

التقرير النهائي

دراسات حول الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في المملكة الأردنية الهاشمية

مرجع رقم ٢٠١١ / ٧١

مايو ٢٠١٣



mtbs

الحلول التجارية للملاحة البحرية والنقل



mtbs





إم تي بي إس
الحلول التجارية للملاحة البحرية والنقل

العنوان
وجنهيفين ٣ - ج
٦٠١ ص ب صندوق بريد
٣٠١١ دبليو جي
روتردام
هولندا
+٣١ (٠) ١٠٢٨٦٥٩٤٠
info@MTBS.nl
www.MTBS.nl

تليفون
البريد الإلكتروني
موقعنا على الإنترنت

عنوان الوثيقة	التقرير النهائي: دراسات للموانئ البرية / المراكز اللوجستية في المملكة
الأردنية الهاشمية	الملكة
مرجع رقم	٢٠١١ / ٧١
نهايى، سري	حاله الوثيقه
الحلول التجارية للملاحة البحرية والنقل	شركة
جمعية (الاتحاد المالي)	المؤلفين
مايو ٢٠١٣	التاريخ
وزارة النقل	عميل

جدول المحتويات

٣٤	١- المقدمة
٣٤	١-١ الدراسة
٣٤	٢-١ خلفية الدراسة
٣٥	٣-١ مقدمة عن مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي
٣٨	٤-١ التقرير النهائي
٣٩	الجزء الأول - المهام ١١ - ٢١، ب١ - ب٢
٤١	٢- الوضع الحالي لقطاع النقل والخدمات اللوجستية بالأردن
٤١	١-٢ مقدمة
٤١	٢-٢ قطاع النقل الأردني
٤٢	٣-٢ قطاع النقل البري
٤٦	٤-٢ المعابر الحدودية
٤٩	٥-٢ قطاع النقل الأردني
٥٣	٦-٢ قطاع الشحن الجوي
٥٣	٧-٢ القطاع البحري
٥٦	٨-٢ مناطق الجمارك والبوندد
٦٨	٩-٢ سوق الخدمات اللوجستية بالأردن
٧٢	١٠-٢ مشاريع البنية التحتية للنقل الإقليمي والأردن.
٧٧	١١-٢ مراجعة قانونية لصناعة النقل الأردني
٧٩	١٢-٢ استطلاع السوق
٨١	١٣-٢ القضايا الراهنة التي تواجه شركات الخدمات اللوجستية الأردنية
٨٣	١٤-٢ النتائج
٨٧	٣- تحليل تدفقات البضائع في الأردن والطلب على الخدمات اللوجستية.
٨٧	١-٣ مقدمة
٨٨	٢-٣ تقييم التدفقات الحالية للبضائع في الأردن
٩٧	٣-٣ الطلب المحتمل على الخدمات اللوجستية في الأردن
١٠٠	٣-٤ الطلب المحتمل على الخدمات اللوجستية في المواقع المختارة مسبقاً
١٠٦	٥-٣ الطلب المحتمل على تطوير ميناء البري / مركز لوجستي في المناطق المختارة مسبقاً
١٠٨	٦-٣ النتائج
١١٢	٤- تقييم وترتيب مناطق موقع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية
١١٢	٤-١ مقدمة

١١٢	٢-٤ منهجة التدريب
١١٣	٣-٤ الترتيب المحدد مسبقاً لموانئ البرية / المراكز اللوجستية
١١٣	٤-٤ تقييم الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان
١١٧	٤-٥ تقييم الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق
١١٨	٤-٦ تقييم الميناء البري / المركز اللوجستي بالعقبة
١١٩	٧-٤ النتائج
١٢٠	٥- حركة المرور وتوقع الطلب على المنطقة لموانئ البرية / المراكز اللوجستية
١٢٠	٥-١ مقدمة
١٢٠	٥-٢ منهجة
١٢٥	٥-٣ توقع الطلب على المنطقة: ملخص
١٢٦	٥-٤ توقع الطلب على منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان
١٣١	٥-٥ توقع الطلب على منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق
١٣٥	٦-٥ النتائج
١٣٧	الجزء ٢- المهام ت١-١-٩
١٣٩	٦- الخطة الرئيسية الأولية للموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة
١٣٩	٦-١ مقدمة
١٣٩	٦-٢ الخطة الرئيسية الأولية للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان
١٦٠	٦-٣ الخطة الرئيسية الأولية للميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق
١٧٣	٦-٤ النتائج
١٧٤	٧- تحليل التكلفة والعائد للموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة
١٧٤	٧-١ مقدمة
١٧٤	٧-٢ منهجة تحليل التكلفة والعائد
١٧٤	٧-٣ هيكل المشروع
١٧٦	٧-٤ تحليل التكلفة والعائد المالي للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان
١٨٣	٧-٥ تحليل التكلفة والعائد الاقتصادي للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان
١٨٧	٧-٦ تحليل التكلفة والعائد المالي للميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق
١٩٢	٧-٧ تحليل التكلفة والعائد الاقتصادي CBA للميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق
١٩٣	٨-٧ ملخص نتائج تحليل التكلفة والعائد
١٩٧	٨- دمج الموانئ البرية ومراكز الخدمات اللوجستية في الشبكات الوطنية / الدولية
١٩٧	٨-١ المقدمة

١٩٧	٢-٨ الاندماج في شبكة الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية للمنصات اللوجستية
٢٠٣	٣-٨ نظم تكنولوجيا المعلومات في الشبكات اللوجستية
٢٠٥	٤-٨ أنظمة مجتمع الميناء
٢٠٦	٥-٨ نظم تكنولوجيا المعلومات المتكاملة في الشبكة اللوجستية والنقل في الأردن
٢٠٩	٦-٨ النتائج
٢١٢	٩- دعم الرأي العام في تنمية الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة.
٢١٢	١-٩ مقدمة
٢١٢	٢-٩ نماذج إدارة الشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP
٢١٤	٣-٩ الشراكة بين القطاعين العام والخاص نموذج المالك
٢١٥	٩-٤ مسؤوليات الاستثمار العام والخاص في الميناء البري / المركز اللوجستي
٢١٦	٩-٥ الجهات المعنية الرئيسية العامة والخاصة
٢١٨	٩-٦ عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وخيارات التنفيذ
٢٢٠	٩-٧ توصيات لدعم العام لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي
٢٢١	٩-٨ النتائج
٢٢٤	١٠-١ بنية تنفيذ المشروع المقترن والطريق إلى الأمام
٢٢٤	١٠-١ مقدمة
٢٢٤	١٠-٢ أنشطة التنمية الصاعدة للموانئ البرية / المراكز اللوجستية في عمان والمفرق
٢٢٤	١٠-٣ هيكل تنفيذ المشروع
٢٢٨	٤-١٠ الطريق إلى الأمام
٢٢٩	٥-١٠ النتائج
٢٣٢	الملحق أ : اختصاصات التقييم البيئي الاستراتيجي
٢٥٥	الملحق ب: المراجعة القانونية
٢٧٥	الملحق ت: مؤسسات التمويل الدولية في الأردن
٢٧٩	الملحق ث: استطلاع السوق
٢٨٩	الملحق ج: عمليات الميناء البري
٢٩٥	الملحق ح: نظرة عامة على الاقتصاد الأردني
٣٠٠	الملحق خ: التوقع المفصل لحركة المرور والطلب على المنطقة
٣٢٦	الملحق د: وفورات تكلفة النقل
٣٢٨	الملحق ذ: نماذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP في إدارة الميناء

قائمة الأشكال

شكل ١-٠ مفهوم منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي.....	٣٦
شكل ١-٢ شبكة الطرق الأردنية.....	٤٥
شكل ٢-٢ المعابر الحدودية الأردنية.....	٤٧
شكل ٣-٢ شبكة السكك الحديدية الأردن المخطط لها.....	٥١
شكل ٤-٢ شبكة السكك الحديدية المرتقبة في شبه الجزيرة العربية.....	٥١
شكل ٥-٢ حركة الحاويات بحيفا.....	٥٦
شكل ٦-٢ جمارك عمان.....	٥٩
شكل ٧-٢ منطقة بوندد ريتكو (RITCO bonded)	٦٣
شكل ٨-٢ منطقة بوندد أمبوكو.....	٦٤
شكل ٩-٢ نظرة عامة على تخليص البضائع	٦٤
شكل ١٠-٢ الموقع المحتمل لمراكز تجميع الشحن.....	٦٥
شكل ١١-٢ شبكة سكك حديدية سوريا الحالية والمخطط لها.....	٧٤
شكل ١٢-٢ النهج التدريجي لتقدير الطلب على تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي.....	٧٥
شكل ١٣-٢ حركة ميناء العقبة ١٩٨٧-٢٠١١ (بالطن).....	٨٧
شكل ٣-٣ نقل البضائع برا عبر المعابر الحدودية.....	٩٢
شكل ٤-٣ تقدير الواردات الأردنية عبر سوريا ١٩٩٦-٢٠١٠ (بالطن).....	٩٤
شكل ٥-٣ الوجهات الرئيسية من المنطقة الحرة السورية الأردنية SJFZ	٩٥
شكل ٦-٣ الأنواع الرئيسية من السلع في المنطقة الحرة السورية الأردنية SJFZ	٩٦
شكل ١-٤ خريطة مواقع عمان	١١٤
شكل ٢-٤ خريطة خط سكة حديد عمان	١١٥
شكل ٤-٣ خريطة موقع المفرق.....	١١٧
شكل ١-٥ مفهوم منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي.....	١٢٠
شكل ٢-٥ منهجية توقع الطلب على المنطقة	١٢٢
شكل ١-٦: خطة التقسيم - الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان.....	١٤٠
شكل ٢-٦ التصميم المفاهيمي لميناء عمان البري.....	١٤٥
شكل ٣-٦ استثمارات المعدات بميناء عمان البري	١٥٢
شكل ٤-٦ خطة التقسيم - الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق	١٦١
شكل ٥-٦ خطة التقسيم - الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق	١٦٢
شكل ٦-٦ التصميم المفاهيمي لميناء المفرق البري.....	١٦٥
شكل ٧-٦ استثمارات المعدات بميناء المفرق البري.....	١٦٩
شكل ١-٨ المنصات اللوجستية القائمة والمخطط لها - الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية	٢٠٠
شكل ٢-٨ التحليل القطري للأردن - الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية	٢٠١
شكل ٣-٨ بنية نظام تكنولوجيا المعلومات	٢٠٤
شكل ٤-٨ حالة النافذة الواحدة بالأردن	٢٠٨
شكل ٥-٨ نظام مجتمع ميناء العقبة	٢٠٩
شكل ١-٩ الجهات المعنية الرئيسية العامة والخاصة، في تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي	٢١٧

٢١٨.....	شكل ٢-٩ عقد الامتياز المتكامل.....
٢١٩.....	شكل ٣-٩ عقود الامتياز المنفصلة.....
٢٢٥.....	شكل ١-١٠ الهيكل المقترن لتنفيذ مشروع الميناء البري / المركز اللوجستي
٢٢٨.....	شكل ٢-١ الطريق إلى الأمام.....
٢٩٠.....	شكل ١-٠ التدفقات التشغيلية لمناولة الحاويات الأقل حمولة LCL
٢٩١.....	شكل ٢-٠ التدفقات التشغيلية لمناولة الحاويات كاملة الحمولة FCL
٢٩٧.....	شكل ١-٠ تكوين الناتج المحلي الإجمالي الأردني لكل قطاع (تقديرات ٢٠١١)
٢٩٨.....	شكل ٢-٠ السكان في الأردن.....
٢٩٨.....	شكل ٣-٠ التقدير عدد سكان الأردن لكل محافظة في عام ٢٠١٠
٣٠٠.....	شكل ١-٠ توقع حركة المرور بعمّان.....
٣١٨.....	شكل ٢-٠ المفرق - توقع حركة المرور.....

قائمة الجداول

جدول ١-٠ نتائج تحليل التكلفة والعائد (CBA) – الميناء البري / المركز اللوجستي بالمنطقة ٢٨
جدول ١-١ معابر الشاحنات بالأردن ٤٧
جدول ٢-٢ البضائع المنقولة بالسكك الحديدية ٤٩
جدول ٣-٢ دراسة تطوير السكك الحديدية الأردنية بتوقع حركة مرور الحاويات ٥٢
جدول ٤-٢ بضائع عبور ميناء طرطوس إلى الأردن ٥٤
جدول ٥-٢ المناطق الاستثمارية في الأردن ٧١
جدول ٦-٢ الروابط المفقودة في قطاع النقل والخدمات اللوجستية الأردن ٨٢
جدول ١-٣ الاستيراد والتصدير عبر ميناء العقبة ٢٠١١-٢٠٠٦ (بالطن) ٨٩
جدول ٢-٣ إنتاجية الحاويات في ميناء حاويات العقبة (٢٠٠٧ - ٢٠١١) ٩٠
جدول ٣-٣ عبور البضائع العامة عبر ميناء العقبة إلى الدول المجاورة ٩١
جدول ٤-٣ عبور حاويات العراق (الترانزيت) عبر ميناء العقبة (٢٠١١ - ٢٠٠٨) ٩١
جدول ٥-٣ الطلب على الخدمات اللوجستي في منطقة عمان ١٠١
جدول ٦-٣: الطلب على الخدمات اللوجستي في منطقة المفرق ١٠٣
جدول ٧-٣ الطلب اللوجستي على منطقة العقبة ١٠٦
جدول ٨-٣ الطلب اللوجستي على تطوير ميناء بري / مركز لوجستي ١٠٨
جدول ١-٤ نتائج ترتيب موقع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية ١١٣
جدول ٢-٤ تقييم عمان ١١٦
جدول ٣-٤ تقييم مفرق ١١٨
جدول ٥-١ توقع الطلب على المنطقة ١٢٥
جدول ٢-٥ توقع حركة مرور ميناء العقبة وجهة عمان -استيراد ١٢٧
جدول ٣-٥ توقع حركة المرور بميناء عمان البري ١٢٧
جدول ٤-٥ توقع الطلب على المنطقة -ميناء عمان البري ١٢٨
جدول ٥-٥ توقع الطلب على منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان - الطلب على التخزين ١٢٩
جدول ٦-٥ توقع الطلب على المنطقة -المراكز اللوجستي بعمان ١٢٩
جدول ٧-٥ توقع الطلب على المنطقة -المنطقة الصناعية بعمان ١٣٠
جدول ٨-٥ توقع الطلب على المنطقة -المنطقة التجارية بعمان ١٣٠
جدول ٩-٥ توقع الطلب على المنطقة -عمان ١٣٠
جدول ١٠-٥ توقع حركة مرور ميناء العقبة وجهة المفرق -استيراد ١٣١
جدول ١١-٥ توقع حركة مرور البضائع الاستهلاكية بميناء المفرق البري ١٣١
جدول ١٢-٥ توقع حركة مرور البضائع الصناعية بميناء المفرق البري -الاستيراد الكامل ١٣٣
جدول ١٣-٥ توقع حركة مرور البضائع الصناعية بميناء المفرق البري ١٣٣
جدول ١٤-٥ توقع الطلب على المنطقة - ميناء المفرق البري ١٣٣
جدول ١٥-٥ توقع الطلب على المنطقة - المراكز اللوجستي بالمنطقة (استهلاكي) ١٣٤
جدول ١٦-٥ توقع الطلب على المنطقة - المفرق ١٣٥
جدول ١-٦ استثمارات البنية التحتية للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان (س ١، ٠٠٠، ٠ يورو) ١٥٠
جدول ٢-٦ استثمارات عمان - افتراضات المعدات ١٥١
جدول ٣-٦ الاحتياجات من الموظفين - سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان ١٥٣

جدول ٤-٦ الاحتياجات من الموظفين - مشغل ميناء عمان البري.....	١٥٤
جدول ٥-٦ الاحتياجات من الموظفين - مطور المركز اللوجستي بعمان.....	١٥٦
جدول ٦-٦ الاحتياجات من الموظفين - الخففية التعليمية.....	١٥٨
جدول ٧-٦ استثمارات البنية التحتية في الميناء البري / المركز اللوجستي بالمنطقة	١٦٨
جدول ٨-٦ استثمارات المفرق - افتراضات المعدات	١٦٩
جدول ٩-٦ الاحتياجات من الموظفين - مشغل ميناء المفرق البري.....	١٧٠
جدول ١٠-٦ الاحتياجات من الموظفين - مطور المركز اللوجستي بالمنطقة	١٧٣
جدول ١-٧ توزيع الاستثمارات والتكاليف والعائدات.....	١٧٦
جدول ٢-٧ فرضيات التوقيت	١٧٧
جدول ٣-٧ افتراضات النفقات التشغيلية - مشغل ميناء عمان البري.....	١٧٨
جدول ٤-٧ افتراضات التعريفات - مشغل ميناء عمان البري.....	١٧٩
جدول ٥-٧ النتائج المالية - مشغل الميناء البري ومطور المركز اللوجستي بعمان.....	١٨٢
جدول ٦-٧ النتائج المالية - الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان	١٨٢
جدول ٧-٧ تحليل التكلفة والعائد الاقتصادي - عوامل التحويل.....	١٨٤
جدول ٨-٧ افتراضات التوقيت	١٨٧
جدول ٩-٧ افتراضات النفقات التشغيلية - مشغل ميناء المفرق البري.....	١٨٩
جدول ١٠-٧ افتراضات التعريفات - مشغل ميناء المفرق البري	١٩٠
جدول ١١-٧ النتائج المالية - الميناء البري / المركز اللوجستي بالمنطقة.....	١٩١
جدول ١٢-٧ النتائج المالية - مشغل الميناء البري ومطور المركز اللوجستي بالمنطقة.....	١٩٢
جدول ١٣-٧ النتائج الاقتصادية - الميناء البري / المركز اللوجستي بالمنطقة.....	١٩٣
جدول ١٤-٧ نتائج تحليل التكلفة والعائد (CBA) - الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان	١٩٤
جدول ١٥-٧ نتائج تحليل التكلفة والعائد - الميناء البري / المركز اللوجستي بالمنطقة.....	١٩٥
جدول ١-٩ نماذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص لإدارة الموانئ.....	٢١٣
جدول ٢-٩ نموذج المالك (عقد الامتياز / عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية)	٢١٥
جدول ٣-٩ الاستثمارات العامة والخاصة في الميناء البري / المركز اللوجستي.....	٢١٥
جدول ٤-٠ أرقام أساسية للاقتصاد الأردني	٢٩٦
جدول ٥-٠ نمو الناتج المحلي الإجمالي السنوي الأردني.....	٢٩٦
جدول ٦-٠ توقع حركة المرور بعمان	٣٠٠
جدول ٧-٠ النمو المتوقع للناتج المحلي الإجمالي الأردني	٣٠٧
جدول ٨-٠ توقع حركة مرور ميناء العقبة - استيراد	٣٠٨
جدول ٩-٠ توزيع السكان الأردن.....	٣٠٨
جدول ٥-٠ توقع حركة مرور ميناء العقبة وجهة عمان - استيراد	٣٠٩
جدول ٦-٠ توقع حركة المرور بميناء عمان البري - الاستيراد الكامل.....	٣٠٩
جدول ٧-٠ توقع حركة المرور بميناء عمان البري - التجريد.....	٣١٢
جدول ٨-٠ توقع حركة المرور بميناء عمان البري - المرتجعات الفارغة.....	٣١٣
جدول ٩-٠ توقع حركة المرور بميناء عمان البري - استيراد تصدير.....	٣١٣
جدول ١٠-٠ توقع حركة المرور بميناء عمان البري - الإجمالي.....	٣١٣
جدول ١١-٠ توقع مساحة منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي - الميناء البري.....	٣١٤
جدول ١٢-٠ توقع مساحة منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي - الطلب على التخزين.....	٣١٥

٣١٦.....	جدول ١٣-٠ توقع مساحة منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي - سعة التخزين.....
٣١٦.....	جدول ١٤-٠ توقع مساحة منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي - المركز اللوجستي
٣١٧.....	جدول ١٥-٠ توقع مساحة منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي.....
٣١٧.....	جدول ١٦-٠ توقع حركة المرور بالمنفذ.....
٣١٩.....	جدول ١٧-٠ توقع حركة مرور ميناء العقبة وجهة المنفذ - استيراد.....
٣٢٠.....	جدول ١٨-٠ توقع حركة مرور البضائع الاستهلاكية بميناء المنفذ البري - الاستيراد الكامل
٣٢٠.....	جدول ١٩-٠ توقع حركة مرور البضائع الاستهلاكية بميناء المنفذ البري - الإجمالي
٣٢٢.....	جدول ٢٠-٠ توقع حركة مرور البضائع الصناعية بميناء المنفذ البري - الاستيراد الكامل.....
٣٢٣.....	جدول ٢١-٠ توقع حركة مرور البضائع الصناعية بميناء المنفذ البري - التصدير الكامل والفارغ.....
٣٢٣.....	جدول ٢٢-٠ توقع حركة مرور البضائع الصناعية بميناء المنفذ البري - الإجمالي.....
٣٢٤.....	جدول ٢٣-٠ توقع حركة المرور بميناء المنفذ البري - الإجمالي.....
٣٢٤.....	جدول ٢٤-٠ توقع مساحة منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بالمنفذ - الميناء البري
٣٢٥.....	جدول ٢٥-٠ توقع مساحة منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بالمنفذ - المركز اللوجستي
٣٢٥.....	جدول ٢٦-٠ توقع مساحة منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بالمنفذ.....
٣٢٨.....	جدول ١-٠ ميناء الخدمة العامة.....
٣٢٩.....	جدول ٢-٠ ميناء الأدوات (عقد الإدارة).....
٣٣١.....	جدول ٣-٠ ميناء المالك (امتياز / عقد البناء والنقل والتشغيل).....
٣٣٢.....	جدول ٤-٠ ميناء الخدمة الخاصة.....
٣٣٢.....	جدول ٥-٠ نماذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص لإدارة الموانئ: مزايا والعيوب

شكر وتقدير

تم إنشاء هذا التقرير النهائي بواسطة الحلول التجارية للملاحة البحرية والنقل (استشاري) بالنيابة عن وزارة النقل (عميل). التقرير هو تسليم نهاية المشروع ("الدراسة")؛ 'دراسات للموانئ البرية / مراكز الخدمات اللوجستية في المملكة الأردنية الهاشمية'؛ الدراسة ممولة من قبل منحة من الاتحاد الأوروبي في إطار برنامج تيسير التجارة والنقل (TTF)

تم تنفيذ المشروع في فترة من سبتمبر ٢٠١٢ – مايو ٢٠١٣ من قبل الاتحاد المالي للحلول التجارية للنقل والملاحة البحرية (رئيس الاتحاد) وما يلي من شركاء / استشاريين من الباطن:



مكتب الاستشاريون العرب (عضو)



خويلد أحمد حميدان المحامون & الاستشارات القانونية (مستشاري من الباطن)

المحامي
خويلد أحمد حميدان

تعرب الحلول التجارية للملاحة البحرية والنقل عن شكرها للدعم الذي لاقته من كثير من الناس في وزارة النقل والجهات المعنية في المملكة الأردنية الهاشمية أثناء تنفيذ هذا المشروع.

صفحة فارغة تركت عمدًا

تمهيد**الهدف من الدراسة**

هذه الدراسة باسم وزارة النقل الأردنية، ممولة بمنحة من الاتحاد الأوروبي، تهدف إلى تحديد الفرص المناسبة الموانئ البرية / الخدمات اللوجستية وإمكانية تنفيذها في المملكة الأردنية الهاشمية، كما هو موصوف في الشروط المرجعية. الهدف من هذه الدراسة هو تمكين الحكومة الأردنية من أن تقرر البُت في تطويرات الموانئ البرية / الخدمات اللوجستية في الأردن، استناداً إلى نتائج تقييم الجدوى الأولى كما نفذت، وتقديم التوصيات بشأن المضي قدماً في تنفيذ في تطويرات الموانئ البرية / الخدمات اللوجستية المختارة.

نتائج الدراسة**نتائج الدراسة أوجزت فيما يلي.**

١. الأردن على اعتاب التحول من نظام نقل تقليدي إلى نظام نقل متقدم؛ الميناء البري / المركز اللوجستي مفهومين هامين لتسهيل هذا التحول.

٢. يقدم موقع عمان معظم الإمكانيات ليتطور إلى مشروعات مجده مالياً واقتصادياً، وذلك بسبب موقعها المتميز لقربها من الأسواق الاستهلاكية الرئيسية في منطقة عمان الكبرى، كما يقدم شبكة موصلات جيدة للطرق السريعة الرئيسية في الأردن وإمكانية جعلها كبوابة موسعة حقيقة لميناء العقبة. ونحن ننصح الحكومة الأردنية لاتخاذ قرار إيجابي بشأن تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان على أن يكون التطوير في ضوء برنامج الشبكة اللوجستية الأورو-متوسطية (دراسة جدوى كاملة).

٣. بالنسبة للمفرق، تؤكد نتائج التقييم التقديرية مدى ملائمة تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي كجزء من منطقة تطوير الملك حسين بن طلال، على الرغم من أنه على مقاييس أصغر مع مخاطر سوق أعلى. يقدم موقع المفرق الإمكانية لكي يتطور إلى مشروع مجدي مالياً واقتصادياً، على الرغم من أن حصيلة دراسات الجدوى الاقتصادية ليست إيجابية. ونحن ننصح الحكومة الأردنية بالشروع في دراسة جدوى كاملة لتقييم (١) الإمكانيات لتحسين الجدوى الاقتصادية من خلال هيكلة المشروع أو (٢) لضمان استمرارية تمويل العجز عن طريق الحكومة / المؤسسات المالية الدولية.

٤. بالنسبة لميناء العقبة، فإننا ننصح الحكومة الأردنية بالمضي قدماً في تطوير ميناء العقبة كميناء بحري ولكن ليس كميناء بري / مركز لوجستي في منطقة الميناء. الموقع المناسب للميناء البري / المركز اللوجستي يقع على مسافة من الميناء، ويفضل أن يكون قريباً من منطقة استهلاكية كبيرة، من أجل الحد من تكاليف النقل في سلسلة النقل العام.

٥. علاوة على ذلك فنحن ننصح الحكومة الأردنية بتركيب برنامج للتنظيم يؤسس للتنسيق القوي بين الجهات المعنية في اتجاه تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان (تحت برنامج الشبكة اللوجستية الأورو-متوسطية)، والمفرق (بواسطة شركة تطوير المفرق MDC).

بناءً على النتائج النهائية لدراسات الجدوى الكاملة، على الحكومة الأردنية أن تقرر التطويرات المستقلة للميناء البري / المركز اللوجستي في كلٍّ عمان والمفرق في إطار نهج الشراكة بين القطاعين العام والخاص، أي مرحلة إعداد وتنفيذ المعاملات.

صفحة فارغة تركت عمدأً

ملخص تفيفي

الفصل ١ : مقدمة

يقدم هذا الفصل المقدمة لهذه الدراسة والتقرير النهائي.

الفصل ٢ : الوضع الحالي لقطاع النقل والخدمات اللوجستية بالأردن

يقدم هذا الفصل تقييم للوضع الراهن لقطاع النقل بالأردن، وتشمل نظرة عامة على الوضع القانوني / التنظيمي، والوضع الحالي والتطويرات المستقبلية في البنية التحتية للنقل، وأيضاً الأداء في خدمات النقل بالأردن.

الهدف من هذا التقييم هو تحديد القضايا الرئيسية التي تواجه قطاع النقل والخدمات اللوجستية بالأردن. محور هذا التقييم هو تحديد القضايا الرئيسية للنقل / الخدمات اللوجستية والتي تؤثر على التنمية الناجحة للتطورات المقترنة للميناء البري / المركز اللوجستي كجزء من هذه الدراسة. الموضوعات التالية تشكل محور التقييم:

- الربط المفقودة في تطوير البنية التحتية؛
- مستقبل السكك الحديدية / الطرق متعددة الوسائط، وعمليات السكك الحديدية / البحر؛
- قضايا عبور الحدود؛
- وجود أو عدم وجود مشغلي القطاع الخاص.
- المعوقات الإدارية والتشريعية، والحواجز التقنية في مواجهة كفاءة تداول البضائع؛

المراجعة القانونية / التنظيمية

من خلال المراجعة القانونية / التنظيمية استنتج أن تطورات الميناء البري / المركز اللوجستي مؤهلة وفقاً للقوانين الأردنية ذات الصلة.

من المستحسن أن تطور الموانئ البرية بالأردن وتدار من خلال المنطقة التنموية والتي تشمل منطقتها الحرة. حيث استنتج أنه لا توجد بها أي قيود صريحة على الأعمال المؤسسة في مناطق التنمية و / أو المناطق الحرة، حيث يتاح للأعمال أن تتمتع بالإعفاءات وفوائد هامة. وعلى الرغم من ذلك، فإنه من المستحسن توضيح المشاكل المحتملة مع الحكومة الأردنية والسلطات المختصة من أجل تجنب أي سوء فهم أو سوء تفسير للقوانين المطبقة ذات الصلة واللوائح المعمول بها، وضمان تفيذهما وتطبيقها دون حدوث أي عقوبات، والتي قد تؤثر على تحسين التطويرات بشكل مضاد لما هو متوقع لها. أخيراً، فإنه من المستحسن أن يكون هناك تنسيق مسبق مع السلطات المختصة لإنشاء الموانئ البرية / المراكز اللوجستية.

استطلاع السوق

جزء من تقييم من الوضع الحالي لقطاع النقل والخدمات اللوجستية في الأردن، وأيضاً لتحديد أهمية السوق المحتملة في تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي في الأردن، تم إجراء استطلاع حالة السوق مع الجهات المعنية الرئيسية المشاركة في قطاع النقل والخدمات اللوجستية في الأردن. وقد تم ذلك من خلال التشاور مع المشغلين الرئيسيين في السوق (لقاءات ومقابلات)، بدعم من النتائج الرئيسية لاستشارات السوق السابقة التينفذت في قطاع النقل بالأردن. النتائج الرئيسية لاستطلاع السوق لخصت فيما يلي:

- توجد فائدة جلية للسوق في تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي بالأردن، وتهدف بشكل أساسي إلى إجراءات محسنة وأكثر سرعة في تخليص البضائع، وتحسين اعتمادية سلسلة النقل وجعلها أقرب إلى الأسواق الرئيسية؛
- نظراً لموقعه المتميز داخل نطاق عمان الكبرى، فإن الميناء البري / المركز اللوجستي يقدم معظم الإمكانيات على النحو المشار إليه من قبل المشغلين في السوق. بناءً على الاجتماعات التي عُقدت مع صاحب الامتياز الحالي لميناء حاويات العقبة، فقد تم التوصل إلى أن هناك رغبة قوية للمشاركة في تطوير الميناء البري المحتمل في عمان (وظيفة البوابة الموسعة)؛
- الميناء البري / المركز اللوجستي بالفارق به مخاطر سوقية أكثر، بسبب اعتماده على التنمية الصناعية المستقبلية في منطقة الملك حسين بن طلال. من وجهاً نظر القطاع الخاص، من المتوقع أن يكون واحد أو أكثر من عملاً التدشين في موقع الملك حسين بن طلال معوضين مسبقاً من أجل أن يكونوا مشاركين في تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي؛
- الأسعار المخفضة لتخزين الحاويات تعدّ أحد الأوجه الهامة في الميناء البري / المركز اللوجستي، حيث تكاليف غرامات التأخير في ميناء العقبة يمكن أن تكون كبيرة (٤٨٪ من الواردات تتجاوز المهلة المسموح بها ويتم تخزين ما يقرب من ١٥٪ لأكثر من ١٨ يوماً على رصيف الميناء)؛
- انخفاض الازدحام في ميناء العقبة ينبغي أن يؤدي إلى انخفاض تكاليف النقل؛
- سوق العمل (خاصة في منطقة عمان) أفضل منه في العقبة والذي يثبت أنه جانباً مهماً في تطوير ميناء بري / مركز لوجستي؛
- كونها أقرب إلى الأسواق النهائية فإن ذلك يحسن من اعتمادية سلسلة النقل ويسمح بتحسين إدارة المخزون؛
- كفاءة التفتيش والتخلص الجمركي، إضافة إلى بدل الحضور لفحوصات الحمولة في المسافة القريبة، هي متطلبات رئيسية لشركات الخدمات اللوجستية النشطة في منطقة عمان؛
- يوجد تفضيل للقيام بالأعمال بحيث تكون قريبة من أو داخل منطقة عمان الكبرى؛
- تحسين الخدمات اللوجستية للحاويات الفارغة أو المحملة من أجل خطوط الشحن (مثل المرتجعات الفارغة).

قطاع النقل والخدمات اللوجستية بالأردن

التقييم يبيّن أن الأردن على اعتاب التحول من نظام نقل تقليدي إلى نظام متقدم؛ الميناء البري / المركز اللوجستي مفهومين هامين لتسهيل هذا التحول. وتم إجراء استطلاع مع شركات الخدمات اللوجستية المعنية بتسيير نظام النقل في الأردن من أجل تحديد القضايا الرئيسية التي تظهر حالياً فيما يتعلق بقطاع النقل والخدمات اللوجستية في الأردن. أهم القضايا الرئيسية التي تواجه شركات الخدمات اللوجستية في الأردن حالياً هي:

- مدى توفر نظام السكك الحديدية؛
- تحسين لوائح النقل (على سبيل المثال، النظام السوري يحظر نقل الحاويات العابرة)؛
- تحسين إجراءات عبور الحدود؛
- تسهيل إجراءات التخلص الجمركي الفعال في موقع الموانئ البرية؛
- تحسين لوائح النقل بالشاحنات؛
- تنسيق قوي بواسطة وداخل الجهات المعنية العامة في الأردن.

الفصل ٣ : تحليل تدفقات البضائع في الأردن والطلب على الخدمات اللوجستية

الهدف من هذا الفصل تقديم نظرة ثانية للطلب المحتمل على الخدمات اللوجستية من أجل تطوير موانئ برية / مراكز لوجستية في المناطق الثلاثة المختارة مسبقاً كجزء من هذه الدراسة، منطقة عمان، منطقة الملك حسين بن طلال بالمفرق ومنطقة ميناء العقبة. ولتحديد الطلب المحتمل لتطوير ميناء بري / مركز لوجستي، يتم تنفيذ الخطوات الآتية:

١. تقييم النمط الرئيسي لتدفقات البضائع في الأردن؛
٢. تقييم الطلب المحتمل على الخدمات اللوجستية لكل الأنماط الرئيسية لتدفقات البضائع في الأردن؛
٣. تقييم الطلب على الخدمات اللوجستية المحددة لكل منطقة من المناطق الثلاث المختارة مسبقاً؛
٤. تقييم احتمالية الطلب على الخدمات اللوجستية من تطوير ميناء بري / مركز لوجستي لكل منطقة من المناطق الثلاث المختارة مسبقاً؛

باختصار، هناك طلب بإمكانية عالية لتقديم الخدمات اللوجستية لقطاع السلع الاستهلاكية في الأردن، بشكل رئيسي بالقرب من هذه المناطق في الأردن حيث يعيش جزء كبير من السكان في (منطقة عمان). هناك طلب متوازن لتوفير الخدمات اللوجستية للبضائع الصناعية في الأردن:

- الإمكانيّة من أجل تلك المناطق في الأردن مع المناطق الصناعية واسعة النطاق؛
- الخدمات اللوجستية للبضائع الصناعية في المقام الأول المعنية بالبضائع كبيرة الحجم ومتعددة المتعهدين من هذه السلع؛
- يتم استيراد جزء كبير من البضائع الصناعية في شاحنات (أصغر) تلك التي تتطلب خدمات تخزين أقل و / أو خدمات تقسيم.
- ويتم نقل بضائع التدفقات الصناعية القائمة مباشرة إلى المناطق الصناعية و / أو مواقع المشروع، وإعادة توجيه الشحنات الصناعية القائمة والتدفقات التي لم تكن متوقعة.

الطلب على الخدمات اللوجستية للبضائع العابرة في الأردن محدود:

- منذ أن تم تنفيذ جميع وسائل النقل من قبل النقل البري في الأردن، هناك طلب محدود لمراكز التوزيع الإقليمية في المناطق النائية من الأردن حيث لا تتوفر وفورات الحجم الذي يمكن أن يقدم لشركات الشحن (وهو ما يمكن تحقيقه باستخدام النقل بالسكك الحديدية)؛
- معابر الحدود البرية القائمة يمكن أن تعمل كنقاط عبور عند حاجة البضائع إلى التوقف عند الحدود للتفتيش والتخلص الجمركي؛
- تنفيذ نظام السكك الحديدية الإقليمية قد يؤدي إلى زيادة الطلب في المستقبل؛
- حالياً، تخزين البضائع المتوجهة إلى العراق يوفر فرصاً بسبب عدم الاستقرار السياسي في البلاد.

استناداً إلى التقييم أعلاه، تقييم الطلب اللوجستي لكل من المناطق الثلاث التي تم اختيارها مسبقاً موجز فيما يلي:

- الطلب المحتمل على تطوير الخدمات اللوجستية في منطقة عمان تم تقييمه على أنه مرتفع. استناداً إلى موقعه داخل المنطقة المكتظة بالسكان بعمان الكبرى، فإن محور التركيز الرئيسي هو أن يعمل كمركز تخزين / توزيع للسلع الاستهلاكية. الطلب المحتمل على تطوير الخدمات اللوجستية للبضائع الصناعية والبضائع العابرة في عمان تم تقييمه على أنه محدود؛

- الطلب المحتمل على تطوير الخدمات اللوجستية في منطقة الملك حسين بن طلال بالمنطقة تم تقييمه على أنه أكثر اعتدالاً. بشكل رئيسي تكمن الإمكانيات في توفير الخدمات اللوجستية لتسهيل سلاسل التوريد للشركات الصناعية التي ستكون موجودة في منطقة الملك حسين بن طلال. الطلب على الخدمات اللوجستية لتوزيع السلع الاستهلاكية متوسط، لأن منطقة المفرق أقل كثافة سكانية وأكثر تنافسية. احتمالية بضائع العبور لمنطقة الملك حسين بن طلال بالمنطقة محدودة بسبب عدم وجود وفورات الحجم التي تمكّنها من أن تصبح مركز توزيع إقليمي؛
- الطلب المحتمل لتقديم الخدمات اللوجستية في منطقة العقبة مرتفع. غير أنه في الغالب يتم إنجاز هذه الخدمات اللوجستية مباشرة في الميناء البحري و / أو في المراكز اللوجستية المجاورة في القرب.
- الطلب المحتمل على السلع الاستهلاكية محدود جداً، حيث يعيش ٩٪ فقط من سكان الأردن في منطقة العقبة.

الطلب على تطوير ميناء بري / مركز لوجستي محدد في المناطق الثلاثة المختارة مسبقاً

بعد تحديد الطلب المحتمل على الخدمات اللوجستية في المناطق الثلاث المختارة مسبقاً، فإن الخطوة الأخيرة تكون لمزيد من التحديد لتقدير وتحديد ما إذا كانت هذه الخدمات اللوجستية في كل من المناطق الثلاثة المختارة مسبقاً تتطلب تطوير ميناء بري / مركز لوجستي. الطلب المحتمل على تطوير ميناء بري / مركز لوجستي في المناطق المختارة مسبقاً يستند بشكل أساسي على التطابق في المفهوم العام للميناء البحري / المركز اللوجستي كما هو مطبق لهذه الدراسة، مع التركيز على تحقيق وفورات الحجم وتكلفة النقل.

لاقتناص الفوائد المنتظرة من مفهوم الميناء البحري / المركز اللوجستي المرتقب كما هو مطبق في هذه الدراسة، فإن مفهوم المواقع المناسبة لتطوير ميناء بري / مركز لوجستي يجب أن يتوافق مع المعايير التالية:

- أن تكون واقعة على مقرابة من المناطق الاستهلاكية / الصناعية الكبرى لتعمل بشكل صحيح كمركز تقسيم وتوزيع للمستوردين / المصادر في الأردنين؛
- أن تكون واقعة على مسافة من الميناء البحري لضمان إمكانية تحقيق وفورات كافية من تكاليف النقل، ولا سيما عندما يتم توصيل الميناء البحري / المركز اللوجستي بنظام السكك الحديدية الوطنية.

استناداً على هذه المتطلبات، فإن النتائج التالية مستخلصة من الطلب لتطوير ميناء بري / مركز لوجستي في موقع مناسبة:

- تعتبر مناطق عمان والملك حسين بن طلال بالمنطقة مناسبة لتطوير ميناء بري / مركز لوجستي بسبب موقعها والدور المنتظر لها في سلسلة النقل بالأردن (على سبيل المثال بالقرب من منطقة استهلاكية / صناعية كبيرة)؛
- منطقة العقبة تم تقييمها بأنها غير مناسبة لتطوير ميناء بري / مركز لوجستي لأنها لا تتطابق مع مفهوم الميناء البحري / المركز اللوجستي المطبق والذي يتعلق في المقام الأول بحقيقة أن الميناء البحري / المركز اللوجستي المناسب يقع على مسافة من الميناء البحري لضمان إمكانية تحقيق وفورات كافية من تكاليف النقل، وتوفير خدمات التقسيم. بالإضافة إلى ذلك، الخدمات اللوجستية من أجل النقل على السلع الاستهلاكية، كونها الوظيفة الرئيسية لأي ميناء بري / مركز لوجستي، وأنها محدودة حيث يعيش ٩٪ فقط من سكان الأردن في منطقة العقبة. بالنسبة للبضائع الصناعية والعابرة، فإن معظم الأنشطة اللوجستية يتم إنجازها بالفعل في الميناء البحري نفسه، أو في المراكز اللوجستية المجاورة (تحت مسؤولية سلطة منطقة العقبة الاقتصادية ASEZA وشركة تطوير العقبة ADC).

الفصل ٤ : تقييم وترتيب المناطق المختارة مسبقاً لموقع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية
 إن الهدف من هذا الفصل هو تمكين العميل من اختيار الموقع ذات الأولوية لتنمية الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في الأردن، والتي من أجلها تم تنفيذ مرحلة الجدوى الأولية.

التقييم والترتيب للمناطق الثلاثة المختارة مسبقاً تم تفصيلهم بإسهاب في التقييم الوارد في الفصل السابق، والذي حدد المناطق التي تعتبر مناسبة لتطوير ميناء بري / مركز لوجستي في الأردن. ويستند ذلك بصفة أساسية على الطلب المحتمل على الخدمات اللوجستية والتطابق مع المفهوم العام للميناء البري / المركز اللوجستي كما هو مطبق بهذه الدراسة. ثانياً، فإن موقع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المناسبة المستمدة من الخطوة السابقة مصنفة على أساس معايير التقييم المحددة مسبقاً.

استناداً إلى التحليل متعدد المعايير الذي تم تحديده من قبل، فإن نتائج ترتيب موقع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية الثلاثة المختارة مسبقاً سيكون على النحو التالي:

ميناء العقبة	الملك حسين بن طلال بالمنطقة	عمان	المعايير العامة
			موقف الترتيب
معايير الملائمة			
نعم/لا	نعم	نعم	الموقع القربي من المنطقة الاستهلاكية / الصناعية الكبرى
لا	نعم	نعم	الموقع الموجود على مسافة من الميناء البحري
معايير التقييم			
غير متاح	+	++	موضعها على طرق النقل الرئيسية المحلية والدولية
	++	++	موضعها على شبكة السكك الحديدية الوطنية الأردنية المقترحة
	+	++	ما له علاقة بالأنشطة اللوجستية الرئيسية في المنطقة
	++	++	حالة البنية التحتية في جميع أنحاء المنطقة
	+	++	وجود تدفقات حركة المرور العادية المراد إدارتها
	.	.	التمويل المحتمل الذي سيتم الحصول عليه
	.	.	إشراك الجهات المعنية الخاصة والعامة

التقييم: ضعيف، ٠ متوسط، + جيد، ++ ممتاز

نتائج هذا الفصل مبنية على النحو التالي:

- الهدف من هذا الفصل هو تقديم نتائج ترتيب المناطق المختارة مسبقاً لتطويرات الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في الأردن. بالاستناد إلى نتائج التصنيف فإنه يمكن للعميل اتخاذ قرار مدروس عند اختياره للمواقع ذات الأولوية لتنمية الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في الأردن والتي سيتم التركيز عليها في تقييم الجدوى الأولي.
- أظهرت النتائج أن ميناء بري / مركز لوجستي في عمان قد جاء في المرتبة الأولى، ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى موقعه المناسب على مقربة من منطقة عمان ذات الكثافة السكانية العالية والتي تعمل على توفير فرص مميزة لقطاع السلع الاستهلاكية. داخل منطقة عمان فإنه قد تم اختيار موقع الماضونة كخيار مفضل؛
- بالنسبة إلى المفرق، فإن نتائج التقييم تؤكد مدى ملاءمة تنمية الميناء البري / المركز اللوجستي المحتمل كجزء من منطقة تنمية الملك حسين بن طلال، وإن كان ذلك على نطاق أصغر ويتضمن مزيد من مخاطر السوق. من بين أمور أخرى تعتمد على نجاح تنمية منطقة الملك حسين بن طلال

وعلى جزء معين من الطلب على حركة مرور السلع الاستهلاكية المتنافس عليها في منطقة المفرق؛
فإن تدفقات الحاويات المقيدة العابرة تكون محدودة؟

- بالنسبة لميناء العقبة فإن الطلب المحتمل لتقديم الخدمات اللوجستية في منطقة الميناء هو طلب عالي؛ وهناك العديد من تداولات البضائع والأنشطة اللوجستية المرتبطة بها على نطاق واسع وضعت في المنطقة. غير أنه في الغالب يتم إنجاز هذه الخدمات اللوجستية مباشرة في الميناء البحري و / أو في المراكز اللوجستية المجاورة في القرب. وكجزء من هذه الدراسة تم تقييم منطقة ميناء العقبة كموقع غير مناسب لتنمية ميناء بري / مركز لوجستي حيث أنها لا تتطابق مع مفهوم الميناء البحري / المركز اللوجستي. الهدف الرئيسي هو تحقيق وفورات في تكاليف النقل والتي تتطلب موقعاً مناسباً للميناء البري / المركز اللوجستي ليكون على مسافة قريبة من الميناء البحري، ومن المفضل أن يكون بالقرب من منطقة استهلاكية كبيرة. بالإضافة إلى ذلك فإنه بالفعل يتم تنفيذ معظم أنشطة تداول البضائع والأنشطة اللوجستية داخل الميناء البحري نفسه، تحت مسؤولية الجهات الحكومية (والخاصة) القائمة.
- تم إجراء تقييم عالي المستوى لتحديد موقع بديلة ممكنة لتطوير ميناء بري / مركز لوجستي. وخلص هذا التقييم إلى أنه لا يوجد بديل متاح للموقع المناسب والذي يمكن إدراجه في هذه الدراسة. وفي معظم الحالات فإنه يتم بالفعل استخدام مساحات الأرضي كما في الأراضي الزراعية و / أو ذات الملكية الخاصة، المناطق الأخرى تتطلب تكاليف حفر عالية لإعداد الأرضي من أجل تنمية الميناء البري / المركز اللوجستي.

الفصل ٥ : حركة المرور وتوقع الطلب على المنطقة لموانئ الموانئ البرية / المراكز اللوجستية
ويعرض هذا الفصل حركة المرور وتوقع الطلب على المنطقة من أجل التوصل إلى نتيجة بشأن إمكانية تطوير موانئ برية / مراكز لوجستية في منطقة عمان ومنطقة المفرق.

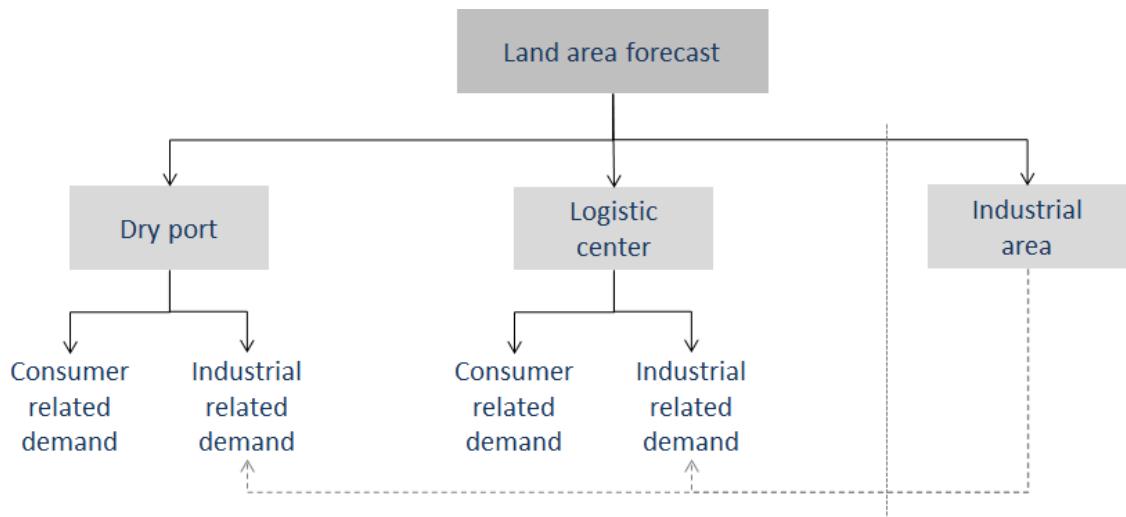
توقع حركة المرور

الجانب الأكثر أهمية في تحليل الطلب على المنطقة هي توقع حركة المرور الذي يشكل الأساس لتطوير موانئ البرية / المراكز اللوجستية في عمان والملك حسين بن طلال بالمفرق.

وتنسند توقعات حركة المرور للموانئ البرية في كل من عمان والمفرق على افتراض حصة سوقية والتي من المنتظر من الميناء البري أن يكون جاذباً لكميات من حاويات التصدير والاستيراد، وحيث تعتمد بشكل رئيسي على موقعها، فإن منطقة السوق المقيدة وقدرتها على توفير وفورات في تكاليف النقل لشركات الشحن الأردنية التي جعلت منها ميناء برياً / مركزاً لوجستياً. السكك الحديدية الجديدة في الأردن سيكون لها تأثير كبير على حركة المرور المحتملة من الميناء البري / المركز اللوجستي، وبالتالي فمن المستحسن اتباع نهج تطوير مرحلي لاستخدام الدمج المستقبلي الممكن مع السكك الحديدية.

منهجية الطلب على المنطقة

المنهجية المطبقة لإعداد توقع الطلب على المنطقة لكل من عمان (الماضونة) والملك حسين بن طلال بالمفرق رسمت في الشكل أدناه:



نتائج توقع الطلب على المنطقة

استناداً إلى منهجية الطلب على المنطقة كما هو موضح أعلاه، تم تحديد النتائج التالية للطلب على منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي في عمان والملك حسين بن طلال بالمفرق:

الملك حسين بن طلال بالمفرق	عمان	الطلب على منطقة الميناء البري
٥٠ ساعة	٨٠ ساعة	منطقة الميناء البري للبضائع الاستهلاكية / الصناعية
٥٠ ساعة	٤٤ ساعة	الطلب على منطقة مركز الخدمات اللوجستية
١٢٠ ساعة	٤٤ ساعة	منطقة مركز الخدمات اللوجستية للبضائع الاستهلاكية
٢٠ ساعة	٠ ساعة	منطقة مركز الخدمات اللوجستية للبضائع الصناعية
١٠٠ ساعة	٣٥٦ ساعة	المنطقة الصناعية والطلب التجاري
٣٥٠ ساعة	٦٦ ساعة	تنمية المنطقة الصناعية
٦ ساعات	٦ ساعات	الأنشطة التجارية
٥٢٦ ساعة	١٩٠ ساعة	الطلب الإجمالي على المنطقة
		الطلب الإجمالي على المنطقة

الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان

تتمحور منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان بشكل أساسي على تنمية الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المرتبطة بقطاع السلع الاستهلاكية. وتغطي منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي مساحة إجمالية قدرها ١٢٤ هكتار؛ وتم حجز ٨٠ هكتار لمنطقة الميناء البري، ومن المتوقع زيادة ٤ هكتار للمركز اللوجستي.

الميناء البري / المركز اللوجستي المستقبلي بعمان ليس منطقة صناعية متخصصة في الأردن. ومع ذلك فإنه من المرتقب وجود طلب معين لأنشطة صناعية (خفيفة) في المنطقة. ونحن نفترض هنا أن نوع ونطاق هذه الأنشطة الصناعية لن تؤدي الطلب ذو الأهمية بمكان لكي يتم الاستعانة بالخدمات اللوجستية من المصادر الخارجية على نطاق واسع من شركات الطرف الثالث للخدمات اللوجستية المتخصصة. وبالتالي فإن الطلب على المركز اللوجستي لا يشتمل على الطلب على مساحة لتخزين السلع المتعلقة بالصناعة. إذا وجد في

المستقبل طلب على الخدمات اللوجستية للبضائع المتعلقة بالصناعة في الميناء البري / المركز اللوجستي فإننا نعتبر ذلك تصاعد محتمل.

بالنسبة للأنشطة الصناعية في عمان، فإنه قد تم تخصيص مساحة حوالي ٦٠ هكتار، تتكون بشكل أساسي من تنمية صناعية خفيفة. وتعتمد منطقة الطلب على تقييم السوق الموضوع من قبل رويدا هاسكوننج المعدلة مع الافتراضات الخاصة بنا آخذين في الاعتبار نطاق مختلف من المشروع. هناك ٦ هكتارات إضافية متاحة للخدمات التجارية.

للتوسيع المستقبلي و / أو الخدمات الإضافية التي يمكن تطويرها في المنطقة الكلية للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان، فإنه سيتم توفير حوالي ٦٠ هكتار من مساحة الأراضي المتاحة في موقع الماضونة وغيرها من أجل زيادة التطوير المحتمل كما تم الإشارة له مسبقاً.

الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق

الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق يغطي مساحة إجمالية قدرها ١٧٠ هكتار. منطقة الميناء البري بالمفرق (٥٠ هكتار) تحتل حوالي ٦٠٪ من حجم ميناء عمان البري. وهذا يعكس انخفاض الطلب على مناولة البضائع الاستهلاكية (مع مخاطر سوق مصحوبة أعلى من المطبقة على عمان) فضلاً عن الطلب المعديل الناتج من مناولة السلع الصناعية عبر الميناء البري. بالنسبة لمنطقة المركز اللوجستي في الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق المتعلقة بالسلع الاستهلاكية فإنه من المتوقع توفير حوالي ٢٠ هكتاراً لتخزين وخدمات القيمة المضافة ذات الصلة.

الطلب على مرافق التخزين اللازمة لتخزين البضائع الصناعية للشركات الصناعية التي ستقع في منطقة تنمية الملك حسين بن طلال يعتمد أساساً على نوع وسرعة التطويرات الصناعية وتقييم الطلب على التخزين من جهات خارجية (درجة الاستعنة بمصادر خارجية من الأنشطة اللوجستية لشركات الطرف الثالث للخدمات اللوجستية (3PL). من أجل تقدير متطلبات منطقة المركز اللوجستي المتعلقة بالسلع الصناعية، تم الإشارة إلى دراسة نقطة تحويل السوق. وفي هذه الدراسة من المتوقع أن تكون منطقة المركز اللوجستي الكلية للطلب ١٢٠ هكتاراً. على افتراض أن ٢٠ هكتار كما هو محدد في هذه الدراسة مرتبطة بالبضائع الاستهلاكية وأن حوالي ١٠٠ هكتار محوزة لتخزين السلع الصناعية من قبل شركات الطرف الثالث للخدمات اللوجستية (3PL) المتخصصة. من وجهة نظرنا، فإن هذا التقدير للطلب على المنطقة اللوجستية باعتدال للقاول على اعتبار أن معظم الشركات الصناعية من المرجح أن تقوم بنقل البضائع مباشرة إلى المرافق الخاصة بهم. هذا التقدير المتفائل يشكل مخاطر السوق الإضافية للميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق وسيتم عمل تقييم آخر في تقييم الجدوى الأولى باستخدام سيناريوهات التنمية المختلفة.

كما ورد في دراسة بيرنج بوينت، فإن الأنشطة الصناعية تم تخصيص مساحة حوالي ٣٥٠ هكتاراً لها. بالإضافة إلى ٦ هكتارات متاحة للخدمات التجارية. هناك ٦ هكتارات إضافية متاحة للخدمات التجارية.

النتائج

بوجه عام، يوضح التقييم أن هناك كميات كبيرة من البضائع ومعدلات النمو عموماً في الأردن و، بناءً على تقييم حصة السوق لتطويرات الميناء البري / المركز اللوجستي في عمان والمفرق، يؤكد التقييم أن الأساس المنطقي للسوق هو تطوير ميناء بري / مركز لوجستي في كل المنطقتين.

الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان يبيّن إمكانية تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي كعرض عمل جذاب، والذي سيحوز المزيد من الدعم بمجرد أن يعمل خط السكك الحديدية الجديد بشكل كامل. العوامل المحركة الأساسية لهذه النتائج هي:

- الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان في وضع جيد لجذب كميات البداية (على سبيل المثال، من العقبة إلى عمان) من أجل كميات الاستيراد الكامل والمرتجعات المملوأة / الفارغة المرتبطة بها؛
- النمو الكبير المتوقع في كميات الحاويات المقدّرة لعمان (عبر العقبة) في المدى المتوسط إلى المدى البعيد؛
- خط السكك الحديدية الجديد مهم لجاذبية الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان؛ حيث أن وفورات الحجم عن طريق استخدام النقل بالسكك الحديدية ستزيد وبشكل ملحوظ من توجيهه كميات من حاويات البضائع مستقبلاً إلى الميناء البري / المركز اللوجستي بواسطة تقليل تكاليف النقل إلى المستوردين والمصدّرين بالأردن؛

الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق يبيّن أيضاً إمكانية لتطويره كعرض عمل جذاب، ولكن مخاطر السوق واضحة بشكل أكبر. العوامل المحركة الأساسية لمخاطر السوق المتزايدة للميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق هي:

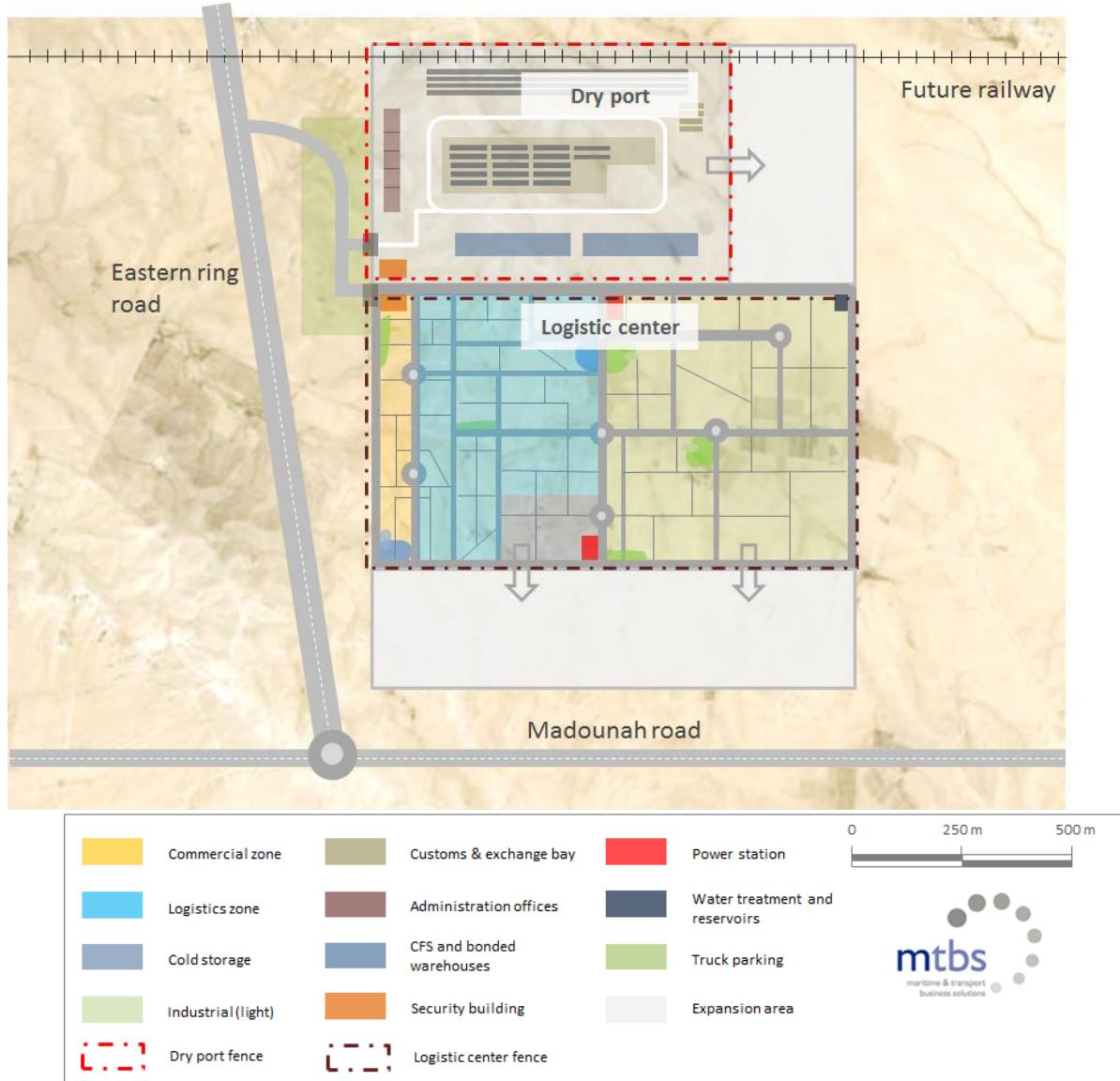
- طلب المستهلك على منطقة المفرق محدود (بالمقارنة مع الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان)، ويخدم بشكل أساسي منطقة المفرق ذات الكثافة السكانية المنخفضة والأكثر تنافسية.
- بالإضافة إلى ذلك، لا يتم نقل أي حاويات عبر الممر الشمالي. وقبيل افتتاح السكك الحديدية، فإن العبور المحتمل للبضائع المتناولة في الميناء البري / المركز اللوجستي في المفرق يُصبح منخفضاً بناءً على ذلك.
- التنمية الصناعية واسعة المدى في منطقة تنمية الملك حسين بن طلال يتوقّع أن تؤدي إلى توليد استيراد وتصدير البضائع، على الرغم أنه من المتوقّع حدوث منافسة على هذه التنمية الصناعية مع المنطقة الحرة السورية / الأردنية الموجودة بالفعل والمبادرات الأخرى المتوقّعة في المستقبل. كمية الحاويات الناتجة عن منطقة الملك حسين بن طلال الصناعية والتي تتطلّب وجود خدمات لوجستية تعتبر محدودة؛ فالشركات الصناعية يمكنها تجريد وتعبئه الحاويات في مواقعها الخاص بدون استخدام الميناء البري وبذلك فإن كميات الميناء البري يتوقّع أن تصبح معتدلة.
- تطويرات المركز اللوجستي جديرة بالاعتبار؛ بناءً على الافتراض بما يتماشى مع بيرنج بوينت (٢٠٠٧) أن درجة معينة من الاستعانة بالمصادر الخارجية في الأنشطة اللوجستية بواسطة الشركات الصناعية التي ستكون في المفرق؛

الفصل ٦: الخطة الرئيسية الأولية للموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة

يوضح هذا الفصل الخطط الرئيسية الأولية للميناء البري / المركز اللوجستي في عمان (الماضونة) والمفرق، بما يشمل خطة التقسيم للمنطقة الكلية للميناء البري / المركز اللوجستي، ونوع وموقع الإنشاءات المُرتقبة، وخطة الاستثمار المرتبطة بها، ومتطلبات التوظيف. حركة المرور وتوقع الطلب على المنطقة كما هي موصوف في الفصل الخامس تُشكّل المدخلات الأساسية لإعداد الخطط الرئيسية الأولية.

الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان

بناءً على تقييم حركة المرور والطلب على المنطقة كما تم توضيحه في الفصل الخامس، فإن خطة التقسيم الشاملة للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان موضحة في الشكل التالي (الحالة النهائية، عام ٢٠٣٥):



تغطي المنطقة الكلية لموقع الماضونة ما يقرب من ٢٥٠ هكتاراً وتوجد في موقع جيد بالقرب من الطريق الدائري الشرقي وطريق الماضونة. في المستقبل، ستكون المنطقة موصولة عن طريق خط السكك الحديدية بواسطة ربط خط السكك الحديدية الرئيسي الجديد بشبكة خطوط السكك الحديدية في الأردن (الخط الأسود)؛ وتقع منطقة الميناء البري بجوار هذا الخط الحديدي.

كما ورد في الفصل الخامس، في عام ٢٠٣٥ ستغطي منطقة الميناء البري إجمالاً منطقة تبلغ مساحتها ٨٠ هكتاراً تقريباً، وتشمل منطقة موقف الشاحنات؛ ومساحة إضافية تبلغ ٤ هكتاراً محجوزة للخدمات اللوجستية وخدمات القيمة المضافة. ومن أجل الإمكانيات (الخفيفة) للمنطقة الصناعية المراد تطويرها داخل الميناء البري / المركز اللوجستي، فإن منطقة مساحتها ٦٠ هكتاراً وضعت في الحسبان؛ أما بالنسبة للأنشطة التجارية فإن

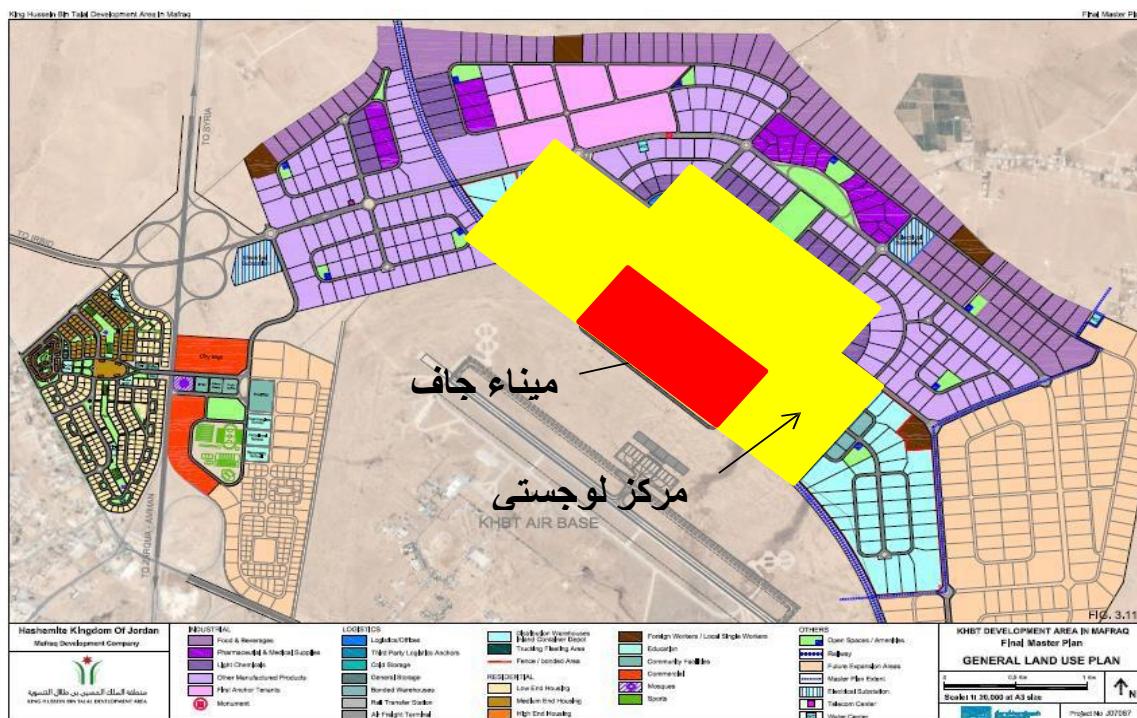
مساحة مقدارها ٦ هكتارات مُتوقعة. المناطق المحجوزة لمساحات التوسيع المستقبلي أضافت ٦٠ هكتاراً إضافية.
يلخص الجدول التالي متطلبات الاستثمار الإجمالية وتقسيم الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان إلى مراحل:

العنصر	المرحلة الأولى - ٢٠١٥ (٢٠٢٠)	المرحلة الثانية - ٢٠٢٠ (٢٠٢٥)	المرحلة الثالثة - ٢٠٢٥ (٢٠٣٠)	المرحلة الرابعة - ٢٠٣٠ (٢٠٣٥)	الإجمالي - ٢٠١٥ (٢٠٣٥)
البنية التحتية العامة	-	-	-	-	١٠,٧٠٠
البنية التحتية للميناء البري	٢٠,٦٩٣	١٤,٣٥٨	٣٤,٩٦٧	٢٢,٠٨١	٩٢,١٠٠
البنية التحتية للمركز اللوجستي	٤,٥٠٥	٢,١٣٢	٢,١٣٢	٢,١٣٢	١٠,٩٠٠
الاستثمارات الإجمالية	٣٥,٨٩٨	١٦,٤٩٠	٣٧,٠٩٩	٢٤,٢١٣	١١٣,٧٠٠

التكليف الإجمالي لاستثمارات البنية التحتية للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان تضيف ما يصل إلى ١١٤ مليون يورو للفترة الكلية (٢٠١٥ – ٢٠٣٥)، بما يشمل تكاليف امتلاك الأراضي.

الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق

وسوف يكون موجوداً في الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق داخل المنطقة التنموية الشاملة الملك حسين بن طلال على النحو المشار إليه في دراسة الخطة الرئيسية للمفرق وتصور في الشكل أدناه:



المصدر: هيئة المناطق التنموية والحرة الأردنية

المنطقة المحجوزة لتطوير خدمات الميناء البري والمركز اللوجستي في الخطة الرئيسية لمنطقة الملك حسين بن طلال الكلية تغطي منطقة تبلغ مساحتها الإجمالية ١٧٠ هكتاراً وتشمل المناطق الملونة بالأحمر والأصفر. تبلغ المساحة الإجمالية للميناء البري للمفرق ٦٠ هكتاراً، تم حجز مساحة ٥٠ هكتاراً منها حتى عام ٢٠٣٥.

ومن ضمن المخطط، من المتوقع أن يكون إجمالي مساحة المركز اللوجستي ١٢٠ هكتار. وداخل هذه المنطقة، يوجد حوالي ٢٠ هكتاراً متوقعة للتخزين ولخدمات القيمة المضافة ذات الصلة بالسلع الاستهلاكية لسوق المفرق. كما تم حجز ١٠٠ هكتار إضافية لتخزين السلع الصناعية بواسطة مشغلي الخدمات اللوجستية من شركات الطرف الثالث اللوجستية (PL^٣).

وسيتم ربط الموقع إلى خط السكك الحديدية الجديدة (الخط الأزرق)؛ وتقع منطقة الميناء البري مجاورة لهذه السكك الحديدية. وفقاً لخطة التنمية المرتقبة، سيتم توسيع ميناء المفرق البري على مراحل استناداً إلى التطورات المتوقعة وحجم متطلبات التخزين / اللوجستية ذات الصلة.

يلخص الجدول التالي متطلبات الاستثمار الإجمالية وتقسيم الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق إلى مراحل:

العنصر	المرحلة الأولى - ٢٠١٥ (٢٠٢٠)	المرحلة الثانية - ٢٠٢٠ (٢٠٢٥)	المرحلة الثالثة - ٢٠٢٥ (٢٠٣٠)	المرحلة الرابعة - ٢٠٣٠ (٢٠٣٥)	الإجمالي - ٢٠١٥ (٢٠٣٥)
البنية التحتية العامة	١٠,٧٠٠	-	-	-	١٠,٧٠٠
البنية التحتية للميناء البري	٦٠,١٠٠	١٢,١٣٤	٢٤,٨٤٩	٩,٨١٦	١٣,٣٠١
البنية التحتية للمركز اللوجستي	١١,٨٠٠	٢,٢٥٠	٢,٢٥٠	٢,٢٥٠	٥,٥٠٠
الاستثمارات الإجمالية	٨٢,٦٠٠	١٤,٣٨٤	٢٧,٠٩٩	١٢,٠٦٦	٢٩,٠٥١

التكليف الإجمالي لاستثمارات البنية التحتية للميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق تضيف ما يصل إلى ٨٣ مليون يورو للفترة الكلية (٢٠١٥ – ٢٠٣٥)، بما يشمل تكاليف امتلاك الأرضي.

الفصل ٧ : تحليل التكلفة والعائد للموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة

هدف هذا الفصل هو توضيح تحليل التكلفة والعائد (CBA) لتطويرات الميناء البري / المراكز اللوجستية بعمان (المأضونة) والمفرق، بناءً على التحليل كما هو موضح في التقرير النهائي. بشكل خاص، فإن تقييم الطلب (في الفصل الخامس) والخطة الرئيسية الأولية (في الفصل السادس) يشكلان المدخل الرئيسي لتحليل التكلفة والعائد (CBA).

نتائج تحليل التكلفة والعائد (CBA) للميناء البري / المركز اللوجستي في كلاً من عمان والمفرق موضوعة فيما يلي. وتوضح النتائج الجدوى المالية والاقتصادية للتنمية الشاملة للموانئ البرية / المراكز اللوجستية، وإضافة جميع الاستثمارات، ونفقات التشغيل، وإيرادات الجهات الثلاثة المعنية بشكل رئيسي:

- سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي؛
- مشغل الميناء البري؛
- مطور المركز اللوجستي.

لا يتم ضم مدفوعات رسم الإيجار المحتملة؛ حيث أنها تعتبر فقط مدفوعات نقدية داخلية بين الجهات ولا تؤثر على نتائج الجدوى الشاملة للمشروع.
الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان

فيما يخص الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان، تم تلخيص النتائج (بالقيم الفعلية) لتحليل التكلفة والعائد (CBA) في الجدول التالي:

الميناء البري / المركز اللوجستي عمان	تحليل التكلفة والعائد (CBA) المالي	تحليل التكلفة والعائد (CBA) الاقتصادي
سعر الخصم (القيم الفعلية) %	% ٩	% ٥.٥
صافي القيمة الحالية (NPV) مليون يورو	٤ مليون يورو	٤ مليون يورو
المعدل الداخلي للعائد (IRR) %	% ١٠	% ١٣

تشير النتائج إلى مشروع الجدوى المالية والاقتصادية للتنمية الشاملة للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان. توضح العوائد المالية أن مستثمرى المشروع (الحكومة والشركاء من القطاع الخاص معاً) سيولدون عائد إيجابي على استثماراتهم، بصافي القيمة الحالية (NPV) الشامل بمقدار ٤ مليون يورو والمعدل الداخلي للعائد (IRR) بنسبة ١٠%. أيضاً عوائد الجدوى الاقتصادية إيجابية، حيث يبلغ صافي القيمة الحالية (NPV) ٤ مليون يورو، وبمعدل داخلي للعائد (IRR) بمقدار % ١٣.

الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان موضوع بشكل جيد لطور كمشروع ذو جدوى، ويرجع هذا بشكل أساسى إلى موقعه الملائم بالقرب من السوق الاستهلاكى الرئيسي في منطقة عمان الكبرى، بالإضافة إلى كونها واقعة بالقرب من الطريق الدائرى الشرقي متسبة في انخفاض الاستثمارات في الطرق الموصولة. يمكن للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان أن يعمل كبوابة موسعة حقيقة لميناء العقبة، وبذلك فإن انخفاض مستويات الازدحام الشديد الحالى في الميناء، سيقلل تكاليف النقل، ويحسن الأداء اللوجستي بشكل عام لقطاع النقل الأردني.

الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق

فيما يخص الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق، تم تلخيص النتائج (بالقيم الفعلية) لتحليل التكلفة والعائد (CBA) في الجدول التالي:

جدول ١-١ نتائج تحليل التكلفة والعائد (CBA) – الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق

الميناء البري / المركز اللوجستي في المفرق	تحليل التكلفة والعائد (CBA) المالي	تحليل التكلفة والعائد (CBA) الاقتصادي
سعر الخصم (القيم الفعلية) %	% ٩	% ٥.٥
صافي القيمة الحالية (NPV) مليون يورو	١٠ - مليون يورو	١٢ مليون يورو
المعدل الداخلي للعائد (IRR) %	% ٦	% ٨

تشير النتائج إلى أن الميناء البري / المركز اللوجستي في المفرق قابلة للتطبيق اقتصادياً، حيث تظهر أن صافي القيمة الحالية (NPV) يبلغ ١٢ مليون يورو وأن المعدل الداخلي للعائد (IRR) بنسبة ٨%. ومن ثم، فإن المشروع من وجهة نظر اقتصادية، سيخلق قيمة للاقتصاد الأردني حيث أن الفوائد الاقتصادية أكبر من التكاليف الاقتصادية. تم تقدير المشروع مالياً ليس ليصبح ذو جدوى (صافي القيمة الحالية (NPV) ١٠ - مليون يورو، والمعدل الداخلي للعائد 6% (IRR). وهذا يعني أن في دراسة الجدوى الكاملة، يكون ضمان الجدوى المالية عن طريق الاستفادة المثلى من (هندسة القيمة) هيكلة المشروع وهيكلة التمويل سيكون

عنصراً مهماً. بالإضافة إلى ذلك، فإن الاحتمالات المراد تقييمها لتمويل العجز القابل للتطبيق في حالة أن يظل المشروع غير مجدٍ مالياً. وتتأثر نتائج الجدوى الاقتصادية بشكل أساسي بكميات البداية المنخفضة نسبياً، فضلاً عن المخاطر المتزايدة المتعلقة بالاعتماد على الأنشطة الصناعية المستقبلية المتولدة في منطقة المالك حسين بن طلال.

الفصل ٨: دمج الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في الشبكات الوطنية والدولية.

هذا الفصل يقدم التوصيات لضمان الناجح بين الموانئ البرية / المراكز اللوجستية بعمان والمفرق في شبكات النقل الوطنية والدولية.

وقد تم وصف تطورات النقل المختلفة ذات النطاق الواسع في المنطقة التي يحتمل أن يكون لها تأثير على الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة في الفصل ٢ و٣. ومن هذا التقييم، تم الانتهاء إلى أن إمكانية طلب العبور (الدولي) للموانئ البرية / المراكز اللوجستية إمكانية محدودة، وهذا يعتمد في المقام الأول على الأداء السليم لشبكة السكك الحديدية عبر الحدود الإقليمية. لذا في هذا الفصل سيتم التركيز على دمج الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في إطار دولي كما هو الحال بالنسبة لميناء بري / مركز لوجستي، بالإضافة إلى التركيز على التكامل داخل شبكات النقل الوطنية.

سيكون التركيز الأساسي هنا هو تقييم إمكانية التكامل المستقبلي بين الموانئ البرية / المراكز اللوجستية بعمان والمفرق في الشبكة اللوجستية الأور ومتوسطية. الخدمات اللوجستية الأور ومتوسطية هي مبادرة بنيت على مفهوم طور من قبل بنك الاستثمار الأوروبي (EIB)، والتي تهدف إلى بنية من شبكات المنتصات اللوجستية في المنطقة الأور ومتوسطية. تم إقامة اتصال وتنسيق مباشر مع رئيس برنامج مبادرة الخدمات اللوجستية الأور ومتوسطية خلال مدة هذه الدراسة، من أجل تقييم دقيق للإمكانات من أجل الموانئ البرية / المراكز اللوجستية بعمان والمفرق لأن تصميم مدمجة في مبادرة الخدمات اللوجستية الأور ومتوسطية ولتحديد الخطوات التالية في ضوء تنفيذ المشاريع. الخطوات التالية تم تلخيصها أدناه (ينظر كذلك الفصل ١٠):

- دراسة ما قبل الجدوى الكامنة لزيادة التوسيع في تقرير جدوى كامل والذي يلبي متطلبات الخدمات اللوجستية الأور ومتوسطية، بما في ذلك حالة قطاع الأعمال الكاملة، والخطة الرئيسية المفصلة، وتقييم الأثر البيئي الأساسي (والتي يتم توفير المرجعية لها في التقرير) لأحد الواقع المختار للموانئ البرية / المراكز اللوجستية؛
- تطوير استراتيجية عملية لجذب المطورين ذوي الخبرة من القطاع الخاص للموانئ البرية / المراكز اللوجستية، لأن هذا هو النوع الموصى به لإدارة منصة لوجستية (ويعتبر الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) فقط هو خيار الإدارة المناسب)؛
- ضمان تكامل مستقبلي لتنفيذ نظام معالجة ونقل البيانات الملائم والذي يلبي متطلبات الخدمات اللوجستية الأور ومتوسطية؛
- تعيين مدير برنامج مخصص داخل الحكومة الأردنية بالإضافة إلى نظيره المخصص داخل الخدمات اللوجستية الأور ومتوسطية لضمان التواصل الفعال.

نظم تكنولوجيا المعلومات

المكون الرئيسي للتكامل المستقبلي للموانئ البرية / المراكز اللوجستية، كما أقر من قبل الخدمات اللوجستية الأور ومتوسطية، هو ضمان الاتساق وقابلية التشغيل البيني للموانئ البرية / المراكز اللوجستية ضمن شبكة النقل العام. وينبغي أن يكون الميناء البري / المركز اللوجستي جزء لا يتجزأ من شبكة سلسلة الخدمات اللوجستية العامة ولذا ينبغي أن تتكامل مع الشبكات ويتم ربطها بمحطات نقل أخرى من خلال تطبيق

تكنولوجيات معلومات واتصالات مفتوحة ومتكلمة. وينبغي أن يشمل هذا الاتساق على سبيل المثال، قدرات التعقب والتتبع، ومعايير السلامة العامة، وتوافر التزود بالوثائق الازمة، وقابلية التشغيل البيني لنظم تكنولوجيا المعلومات، وإدارة البيانات، إلى آخره.

التكامل المستقبلي للموانئ البرية / المراكز اللوجستية بعمان والمفرق داخل الأردن وشبكة النقل الإقليمية هو الشرط الرئيسي من أجل التنمية الناجحة. تنفيذ منصات المعلومات المتكاملة وإدخال المفاهيم الحديثة مثل أنظمة النافذة الواحدة ونظم مجتمع الميناء هي الأمثلة الرئيسية والتي تكون الأردن في حاجة إليها من أجل تحقيق هذه الأهداف. وقد لخصت التوصيات المحددة لتكامل الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في شبكات النقل أدناه:

- جذب المطورين / المشغلين ذوي الخبرة اللوجستية والذين لديهم خبرة في إدارة سلاسل التوريد المتكاملة واستخدام نظم المعلومات الحديثة؛
- زيادة المهارات والمعرفة ذات الصلة الازمة لمواصلة تطوير استخدام نظم تكنولوجيا المعلومات (IT) في شبكة نقل الأردن؛
- زيادة الجهد في الجدوى والتنفيذ اللاحق لنظام مجتمع الميناء لأجل ميناء العقبة؛
- حضور المؤتمرات وورش العمل (الدولية) التي تهدف إلى تبادل المعلومات حول آخر التطورات في مجالات نظم الإدارة المتكاملة في قطاع النقل والخدمات اللوجستية؛
- التقدم بطلب للحصول على شهادة ليتم الدمج في شبكة الخدمات اللوجستية الأورو-متوسطية للمنصات اللوجستية للاستفادة من الخبرات في المنصات اللوجستية الأخرى.

الفصل ٩ : الدعم العام في تنمية الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة.

يتناول هذا الفصل التوصيات للدعم العام فيما يتعلق بتنمية الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة بعمان والمفرق. تلك التركيزات الأساسية على تحديد بنية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) المثلثي وخيارات التنفيذ في ضوء التنمية المستقبلية وتشغيل الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في عمان والمفرق. وتشمل بنية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) المقترحة نظرة عامة للأدوار والمسؤوليات المختلفة لقطاع العام والخاص والتقييم لأنواع الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) المثلثي للعقود التي ستنفذ.

سوف تطبق التوصيات من أجل الدعم العام في المقام الأول على الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان، كونه مشروعًا جديداً سيتم تنفيذه، والتي ليس هناك بنية تنفيذ محددة له في المكان حتى الآن. وبالنسبة للمفرق فهناك بالفعل بنية تنفيذ موجودة في المكان كما يتم إدارة وتنمية المشروع حالياً بموجب مسؤوليات شركة تطوير المفرق. ومن هنا فإن هذا الفصل سوف ينطبق بشكل أساسي على الميناء / المراكز اللوجستية بعمان.

نتائج هذا الفصل أوجزت فيما يلي:

- وتماشياً مع الأهداف على النحو المبين في هذه الدراسة، فمن المستحسن تطوير الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في عمان والمفرق بموجب نظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP). وفي هذا الصدد، فإن نهج المالك هو النموذج الموصى به لحكومة الأردن من أجل تنفيذ تطوير الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في عمان والمفرق.
- نموذج المالك يفترض تخصيص الاستثمارات التالية بين القطاعين العام والخاص فيما يتعلق بتطوير الموانئ البرية / المراكز اللوجستية:

- الحكومة تستثمر في الأراضي والبنية التحتية الخارجية للموقع؛
- القطاع الخاص يستثمر في جميع الأصول داخل حدود الموقع.
- وقد تم تحديد اثنين من مصادر المعلومات المناسبة الرئيسية للشراكة بين القطاعين العام والخاص
 - (PPP) في إطار هذه الدراسة:
 - عقد الامتياز المتكامل بين الحكومة والقطاع الخاص المطور لمنطقة الموانئ البرية / المراكز اللوجستية؛
 - عقود امتياز منفصلة بين الحكومة والقطاع الخاص المشغل للميناء البري ومع مطور المركز اللوجستي.
- الخيار المفضل هو عقد امتياز منفصل مع مشغل الميناء البري ومع مطور المركز اللوجستي للقطاع الخاص. وتماشياً مع ممارسة المثلى للصناعة، فإن اتفاقية امتياز منفصلة ومخصصة بين السلطة العامة ومشغل الميناء البري يكون هو الموصي به.
- التوصيات من أجل الدعم العام لتنفيذ الموانئ البرية / المراكز اللوجستية بموجب نظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP):
 - ضمان الامتثال للقانون ولوائح المعمول بها؛
 - التنسيق المسبق بين جميع الجهات المعنية المرتبطين بالمشاركة في عملية تنفيذ الموانئ البرية / المراكز اللوجستية؛ والجمارك تعد واحدة من الجهات المعنية الفاعلة الرئيسية؛
 - إنشاء اللجنة التوجيهية المخصصة؛
 - إشراك المؤسسات المالية الدولية (IFI) والرأسماليين؛
 - برنامج بناء القدرات المخصص.

الفصل ١٠ : بنية تنفيذ المشروع المقترن والطريق إلى الأمام

ويعرض هذا الفصل الأنشطة الإنمائية الموصي بها من الآن فصاعداً في ضوء التنفيذ المستقبلي للموانئ البرية / المراكز اللوجستية في عمان والمفرق وبنية تنفيذ المشروع المقترن لضمان التنفيذ الناجح للموانئ البرية / المراكز اللوجستية. وبشكل إضافي، ثمة لمحه عامة مقدمة عن الطريقة المقترنة لهذه الدراسة، بالتركيز على توسيع دراسات الجدوى الأساسية بشكل أكبر لتصل إلى دراسات جدوى كاملة وتنفيذ معاملات الموانئ البرية / المراكز اللوجستية.

نتائج هذا الفصل مبنية على النحو التالي.

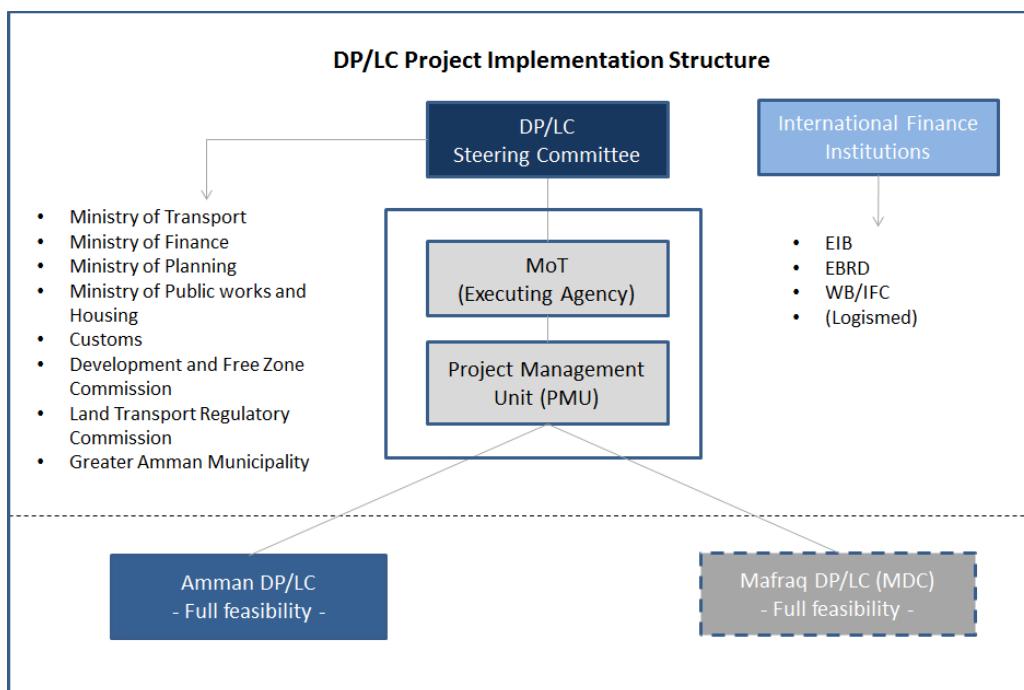
- أنشطة التطوير الموصي بها من الآن فصاعداً في ضوء التنفيذ المستقبلي للموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة في عمان والمفرق هي:
 - الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان: إجراء دراسة جدوى كاملة تماشياً مع المتطلبات التي حددتها برنامج الخدمات اللوجستية الأورو-متوسطية؛
 - الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق: إجراء دراسة جدوى كاملة ممولة من قبل مصادر تمويل إضافية (على سبيل المثال: الحكومة / المؤسسات المالية الدولية (IFI)، بالتنسيق الوثيق مع لشركة تطوير المفرق (MDC)، والتي ستركز على:
 - التأكيد من دراسة الجدوى المالية عن طريق زيادة تحسين (هندسة القيمة) هيكل المشروع والهيكل التمويلي؛
 - تقييم الاحتمالات عن إمكانية تمويل العجز في حال لم يكن المشروع مجده مالياً.

- لضمان تفزيذ ناجح للموانئ البرية / المراكز اللوجستية بتسوية كافة للانضمام من الجهات المعنية العامة ذات الصلة في الأردن، فمن الموصي به أن يتم إنشاء لجنة توجيه الموانئ البرية / المراكز اللوجستية مخصصة بممثلي رئيسين لمختلف الوزارات والجهات الحكومية المعنية بالتنمية في الموانئ البرية / المراكز اللوجستية بها.

- ومن الموصي به أن تكون وزارة النقل هي الجهة التنفيذية المسؤولة عن تنسيق المشروع الشامل لمشاريع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية. سوف تكون بمثابة مدير عام للمشروع ولديها الصلة المباشرة بمؤسسات التمويل الدولي والوكالات الحكومية الأخرى ذات الصلة. وزارة النقل ستقوم بالإشراف على وحدة إدارة المشروع كما هو موصوف بمزيد من التفصيل أدناه. وهذا سوف يختلف عن الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق حيث ستكون شركة تطوير المفرق (MDC) مسؤولة بالفعل عن التنمية الشاملة لمنطقة الملك حسين بن طلال؛

- بتمثيل وزارة النقل، فإن الأنشطة التشغيلية بنظام اليوم بعد يوم المرتبطة بالتنسيق والإشراف التشغيلي لمشاريع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المقترن بها تكون من قبل وحدة إدارة المشروع المخصصة (PMU). ومرة أخرى، هذا سوف يختلف عن الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق حيث ستكون شركة تطوير المفرق (MDC) مسؤولة بالفعل عن التنمية الشاملة لمنطقة الملك حسين بن طلال؛

الشكل التالي يوضح هيكل تنفيذ المشروع المقترن لأجل تنمية الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة في عمان والمفرق:



- واستناداً إلى نتائج دراسات الجدواي الكاملة، فإن حكومة الأردن يتم تمكينها لاتخاذ قرار مدروس بشأن التنفيذ الأمثل للموانئ البرية / المراكز اللوجستية في عمان و / أو المفرق، والتي ستشمل المهام الرئيسية التالية:
- إنشاء سلطة عامة للموانئ البرية / المراكز اللوجستية؛
 - الإعداد لمنطقة الموانئ البرية / المراكز اللوجستية وجذب التمويل العام للاستثمار في البنية التحتية؛

• الإعداد والتتنفيذ لإجراءات الميناء البري وإجراءات المركز اللوجستية.

الملحق أ: اختصاصات التقييم البيئي الاستراتيجي

الملحق أ: يبيّن الشروط المرجعية (ToR) من أجل تقييم التأثير البيئي للموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة في عمان والمفرق.

الإعداد لاختصاصات تقييم التأثير البيئي كونه جزء من هذه الدراسة هو مبني على المتطلبات المحددة من قبل برنامج الخدمات اللوجستية الأورو-متوسطية (الدولي)، بالإضافة إلى التعليمات الموضحة من قبل لجنة تطوير الأردن والمناطق الحرة (DFZC، 2011) على التقييمات البيئية الاستراتيجية (SEA) وتقييمات التأثير البيئي (EIA) بالتوافق مع تطوير خطة رئيسية مفاهيمية مفصلة للمناطق التنموية والحرفة.

الملحق ب: المراجعة القانونية

الملحق ب يعرض تقرير قانوني كامل والذي هو جزء من هذا التقرير النهائي. النتائج الرئيسية للتقييمات القانونية كما هي موضحة بالقسم ٢.

ملحق أخرى

تعرض معلومات خلفيّة مفصّلة أكثر للأجزاء المتعلقة بالتقرير النهائي.

١ المقدمة

١-١ الدراسة

مديرية العطاءات الحكومية (GTD) لوزارة النقل للمملكة الأردنية الهاشمية خصصت "الدراسات للموانئ البرية / المراكز اللوجستية في المملكة الأردنية الهاشمية" (عطاء رقم ٧١ / عام ٢٠١١) إلى روتردام البنية على حلول أعمال الملاحة البحرية والنقل (MTBS).

يقدم هذا التقرير النهائي النتائج النهائية للمهام أ، ب، ت لكل اختصاص، مركزاً على عرض نتائج دراسات الجدوى لموقع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة.

١-٢ خلفية الدراسة

متابعة للتغيرات على مستوى العالم في مجال النقل والخدمات اللوجستية العالمية، بما في ذلك إنشاء سلاسل التوريد العالمية، تسعى المملكة الأردنية الهاشمية إلى تحديث وتطوير البنية التحتية الوطنية وإعداد البلاد لمواجهة تحديات المستقبل.

بعض العوامل الإقليمية الكبرى ذات الأهمية بعيدة المدى للأردن هي التطورات في العراق، والمملكة العربية السعودية، ومنطقة الخليج حيث تجري مشاريع كبيرة للبنية التحتية للنقل، إنشاء لمرات ووصلات جديدة محتملة بين منطقة الخليج والبحر الأبيض المتوسط وأوروبا. في الواقع يجري إنشاء شبكة سكك حديدية جديدة في شبه الجزيرة العربية، والبنية التحتية للموانئ والطرق يجري توسيعها ومدتها.

داخل دولة الأردن، تجري الجهود لتشجيع الاستثمار وتحديث البنية التحتية للنقل. الدراسات لمشروع شبكة السكك الحديدية الوطنية الأردنية الطموحة قد تم إعدادها، وسوف تقوم شبكة السكك الحديدية المقترنة بالربط بين ميناء العقبة وجميع أنحاء البلاد بشبكات السكك الحديدية القائمة في سوريا، والمملكة العربية السعودية والخليج والعراق، على التوالي. ويبلغ طول الشبكة المخطط لها حوالي ١٠٠٠ كم.

إلى جانب منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة (ASEZ)، يجري إنشاء مناطق التنمية على أساس وجود قانون خاص ينظم حالاتها القانونية والحوافز للمستأجرين؛ وأكثرها تقدماً تلك الكائنة في منطقة تنمية الملك حسين بن طلال في المفرق؛

بالإضافة إلى أن الأردن اندرج في مبادرة الخدمات اللوجستية الأورو متوسطية، متصلًا بالبلاد في شمال أفريقيا العربية الدول وببلاد الشرق الأوسط إلى أوربا، استناداً إلى مفهوم الطرق السريعة على البحر ومتند إلى المناطق النائية من خلال المنصات اللوجستية.

قد أعدّ بنك الاستثمار الأوروبي (EIB) دراسة مفصلة عن التطوير المستقبلي للمنصات اللوجستية في جميع أنحاء المنطقة. هذه الدراسة، مولّت من قبل (مرفق الاستثمار والشراكة الأورو متوسطي) الصندوق الإنمائي، ويقترح تأسيس شبكة منصات خدمات لوگستیة أورو متوسطية تغطي جميع دول البحر المتوسط الشريكية، فشبكة الخدمات اللوجستية الأورو متوسطية تهدف إلى المساعدة في تطوير قطاع خاص صديق

للبيئة. هذا الاقتراح، الذي يشكل جزء من برنامج النقل الأول ومتواسطي، ينص على إنشاء مراكز الامتياز في إدارة الخدمات اللوجستية، مع السلطات العامة التي تلعب دور الدعم والتنسيق.

٣-١ مقدمة عن مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي

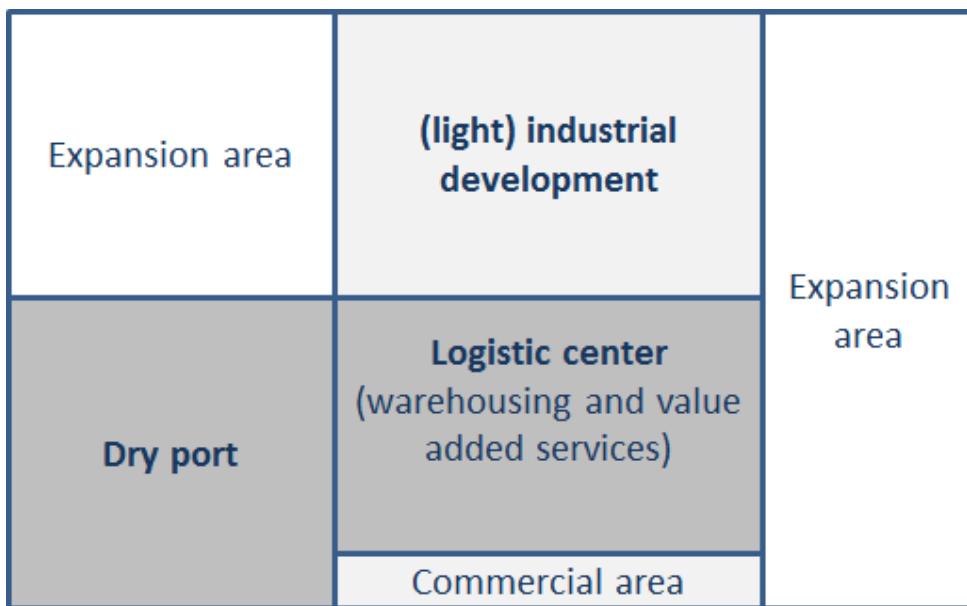
في هذه الدراسة، يشمل مفهوم الموانئ البرية / المراكز اللوجستية كلاً من "وظائف الميناء البري" النموذجي (على سبيل المثال: معالجة الحاويات والتخزين، والتشخيص الجمركي والتقطيش، والتجريد والخشوه، والتخزين الحدودي) وكذلك "وظائف المركز اللوجستي" النموذجي (على سبيل المثال: التخزين، والخدمات والمكاتب التجارية ذات القيمة المضافة). المراكز اللوجستية المنفصلة (ليست جزء من منطقة الميناء البري) هي خارج نطاق هذه الدراسة.

مفهوم الموانئ البرية / المراكز اللوجستية يرتبط بقوة بـ "وظيفة البوابة الموسعة"، وهذا يعني أن جميع الإجراءات الجمركية وعمليات التفتيش تحدث في الموانئ البرية / المراكز اللوجستية بدلاً من حدوثها عند الميناء البحري / المعبر الحدودي. وبعبارة أخرى، سوف تنفذ جميع الإجراءات الجمركية وعمليات التفتيش في الموانئ البرية / المراكز اللوجستية كما لو تم القيام به عند الميناء البحري / المعبر الحدودي. وهذا يتطلب موافقة جميع السلطات ذات الصلة والمشاركة في سلسلة النقل للأردن، حيث تكون السلطات الجمركية هي الجهة المعنية الرئيسية. وأيضاً اللوائح القانونية ينبغي أن تسهل إدخال مفهوم الموانئ البرية / المراكز اللوجستية.

بشكل نموذجي، فإن منطقة الميناء البري تحتوي على جميع الخدمات / العمليات التي تتطلبها منطقة مقيدة (بوندد) (بموجب النظام الجمركي). والمركز اللوجستي عادة ما يكون واقعاً بجوار منطقة الميناء البري (أو في موقع منفصل) حيث تحدث الخدمات / العمليات التي لا تتطلب منطقة مقيدة (بوندد). وهذا بالمقام الأول يرتبط بالمستودعات الغير-(بوندد)، والخدمات والمكاتب التجارية ذات القيمة المضافة.

مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي كما هو مطبق في هذه الدراسة هو جزء من منطقة تنمية شاملة والتي تؤلف، بجانب الميناء البري / المركز اللوجستي، أنشطة إضافية والتي عادة ما تكون قريبة من الميناء البري / المركز اللوجستي. والأمثلة على تلك الأنشطة هي التطويرات الصناعية الخفيفة والأنشطة التجارية. المنطقة التنموية الشاملة وفيها يكون الميناء البري / المركز اللوجستي هو المكون الرئيسي (الرمادي الداكن) مرسوماً في الشكل أدناه.

شكل ١-٠ مفهوم منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي



وظائف الميناء البري النموذجي:

- التعامل مع السكك الحديدية (حاويات التحميل / التفريغ / البضائع من / إلى القطارات)
- التعامل مع الشاحنات (حاويات التحميل / التفريغ / البضائع من / إلى الشاحنات)
- تجريد وتقرير الحاويات (محطة حاويات الشحن)
- التخزين البوندد للحاويات / البضائع
- استلام وإرسال البضائع
- التفتيش والتخلص الجمركي
- فحوصات البوابة والأمن
- إصلاح الحاويات
- ورشة

وظائف المركز اللوجستي النموذجي:

- المستودعات الغير بوندد
- خدمات القيمة المضافة

الخدمات الإضافية (ليست جزء من النطاق)

- التنمية الصناعية (الخفيفة)
- الأنشطة التجارية

الميناء البري: البضائع بالحاويات

توقعات حركة الحاويات تشكل قلب تطوير الميناء البري. وذلك لأن الحاويات (الكافلة) تكون مناسبة للنقل بموجب النظام الجمركي إلى موقع الميناء البري وعادة ما تتطلب التخزين وأنشطة التقسيم. في الميناء البري

(بناءً على طلب المستورد) يتم تفتيش البضائع وتخليصها جمركيًا إضافة إلى نقلها إلى أماكن المستورد الخاصة. وتعد هذه أحد المهام الرئيسية للميناء البري.

ويكون من الصعب تحقق نقل البضائع بدون حاويات وفقاً للنظام الجمركي (على سبيل المثال: الختم، المسار، التتبع، السلامة)، ولذلك في حالات عديدة للبضائع بدون الحاويات يتم تخليصها بالفعل في الميناء البحري / المعبر الحدودي.

المركز اللوجستي: بضائع الحاويات والبضائع العامة

المراكز اللوجستية تناول / تخزن بضائع الحاويات وكذلك البضائع العامة. على وجه الخصوص، تتطلب حركة مرور الحاويات خدمات لووجستية وخدمات ذات قيمة مضافة، والتي يتم تقديمها في المراكز اللوجستية، والتي تتعلق في المقام الأول بوظيفة التقسيم في المركز اللوجستي. وعادة ما يتم نقل البضائع العامة في شاحنات صغيرة تتطلب مراقب تخزين ومستودعات أقل، لأن الشاحنات غالباً ما تتجه مباشرة إلى وجهتها (على سبيل المثال، المحلات). بالإضافة إلى ذلك، نتيجة لوفرات الحجم، فإن نقل الحاويات بالسكك الحديدية هو الوسيلة المفضلة لنقل البضائع بين الميناء البحري والميناء البري / المركز اللوجستي؛ أما نقل البضائع العامة عبر السكك الحديدية فهو أقل استعمالاً.

مفهوم الميناء البري: المتطلبات الرئيسية

الهدف الشامل للميناء البري / المركز اللوجستي هو تقليل تكاليف النقل العام لمستوردي / مصدرى الأردن. ومن هذا الصدد، فإن المنفعة الرئيسية للميناء البري / المركز اللوجستي متعلقة بوفرات تكاليف النقل. لذلك، تكون الموانئ البرية / المراكز اللوجستية واقعة بالقرب من المناطق الاستهلاكية / الصناعية الرئيسية ويكون مفضلاً على مسافة من الميناء البحري. وبهذه الطريقة الكمييات الأكبر يمكن أن تنقل مباشرة من المعبر إلى الميناء البري / المركز اللوجستي حيث تكون البضائع مخزنة / مقسمة ومن ثم تنقل بدفعات صغيرة إلى المستهلكين النهائيين والذين يكونون واقعين بالقرب من الميناء البري / المركز اللوجستي. خدمات القيمة المضافة الإضافية يمكن أن تقدم في الميناء البري / المركز اللوجستي كتعزيز إضافي لمنافع الميناء البري / المركز اللوجستي بالنسبة لشركات الشحن بالأردن. فوائد وفورات الحجم سوف تتزايد بمجرد أن يتم تشغيل نظام السكك الحديدية الجديدة في الأردن؛ عندها يمكن أن يعمل الميناء البري / المركز اللوجستي كمرافق نقل حقيقي متعدد الوسائل.

لاقتناص فوائد مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي المرتفق كما هو موضح أعلاه، فإن المواقع المناسبة لتطوير مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي ينبغي أن تلبي المعايير الآتية:

- أن تكون واقعة على مقربة من المناطق الاستهلاكية / الصناعية الكبرى ل تعمل بشكل صحيح كمركز تقسيم وتوزيع لمستوردين / المصدررين الأردنيين؛
- أن تكون واقعة على مسافة من الميناء البحري لضمان إمكانية تحقيق وفورات كافية من تكاليف النقل، ولا سيما عندما يتم توصيل الميناء البري / المركز اللوجستي بنظام السكك الحديدية الوطنية.

المفهوم المقدم أعلاه للميناء البري / المركز اللوجستي يشكل الأساس للتحليلات كما هو موصوف في هذا التقرير النهائي.

٤- التقرير النهائي

هدف التقرير النهائي هو توفير نتائج نهائية للمهام أ، ب، ت (لكل اختصاص)، مركزاً على تقديم نتائج دراسات الجدوى المسابقة لموقع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة.

التقرير النهائي تم هيكلته كالتالي:

الجزء ١ : المهام ١١ – ٢٠، ١٢ – ٢٣

- الفصل ٢: الوضع الحالي لقطاع النقل والخدمات اللوجستية بالأردن
- الفصل ٣: تحليل تدفقات البضائع في الأردن والطلب على الخدمات اللوجستية
- الفصل ٤: تقييم وترتيب مناطق موقع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية
- الفصل ٥: حركة المرور وتوقع الطلب على المنطقة لموقع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية

الجزء ٢ : مهام ت١ – ت٩

- الفصل ٦: الخطة الرئيسية الأولية للموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة
- الفصل ٧: تحليل التكالفة والعائد للموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة
- الفصل ٨: دمج الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في الشبكات الوطنية والدولية.
- الفصل ٩: الدعم العام في تنمية الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة.
- الفصل ١٠: بنية تنفيذ المشروع المقترن والطريق إلى الأمام

الملاحق

- الملحق أ: مسودة الشروط المرجعية للتقييم البيئي الاستراتيجي
- الملحق ب: التقييم القانوني / المؤسسي
- ملحق أخرى

الجزء الأول – المهام ١١ – ٢١، بـ ١ – بـ ٢

صفحة فارغة تُركت عمدًا

٢- الوضع الحالي لقطاع النقل والخدمات اللوجستية بالأردن

١- مقدمة

هذا الفصل يصف تقييم الوضع الراهن لقطاع النقل والخدمات اللوجستية الأردني. ويستند التقييم على تقارير أبحاث السوق والمعلومات المتاحة التي تم الحصول عليها خلال هذه الدراسة، مدعوماً بمسح للسوقنفذ تحت إشراف مشغلي الخدمات اللوجستية بالأردن.

الهدف الرئيسي من هذا التقييم هو تحديد القضايا الرئيسية التي تواجه قطاع النقل والخدمات اللوجستية بالأردن. محور هذا التقييم هو تحديد القضايا الرئيسية للنقل / الخدمات اللوجستية والتي تؤثر على التنمية الناجحة للتطويرات للميناء البري / المركز اللوجستي كجزء من هذه الدراسة. الموضوعات التالية تشكل محور التقييم:

- الروابط المفقودة في تطوير البنية التحتية؛
- مستقبل السكك الحديدية / الطرق متعددة الوسائل، وعمليات السكك الحديدية / البحر؛
- قضايا عبور الحدود؛
- وجود أو عدم وجود مشغلي القطاع الخاص.
- المعوقات الإدارية والتشريعية، والحواجز التقنية في مواجهة كفاءة تداول البضائع؛

٢- قطاع النقل الأردني

نظراً للموقع الفريد الذي يتمتع به الأردن في الشرق الأوسط، يقوم قطاع النقل بخدمة الاقتصاد الوطني والدولي وذلك بنقل البضائع والمسافرين من وإلى الدول المجاورة مثل (سوريا، العراق، السعودية، مصر، فلسطين وإسرائيل). وتتنوع وسائل النقل في الأردن من النقل البري (الطرق والسكك الحديدية)، إلى النقل الجوي إلى النقل المائي. نظراً لصغر مساحة الأردن وقصر الواجهة المائية، فإن النقل البري يعتبر الوسيلة الأكثر شعبية.

البنية التحتية للنقل في الأردن يمكن تلخيصها كالتالي:

- ميناء بحري واحد (العقبة) ويقع على البحر الأحمر.
- مؤسستان للسكك الحديد، مؤسسة العقبة للسكك الحديدية (ARC) والتي تقوم بنقل الفوسفات ومنتجاته
- التعدين الأخرى من المناجم إلى ميناء العقبة، ومؤسسة الحجاز الأردنية للسكك الحديدية (JHRC)
- والتي تستخدم بشكل رئيسي من قبل السياح داخل الأردن وبين الأردن وسوريا.
- شبكة الطرق (طولها ٨٠٠٠ كم) وتتكون من ثلات مختلفة (الطرق الرئيسية، والفرعية والقروية)
- وتنتشر في كل أرجاء الدولة.
- ثلاثة مطارات دولية (مطار الملكة عالية الدولي، مطار عمان الدولي ومطار الملك حسين الدولي).

٣-٢ قطاع النقل البري

يلعب الأردن دورا هاما كبلد عبور (ترانزيت) في منطقة الشرق الأوسط. حيث يساهم في تعزيز التنمية الاقتصادية الإقليمية والتعاون من خلال تسهيل حركة المسافرين والبضائع عبر حدودها.

جميع عمليات نقل البضائع داخل الأردن وإلى الدول المجاورة تتم حالياً عن طريق النقل البري، وذلك بسبب عدم فعالية شبكة السكة الحديدية. ويستخدم النقل بالسكة الحديدية فقط من مناجم الفوسفات إلى العقبة. وتعتبر وسيلة النقل للبضائع بالحاويات عن طريق النقل البري بنسبة ١٠٠٪ في الوقت الحالي.

أسطول شاحنات لنقل البضائع والأداء

في عام ٢٠١٠، تكون أسطول شاحنات نقل البضائع في الأردن من:

- ٧٥.٨٤١ شاحنة صغيرة، تستخدم بشكل رئيسي في توزيع البضائع داخل المدينة. ٩٧٪ من الشاحنات مملوكة لشركات خاصة، بينما ٣٪ منها مملوكة لأصحاب شاحنات مستقلين.
- ٣٦.٢٥٨ شاحنة متوسطة الحجم، ٦٧٪ منها مملوكة لشركات خاصة و ٣٣٪ منهم مملوكة لأفراد.
- ١٧.٦٢١ شاحنة نقل بضائع شحن ما فوق ١٠ طن. ١٩٪ منها مملوكة لشركات خاصة و ٧٩٪ منهم مملوكة لأفراد.
- ١.١٢٨ شاحنة صهريج، ١٩٪ منها مملوكة لشركات خاصة و ٨١٪ منهم مملوكة لأفراد.

شاحنات نقل البضائع (ما فوق ١٠ طن) تستخدم بشكل رئيسي في نقل البضائع من ميناء العقبة إلى الأسواق الأردنية والدول المجاورة. وتستخدم هذه الشاحنات أيضا في نقل الحاويات (وستخدم الموانئ البرية المحتملة في الأردن). ويعتبر الجزء الأكبر من شاحنات نقل البضائع في يد القطاع الخاص، ماعدا فقط شركة نقل السفن الأردنية السورية والتي تعتبر شركة ملكية عامة. وقد أُسست هذه الشركة في عام ١٩٧٥ كمشروع مشترك بين حكومتي الأردن وسوريا ومتناهٍ حوالي ٢٠٠ شاحنة.

غالبية الشاحنات العاملة في الأردن مملوكة لأفراد، بينما تعتبر الشركات المالكة للشاحنات وأساطيلها التي تتكون من أكثر من ١٠ شاحنات محدودة. وبشكل عام يعمل الجزء الأكبر من الأفراد مالكي الشاحنات على أساس العمولة لحساب الشركات الأكبر، لذا لا يملكون قوة تفاوض ولا يستطيعون توفير المرونة التي تتمتع بها الشركات المالكة للشاحنات.

في عام ٢٠٠٥ قامت الحكومة الأردنية بإلغاء الأجرور الثابتة المحددة للنقل البري الأمر الذي نتج عنه انخفاض في سعر الشحن وصل إلى ٤٠٪ وارتفاع في حصة شركات النقل الخاصة على حساب الأفراد مالكي الشاحنات. في النهاية كان أيضا نتيجة لقوة المفاوضات الأفضل للشركات الخاصة بالمقارنة بالأفراد مالكي الشاحنات. انخفاض أسعار شحن البضائع كان أيضاً وبشكل جزئي نتيجة لتوفر هذه الشاحنات، والتي تقدر بحوالي ٥٠٠ شاحنة.

أسعار شحن البضائع بالنسبة للنقل بين العقبة وعمان، قبل عام ٢٠٠٥، تتراوح بين ٣٥٠ - ٥٠٠ دينار أردني وفي عام ٢٠١٠، من ٢٣٠ - ٢٦٠ دينار أردني. إن سعر النقل لحاوية طولها ٢٠ قدم يتراوح بين ٣٢٠ - ٣٠٠ دينار أردني في عام ٢٠١٠. وقد ساهم إلغاء الحكومة الأردنية للدعم المالي على النفط في زيادة أسعار النقل بالشاحنات في الأردن.

بسبب انخفاض هامش الربح في قطاع النقل بالشاحنات كان (انخفاض أسعار الشحن والتكاليف المتزايدة على البنزين) ولم يعد هناك أي استثمارات (استبدال) في شاحنات جديدة، وخاصة من قبل أصحاب الأفراد أصحاب الشاحنات. مما نتج عنه أسطول نقل بضائع من الشاحنات بنسبة حوالي ١٠% خلل ١٠ سنوات، الأمر الذي سبب زيادة في أسعار الصيانة ووضع عبء ثقيل مرة أخرى على انتفاع شركات النقل الخاصة والأفراد. ومن المتوقع أن ٤٠٪ من تحركات الشاحنات في الأردن في السنة ستكون فارغة (بسبب عدم التوازن التجاري في الأردن)، الأمر الذي يؤدي إلى إمكانية كبيرة لتحسين كفاءة قطاع النقل بالشاحنات.

جميع العوامل المذكورة أعلاه تؤدي إلى ضعف الأداء على نحو متزايد من إجمالي قطاع النقل بالشاحنات الأردني (ينعكس أيضاً من خلال ترتيب مؤشر أداء الخدمات اللوجستية (LPI) في الأردن خلال السنوات الماضية). ونتيجة لذلك لم يتم تنفيذ نقل بضائع الشحن بكفاءة في الأردن، وخصوصاً للبلد الذي لديه القدرة على وضع نفسه كنقطة محورية لوجستية رئيسية في المنطقة. وعلاوة على ذلك، زادت المنافسة من شركات النقل البري من دول الخليج (والتي لا تزال تتمتع بفوائد أسعار النفط المدعوم).

يمكن أن يستفيد قطاع النقل بالشاحنات من الاستثمارات الأجنبية (والمحلية) وال مباشرة؛ ومع ذلك، تعتبر محدودة جداً بسبب:

- ارتفاع تكاليف النقل التي تشكل عائق تحول دون جذب الاستثمارات المباشرة (المحلية و) الأجنبية؛
- عدم وجود مناخ استثماري قوي؛
- قيود دخول السوق للمستثمرين الأجانب.

المسائل التنظيمية لنقل البضائع على الطرق

حركة مرور العبور تنظم في قوافل وترافق من قبل دائرة الجمارك الأردنية، بما في ذلك استخدام نظم تتبع نظام تحديد المواقع (GPS). قوافل الشاحنات هو سياسة للأمن / سلامة الأحمال من الأردن وسوريا ومصر ودول أخرى في المنطقة، ولكنه عقبة أمام النقل البري ويسبب التأخير (٢٠٠-٥٠ شاحنة لكل قافلة).

الشركات الأجنبية ليس لديها نفس الحقوق للعمل في السوق المحلية الأردنية (مثل حظر الطيران الداخلي والقيود المفروضة على الشركات الأجنبية لالتقاط الشحن من أسواق الأردن وتتخضع لمدفوعات ضريبية).

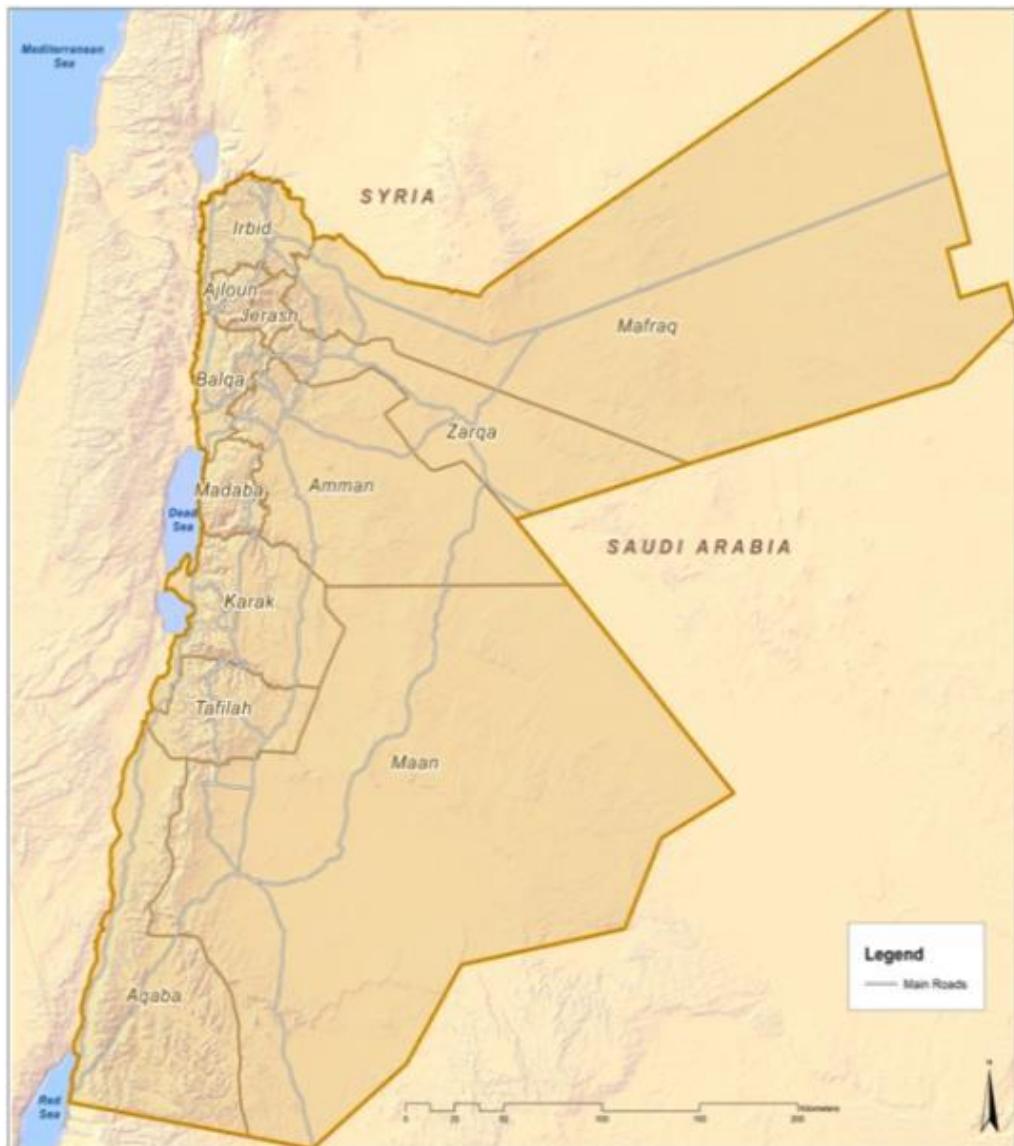
في ٢٠١٠، بي إن بي باريبا (BNP Paribas) (المصدر: قطاع النقل الأردني عام ٢٠١٠) قام بتطوير قائمة من التوصيات لقطاع النقل بالشاحنات الأردني، يركز على خفض الطاقة الفائضة من أسطول النقل بالشاحنات، وإدخال ضباط ومقشّي سلامه الشاحنات المتخصصين لضمان تنفيذ أكثر فعالية، والعديد من التدابير لضمان سلامه التنظيم لقطاع النقل بالشاحنات. هذه التوصيات تم تأكيدها على أساس التحليلات التي أجريت في هذه الدراسة.

البنية التحتية للطرق

تتميز الأردن بشبكة طرق مطورة بشكل جيد، كما هو مبين في الخريطة أدناه. تصنف شبكة الطرق الريفية إلى ثلاث فئات؛ الطرق الرئيسية (٣،٤٤٠ كم) وتصل ما بين المدن الرئيسية كما تربط الأردن مع الدول المجاورة ومعظم هذه الطرق هي طرق سريعة متعددة الحارات، الطرق الثانوية (٢،١٢٧ كم) وتصل ما بين المدن الصغيرة، والطرق الريفية (٢،٤٣٥ كم) وتصل ما بين المدن توفر الوصول إلى المناطق الزراعية. يتم تطبيق أنشطة الصيانة الاعتيادية الرئيسية والروتينية لحفظ على هذه الطرق في ظروف جيدة وأمنة.

النقلات الرئيسية المستخدمة من قبل الركاب هي مركبات خاصة وحافلات. وتستخدم الشاحنات لنقل البضائع والسلع بينما تستخدم السكك الحديدية على نطاق محدود لنقل بعض المواد الخام للميناء البحري الوحيد في العقبة كما شُرِّح سابقًا.

شكل ١-٢ شبكة الطرق الأردنية



المصدر: الاتحاد المالي

ممرات النقل الثلاث الرئيسية يمكن تحديدها كما يلي:

١. الشمال الوسطى – الممر الجنوبي: ويربط سوريا والأردن والمملكة العربية السعودية؛
٢. ممر الحدود الغربية: يمتد من الحدود السورية عبر الوادي الريفي إلى العقبة، و؛
٣. الممر الشرقي: الشمال الوسطى – الممر الجنوبي، يمر عبر معان إلى الحدود العراقية.

طرق النقل بالشاحنات الأكثر استخداماً في الأردن هي التي من العقبة إلى عمان، ومن العقبة إلى المنطقة الحرة بالزرقاء، مما أدى إلى أعلى كثافة للنقل بالشاحنات في منطقة العقبة.

على الرغم من أن شبكة الطرق في الأردن تربط تقربيا كل البلات والمدن، إلا أن بعض الامتدادات الرئيسية تكون لازمة (ازدواجية الطريق الموصل بالعراق من الصفراء شرقا وتحسينات الطرق على طول الحدود مع فلسطين) وذلك لرفع موضع البلاد كدولة عبور محورية. علاوة على ذلك، الطريق الدائري عمان ضروري لتخفيف الازدحام في مدينة عمان.

الدراسة القومية لسكك حديد الأردن من بي إن بي باريبا (BNP Paribas) / مركز السلام والمجتمع المدني (CPCS) في عام ٢٠١٠، تتوقع تحولا كبيرا في حركة الشحن من الطرق إلى السكك الحديدية في حال إنشاء شبكة السكك الحديدية الجديدة. الدراسة ذكرت أن عطاء (بناء - تشغيل - نقل) (BOT) والمفاوضات ستختتم في عام ٢٠١١ وشبكة السكك الحديدية ستكون جاهزة للعمل في عام ٢٠١٥. ومع ذلك، فإن الاستشاري يرى أن هذا الجدول الزمني متقائل جدا وسوف يستغرق ما يقرب من ١٥ سنة من الآن حتى تصبح شبكة السكك الحديدية الجديدة ذات المعايير القياسية جاهزة للعمل. تجدر الإشارة إلى أنه في حالة ما ستكون شبكة السكك الحديدية الجديدة جاهزة للعمل، فإن صناعة النقل بالشاحنات سوف تتأثر بشكل كبير والعديد من سائقي الشاحنات سيصبحون عمالا زائدة. هذا قد يخلق مشكلة اجتماعية خالصة وعلى الحكومة الأردنية أن تبدأ من الآن بالفعل في معالجة هذه المشكلة.

الخلاصة

- ارتفاع تكاليف النقل بواسطة الشاحنات من وإلى العقبة، وكذلك إلى البلدان المجاورة
- أسطول الشاحنات الأردنية قديم وأقل قدرة على المنافسة في الأسواق الدولية
- تجزئة صناعة النقل بالشاحنات يقلل من قدرتها على استجابة هذه الصناعة إلى احتياجات المستهلكين.
- القضاء على "نظام الدور" في ميناء العقبة قد أثر على قدرة مشغل الشاحنة على التفاوض، مما أدى في الواقع لأن تكون الشركات الكبيرة للنقل بالشاحنات هي فقط من لديها القدرة على المنافسة في عطاءات الحكومة.
- ١٠% فقط من شاحنات بضائع الشحن الأردنية يفي بالمتطلبات التقنية والسلامة الخاصة بالاتحاد الأوروبي.
- تحول جانب القصور إلى ارتفاع في تكاليف النقل (أعلى مرتين إلى ثلاثة مرات من الدول المجاورة مثل تركيا).
- شركات النقل بالشاحنات المحلية ليست قادرة على المنافسة مع شركات الدول المحطة (و خاصة بسبب ارتفاع تكاليف الوقود المرتبط بعمر الأسطول فكلما كان كبيراً، فإنه يستهلك كميات أكبر من الوقود).
- الشركات الأجنبية ليس لديها نفس الحقوق للعمل في السوق المحلية الأردنية (مثل حظر الطيران الداخلي والقيود المفروضة على الشركات الأجنبية لانتقاط الشحن من أسواق الأردن، كما تخضع لدفع رسوم).

٤-٢ المعابر الحدودية

المعابر الحدودية البرية التالية تستخدم لحركة الركاب وبضائع إلى الدول المجاورة:

١. مركز درّة الحدوسي - جنوب العقبة، المملكة العربية السعودية
٢. جسر الأمير محمد - دير علاء، فلسطين

٣. جسر الملك حسين – شونة جنوبية، فلسطين
٤. مركز المدورة الحدودي، المملكة العربية السعودية
٥. مركز جابر الحدودي – سما السرحان، سوريا
٦. مركز العماري الحدودي، المملكة العربية السعودية
٧. مركز الرمثاء الحدودي، سوريا
٨. مركز الكرامة الحدودي، سوريا
٩. المعبر الشمالي – الشونة الشمالية، إسرائيل
١٠. المعبر الجنوبي – وادي عربا، إسرائيل

شكل ٢-٢ المعابر الحدودية الأردنية



المصدر: الاتحاد المالي

الجدول التالي يعرض مقدار الشاحنات التي تعبر الحدود الأردنية.

جدول ١-٢ معابر الشاحنات بالأردن

الإجمالي	الشاحنات الواردة	الشاحنات الصادرة	السنة
٩١٤,٤٦٤	٤٣٨,٧٠٦	٤٧٥,٧٥٨	٢٠٠٧
٩١٥,٣٨٤	٤٧٢,٦٨٥	٤٤٢,٦٩٩	٢٠٠٨
٦٩٩,١٠٤	٤٠٩,٩٠٢	٢٨٩,٢٠٢	٢٠٠٩

المصدر: وزارة النقل

قضايا عبور الحدود

وفقاً للمشروع الأورو متوسطي، فإن المراافق المادية في معظم المعابر الحدودية تحتاج إلى التجديد والتوسع، حيث لم يتم بناء معظمها لاستيعاب أحجام التجارة الحالية عبر المعابر الحدودية أو الطوابير الطويلة من السيارات التي تتكون في كثير من الأحيان على الحدود. ومن خلال المشروع الأورو متوسطي، حدد الاتحاد الأوروبي أن المعابر الحدودية في حاجة ماسة للتجديد. وهناك أيضاً مقترنات لتطوير أو تجديد المعابر الحدودية بين الأردن والعراق. أما المعبر الحدودي على الطريق الرئيسي بين الأردن والمملكة العربية السعودية لن يحتاج لأي ترقية أو توسيع في الأجلين القصير أو المتوسط (على الرغم من أن الطريق الواصل إلى هذه الحدود على الجانب الأردني سيحتاج إلى الإثنين).

قضايا عبور الحدود التي تعوق كفاءة تدفق السلع هي:

- الحاجة الماسة لإنشاء مراافق شاملة عبور الحدود على كافة المعابر الحدودية (على سبيل المثال مع سوريا والعراق)، بما في ذلك المراافق الكافية (على سبيل المثال أجهزة المسح)
- إنشاء "نظام النافذة الواحدة" للاستيراد والتصدير: بيئة "النافذة الواحدة" تهدف إلى تسريع وتبسيط تدفق المعلومات بين التجارة والحكومة وتحقيق مكاسب هامة لجميع الأطراف المشاركة في التجارة عبر الحدود.
- الحكومة تحظر دخول الحاويات من سوريا إلى داخل البلاد. الحاويات المستوردة إلى الأردن من الموانئ السورية يجب أن يتم إفراغها على الحدود. أيضاً الحاويات من الأردن إلى سوريا تحتاج أن تفرّغ عند الحدود.
- في حالة خضوع الحاويات للتخليص الجمركي في عمان، فإنه لا يزال هناك رسوم تدفع في جمارك العقبة (مؤشر مصادر الصناعة مقدار مجموع الرسوم يتراوح من ٢٣ إلى ٥٠ دينار أردني للحاوية الواحدة).
- استيراد الحاويات يصنف في ٣ مجموعات للتفتيش الجمركي:
 - الخط الأخضر: لا يوجد تفتيش
 - الخط الأصفر: لا يوجد تفتيش
 - الخط الأحمر: يفتّش دائمًا
- ٦٠% من جميع حاويات الاستيراد (حاويات الخط الأحمر) عبر ميناء العقبة بحاجة لتفتيشها من قبل جمارك العقبة ونظراً لمحدودية القرارات المادية (مساحة سعتها ١٨٠ حاوية قياسية (TEU)، الطلب ٤٠٠ حاوية قياسية (TEU)، وعدم وجود إجراءات آلية للتخليص الجمركي فإن الوقت الإجمالي الذي تستغرقه الحاوية في شركة ميناء حاويات العقبة (ACT) يقدر من ٥ إلى ٦ أيام. حاويات الخط الأخضر والخط الأصفر لا تواجه هذه التأخيرات.

جميع قضايا عبور الحدود المذكورة أعلاه تعوق تنمية وضع مركز الخدمات اللوجستية للأردن في المنطقة وتحتاج إلى معالجة من قبل الحكومة.

- بإيجاز، من أجل تطوير ميناء بري في الأردن فإن حل قضايا عبور الحدود التالية هي شيء في غاية الأهمية:
- التفتيش الجمركي للحاويات ينبغي أن يتم أمكن في الموانئ البرية / المراكز اللوجستية بدلاً من ميناء العقبة، بما في ذلك تركيب أجهزة الفحص؛
 - تأمين قدرة كافية للتفتيش الجمركي للحاويات المتبقية في شركة ميناء حاويات العقبة؛
 - ٥ - ٢٣ دينار أردني لكل حاوية رسوم جمرك العقبة على الحاويات التي يتم تخليصها جمركياً في مكاتب الجمارك الداخلية؛

- إنشاء "نظام النافذة الواحدة" لاستيراد وتصدير البضائع من وإلى الأردن؛
- السماح للاستثمار الأجنبي المباشر وتعزيزه في قطاع النقل البري الأردني.

٥-٢ قطاع النقل الأردني

١-٥-٢ شبكة السكك الحديدية الحالية

شبكة السكك الحديدية الموجودة في الأردن تتكون من ٦٢٠ كيلومتراً من القضبان ضيقة القياس. خطوط السكك الحديدية هذه هي التي تشغله شركتي الحجاز والعقبة للسكك الحديدية الأردنيتين، دون أي تحكم أو مراقبة من جانب وزارة النقل وفقاً لقانون قديم للسكك الحديدية كان قد صدر في عام ١٩٣٤. حيث تطبق شركات السكك الحديدية قواعد السلامة الخاصة وتتفذاها دون هيئة تنظيمية تضبط التنفيذ الصحيح لقواعد السلامة هذه.

سكة حديد الحجاز الأردنية جزء من شبكة السكك الحديدية التاريخية المبنية خلال فترة الإمبراطورية العثمانية في بدايات القرن العشرين. وتنتألف من ٢١٧ كم من الخطوط التشغيلية و ١١١ كم من الخطوط المهجورة بامتداد الأردن من الحدود السورية في الشمال إلى الحدود الجنوبية مع المملكة العربية السعودية. سكة حديد الحجاز الأردن تمتد من الحدود الأردنية - السورية في الكيلو ١٣٨ + ٥٠٠ إلى محطة الأبيض في الكيلو ٣٥٣. سكة حديد الحجاز أوقفت الخدمة العادلة وتقدم الآن فقط بعض خدمات النقل السكك الحديدية التي تحن إلى الماضي بمحرك بخاري مع مركبات التاريخي للركاب عند الطلب.

وقد بدأ العمل في مؤسسة سكة حديد العقبة في عام ١٩٧٢ باستخدام جزء من سكة حديد الحجاز الأردنية القديمة وتوسيعها لتصل إلى طول إجمالي يقدر ب ٢٩٣ كم. فهي تمتد من الأبيض إلى العقبة. وتهدف هذه السكك الحديدية إلى نقل الفوسفات من مناجم قرب الأبيض ومعان إلى ميناء العقبة (على الرغم من أن منجم شيدية للفوسفات يقع على بعد حوالي ٣٠ كم من خط السكك الحديدية القائم، والذي يتطلب نقل الفوسفات بالشاحنات من المنجم إلى محطة السكك الحديدية في محطة الحجاز بالعقبة). هذه السكك الحديدية سوف تفقد حركة المرور بالكامل في نهاية ٢٠١٣ بسبب نقلة كبيرة في الميناء البحري الموجود في العقبة حيث أن ميناء الفوسفات الجديد لا يوجد به اتصال بالسكك الحديدية.

الكميات التالية من البضائع (الفوسفات) حيث نقلت بالسكك الحديدية إلى ميناء العقبة في الفترة ٢٠٠٠ - ٢٠١١.

جدول ٢-٢ البضائع المنقولة بالسكك الحديدية

السنة	طن
٢٠٠٠	١,٥٦٢,٢٦٠
٢٠٠١	١,٢٠٥,١٣٤
٢٠٠٢	٢,٤١٥,٦٣٧
٢٠٠٣	٢,٣٨٨,٧٣١
٢٠٠٤	٢,٧٧٧,٣٠٦
٢٠٠٥	٢,٦٢٤,١٣٣
٢٠٠٦	٢,٣١١,٠٩١

٢٠٣٣٠٩٦	٢٠٠٧
٢٠٥٧٢٨٢٠	٢٠٠٨
٢٠٦٢٣٤٦	٢٠٠٩
٢٠١٠٣٤٢٤	٢٠١٠
١٩١٧٨٠٠	٢٠١١

المصدر: وزارة النقل

على الرغم من أن النقل بالسكك الحديدية يلعب دوراً محدوداً جداً في قطاع النقل الإجمالي للأردن، فإن هناك بعض التطورات التشريعية والتنظيمية:

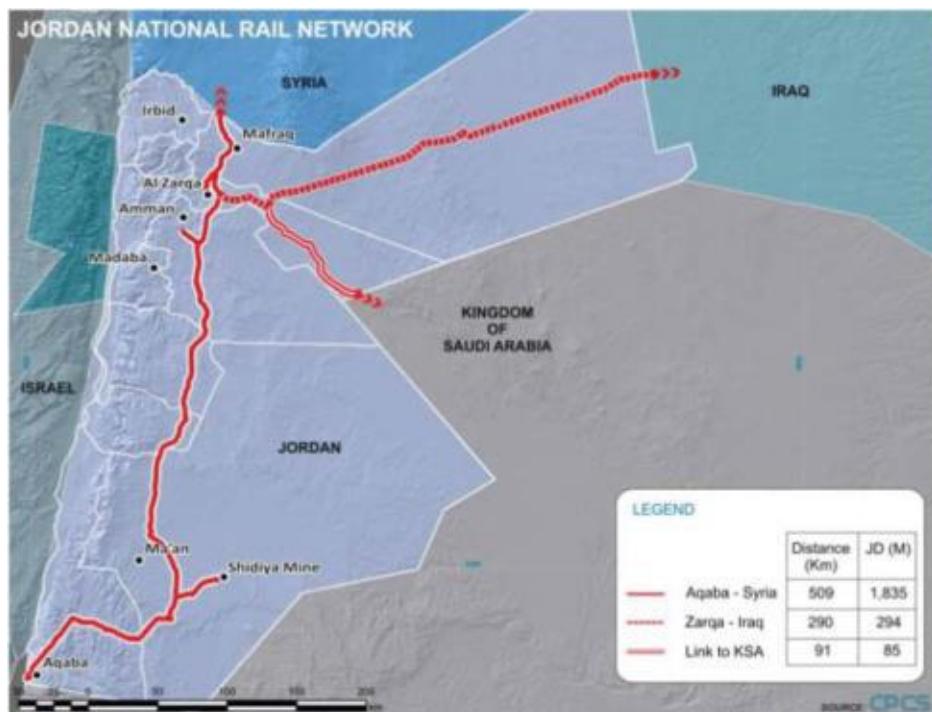
- وزارة النقل تأخذ في الاعتبار إنشاء هيئة تنظيمية مستقلة لقطاع السكك الحديدية.
- وزارة النقل تعمل على تطوير التشريعات الضرورية الالزمة لتقسيم البنية التحتية للسكك الحديدية، وعمليات النقل بالسكك الحديدية، تماشياً مع التطورات العالمية.

٢-٥-٢ شبكة السكك الحديدية الجديدة المخطط لها.

الأردن والبلدان المجاورة وقّعت الاتفاق الدولي بشأن تطوير السكك الحديدية في المشرق العربي (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا ESCWA: 2003). تم تمديد شبكة السكك الحديدية في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (ESCWA) لتغطي جميع البلدان العربية "شبكة السكك الحديدية العربية" داخل جامعة الدول العربية. برامج تطوير السكك الحديدية تجري في البلدان المجاورة، بما في ذلك سوريا والمملكة العربية السعودية والعراق.

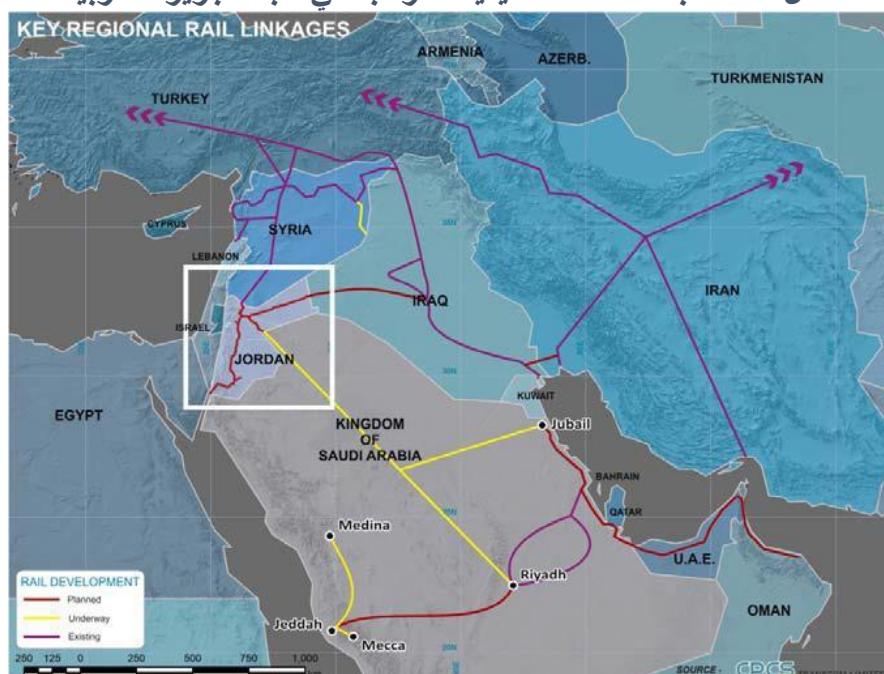
شبكة السكك الحديدية الجديدة للأردن المخطط لها والشبكة الإقليمية المرتقبة في شبه الجزيرة العربية ظهرت في الشكلين التاليين.

شكل ٣-٢ شبكة السكك الحديدية الأردن المخطط لها



المصدر: مشروع تطوير شبكة السكك الحديدية الأردنية

شكل ٤-٤ شبكة السكك الحديدية المرتقبة في شبه الجزيرة العربية



المصدر: مشروع تطوير شبكة السكك الحديدية الأردنية

ملخص لمشروع تطوير شبكة السكك الحديدية الأردنية

السكك الحديدية الوطنية في الأردن خُطّطت لتكون ٨٩٧ كم، من شبكة سكك حديدية للشحن معيارية القياس، تربط بين العاصمة الوطنية عمان، والمدن الصناعية الرئيسية والمراكز اللوجستية في الأردن، وميناء البوابة للدولة، والعقبة. وأيضاً ستربط الشبكة الأردن بالبلدان المجاورة، فضلاً عن إنشاء جسر بين دول مجلس التعاون الخليجي (GCC) وأوروبا. بحلول عام ٢٠٢٠، متوقع أن يحمل خط السكة الحديد ٢٩ مليون طن من الشحن – وبحلول عام ٢٠٤٠، ٥٥ مليون طن.

وصلة العقبة – سوريا (خط الشمال – الجنوب): هذا هو خط السكك الحديدية الرئيسي، الذي يربط ميناء بوابة الأردن، وميناء العقبة (بما في ذلك ميناء حاويات العقبة، مع العاصمة الوطنية عمان، وكذلك مع واحدة من المدن الصناعية الرئيسية في البلاد، الزرقاء. يمتد خط الشمال – الجنوب إلى شمال عمان ليتصل بشبكة السكك الحديدية السورية. كما سيتم أيضاً بناء وصلة سكك حديدية إلى أكبر منجم للفوسفات في البلاد، منجم شيدية. طول خط الشمال – الجنوب يقدر ب ٥٠٩ كم، وتقدر التكلفة الإجمالية للبنية التحتية لتكون ٣٤٣ مليون دولار أمريكي.

وصلة الزرقاء – العراق ستمدد نظام السكك الحديدية من الزرقاء إلى الحدود الأردنية / العراقية. ومن المتوقع أن تتتكلف وصلة الـ ٢٩٠ كم ما يقدر ب ٤١٠ مليون دولار أمريكي.

الوصلة إلى المملكة العربية السعودية ستكمّل خط النقل بين المملكة العربية السعودية وسوريا وستكون عنصراً هاماً في ممر النقل بالسكك الحديدية بين دول مجلس التعاون الخليجي (GCC) وأوروبا. ومن المتوقع أن تصل الوصلة في الأردن إلى ٩١ كم بتكلفة قدرها ١٢٠ مليون دولار أمريكي.

تستهدف شبكة السكك الحديدية الجديدة العملاء مع العمليات المحلية والإقليمية والدولية، بما في ذلك الأسواق الأوروبية الكبرى، العراق، سوريا، المملكة العربية السعودية، ودول مجلس التعاون الخليجي GCC الأخرى. ومن المتوقع أن تتعامل السكك الحديدية مع تدفقات الاستيراد والتصدير. وكذلك تدفقات العبور. تكون تدفقات الاستيراد الرئيسية من الحاويات، والمنتجات النفطية المكررة والحبوب / والأطعمة المنتجة من الحبوب، في حين ستشمل السلع التصديرية الرئيسية الفوسفات وحمض الفوسفوريك. ميناء العقبة الأردني هو بوابة رئيسية لحركة المرور المتجهة إلى العراق، ومن المتوقع أن تنقل السكك الحديدية حركة مرور العبور الضخمة المتجهة إلى العراق.

تظهر دراسة تطوير شبكة السكك الحديدية الوطنية الأردنية توقعات حركة الحاويات التالية، استناداً إلى عام ٢٠٠٩ والمخطط له حتى عام ٢٠٥٠ .

جدول ٣-٢ دراسة تطوير السكك الحديدية الأردنية بتوقع حركة مرور الحاويات

من	إلى	٢٠٥٠	٢٠٤٠	٢٠٣٠	٢٠٢٠	٢٠٠٩
العقبة	杰مارك عمان	١,١٧٠,٠٠٠	٧٣٠,٠٠٠	٤٥٠,٠٠٠	٢٤٠,٠٠٠	٧٠,٠٠٠
العقبة	المناطق الاقتصادية الخاصة (SEZ) في المفرق	٥٠٠,٠٠٠	٣١٠,٠٠٠	١٩٠,٠٠٠	١٠٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠
الحدود السعودية	الحدود السعودية	٩٦٠,٠٠٠	٥٩٠,٠٠٠	٣٦٠,٠٠٠	٢٢٠,٠٠٠	٧٠,٠٠٠
الحدود السعودية	الحدود السعودية	٢١٠,٠٠٠	١٣٠,٠٠٠	٨٠,٠٠٠	٥٠,٠٠٠	٢٠,٠٠٠
العقبة	الحدود العراقية	٦٢٠,٠٠٠	٤٦٠,٠٠٠	٣٤٠,٠٠٠	٢٢٠,٠٠٠	٧٠,٠٠٠
المجموع الكلي		٣,٤٧٠,٠٠٠	٢,٢٢٠,٠٠٠	١,٤٣٠,٠٠٠	٨٤٠,٠٠٠	٢٥٠,٠٠٠

المصدر: دراسة تطوير شبكة السكك الحديدية الوطنية بالأردن، بي إن بي باريبا (BNP Paribas)، 2010
٢٠١٣ مايو

مجموع توقعات حركة المرور الإجمالية لشبكة السكك الحديدية الجديدة هي:

- ٢٠٢٠ - ٢٩ مليون طن (١٠,٠٠٠ ميجا طن-كم)
- ٢٠٣٠ - ٤٠ مليون طن (١٤,٠٠٠ ميجا طن-كم)
- ٢٠٤٠ - ٥٥ مليون طن (٢٠,٠٠٠ ميجا طن-كم)

الملاحظة الأولية للاستشاري أن بناء نظام السكك الحديدية الجديد في الأردن يتصور أن يكون منفذًا على المدى المتوسط والطويل (١٥ سنة من الآن). أغلب الظن، في السنوات الأولى (< ١٠) من أي تطوير للموانئ البرية الجديدة في الأردن، ويعتبر تأثير خدمات السكك الحديدية في قطاع النقل والخدمات اللوجستية في الأردن محدودًا.

الاستنتاج الرئيسي فيما يتعلق بقطاع السكك الحديدية في الأردن أن خط السكة الحديد المفقود في الأردن لا يسمح بنقل بضائع العبور (ترانزيت) على نطاق واسع.

٦-٢ قطاع الشحن الجوي

على الرغم من أن قطاع نقل الشحن الجوي الأردني يلعب دوراً هامشاً في إجمالي قطاع نقل الشحن، غير أنه قطاع ضروري عند النظر في الأداء الإجمالي للخدمات اللوجستية لأي بلد.

الأردن لديه ثلاثة مطارات دولية لمناولة البضائع: مطار الملكة علياء الدولي، ومطار عمان مرقة الدولي، ومطار العقبة الدولي. إجمالي الشحن الجوي الذي تم تداوله من قبل المطار الأردني انخفض من ٩٨,٠٠٠ طن في عام ٢٠٠٥ إلى ٩٨,٠٠٠ طن في عام ٢٠٠٩. مطار الملكة علياء الدولي (QAIA) يتداول حوالي ٩٨٪ من إجمالي الشحن الجوي الأردني والعديد من الشركات لديها مساحة تخزين بوندد في المطار. وقد تبنت الحكومة الأردنية سياسة خصخصة المطارات في البلاد وكان مطار الملكة علياء الدولي (QAIA) الأول الذي تمت خصخصته.

في الوقت الحاضر، تستثمر شركة تطوير العقبة (ADC) بكثافة في تجديد وتطوير مطار العقبة الدولي (إلى القدرة على التعامل مع ٨٠٠,٠٠٠ راكب). تهدف شركة تطوير المفرق (MDC) لتحويل المطار العسكري بالقرب من منطقة تنمية الملك الحسين بن طلال في المفرق إلى مطار مزدوج الوظيفة للسماح بنقل الشحنات الجوية التجارية.

قطاع الشحن الجوي لا يرتبط بتطوير الموانئ البرية، ولكنه جزء من قطاع الخدمات اللوجستية الشاملة وعلى هذا النحو المهم، عندما تكون متاحة وتعمل بشكل جيد، سيتم ملاحظة الخدمات اللوجستية للدولة.

٧-٢ القطاع البحري

قطاع النقل البحري المرتبط بالأردن هي الموانئ المستخدمة لتلبية احتياجات الاستيراد والتصدير في الدولة. في هذا القسم نحن نصف الموانئ الرئيسية التي تهم الأردن، مع تأكيد خاص على ميناء العقبة كونها المنفذ البحري الوحيد في البلاد.

١-٧-٢ ميناء العقبة

شركة تطوير العقبة (ADC) هي المالك لميناء العقبة، والمكلفة من قبل سلطة منطقة العقبة الاقتصادية ASEZA من خلال اتفاقية تطوير رئيسية لتطوير وتحسين الكفاءة والقدرة والأداء التشغيلي لجميع الموانئ في ميناء العقبة.

ت تكون موانئ العقبة من ٢٢ مرسى متخصص، تتسلم مجموعة واسعة من البضائع (الحاويات والبصائر العامة والبصائر الملفوفة Roll-On / Roll Off) والحبوب والزيت السائل والكيماويات والفوسفات والبوتاسي والنفط الخام والمنتجات النفطية). موانئ العقبة موزعة في ثلاثة مواقع مختلفة، وهو ميناء رئيسي على الساحل الشمالي والساحل الأوسط والساحل الجنوبي.

شركة تطوير العقبة (ADC) تقوم حالياً بتنفيذ خطة رئيسية شاملة طويلة الأجل لتطوير جميع محطات الميناء والتطلع في برامج للسنوات الثلاثين المقبلة كـ:

- ضمان بدء الميناء في برامج توسيعها على أساس النقاط الناشئة عن هذه الخطط الرئيسية.
- ضمان أن ميناء العقبة لديه دائماً القدرة أن يكون متقدماً على الطلب وعلى الاستجابة للزيادة في حجم البضائع.
- تأمين التجارة الخارجية وتدفق البضائع للمملكة عبر ميناء العقبة.
- رفع مستوى إدارة ميناء العقبة والعمليات لأفضل الممارسات ومعايير دولية.
- تعزيز البعد الاقتصادي الاجتماعي.
- جذب بضائع العبور المحتملة للدول المجاورة.

٢-٧-٣ الموانئ الإقليمية التي تخدم السوق الأردني

مينائيّ البحر الأبيض المتوسط الرئيسيّين اللذين يخدمان السوق الأردنية، فيما يتعلق بالتجارة مع الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية، هما ميناء طرطوس في سوريا وميناء حيفا في إسرائيل. وربما أيضاً يخدم ميناء بيروت السوق الأردني ولكن لديها حالياً بعض العيوب الواضحة.

ميناء طرطوس، سوريا

ميناء طرطوس ينال الكميات التالية من البضائع المتوجهة إلى الأردن:

جدول ٤-٤ بضائع عبور ميناء طرطوس إلى الأردن

السنة	العبور إلى الأردن
٢٠٠٥	١.٥ مليون طن
٢٠٠٦	١.٣ مليون طن
٢٠٠٧	١.٤ مليون طن
٢٠٠٨	١.٤ مليون طن
٢٠٠٩	١.٦ كلبيون طن

المصدر: الشركة العامة لميناء طرطوس، إحصاءات ٢٠٠٩

وفي الوقت الراهن يوجد اتفاق ثنائي بين الأردن وسوريا والذي ينظم عدم وجود حاويات تم نقلها بين الأردن وسوريا، والذي قد تسبب في حشو وتجريد بشكل ضخم على الحدود بين البلدين. ومن المتوقع أن جميع هذه الأنشطة للنقل ستتم في المنطقة الحرة الأردنية السورية.

بشكل خاص لحاويات النقل يوجد عامل تكلفة إضافي: فأي حاوية قادمة من ميناء طرطوس يجب أن يتم تجريدها في الجانب السوري من الحدود، انتقالاً إلى الجانب الأردني من الحدود وهنا يجب إعادة تحمل البضائع في حاوية أو على شاحنة بضائع عامة.

ميناء بيروت

ميناء بيروت هو المنفذ الرئيسي للبنان ويعق على الجزء الشرقي من خليج سانت جورج على طول ساحل البحر الأبيض المتوسط الشمالي. يتم تشغيله وإدارته من قبل هيئة ميناء بيروت. اتحاد ميناء حاويات بيروت (BCTC) يدير ميناء الحاويات منذ عام ٢٠٠٥. وقد ازدادت مناولة الحاويات في الميناء من ٤٦٥ ألف حاوية قياسية (TEU) في عام ٢٠٠٥ إلى ١٠٣ مليون حاوية قياسية (TEU) في عام ٢٠١١ مسجلة بذلك معدل نمو سنوي قدره ٤.٣٪. في السنوات الخمس الماضية، كانت الحسابات للحركة الداخلية حوالي ٦٠٪ والمتبقي هو إعادة الشحن وصناديق العبور. وبناءً عليه تكون بيروت مركز عبور هام يخدم سوريا والأردن والعراق ودول الخليج الأخرى. سعة مناولة الحاويات الحالية هي ٧٤٥ ألف حاوية قياسية (TEU) مع الرصيف البحري الممتد بطول ٦٠٠ متر ولديه ١٥.٥ متر في أعمق الماء.

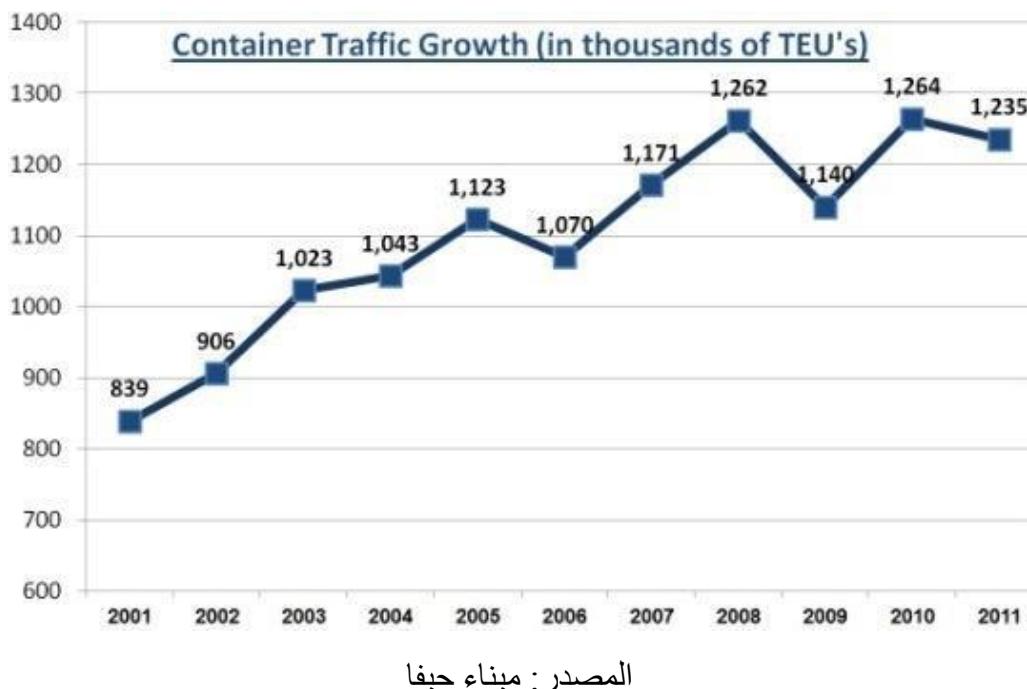
ميناء بيروت في وضع جيد للغاية لخدمة السوق الأردني. ومع ذلك، فإن الميناء له عيوب مهمين جداً. أولاًً بضائع العبور من أجل الاحتياجات الأردنية يتم توجيهها عبر سوريا، والذي يتضمن معبر حدودي إضافي، وثانياً، البنية التحتية للمناطق النائية لا زالت في حالة غير جيدة.

ميناء حيفا، إسرائيل

أعلمنا مصادر السوق أن ميناء حيفا يستخدم أيضاً لتدفقات الاستيراد والتصدير للمناطق الصناعية في إربد والمفرق. وعلاوة على ذلك، في الميناء الإسرائيلي يتم تسهيل الاستيراد والتصدير من وإلى العراق لفترات طويلة. الشاحنات المحملة بالسلع العراقية من الأردن تصل براً إلى ميناء حيفا ويتم تفريغها على السفن التي تسفّر إلى أوروبا عن طريق البحر الأبيض المتوسط.

الحكومة الإسرائيلية تحاول تطوير حيفا كحالة وصل تجارية بين الشرق والغرب، واستثمار ٦٧٠ مليون دولار أمريكي في خط قطارات بين حيفا ومدينة بيت شيمان، على الحدود مع الأردن. هذا الخط، المعروف باسم وادي القطار، بطول ٦٠ كم وسيتم الانتهاء منه في بدايات ٢٠١٦ (المصدر: صحيفة أوقات إسرائيل، ٩ ديسمبر ٢٠١٢).

شكل ٢-٥ حركة الحاويات بحيفا



٢٧% من مجموع حركة الحاويات تكون في إعادة الشحن، بينما يأتي التوازن من كون الحاويات تعمل للسوق المحلية. ميناء حيفا لا يوفر البيانات في تجارة العبور مع الأردن والعراق.

٨-٢ مناطق الجمارك والبوند

١-٨-٢ الإجراءات الجمركية

تعد الإجراءات الجمركية الفعالة عنصرا هاما في الفعالية الشاملة لقطاع الخدمات اللوجستية والنقل، وخصوصا بالنسبة لتطوير الموانئ البرية / المركز اللوجستية. مؤخرا، طورت مفاهيم جمركية جديدة ونفذت، وتهدف إلى تحسين مستويات الكفاءة، وضمان المعالجة السريعة للبضائع وتخفيض التكاليف اللوجستية الإجمالية للنقل. بالنسبة للأردن، وكما ذكر أيضا في دراسات / تقارير أخرى متعلقة بالنقل، وبشكل خاص فإن إدخال مفهوم النافذة الواحدة موصى به كأداة هامة لتحسين مستويات الكفاءة الحالية. وصف هذا المفهوم موضّح أدناه.

مفهوم النافذة الواحدة

نظام النافذة الواحدة هو نموذج تسهيل التجارة. يمكن تنفيذ نظام النافذة الواحدة التجار الدولي (عبر الحدود) من تقديم وثائق نظامية في موقع واحد و / أو جهة واحدة. مثل هذه الوثائق هي عادة تصريحات جمركية، وطلبات لتصاريح استيراد / تصدير، ووثائق أخرى للدعم مثل شهادات المنشأ والفواتير التجارية.

القيمة الرئيسية للحصول على نافذة واحدة للدولة أو النظام الاقتصادي هو زيادة الكفاءة من خلال توفير الوقت والتكلفة للتجار في تعاملاتهم مع سلطات الحكومة للحصول على التخلص الجمركي والتصريح (التصاريح)

المرتبطة بنقل البضائع عبر الحدود الوطنية أو الاقتصادية. في البيئة التقليدية لما قبل النافذة الواحدة، ربما كان التجار يكافحون مع الزيارات والمعاملات مع الوكالات الحكومية المتعددة في موقع متعدد لكي يحصلوا على الأوراق الضرورية، والتصاريح، والتخلصات الجمركية لكي ينهوا عمليات استيرادهم أو تصديرهم.

ليس هناك وجهة نظر واحدة محددة لما ينبغي أن يكون عليه نظام النافذة الواحدة. التعريف الشائع لمصطلح "النافذة الواحدة" هو: "المرفق الذي يسمح للأطراف المشاركة في التجارة والنقل بأن يقدم معلومات ووثائق موحدة لنقطة دخول واحدة ليتم إنجاز جميع المتطلبات التنظيمية للاستيراد، والتصدير، والمتعلقة بالعبور. إذا كانت المعلومات الإلكترونية فينبغي أن يتم تقديم عناصر البيانات الفردية مرة واحدة فقط".

تهدف خدمة النافذة الواحدة إلى تقديم فوائد محددة للمجتمعات والجهات المعنية الرئيسيين في التجارة عبر الحدود.

- الحكومة
 - الجمارك
 - إصدار التصاريح
 - الوزارات: الوزارات (والهيئات الأخرى المشرفة على التجارة) قد تكون قادرة على الحصول على البيانات المتعلقة بالتجارة عبر الحدود والإحصائيات بطريقة شاملة وفي الوقت المناسب من مزود خدمة النافذة الواحدة.
- الشحن ومنظومة الشحن
 - إشعار وصول السفينة
 - التخلص الجمركي الإلكتروني للسفينة
- شركات الشحن والتجار
- منظومة العمليات المصرفية والتأمين

قد تم تنظيم وترويج المفهوم من قبل منظمات عالمية متعددة والتي تهتم بتسهيل التجارة. ومن بين تلك المنظمات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE)، ومركزها لتسهيل التجارة والأعمال التجارية الإلكترونية (UN/CEFACT)، ومنظمة الجمارك العالمية (WCO)، ومنظمة تسهيل الإجراءات التنظيمية للتجارة المحدودة SITPRO بالمملكة المتحدة ورابطة أمم جنوب آسيا (ASEAN).

التأثير على تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي في الأردن

لم يتم حتى الآن تقديم مفهوم النافذة الواحدة بالأردن. تقديم مفهوم النافذة الواحدة بالأردن سوف يسهل التجارة الدولية وتجارة العبور حيث أنه يقلل الوقت والتكليف المتعلقة بتنظيم الوثائق الضرورية وتدفق المعلومات.

يعمل مفهوم النافذة الواحدة على تحسين كفاءة الإجراءات الجمركية لشركات الشحن. والقرار المتخذ من قبل شركات الشحن مهما كان لاستخدام خدمات الميناء البري لا يتعلق بعدم كفاءة الإجراءات الجمركية، ولكن بقرار تأجيل سداد الضرائب والرسوم التي يفرضها التخلص الجمركي على البضائع. مفهوم الميناء البري البوندد يوفر لشركات الشحن إمكانية تأجيل التخلص الجمركي بواسطة توفير مناولة وتخزين للبضائع بالحاويات بكفاءة؛ الإجراءات الجمركية الفعالة لن تؤثر على هذا القرار من قبل شركات الشحن. مستخدمي الميناء البري سينتفعون بالتساوي من الإجراءات الجمركية الفعالة المحسنة من خلال تنفيذ مفهوم النافذة الواحدة.

٢-٨-٢ المناطق الجمركية

تستلزم التجارة الدولية وجود الجمارك لتعالج الوثائق القانونية المطلوبة لاستيراد وتصدير البضائع. بالإضافة إلى أن الجمارك ينبغي أن تتحقق فعلياً ما إذا كانت البضائع الفعلية ستكون متماشية مع البيانات الوثائقية. العمل الفعال للجمارك يكون أساسياً للتدفق الانسيابي للبضائع وجاء لا يتجزأ من سلسلة الخدمات اللوجستية العامة. في الأردن، تكون الجمارك من مسؤولية وزارة المالية.

وقد تم تحديد المراكز الجمركية التالية في الأردن:

- مكتب جمرك الرمثا
- مكتب جمرك بوندد المحطة
- مختبر جمرك العقبة
- مختبر جمرك عمان
- مكتب جمارك مطار الركاب / التخلص الجمركي
- مكتب جمرك جسر الملك حسين
- مكتب جمرك مدينة الحسن الصناعية
- مكتب جمرك معبر وادي الأردن
- مكتب جمرك عمان
- مكتب جمرك المدورة
- مكتب جمرك جسر الأمير محمد
- مكتب جمرك مطار عمان المدني
- مكتب جمرك مدينة الملك عبد الله الثاني الصناعية
- مكتب جمرك الشيدية
- مكتب جمرك العمري
- مكتب جمرك بريد عمان
- البونددات الخاصة
- مكتب جمرك مدينة الحسين بن عبد الله الثاني
- مكتب جمرك المنطقة الحرة بالزرقاء
- مكتب جمرك الكرامة

الهيكل التنظيمي لإدارة الجمرك

يصف القسم التالي الهيكل التنظيمي والوظائف الإدارية لمديريات الجمرك والإدارات الجمركية الرئيسية في الأردن. يتم تقسيم الإدارات الجمركية إلى فئتين أساسيتين: مراكز رئيسية، والتي تتعلق بشكل مباشر بالمدير العام، والمراكز الفرعية، والتي تتعلق بمدير المركز الرئيسي ضمن المنطقة الجغرافية التي ينتمي إليها المركز. وتلك موصوفة كما يلي:

- إدارات التخلص الجمركي: وتلك لديها مهمة تخلص بضائع الاستيراد والتصدير بالإضافة إلى قضايا الرسوم المعلقة. تشمل تلك الإدارات المراكز الرئيسية التالية:

- دارة جمارك عمان
- إدارة جمارك العقبة
- مطار الملكة علياء الدولي
- سحاب (الملك عبد الله الثاني)
- إربد (مدينة الحساء الصناعية)
- الكرك (مدينة الحسين بن عبد الله الصناعية)
- إدارات جمارك المعبر الحدودي: وتلك لديها مهمة الإشراف والسيطرة على تدفق البضائع والمسافرين داخل وخارج الأردن، والتحقق من امتثال تلك البضائع لقوانين الأردن المعتمد بها وفرض الرسوم. تشمل تلك الإدارات المراكز الرئيسية التالية:
 - إدارة جمارك جابر
 - إدارة جمارك الرمثا
 - إدارة جمارك العُمرى
 - مطار الملكة علياء
 - مطار عمان الدولي
 - الكرمة
 - معبر وادي الأردن
 - جسر الأمير محمد
 - جسر الملك حسين

إدارة جمارك عمان

منطقة الجمارك الرئيسية في الأردن هي إدارة جمارك عمان حيث يتم تخلص حوالي ٧٠ % من إجمالي حاويات الاستيراد الأردنية. وتقع جمارك عمان في جنوب مدينة عمان، على تقاطع الطرق السريعة رقم ٢٥ ورقم ٤٠.

شكل ٦-٢ جمارك عمان

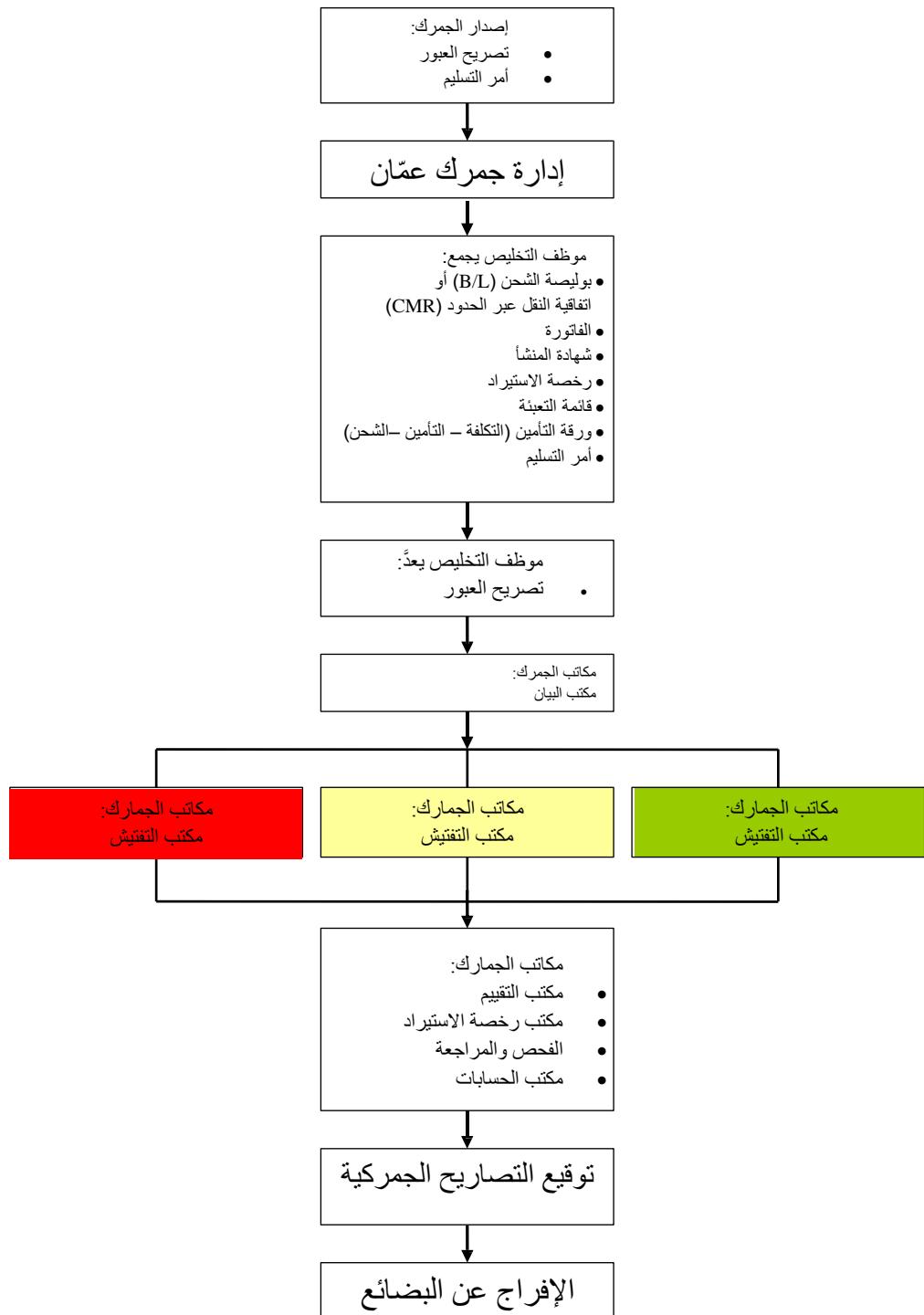


المصدر: جوجل إيرث

الأنشطة التي تتفذ من قبل الجمارك تكون في المقام الأول متعلقة باستيراد وتصدير البضائع وتشمل المهام الإدارية، والتخليص الجمركي وفرض الضرائب على البضائع. وبالنسبة لفحوصات تخليص البضائع سيتم تنفيذها، وأحياناً حتى البحث المختبرية. وإدارة الجمارك لن تكون مشاركة فقط في تخليص البضائع. ففي الوقت الحاضر تقدم إدارة جمرك عمان التخزين البدني للمرسل إليهم الذين يريدون سداد رسوم الاستيراد الجمركية في مرحلة لاحقة في الوقت المناسب.

تخليص البضائع

يلخص الرسم البياني أدناه الإجراءات الحالية لتخليص البضائع في إدارة جمرك عمان.



المصدر: دراسة جدوى الميناء الداخلي وإدارة الجمارك في ممر تنمية عمان، ٢٠٠٤

يستغرق إجمالي إجراء التخلص الجمركي ٣٠ دقيقة تقريباً للشاحنات في الممر الأخضر، وساعتين للشاحنات في الممر الأصفر، و٦ ساعات للشاحنات في الممر الأحمر. يقرر مكتب الجمارك الرئيسي على أساس تقييم المخاطر أي من البضائع ستذهب خلال أي من الممرات. ويرجع ذلك إلى المعدل المرتفع لتهريب البضائع بهذه المنطقة لذا جزء كبير نسبياً يتم إرساله عبر الممر الأحمر.

الخدمات

الخدمات الرئيسية التي يتم توفيرها في إدارة جمارك عمان ملخصة أدناه:

- تخلص جميع أنواع السلع تبعاً لحالة الجمارك المطبقة من قبل المالك
- تخلص الصادرات الأردنية
- تخلص السلع التي تدخل بموجب نظام الرسوم المعلقة
- إعادة تصدير السلع الأجنبية التي تم شراؤها من السوق المحلية
- تخزين السلع الواردة مع المسافرين القادمين من مكاتب الجمارك الحدودية لتخلصها
- إصدار تراخيص السماح المؤقت للسيارات الأجنبية

إدارة جمارك عمان (الواقعة على أكثر من ٢٣ هكتار)، مزدحمة وواقعة في منطقة قريبة جداً من وسط المدينة مما يسبب الازدحام المروري في المنطقة المحيطة لإدارة الجمارك. الخطط موجودة لمشروع إعادة بناء جمارك عمان. وتم اعتبار خيارات:

- مباني جديدة في الموقع القائم
- الماضونة

إدارة الجمارك المراد (إنشاؤها من جديد) ستطلب مساحة مقدارها ٥٠ هكتار. وعلى الرغم من ذلك، فمن المفهوم أن الخطط في الوقت الحالي معلقة بسبب نقص الموارد المالية.

٣-٨-٢ مناطق البوندد (الجزء الجمركي)

في عمان والمناطق محيطة بها تم تحديد عدة مناطق بوندد (جزء جمركي) والتي هي مقدمة في هذا القسم.

شكل ٧-٢ منطقة بوندد ريتكو (RITCO bonded)



المصدر: جوجل إيرث

لدي ريتكو مساحة إجمالية تقدر بحوالي ٦٥.٠٠٠ متر مربع وهي تقع بين مدينة عمان وسحاب، على طول الطريق السريع رقم ٢٥ المستودع الذي تمت زيارته من قبل الاستشاري وريتكو يعمل بالطاقة الكاملة، على الرغم من أن المباني والمنطقة في حاجة إلى التجديد.

منطقة بوندد جي تي سي (GTC bonded)

جي تي سي GTC تتخصص في حلول التخزين والخدمات اللوجستية، وتقع في اليادودة على مساحة ١٢٠ ألف كيلو متر مربع، وتقدم مرافق التخزين البوندد الجاف والمبرد والمحمد الحديثة، مع مشتملات مرافق حديثة تتضمن أنظمة رفوف المنصات النقالة (الباليت)، ومجموعة متكاملة من مرافق التحميل / التفريغ، بما في ذلك مجموعة من الرافعات الشوكية مختلفة الحجم والرافعات العلوية. علاوة على ذلك، GTC تمثل أكثر من ٢٥ علامة تجارية عالمية للسلع الاستهلاكية سريعة الحركة (FMCG).

شكل ٨-٢ منطقة بوندد جي تي سي



المصدر: جوجل إيرث

منطقة بوندد أمبكو (AMPCO bonded)

أرض أمبكو (AMPCO) (الحقل الأخضر) تقع على مساحة تقدر بحوالي ٣٦.٠٠٠ متر مربع وتقع على بعد بضعة كيلومترات شمال المطار، على طول الطريق السريع رقم ١٥.

شكل ٩-٢ منطقة بوندد أمبكو



المصدر: جوجل إيرث

بالإضافة إلى ذلك توجد هناك العديد من مستودعات الحاويات القريبة من عمان، وتستخدم في الغالب لتخزين الحاويات الفارغة.

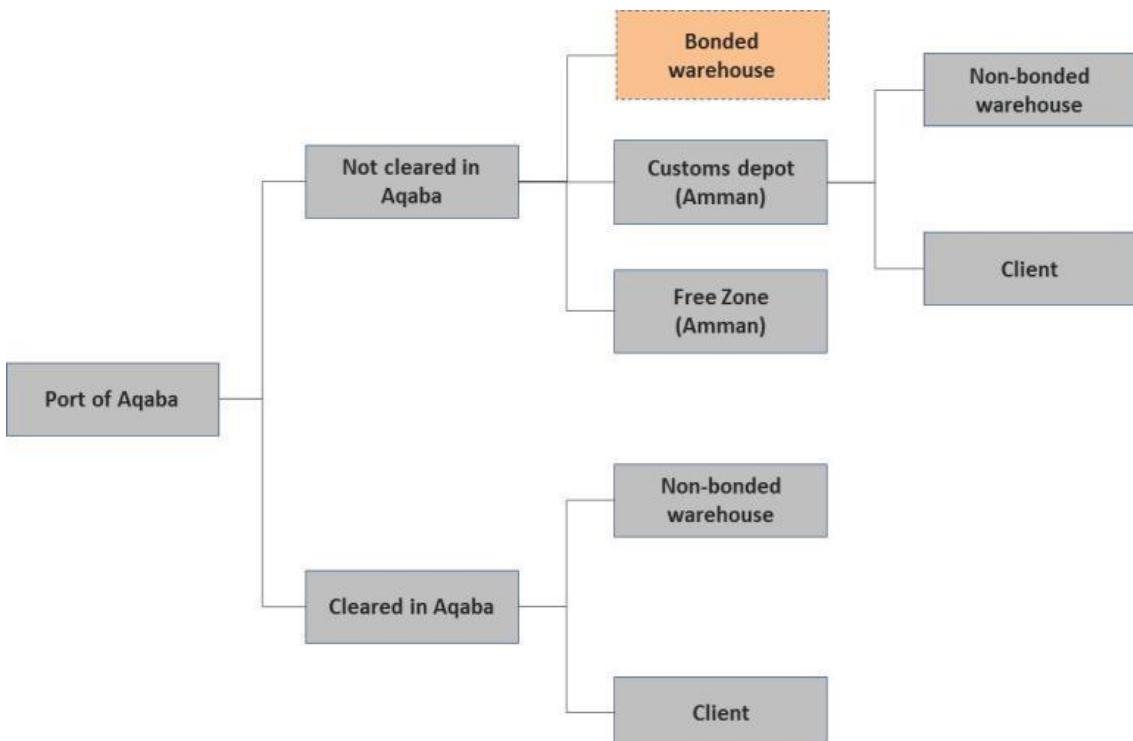
مطار الملكة علياء الدولي

العديد من شركات الخدمات لديها مرافق مخازن بوندد في مطار الملكة علياء الدولي، بما في ذلك مجموعة الناعوري ومالترانس. وتستخدم مرافق هذه المستودعات ليس فقط للشحن الجوي ولكن أيضاً للشحن البري.

٤-٨-٢ إجراءات تحويل الجمارك لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي

التخلص الجمركي لتدفقات الحاويات في الأردن مهم من أجل إدراك إمكانية الميناء البري / المركز اللوجستي، التي سيتم نقل التخلص الجمركي إليها. لتخلص البضائع المستوردة إلى الأردن هناك العديد من الخيارات المتاحة التي يتم تطبيقها بشكل شائع. الشكل أدناه يعرض خيارات التخلص الجمركي لتدفقات الواردات عبر ميناء العقبة:

شكل ١٠-٢ نظرة عامة على تخلص البضائع



المصدر: استشاري، بناءً على مقابلة شخصية

بصفة عامة، بضائع الاستيراد التي تصل إلى ميناء العقبة يمكن أن يتم تخلصها مباشرة في منطقة الميناء، وبعد أن يتم الانتهاء من جميع الإجراءات (بما في ذلك المدفوعات الضريبية والرسوم) تنقل البضاعة مباشرة إلى العميل (أو يتم تخزينها في مخزن خاص غير بوندد في أي مكان داخل البلاد).

هناك خيار بديل وهو أن البضائع الواردة لا يتم تخلصها في العقبة، ولكن يتم نقلها (تحت أحكام نظام الجمارك) إلى أي موقع داخل البلاد (غالباً ما تكون منطقة عمان). ومع ذلك، وكما ذكر في الفصل ٢، في حالة ما إذا أريد أن يتم تخلص حاوية ما في عمان، فإن الرسوم لا زالت يجب دفعها في جمارك العقبة (مصادر الصناعة تشير إلى الرسوم تتراوح بين ٥٠ - ٢٣ دينار للحاوية الواحدة). فمن المستحسن أن يعاد النظر في هذا الجانب من أجل تحسين فرص تنمية ناجحة وذات قيمة للميناء البري / المركز اللوجستي.

تخلص البضائع عادةً ما يجري في مستودع الجمارك، أو في بعض الحالات يتم تخزينها أولاً في مستودع بوندد. وهذا يحمل ميزة أنه يمكن تأجيل دفع الرسوم الجمركية والضرائب المتعلقة من قبل المستورد وتدفع فقط عندما يتم التقطير للبضائع من المستودع البوندد ونقلها إلى المستورد. وهناك خيار آخر هو أن يتم نقل البضائع من ميناء العقبة (تحت أحكام نظام الجمارك) إلى منطقة التجارة الحرة، مثل المنطقة الحرة بسحاب. هذا الخيار الأخير ينطبق أساساً على السلع بالحاويات، والتي تكون مناسبة أكثر ليتم نقلها تحت أحكام نظام الجمارك (الحاويات يمكن أن تكون محكمة الغلق). هذا يكون ممكناً أيضاً لنقل البضائع العامة، وإن كان أكثر صعوبة وأقل أمناً. الإجراءات الجمركية المحلية عادةً تحدد أين وكيف يكون من الممكن نقل البضائع تحت أحكام نظام الجمارك.

باختصار، يعتبر توفير الإمكانيات للتخلص الجمركي في الميناء البري (بدلاً من ميناء العقبة) واحداً من الشروط المسبقة الرئيسية لتطوير ناجح للميناء البري / المركز اللوجستي. ويتم تقييم هذا بمزيد من التفصيل أدناه.

الإمكانيات لنقل الإجراءات الجمركية (على سبيل المثال التفتيش) إلى الميناء البري / المركز اللوجستي.
 البدء الفوري في نقل البضائع تحت أحكام نظام الجمارك من الميناء البحري أو المعبر الحدودي البري إلى الميناء البري / المركز اللوجستي هو شرط مسبق لمفهوم التطوير الناجح للميناء البري / المركز اللوجستي. وسيعمل على الحد من التأخيرات وتجنب عمليات المناولة الإضافية. ولذلك فمن المهم أن يكون نقل جميع الإجراءات الجمركية عند الميناء البحري أو المعبر الحدودي البري إلى الميناء البري / المركز اللوجستي ممكناً. وبعبارة أخرى: فإن السلطات الجمركية في الميناء البري / المركز اللوجستي ستؤدي جميع الإجراءات الجمركية كما لو تم القيام بها في الميناء البحري أو المعبر الحدودي البري، وبالتالي إزالة أي مناولة إضافية عند الميناء البحري أو المعبر الحدودي البري. الإجراءات الجمركية ذات الصلة المنفذة في الميناء البري / المركز اللوجستي تتضمن على الأقل الخدمات التالية:

- التفتيش المادي للحاويات (بما في ذلك قناة الممر الأحمر)
- الفحوصات الإدارية؛
- تخلص الحاويات (دفع الرسوم والإفراج)

استناداً إلى مشاريع مماثلة للميناء البري جاري تنفيذها حالياً في عدد من البلدان حول العالم، فإن 'سند الشحن المشتركة' الإلزامي من أجل نقل البضائع تحت أحكام نظام الجمارك إلى موقع الميناء البري. هذا هو الشرط

المسبق والحاصل لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي؛ ومن المطلوب أن يعرف الميناء البري كنقطة المنشأ أو الوجهة في سند الشحن المشترك، لكي يصبح من الممكن أن يتم نقل البضائع والتخلص الجمركي في هذه المواقع.

في الوضع الراهن في الأردن، لوحظ أن حاويات الممر الأحمر هي التي يتبعن تفتيشها في ميناء العقبة. وهذا ما يحتاج إلى تغيير حيث يجب أن يعمل الميناء البري / المركز اللوجستي بوابة موسعة تؤدي جميع أنشطة التفتيش الجمركي كما هو الحال حالياً في الميناء البحري / المعبر الحدودي البري. فقط عندما يتم استيفاء هذه الشروط، فإن مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي يمكن أن يكون بمثابة "بوابة موسعة" حقيقة للميناء البحري / المعبر الحدودي البري، مخففاً بذلك مستويات الازدحام، والتأخير وتحسين سلسلة النقل العام للمستوردين / المصدرين في الأردن.

الالتزام بالإطار القانوني القائم في الأردن فيما يتعلق بنقل الإجراءات الجمركية

من هذا التقييم القانوني والذي تم تنفيذه كجزء من هذه الدراسة، فإنه يستنتج أنه مسموح من الناحية القانونية نقل جميع الإجراءات الجمركية إلى الميناء البري / المركز اللوجستي، وهذا يعني أن ليس هناك حاجة لأي مناولة / عمليات فحص إضافية عند الميناء البحري / المعبر الحدودي البري. إدارات الجمارك المفوضة التي ستوجد في الميناء البري / المركز اللوجستي ستكون مسؤولة عن القيام بإجراءات الجمارك وتخلص البضائع.

وبشكل أكثر تحديداً، تم استخلاص ما يلي في التقييم القانوني:

- مطلوب ترخيص لإدارة الميناء البري / المركز اللوجستي وفقاً للقوانين والتنظيمات النافذة ومجموعة التوجيهات الواردة من المدير العام لإدارة الجمارك؛
- من المستحسن السعي للحصول على إعفاءات في شكل قرار في حينه فيما يتعلق بنقل البضائع من السفن في ميناء العقبة منتهية في الميناء البري / المركز اللوجستي ليكون في اتجاه واحد و مباشر من دون عمليات التفتيش في الميناء، والذي من شأنه توفير وقت النقل، ويخدم مصالح الميناء البري / المركز اللوجستي من خلال النظر على أنه نهاية نقل مؤثرة، أو ربما تعين ضباط خصوصيون من قبل إدارة الجمارك لضمان الأداء العالي وال سريع لأي إجراءات متعلقة بنقل البضائع من ميناء العقبة إلى الميناء البري / المركز اللوجستي.

الدعم من الجمارك وغيرها من السلطات ذات الصلة المشاركة في تنفيذ الميناء البري / المركز اللوجستي
 الدعم من وبالتنسيق مع السلطات الجمركية (مثل العقبة، عمان) فضلاً عن غيرها من السلطات ذات الصلة المشاركة في قطاع النقل بالأردن هو شرط مسبق لتمهيد الطريق لنجاح تنفيذ الميناء البري / المركز اللوجستي¹. وينبغي أن يكون واضحاً أن دور الجمارك في الأردن يصبح فقط أكثر أهمية من أجل تسهيل النقل السلس للبضائع داخل وخارج البلاد. أما إيرادات الجمارك، فكونها دائماً عنصراً هاماً في هذه التطورات، فإنها لن تتأثر سلباً. على العكس من ذلك، فإن تأمين سلاسل النقل الفعالة والعمليات الجمركية التنافسية في السوق تؤدي إلى زيادة حجم التجارة في الأردن، وبالتالي زيادة إيرادات أيضاً للجمارك. تنفيذ نظم

¹ بالنسبة لعمان على وجه التحديد: ركزت الدراسات السابقة (رويال هاسكونج ٢٠٠٤) على النقل (الكامل) لإدارة جمارك عمان إلى الميناء الداخلي الجديد، الذي يتوحد مع مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي المطبق في هذه الدراسة الخاصة. في مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي كما هو مطبق لهذه الدراسة، فإنه يمكن وضع مثاباً أن يتم نقل كافة الأنشطة الجمركية المتعلقة بالحاوية إلى الميناء البري / المركز اللوجستي؛ ستظل الأنشطة المخصصة لنقل البضائع بدون حاويات في إدارة جمارك عمان.

تكنولوجيًا المعلومات الجديدة، وأجهزة المسح الضوئي إلى آخره هي جانب مهم من أجل تحقيق مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي، والعناصر المتصورة بالفعل في الاستراتيجية الوطنية الأردنية للنقل. بهذه الطريقة، يمكن أن تصبح الجمارك شريك في التجارة على الحقيقة للمستوردين / المصدرين بالأردن.

إشراك الجمارك والجهات المعنية الأخرى التي تؤثر على تنفيذ مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي هو جزء من استراتيجية إدارة الجهات المعنية. كما تم وصفه أيضًا في الفصل ٨، فمن المستحسن أن يعتبر ما يلي من قبل جميع الأطراف المعنية من أجل التنفيذ الناجح للميناء البري / المركز اللوجستي في الأردن:

- من الواضح أن تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي مؤهل وفقاً للقوانين الأردنية ذات الصلة، وأن المشرع الأردني والحكومة الأردنية حريصون على منحه أفضل ما يمكن لأهليته وخاصة أن المشرع الأردني قد أنتج قواعد جديدة من خلال تطبيق القانون. وعلاوة على ذلك، ليس هناك قيود واضحة على مثل هذه الأعمال التي ستنشأ في المناطق الحرة، المناطق التنموية أو منطقة العقبة، حيث يمكن لرجال الأعمال الاستمتاع بالإعفاءات وفوائد كبيرة. ومع ذلك، فإنه من المستحسن أن المشاكل المحتملة المذكورة في التقييم القانوني لتكون واضحة مع الحكومة الأردنية والجهات المختصة من أجل تجنب أي سوء فهم أو سوء تفسير للقوانين واللوائح المعامل بها ذات الصلة، وضمان تنفيذ وتطبيق ذلك دون أن مواجهة أي عقبات، والتي قد تؤثر على تحسين المشروع الميناء البري / المركز اللوجستي بشكل مضاد لما هو متوقع له.

يتم التنسيق المسبق بين جميع الأطراف ذات الصلة والسلطات الحكومية من أجل ضمان التنفيذ الناجح للميناء البري / المركز اللوجستي في الأردن دون عقبات وصعوبات بطريقة ذات كفاءة أعلى. هذه الجهات المشاركة، دون حصر، مجلس الوزراء، وزارة الصناعة والتجارة، إدارة الجمارك، وهيئة المناطق التنموية والحرفة، هيئة تنظيم النقل البري، سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة، مؤسسة موانئ العقبة؛ و

• أي مواثيق، اتفاقيات، مذكرات تفاهم أو أي ترتيب مكتوب آخر (بما في ذلك القرارات الصادرة عن مجلس الوزراء) الموقعة بين حكومة المملكة الأردنية الهاشمية أو السلطات الحكومية مع الدول الأخرى والهيئات والمطوريين أو شركات النقل ينبغي الإشارة إليها بشكل جيد ومقدر، والتي يمكن أن يكون لها أثر قانوني على تشغيل الميناء البري / المركز اللوجستي في الأردن.

٩-٢ سوق الخدمات اللوجستية بالأردن

١-٩-٢ المراكز اللوجستية

وفقاً لتقرير النقل والخدمات اللوجستية بالشرق الأوسط لعام ٢٠١٠، فإن صناعة الخدمات اللوجستية بالأردن لا تزال في المراحل الأولى من التنمية ولكن اهتماماً متزايداً قد وجه نحو إمكانيات صناعة الخدمات اللوجستية في البلاد. وقد ثبت ذلك من خلال حقيقة أنه في السنوات الأخيرة، قد تم إنشاء العديد من المستودعات الجديدة والمخصصة (وخاصة بالقرب من عمان) وقد وضعت قيد العمل.

وقد لوحظ أن معظم المستودعات (الجديدة) كانت منتشرة حولها؛ وقد تم تطوير كمية محددة من المراكز اللوجستية المخصصة ذات النطاق الواسع حتى الآن (وبشكل أساسي في عمان والعقبة). وبالرغم من ذلك، فقد لوحظ أن الطلب على تخزين شركات الطرف الثالث للخدمات اللوجستية (3PL) ٢ يزداد في الأردن،

¹ الوضع الحقيقي لتحويل إدارة جمرك عمان ليست واضحة من خلال استقصاراتنا مع قسم جمارك عمان كجزء من هذه المهمة.

وأيضاً يؤكد من خلال الاجتماعات التي عقدت مع المشغلين الأساسيين في قطاع النقل والخدمات اللوجستية بالأردن.

النتائج

تلك التطورات لقطاع الخدمات اللوجستية ومن وجهاً نظر هذا التقييم تدعم الحاجة إلى تنمية المراكز اللوجستية المخصصة، والتي تقع في معظم الأحيان بالقرب من الموانئ البرية. حالما تنفذ تلك التطورات للخدمات اللوجستية بشكل مناسب في قطاع الأردن للخدمات اللوجستية، سوف تؤدي إلى تحقيق أمثلية كبرى في الخدمات اللوجستية، محسنة التنافسية في قطاع الخدمات اللوجستية للأردن داخل المنطقة.

فرص تطوير السوق بالخدمات اللوجستية في الأردن تعتمد بشكل أساسي على تقييم التكاليف الشاملة للخدمات اللوجستية المشاركة في قطاع النقل والخدمات اللوجستية بالأردن. خفض التكاليف الإجمالية للخدمات اللوجستية هو شرط مسبق لزيادة رغبة السوق في تأسيس أعمال الخدمات اللوجستية الجديدة / توسيع الأعمال اللوجستية الحالية في الأردن، سواء من حيث تقديم الخدمات اللوجستية المتكاملة (طرف ثالث للخدمات اللوجستية، طرف رابع للخدمات اللوجستية) بالإضافة إلى سلاسل البيع بالتجزئة الكبرى (مثل إيكيا، كارفور، إلى آخره).

٢-٩-٢ المناطق الصناعية والصناعات التحويلية في الأردن

المناطق الصناعية المؤهلة QIZs، والمناطق الاقتصادية الخاصة SEZs، ومناطق التنمية DZs، والمناطق الحرة

لا يمكن مناقشة الصناعة الأردنية وال الصادرات الصناعية بدون الإشارة إلى المفهوم الجديد والفرد بشكل نسبي في التجارة الدولية، والتي يدعى بشكل مختلف المنطقة الصناعية المؤهلة (QIZ)، وفي الأردن إما منطقة اقتصادية خاصة (SEZ)، أو ببساطة منطقة تنمية (DZ).

٤) شركات الطرف الثالث للخدمات اللوجستية (3PL)

في الماضي كانت شركات الشحن لديها وسائل النقل الخاصة بهم لتلبية الطلب على النقل. كانت شركات الشحن ترتب كلًا من التخطيط والتنفيذ لعملية النقل. وعلى الرغم من ذلك، فإن المنافسة قد زادت وأصبح السوق أكثر ديناميكيّة، وبدأت العديد من الشركات للاستفادة من الجهات الخارجية لأجل متطلبات النقل. يتصرف هؤلاء الموردون كطرف ثالث للخدمات اللوجستية من خلال مفهوم الخدمات اللوجستية لشركات الشحن. وبهذه الطريقة فإن شركات الشحن لا تزال تسيطر على استراتيجية النقل للشركة بينما الانشطة التشغيلية والتكتيكية يتم التعاقد عليها خارجياً.

(4PL) طرف رابع للخدمات اللوجستية

الشكل الأكثر واقعية والمترافق من التعاقد الخارجي للخدمات اللوجستية، مورد كطرف رابع للخدمات اللوجستية هو مدير سلسلة الخدمات اللوجستية الذي يرتبط، غالباً بدون وسائل نقل خاصة، لمستهلكيه سلسلة التوريد الإجمالية والحلول المثلث. هم يستخدمون الطرف الثالث للخدمات اللوجستية والشركاء لتنفيذ النقل المطلوب، والتخزين، وأنشطة الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة، غالباً هم يعتمدون بالتخطيط ومراقبة المخزون. موردي الخدمات اللوجستية كطرف رابع يوجهون أنشطة سلسلة التوريد للمستهلكين وهم نقطة الاتصال الوحيدة بالعميل. رقم ٤ لا يعني بالضرورة أن ٤ أطراف تكون مشاركة، ولكن تعني أن الطرف الرابع للخدمات اللوجستية هو يعمل بمستوى خدمات لوجستية أعلى من المورد كطرف ثالث للخدمات اللوجستية.

بالنسبة للأردن، من المتوقع أن أهمية سوق الطرف الثالث للخدمات اللوجستية والطرف الرابع للخدمات اللوجستية سوف تزيد.

مدينة الحسين الصناعية	منطقة صناعية مؤهلة	عام	اربد	الركن الشمالي العربي بالأردن (حدود إسرائيل وسوريا)
مدينة الحسين بن عبد الله الثاني الصناعية	منطقة صناعية مؤهلة	عام	الكرك	١١٠ كم جنوب عمان
مدينة الموقر الصناعية	منطقة صناعية مؤهلة	عام	عمان	٢٤ كم شرق مدينة الملك عبد الله الثاني الصناعية
مدينة العقبة الصناعية	منطقة صناعية مؤهلة	عام	العقبة	فقط خارج العقبة على طريق البحر الميت السريع
مدينة الزرقاء الصناعية	منطقة صناعية مؤهلة	عام	الزرقاء	٤٥ كم شمال شرق عمان
مدينة الطفيلة الصناعية	منطقة صناعية مؤهلة	عام	الطفيلية	عمان / العقبة

المنطقة الصناعية المؤهلة QIZ – المنطقة الاقتصادية الخاصة SEZ الأولى التي قد حصلت على ترخيص في عام ١٩٩٧ كانت لمدينة الحسن الصناعية في إربد. ومنذ ذلك الحين، تم الترخيص للمناطق الاقتصادية الخاصة SEZs الأخرى، وبشكل ملحوظ في الكرك، والزرقاء، والعقبة، وسايير سبيتي بالأردن في إربد، وأثنان في عمان.

في عام ٢٠٠١، وقّعت الأردن أيضاً اتفاقية التجارة الحرة FTA مع الولايات المتحدة، والتي كانت مكملة للمناطق الصناعية المؤهلة QIZs. التجار يمكن تصدير منتجاتهم بموجب إما أحد الترتيبين أو كليهما، بشرط استيفاء متطلبات كل منها. في عام ٢٠٠٨، أنشأت الأردن لجنة تنمية المنطقة (DZC) للإشراف على عدة مناطق اقتصادية خاصة SEZs، أو مناطق التنمية DZs، والتي تعتبر مصدر الأردن الأقوى لنمو الوظائف، بتوفير أكثر من ٤٠٠٠٠ وظيفة.

المناطق الحرة.

بالإضافة إلى المناطق الصناعية المؤهلة QIZs، والمناطق الاقتصادية الخاصة SEZs، ومناطق التنمية DZs، التي توفر والصادرات الخالية من التغارييف، الجمارك، الحصص إلى الولايات المتحدة، أنشأت الأردن أيضاً "المناطق الحرة"، والتي تعفي الشركات وموظفيها من جميع الضرائب الأردنية – بما في ذلك الدخل، والضريبة المحلية، والشئون الاجتماعية، والضرائب على الممتلكات؛ وحتى الرخص الحكومية ورسوم التصاريح. هذه المناطق الحرة أحياناً تتدخل مع المناطق الاقتصادية الخاصة، وأحياناً تكون منفصلة. المنطقة الاقتصادية الخاصة بالعقبة (ASEZ) أُسست في عام ٢٠٠١ لتأخذ ميزة التجارة الحرة مع الولايات المتحدة. في عام ٢٠٠٤، أنشأت الأردن شركة تطوير العقبة (ADC) لتمتلك وتشرف على تنمية كل من المنطقة الاقتصادية الخاصة بالعقبة ASEZ وميناء العقبة، والتي تكون منطقة اقتصادية خاصة SEZ مع المنطقة الحرة المتداخلة، لتكون بمثابة مدينة مستقلة، مستقلة عن غيرها من المناطق.

جدول ٥-٢ المناطق الاستثمارية في الأردن

الاسم	النوع	عام - خاص	المساحة (١٠٠٠ متر مربع)	المدينة
المجمع التجاري للملك حسين	منطقة تنمية	عام	٣٦٥	عمان
منطقة تنمية معان	منطقة تنمية	عام	٧٥٠	معان
منطقة تنمية إربد	منطقة تنمية	عام	٣.٢٠٠	إربد
منطقة تنمية الملك حسين بن طلال	منطقة تنمية	عام	٢١.٠٠٠	الفرق
منطقة تنمية جبل الجولان	منطقة تنمية	عام	٢.٢٠٠	الجلolan
منطقة تنمية البحر الميت	منطقة تنمية	عام	٤٠.٠٠٠	البلقاء
المنطقة الاقتصادية الخاصة بالعقبة (العقبة) AZEZA	منطقة اقتصادية خاصة	عام	٣٧٥.٠٠٠	العقبة
المنطقة الحرة بالعقبة (داخل المنطقة) ASEZA	منطقة حرة	عام	(٣.٥٠٠)	العقبة
المنطقة الحرة بسحاب	منطقة حرة	عام	٦٣	عمان
المنطقة الحرة بالزرقاء	منطقة حرة	عام	٥.٥٠٠	الزرقاء
مطار الملكة علياء الدولي	منطقة حرة	عام	١٢٠	عمان
مدينة عبد الله الثاني ابن الحسين الصناعية	منطقة صناعية مؤهلة	عام	٢٥٣٠	عمان
مدينة الحسن الصناعية	منطقة صناعية مؤهلة	عام	١.١٧٨	إربد
مدينة الحسين بن عبد الله الثاني الصناعية	منطقة صناعية مؤهلة	عام	١.٨٨٥	الكرك
مدينة الموقر الصناعية	منطقة صناعية مؤهلة	عام	٢.٥٠٠	عمان
مدينة العقبة الصناعية (داخل المنطقة) ASEZA	منطقة صناعية مؤهلة	عام	(٢.٧٥٠)	العقبة
مدينة الزرقاء الصناعية	منطقة صناعية مؤهلة	عام	٢.٤٧٥	الزرقاء
مدينة الطفيلة الصناعية	منطقة صناعية مؤهلة	عام	١.٠٠٠	الطفيلية
مدينة مادبا الصناعية	منطقة صناعية مؤهلة	عام	٥٠٠	مادبا
المدينة الصناعية بالمجتمعات	منطقة صناعية مؤهلة	خاصة	٤٢٠	عمان
المجمع الصناعي بالضليل	منطقة صناعية مؤهلة	خاصة	٣٤٥	الزرقاء
مجمع المشتى الدولي	منطقة صناعية مؤهلة	خاصة	٤.٤٠٠	عمان
المجمع الصناعي بالحلابات	منطقة صناعية مؤهلة	خاصة	٥٠٠	الزرقاء
سايرير ستري	منطقة صناعية مؤهلة	خاصة	٤.٠٠٠	إربد
الزي لتصنيع الملابس الجاهزة	منطقة صناعية مؤهلة	خاصة	-	الزرقاء
بوابة المنطقة الصناعية المؤهلة	منطقة صناعية مؤهلة	خاصة	٥٠	إربد
المنطقة الصناعية المؤهلة بالقدس	منطقة صناعية مؤهلة	خاصة	٤.٠٠٠	عمان
الجامعة الهاشمية	منطقة صناعية مؤهلة	خاصة	١٥٠٠	الزرقاء

المصدر: مجلس الاستثمار بالأردن

ملحوظة: المناطق البارزة باللون الأصفر هي المناطق الواقعة تحت قيد الدراسة

٣-٩-٢ أداء الخدمات اللوجستية بالأردن

دراسة البنية التحتية والتسهيلات التجارية الإقليمية عبر الحدود لدول المشرق (البنك الدولي)، تقييد بأنه على الرغم من احتلال الأردن لمરتبة بالقرب من منتصف دول الشرق الأوسط في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية (درجة ٢.٨٩)، فهي تحتل مرتبة أعلى من دول المشرق (درجة لبنان نسبة ٢.٣٧، بينما درجة سوريا (٢.٠٧) وأيضاً أعلى من المتوسط بالنسبة لدول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (٢.٤٢). وتتعكس هذه التصنيفات أيضاً على تلك المكونات في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية LPI، مع احتلال الأردن مرتبة أعلى من لبنان وسوريا والمتوسط الإقليمي على كل مكون بخلاف الخدمات اللوجستية المحلية (والتي لا تستخدم درجاتها وترتيبها كنتائج عادة لكونها غير موثوقة بها).

الأردن لديها عيب فيما يتعلق بتكاليف الربط والخدمات اللوجستية إلى دول الاتحاد الأوروبي، حيث أنها لا تمتلك ميناء يطل على البحر الأبيض المتوسط بينما للعقبة عيب كبير في التكلفة والوقت مقارنة بمدينة بيروت واللاذقية (ولكن هذه الموانئ الثلاثة جميعها تعمل فقط كموانئ مغذية للميناء الوسيط المحوري). ومع ذلك، فإن موقع العقبة، بالإضافة إلى كفاءته التي تحسنت بشكل كبير الآن، يعطي للأردن أهمية كبيرة فيما يتعلق بالوصول إلى موانئ جنوب وشرق آسيا.

وبوجه عام، من الممكن استنتاج أن الأردن في الوقت الحاضر تعد من إحدى المتنافسين في الخدمات اللوجستية في المنطقة، مما يعطيها ميزة تنافسية لإنشاء ميناء بري وخصوصا المتعلقة بالطلب المتصل على البضائع الاستهلاكية من آسيا.

١٠-٢ مشروعات البنية التحتية للنقل الإقليمي والأردن.

القسم التالي يعطى لمحة عن مشاريع البنية التحتية للنقل الإقليمي والأردنية المحددة.

١-١٠-٢ مشاريع البنية التحتية للنقل الأردني

السكك الحديدية

كما أشرنا سابقا في هذا الفصل فإن مشروع تطوير شبكة السكك الحديدية الأردنية يتوقع إنشاء شبكة سكك حديدية قياسية جديدة في الأردن، لترتبط جميع المدن الرئيسية وميناء العقبة وتتصل بشبكات السكك الحديدية الحالية والجديدة في الدول المجاورة.

الطريق

لم يتم تحديد أي خطط بناء للطرق الرئيسية، على الرغم من أن في الوقت الراهن الطريق الدائري الخارجي في عمان قيد الإنشاء.

منطقة التوزيع

هناك خطة لإنشاء منطقة توزيع في القرابة، عند حدود الأردن مع العراق، وذلك من أجل تسهيل عملية التجارة بين الأردن ومصر والعراق. إجمالي مساحة المنطقة التنموية هي ١٠٠٠٠ فدان على بعد ٨ كيلومترات من الحدود الأردنية العراقية. الغرض هو تنمية منطقة التوزيع هذه في منطقة حرة كما حدث بالفعل في الحدود السورية الأردنية.

ميناء معان البري

هناك خطط لإنشاء ميناء بري في معان. وبالرغم من ذلك، لا يعد الميناء البري عمليا – وذلك يرجع إلى استثمارات رأس المال العالية المطلوبة في خط السكك الحديدية، فلا توجد إمكانية للطلب بشكل كافي وبسبب قصر المسافة من موقع الميناء البري إلى ميناء العقبة.

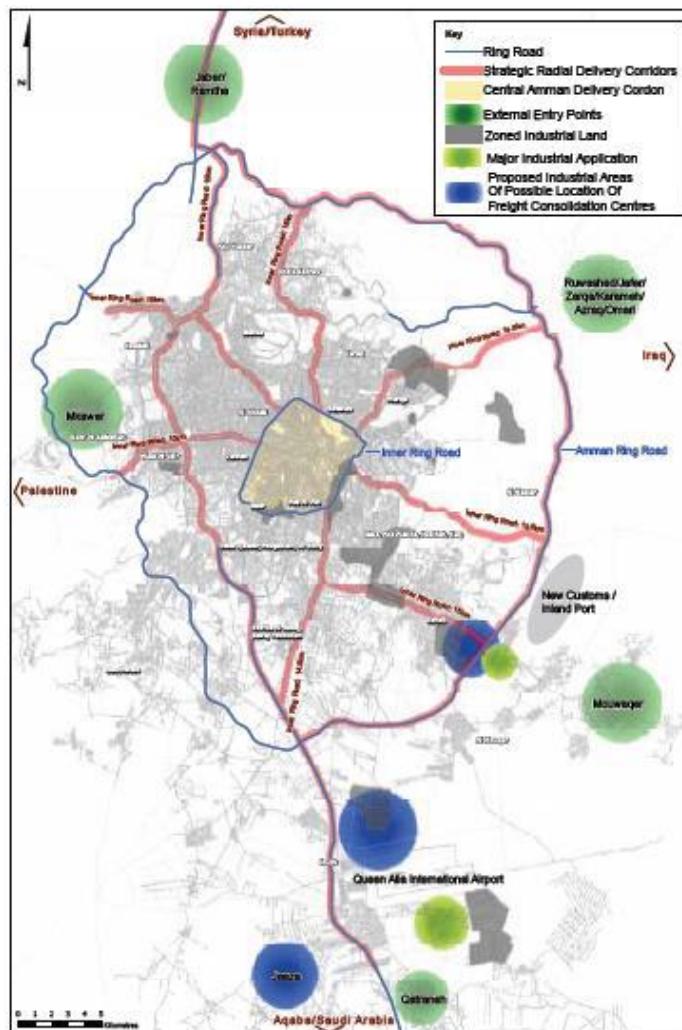
استراتيجية نقل بضائع الشحن

قامت أمانة عمان الكبرى (GAM) بتطوير استراتيجية نقل البضائع إلى عمان وذلك من أجل مواجهة الازدحام المروري الحالي والنمو المتوقع في المستقبل لحركة الشحن، داخل وحول مدينة عمان. تتوقع أمانة

عمان الكبرى (GAM) إنشاء مراكز متخصصة لتجمیع الشحن في جیزة (جنوب عمان)، وحول مطار الملكة عليا الدولي وفي سحاب.

وعلاءة على ذلك، تود أمانة عمان الكبرى تمديد القبود على وقت التسليم لنقل البضائع إلى داخل المدينة. في الوقت الراهن تخلو المدينة بالفعل من الشاحنات في معظم أوقات ساعات الذروة وفي المستقبل، قد يمتد إلى وقت تسليم البضائع ليلاً فقط.

شكل ١١-٢ الموقع المحتمل لمراكز تجميع الشحن



المصدر: استراتيجية أمانة عمان الكبرى (GAM) لتجميع الشحن

ميناء العقبة

وكم سبق ذكره بالفعل، فإن ميناء العقبة يمر حالياً بتحول كبير. سوف يتم إغلاق الميناء الحالي ونقله إلى الميناء الجنوبي الجديد، وذلك من أجل إيجاد مساحة لأغراض التنمية السكنية. كما سيتم توسيع ميناء الحاويات بمساحة ٤٦٠ متر للرصيف البحري (جاهزة في عام ٢٠١٣).

فمن الضروري أن يكون كل من ميناء حاويات العقبة والميناء الجنوبي الجديد متصلين بشبكة السكك الحديد الأردنية والإقليمية (ذات المقاييس المعياري الجديد)، وبما في ذلك مركز خدمة السكك الحديدية في أو مجاوراً لميناء الحاويات حيث يمكن تجهيز (البلوك) القطارات لتوزيع الحاويات إلى المناطق الأردنية النائية.

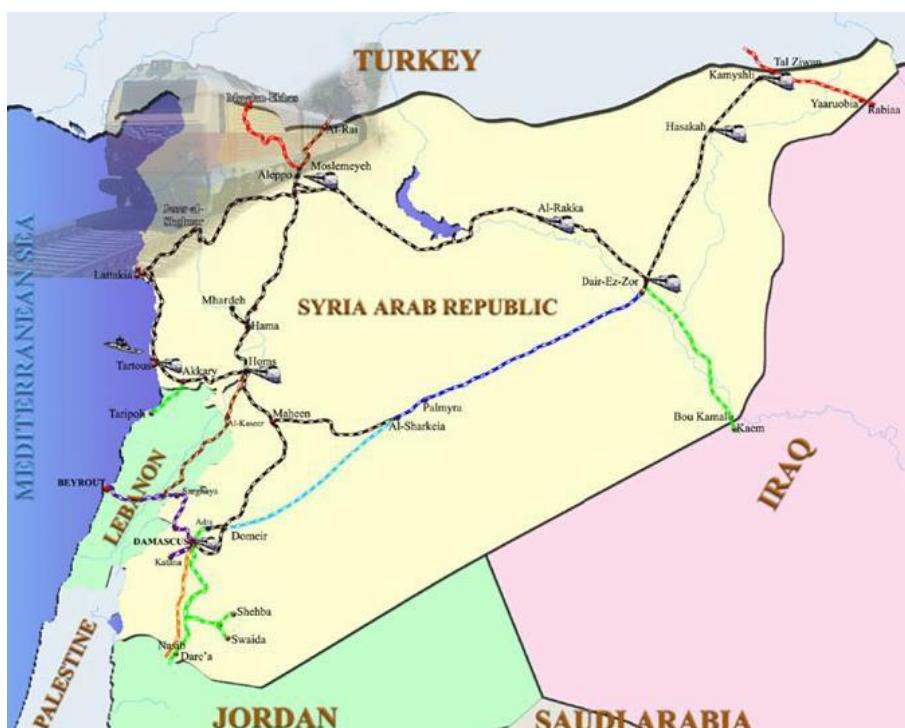
٢-١٠-٢ مشاريع البنية التحتية للنقل الإقليمي

سوريا

في عام ٢٠٠٨، قررت الحكومة السورية تجديد / توسيع ميناء الحاويات والذي سيجري في اللاذقية، بينما التوسع في سعة مناولة البضائع العامة سيجري في طرطوس للحد من "المنافسة بين الموانئ السورية". ونظراً للوضع الراهن في سوريا، فليس من المتوقع تحقيق هذه الخطط في الخمسة سنوات القادمة.

وقد اقترحت العراق وسوريا منذ فترة طويلة تنمية "طريق الهلال الكبير"، والذي يربط الموانئ العراقية بالموانئ السورية عبر السكك الحديدية "الجسر البري". هذا من شأنه أن يسمح بالحركة البرية للمرور بين الخليج والبحر الأبيض المتوسط، وذلك بالمرور بقناة السويس. هناك خط سكك حديدي يربط تركيا بالعراق، ومع ذلك سوريا، في الركن الشمالي الشرقي من سوريا، يصل مينائي اللاذقية وطرطوس مع شبكة السكك الحديدية في العراق. كما أن عملية إنشاء وصلة ثانية إلى العراق (الوصول إلى بو كمال) لا زالت جارية، ووصلة ثالثة مخطط لها.

شكل ١٢-٢ شبكة سكك حديدية سوريا الحالية والمخطط لها



المصدر: وزارة النقل في سوريا

ينبغي أن يكون ملاحظاً أنه من المحتمل بشدة أن يتم تأجيل كافة خطط البنية التحتية للنقل السوري وذلك بسبب الوضع الداخلي الحالي.

لبنان

من المفهوم أن ميناء بيروت يستكشف احتمالات تطوير ميناء بري، ويهدف إلى تلبية احتياجات ميناء بيروت والمناطق النائية الطبيعية حوله. ودراسة ما قبل الجدول تم التكليف بها من قبل المفوضية الأوروبية في إطار برنامج الطرق السريعة للبحر الأبيض المتوسط من البحر.^٢

العراق

هناك مشاريع مختلفة لتحسين / تطوير الميناء مرتبة لدى وزارة النقل العراقية، ويتوقع أن تزيد الطاقة الاستيعابية للميناء في البلاد. واعتباراً من عام ٢٠٠٩، فإن المشاريع التالية كانت مخطط لها / جارية (المصدر: "فرصة استثمارية: ميناء الفاو"، استثمار العراق لندن ٢٠٠٩، الهيئة الوطنية للاستثمار):

- "الفاو الكبير" - بناء ميناء حاويات والذي يمكن أن يكون في نهاية المطاف من ٥٠ - ١٠٠ مرسى. وفي بداية التطوير من المتوقع بناء ١٥ مرسى خلال فترة مدتها عامين. وبمجرد الانتهاء، من المتوقع أن يصبح أكبر ميناء في العراق، وسوف يكون قادرًا على استيعاب السفن الأكبر حجمًا. وأيضاً، فإن التطوير يتطلع إلى فكرة "الجسر البري" المحتملة، والذي يربط بين آسيا وأوروبا مروراً بتركيا.
- ام قصر - بناء ١٣ رصيفاً متعدد الأغراض للاستخدام التجاري، بما في ذلك أرصفة البضائع العادمة، أرصفة الحاويات، وأرصفة الرو-رو (RO-RO). ومن المتوقع أن يزيد البناء إجمالي سعة المناولة في الميناء بنسبة ٥٤ مليون طن سنويًا، بما في ذلك زيادة سعة مناولة الحاويات بواقع مليوني طن سنويًا.
- خور الزبير - خطة لمضاعفة السعة الحالية لأربعة مليون طن سنويًا عن طريق بناء ١٣ رصيف متعدد الأغراض.
- معمير - إعادة بناء وتأهيل رصيف البضائع العامة الوحيد (١٠٠.٠٠٠ طن سنويًا).
- ابو فلوس - التطوير لزيادة سعته بمعدل ٧٥٠.٠٠٠ طن سنويًا.
- المعقل - خطة لإيجاد شريك لإدارة وتشغيل ١٥ مرسى تجاري، لتبلغ سعة كل منهم ٢٥٠.٠٠٠ طن سنويًا.

في حالة وعندما يتم الانتهاء من هذه المشاريع، سوف تعمل على زيادة سعة المناولة لميناء العراق بشكل كبير (فقط مع خطط زيادة السعة المدرجة أعلى)، فإنه سيتم زيادته بنحو ما يقرب من ١٣ مليون طن، باستثناء مشروع "جراند الفاو"، والتي تكون سعته، وفقاً لبعض التقارير، يمكن أن ترتفع لتصل إلى ٩٩ مليون طن سنويًا). ومع ذلك، فإنه ليس من المعروف متى سيتم الانتهاء من تنفيذ هذه المشاريع بالكامل.

الكويت

بدأت الكويت تطوير ميناء جديد في بوبيان، على مقربة من الحدود العراقية الكويتية. وسوف يكون المرفق الرئيسي الجديد عملياً فقط عند تضمين حركة المرور العراقية. فإن ذلك يتطلب بناء طرق وخطوط سكك حديدية جديدة في العراق، في منطقة يكون فيها هذا البناء ليس له الأولوية بالنسبة لحكومة العراقية في الوقت الحالي.

إيران

طريق للسكك الحديدية إلى الميناء الإيراني لخور امشاه، متضمناً جسراً رئيسياً، تم أخذها في الاعتبار منذ فترة طويلة. الحالة الحالية لهذا المشروع لم تُعرف بعد.

١١-٢ مراجعة قانونية لصناعة النقل الأردني

النظام القانوني الأردني مبني على نظام القوانين البرلمانية، والأنظمة والتعليمات المكتوبة ذات الصلة هي التشريعات الرئيسية، والمصدر الأول والرئيسي للقانون المكتوب هو الدستور. فالبرلمان يصنع القانون، في حين يقوم مجلس الوزراء بإصدار اللوائح، وأخيراً يقوم الوزراء المختصون بإصدار التعليمات، والتي تكون في الغالب شكليات وإجراءات. في عدم وجود نص من القانون معمولاً به، تطبق مبادئ الفقه الإسلامي، تليها مبادئ الشريعة الإسلامية، ثم العرف، ثم مبادئ العدالة الطبيعية وقواعد العدالة. وتؤخذ في الاعتبار سوابق المحكمة لتقسيير وتطبيق المصادر المذكورة أعلاه.

وعلاوة على ذلك، لقد قمنا بالتركيز في التقرير الرئيسي لدينا على القوانين الأردنية المعمول بها ذات الصلة، مع الأخذ في الاعتبار أن بعض القوانين المذكورة والتي تمت تغطيتها في هذا التقرير تم إصدارها حديثاً، في حين أنه خلال عملية العناية القانونية الواجبة، قد قمنا بالتركيز على القوانين الأردنية التي قد يكون لها أثر قانوني وتعارض مع إطار عمل الموانئ البرية في الأردن. وهناك مزيد من التفاصيل حول هذه القوانين في التقرير الرئيسي وذلك للتكرم بمراجعتها والنظر إليها.

لقد قمنا بتحديد القوانين المعمول بها لتنفيذ الموانئ البرية في الأردن، والتي وفقاً لكشوفنا القانونية فإنه من المستحسن أن يتم تنمية وإدارة الموانئ البرية في الأردن من خلال منطقة تنمية والتي تشمل المنطقة الحرة الخاصة بها. في التقرير الرئيسي سوف تجد المزيد من التفاصيل بخصوص هذا الصدد.

كجزء من عملية العناية القانونية الواجبة لدينا، قمنا بمراجعة قوانين ولوائح عديدة متعلقة بالمقاييس والالتزامات التي تحكم وتنظم نقل أي بضائع من نقطة الدخول في الأردن إلى الميناء البري. قانون النقل البري الجيد وتعديلاته رقم (٢١) لعام ٢٠٠٦ تمت مراجعته أثناء عملية العناية القانونية الواجبة لدينا، حيث أنه طبقاً للمادة (٣) من القانون المذكور فإن أي عبور للبضائع في الأردن ينبغي أن يستثنى من الالتزامات المنصوص عليها في نفس القانون لدى متعهدي النقل. أي متعدد نقل آخر سواء كان محلياً أو دولياً، ينبغي أن يمثل لنصوص القانون المذكور وينبغي أن يغير أعماله التجارية من خلال حصوله على رخصة نقل وتكون مسجلة بشكل صحيح وفقاً لائحة ترخيص وسطاء النقل والشحن وتعديلاتها رقم (٤٥) لعام ٢٠٠٣. المزيد من التفاصيل تم تقديمها في التقرير الرئيسي.

وهناك نقطة من الأهمية والتي تعتبرها ضرورية لللحظة وهي أنه حيث كانت أي شركة أجنبية مسجلة مع لجنة المناطق التنموية والحرّة وفقاً لنصوص قانون المناطق التنموية والحرّة فهي مستثنأة من الالتزام بالتسجيل مع إدارة مراقبة الشركات في وزارة التجارة والصناعة وفقاً لقانون الشركات الأردنية وتعديلاته رقم (٢٢) لعام ١٩٩٧ (كما تم بيانه هنا أعلاه) ولكن المسألة المتعلقة باستثمار المطور الرئيسي في المناطق التنموية و / أو المناطق الحرّة لم يتم تنظيمه وفقاً لذلك. ولذلك، ينبغي أخذ هذه المسألة بعين الاعتبار من قبل السلطات المختصة بينما يتم التفاوض مع أي كيان / مستثمر أجنبي (غير أردني) لإدارة أي ميناء بري والذي يمكن أن يؤسس داخل مناطق التنمية و / أو المناطق الحرّة.

وبالنظر إلى القوانين المعمول بها ذات الصلة بالجمارك والتي قمنا بتقييمها واعتبارها أثناء عملية العناية القانونية الواجبة لدينا، قد أخذنا في الاعتبار التأثير الذي قد تحدثه قوانين ولوائح الجمارك على تشغيل الموانئ

البرّية في الأردن. حيث أن أحد أغراض الموانئ البرّية هو استيراد وتصدير البضائع في الأردن ثم مثل هذه البضائع ينبغي أن تدخل تحت وضع "العبور" ولذلك، وفقاً للمادة (٩١) من قانون الجمارك وتعديلاتها رقم (٢٠) لعام ١٩٩٨، فإن بضائع المنشأ الأجنبي قد يتم نقلها وفقاً لوضع العبور من خلال عبور أحد خطوط الحدود للخروج تجاه الأخرى. مثل وضع العبور هذا ينبغي أن ينتهي عند إصدار نسخ للتصراريح المستحقة موقعة على النحو الواجب من أول إدارة جمارك في البلد المجاور أو إصدار شهادة وصول من بلد المكان المقصود أو عن طريق أي دليل آخر يتم قبوله من إدارة الجمارك. علاوة على ذلك، فإن عمليات العبور لا ينبغي أن تتم سوى في الإدارات الجمركية المخولة ولا ينبغي أن تصرّح بتخزين بضائع العبور سوى في المناطق الحرة. وعلى الرغم من ذلك، قد يسمح المدير العام لإدارة الجمارك وأسباب مبررة وفي نطاق النصوص والضمانات التي يحددها، أن يتم تخزين بضائع العبور في مخزن عام لمدة تسعين يوماً. وإذا لم يتم سحب البضائع بعد انتهاء هذه المدة ولم يوافق المدير على التمديد، فينبع أن يتم إعلامه لأخذ الإجراءات الضرورية لبيع البضائع في مزاد علني، والمبلغ المتبقى بعد خصم الرسوم المستحقة والعائدات والتكاليف بالإضافة إلى الغرامات المستحقة بموجب القانون والتي لا يجب أن تتحطى (١٠٪) من قيمة البضائع، يجب أن يتم إيداعه في حساب ثقة.

وبالتالي، فقد أشرنا إلى رأينا أعلاه بأنه من الأفضل ومن الموصي به بقوة للتنفيذ الأمثل للموانئ البرّية في الأردن أن يكون في أحد المناطق التنموية و / أو المناطق الحرة القائمة أو في منطقة تنمية منشأة حديثاً والتي تشتغل على منطقة حرة. قانون الجمارك المذكور هو القانون الذي طُبق قبل إصدار القانون المعتمد به للمناطق التنموية والمناطق الحرة الأردنية؛ ولذلك فمن الواضح أن نصوص قانون الجمارك واللوائح والتعليمات الصادرة الملحقة به يمكن أن تخلق تعارض القانون مع نصوص قانون المناطق التنموية والمناطق الحرة. ومع ذلك، كمبدأ من مبادئ القانون، وفي حالتنا هذه، فإنه في حال وجود تعارض بين القوانين فإن نصوص القانون الأحدث والأكثر خصوصية ينبغي أن تطبق.

علاوة على ذلك، فإنه من الأجر الإشارة إلى قانون الجمارك المذكور الذي ينظم نقل البضائع التي يتم نقلها في الأردن في وضع العبور خلال السكك الحديدية. وفقاً للمادة (٩٨ / أ) من قانون الجمارك، ينبغي أن يتم نقل بضائع العبور الخاصة من خلال وكالات السكك الحديدية والمركيبات وشركات النقل الجوي المرخصة أو بأي وسيلة أخرى بقرار صادر عن المدير العام لإدارة الجمارك، والأطراف المذكورة يجب أن تتحمل أي مسؤولية لها.

وهناك نقطة تثير القلق والتي ينبغي ذكرها في هذه المرحلة وهي أنه وفقاً للمادة (١٢٦) من قانون الجمارك المذكور فإنه لا ينبغي أن يتم التصريح لإنزال البضائع براً من سفينة بحرية داخل المنطقة الحرة أو إحضارها إليها من خلال الطريق البرّي بدون أن يتم ذلك بموجب رخصة من إدارة المنطقة وفقاً للقوانين واللوائح المعتمدة بها والتوجيهات المبينة من قبل المدير العام لإدارة الجمارك وقد تم عرض المزيد من المعلومات بخصوص هذا الصدد وغيره في تقريرنا الرئيسي من أجل مراجعتكم الكريمة.

القوانين الأخرى، بما في ذلك مشروع القانون المقترن لتنظيم خدمات مرافق نقل البضائع بالطريق البرّي، تم تقييمها واستعراضها خلال عملية العناية القانونية الواجبة لدينا؛ وقد قدمنا نتائجنا القانونية، وملحوظاتنا، وتوصياتنا في التقرير الرئيسي كجزء من عملنا في هذه المرحلة.

في الختام، من الواضح أن أعمال / مشروع الميناء البري مؤهل وفقاً للقوانين الأردنية ذات الصلة، وأن المشرع الأردني والحكومة الأردنية حريصون على منحه أفضل ما يمكن لأهليته وخاصة أن المشرع الأردني قد أنتاج قواعد جديدة من خلال إصدار مشروع القانون المقترن لتنظيم خدمات مراقب نقل البضائع بالطريق البري. وقد استُنتج أيضاً أنه لا توجد أي قيود صريحة على الأعمال المؤسسة في مناطق التنمية و / أو المناطق الحرة، حيث يتيح للأعمال أن تتمتع بإعفاءات وفوائد هامة. وعلى الرغم من ذلك، فنحن نشير إلى توصياتنا وتعليقانا في التقرير الرئيسي، فإنه من المستحسن أن القضايا المذكورة فيه تكون واضحة مع الحكومة الأردنية والسلطات المختصة من أجل تجنب أي سوء فهم أو سوء تفسير للقوانين المطبقة ذات الصلة واللوائح المعمول بها، وضمان تنفيذها وتطبيقاتها دون حدوث أي عقبات، والتي قد تؤثر على تحسين التطويرات بشكل مضاد لما هو متوقع لها.

في النهاية، نرحب في التذكير بأنه منذ كانت الموقع المقترن للموانئ البرية ستكون سحاب - وعمان - والمفرق؛ ولذلك، فمن المستحسن أن يتم التنسيق مع السلطات المختصة التالية لإنشاء الموانئ البرية في الموقع المقترن المذكورة آفأ:

- هيئة التنمية والمناطق الحرة؛
- وزارة النقل؛
- هيئة تنظيم النقل البري؛
- سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة؛
- هيئة المدن الصناعية بالأردن؛
- إدارة الجمارك بالأردن؛
- مجلس الاستثمار بالأردن؛ و
- وزارة الصناعة والتجارة.

١٢-٢ استطلاع السوق

كمجزء من تقييم من الوضع الحالي لقطاع النقل والخدمات اللوجستية في الأردن، وأيضاً لتحديد أهمية السوق المحتملة في تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي في الأردن، تم إجراء استطلاع حالة السوق مع الجهات المعنية الرئيسية المشاركة في قطاع النقل والخدمات اللوجستية في الأردن. وقد تم ذلك من خلال التشاور مع المشغلين الرئيسيين في السوق (لقاءات ومقابلات)، بدعم من النتائج الرئيسية لاستشارات السوق السابقة التي نفذت في قطاع النقل بالأردن. بالإضافة إلى أنه قد تم إرسال استبيان لـ ٢٢ شركة، والتي بررنت كونها ذات قيمة محددة؛ ولقد جاءتنا منهم ملاحظات محددة جداً.

الاجتماعات والمقابلات مع الشركات الرئيسية للخدمات اللوجستية والنقل كانت مفيدة جداً للحصول على فهم أفضل للعناصر الرئيسية التالية:

- الوضع الحالي لقطاع النقل والخدمات اللوجستية بالأردن؛
- القضايا / العقبات الحالية التي لوحظت من قبل الشركات الرئيسية للخدمات اللوجستية والنقل؛
- الفوائد المحتملة للسوق لتطوير مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي في الأردن؛
- نوع الخدمات المطلوبة في الميناء البري / المركز اللوجستي.

ملخص النتائج الرئيسية لاستطلاع السوق تم استعراضه أدناه، موفراً رؤية بالعناصر المذكورة أعلاه ومشكلات المدخلات الرئيسية لتقدير وترتيب الموقع الثالث للميناء البري / المركز اللوجستي (الفصل ٣ و ٤) وكذلك توقعات حركة المرور والطلب على المنطقة (الفصل ٥). في القسم ١٣-٢، تم تقديم نظرة عامة أكثر تفصيلاً لأول نقطتين (الوضع الحالي لقطاع النقل والخدمات اللوجستية في الأردن والقضايا / العقبات التي لوحظت من قبل الشركات الرئيسية للخدمات اللوجستية والنقل) كونهما مكوناً مركزي في تقييم الوضع الحالي لقطاع النقل والخدمات اللوجستية في الأردن.

في الملحق ث، قد تم تضمين قائمة الشركات والتنظيمات التي شاركت في الاستبيان، والمجتمعات، والمقابلات.

النتائج الرئيسية لاستطلاع السوق

النتائج الرئيسية لاستطلاع السوق لخصت فيما يلي:

- توجد فائدة جلية للسوق في تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي بالأردن، وتهدف بشكل أساسي إلى إجراءات محسنة وأكثر سرعة في تخليص البضائع، وتحسين اعتمادية سلسلة النقل وجعلها أقرب إلى الأسواق الرئيسية؛
- نظراً لموقعه المتميز داخل نطاق عمان الكبرى، فإن الميناء البري / المركز اللوجستي يقدم معظم الإمكانيات على النحو المشار إليه من قبل المشغلين في السوق. بناءً على الاجتماعات التي عُقدت مع صاحب الامتياز الحالي لميناء حاويات العقبة، فقد تم التوصل إلى أن هناك رغبة قوية للمشاركة في تطوير الميناء البري المحتمل في عمان ("وظيفة البوابة الموسعة")؛
- الميناء البري / المركز اللوجستي بالمنطقة ينبع من خطر سوقية أكثر، بسبب اعتماده على التنمية الصناعية المستقبلية في منطقة الملك حسين بن طلال. من وجهة نظر القطاع الخاص، من المتوقع أن يكون واحد أو أكثر من عملاء التدشين في موقع الملك حسين بن طلال معوضين مسبقاً من أجل أن يكونوا مشاركين في تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي؛
- الأسعار المخفضة لتخزين الحاويات تعد أحد الأوجه الهامة في الميناء البري / المركز اللوجستي، حيث تكاليف غرامات التأخير في ميناء العقبة يمكن أن تكون كبيرة (٤٨٪ من الواردات تتجاوز المهلة المسموحة بها ويتم تخزين ما يقرب من ١٥٪ لأكثر من ١٨ يوماً على رصيف الميناء)؛
- انخفاض الازدحام في ميناء العقبة ينبغي أن يؤدي إلى انخفاض تكاليف النقل؛
- سوق العمل (خاصة في منطقة عمان) أفضل منه في العقبة والذي يثبت أنه جانباً مهماً في تطوير ميناء بري / مركز لوجستي؛
- كونها أقرب إلى الأسواق النهائية فإن ذلك يحسن من اعتمادية سلسلة النقل ويسمح بتحسين إدارة المخزون؛
- كفاءة التقطيع والتخلص الجمركي، إضافة إلى بدل الحضور لفحوصات الحمولة في المسافة القريبة، هي متطلبات رئيسية لشركات الخدمات اللوجستية النشطة في منطقة عمان؛
- يوجد تفضيل للقيام بالأعمال بحيث تكون قريبة من أو داخل منطقة عمان الكبرى؛
- تحسين الخدمات اللوجستية للحاويات الفارغة أو المحملة من أجل خطوط الشحن (مثل المرتجعات الفارغة).

نوع الخدمات المطلوبة

الأنواع التالية من الخدمات تم تحديدها كمتطلبات في الميناء البري / المركز اللوجستي:

الميناء البري:

- منطقة تخزين مفتوحة لحاويات البرية؛
- لجنة الأمان الغذائي: مرافق التعبئة والتجريد؛
- منطقة الجمارك؛
- تسهيلات التخلص الجمركي؛
- مخازن تخزين (البوندد)، وخاصة للبضائع المنزلية؛
- مرافق تخزين البضائع الخطرة؛
- مقابس العربات المبردة؛
- منطقة جراج للشاحنات؛
- خدمات بنكية؛
- مكاتب الوكالء ووكالاء الشحن والجمارك؛
- مطعم وفندق؛
- ورشة لإصلاح وصيانة الشاحنات والحاويات.

بالإضافة إلى ذلك، فمن الضروري أن يكون الميناء البري/المركز اللوجستي موصولاً بشبكة الطرق السريعة الأردنية الوطنية والشبكة المستقبلية الجديدة للسكك الحديدية الوطنية.

المركز اللوجستي:

- مرفاق المخازن؛
- تعبئة وتغليف الصناديق، والحقائب؛
- مرافق التخزين البارد؛
- الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة: (أعادة) التعبئة، وضع العلامات، التحكم في/ إدارة المخزونات.

١٣- القضايا الراهنة التي تواجه شركات الخدمات اللوجستية الأردنية

الهدف الرئيسي من هذا القسم هو تحديد القضايا الرئيسية التي تواجه قطاع النقل والخدمات اللوجستية بالأردن. محور هذا التقييم هو تحديد القضايا الرئيسية للنقل / الخدمات اللوجستية والتي تؤثر على التنمية الناجحة للتطويرات المقترحة للميناء البري / المركز اللوجستي كجزء من هذه الدراسة. الموضوعات التالية تشكل محور التقييم:

- الروابط المفقودة في تطوير البنية التحتية؛
- مستقبل السكك الحديدية / الطرق متعددة الوسائط، وعمليات السكك الحديدية / البحر؛
- قضايا عبور الحدود؛
- وجود أو عدم وجود مشغل القطاع الخاص.

• المعوقات الإدارية والتشريعية، والحواجز التقنية في مواجهة كفاءة تداول البضائع؛

التقييم يستند على توفير تقارير بحث السوق المتاحة ومعلومات السوق التي تم الحصول عليها أثناء مشاورات السوق المنفذة كجزء من هذه الدراسة (أنظر القسم السابق). تأتي المشاورات الرئيسية من هذا التقييم المقدم في الجدول ٦-٢.

المشاكل في قطاع النقل والخدمات اللوجستية الأردن

يقدم الجدول أدناه نظرة عامة للروابط المفقودة \ المعوقات الحالية التي تعاني منها شركات الخدمات اللوجستية الرئيسية النشطة في قطاع النقل بالأردن:

جدول ٦-٢ الروابط المفقودة في قطاع النقل والخدمات اللوجستية الأردن

الروابط المفقودة	وصف النتائج الرئيسية
الروابط المفقودة في تطوير البنية التحتية	<ul style="list-style-type: none"> توفر نظام السكة الحديدية المناسب إلى / من مراكز الإنتاج السلع الاستهلاكية الرئيسية في الأردن (على سبيل المثال في مناطق عمان والزرقاء والمفرق) والتي تعد مهمة لتحقيق وفورات الحجم وتعرض تكاليف نقل أقل للمستوردين \ المصدررين بالإضافة إلى أن الأردن لا تتصل في الوقت الحالي بالدول المجاورة بواسطة خدمات شحن السكك الحديدية (تدفقات العبور) لا يوجد مركز خدمة للسكة الحديدية في / أو مجاور لميناء الحاويات في ميناء العقبة (الحد الفاصل بين السكة الحديدية والبحر) تعتبر شبكة النقل البري مناسبة، خاصةً أن الطريق الدائري الغربي حول عمان قد قام بحل مشاكل الازدحام وسهل كفاءة نقل البضائع بشكل أكبر يعتبر ميناء العقبة والعمليات الخاصة به مناسب بالرغم من أن مشاكل الازدحام أصبحت أكثروضوحاً. التوسيع المخطط له سيؤدي إلى تقليل مشاكل الازدحام مرافق المعابر الحدودية بالأردن تحتاج إلى تجديد (على سبيل المثال المساحات الضوئية) وتحتاج أيضاً للتتوسيع يتطلب الأمر تحسينات في الطريق على امتداد الحدود مع فلسطين في الوقت الراهن، لا يوجد موانئ برية منشأة في الأردن.
السكك الحديدية / الطرق متعددة الوسائل المستقبلية و عمليات السكة الحديدية / البحر	<ul style="list-style-type: none"> توفر نظام السكة الحديدية مهم لتحقيق وفورات الحجم، وتتكاليف نقل أقل تعتبر محطة السكة الحديدية المرتبطة في العقبة كجزء من الخطة الرئيسية لسكك حديد الأردن أمراً حاسماً في نقل البضائع بكفاءة إلى ومن العقبة للسوق الرئيسي في الأردن (والدول المحيطة بمجرد أن تعمل السكة الحديدية بشكل صحيح)
قضايا عبور الحدود	<ul style="list-style-type: none"> إنشاء "نظام النافذة الواحدة" لاستيراد وتصدير البضائع من وإلى الأردن تحتاج المرافق المادية في معظم المعابر الحدودية للتجدد والتوسيع (الاستثناء الرئيسي في العراق في الكرمة)، والذي يفتح عنه طوابير طويلة للمركبات غالباً ما تتشكل عند الحدود لا يوجد وكالة منفردة مسؤولة عن الإدارة الشاملة لمعابر الحدود البرية لا يوجد عمليات مرافقة مناسبة لتقدير أداء الجمارك في الحدود الحكومة تحظر دخول الحاويات إلى داخل البلاد عبر سوريا. الحاويات المستوردة إلى الأردن من الموانئ السورية يجب أن يتم إفراغها على الحدود. أيضاً الحاويات من الأردن إلى سوريا تحتاج أن تقرّغ عند الحدود
وجود أو عدم وجود مشغل القطاع الخاص.	<ul style="list-style-type: none"> في قطاع الموانئ، تعتبر شركة ميناء حاويات العقبة (APMT) هي صاحبة الامتياز الخاص الوحيد حالياً المشارك في نقل الحاويات إلى / من العقبة إلى الأردن. ويشكل هذا خطراً إلى حد ما باعتباره منافسة محدودة داخل الأردن سيؤدي إلى وضع قوي في السوق (يتطلب الأمر تنظيم التعريفة) عدم وجود وفورات الحجم في الصناعة الخدمية اللوجستية بالأردن (معظم شركات الخدمات

<ul style="list-style-type: none"> اللوجستية الخاصة من صغيرة إلى متوسطة الحجم وكالء الشحن، شركات النقل المتعدد الوسائل والخدمات اللوجستية توفر مشغلين غير معترف بهم مؤسسيًا كشركات نقل في الأردن (ينبغي الاعتراف بها بموجب التشريعات المناسبة) شركات الخدمات اللوجستية الخاصة مصنفة بشكل رئيسي إلى شركات خدمات لوجستية طرف الثاني (2PLs) وشركات خدمات لوجستية طرف ثالث (3PLs). أما شركات خدمات اللوجستية طرف الثالث مع سلاسل التوريد واسعة النطاق (شركات خدمات لوجستية طرف رابع) (4PLs) غير موجود حتى الآن في الأردن 	
<ul style="list-style-type: none"> فمن الضروري تبسيط إشراك كافة وزارات القطاع العام الأردني، والوكالات والبيئات في قطاع الخدمات اللوجستية. إلغاء الاحتكارات الخاصة في قطاع الخدمات اللوجستية (على سبيل المثال شركة قرية العقبة اللوجستية (ALV) لبضائع الحاويات قليلة الحمولة (LCL)) وتمكين النقل عبر الحدود للحاويات (مثل الأردن – سوريا) السماح للاستثمار الأجنبي المباشر وتعزيزه في قطاع النقل البري الأردني 	القيد التشريعية والإدارية والعوائق التقنية التي تواجه تداول البضائع بكفاءة
<ul style="list-style-type: none"> عدم وجود الفحص الجمركي بقدرة كافية في ميناء حاويات العقبة، مما أدى إلى عمل الفحص خارج منطقة الميناء (مناولة إضافية) الفحص الجمركي للحاويات ينبغي أن يتم قدر الإمكان في الميناء البري بدلاً منه في ميناء العقبة، بما في ذلك تركيب أجهزة المسح الضوئي. ٢٣ – ٥٠ دينار للحاوية الواحدة رسوم جمرك العقبة على الحاويات التي يتم تخليصها في مكاتب الجمارك الداخلية يعيق تطوير إمكانات الموانئ البرية 	الجمارك
<ul style="list-style-type: none"> في العديد من التقارير تم تحديد المهارات البشرية بأنها غير كافية في قطاع الخدمات اللوجستية باعتبارها عنق الزجاجة المحتملة لمواصلة تطوير قطاع الخدمات اللوجستية في الأردن انخفاض مستوى استخدام تكنولوجيا المعلومات IT بين مقدمي الخدمات اللوجستية من وسائل النقل المختلفة عدم وجود "نظام النافذة الواحدة" من أجل استيراد وتصدير البضائع 	رأس المال البشري
<ul style="list-style-type: none"> عدم وجود هيكل تنظيمي واضح لعدد من الوزارات، الوكالات الأردنية والجانب المشارك في قطاع الخدمات اللوجستية مع أدوار ومسؤوليات واضحة إمكانيات التمويل العام للحكومة الأردنية GoJ محدودة؛ كنتيجة لذلك، ينظر للشركة بين القطاعين العام والخاص PPP كوسيلة لجذب الاستثمارات الأجنبية وتطوير قطاع الخدمات اللوجستية غياب التنسيق التنظيمي عبر وسائل النقل هو مصدر قلق كبير في الأردن. وتشمل الوكالات التنظيمية وزارة النقل MoT، أمانة عمان الكبرى GAM، هيئة تنظيم النقل البري LTRC، سلطة منطقة العقبة الاقتصادية ASEZA، السلطة البحرية الأردنية JMA، هيئة تنظيم الطيران المدني ARC ومؤسسة سكة حديد العقبة CARC 	القطاع العام

الفحص الجمركي للحاويات ينبغي أن يتم قدر الإمكان في الميناء البري بدلاً منه في ميناء العقبة، بما في ذلك تركيب أجهزة المسح الضوئي.

١٤ - النتائج

التقييم يبيّن أن الأردن على اعتاب التحوّل من نظام نقل تقليدي إلى نظام متقدم؛ الموانئ البرية / المراكز اللوجستية هامة لتسهيل هذا التحوّل. وتم إجراء استطلاع مع شركات الخدمات اللوجستية المعنية بتسخير نظام النقل في الأردن من أجل تحديد القضايا الرئيسية التي تظهر حالياً فيما يتعلق بقطاع النقل والخدمات اللوجستية في الأردن.

من خلال المراجعة القانونية / التنظيمية استُنتج أن تطويرات الميناء البري / المركز اللوجستي مؤهله وفقاً للقوانين الأردنية ذات الصلة. من المستحسن أن تطور الموانئ البرية بالأردن وتدار من خلال المنطقة التنموية والتي تشمل منطقتها الحرة. حيث استُنتج أنه لا توجد بها أي قيود صريحة على الأعمال المؤسسة في

مناطق التنمية و / أو المناطق الحرة، حيث يتاح للأعمال أن تتمتع بالإعفاءات وفوائد هامة. وعلى الرغم من ذلك، فإنه من المستحسن توضيح المشاكل المحتملة مع الحكومة الأردنية والسلطات المختصة من أجل تجنب أي سوء فهم أو سوء تفسير للقوانين المطبقة ذات الصلة واللوائح المعهود بها، وضمان تنفيذها وتطبيقاتها دون حدوث أي عقبات، والتي قد تؤثر على تحسين التطويرات بشكل مضاد لما هو متوقع لها. أخيراً، فإنه من المستحسن أن يكون هناك تنسيق مسبق مع السلطات المختصة لإنشاء الموانئ البرية / المراكز اللوجستية.

كجزء من تقييم من الوضع الحالي لقطاع النقل والخدمات اللوجستية في الأردن، وأيضاً لتحديد أهمية السوق المحتملة في تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي في الأردن، تم إجراء استطلاع حالة السوق مع الجهات المعنية الرئيسية المشاركة في قطاع النقل والخدمات اللوجستية في الأردن. وقد تم ذلك من خلال التشاور مع المشغلين الرئيسيين في السوق (لقاءات ومقابلات)، بدعم من النتائج الرئيسية لاستشارات السوق السابقة التي نفذت في قطاع النقل بالأردن. النتائج الرئيسية لاستطلاع السوق لخصت فيما يلي:

- توجد فائدة جلية للسوق في تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي بالأردن، وتهدف بشكل أساسي إلى إجراءات محسنة وأكثر سرعة في تخلص البضائع، وتحسين اعتمادية سلسلة النقل وجعلها أقرب إلى الأسواق الرئيسية؛
- نظراً لموقعه المتميز داخل نطاق عمان الكبرى، فإن الميناء البري / المركز اللوجستي يقدم معظم الإمكانيات على النحو المشار إليه من قبل المشغلين في السوق. بناءً على الاجتماعات التي عُقدت مع صاحب الامتياز الحالي لميناء حاويات العقبة، فقد تم التوصل إلى أن هناك رغبة قوية للمشاركة في تطوير الميناء البري المحتمل في عمان (وظيفة البوابة الموسعة)؛
- الميناء البري / المركز اللوجستي بالمنطقة بالمنطقة الملك حسين بن طلال. من وجهة نظر القطاع الخاص، من المتوقع أن يكون واحد أو أكثر من عملاء التدشين في موقع الملك حسين بن طلال معوضين مسبقاً من أجل أن يكونوا مشاركين في تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي؛
- الأسعار المخفضة لتخزين الحاويات تعد أحد الأوجه الهامة في الميناء البري / المركز اللوجستي، حيث تكاليف غرامات التأخير في ميناء العقبة يمكن أن تكون كبيرة (٤٨٪) من الواردات تتجاوز المهلة المسموحة بها ويتم تخزين ما يقرب من ١٥٪ لأكثر من ١٨ يوماً على رصيف الميناء؛
- انخفاض الازدحام في ميناء العقبة ينبغي أن يؤدي إلى انخفاض تكاليف النقل؛
- سوق العمل (خاصة في منطقة عمان) أفضل منه في العقبة والذي يثبت أنه جانباً مهماً في تطوير ميناء بري / مركز لوجستي؛
- كونها أقرب إلى الأسواق النهائية فإن ذلك يحسن من اعتمادية سلسلة النقل ويسمح بتحسين إدارة المخزون؛
- كفاءة التقنيات والتخلص الجمركي، إضافة إلى بدل الحضور لفحوصات الحمولة في المسافة القريبة، هي متطلبات رئيسية لشركات الخدمات اللوجستية النشطة في منطقة عمان؛
- يوجد تفضيل للقيام بالأعمال بحيث تكون قريبة من أو داخل منطقة عمان الكبرى؛
- تحسين الخدمات اللوجستية للحاويات الفارغة أو المحملة من أجل خطوط الشحن (مثل المرتجعات الفارغة).

أهم القضايا الرئيسية التي تواجه شركات الخدمات اللوجستية في الأردن حاليا هي:
• مدى توفر نظام السكك الحديدية؛

- تحسين لوائح النقل (على سبيل المثال، النظام السوري يحظر نقل الحاويات العابرة)؛
- تحسين إجراءات عبور الحدود؛
- تسهيل إجراءات التخلص الجمركي الفعال في موقع الموانئ البرية؛
- تحسين لوائح النقل بالشاحنات؛
- تنسيق قوي بواسطة وداخل الجهات المعنية العامة في الأردن.

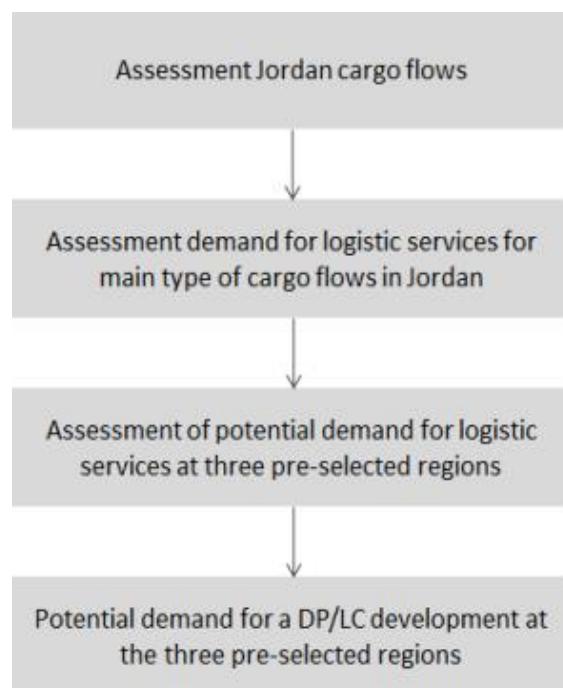
صفحة فارغة تركت عمدًا

٣- تحليل تدفقات البضائع في الأردن والطلب على الخدمات اللوجستية.

١-٣ مقدمة

الهدف من هذا الفصل تقديم نظرة ثاقبة للطلب المحتمل على الخدمات اللوجستية من أجل تطوير موانئ بحرية / مراكز لوجستية في المناطق الثلاثة المختارة مسبقاً كجزء من هذه الدراسة: منطقة عمان، منطقة الملك حسين بن طلال بالمفرق ومنطقة ميناء العقبة. ولتحديد الطلب المحتمل لتطوير ميناء بري / مركز لوجستي، يتم تنفيذ الخطوات الآتية في هذا الفصل:

شكل ١-٣ النهج التدريجي لتقييم الطلب على تطوير الميناء بري / المركز اللوجستي



النهج التدريجي

- ١- تقييم النمط الرئيسي لتدفقات البضائع في الأردن؛
- ٢- تقييم الطلب المحتمل على الخدمات اللوجستية لكل الأنماط الرئيسية لتدفقات البضائع في الأردن؛
- ٣- تقييم الطلب على الخدمات اللوجستية المحددة لكل منطقة من المناطق الثلاث المختارة مسبقاً؛
- ٤- تقييم احتمالية الطلب على الخدمات اللوجستية من تطوير ميناء بري / مركز لوجستي لكل منطقة من المناطق الثلاث المختارة مسبقاً؛

نتائج هذا التقييم توفر مدخلاً رئسياً للفصل ٤ ، والذي يعرض نتائج التقييم وترتيب المواقع الثلاثة التي تم اختيارها مسبقاً للتنمية الميناء البري/ المركز اللوجستي في الأردن.

٢-٣ تقييم التدفقات الحالية للبضائع في الأردن

هذا القسم يركز على تقييم التدفقات الحالية للبضائع داخل الأردن^٣. الممران الرئيسيان للنقل في الأردن تم تقييمهما بمزيد من التفصيل:

- الممر الجنوبي: النقل عبر ميناء العقبة (الأصل بشكل أساسى الشرق الأقصى)؛
- الممر الشمالي: النقل عبر الموانئ السورية واللبنانية (الأصل أوروبا)، والتجارة البرية.

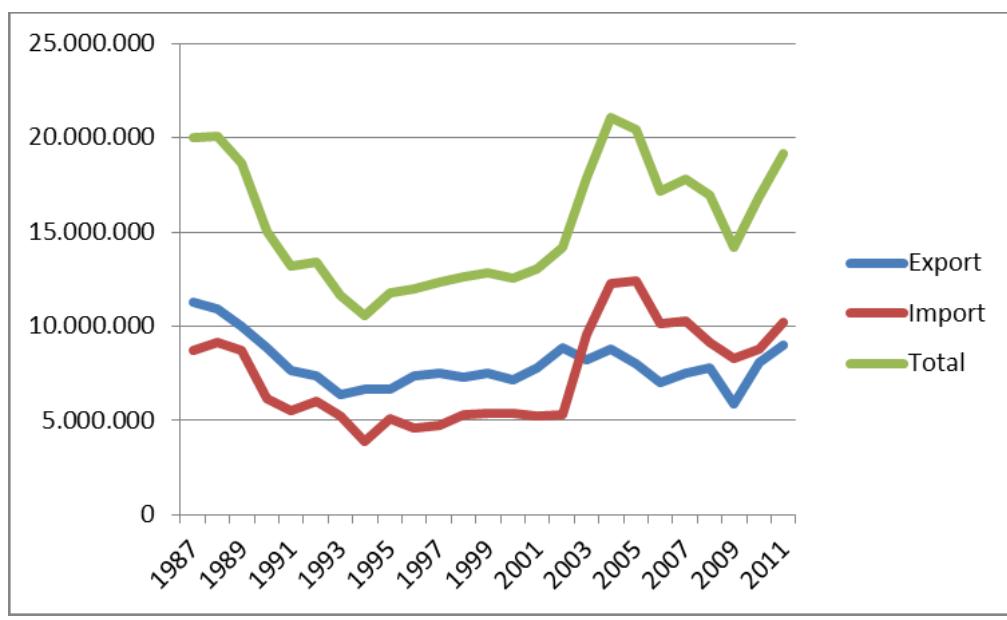
١-٢-٣ تحليل تدفق البضائع الممر الجنوبي

بالنسبة للممر الجنوبي، أولاً الأحجام الإنتاجية الإجمالية يتم عرضها لميناء العقبة، متبوعة بوصف للأحجام التاريخية للحاويات المناولة في الميناء (المحلية والعبور).

إجمالي إنتاجية الشحن لميناء العقبة

المنفذ البحري الرئيسي والوحيد للواردات وال الصادرات الأردنية في الأردن هو ميناء العقبة. يوضح الشكل التالي تطور الاستيراد والتصدير عن طريق ميناء العقبة مع مرور الزمن.

شكل ٢-٣ حركة ميناء العقبة ١٩٨٧-٢٠١١ (بالطن)



المصدر: وزارة النقل

في التسعينيات، انخفضت الإنتاجية الإجمالية لميناء العقبة من ٢٠ مليون طن إلى أقل من ١٥ مليون طن، لكنه تعافى في بداية سنوات ٢٠٠٠ (باستثناء الحاويات). الأزمات المالية والاقتصادية العالمية كان لها تأثير مباشر على الإنتاجية لميناء العقبة، ولكن منذ عام ٢٠٠٩ استعاد الميناء مرة أخرى نحو ٢٠ مليون طن.

الجدول التالي يبين تقسيم الواردات وال الصادرات لكل نوع من السلع الأساسية:

^٣ يتم تقديم لمحه عامة عن الوضع الاقتصادي في الأردن في الملحق ت.

جدول ١-٣ الاستيراد والتصدير عبر ميناء العقبة ٢٠١١-٢٠٠٦ (بالطن)

٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	
١٠٢٠٨٤٢٧	٨٧٩٥٥٧٠	٨٣٠٢٣٩٦	٩١٦٥٠٧٧	١٠٢٩٧٤٢٢	١٠١٤٤٤٦٣	إجمالي الاستيراد
٥٨٩٥٧٢٠	٤٩٠٩٧٠١	٤٦٧٣٣٦٥	٥٠٧٨٦٧٤	٥٩٣٨٣٩٥	٥٨٢٢٢٩٤	الصب السائل
٤٠٣٣٩	٢٩٧٤٤	٨٨٦٠٠	١٥٠٥٢٤	٧٨٨٠٩	٢٤٢٦٥١	- الزيوت النباتية
٢٨٦٣٦	٢٧٥٢٤	٢٦٤٢٨	٢٣٥١٠	١٥٢٥٤	٦٣٥٢٤	- الزيوت المعدنية
١٩٧٢٥٤	٢٠٠٣٣٤	١٩٧٠٣٨	٢٠٦٢٧٩	٢٢٧٠٧١	٢٣٩٩٣٩	- الأمونيا
٢٨٤٣٦٩	٢٢٠٦٤٤	٢٣٥٨٢٥	١٩١٣١٠	٢٣٣٢٩٥	١٧٣٧٨١	- غاز
٥٣٤٥١٢٢	٤٤٣١٤٥٥	٤١٢٥٤٧٤	٤٥٠٧٠٥١	٥٣٨٣٩٦٦	٥١٠٢٣٩٩	- النفط الخام ومنتجاته
١٩١٤٦٧٦	١٥٧٣٥٧٢	١٥١٨٥٤٧	١٩٥٨٣٩٣	٢٠٢٢٠٠٧	١٨٧١٣٩٠	إجمالي الحبوب
.	١٠٥	١٧٠	٤٩٨٨٠	١٠٦١	٥١٤٨	- دقيق
.	.	١١٨٦٣	٢١٧٥٦	٥٨٦٦٥	١٢٢٣٧٤	- الأرز
١٨٤٠٤٧٦	١٥٢٢١٦٩	١٤٦٩٧٩٩	١٧٨٥٦٠٨	١٨٣٤٧١٦	١٦٠٦٨١١	- الحبوب
٧٤٢٠٠	٥١٢٩٨	٣٦٧١٥	١٠١١٤٩	١٢٧٥٦٥	١٣٧٠٥٧	- البضائع الأخرى مكيسة
١٠٨١٨٠	٩٤٠٥٢	٩٢١٣٠	١٠٣١١٦	١٦٢٩٣٤	١٤٨٦٦٦	الحديد والصلب
١٣٢١٧٠	١٧٤٨٩١	١١٠٥٤٢	١٨٥٧٩٢	٢٥٦٦٥١	٢٥٤٦٣٦	الخشب
٩٠٣٢	٢٦٦١٦	٢٠٧٩٥	٥٦٦٩٠	٢٤١٨	٣٨٢٨	مواد البناء
٧٨٦٧٠٧	٧٥١١٨١	٧٢٨٣٤٩	٧٢٣٣٥٣	٦٣٠٧٧٠	٤٩٨٢٨٧	السيارات
٥٠٨٥٣٠	٦٢٨٦١٨	٤٨٦٣٥٧	٣٣٨٢٧١	٤١٥٥٨٨	٦٦٩١٧٨	الكريت
٤٠٤٥١	٣٦٩٤٣	٤٩٤٤٣	٥٦٧٠٢	٤٠٨١٩	٢١٤٠٣٨	اللحوم المجمدة
٤٠١٥٧	٢١١٥٠	٢٥٨٨١	٧٩٦٢	٨٩٧١٣	١٥٩٤٠٧	السكر
٧٧٢٨٠٤	٥٧٨٨٤٦	٥٩٦٩٨٧	٦٥٦١٢٤	٧٣٨١٢٧	٥٠٢٧٣٩	البضائع العامة الأخرى
٨٩٧٥١٦٩	٨٠٥٥٦٨٨	٥٨٩٨٩٤٣	٧٧٨٧١٨٤	٧٤٩٥٠٢٨	٧٠٢٠٣٩١	إجمالي الصادرات
٨٠٣٣٨٨٨	٧١٠٢٩٩٦	٥٥٠٤٠١	٦٧٥٧٨٥٦	٦٤١٩١٦٤	٦٠٧٧٦٢٤	الصب الجاف
٩٠٠٤٤٧	١٠٧٤١١٣	٩٧١٧١٣	٩٦٨٦٣٧	١٠٥٥٢٥٠	١١٥٧٨٢٢	- الأسمنت
١٧٢٥٥٧٣	١٧٢١٢٣٠	٨٢٥٥٥١	١٥٦٥٣٢٩	١٥٧٣٥٦٠	١٣٧٢٤١٥	- البوتاس
٥٤٠٢٩١٠	٤٢٩٦٨٤٥	٣٢٤٨٠٧٥	٣٩٧٥٨٤٠	٣٦٠٤٣٢٩	٣٢٥٤٣٥٠	- البوتاس
٤٩٥٨	١٠٨٠٨	٥٠٦٢	٢٤٨٠٥٠	١٨٦٠٢٥	٢٩٣٠٨٢	- الصب الجاف الأخرى
٩٤١٢٨١	٩٥٢٦٩٢	٨٤٨٥٤٢	١٠٢٩٣٢٨	١٠٧٥٨٦٤	٩٤٢٧٦٧	البضائع العامة
٣٥١٨٠	.	.	٩٨	.	١١٨	- الشحن العابر
٦٢٧٣٣	١٣٠٥٦٢	٥٨٢٣٧	٦٦١١٤	١١١٩٨	١٢٤٥٩	- إعادة التصدير
١٤٦٨٨٢	١٧٥١٨٤	١٤٧٢١٤	١١٠٧٤٣	١٣٠٥٩٢	١٤٧٦١٥	- العابر
٦٩٦٤٨٦	٦٤٦٩٤٦	٦٤٣٠٩١	٨٥٢٣٧٣	٩٣٤٠٧٤	٧٨٢٥٧٥	- البضائع العامة

المصدر: وزارة النقل

قام ميناء العقبة بمناولة ١٩.٢ مليون طن من البضائع في عام ٢٠١١، منها ١٠.٢ مليون طن من الاستيراد و ٩.٠ مليون طن للتصدير. تذهب الغالبية العظمى من حركة المرور المستوردة عبر العقبة إلى منطقة عمان أو إلى مصفاة الزرقا (تقع شمال عمان). سلع التصدير الرئيسية هي الفوسفات والبوتاس.

الصب السائل

استيراد النفط الخام إلى مصافي الزرقاء يمثل أكبر تدفقات البضائع. في حين أن حصة كبيرة من واردات النفط نقلت في وقت سابق عن طريق الشاحنات من العراق إلى معامل التكرير في الزرقاء، يتم الآن استيراد النفط الخام إلى حد كبير من المنطقة الشرقية في المملكة العربية السعودية عبر ميناء العقبة.

الحبوب

واردات الحبوب (الحبوب) هي ثاني أكبر سلعة الاستيراد في الأردن، يتم استخدام الحبوب للاستهلاك البشري في حين يستخدم الشعير والذرة وفول الصويا لتغذية الحيوانات. جميع الحبوب المستوردة تنقل إلى واحد من إثنين من مجمعات الصوامع الرئيسية في الأردن: ما معدله ٧٠٪ من إجمالي القمح يمر من خلال مرفق الجوية، الذي يقع بالقرب من عمان، والباقي ٣٠٪ يمر عبر إربد، والتي هي في شمال الأردن بالقرب من الحدود مع سوريا.

إجمالي إنتاجية حاويات ميناء العقبة

الجدول التالي يبيّن تقسيم استيراد وتصدير الحاويات خلال السنوات الخمس الماضية.

جدول ٢-٣ إنتاجية الحاويات في ميناء حاويات العقبة (٢٠٠٧ - ٢٠١١)

السنة	الاستيراد	الاستيراد								التعديل السنوي
		كامل حاوية قياسية (TEU)	فارغ حاوية قياسية (TEU)	عبور حاوية قياسية (TEU)	الإجمالي حاوية قياسية (TEU)	كامل حاوية قياسية (TEU)	فارغ حاوية قياسية (TEU)	عبور حاوية قياسية (TEU)	الإجمالي حاوية قياسية (TEU)	
٢٠٠٧	٢١١,٤٤٧	١٠,١٦	١٢	٢٠٢,٤٨٧	٤١٤,٦٦٢	-	-	-	-	-
٢٠٠٨	٢٩٥,٤١٩	٥٠٧	٢٥٠٩	٢٨٩,٠٩٥	٥٨٧,٥٣٠	٪٤١,٧	٪٤١,٧	٢٠٢,٤٨٧	٤١٤,٦٦٢	٢٠٠٧
٢٠٠٩	٣٣٢,٦٩٨	١,٣١٣	٩٨٩	٢٣٩,٥٢٥	٦٧٤,٥٢٥	٪١٤,٨	٪١٤,٨	٢٠٢,٤٨٧	٤١٤,٦٦٢	٢٠٠٨
٢٠١٠	٣٠٠,٦٥٤	١,٢٦٧	٤٧٩	٣٠٣,٢٥٩	٦٠٥,٦٥٩	٪١٠,٢-	٪١٠,٢-	٢٠٢,٤٨٧	٤١٤,٦٦٢	٢٠٠٩
٢٠١١	٣٥٨,٠٩٢	٩٥٨	٢٨	٣٤٦,٥٧٠	٧٠٥,٦٤٨	٪١٦,٥	٪١٦,٥	٢٠٢,٤٨٧	٤١٤,٦٦٢	٢٠٠٧

المصدر: وزارة النقل

في عام ٢٠١١ قام ميناء حاويات العقبة بمناولة أكثر من ٧٠٠,٠٠٠ حاوية قياسية، أي بزيادة قدرها حوالي ٧٥٪ مقارنة مع ٢٠٠٧. فقط في عام ٢٠١٠ شهدت ميناء الحاويات انخفاضاً في إجمالي إنتاجية الحاويات بنسبة ١٠٪، وعلى الأرجح نجم ذلك عن الاضطرابات السياسية والاقتصادية في منطقة الشرق الأوسط.

بضائع العبور (الترانزيت) عبر ميناء العقبة

ميناء العقبةيلعب دوراً ثانوياً في عبور البضائع العامة (بدون الحاويات) إلى البلدان المجاورة. في عام ٢٠١١، تمت مناولة ٦٣٠ ألف طن من البضائع في ميناء العقبة من أجل العبور إلى الدول المجاورة. من هذا المجموع، كان مقدراً ٢٥٪ للسعودية و٢٢٪ للعراق. جميع البضائع العابرة تنقل بواسطة الشاحنات إلى الدول المجاورة.

جدول ٣-٣ عبور البضائع العامة عبر ميناء العقبة إلى الدول المجاورة

الوجهة	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥
العراق	٨١٦,٦٦٧	٨١٦,٦٦٧	٨٥٨,٨٨٠	١٤١,٣٣٠	١١١,٩٩٣	٧٠,٠٢١	١١٣,٦٠٣	١٤٤,٥٣٦	٤٦٠,٥١٩
سوريا	٦,٦١٨	٦,٦١٨	٥,٨٦٤	٢٩,٦٢٥	٥٣,١٢٧	٧٠,٥٣٠	٤٧,٢١٨	٥٩,٩٦٤	٣٢,٨٥٢
المملكة العربية السعودية	٥٤,٢٠٢	٧٤,١٢٥	١٥٥,٢٨٤	١٤٧,٣٥٦	١٣٨,٧٠١	١٣٨,٧٠١	١٣٣,٣٦٦	١٠٧,٦٦٨	١٣٧,٨٠٩
لبنان	٦,٢٢٥	٤,٥١٢	٢,٦١٠	٢,١٣١	٢,٣٥٧	٣,٧٣٦	١,٧٤٥	٣,٣٩٥	٥,٢٥٢
الكويت	١١,٢٦٦	١٠,١٧١	١٨,٢٢٨	١٢,٧٧٣	١٩,٧٥٦	١٩,٦٠٧	٢٦,٦٦١	١٩,٨٧٠	١٨,٥٣٨
اليمن	٣٦	٠	٣٤٥	٢٧٣	٠	٣٥٠	٨	٨	٨٤
الإمارات العربية المتحدة	١٤,٧٥١	١٥,٩٢٢	٦,٥٧٦	٤,٤٧٨	٤,٦٩٩	٦,٧٧١	٨,٠٩٦	١٨,٤٨٠	٢٠,٦٣٤
الإمارات العربية المتحدة	٨٨٨	٢,٠٣٧	٠	٠	٤٠	٠	٠	٠	٧٧
إسرائيل	٨,٣٦٧	٤,٩٨٧	٢٧٥,١٥١	٢٦٦,٢٢٤	١٣٧,٢٥٦	١٢,٧٣١	١١,٩٦٥	١١,٨٨٣	١٠,١١٢
أخرى	٩١٩,٠٢٠	٩٧٦,٤٩٨	٦٢٩,٠١٠	٥٩٩,٢١٣	٤٤٤,٠٧٩	٣٤١,٧٢٠	٣٨٦,٦٨٣	٦٥٤,٦٩٣	٨١٨,٣٧٠

المصدر: وزارة النقل

ميناء العقبة يقوم بمناولة كمية كبيرة من الحاويات المتوجهة إلى العراق، والتي هي في الوقت الحاضر يتم شحنها كلها من العقبة بواسطة الشاحنات إلى العراق. بعض من هذه الحاويات المتوجهة إلى العراق تكون في حالة عبور إلى العراق بينما البعض الآخر يكون معاد تصديرها إلى العراق بعد تجريدتها في أحد النقاط في الأردن.

جدول ٤-٣ عبور حاويات العراق (الترانزيت) عبر ميناء العقبة (٢٠١١ - ٢٠٠٨)

السنة	الاستيراد الحاويات القياسية الكاملة (TEU)	حصة التجارة العراقية من حاويات الاستيراد الفيزيائية الكاملة
٢٠٠٨	٤٨,١٠١	%٢٢,٨
٢٠٠٩	٨٠,٩٧٤	%٢٧,٤
٢٠١٠	٥٣,٨٢٧	%١٦,٢
٢٠١١	٨٩,٣٦٧	%٢٩,٧

المصدر: وزارة النقل

تأثير حجم بضائع الممر الجنوبي على الطلب اللوجستي

كما تم وصفه في أقسام ٣-٣، ٥-٣ من هذا الفصل، فإن تأثير كميات البضائع المنقولة عبر الممر الجنوبي (مثل الاستيراد عبر العقبة) على الطلب المحتمل على الأنشطة اللوجستية في المواقع الثلاثة المختارة مسبقاً للتنمية الموانئ البرية / المراكز اللوجستية تم تقييمه بأنه مرتفع. هذا يتعلق بشكل رئيسي باستيراد حركة مرور الحاويات عبر ميناء حاويات العقبة. البضائع العامة المستوردة عبر ميناء العقبة تنقل مباشرة بشكل رئيسي إلى المرافق الموجودة (مثل النفط الخام إلى الزرقاء والحبوب إلى مجمعات الصوامع الحالية في الأردن) والتي لا يستلزم من أجلها خدمات لوجستية إضافية في كل من المناطق الثلاثة المختارة مسبقاً.

السلع الصناعية المستوردة عبر ميناء العقبة من المتوقع أن يتم نقلها مباشرة إلى مختلف المناطق الصناعية و / أو موقع المشروعات في الأردن؛ فلا توجد أسباب محددة لإعادة توجيه التدفقات القائمة للبضائع المرتبطة بالصناعة إلى واحد من المواقع الثلاثة المختارة مسبقاً في الأردن. الطلب المحتمل المتعلق بنقل البضائع

العابرة (الترانزيت) عبر الممر الجنوبي محدود؛ فمنذ أن تم تنفيذ نقل جميع البضائع بواسطة النقل البري؛ لم يعد ممكناً تحقيق وفورات في تكاليف النقل وهو ما يكون مطلوباً من أجل إنشاء مركز توزيع إقليمي للدول المحيطة (مثل سوريا والعراق). بشكل نموذجي فإن نقطة العبور (الترانزيت) تم إنشاؤها بالقرب من المعبر الحدودي منذ أن ظهرت حاجة البضائع إلى التوقف من أجل الإجراءات الجمركية والتفتيش.

٢-٢-٣ تحليل تدفق بضائع الممر الشمالي

هذا القسم يقدّر لمحنة عامة عن تدفقات البضائع من الممر الشمالي. الممر الشمالي يتعلق بشكل أساسي بالواردات من السلع عبر الحدود السورية التي تكون متوجهة للسوق الأردنية أو تكون عابرة (ترانزيت) إلى العراق والمملكة العربية السعودية، وكذلك الواردات من العراق والمملكة العربية السعودية. يتم نقل كافة الكميات المستوردة من سوريا باعتبارها بضائع بدون حاويات، وذلك بسبب اللوائح الحالية التي تحظر استيراد حاويات كاملة من وإلى سوريا. وهذا يعني أن جميع الحاويات يتم تجريدتها إما في الموانئ البحرية السورية، أو على المعبر الحدودي.

التجارة البرية

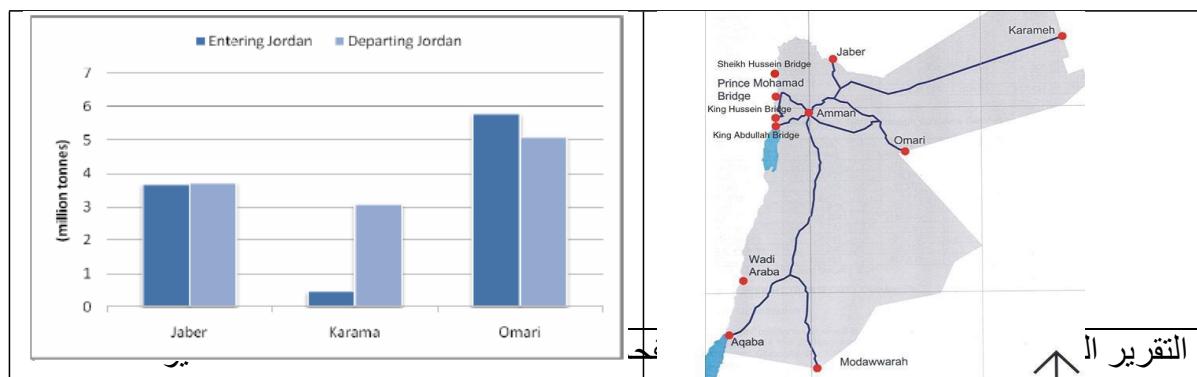
الشكل التالي يعرض إجمالي عدد الحركات الشاحنات لكل من المعابر الحدودية البرية في الأردن (المصدر: مشروع تطوير شبكة السكك الحديدية الأردنية ٢٠١٠):

Year	Direction	Jaber (Syria)	Jordan Valley (Israel)	Karama (Iraq)	Omari (Saudi Arabia)	Mudawara (Saudi Arabia)
2009*	Entering Jordan	151	19	192	227	13
	Departing Jordan	151	17	180	218	20
2008	Entering Jordan	145	13	68**	167	14
	Departing Jordan	137	13	117	188	17
2007	Entering Jordan	164	26	106	157	23
	Departing Jordan	127	26	102	160	24
2006	Entering Jordan	156	28	100	156	17
	Departing Jordan	135	27	108	127	21
2005	Entering Jordan	149	23	143	178	24
	Departing Jordan	138	20	154	114	24

المصدر: مشروع تطوير شبكة السكك الحديدية الأردنية ٢٠١٠

على أساس افتراض نسبة ومتوسط حمولات الشاحنات الكاملة / الفارغة، فإن تقديرًا بشأن كميات البضائع المتوقع عبورها الحدود البرية الرئيسية في الأردن قم تم وضعه، وتصوره ووصفه بوضوح أدناه:

شكل ٣-٣ نقل البضائع برا عبر المعابر الحدودية



المصدر: مشروع تطوير شبكة السكك الحديدية الأردنية

معظم حركة المرور الداخلية عبر سوريا (على سبيل المثال جابر) هي البضائع العامة، والتي تتتألف أساساً من الصلب والأغذية الحيوانية. بالإضافة إلى ذلك، فمن المرجح وجود المزيد من كميات البضائع المنقولة عبر سوريا، كما يتم نقل معظم واردات الأردن من خلال طرطوس إلى المنطقة الاردنية السورية الحرة بواسطة الشاحنات السورية (انظر أيضاً أدناه)، ويتم نقلها وتفریغها إلى الشاحنات الأردنية، ومن ثم يتم نقلها بواسطة الشاحنات الأردنية إلى وجهتها النهائية في الأردن أو دول العبور (الترانزيت). هذا المسار لا يتم إثباته في بيانات عبور الشاحنة عند عبور الحدود في جابر.

ويرد موجز أدناه:

الواردات عبر جابر (سوريا): ٣.٧ مليون طن

- يشمل بعض الاستيراد عبر طرطوس، الذي يتكون بشكل أساسي من منتجات الحديد والصلب
- حركة العبور (الترانزيت) من سوريا وما وراءها والمتوجهة إلى دول الخليج
- الواردات الأردنية من سوريا

ال الصادرات عبر جابر (سوريا): ٣.٧ مليون طن

- الصادرات الأردنية إلى سوريا
- حركة العبور (الترانزيت) من دول الخليج المتوجهة إلى سوريا وما وراءها

الاستيراد عن طريق كرامة (العراق): ٢.٠ مليون طن

- الواردات الأردنية من النفط الخام من العراق

ال الصادرات عن طريق كرامة (العراق): ٣ مليون طن

- الصادرات الأردنية (مثل الأسمدة) إلى العراق
- حركة مرور العبور (الترانزيت) عبر العقبة وجهة العراق
- حركة مرور العبور (الترانزيت) (الخليج) وجهة العراق

الاستيراد عبر العمرى (المملكة العربية السعودية): ٨.٥ مليون طن

- حركة العبور (الترانزيت) من دول الخليج المتوجهة إلى سوريا وما وراءها
- حركة العبور (الترانزيت) من دول الخليج (سيارات) المتوجهة إلى العراق
- الواردات الأردنية من دول الخليج

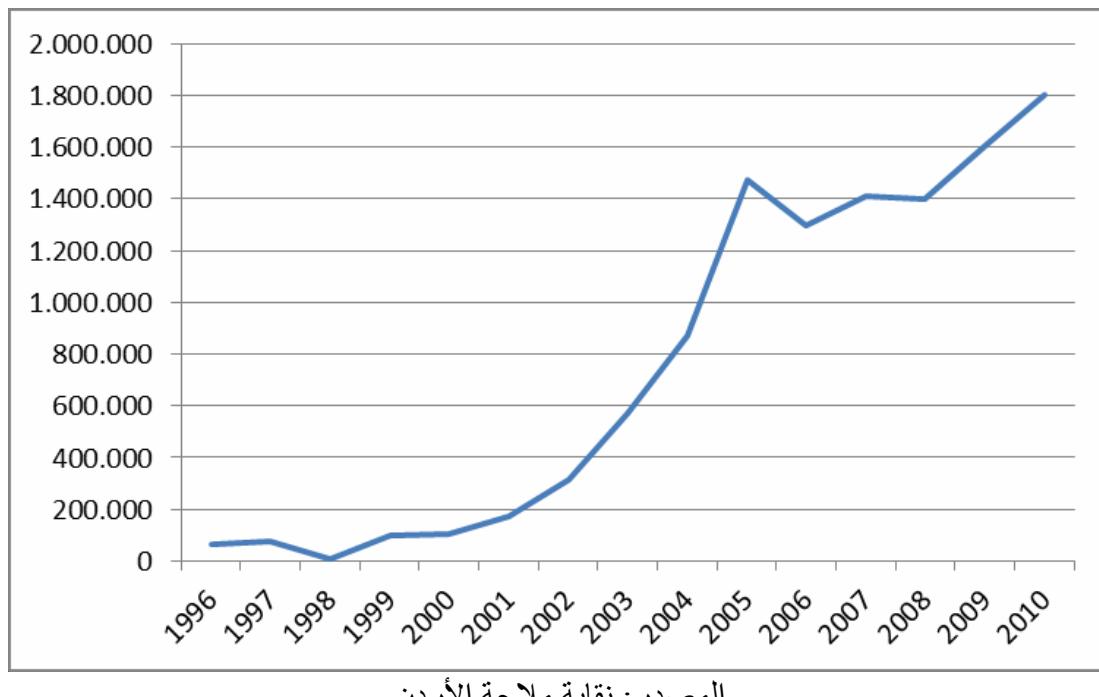
ال الصادرات عبر العمرى (العراق): ٥ مليون طن

- حركة العبور (الترانزيت) من سوريا وما وراءها والمتوجهة إلى دول الخليج
- الصادرات الأردنية (الخضروات والفواكه) إلى الخليج

الاستيراد عبر الموانئ السورية

اعتباراً من عام ٢٠٠٠، فإن كمية متزايدة من الواردات الأردنية قد تم توجيهها عبر الموانئ السورية (طرطوس واللاذقية بشكل رئيسي)، كما يظهر في الشكل التالي. السلع الرئيسية المستوردة عبر سوريا هي الصلب، ومنتجات الغابات والبضائع العامة الأخرى (السكر والأرز) التي تنشأ بشكل رئيسي من أوروبا.

شكل ٣-٤ تقدیر الواردات الأردنية عبر سوريا ١٩٩٦-٢٠١٠ (بالطن)



المصدر: نقابة ملاحة الأردن

فمن المهم أن نلاحظ أن حركة مرور الاستيراد إلى الأردن عبر سوريا قد زادت بشكل كبير خلال السنوات القليلة الماضية على الرغم من الحاجة لتفريغ الحاويات على الحدود. ويمكن أن يعزى السبب في الزيادة من الصفر تقربياً إلى ما يقرب من ٢ مليون طن من الواردات الأردنية عبر سوريا إلى عدة عوامل. في المقام الأول، في عام ٢٠٠٠ تم تأسيس منطقة حرة على الحدود الأردنية السورية، مما جعل الأمر أكثر إثارة لاهتمام شركات الشحن السورية لإرسال بضائعهم إلى الأردن. ثانياً انضمماً الأردن إلى منظمة التجارة العالمية في حين لم تفعل سوريا، بما يعني أن على الأردن أن تلتزم باتفاقيات الأسعار الخاصة بمنظمة التجارة العالمية WTO. ثالثاً، وهو أن قطاع النقل السوري أقل تنظيماً بصورة كبيرة عن نظيره الأردني (الشاحنات السورية يمكن تحديدها بضعف كمية البضائع، والسفن دون المستوى المطلوب يمكنها اللجوء إلى الموانئ السورية).

المنطقة الحرة السورية الأردنية

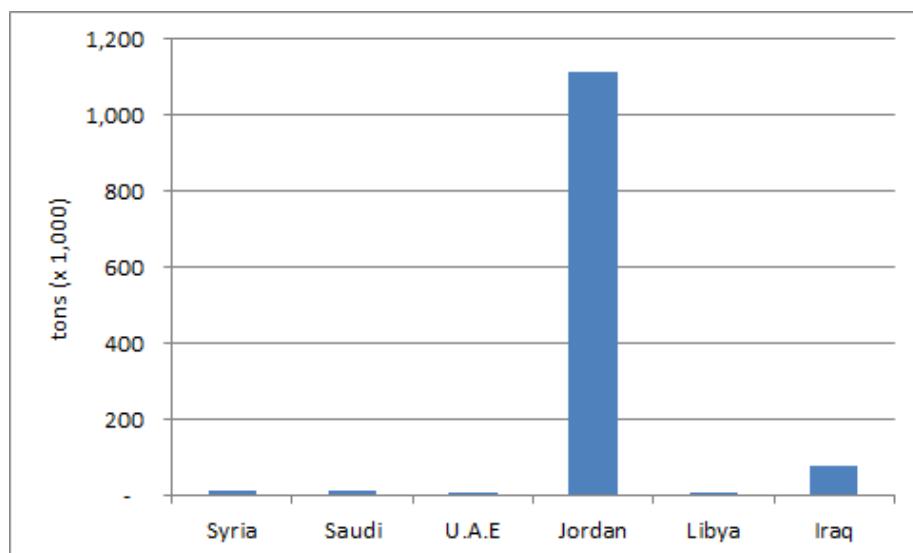
جانب كبير من الكميات المستوردة من سوريا إلى الأردن يتم مناؤلته من قبل المنطقة الحرة السورية الأردنية (SYFZ). في ٢٠١٢، بلغ حجم الاستيراد عن طريق المنطقة الحرة السورية الأردنية حوالي ١.٢ مليون طن من البضائع (الداخلة والخارجية). النظرة المتعمقة إلى الوجهات الأساسية وتكون هذه البضائع المستوردة،

لهي أمر هام عند تقييم الطلب المحتمل ذو الصلة على الخدمات اللوجستية التي يمكن تقديمها في المناطق الثلاث المختارة مسبقاً في الأردن. على هذا النحو، فإن تحليل الكميات المستوردة عن طريق المنطقة الحرة السورية الأردنية SYFZ كما يلي أدناه.

الأردن في مقابل سوق المرور العابر (الترانزيت)

من بين إجمالي الكميات المستوردة عن طريق المنطقة الحرة السورية الأردنية SYFZ، يتم توجيه حوالي ٩٠% إلى السوق الأردنية، فقط جزء صغير يتعلق ببضائع المرور العابر (الترانزيت) إلى دول أخرى (العراق). ومع ذلك، فينبغي أن يؤخذ ذلك بحرص، حيث يمكن "عنونة" الحمولة الواردة إلى وجهة الأردن، في حين يتم نقلها مرة أخرى عملياً (إعادة تصديرها) إلى الدول المحيطة. النظرة العامة على الوجهات الرئيسية موضحة في الشكل أدناه:

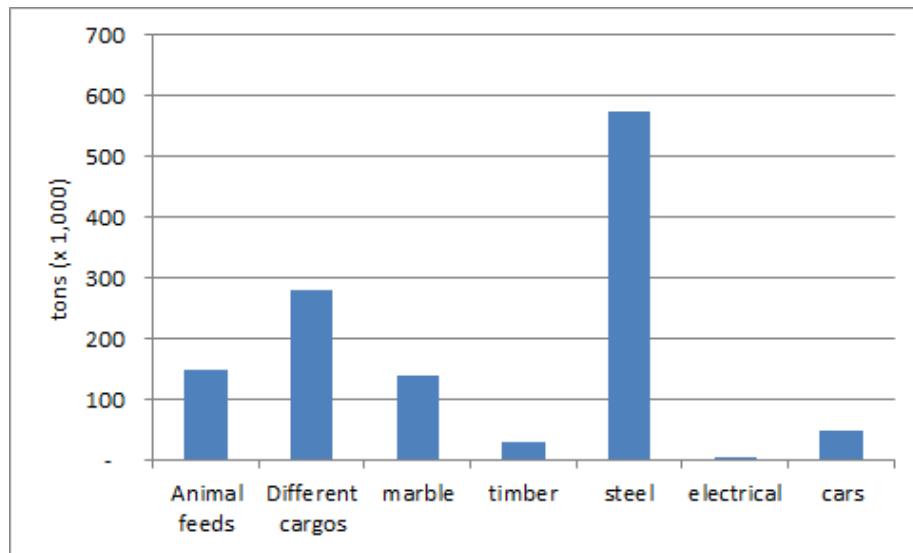
شكل ٣-٥ الوجهات الرئيسية من المنطقة الحرة السورية الأردنية SJFZ



نوع السلع

ثاني أهم العناصر عند تقييم التأثيرات المحتملة للممر الشمالي على مسارات البضائع على الطلب اللوجستي، هو ما يتعلق بنوع السلع. هذا التحليل موضح بالشكل أدناه، بالنسبة للبضائع التي يتم التعامل معها بالمنطقة الحرة السورية الأردنية:

شكل ٦-٣ الأنواع الرئيسية من السلع في المنطقة الحرة السورية الأردنية SJFZ



كما هو موضح بالشكل أعلاه، فإن جزءاً كبيراً يتعلّق باستيراد الصلب. يتم توجيه هذا بالأساس إلى الشركات الصناعية التي تقع في مختلف المناطق الصناعية في الجزء الشمالي من الأردن (مثل إربد والزرقاء).

من الملاحظ أن معظم البضائع التي يتم استيرادها عن طريق الممر الشمالي تتعلّق بالبضائع الصناعية، والذي يبدو منطقياً، حيث أن هذا النوع من البضائع يتم نقله غالباً بصورة أقل في حاويات. السلع الاستهلاكية (انظر أيضاً القسم التالي) يتم نقلها في الغالب في حاويات. وحيث أن ذلك محظوظ في الوقت الحالي، فإن نقل السلع الاستهلاكية أقل جذباً للنقل عبر الممر الشمالي.

تأثير حجم بضائع الممر الشمالي على الطلب اللوجستي

كما تم وصفه في أقسام ٣-٣، ٥-٣ من هذا الفصل، فإن تأثير كميات البضائع المنقولة عبر الممر الشمالي (مثل الاستيراد عبر سوريا) على الطلب المحتمل على الأنشطة اللوجستية في المواقع الثلاثة المختارة مسبقاً للتنمية الموانئ البرية / المراكز اللوجستية تم تقييمه بأنه معتدل. وحيث أن جميع البضائع يتم نقلها في شاحنات (أصغر) بدلاً من الحاويات، فالحاجة إلى خدمات التخزين والتقطيع محدودة؛ فمعظم الشاحنات تتجه مباشرةً إلى وجهاتها النهائية.

ثانياً، تكون متعلقة بالبضائع الصناعية (مثل الصلب) والتي يتم نقلها مباشرةً إلى مختلف المناطق الصناعية وأو مواقع المشروعات في الأردن؛ فلا توجد أسباب محددة لإعادة توجيه التدفقات القائمة للبضائع المرتبطة بالصناعة إلى واحد من المواقع الثلاثة المختارة مسبقاً في الأردن. بالنسبة لاستيراد السلع الاستهلاكية عن طريق الممر الشمالي بوجهة الأردن (مثل عمان)، يزعم البعض بأنه بالنسبة لتلك البضائع التي تتطلّب مرافق تخزين، فسوف يتم مناولتها في المرافق اللوجستية القائمة أو التي من المزمع إنشاؤها في شمال مدينة عمان، وذلك لتقليل تكاليف النقل الإجمالية لشركات الشحن الأردنية.

الطلب المحتمل المتعلق بنقل البضائع العابرة (الترانزيت) محدود؛ فمنذ أن تم تنفيذ نقل جميع البضائع بواسطة النقل البري، لم يعد ممكناً تحقيق وفورات في تكاليف النقل وهو ما يكون مطلوباً من أجل إنشاء مركز توزيع إقليمي للدول المحيطة (مثل سوريا والعراق).

٣-٣ الطلب المحتمل على الخدمات اللوجستية في الأردن

استناداً إلى تحليل التدفقات الحالية للبضائع في الأردن (الممر الجنوبي والشمالي)، فإن هناك ثلاثة أنواع رئيسية من تدفقات البضائع التي يمكن تمييزها، وكل منها له طلب مختلف للخدمات اللوجستية التي يمكن تقديمها لمستوردي / مصدر الأردن:

- **السلع الاستهلاكية للسوق الأردني**؛ بشكل أساسى السلع تامة الصنع، والمنتجات عالية القيمة
- **البضائع الصناعية للسوق الأردني**؛ بشكل أساسى المواد الخام، والمنتجات شبه المصنعة
- **البضائع العابرة (الترانزيت)** لدول غير الأردن؛ جميع أنواع السلع.

في المقاطع التالية، سيتم تقييم المزيد من الخصائص الرئيسية لهذه الأنواع الرئيسية لتدفقات البضائع التي وصفت والطلب على الخدمات اللوجستية المحددة المرتبطة بها.

١-٣-٣ السلع الاستهلاكية

السلع الاستهلاكية هي المنتجات التي يتم شراؤها في نهاية المطاف من قبل المستهلك النهائي. كما تسمى السلع النهائية أو المنتجات التامة الصنع لأنها هي النتيجة النهائية لعملية الإنتاج. السلع الاستهلاكية غالباً ما تكون المنتجات ذات القيمة العالية، والتي تشمل على سبيل المثال المواد الغذائية والإلكترونيات (السلع البنية والبيضاء)، والملابس والمنسوجات والمجوهرات والسيارات.

نقل السلع الاستهلاكية

معظم السلع الاستهلاكية تنقل في حاويات (باستثناء السيارات) للسماح لوفورات الحجم، كما أن هناك في كثير من الأحيان العديد من المرسل إليهم في شحنة واحدة. بالإضافة إلى ذلك، يوفر النقل بالحاويات فرص أفضل لضمان سلامة النقل، وهو أمر مهم للسلع ذات القيمة العالية.

في الأردن، يتم استيراد معظم السلع الاستهلاكية في حاويات عبر ميناء العقبة (الممر الجنوبي). ويشمل الممر الشمالي أيضاً بعض الواردات من السلع الاستهلاكية للسوق الأردنية وكذلك بالنسبة للبلدان الأخرى على حد سواء، ولكن بسبب اللوائح الحالية ذلك بهم فقط السلع بدون حاويات التي يتم نقلها في شاحنات. على هذا النحو، تحتاج حاويات الاستيراد لتكون مصنفة على الحدود ومن ثم يتم نقلها في شاحنات صغيرة. بسبب تنفيذ هذا النقل من الحدود السورية بالفعل على دفعات أصغر، وهناك طلب أقل على خدمات التقسيم الإضافية. وبالتالي، فإن الطلب على الخدمات اللوجستية (التخزين) محدود؛ فالشاحنات الأصغر حجماً عادة ما تتحرك مباشرة إلى وجهاتها.

الطلب على الخدمات اللوجستية لتسهيل سلسلة التوريد للسلع الاستهلاكية

الاستعانة بمصادر خارجية في كل أو جزء من الخدمات اللوجستية لمزودي الخدمات اللوجستية من شركات الطرف الثالث المتخصصة (3PL) من أجل السلع الاستهلاكية ذات القيمة العالية أثبتت أنها خياراً جذاباً للمستوردين المشاركين في الأعمال التجارية الاستهلاكية (مثل قطاع التجزئة). هذا التطور متوقع بشكل نموذجي أن يزيد في الأردن في الوقت المناسب. بالإضافة إلى ذلك، بعض شركات البيع بالتجزئة الكبيرة

تشغل مستودعات خاصة بها لضمان التسليم في الوقت المناسب من البضائع إلى المحلات التجارية. بالنسبة للأردن، فمن المتوقع أيضاً مواصلة تطوير هذا في الوقت المناسب.

ويتركز الطلب على الخدمات اللوجستية ذات الصلة لسلسلة توريد السلع الاستهلاكية في المقام الأول على وظيفة التخزين والتوزيع للمستهلكين النهائيين (مثل تجار التجزئة). أيضاً خدمات القيمة المضافة (مثل التعبئة والتغليف والتوصيم) توفر فرصاً جذابة للشركات اللوجستية المشاركة في توزيع السلع الاستهلاكية؛ وتخصيص المنتجات بناءً على طلبات محددة من المستهلكين ستصبح مهمة أكثر وأكثر.

الموقع

موقع مراكز توزيع السلع الاستهلاكية يقع عادةً على مقربة من المناطق الحضرية الكبيرة مثل عواصم المدن من أجل الحد من تكاليف النقل الإجمالية وضمان تسليم البضائع في الوقت المناسب. المنطقة الحضرية الرئيسية في الأردن هي منطقة عمان الكبرى، مع ما يقرب من ٧٠٪ من سكان الأردن يعيشون في هذه المنطقة. ولذلك تطوير المرافق اللوجستية (على سبيل المثال مستودعات التوزيع) من أجل قطاع السلع الاستهلاكية يكون موجوداً على النحو الأمثل في منطقة قريبة من مدينة عمان.

٢-٣-٣ السلع الصناعية

السلع الصناعية والمنتجات التي يتم استخدامها من قبل الشركات الصناعية لإنتاج السلع، التي تباع بعد ذلك إما للمستهلكين النهائيين (المنتجات النهائية) أو لغيرها من الصناعات في سلسلة التوريد (المنتجات شبه المصنعة). الأمثلة هي الشركات المنتجة للأغذية، والمواد الكيميائية، والبناء، وشركات الأدوية، الخ.

نقل السلع الصناعية

السلع الصناعية يمكن نقلها سواءً في حاويات أو في شاحنات أصغر. من حيث المبدأ، يتم نقل استيراد المواد الخام إلى المناطق الصناعية في الغالب في الشاحنات، في حين يتم نقل المنتجات شبه المصنعة والنهاية في حاويات.

في الأردن، يتم نقل بعض الواردات من السلع الصناعية (جزء كبير يتعلق بمنتجات الصلب) على الممر الشمالي (استيراد بواسطة شاحنات من سوريا)، ويتم استيراد الجزء المتبقى عبر ميناء العقبة (بحاويات وبدون حاويات).

الطلب على الخدمات اللوجستية لتسهيل سلسلة التوريد للسلع الصناعية

الاستعانة بمصادر خارجية في كل أو جزء من الخدمات اللوجستية لشركات الطرف الثالث (PL³) يقدم إمكانات أقل للشركات الصناعية، حيث أن البضائع المستوردة (المواد الخام والمنتجات شبه المصنعة) في كثير من الأحيان يتم نقلها مباشرةً إلى المصنع. وهذا أيضاً معمول به بالنسبة لبضائع التصدير، حيث ينظر غالباً إلى أن الشركات تودع الحاويات بشكل مباشر في أماكن خاصة بها. وخاصةً بالنسبة للأردن حيث يتم تنفيذ معظم النقل بواسطة الشاحنات، ولذلك هناك حاجة أقل لتجمیع الحاويات (على سبيل المثال كما هو الحال في النقل بالسكك الحديدية).

بالنسبة للتطورات الصناعية واسعة النطاق، فإن فوائد الطرف الثالث (الجهات الخارجية) أو مرافق التخزين المخصصة تزداد بزيادة فوائد وفورات الحجم. بالإضافة إلى ذلك، تتطلب مختلف قطاعات الصناعة مرافق

التخزين المتخصصة (مثل المستودعات ذات التحكم في درجات الحرارة، البضائع الخطرة، الخ) والتي في كثير من الأحيان يتم الاستعانة فيها بالشركات اللوجستية المتخصصة. باختصار، الطلب على الخدمات اللوجستية لتسهيل سلسلة التوريد للسلع الصناعية لديه الإمكانية، على الرغم من أنه من المرجح أن يكون على نطاق أصغر في الطلب على تخزين مقارنة السلع الاستهلاكية.

الموقع

الموقع الأمثل لتطوير المراقب اللوجستية (المستودعات) لتسهيل إمداد السلع الصناعية يكون بالقرب أو داخل مختلف المناطق الصناعية و / أو موقع المشروعات في الأردن.

٣-٣-٢ السلع العابرة (الترانزيت)

البضائع العابرة هي البضائع المستوردة عبر الأردن ويتم نقلها لاحقاً إلى بلد خارج المنطقة (مثل العراق والمملكة العربية السعودية). ويمكن أن تشمل كلًا من السلع الاستهلاكية والسلع الصناعية.

نقل السلع العابرة (الترانزيت)

البضائع العابرة يمكن نقلها على حد سواء بحاويات وبدون حاويات. يتكون الممر الشمالي بشكل أساسى من البضائع العابرة إلى وجهة العراق، والممر الجنوبي يشمل البضائع العابرة إلى وجهة العراق والمملكة العربية السعودية.

الطلب على الخدمات اللوجستية لتسهيل سلسلة التوريد للسلع العابرة

إنشاء مركز توزيع إقليمي في الأردن للبضائع المتجهة إلى البلدان المجاورة (مثل سوريا والعراق) يرتبط بشكل أساسى بفرص تحقيق وفورات الحجم. وتركز الخدمات اللوجستية ذات الصلة في هذا الصدد على خدمات التبادل المتعدد الوسائل من نقل المسافات الطويلة إلى نقل المسافات القصيرة (مثل البحر إلى السكك الحديدية / شاحنة أو السكك الحديدية إلى شاحنة)، والذي ينبغي أن يؤدي إلى خفض إجمالي تكاليف النقل لشركات الشحن المشاركة في التجارة الدولية.

في ظل الوضع الراهن في الأردن، يتم تنفيذ كل النقل العابر بواسطة النقل البري (عادة حاوية كاملة الحمولة). وفورات الحجم المحدودة هنا لا تسمح للتوقف في سوق المناطق النائية في الأردن، بخلاف ما يحدث عند المعبر الحدودي (الإجراءات الجمركية). افتتاح نظام السكك الحديدية مستقبلاً الأردن يمكن أن يؤدي إلى فرص لمناولة وتخزين البضائع العابرة (الترانزيت) في الأردن، ولكن إمكانية ذلك تم تقييمها بأنها محدودة. الاتصال المستقبلي للسكك الحديدية الأردنية بنظام السكك الحديدية الإقليمية يشتمل على الاتفاقيات متعددة الأطراف والاستثمارات الكبيرة في قطاع السكك الحديدية في مختلف البلدان، في حين أن الأداء التشغيلي لتوفير خدمات السكك الحديدية المتكاملة قد ثبت أنه تحدياً في بلدان أخرى في العالم. علاوة على ذلك، فهو متاح أيضاً في حالة شبكة السكك الحديدية الإقليمية ذات الكفاءة الكاملة، لا تزال هناك أسباب محدودة للتوقف في المناطق النائية من الأردن بخلاف ما يحدث عند المعبر الحدودي من أجل الإجراءات الجمركية. وسوف تكون الفرصة الوحيدة هي تسهيل تبادل قطارات الجملة الواردة بقطارات أصغر خارجة، ولكن الحاجة لهذا الأمر مشكوك فيها حيث يبدو اتصال القطار المباشر أكثروضواحاً. باختصار، الإمكانية على المدى القصير والمتوسط لتطوير نقطة التوزيع الإقليمي في الأردن (بجانب المعابر الحدودية) تم تقييمها بأنها محدودة.

في الأردن، المنطقة الرئيسية حيث تتم مناولة البضائع العابرة وتخزينها هو ميناء العقبة البحري، والذي يعمل بمثابة نقطة متعددة الوسائط لتسهيل التبادل من النقل البحري طويلاً المسافات إلى النقل البري قصير المسافات. الطلب الخدمات اللوجستية المرتبطة بالعبور (الترانزيت) (مثلاً بشكل أساسي إلى العراق) يتم التعامل معه في ميناء العقبة البحري نفسه أو في المرافق اللوجستية خارج المناطق المتاخمة لميناء ولكن ضمن حدود ميناء العقبة. توجد موقع مناسبة إضافية لإنشاء نقطة عبور عند المعابر الحدودية البرية (على سبيل المثال حدود العراق).

٤-٣ الطلب المحتمل على الخدمات اللوجستية في الموقع المختار مسبقاً

قدم القسم السابق تقييم الخدمات اللوجستية المحتملة التي يمكن تطويرها من أجل الأنواع الرئيسية من تدفقات البضائع المنقولة في الأردن، منقسمة إلى الممر الجنوبي والممر الشمالي. ولقد جعل هذا القسم التقييم أكثر تحديداً وسلط الضوء على تعريف الطلب اللوجستي المحدد لكل منطقة من المناطق الثلاث المختارة مسبقاً من أجل تنمية الموانئ البرية / المراكز اللوجستية وهي: منطقة عمان ومنطقة الملك حسين بن طلال بالمفرق ومنطقة العقبة. تحديد الطلب اللوجستي المعين يرتبط في المقام الأول بموقع المناطق الثلاث المختارة مسبقاً ودورها المرتقب في سلسلة التوريد الأردنية (استهلاكية أو صناعية أو عبور). تقييم الطلب اللوجستي لكل من المناطق الثلاث التي تم اختيارها مسبقاً موصوف في الأقسام أدناه.

١-٤-٣ منطقة عمان

باختصار، الطلب المحتمل على تطوير الخدمات اللوجستية في منطقة عمان تم تقييمه على أنه مرتفع. استناداً إلى موقعه داخل المنطقة المكتظة بالسكان بعمان الكبرى، فإن محور التركيز الرئيسي هو أن يعمل كمركز تخزين / توزيع للسلع الاستهلاكية. الطلب المحتمل على تطوير الخدمات اللوجستية للبضائع الصناعية والبضائع العابرة في عمان تم تقييمه على أنه محدود.

وهناك تقييم أكثر تفصيلاً لمنطقة عمان موصوف أدناه:

- **السلع الاستهلاكية:** من التحليلات كما هو موضح في الأقسام السابقة، انتهى التقييم إلى أن هناك إمكانية كبيرة لتطوير الخدمات اللوجستية في منطقة عمان من أجل السلع الاستهلاكية. المحور الرئيسي بالنسبة لمنطقة عمان هو أن تتحول المنطقة نفسها إلى مركز توزيع وتخزين للسلع الاستهلاكية بغية التسليم النهائي للمستهلك النهائي بمنطقة عمان، وتقديم الخدمات ذات القيمة المضافة مكملة للخدمة القياسية المقدمة.

أما الواردات من السلع الاستهلاكية فيتم نقلها في المقام الأول في حاويات عن طريق الممر الجنوبي (العقبة). وهناك واردات إضافية عبر الممر الشمالي (بدون الحاويات) توفر تدفق استيراد إضافي على السلع الاستهلاكية التي تقصد منطقة عمان. وبالنسبة لهذه السلع التي يتم نقلها في شاحنات أصغر، هناك طلب أقل على التخزين نتيجة لمحodosية الحاجة إلى خدمات التقسيم. ومن أجل السلع التي تتطلب التخزين، فإنه من المتوقع أن مرفاق الخدمات اللوجستية سيتم تطويرها شمال مدينة عمان للحد من تكاليف النقل.

- **البضائع الصناعية:** الطلب المحتمل على الخدمات اللوجستية المتعلقة بالسلع الصناعية في عمان معتدل، حيث أن معظم السلع الصناعية يتم نقلها بالفعل إلى المناطق الصناعية القائمة في منطقة عمان. في المستقبل، التطورات الإضافية للصناعات الخفيفة قد تقدم فرصة جذابة.

- **بضائع العبور:** الفرص المحدودة التي تم تحديدها لإنشاء نقطة توزيع إقليمي في عمان للبلدان المحيطة بسبب الإمكانيات المحدودة لتحقيق وفورات الحجم.

النظرة الإجمالية للطلب على الأنشطة اللوجستية في منطقة عمان ملخصة في الجدول أدناه:

٣ جدول ٥-٣ الطلب على الخدمات اللوجستي في منطقة عمان

أنواع تدفقات البضائع	التقييم	نوع السلع	وضع عمان
الطلب على السلع الاستهلاكية	مرتفع	الاستيراد: المنتجات النهائية، بشكل أساسى في حاويات	<ul style="list-style-type: none"> التركيز على الممر الجنوبي عبر ميناء العقبة منطقة حجز كبيرة للسلع الاستهلاكية في عمان، ٦٣٪ من سكان الأردن يعيشون منطقة عمان التركيز في المقام الأول على وظيفة التوزيع للمدينة للسلع الاستهلاكية (عالية القيمة) الطلب على التخزين البوندد وغير بوندد الطلب على خدمات القيمة المضافة الإضافية والصناعات الخفيفة الممكنة المشاركة في إنتاج السلع الاستهلاكية المنافسة من المرافق اللوجستية الأخرى الموجودة / التي سيتم إنشاؤها في عمان وما حولها (مثل بناء المستودعات في مطار الملكة علياء مؤخرًا)
الطلب الصناعي	منخفض/متوسط	الاستيراد: المواد الخام والمنتجات شبه المصنعة؛ في حاويات / شاحنات التصدير: المنتجات (شبه) النهائية، وذلك بشكل أساسى في حاويات	<ul style="list-style-type: none"> المناطق الصناعية التي أنشئت بالفعل و / أو المخطط لها في منطقة عمان الكبرى سوف تلبى الطلب على مناولة / تخزين البضائع المرتبطة بالصناعة وفي المستقبل هناك احتمالات لجذب شركات الصناعات الخفيفة التي تتطلب أيضاً الخدمات اللوجستية
الطلب على العبور (الترانزيت)	منخفض	جميع السلع	الفرص المحدودة لإنشاء نقطة توزيع إقليمي للبلدان المحيطة بسبب الإمكانيات المحدودة لتحقيق وفورات الحجم

نوع الخدمات اللوجستية المطلوبة

- بالنسبة لمنطقة عمان، فالأمثلة الرئيسية للخدمات اللوجستية التي يمكن تقديمها موجزة فيما يلي:
- **التخزين البوندد** (لأن السلع الاستهلاكية عادة ما تكون سلع عالية القيمة، فإن مرافق التخزين البوندد تقدم فوائد كبيرة للمستوردين الأردنيين بتأجيل دفع الرسوم الجمركية)
 - التخزين الغير بوندد:
 - التخزين العام
 - التخزين البارد
 - تخزين البضائع الخطرة
 - بضائع المشروع ثقيلة الحجم
 - خدمات القيمة المضافة (مثل وضع العلامات، والتعبئة والتغليف، الخدمات اللوجستية العكسية)

الخدمات اللوجستية إضافية تشمل:

- التنمية الصناعية (الخفيفة)
- الخدمات التجارية

٢-٤-٣ منطقة الملك حسين بن طلال بالمفرق

باختصار، الطلب المحتمل على تطوير الخدمات اللوجستية في منطقة الملك حسين بن طلال بالمفرق تم تقييمه على أنه أكثر اعتدالاً. بشكل رئيسي تقع الإمكانيات في توفير الخدمات اللوجستية لتسهيل سلاسل التوريد للشركات الصناعية التي ستكون موجودة في منطقة الملك حسين بن طلال. الطلب على الخدمات اللوجستية لتوزيع السلع الاستهلاكية متوسط، لأن منطقة المفرق أقل كثافة سكانية. البضائع العابرة (الترانزيت) المحتملة لمنطقة الملك حسين بن طلال بالمفرق محدودة بسبب عدم وجود وفورات الحجم الازمة لتصبح مركز توزيع إقليمي، وثانياً لأن المنطقة الحرة السورية الأردنية الحالية موضوعة بشكل جيد للتعامل مع الشحنات العابرة (الترانزيت) إلى وجهة العراق.

وهناك تقييم أكثر تفصيلاً لمنطقة الملك حسين بن طلال بالمفرق موصوف أدناه:

- **السلع الاستهلاكية:** الطلب المحتمل على السلع الاستهلاكية والخدمات اللوجستية المرتبطة بها محدود مع الأخذ في الاعتبار انخفاض الكثافة السكانية في منطقة المفرق (٢٨٪ من السكان في الأردن تعيش منطقة المفرق). يتم استيراد السلع الاستهلاكية لمنطقة المفرق على حد سواء عبر الممر الشمالي (تنقل من سوريا)، وكذلك عن طريق الممر الجنوبي (حاويات في المقام الأول). وبالنسبة للسلع الاستهلاكية التي يتم استيرادها في شاحنات عبر الممر الشمالي التي تتوجه إلى عمان، فالمسافة من المفرق إلى عمان (٦٠ كم) قد تم تقييمها بأنها كبيرة جداً لتكون قادرة على تقديم عرض تنافسي للمستوردين الأردنيين لمناولة وتخزين السلع الاستهلاكية في المفرق. فبالنسبة لهذه الشحنات، من المتوقع أن يتم نقلها مباشرة إلى هذه المستودعات التي تقع حول عمان.
- **السلع الصناعية:** المحور الرئيسي لمنطقة الملك حسين بن طلال بالمفرق يمكن في توفير الخدمات اللوجستية لتسهيل سلاسل التوريد للشركات الصناعية التي ستكون موجودة في منطقة الملك حسين بن طلال التنموية. هذه الإمكانيات تعتمد في المقام الأول على التنمية الناجحة لمنطقة الملك حسين بن طلال الصناعية، الأمر الذي يشكل مخاطر حيث أن التوقعات المستقبلية للتطورات الصناعية لا يزال من الصعب التنبؤ بها. بالإضافة إلى ذلك، هناك أيضاً المنافسة المرتقبة من الواقع الصناعية الأخرى في الأردن (مثل المنطقة الحرة السورية الأردنية، إربد، الزرقاء) والتي تؤثر على التوقعات المستقبلية.

في الوقت المناسب، ستكون هناك إمكانيات لتطوير مرافق مستودعات من طرف ثالث أو مخصصة في منطقة الملك حسين بن طلال، ولكن في هذه المرحلة المبكرة فإن تقييم هذه الإمكانيات لا زال محدوداً، حيث أن معظم الشركات ستنتقل بضائعها مباشرة من وإلى مرافقهم الخاصة. في الوقت المناسب، هناك إمكانية إضافية لمرافق التخزين المتخصصة فيما يتعلق بالصناعات المرتقبة لمنطقة الملك حسين بن طلال، فضلاً عن توفير الخدمات ذات القيمة المضافة لهذه الصناعات.

أما السلع الصناعية التي يتم استيرادها حالياً (على سبيل المثال عن طريق الحدود السورية) يتم نقلها مباشرة إلى المناطق الصناعية المختلفة في المنطقة (مثل إربد والزرقاء)؛ فلا يوجد أي احتمال لجذب هذه التدفقات الحالية للبضائع إلى منطقة الملك حسين بن طلال بالمفرق حيث من شأن ذلك أن يزيد من تكاليف النقل فقط.

- بضائع العبور (الترانزيت):** تم تقييم إمكانية العبور للبضائع المستوردة بالشاحنات من سوريا ونقلها بعد ذلك إلى بلدان أخرى (العراق) بأنه محدودة، حيث أن فرص وفورات الحجم ليست كافية من أجل إنشاء مركز التوزيع الإقليمي في منطقة الملك حسين بن طلال بالمفرق. وبعبارة أخرى؛ لن يكون هناك أي سبب للتوقف في منطقة الملك حسين بن طلال بالمفرق على الأقل قبل أن تعمل شبكة السكك الحديدية الإقليمية بشكل جيد. علاوة على ذلك، تتطلب السلع المستوردة بالفعل التوقف عند المعبر الحدودي من أجل الإجراءات الجمركية، مثل المنطقة الأردنية السورية الحرة، والذي يمكن أن تعمل بعد ذلك أيضاً كمركز توزيع. فقط فرصة واحدة محتملة مثيرة للاهتمام بالنسبة للمفرق كونها قد توفر الخدمات اللوجستية لزيادة فعالية تسهيل الإجراءات الجمركية التفتيش / التخلص عند المعبر الحدودي لبضائع التصدير. بالإضافة إلى ذلك، فإن منطقة الملك حسين بن طلال بالمفرق يمكنها أيضاً تسهيل تخزين بضائع العبور (الترانزيت) المتوجهة إلى العراق وهو ما نتج عن عدم الاستقرار السياسي في البلاد.

النظرة الإجمالية للطلب على الأنشطة اللوجستية في منطقة الملك حسين بن طلال بالمفرق ملخصة في الجدول أدناه:

جدول ٦-٣: الطلب على الخدمات اللوجستي في منطقة المفرق

وضع المفرق	أنواع السلع	التقييم	أنواع تدفقات البضائع
<ul style="list-style-type: none"> منطقة حجز (Captive) معتدلة من أجل السلع الاستهلاكية في المفرق، حيث يعيش ٢٨٪ من سكان الأردن في منطقة المفرق؛ هذا لا يزال يوفر لحجم قاعدة جذابة بالنسبة للمرن الشمالي، فالإمكانية محدودة لانتقاد السلع الاستهلاكية المتوجهة إلى عمان حيث المسافة كبيرة جداً مما يؤدي إلى ارتفاع تكاليف التوزيع بالنسبة لشركات الشحن كما أن بضائع الشاحنات تتطلب كميات أقل من الطلب على التخزين فقط المناطق شمالي عمان قد تقدم سوق محتملة في المستقبل؛ وينبغي أن يكون التركيز على التخزين منخفض التكلفة وبضائع بطيئة الحركة، لتوسيع شركات الشحن عن زيادة تكاليف التوزيع. 	الاستيراد: المنتجات النهائية، بشكل أساسي في حاويات	معتدل	الطلب على السلع الاستهلاكية
<ul style="list-style-type: none"> التنمية الصناعية على نطاق واسع في منطقة الملك حسين بن طلال يمكن أن تخلق تدفقات الاستيراد / التصدير الكبيرة، والتنمية الناجحة للمنطقة يعتمد على جذب مستأجرى الإرساء إلى المنطقة المنافسة الكبيرة من المناطق الصناعية الأخرى (مثل إربد، المنطقة الحرة السورية الأردنية) إمكانيات الاستعانة بمصادر خارجية في الأنشطة اللوجستية من قبل الشركات الصناعية من شركات الطرف الثالث للخدمات اللوجستية (3PL)، مع التركيز على التخزين ومرافق التخزين المتخصصة وخدمات القيمة المضافة الفرص المحدودة لإنشاء نقطة توزيع إقليمي للبلدان المحيطة بسبب الإمكانيات المحدودة لتحقيق وفورات الحجم المنافسة من المنطقة الحرة السورية الأردنية لتسهيل عبور البضائع (الترانزيت) 	الاستيراد: المواد الخام والمنتجات شبه المصنعة؛ في حاويات / شاحنات التصدير: المنتجات (شبه) النهائية، وذلك بشكل أساسي في حاويات	مرتفع (محتمل)	الطلب الصناعي

نوع الخدمات اللوجستية

بالنسبة لمنطقة الملك حسين بن طلال بالمفرق، فالأمثلة الرئيسية للخدمات اللوجستية التي يمكن تقديمها موجزة فيما يلي:

- التخزين البوندد (الاستبعاد)
 - التخزين الغير بوندد:
 - التخزين العام
 - التخزين البارد
 - تخزين البضائع الخطرة
 - بضائع المشروع كبير الحجم
 - خدمات القيمة المضافة (مثل وضع العلامات، والتعبئة والتغليف، الخدمات اللوجستية العكسية)
- الخدمات اللوجستية إضافية تشمل:
- التطويرات الصناعية (بالفعل في منطقة الملك حسين بن طلال الصناعية)
 - الخدمات التجارية

٣-٤-٣ منطقة ميناء العقبة

العقبة هي الميناء البحري الوحيد في الأردن وبطبيعة الحال تجري هناك مناولة البضائع على نطاق واسع وقد طورت الأنشطة اللوجستية ذات الصلة في منطقة الميناء (والتي يتم تأديتها تحت مسؤولية سلطة منطقة العقبة الاقتصادية ASEZA وشركة تطوير العقبة ADC). ومع ذلك، لكونه ميناء بحري فإن معظم عمليات مناولة البضائع والأنشطة اللوجستية تجري بالفعل داخل الميناء نفسه، في حين يتم تقديم الخدمات اللوجستية الإضافية من قبل مرفاق لوجستية مختلف منفصلة والتي يتم تطويرها بجوار منطقة ميناء العقبة.

باختصار، فإن الطلب المحتمل لتقديم الخدمات اللوجستية في منطقة العقبة مرتفع. غير أنه في الغالب يتم إنجاز هذه الخدمات اللوجستية مباشرة في الميناء البحري و / أو في المراكز اللوجستية المجاورة في القرب. الطلب المحتمل على السلع الاستهلاكية محدود جدا، حيث يعيش ٩٪ فقط من سكان الأردن في منطقة العقبة.

وهناك تقييم أكثر تفصيلاً لمنطقة ميناء العقبة موصوف أدناه:

- **السلع الاستهلاكية:** انخفاض الطلب على توفير الخدمات اللوجستية للبضائع الاستهلاكية في العقبة، و ٩٪ فقط من سكان الأردن يعيشون في منطقة العقبة.
- **السلع الصناعية:** ارتفاع الطلب على الخدمات اللوجستية لتسهيل الصناعات الموجودة في منطقة ميناء العقبة، ولكن معظمها بالفعل يتم خدمتها مباشرة بواسطة الميناء البحري أو في المراكز اللوجستية المنفصلة القائمة والتي تكون موجودة على مقربة من الميناء.
- **بضائع العبور (الترانزيت):** ارتفاع الطلب على عبور البضائع (الترانزيت) بالنسبة للبضائع المتوجهة إلى العراق والمملكة العربية السعودية، وخاصة بمجرد أن يعمل نظام السكك الحديدية الجديد بشكل جيد. مرة أخرى، معظم البضائع العابرة (الترانزيت) يتم خدمتها بالفعل في الميناء البحري نفسه، أو في المراكز اللوجستية المنفصلة القرية منه.

النظرة الإجمالية للطلب على الأنشطة اللوجستية في منطقة ميناء العقبة ملخصة في الجدول أدناه:

جدول ٧-٣ الطلب اللوجستي على منطقة العقبة

موقع العقبة	نوع السلع	التقييم	أنواع تدفقات البضائع
<ul style="list-style-type: none"> منطقة حجز كبيرة للسلع الاستهلاكية في العقبة، ٩٪ من سكان الأردن يعيشون في منطقة العقبة لأن المسافة إلى المناطق السكانية الرئيسية في الأردن كبيرة جداً، مما يؤدي إلى ارتفاع تكاليف التوزيع على شركات الشحن 	الاستيراد: المنتجات النهائية، بشكل أساسى في حاويات	مخفض	الطلب على السلع الاستهلاكية
التنمية الصناعية على نطاق واسع في منطقة العقبة خلق تدفقات استيراد / تصدير كبيرة، ولكن يتم خدمتها بشكل رئيسي مباشرة في الميناء البحري.	الاستيراد: المواد الخام والمنتجات شبه المصنعة؛ في حاويات / شاحنات التصدير: المنتجات (شبه) النهائية، بشكل أساسى في حاويات	مرتفع، ولكنه مخدوم من قبل الميناء البحري	الطلب الصناعي
هناك إمكانية للعبور (الترانزيت) بالنسبة لمنطقة العقبة ولكنه سيكون مخدوماً بشكل رئيسي مباشرة في الميناء البحري.	جميع السلع	مرتفع، ولكنه مخدوم من قبل الميناء البحري	الطلب على العبور (الترانزيت)

٥-٣ الطلب المحتمل على تطوير ميناء البري / مركز لوجستي في المناطق المختارة مسبقاً
بعد تحديد الطلب المحتمل على الخدمات اللوجستية في المناطق المختارة مسبقاً، فإن الخطوة الأخيرة تكون لمزيد من التحديد لتقييم وتحديد ما إذا كانت هذه الخدمات اللوجستية في كل من المناطق الثلاثة المختارة مسبقاً تتطلب تطوير ميناء بري / مركز لوجستي. وبعبارة أخرى: هل الموقع المتوقع متطابق مع مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي كما هو مطبق لهذه الدراسة؟ للإجابة على هذا السؤال، أولاً نحن مرة أخرى نلخص مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي المعروف به.

مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي

في هذه الدراسة، يشمل مفهوم الموانئ البرية / المراكز اللوجستية كلاً من "وظائف الميناء البري" النموذجي (على سبيل المثال: معالجة الحاويات والتخزين، والتلخيص الجمركي والتقطيش، والتجريد والحسو، والتخزين الحدودي) وكذلك "وظائف المركز اللوجستي" النموذجي (على سبيل المثال: التخزين، والخدمات والمكاتب التجارية ذات القيمة المضافة). المراكز اللوجستية المنفصلة (ليست جزءاً من منطقة الميناء البري) هي خارج نطاق هذه الدراسة.

مفهوم الموانئ البرية / المراكز اللوجستية يرتبط بقوة بـ "وظيفة البوابة الموسعة"، وهذا يعني أن جميع الإجراءات الجمركية وعمليات التقطيش تحدث في الموانئ البرية / المراكز اللوجستية بدلاً من حدوثها عند الميناء البحري / المعبر الحدودي. وبعبارة أخرى، سوف تنفذ جميع الإجراءات الجمركية وعمليات التقطيش في الموانئ البرية / المراكز اللوجستية كما لو تم القيام به عند الميناء البحري / المعبر الحدودي. وهذا يتطلب موافقة جميع السلطات ذات الصلة والمشاركة في سلسلة النقل للأردن، حيث تكون السلطات الجمركية هي الجهة المعنية الرئيسية. وأيضاً اللوائح القانونية ينبغي أن تسهل إدخال مثل هذا المفهوم.

بشكل نموذجي، فإن منطقة الميناء البري تحتوي على جميع الخدمات / العمليات التي تتطلبها منطقة مقيدة (بوندد) (بموجب النظام الجمركي). والمركز اللوجستي عادة ما يكون واقعاً بجوار منطقة الميناء البري (أو في موقع منفصلة) حيث تحدث الخدمات / العمليات التي لا تتطلب منطقة مقيدة (بوندد). وهذا بالمقام الأول يرتبط بالمستودعات الغير-(بوندد)، والخدمات والمكاتب التجارية ذات القيمة المضافة. وتشمل الخدمات الإضافية التي يمكن تطويرها حول الميناء البري / المركز اللوجستي التنمية الصناعية الخفيفة، ومرافق للأسطول الشاحنات، الخ

مفهوم الميناء البري: المتطلبات الرئيسية

الهدف الشامل للميناء البري / المركز اللوجستي هو تقليل تكاليف النقل العام لمستوردي / مصدرى الأردن. ومن هذا الصدد، فإن المنفعة الرئيسية للميناء البري / المركز اللوجستي متعلقة بفورات تكاليف النقل. لذلك، تكون الموانئ البرية / المراكز اللوجستية واقعة بالقرب من المناطق الاستهلاكية / الصناعية الرئيسية ويكون مفضلاً على مسافة من الميناء البحري. وبهذه الطريقة الكميات الأكبر يمكن أن تنقل مباشرة من المعبر إلى الميناء البري / المركز اللوجستي حيث تكون البضائع مخزنة / مقسمة ومن ثم تنقل بدفعات صغيرة إلى المستهلكين النهائيين والذين يكونون واقعين بالقرب من الميناء البري / المركز اللوجستي. خدمات القيمة المضافة الإضافية يمكن أن تقدم في الميناء البري / المركز اللوجستي كتعزيز إضافي لمنافع مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي بالنسبة لشركات الشحن بالأردن. فوائد وفورات الحجم سوف تتزايد بمجرد أن يتم تشغيل نظام السكك الحديدية الجديدة في الأردن؛ عندها يمكن أن يعمل الميناء البري / المركز اللوجستي كمرفق نقل حقيقي متعدد الوسائل.

لاقتناص فوائد مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي المرتفع كما هو موضح أعلاه، فإن المواقع المناسبة لتطوير مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي ينبغي أن تلبي المعايير الآتية:

- أن تكون واقعة على مقرابة من المناطق الاستهلاكية / الصناعية الكبرى ل تعمل بشكل صحيح كمركز تقسيم وتوزيع لمستوردي / المصدرين الأردنيين؛
- أن تكون واقعة على مسافة من الميناء البحري لضمان إمكانية تحقيق وفورات كافية من تكاليف النقل، ولا سيما عندما يتم توصيل الميناء البري / المركز اللوجستي بنظام السكك الحديدية الوطنية.

المفهوم المقدم أعلاه للميناء البري / المركز اللوجستي يشكل الأساس للتحليلات كما هو موصوف في هذا التقرير النهائي.

الطلب المحتمل على تطوير ميناء بري / مركز لوجستي في المناطق المختارة مسبقاً
 على أساس معايير الملاءمة هذه، تم تقديم تقييم المناطق الثلاث التي تم اختيارها مسبقاً من حيث ملاءمتها لتنمية الميناء البري / المركز اللوجستي في الجدول أدناه:

جدول ٨-٣ الطلب اللوجستي على تطوير ميناء بري / مركز لوجستي

مدى الملاءمة لتنمية الميناء البري / المركز اللوجستي	المناطق الثلاثة التي تم اختيارها مسبقا
مناسبة للميناء البري / المركز اللوجستي، وتقع على مقربة من أكبر منطقة استهلاكية في الأردن وعلى مسافة من الميناء البحري.	منطقة عمان
مناسبة للميناء البري / المركز اللوجستي، ولا تقع في منطقة استهلاكية كبيرة، ولكن تقع ضمن منطقة تنمية صناعية واسعة النطاق وعلى مسافة من الميناء البحري.	منطقة الملك حسين بن طلال بالمفرق
غير مناسبة لتطوير ميناء بري / مركز لوجستي لأنها لا تتطابق مع مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي المطبق والذي يتعلق في المقام الأول بحقيقة أن الميناء البري / المركز اللوجستي المناسب يقع على مسافة من الميناء البحري لضمان إمكانية تحقيق وفورات في تكاليف النقل، وتوفير خدمات التقسيم. بالإضافة إلى ذلك، الخدمات اللوجستية من أجل الطلب على السلع الاستهلاكية، كونها الوظيفة الرئيسية لأي ميناء بري / مركز لوجستي، ولأنها محدودة حيث يعيش 9% فقط من سكان الأردن في منطقة العقبة. بالنسبة للبضائع الصناعية والعبيرية، فإن معظم الأنشطة اللوجستية يتم إنجازها بالفعل في الميناء البحري نفسه، أو في المراكز اللوجستية المجاورة (تحت مسؤولية سلطة منطقة العقبة الاقتصادية ASEZA وشركة تطوير العقبة ADC).	منطقة ميناء العقبة

باختصار، تعتبر مناطق عمان ومنطقة الملك حسين بن طلال بالمفرق مناسبة لتطوير ميناء بري / مركز لوجستي؛ وتم تقييم منطقة العقبة بأنها ليست مناسبة. في الفصل التالي، النتائج الإجمالية لتقدير وترتيب الموقع الثلاثة المختارة مسبقا مقدمة بمزيد من التفاصيل.

٦-٣ النتائج

باختصار، هناك طلب بإمكانية عالية لتقديم الخدمات اللوجستية لقطاع السلع الاستهلاكية في الأردن، بشكل رئيسي بالقرب من هذه المناطق في الأردن حيث يعيش جزء كبير من السكان في (منطقة عمان).

هناك طلب متوسط لتوفير الخدمات اللوجستية للبضائع الصناعية في الأردن:

- الإمكانيّة من أجل تلك المناطق في الأردن مع المناطق الصناعية واسعة النطاق؛
- الخدمات اللوجستية للبضائع الصناعية تتصل في المقام الأول بحجم البضائع الكبيرة وتعدد المرسل إليهم هذه السلع؛
- يتم استيراد جزء كبير من البضائع الصناعية في شاحنات (أصغر) تلك التي تتطلب خدمات تخزين أقل و / أو خدمات تقسيم. ويتم نقل بضائع التدفقات الصناعية القائمة مباشرة إلى المناطق الصناعية و / أو موقع المشروع، وإعادة توجيه الشحنات الصناعية القائمة والتدفقات التي لم تكن متوقعة.

الطلب على الخدمات اللوجستية للبضائع العابرة في الأردن محدود:

- منذ أن تم تتنفيذ جميع وسائل النقل من قبل النقل البري في الأردن، هناك طلب محدود لمراكز التوزيع الإقليمية في المناطق النائية من الأردن حيث لا تتوفر وفورات الحجم الذي يمكن أن يقدم لشركات الشحن (وهو ما يمكن تحقيقه باستخدام النقل بالسكك الحديدية)؛
- معابر الحدود البرية القائمة يمكن أن تعمل كنقطة عبور عند حاجة البضائع إلى التوقف عند الحدود للتفتيش والتخلص الجمركي؛
- تتنفيذ نظام السكك الحديدية الإقليمية قد يؤدي إلى زيادة الطلب في المستقبل؛
- حالياً، تخزين البضائع المتوجهة إلى العراق يوفر فرص بسبب عدم الاستقرار السياسي في البلاد.

استناداً إلى التقييم أعلاه، تقييم الطلب اللوجستي لكل من المناطق الثلاث التي تم اختيارها مسبقاً موجز فيما يلي:

- الطلب المحتمل على تطوير الخدمات اللوجستية في منطقة عمان تم تقييمه على أنه مرتفع. استناداً إلى موقعه داخل المنطقة المكتظة بالسكان بعمان الكبرى، فإن محور التركيز الرئيسي هو أن يعمل مركز تخزين / توزيع للسلع الاستهلاكية. الطلب المحتمل على تطوير الخدمات اللوجستية للبضائع الصناعية والبضائع العابرة في عمان تم تقييمه على أنه محدود؛
- الطلب المحتمل على تطوير الخدمات اللوجستية في منطقة الملك حسين بن طلال بالمفرق تم تقييمه على أنه أكثر اعتدالاً. بشكل رئيسي تقع الإمكانية في توفير الخدمات اللوجستية لتسهيل سلاسل التوريد للشركات الصناعية التي ستكون موجودة في منطقة الملك حسين بن طلال. الطلب على الخدمات اللوجستية لتوزيع السلع الاستهلاكية متوسط، لأن منطقة المفرق أقل كثافة سكانية وأكثر تنافسية. احتمالية بضائع العبور لمنطقة الملك حسين بن طلال بالمفرق محدودة بسبب عدم وجود وفورات الحجم التي تمكّنها من أن تصبح مركز توزيع إقليمي؛
- الطلب المحتمل لتقديم الخدمات اللوجستية في منطقة العقبة مرتفع. غير أنه في الغالب يتم إنجاز هذه الخدمات اللوجستية مباشرة في الميناء البحري و / أو في المراكز اللوجستية المجاورة في القرب. الطلب المحتمل على السلع الاستهلاكية محدود جداً، حيث يعيش ٩٪ فقط من سكان الأردن في منطقة العقبة.

الطلب المحتمل على تطوير ميناء بري / مركز لوجستي في المناطق المختارة مسبقاً يستند بشكل أساسي على التطابق في المفهوم العام للميناء البري / المركز اللوجستي كما هو مطبق لهذه الدراسة، مع التركيز على تحقيق وفورات في تكلفة النقل. لاقتاص الفوائد المنتظرة من مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي المرتقب كما هو مطبق في هذه الدراسة، فإن مفهوم المواقع المناسبة لتطوير ميناء بري / مركز لوجستي يجب أن يتواافق مع المعايير التالية:

- أن تكون واقعة على مقربة من مناطق الاستهلاكية / الصناعية الكبرى لتعمل بشكل صحيح كمركز تقسيم وتوزيع للمستوردين / المصدررين الأردنيين؛
- أن تكون واقعة على مسافة من الميناء البحري لضمان إمكانية تحقيق وفورات كافية من تكلفة النقل، ولا سيما عندما يتم توصيل الميناء البري / المركز اللوجستي بنظام السكك الحديدية الوطنية.

استناداً على هذه المتطلبات، فإن النتائج التالية مستخلصة من الطلب لتطوير ميناء بري / مركز لوجستي في موقع مناسبة:

- تعتبر مناطق عمان والملك حسين بن طلال بالمفرق مناسبة لتطوير ميناء بري / مركز لوجستي بسبب موقعها والدور المنتظر لها في سلسلة النقل بالأردن (على سبيل المثال بالقرب من منطقة استهلاكية / صناعية كبيرة)؛
- منطقة العقبة تم تقييمها بأنها غير مناسبة لتطوير ميناء بري / مركز لوجستي لأنها لا تتطابق مع مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي المطبق والذي يتعلق في المقام الأول بحقيقة أن الميناء البري / المركز اللوجستي المناسب يقع على مسافة من الميناء البحري لضمان إمكانية تحقيق وفورات كافية من تكاليف النقل، وتوفير خدمات التقسيم. بالإضافة إلى ذلك، الخدمات اللوجستية من أجل الطلب على السلع الاستهلاكية، كونها الوظيفة الرئيسية لأي ميناء بري / مركز لوجستي، ولأنها محدودة حيث يعيش ٩٪ فقط من سكان الأردن في منطقة العقبة. بالنسبة للبضائع الصناعية والعابرة، فإن

معظم الأنشطة اللوجستية يتم إنجازها بالفعل في الميناء البحري نفسه، أو في المراكز اللوجستية المجاورة (تحت مسؤولية سلطة منطقة العقبة الاقتصادية ASEZA وشركة تطوير العقبة ADC).

صفحة فارغة ثُرکت عمدًا

٤- تقييم وترتيب مناطق موقع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية

٤-١ مقدمة

الهدف من هذا الفصل هو تقديم نتائج الترتيب للمناطق المختارة مسبقا لتطويرات الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في الأردن. المناطق الثلاثة المختارة مسبقا التي تم تضمينها في التحليل هي:

- العاصمة عمان، على وصلة سحاب في السكك الحديدية المرتفعة؛
- منطقة الملك حسين بن طلال التنموية في المفرق؛
- منطقة ميناء العقبة

بالاستناد إلى نتائج التصنيف فإنه يمكن للعميل اتخاذ قرار مدروس عند اختياره للموقع ذات الأولوية لتنمية الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في الأردن والتي سيتم التركيز عليها في تقييم الجدوى الأولى.

٤-٢ منهجية التدريب

التقييم والترتيب للمناطق الثلاثة المختارة مسبقا تم تفصيلهم بإسهاب في التقييم الوارد في الفصل السابق، والذي حدد المناطق التي تعتبر مناسبة لتطوير ميناء بري / مركز لوجستي في الأردن. ويستند ذلك بصفة أساسية على الطلب المحتمل على الخدمات اللوجستية والتطابق مع المفهوم العام للميناء البري / المركز اللوجستي كما هو مطبق بهذه الدراسة. ثانيا، فإن موقع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المناسبة المستمرة من الخطوة السابقة مصنفة على أساس معايير التقييم المحددة مسبقا.

على أساس هذا النهج المكون من خطوتين، تم عرض نظرة عامة واضحة عن ترتيب الموقع المحددة مسبقا للتنمية الموانئ البرية / المراكز اللوجستية.

الخطوة ١ : معايير الملائمة

كما ذكر، فإن الخطوة الأولى في منهجية الترتيب بمزيد من التفصيل هي التقييم الوارد في الفصل السابق والذي يحدد ما إذا كان المنطقة المحددة مسبقا هي مناسبة لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي. وفيما يلي تلخيص لمعايير الملاءمة هذه:

- الميناء البري / المركز اللوجستي ينبغي أن يكون واقعا على مسافة من الميناء البحري لضمان إمكانية تحقيق وفورات حجم كافية، ولا سيما عندما يتم توصيل الميناء البري / المركز اللوجستي بنظام السكك الحديدية الوطنية.
- الميناء البري / المركز اللوجستي ينبغي أن يكون واقعا على مقربة من المناطق الاستهلاكية و / أو الصناعية الكبرى لتعلم بشكل صحيح كمركز تقسيم وتوزيع للمستوردين / المصدرين الأردنيين؛

الخطوة ٢ : معايير التقييم

موقع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المناسبة المستمرة من الخطوة السابقة ستكون مصنفة بعد ذلك على أساس معايير التقييم المحددة مسبقا. تستند هذه المعايير على النحو المبين في الشروط المرجعية وترتدا أدناه:

- موضعها على طرق النقل الرئيسية المحلية والدولية
- موضعها على شبكة السكك الحديدية الوطنية الأردنية المقترحة
- ما له علاقة بالأنشطة اللوجستية الرئيسية في المنطقة

- حالة البنية التحتية في جميع أنحاء المنطقة
- وجود تدفقات حركة المرور المنتظمة لتشغيلها؛
- التمويل المتحمل الذي سيتم الحصول عليه
- إشراك الجهات المعنية الخاصة وال العامة

٤-٣ الترتيب المحدد مسبقاً لموقع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية

- استناداً إلى التحليل متعدد المعايير الذي تم تحديده في القسم السابق، فإن نتائج ترتيب موقع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية الثلاثة المختارة مسبقاً سيكون على النحو التالي:

جدول ٤-١ نتائج ترتيب موقع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية

ميناء العقبة	الملك حسين بن طلال بالمفرق	عمان	المعايير العامة
			موقف الترتيب
معايير الملائمة			
نعم/لا	نعم	نعم	الموقع القريبة من المنطقة الاستهلاكية / الصناعية الكبرى
لا	نعم	نعم	الموقع الموجود على مسافة من الميناء البحري
معايير التقييم			
غير مناسب	+	++	موضعها على طرق النقل الرئيسية المحلية والدولية
	++	++	موضعها على شبكة السكك الحديدية الوطنية الأردنية المقترحة
	+	++	ما له علاقة بالأنشطة اللوجستية الرئيسية في المنطقة
	++	++	حالة البنية التحتية في جميع أنحاء المنطقة
	+	++	وجود تدفقات حركة المرور المنتظمة لتشغيلها؛
	.	.	التمويل المتحمل الذي سيتم الحصول عليه
	.	.	إشراك الجهات المعنية الخاصة وال العامة
التقييم: - ضعيف، . متوسط، + جيد، ++ ممتاز			

في الأقسام التالية، سيتم توفير وصفاً أكثر تفصيلاً لتقييم الترتيب لكل المناطق المختارة مسبقاً لتنمية الموانئ البرية / الموقع اللوجستي.

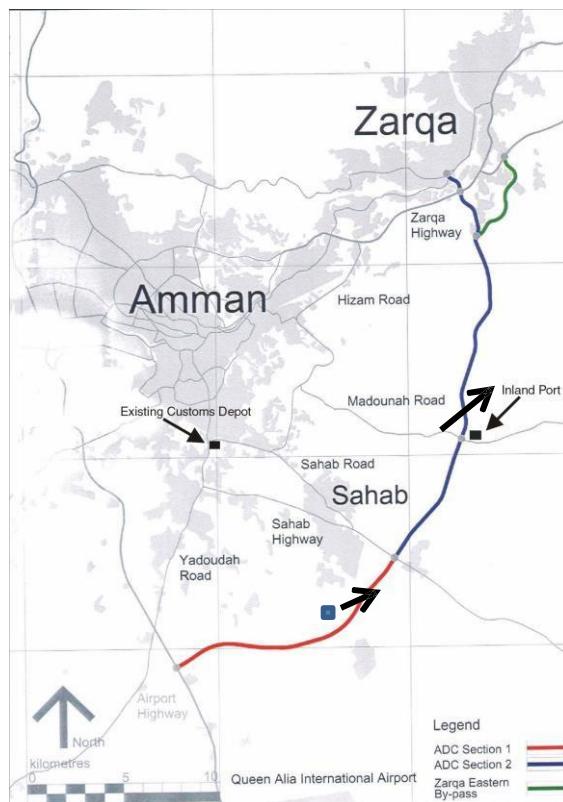
٤-٤ تقييم الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان الموقع المختار مسبقاً

جزء من دراسة سابقةنفذتها رویال هاسكوننج (تقييم جدوى مستودع الميناء الداخلي والجمارك في مشروع تنمية ممر عمان، مؤرخة عام ٢٠٠٤، والتحديث في ٢٠٠٩) وقد تم اختيار موقعين وتقييمهما كموقع محتملة مناسبة لتطويرات الميناء البري / المركز اللوجستي في منطقة عمان:

- موقع الماضونة (٢٠٠٤)
- موقع سحاب (تحديث ٢٠٠٩)

هذين الموقعين موصوفين على الخريطة أدناه:

شكل ٤ - خريطة مواقع عمان



المصدر: تقييم الجدوى للميناء الداخلى ومستودع الجمارك في مشروع تنمية ممر عمان، مؤرخة ٢٠٠٩/٢٠٠٤

بناء على تقييمينا، لم يكن هناك أي سبب لاستبعاد واحداً أو أكثر من هذه المواقع من التقييم. وبالتالي كل الموقعين قد تم أخذهما في الاعتبار لمزيد من التقييم كما هو موضح في القسم التالي.

الموقع البديلة في عمان

لتقديم نظرة عامة كاملة عن المواقع المناسبة المحتملة في عمان فإننا قد أعدنا تقييم رفيع المستوى على أساس المعايير التالية:

- الحد الأقصى ٣ كيلومترات من خط السكك الحديدية المخطط لها بالقرب من عمان؛
- وصلة قريبة من الطريق الدائري الشرقي؛
- مساحة الأرض المتوفرة حوالي ٢٥٠ هكتاراً.

في الشكل أدناه (التركيز على عمان)، موضح فيه خط السكك الحديدية الجديد متضمنا شريطا من مساحة الأرض التي يقع بداخلها على بعد ٣ كيلومترات من خط السكة الحديد:

شكل ٤-٤ خريطة خط سكة حديد عمان



استنادا إلى الخريطة كما هو موضح أعلاه، لم يتم تحديد أي موقع إضافية محتملة بديلة تستوفي المعايير على النحو المذكور أعلاه. وفي معظم الحالات فإنه يتم بالفعل استخدام مساحات الأرضي كما في الأرضي الزراعية و / أو ذات الملكية الخاصة، المناطق الأخرى تتطلب تكاليف حفر عالية لإعداد الأرضي من أجل تنمية الميناء البري / المركز اللوجستي.

نتائج تقييم التصنيف

النظرة العامة على نتائج التصنيف لعمان موضحة في الجدول أدناه. حيث لا توجد اختلافات كبيرة بين الماضونة وموقع سحاب، تم تضمين الاثنين في النظرة العامة:

جدول ٤ - تقييم عمان

المعايير العامة	الماضونة والسحاب
موضعها على طرق النقل الرئيسية المحلية والدولية	<ul style="list-style-type: none"> وتقعها على طول الطريق الدائري الشرقي وتقعها على طول الطرق الأكثر أهمية لعمان وهي جميع الطرق الرئيسية
موضعها على شبكة السكك الحديدية الوطنية الأردنية المقترحة	<ul style="list-style-type: none"> اتصالها في المستقبل بخط السكك الحديدية على النحو المرتقب في سكة حديد الأردن في الخطة الرئيسية
ما له علاقة بالأنشطة اللوجستية الرئيسية في المنطقة	<ul style="list-style-type: none"> قربها من عمان حيث يعيش الجزء الأكبر من سكان الأردن وحيث تتم معظم الأنشطة الاقتصادية في البلاد قربها من المناطق / التطويرات اللوجستية واسعة النطاق في المنطقة عمان الكبرى
حالة البنية التحتية في / وجميع أنحاء المنطقة	<ul style="list-style-type: none"> من المتوقع أن تكون تكاليف تسوية الأرضي كبيرة (موقع الماضونة) قريبة من خطوط المرافق الرئيسية (مثل الغاز والمياه) طرق مواصلات جيدة
وجود تدفقات حركة المرور المنتظمة لتشغيلها؛	<ul style="list-style-type: none"> على مقربة من منطقة عمان الكبرى التي تضم نحو ٨٠٪ من إجمالي أنشطة الأردن، و حوالي ٦٠٪ من سكانها؛ تقع في خط النقل الرئيسي للبضائع المستوردة والمصدرة عبر ميناء العقبة
التمويل المحتمل الذي سيتم الحصول عليه	<ul style="list-style-type: none"> الخيارات الممكنة لتحقيق مزيد من الاستثمارات العامة في (إذا لزم الأمر) طرق مواصلات / السكك الحديدية والمرافق
إشراك الجهات المعنية الخاصة والعامة	<ul style="list-style-type: none"> إشراك الجهات المعنية العامة والخاصة يكون من بين أمور أخرى تتعلق بهيكلة الشراكة بين القطاعين العام والخاص. من المتوقع أن تكون رغبة القطاع الخاص كبيرة بالنسبة لعمان، نظراً لموقعها الواعد على مقربة من عمان للواردات / الصادرات عبر العقبة. المشغل الحالي لميناء حاويات العقبة أشار بالفعل لكنه مهتماً بتطوير مرافق الميناء البري في منطقة عمان APMT أشار بالفعل إلى كونه مهتماً.

نتائج تقييم التصنيف تؤكد التحليلات كما هو موضح في تقارير رویال هاسكوننج: تعتبر كلا من الموقعين في عمان موقع مناسبة لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي. ويستند هذا في المقام الأول على الموقع الجذاب القريب من عمان لاستيعاب التدفقات المتزايدة لحاويات الاستيراد والتصدير المنقولة عبر ميناء العقبة. ومن المتوقع أن تكون رغبة القطاع الخاص كبيرة لتطوير الميناء البري بعمان؛ المشغل الحالي لميناء حاويات العقبة أشار بالفعل إلى كونه مهتماً.

موقع الماضونة كخيار مفضل

لا توجد اختلافات كبيرة بين الموقع الماضونة وموقع سحاب. كلا الموقعين لهما نتائج متشابهة في معايير التقييم وهي موقع مناسبة لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي.

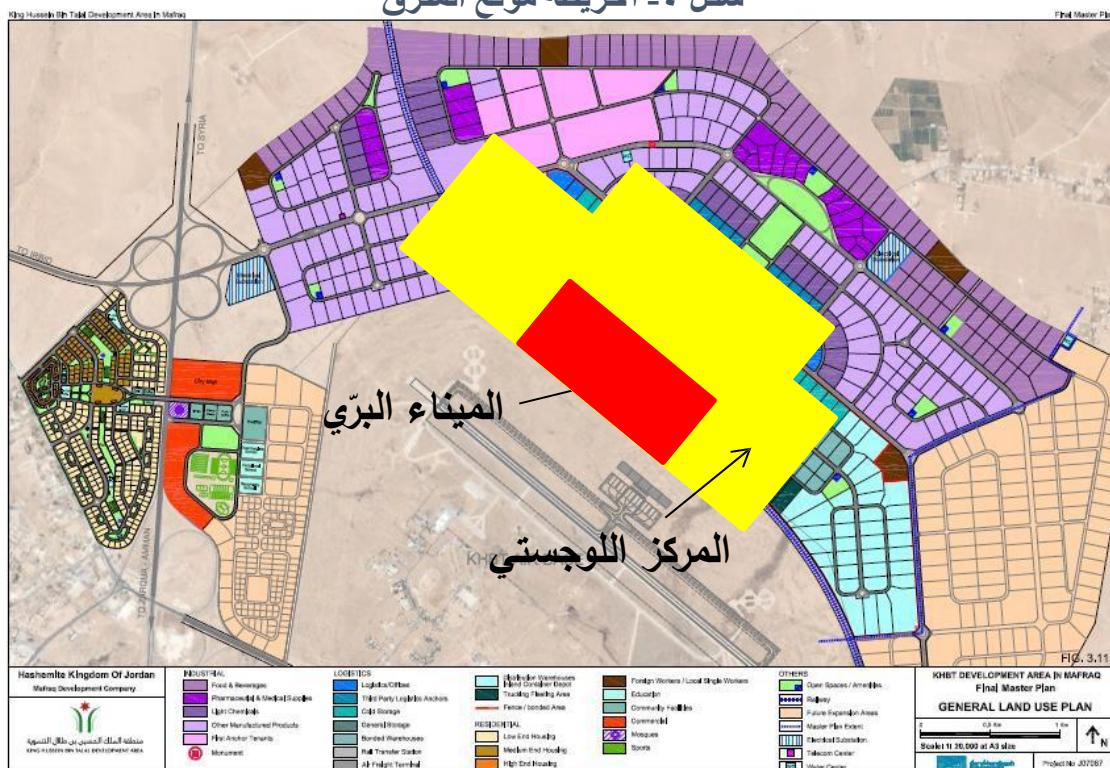
من مختلف الاجتماعات التي عقدت في أثناء هذه المهمة، يبدو أن هناك تفضيل لموقع الماضونة لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي. وهذا يتعلق في المقام الأول بمدى توافر الأرض؛ وقد أشار الجيش الأردني إلى إعادة مساحة حوالي ٢٥٠ هكتار إلى وزارة النقل. ومع ذلك، لا يزال هناك عدم اليقين بشأن ملكية الأرض.

وبالنسبة للتخطيطات المفاهيمية والاستثمارات وتقدير الجدوى كذلك على النحو المبين في هذا التقرير النهائي، فقد استخدمنا موقع الماضونة كخيار الحالة الأساسية.

٤-٥ تقييم الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق

تم التحديد الأولي بالفعل للميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق، والذي يقع ضمن منطقة تنمية الملك حسين بن طلال. هذا الموقع موصوف على الخريطة أدناه:

شكل ٤-٣ خريطة موقع المفرق



المصدر: الخطة الرئيسية للمفرق

الموقع البديلة

حيث تم التحديد الأولي بالفعل للموقع المقترن للميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق داخل منطقة الملك حسين بن طلال، لم يتم تحليل أي خيارات بديلة.

تقييم التصنيف

نتائج تقييم التصنيف الملك حسين بن طلال بالمفرق موضح أدناه:

جدول ٤-٣ تقييم مفرق

الملك حسين بن طلال بالمنطقة	المعايير العامة
<ul style="list-style-type: none"> تقع على امتداد طرق النقل الدولية الرئيسية (مثل إسرائيل / سوريا تجاه العراق والدول المحطة) 	موضعها على طرق النقل الرئيسية المحلية والدولية
<ul style="list-style-type: none"> اتصالها في المستقبل بخط السكك الحديدية على النحو المرتقب في سكة حديد الأردن الخطة الرئيسية 	موضعها على شبكة السكك الحديدية الوطنية الأردنية المقترحة
<ul style="list-style-type: none"> سوف تشمل منطقة تنمية الملك حسين بن طلال مختلف الأنشطة الصناعية واللوجستية على نطاق واسع 	ما له علاقة بالأنشطة اللوجستية الرئيسية في المنطقة
<ul style="list-style-type: none"> البناء الجديد و / أو إعادة التأهيل لطرق (الربط) القائمة هو بالفعل جزء من الخطة الرئيسية لتنمية منطقة الملك حسين بن طلال. 	حالة البنية التحتية في / وجميع أنحاء المنطقة
<ul style="list-style-type: none"> تدفقات البضائع المحتملة إلى الميناء البري / المركز اللوجستي بالمنطقة أقل تأكيداً، حيث تعتمد على الواردات / الصادرات الصناعية التي تم إنشاؤها بواسطة المشترين في المنطقة التنموية بالملك حسين بن طلال التدفقات المحتملة للبضائع الموجودة (سوق الترانزيت والسوق الأردنية) محدودة القدرة على جذب جزء من الطلب على السلع الاستهلاكية لمنطقة المفرق الخيارات الممكنة للاستثمارات العامة في طرق الربط وخطوط السكك الحديدية رغبة القطاع الخاص متوقعة في المفرق، على الرغم من أن بعض استراتيجيات التخفيف من المخاطر تتوقع أن تصبح مهمة، وذلك بسبب الاعتماد على التنمية الناجحة لمنطقة الملك حسين بن طلال. 	وجود تدفقات حركة المرور المنتظمة لتشغيلها؛ التمويل المحتمل الذي سيتم الحصول عليه إشراك الجهات المعنية الخاصة والعامة

بالنسبة إلى المفرق، فإن نتائج التقييم تؤكد مدى ملاءمة تنمية الميناء البري / المركز اللوجستي المحتمل كجزء من منطقة تنمية الملك حسين بن طلال، وإن كان ذلك على نطاق أصغر. التطوير يكون من بين أمور أخرى تعتمد على نجاح تنمية منطقة الملك حسين بن طلال وعلى جزء معين من الطلب على حركة مرور السلع الاستهلاكية؛ وتدفقات الحاويات المقيدة العابرة محدودة؛ تقسيم الاستثمارات على مراحل بناء على ذلك فهو شيء هام من أجل تقليل تكاليف الاستثمار المسبقة.

من وجهة نظر القطاع الخاص من المتوقع أن يكون واحد أو أكثر من عملاء التدشين في موقع الملك حسين بن طلال شرطاً مسبقاً لكي يكونوا مشاركين في تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي. خيارات إضافية للتخفيف من مخاطر السوق بالنسبة للمشغل الخاص حيث يمكن أن يكون شراكة بالحصة مع شركة تطوير المفرق (حصة أسهم).

٤-٦ تقييم الميناء البري / المركز اللوجستي بالعقبة

منطقة العقبة لا تعتبر مناسبة لتطوير ميناء بري / مركز لوجستي. مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي ('وظيفة البوابة الموسعة') هو لتقليل تكاليف النقل بشكل عام من خلال تقديم وفورات الحجم للمشترين / الصادرات؛ هذا يتطلب أن يكون الميناء البري / المركز اللوجستي موجوداً على مسافة من الميناء. بالإضافة إلى ذلك فإنه بالفعل يتم تنفيذ معظم أنشطة تداول البضائع والأنشطة اللوجستية داخل الميناء البحري نفسه، تحت مسؤولية سلطة منطقة العقبة الاقتصادية ASEZA وشركة تطوير العقبة ADC.

فيما يتعلق بخدمات المركز اللوجستي 'المنفصل' المعروضة في منطقة العقبة (ليس جزءاً من ميناء بري) مخصص، وبالتالي فهو خارج نطاق هذه المهمة)، لوحظ أن هناك قدرة حرجة كافية متوفرة للعملاء فيما يتعلق بالخدمات اللوجستية / التخزين / التوزيع (على سبيل المثال شركة العقبة للمشاريع الوطنية العقارية ANREPCO، قرية العقبة اللوجستية ALV). بالإضافة إلى ذلك، فإن شركة تطوير العقبة ADC هي المسؤولة عن إدارة / ترويج هذه المراكز اللوجستية (المنفصلة)، وقد استقطبت القطاع الخاص للاستثمار في / وتشغيل المستودعات وتقديم الخدمات ذات القيمة المضافة.

٤- النتائج

نتائج هذا الفصل مبنية على النحو التالي:

- الهدف من هذا الفصل هو تقديم نتائج الترتيب للمناطق المختارة مسبقاً لتطويرات الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في الأردن. بالاستناد إلى نتائج التصنيف فإنه يمكن للعميل اتخاذ قرار مدرس عند اختياره للمواقع ذات الأولوية لتنمية الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في الأردن والتي سيتم التركيز عليها في تقييم الجدوى الأولى.
- أظهرت النتائج أن ميناء بري / مركز لوجستي في عمان قد جاء في المرتبة الأولى، ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى موقعه المناسب على مقربة من منطقة عمان ذات الكثافة السكانية العالية والتي تعمل على توفير فرص مميزة لقطاع السلع الاستهلاكية داخل منطقة عمان فإنه قد تم اختيار موقع الماضونة ك الخيار مفضل؛
- بالنسبة إلى المفرق، فإن نتائج التقييم تؤكد مدى ملاءمة تنمية الميناء البري / المركز اللوجستي المحتمل كجزء من منطقة تنمية الملك حسين بن طلال، وإن كان ذلك على نطاق أصغر ويتضمن المزيد من مخاطر السوق. من بين أمور أخرى تعتمد على نجاح تنمية منطقة الملك حسين بن طلال وعلى جزء معين من الطلب على حركة مرور السلع الاستهلاكية المنتافس عليهما في منطقة المفرق؛ فإن تدفقات الحاويات المقيدة العابرة تكون محدودة؛
- بالنسبة لميناء العقبة فإن الطلب المحتمل لتقديم الخدمات اللوجستية في منطقة الميناء هو طلب مرتفع؛ وهناك العديد من تداولات البضائع والأنشطة اللوجستية المرتبطة بها على نطاق واسع وضعت في المنطقة. غير أنه في الغالب يتم إنجاز هذه الخدمات اللوجستية مباشرة في الميناء البحري و / أو في المراكز اللوجستية المجاورة في القرب. وكجزء من هذه الدراسة تم تقييم منطقة ميناء العقبة كموقع غير مناسب لتنمية ميناء بري / مركز لوجستي حيث أنها لا تتطابق مع مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي. الهدف الرئيسي هو تحقيق وفورات في تكاليف النقل والتي تتطلب موقعاً مناسباً للميناء البري / المركز اللوجستي ليكون على مسافة قريبة من الميناء البحري، ومن المفضل أن يكون بالقرب من منطقة استهلاكية كبيرة. بالإضافة إلى ذلك فإنه بالفعل يتم تنفيذ معظم أنشطة تداول البضائع والأنشطة اللوجستية داخل الميناء البحري نفسه، تحت مسؤولية الجهات الحكومية (والخاصة) القائمة.
- تم إجراء تقييم على المستوى لتحديد موقع بديلة ممكنة لتطوير ميناء بري / مركز لوجستي. وخلص هذا التقييم إلى أنه لا يوجد بديل متاح للموقع المناسب والذي يمكن إدراجه في هذه الدراسة. وفي معظم الحالات فإنه يتم بالفعل استخدام مساحات الأرضي كما في الأراضي الزراعية و / أو ذات الملكية الخاصة، المناطق الأخرى تتطلب تكاليف حفر عالية لإعداد الأرضي من أجل تنمية الميناء البري / المركز اللوجستي.

٥- حركة المرور وتوقع الطلب على المنطقة لموانئ الموانئ البرية / المراكز اللوجستية

١-٥ مقدمة

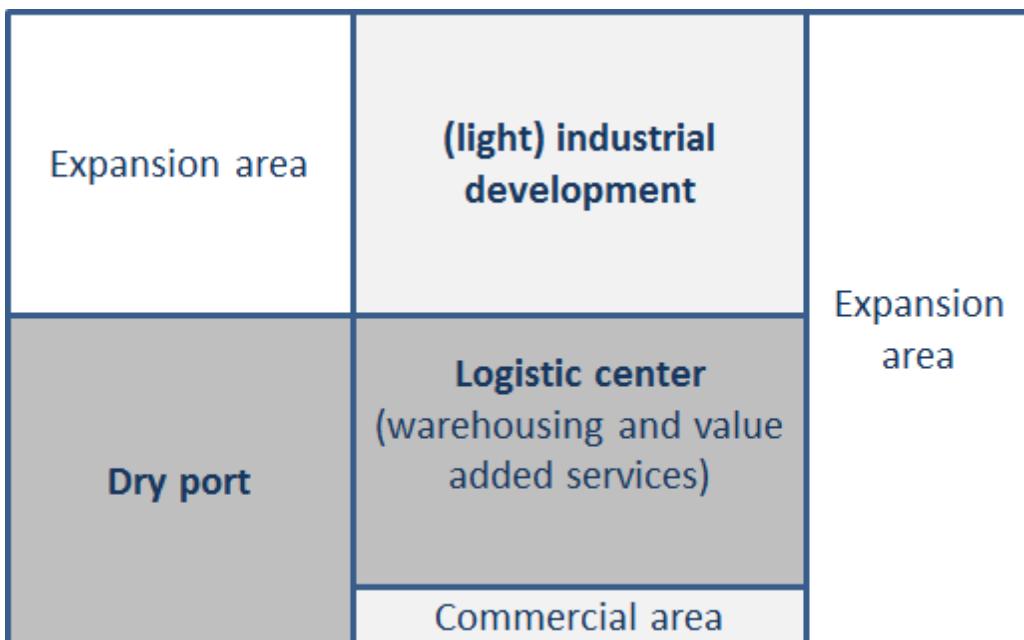
ويعرض هذا الفصل توقع الطلب على اثنين من المناطق التي تم اختيارها مسبقاً لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي بعمّان (الماضونة) والملك حسين بالمفرق. و تستند توقعات المنطقة في المقام الأول على تقييم طلب السوق للخدمات اللوجستية بالنسبة لعمّان والملك حسين بن طلال بالمفرق كما هو موضح في الفصل ٣.

نتائج الطلب المتوقع على المنطقة كما هو موضح في هذا الفصل تقدم نظرة متعمقة على مساحة المنطقة الإجمالية اللازمة لتنفيذ مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي وتوفير المدخلات الرئيسية للمخططات الرئيسية الأولية وتقييم ما قبل الجدوى.

٢-٥ المنهجية

مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي كما هو مطبق في هذه الدراسة هو جزء من منطقة تنمية شاملة والتي تؤلف، بجانب الميناء البري / المركز اللوجستي، أنشطة إضافية والتي عادة ما تكون قريبة من الميناء البري / المركز اللوجستي. والأمثلة على تلك الأنشطة هي التطويرات الصناعية الخفيفة والأنشطة التجارية. المنطقة التنموية الشاملة وفيها يكون الميناء البري / المركز اللوجستي هو المكون الرئيسي (الرمادي الداكن) مرسوماً في الشكل أدناه.

شكل ٥-١ مفهوم منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي



الخدمات التي سيتم تقديمها في مختلف المناطق كما هو مبين في الشكل أعلاه تشكل الأساس لتوقع الطلب على منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان والملك حسين بن طلال بالمفرق.

توقع حركة المرور

الجانب الأكثر أهمية في تحليل منطقة الطلب هي توقع حركة المرور الذي يشكل الأساس لتطويرات الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في عمان والملك حسين بن طلال بالمفرق.

وتنسند توقعات حركة المرور للموانئ البرية في كل من عمان والمفرق على افتراض حصة سوقية والتي من المنتظر من الميناء البري أن يكون جانباً لكميات من حاويات التصدير والاستيراد، وحيث تعتمد بشكل رئيسي على موقعها، فإن منطقة السوق المقيدة وقدرتها على توفير وفورات في تكاليف النقل لشركات الشحن الأردنية التي جعلت منها ميناء بريّاً / مركزاً لوجستياً. تجدر الإشارة إلى الملحق د الذي يعني بمزيد من التفصيل بالوفورات المحتملة في تكلفة النقل لمستخدمي الموانئ البرية، والتي ينبغي أن تposure تكاليف المناولة الإضافية (مثل الرسوم الجمركية التي يتقاضاها مشغل الميناء البري) لنقل البضائع عبر الميناء البري.

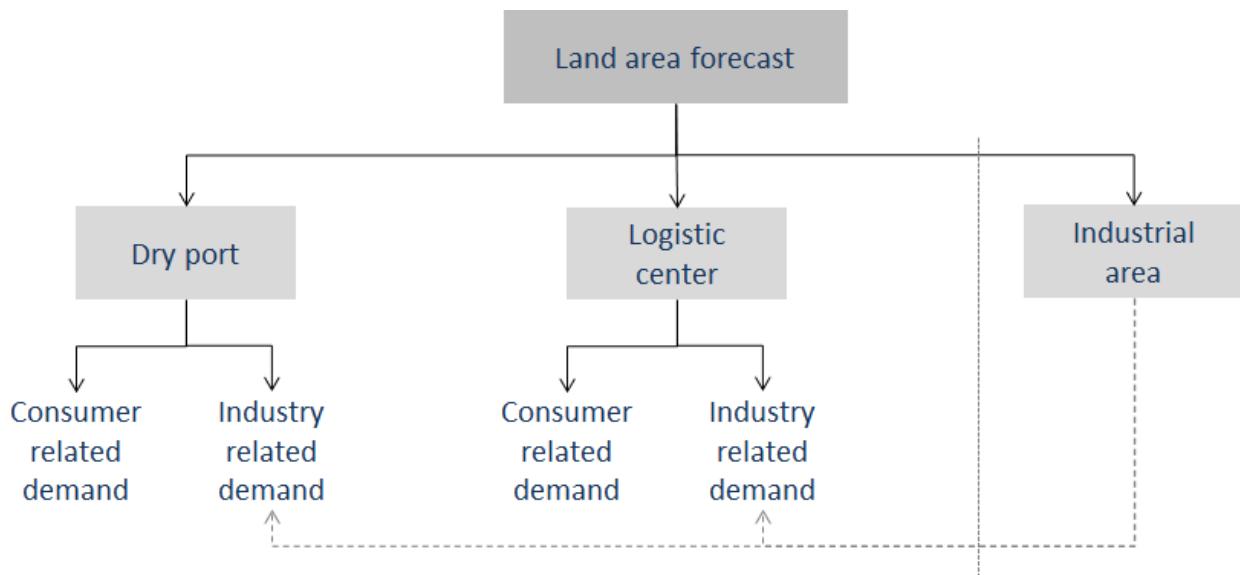
وبالنسبة للمنتجات الصناعية (سواء بالحاويات أو المنقوله في شاحنات) فهي أكثر صعوبة في إعداد التوقعات الدقيقة، لأن هذا يعتمد إلى حد كبير على سرعة وحجم التنمية الصناعية التي ستتحقق في المنطقة الصناعية.

في الملحق ث، سيتم عرض افتراضات وتوقعات حركة المرور بالتفصيل.

منهجية توقع الطلب على المنطقة

المنهجية المعتمول بها لإعداد توقعات الطلب على منطقي عمان والملك حسين بن طلال بالمفرق مصورة في الشكل أدناه وموصوفة تفصيلاً بعد ذلك:

شكل ٥-٢ منهجية توقع الطلب على المنطقة



الطلب على منطقة الميناء البري

تماشياً مع تقييم الطلب السوقى للخدمات اللوجستية الموصوفة في الفصل ٣ والملحق د، فإن الطلب على منطقة الميناء البري يستند في المقام الأول على الطلب على السلع الاستهلاكية ذات الصلة، وإلى حد أقل على الطلب على السلع الصناعية ذات الصلة؛ ولا يتم تقييم البضائع العابرة لتكون سوقاً محتملة للموانئ البرية في عمان والملك حسين بن طلال بالمنطقة. جميع البضائع المناولة في الميناء البري عبارة عن حاويات، والبضائع التي بدون حاويات أقل مناسبة للمناولة في الميناء البري، ويرجع ذلك أساساً إلى القيود المفروضة على وسائل النقل بدون حاويات تحت حكم نظام الجمارك. بالإضافة إلى ذلك، يتم نقل معظم السلع الاستهلاكية في حاويات.

السلع الاستهلاكية

ويستند توقعات (حاويات) السلع الاستهلاكية للسوق الأردن في المقام الأول على توقعات الناتج المحلي الإجمالي GDP، ونسبة مرونة التجارة والتوزيع السكاني. بناءً على الحصص السوقية المفترضة للموانئ البرية في عمان والملك حسين بن طلال بالمنطقة، فإن إجمالي حركة الحاويات وما يتصل بها من الطلب على منطقة الميناء البري لأجل السلع الاستهلاكية يكون متوقعاً.

السلع الصناعية

توقع السلع الصناعية التي سيتم مناولتها في الميناء البري تعتمد في المقام الأول على أنشطة الشركات الصناعية التي ستقع داخل المنطقة (انظر أيضاً إلى السهم الرمادي في الشكل ٢-٥) وإلى أي مدى ستحتاج هذه الشركات إلى خدمات الميناء البري (بدلاً من النقل المباشر للمرافق الخاصة بهم). ليس من المتوقع إعادة توجيه التدفقات الحالية لبضائع السلع الصناعية إلى أي ميناء بري (من المناطق الصناعية المحيطة و / أو موقع المشروعات) بسبب زيادة تكاليف النقل.

الطلب على منطقة مركز الخدمات اللوجستية

النهج نفسه كما هو معمول به لتحليل الطلب على منطقة الميناء البري يصلح أيضاً لتحليل الطلب على منطقة المركز اللوجستي في عمان والملك حسين بن طلال بالمنطقة، فكل من الخدمات اللوجستية المتعلقة بالسلع الاستهلاكية والخدمات اللوجستية المتعلقة بالسلع الصناعية يمكن تقديمها للعملاء. وعادة ما يتم نقل البضائع المتعلقة بالسلع الاستهلاكية في الحاويات، في حين يتم نقل البضائع المتعلقة بالسلع الصناعية على حد سواء في الحاويات وكذلك في الشاحنات (البضائع العامة).

وتتجدر الإشارة إلى أن توقفاً مفصلاً ودقيناً للطلب على منطقة المركز اللوجستي لهو أكثر تحدياً مقارنة مع توقع الطلب على منطقة الميناء البري، لأن هذه الصناعة غير مقيدة أكثر من صناعة الموانئ البرية؛ بحيث يمكن للشركات اللوجستية بسهولة بالغة اختيار موقع بديل لإنشاء أنشطة المركز اللوجستي.

بالإضافة إلى ذلك، أثبتت التجربة مع مهام مماثلة نفذت في بلدان أخرى أن تطوير المراكز اللوجستية يمكن وصفه بأنه صناعة يحركها العرض، وهذا يعني أن الشركات اللوجستية سوف تحتاج نقل الأعمال الحالية أو بداية الأعمال الجديدة بمجرد أن يتحقق العرض في مركز لوجستي (العرض قبل الطلب). لأن الاستثمارات المسبقة لتطوير مركز لوجستي صغيرة نسبياً، يمكن لمطوري المراكز اللوجستية تمديد الاستثمارات بسهولة بمرور الوقت من خلال تطوير المنطقة بما يتماشى مع الطلب. توقع الطلب على منطقة الخدمات اللوجستية وبالتالي سيكون أقل بالمقارنة مع تحديد توقع الطلب على منطقة الميناء البري لأن هذه الخدمات عادة يتم تقديمها على أساس حاجة السوق. وبالتالي، فإن الفائدة الرئيسية لمطوري منطقة المركز اللوجستي هي أن مساحة مخصصة وكافية من الأرض مضمونة داخل المنطقة العامة.

السلع الاستهلاكية

بشكل مماثل لتوقعات الطلب على منطقة الميناء البري المتعلقة بالسلع الاستهلاكية، يستند تطوير مرافق التخزين للبضائع المتعلقة بالسلع الاستهلاكية والخدمات ذات القيمة المضافة المرتبطة بها في المركز اللوجستي على توقع الناتج المحلي الإجمالي GDP، ونسبة مرونة التجارة والتوزيع السكاني في الأردن. الحصص السوقية الواقعية التي ينبغي أن تكون المراكز اللوجستية في عمان والملك حسين بن طلال بالمنطقة قادرة على الاستحواذ عليها بالنسبة لتخزين وتوزيع السلع الاستهلاكية يكون مفترضاً. المركز اللوجستي لن يكون فقط لتلبية احتياجات الواردات الموجهة عبر الميناء البري ولكن لكل الطلب المرتبط بالبضائع المتعلقة بالسلع الاستهلاكية للمناطق المعنية.

السلع الصناعية

توقع السلع الصناعية المخزنة في المركز اللوجستي يعتمد في المقام الأول على أنشطة الشركات الصناعية التي سوف تكون موجودة داخل المنطقة، ودرجة الاستعانتة بالمصادر الخارجية لمرافق التخزين (المتخصصة) لهذه الشركات الصناعية. ليس من المتوقع إعادة توجيه التدفقات الحالية لبضائع السلع الصناعية إلى أي مركز لوجستي (من المناطق الصناعية المحيطة و / أو موقع المشروعات) بسبب زيادة تكاليف النقل.

الطلب على المنطقة الصناعية

المكون الثالث للمنطقة الكلية يتعلق بالمنطقة الصناعية التي تقع عادة بالقرب من الميناء البري / المركز اللوجستي، وهو ليس جزءاً مباشراً من نطاق هذه الدراسة. التطوير الناجح للأنشطة الصناعية واسعة النطاق تعتمد على عوامل متعددة، مثل الموقع، وتوافر البنية التحتية، ونظام الضرائب، وتوافر اليد العاملة، الخ

سرعة وحجم التطورات الصناعية على نطاق واسع لها تأثير محتمل على الطلب على الخدمات اللوجستية في الميناء البري / المركز اللوجستي. التدفقات الكبيرة من الواردات / الصادرات ستخلق طلباً محتملاً على مرفاق التخزين وخدمات القيمة المضافة المرتبطة بها (الطرف الثالث)، على الرغم من أنه من البداية قد تم تقييم هذا الطلب بأنه معتدل لأن معظم البضائع يتم نقلها مباشرة إلى المنتشآت الصناعية. في حين أن توقع الأنشطة الصناعية ذات الصلة هو خارج نطاق هذه الدراسة، يشار إلى مختلف دراسات الجدوى الحالية لكلا من عمان والمفرق التي تقيّم بالتفصيل التوقع للأنشطة الصناعية. يتم استخدام هذه المدخلات لتحديد تأثيرها المحتمل على خدمات الميناء البري / المركز اللوجستي.

٣-٥ توقع الطلب على المنطقة: ملخص

استناداً إلى منهجية الطلب على المنطقة كما هو موضح أعلاه، يتم تحديد نتائج الطلب على منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي في عمان والملك حسين بن طلال بالمفرق على النحو التالي:

جدول ١-٥ توقع الطلب على المنطقة

الملك حسين بن طلال بالمفرق	عمان	الطلب على منطقة الميناء البري
٥٠ ساعة	٨٠ ساعة	منطقة الميناء البري للبضائع الاستهلاكية / الصناعية
٥٠ ساعة	٨٠ ساعة	الطلب على منطقة مركز الخدمات اللوجستية
١٢٠ ساعة	٤٤ ساعة	منطقة مركز الخدمات اللوجستية للبضائع الاستهلاكية
٢٠ ساعة	٤٤ ساعة	منطقة مركز الخدمات اللوجستية للبضائع الصناعية
١٠٠ ساعة	٠ ساعة	المنطقة الصناعية والطلب التجاري
٣٥٦ ساعة	٦٦ ساعة	تنمية المنطقة الصناعية
٣٥٠ ساعة	٦٠ ساعة	الأنشطة التجارية
٦ ساعة	٦ ساعة	الطلب الإجمالي على المنطقة
٥٢٦ ساعة	١٩٠ ساعة	الطلب الإجمالي على المنطقة

تتمحور منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان بشكل أساسي على تنمية الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المرتبطة بقطاع السلع الاستهلاكية. وتغطي منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي مساحة إجمالية قدرها ١٢٤ هكتار؛ وتم حجز ٨٠ هكتار لمنطقة الميناء البري، ومن المتوقع زيادة ٤ هكتار للمركز اللوجستي.

الميناء البري / المركز اللوجستي المستقبلي بعمان ليس منطقة صناعية متخصصة في الأردن. ومع ذلك، فإنه من المرتقب وجود طلب ما على الأنشطة الصناعية (الخفيفة) في المنطقة (انظر أدناه). ونحن نفترض هنا أن نوع ونطاق هذه الأنشطة الصناعية لن تولد الطلب ذو الأهمية بمكان الذي يتم الاستعانة بالخدمات اللوجستية من المصادر الخارجية على نطاق واسع من شركات الطرف الثالث للخدمات اللوجستية المتخصصة. وبالتالي فإن الطلب على المركز اللوجستي لا يشتمل على الطلب على مساحة لتخزين السلع المتعلقة بالصناعة. إذا وجد في المستقبل طلب على الخدمات اللوجستية للبضائع المتعلقة بالصناعة في الميناء البري / المركز اللوجستي فإننا نعتبر ذلك تصاعد محتمل.

بالنسبة للأنشطة الصناعية في عمان، فإنه قد تم تخصيص مساحة حوالي ٦٠ هكتار، تكون بشكل أساسي من تنمية صناعية خفيفة. ويعتمد الطلب على المنطقة على تقييم السوق الموضوع من قبل رویال هاسكوننج ("الجدوى من الميناء الداخلي ومستودع الجمارك في تنمية ممر عمان لعام ٢٠٠٤")، المعدلة مع الافتراضات الخاصة بنا آخذين في الاعتبار نطاق مختلف من المشروع. هناك ٦ هكتارات إضافية متاحة للخدمات التجارية وهو ما يتماشى مع تقديرات رویال هاسكوننج^٤.

^٤ اشتمل تقييم الجدواى من قبل رویال هاسكوننج (Royal Haskoning) على أن النقل الكامل لإدارة جمرك عمان سيؤدي إلى طلب أكبر على المنطقة مقارنة بمفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي على النحو المعهود به في هذه الدراسة. ونحن نفترض أن ما يقرب من ٥٠٪ من الطلبات الصناعية التي تم تقييمها من قبل رویال هاسكوننج (١٢١ هكتار) ينطبق على هذه الدراسة.

للتوسيع المستقبلي و / أو الخدمات الإضافية التي يمكن تطويرها في المنطقة الكلية للميناء البري / المركز اللوجستي بعمّان، فإنه سيتم توفير حوالي ٦٠ هكتار من مساحة الأرضي المتاحة في موقع الماضونة وغيرها من أجل زيادة التطوير المحتمل كما تم الاشارة له مسبقاً.

الميناء البري / المركز اللوجستي بالمنطقة

الميناء البري / المركز اللوجستي بالمنطقة يغطي مساحة إجمالية قدرها ١٧٠ هكتار. منطقة الميناء البري بالمنطقة (٥٠ هكتار) تحمل حوالي ٦٠٪ من حجم ميناء عمّان البري. وهذا يعكس انخفاض الطلب على مناولة البضائع الاستهلاكية (مع مخاطر سوق مصحوبة أعلى من المطبقة على عمّان) فضلاً عن الطلب المعتمد الناتج من مناولة السلع الصناعية عبر الميناء البري. بالنسبة لمنطقة المركز اللوجستي في الميناء البري / المركز اللوجستي بالمنطقة المتعلقة بالسلع الاستهلاكية فإنه من المتوقع توفير حوالي ٢٠ هكتاراً للتخزين وخدمات القيمة المضافة ذات الصلة.

الطلب على مرافق التخزين اللازمة لتخزين البضائع الصناعية للشركات الصناعية التي ستقع في منطقة تنمية الملك حسين بن طلال يعتمد أساساً على نوع وسرعة التطويرات الصناعية وتقييم الطلب على التخزين من جهات خارجية (درجة الاستعانة بمصادر خارجية من الأنشطة اللوجستية لشركات الطرف الثالث للخدمات اللوجستية (3PL)). من أجل تقدير متطلبات منطقة المركز اللوجستي المتعلقة بالسلع الصناعية، تم الإشارة إلى دراسة نقطة تحويل السوق. وفي هذه الدراسة من المتوقع أن تكون منطقة المركز اللوجستي الكلية للطلب ١٢٠ هكتاراً. على افتراض أن ٢٠ هكتار كما هو محدد في هذه الدراسة مرتبطة بالبضائع الاستهلاكية وأن حوالي ١٠٠ هكتار محجوزة لتخزين السلع الصناعية من قبل شركات الطرف الثالث للخدمات اللوجستية (3PL) المتخصصة. من وجهة نظرنا، فإن هذا التقدير للطلب على المنطقة اللوجستية باعتبار التفاؤل على اعتبار أن معظم الشركات الصناعية من المرجح أن تقوم بنقل البضائع مباشرة إلى المرافق الخاصة بهم (كما هو موضوع في فصل ٣). هذا التقدير المترافق يشكل مخاطر سوق إضافية للميناء البري / المركز اللوجستي بالمنطقة.

كما ورد في دراسة بيرنج بوينت، فإن الأنشطة الصناعية قد تم تخصيص مساحة حوالي ٣٥٠ هكتاراً لها. بالإضافة إلى ٦ هكتارات متاحة للخدمات التجارية. هناك ٦ هكتارات إضافية متاحة للخدمات التجارية.

ويرد وصف الطلب على المنطقة بشكل أكثر تفصيلاً عن كل من عمّان والملك حسين بن طلال بالمنطقة في الأقسام أدناه. سيتم تقديم تحليل كامل ومفصل في الملحق خ.

٤-٥ توقع الطلب على منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بعمّان

يتم عرض توقع حركة المرور والطلب على منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بعمّان في الأقسام أدناه. التحليل الكامل والمفصل تم تقديمها في الملحق خ.

١-٤-٥ توقع حركة المرور

كما ذكر أعلاه، فإن منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان تركز بشكل أساسي على تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي المتعلق بقطاع السلع الاستهلاكية؛ وقد تم تقييم الطلب اللوجستي على الأنشطة الصناعية بأنه منخفض. وبالتالي فإن الأساس لتوقع الطلب على منطقة الميناء البري بعمان هو توقع حركة مرور الحاويات في الأردن المتوجهة إلى منطقة عمان. ويخلص توقع حركة المرور في الجدول أدناه:

جدول ٢-٥ توقع حركة مرور ميناء العقبة وجهة عمان -استيراد

عمان	الواردات الكاملة في العقبة	الواردات الكاملة في العقبة، وجهة العبور (الترانزيت)	الواردات الكاملة في العقبة، وجهة الأردن	الواردات الكاملة في العقبة، وجهة عمان	٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦
الواردات الكاملة في العقبة	١,٦٧,٣٥٥	٩٦٦,٢٠٨	٧٩٩,٧٥٤	٦٨٧,٤٨٨	٥١٩,٠٧٥				
الواردات الكاملة في العقبة، وجهة العبور (الترانزيت)	٣٥٠,١٩٢	٢٨٩,٨٦٢	٢٣٩,٩٢٦	٢٠٦,٢٤٧	١٥٥,٧٢٣				
الواردات الكاملة في العقبة، وجهة الأردن	٨١٧,١١٤	٦٧٦,٣٤٥	٥٥٩,٨٢٨	٤٨١,٢٤٢	٣٦٣,٣٥٣				
الواردات الكاملة في العقبة، وجهة عمان	٥١٣,٣١٣	٤٢٤,٨٨٢	٣٥١,٦٨٥	٣٠٢,٣١٧	٢٢٨,٢٥٩				

على أساس الحصص السوقية الواقعية يجب أن يكون ميناء عمان البري قادرًا على التقاط (في البداية ١٠٪) من التدفقات الكلية للحاويات المتوجهة إلى منطقة عمان، توقع حركة المرور لميناء عمان البري تم تقديمها أدناه:

جدول ٣-٥ توقع حركة المرور بميناء عمان البري

عمان	حاويات استيراد قياسية كاملة	حاويات تصدير قياسية كاملة	حاويات تصدير قياسية فارغة	إجمالي الحاويات القياسية بميناء عمان البري	٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦
حاويات استيراد قياسية كاملة	٢٢٠,٧٢٤	١٤٠,٢١١	٥٠,٩٩٤	٣٧,٧٩٠	٢٢,٨٢٦				
حاويات تصدير قياسية كاملة	٢٣,٩٧٤	١٧,٦٠٠	١١,١٣٣	٩,٢٥١	٦,٦٨٣				
حاويات تصدير قياسية فارغة	٩٥,٨٩٥	٧٠,٤٠١	٤٤,٥٣٢	٣٧,٠٠٤	٢٦,٧٣٤				
إجمالي الحاويات القياسية بميناء عمان البري	٣٤٠,٥٩٣	٢٢٨,٢١٢	١٠٦,٦٥٩	٨٤,٠٤٤	٥٦,٢٤٣				

٢-٤-٥ منطقة الميناء البري

استناداً إلى توقع حركة المرور لميناء عمان البري، تم تحديد المساحة المطلوبة لميناء عمان البري. معيار الصناعة المستخدم لتحديد حجم منطقة اصطدام الحاويات (مستودع الحاويات الداخلي ICD) هو أن الإنتاجية السنوية التي مقدارها ١٥,٠٠٠ حاوية قياسية، تتطلب ما يقرب من ١ هكتار من مستودع الحاويات الداخلي ICD. بالنسبة لمنطقة التفتيش الجمركي وخليج التبال، يتم تطبيق ما متوسطة ٨٠٪ من مساحة مستودع الحاويات الداخلي. استناداً إلى الخبرة، يفترض أن المساحة المتبقية (التخزين البوندد والمكاتب ووقف السيارات والطرق الداخلية، الخ) ستكون حوالي ٥٠٪ من إجمالي مساحة الميناء البري. الطلب الناتج على منطقة الميناء البري بعمان موضح فيما يلي في الجدول أدناه:

جدول ٤-٥ توقع الطلب على المنطقة -ميناء عمان البري

عكان	٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦	
حجم مناولة الحاويات) حاوية قياسية(TEU	٣٤٠,٥٩٣	٢٢٨,٢١٢	١٠٦,٦٥٩	٨٤,٠٤٤	٥٦,٢٤٣	
منطقة اصطاف الحاويات) مستودع الحاويات ICD(الداخلي	٢٣	١٥	٧	٥	٤	
منطقة التقنيش الجمركي وخليج التبادل	١٨	١٢	٦	٤	٣	
مناطق أخرى (التخزين والمكاتب ومنطقة وقوف السيارات، الخ)	٣٩	٣٤	١٧	٩	٨	
الطلب على المنطقة - الميناء البري	٨٠	٦١	٣٠	١٩	١٥	

إجمالي الطلب على منطقة ميناء عمان البري في عام ٢٠١٦ حوالي ١٥ هكتار. في العام ٢٠٣٥ من المتوقع مساحة إجمالية قدرها حوالي ٨٠ هكتار.

٣-٤-٥ المركز اللوجستي

منطقة المركز اللوجستي في الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان تتشكل بشكل أساسي من التخزين وخدمات القيمة المضافة المتعلقة بالسلع الاستهلاكية. ونحن نفترض أن نوع ونطاق الأنشطة الصناعية لن ثوّل الطلب ذو الأهمية بمكان لكي يتم الاستعانة بالخدمات اللوجستية من المصادر الخارجية على نطاق واسع من شركات الطرف الثالث للخدمات اللوجستية المتخصصة. وبالتالي فإن الطلب على المركز اللوجستي لا يشتمل على الطلب على مساحة لتخزين السلع المتعلقة بالصناعة. إذا وجد في المستقبل طلب على الخدمات اللوجستية للبضائع المتعلقة بالصناعة في الميناء البري / المركز اللوجستي فإننا نعتبر ذلك تصاعد محتمل.

الطلب الكمي على سعة المستودع يرتبط ارتباطاً وثيقاً باستيراد حاويات كاملة لمنطقة عمان، والطلب على خدمات التخزين يعتمد على الطلب على السلع الاستهلاكية والتي هي بشكل أساسي في حاويات. المركز اللوجستي لن يكون فقط لتلبية احتياجات الواردات الموجهة عبر الميناء البري ولكن لكل الطلب المرتبط بالبضائع المتعلقة بالسلع الاستهلاكية لمنطقة عمان.

الافتراضات الرئيسية هي أنه، في الوقت المناسب، فإن جزءاً من الطلب على التخزين في منطقة عمان سيتم في الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان أما التخزين في الوقت الحالي، فهو متاثراً في منطقة عمان، وسوف ينقل جزئياً إلى الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان. وسوف يكون هذا نتيجة لسياسة أمانة عمان الكبرى في تركيز تجميع خدمات الشحن على امتداد طريق عمان الدائري الجديد، جنوب شرق عمان، وفي تنفيذ النظام الذي سيسمح بدخول الشاحنات إلى مدينة عمان، في الوقت المناسب، بأن يكون ليلاً فقط (المصدر: استراتيجية أمانة عمان الكبرى للشحن). استطلاع السوق مع المشغلين اللوجستيين الرئисيين في قطاع النقل والخدمات اللوجستية بالأردن أكد جاذبية استخدام الميناء البري / المركز اللوجستي في عمان.

فمن المفترض في البداية أن ١٠٪ من البضائع المتوجهة إلى منطقة عمان تتطلب التخزين و ١ حاوية قياسية تضم في المتوسط ١٠ أطنان من البضائع (المصدر: البنك الدولي). هذه النتائج في التوقعات التالية:

جدول ٥-٥ توقع الطلب على منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان - الطلب على التخزين

الطلب على التخزين (بالطن)	الطلب على التخزين (بالطن)	الطلب على التخزين (بالطن)	الطلب على التخزين (بالطن)	الطلب على التخزين (بالطن)	الطلب على التخزين (بالطن)
حاويات استيراد قياسية كاملة بمنطقة عمان	٤٢٤,٨٨٢	٣٥١,٦٨٥	٣٠٢,٣١٧	٢٢٨,٢٥٩	٥١٣,٣١٣
متوسط الحمولة لكل حاوية قياسية	١٠	١٠	١٠	١٠	١٠
حصة السوق من التخزين / الخدمات اللوجستية	%٣٠	%٢٥	%٢٠	%١٥	%٢٥
الطلب على التخزين (طن)	١,٥٣٩,٩٣٩	١,٠٦٢,٢٠٥	٧٠٣,٣٧٠	٤٥٣,٤٧٦	٢٢٨,٢٥٩

تطبق الصناعة معياراً من الإنتاجية مقداره ١٠ طن/متر مربع/سنة من مساحة المستودع (المصدر: تحليل الطلب السوفي لمنطقة المفرق التنموية، بيرنج بوينت BearingPoint، عام ٢٠٠٧). بالإضافة إلى ذلك، حوالي ٧٠٪ من إجمالي القدرة الاستيعابية لسطح المستودع يتوفّر لمكان التخزين الفعلي؛ وتستخدم الـ ٣٠٪ المتبقية للتهوية، مرر الطرق، والتعامل مع المساحات وإعادة التعبئة والتغليف. استناداً إلى قدرة المستودع الاستيعابية الإجمالية المطلوبة، فإن الطلب على المنطقة لمرَاكز الخدمات اللوجستية في الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان يمكن تحديده، وذلك باستخدام حجز ١٠٠٪ من المساحة الإضافية المطلوبة للطرق والمرافق وموافق السيارات.

على أساس هذه المعايير، فإن الطلب على المنطقة والمتعلق بتسهيل الطلب على المستودع داخل المركز اللوجستي قد تم تلخيصه في الجدول أدناه:

جدول ٦-٥ توقع الطلب على المنطقة - المركز اللوجستي بعمان

الطلب على التخزين (بالطن)	السعة الاستيعابية الإجمالية للمستودع	المنطقة الإضافية المطلوبة	الطلب على المنطقة - المركز اللوجستي	عمان
١,٥٣٩,٩٣٩	١,٠٦٢,٢٠٥	٧٠٣,٣٧٠	٤٥٣,٤٧٦	٢٢٨,٢٥٩
٢٢	١٥	١٠	٦	٣
٢٢	١٥	١٠	٦	٣
٤٤	٣٠	٢٠	١٣	٦

إجمالي الطلب على منطقة المركز اللوجستي بعمان في عام ٢٠١٦ حوالي ٦ هكتارات. في العام ٢٠٣٥، من المتوقع مساحة إجمالية قدرها حوالي ٤٤ هكتار.

٤-٤-٥ المنطقة الصناعية

بالنسبة لأنشطة الصناعية في عمان، فإنه قد تم تخصيص مساحة حوالي ٦٠ هكتار، تتكون بشكل أساسي من تنمية صناعية خفيفة. وتعتمد منطقة الطلب على تقييم السوق الموضوع من قبل رويدل هاسكونج (اجدوى الميناء الداخلي ومستودع الجمارك في ممر تنمية عمان لعام ٢٠٠٤)، المعبدة مع الافتراضات الخاصة بنا آخذين في الاعتبار نطاق مختلف من المشروع. ويرد هذا في الجدول أدناه:

جدول ٧-٥ توقع الطلب على المنطقة -المنطقة الصناعية بعمان

عمان	الطلب على المنطقة الصناعية	٢٠١٦	٢٠٢٠	٢٠٢٤	٢٠٣٠	٢٠٣٥
	٢٠	٣٠	٤٠	٥٠	٦٠	٦٠

تقدر المساحة الإجمالية المتوقعة للتنمية الصناعية بمقدار ٦٠ هكتار في عام ٢٠٣٥.

٤-٥ المنطقة التجارية

في عام ٢٠٣٥، ستكون هناك ٦ هكتارات متوافرة للخدمات التجارية وهو ما يتماشى مع تقديرات رویال هاسكوننج (Royal Haskoning). وتشمل الخدمات التجارية البنوك والوسطاء وشركات التأمين والمطاعم والفنادق الخ. المتوقع تتميّتها على مقرّبة من الميناء البري / المركز اللوجستي.

جدول ٨-٥ توقع الطلب على المنطقة -المنطقة التجارية بعمان

عمان	الطلب على المنطقة - المنطقة التجارية	٢٠١٦	٢٠٢٠	٢٠٢٤	٢٠٣٠	٢٠٣٥
	٢	٣	٤	٥	٦	٦

٤-٦ الطلب الإجمالي على المنطقة

باختصار، الطلب على المنطقة لمنطقة الكلية للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان معروض في الجدول أدناه:

جدول ٩-٥ توقع الطلب على المنطقة -عمان

عمان	
٨٠ ساعة	الطلب على منطقة الميناء البري
٨٠ ساعة	منطقة الميناء البري للبضائع الاستهلاكية / الصناعية
٤٤ ساعة	الطلب على منطقة مركز الخدمات اللوجستية
٤٤ ساعة	منطقة مركز الخدمات اللوجستية للبضائع الاستهلاكية
٠ ساعة	منطقة مركز الخدمات اللوجستية للبضائع الصناعية
٦٦ ساعة	المنطقة الصناعية والطلب التجاري
٦٠ ساعة	تنمية المنطقة الصناعية
٦ ساعة	الأنشطة التجارية
-	الطلب الإجمالي على المنطقة
١٩٠ ساعة	الطلب الإجمالي على المنطقة

٥-٥ توقع الطلب على منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق
 يتم عرض توقع حركة المرور والطلب على منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق في الأقسام أدناه. التحليل الكامل والمفصل تم تقديمها في الملحق خ.

١٥-٥ توقع حركة المرور

بالنسبة لملك حسين بن طلال بالمفرق، من المتوقع عملاً موحداً يضم كلاً من الطلب على السلع الاستهلاكية الموجه لمنطقة المفرق، والطلب الصناعي المتعلق بالأنشطة التي سيتم تطويرها في منطقة الملك حسين بن طلال الصناعية.

ما يتعلق بالسلع الاستهلاكية

الأساس لتوقع الطلب على منطقة الميناء البري بالمفرق بالنسبة للسلع الاستهلاكية هو توقع حركة مرور الحاويات في الأردن المتوجهة إلى منطقة المفرق. ويتلخص توقع حركة المرور في الجدول أدناه:

جدول ١٠-٥ توقع حركة مرور ميناء العقبة وجهة المفرق - استيراد

المفرق	الواردات الكاملة في العقبة	الواردات الكاملة في العقبة، وجهة العبور (الترانزيت)	الواردات الكاملة في العقبة، وجهة الأردن	الواردات الكاملة في العقبة، وجهة المفرق
٢٠٣٥	٩٦٧,٣٠٥	٩٦٦,٢٠٨	٧٩٩,٧٥٤	٦٨٧,٤٨٨
٢٠٣٠				٥١٩,٠٧٥
٣٥٠,١٩٢	٢٨٩,٨٦٢	٢٣٩,٩٢٦	٢٠٦,٢٤٧	١٥٥,٧٢٣
٨١٧,١١٤	٦٧٦,٣٤٥	٥٥٩,٨٢٨	٤٨١,٢٤٢	٣٦٣,٣٥٣
٢٢٧,١٥٨	١٨٨,٠٢٤	١٥٥,٦٣٢	١٣٣,٧٨٥	٩٣,٧٨٣

ويلاحظ أن توقع الحاويات مع وجهة منطقة المفرق يعتبر تقريباً متفائلاً لأن منطقة المفرق أكثر تنافسية من عمان (على سبيل المثال منطقة إربد يمكنها تطوير المراافق اللوجستية لتلبية الطلب على السلع الاستهلاكية الموجهة إلى إربد). وبالتالي، مخاطر السوق هي أعلى بالمقارنة مع عمان.

على أساس الحصص السوقية الواقعية يجب أن يكون ميناء المفرق البري قادرًا على التقاط (في البداية ١٠٪) من التدفقات الكلية للحاويات المتوجهة إلى منطقة المفرق، توقع حركة مرور البضائع الاستهلاكية في الحاويات لميناء المفرق البري تم تقديمها أدناه:

جدول ١١-٥ توقع حركة مرور البضائع الاستهلاكية بميناء المفرق البري

المفرق	استيراد كامل	تصدير كامل	تصدير فارغ	ميناء المفرق البري – الطلب الإجمالي على السلع الاستهلاكية
٢٠٣٥	٦٢,٠٤٨	٢٢,٥٦٧	١٦,٧٢٣	١٠,١٠١
٢٠٣٠				
٧,٤٤٤	٥,٠٧٨	٢,٥٤٥	٢,٠٣٤	١,٣٩٠
٢٩,٧٧٤	٢٠,٣١٣	١٠,١٨٠	٨,١٣٤	٥,٥٦٠
١٣٤,٨٩٥	٨٧,٤٣٩	٣٥,٢٩١	٢٦,٨٩١	١٧,٥٠١

ما يتعلق بالسلع الصناعية

الطلب على منطقة الميناء البري للسلع الصناعية يتعلق بالأنشطة المنمّة في منطقة الملك حسين بن طلال التنموية. منطقة الملك حسين بن طلال تشمل النوع التالي من الصناعات:

- الأغذية والمشروبات؛
- المستلزمات الدوائية والطبية؛
- المواد الكيميائية الخفيفة؛
- السلع المصنعة الأخرى.

بناء على دراسة السوق لبيرنج بوينت (Bearing Point)، يتلخص مجموع الطلب الصناعي في الجدول أدناه:

المساحة المشغولة من منطقة الملك حسين بن طلال الصناعية	المساحة المشغولة (بالهكتار)
٢٠٣٥	٢٠٣٠
٣٥٠	٣٠٠
٢٠٢٥	٢٥٠
٢٠٢٠	٢٠٠
٢٠١٦	١٥٠

تجدر الإشارة إلى أن منطقة الملك حسين بن طلال الصناعية لا تزال في مرحلة تطويرها الأولى. في الوقت الحاضر لا يوجد سوى عدد قليل من الصناعات العاملة في المنطقة. المنافسة بين منطقة الملك حسين بن طلال والمنطقة السورية الأردنية الحرة SJFZ تتعلق في المقام الأول بتنمية الأنشطة الصناعية في منطقة الملك حسين بن طلال، وبالتالي على توقعات الطلب في السوق الصناعية. بالإضافة إلى ذلك، المنافسة مع المنطقة السورية الأردنية الحرة SJFZ قد يكون لها أيضاً تأثير على طلب المستهلكين بالمنطقة للميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق. ولا سيما عندما تلغى الحواجز عبر الحدود لنقل البضائع بالحاويات (على سبيل المثال الاتفاق الثنائي) بين الأردن وسوريا، والمنطقة السورية الأردنية الحرة (موقع معبر حدودي) في وضع جيد للتعامل مع الطلب في السوق الاستهلاكية (مستقبلًا) المرتبط بحاويات البضائع القادمة من أوروبا.

صناعات الملك حسين بن طلال لديها المدخلات المطلوبة من المواد الخام والمواد نصف المصنعة لعملية الإنتاج لديها. معايير الصناعة في غرب أوروبا تظهر المدخلات المطلوبة بـ مقدار ٢٠٠،١ حاوية قياسية / هكتار. في هذا التحليل، نحن نطبق نهجاً أكثر تحفظاً لأن الأردن أقل تطوراً من الصناعات في غرب أوروبا. في هذا التحليل، افترضنا متوسط إنتاجية ٦٠٠ حاوية قياسية / هكتار. فإننا نؤكّد أن هذه المعايير من الصعب جداً تقييمها، ولذلك ينبغي أن تؤخذ هذه الافتراضات بحذر.

المواد الخام والمواد نصف المصنعة المطلوبة للإنتاج الصناعي هي من مصادر محلية وإقليمية مع كمية صغيرة فقط يتم استيرادها من الخارج. يوجد جزء من تلك المواد بدون حاويات والجزء الآخر سوف يتم توفيره مباشرة إلى الصناعات. بالإضافة إلى ذلك، حالياً يحظر استيراد أو تصدير الحاويات من وإلى سوريا، مما يقلل من الإمكانيّة أمام الحاويات. ومع ذلك، فإن بعض الصناعات ستستخدم إمكانيات التخزين في ميناء المفرق البري لأنّه ليس لديها مكان للتخزين في صناعتهم. وهناك تقدّير تقريبي وهو أنه في البداية سيتم توجيه ٥٪ من المدخلات المطلوبة من خلال ميناء المفرق البري، مع زيادتها إلى ١٠٪ في السنوات اللاحقة.

جدول ١٢-٥ توقع حركة مرور البضائع الصناعية بميناء المفرق البري - الاستيراد الكامل

٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦	استيراد ميناء المفرق البري - صناعي (حاوية قياسية)
٢٠٤,٠٠٠	١٧٤,٠٠٠	١٤٤,٠٠٠	١٢٠,٠٠٠	٩٠,٠٠٠	إجمالي الطلب إلى الداخل للملك حسين بن طلال (حاوية قياسية)
%١٠	%١٠	%٥	%٥	%٥	الحصة السوقية لميناء المفرق البري
٢٠,٤٠٠	١٧,٤٠٠	٧,٢٠٠	٦,٠٠٠	٤,٥٠٠	استيراد ميناء المفرق البري - صناعي

ويرد إجمالي توقع حركة المرور المرتبطة بالواردات / الصادرات الصناعية في الشكل أدناه:

جدول ١٣-٥ توقع حركة مرور البضائع الصناعية بميناء المفرق البري

٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦	مفرق
٢٠,٤٠٠	١٧,٤٠٠	٧,٢٠٠	٦,٠٠٠	٤,٥٠٠	واردات كاملة وحدة سعة شحن
١,٢٢٤	١,٠٤٤	٤٣٢	٣٦٠	٢٧٠	صادرات كاملة وحدة سعة شحن
٤,٨٩٦	٤,١٧٦	١,٧٢٨	١,٤٤٠	١,٠٨٠	صادرات فارغة وحدة سعة شحن
٢٦,٥٢٠	٢٢,٦٢٠	٩,٣٦٠	٧,٨٠٠	٥,٨٥٠	ميناء مفرق البري الكلى - طلب صناعي

توقع إجمالي حركة الحاويات
ويختصر توقع إجمالي حركة الحاويات لميناء المفرق البري في الجدول أدناه:

٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦	المفرق
١٣٤,٨٩٥	٨٧,٤٣٩	٣٥,٢٩١	٢٦,٨٩١	١٧,٥١	الطلب على السلع الاستهلاكية
٢٦,٥٢٠	٢٢,٦٢٠	٩,٣٦٠	٧,٨٠٠	٥,٨٥٠	الطلب الصناعي
١٦١,٤١٥	١١٠,٥٥٩	٤٤,٦٥١	٣٤,٦٩١	٢٢,٩٠١	حجم مناولة الحاويات (حاوية قياسية)

٢-٥-٥ منطقة الميناء البري

كما تم وصفه في القسم السابق، بالنسبة للملك حسين بن طلال بالمفرق، من المتوقع عملاً موحداً يضم كلاً من الطلب على السلع الاستهلاكية الموجه لمنطقة المفرق، والطلب الصناعي المتعلق بالأشطة التي سيتم تطويرها في منطقة الملك حسين بن طلال الصناعية. في حالة النهاية، مطلوب مساحة تبلغ حوالي ٥٠ هكتار للتنمية الشاملة للميناء البري في الملك حسين بن طلال بالمفرق. ويرد تحليلًا في الجدول أدناه:

جدول ١٤-٥ توقع الطلب على المنطقة - ميناء المفرق البري

٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦	المفرق
١٦١,٤١٥	١١٠,٥٥٩	٤٤,٦٥١	٣٤,٦٩١	٢٢,٩٠١	حجم مناولة الحاويات (حاوية قياسية)
١١	٧	٣	٢	٢	منطقة اصطاف الحاويات) مستودع الحاويات الداخلي ICD)
٩	٦	٢	٢	١	منطقة النقاش الجمركي وخليج التبادل
٣٠	٢٨	١٤	٧	٧	مناطق أخرى (التخزين والمكاتب ومنطقة وقوف

السيارات، الخ)					
الطلب على المنطقة - الميناء البري	٩	١١	٢٠	٤١	٥٠

إجمالي الطلب على منطقة ميناء المفرق البري في عام ٢٠١٥ حوالي ٩ هكتارات. في العام ٢٠٣٥ المتوقع مساحة إجمالية قدرها حوالي ٥٠ هكتار.

٣-٥-٥ المركز اللوجستي

المركز اللوجستي سيشتمل على التخزين والخدمات ذات القيمة المضافة لكل من البضائع المتعلقة بالسلع الاستهلاكية، والبضائع المتعلقة بالسلع الصناعية.

ما يتعلق بالسلع الاستهلاكية

الطلب الكمي على سعة المستودع يرتبط ارتباطاً وثيقاً باستيراد حاويات كاملة لمنطقة المفرق، والطلب على خدمات التخزين يعتمد على الطلب على السلع الاستهلاكية والتي هي بشكل أساسي في حاويات. المركز اللوجستي بالمفرق لن يكون فقط لتلبية احتياجات الواردات الموجهة عبر الميناء البري ولكن لكل الطلب المرتبط بالبضائع المتعلقة بالسلع الاستهلاكية لمنطقة المفرق. فمن المفترض في البداية أن ١٠٪ من البضائع المتجهة إلى منطقة المفرق تتطلب مرافق التخزين.

بناء على نفس النهج كما هو معمول به في المركز اللوجستي بعمان، لتخزين السلع الاستهلاكية، من المتوقع مساحة إجمالية قدرها ٢٠ هكتار والذي يقوم على التحليل التالي:

جدول ١٥-٥ توقع الطلب على المنطقة - المركز اللوجستي بالمفرق (استهلاكي)

المفرق	الطلب على المنطقة - المركز اللوجستي - استهلاكي	المنطقة الإضافية المطلوبة	السعة الاستيعابية الإجمالية للمستودع	٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦
١٠	٧	٤	٢	١				
١٠	٧	٤	٢	١				
٢٠	١٤	٨	٤	٢				

ما يتعلق بالسلع الصناعية

من أجل تقدير متطلبات منطقة المركز اللوجستي المتعلقة بالسلع الصناعية، تم الإشارة إلى دراسة السوق بيرنج بوينت^١ (Bearing Point). وفي هذه الدراسة من المتوقع أن تكون منطقة المركز اللوجستي الكلية للطلب ١٢٠ هكتاراً. على افتراض أن ٢٠ هكتار كما هو محدد في هذه الدراسة مرتبطة بالبضائع الاستهلاكية وأن حوالي ١٠٠ هكتار مجوزة لتخزين السلع الصناعية من قبل شركات الطرف الثالث للخدمات اللوجستية (3PL) المتخصصة. من وجهة نظرنا، فإن هذا التقدير للطلب على المنطقة اللوجستية باعتدال للقول على اعتبار أن معظم الشركات الصناعية من المرجح أن تقوم بنقل البضائع مباشرة إلى المرافق الخاصة بهم (كما هو موصوف في فصل ٣). هذا التقدير المتقابل يشكل مخاطر السوق الإضافية للميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق وسيتم عمل تقييم آخر في تقييم الجدوى الأولى باستخدام سيناريوهات التنمية المختلفة.

^١ تحليل الطلب السوقى لمنطقة المفرق التنموية، بيرنج بوينت (BearingPoint)، عام ٢٠٠٧

٤-٥-٤ المنطقة الصناعية

كما ورد في دراسة بيرنج بوينت، فإن الأنشطة الصناعية تم تخصيص مساحة حوالي ٣٥٠ هكتاراً لها. بالإضافة إلى ٦ هكتارات متاحة للخدمات التجارية.

٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦	المساحة المشغولة من منطقة الملك حسين بن طلال الصناعية
					المساحة المشغولة (بالهكتار)
٣٥٠	٣٠٠	٢٥٠	٢٠٠	١٥٠	

٤-٥-٥ المنطقة التجارية

في الحالة النهائية، من المتوقع حوالي ٦ هكتارات للخدمات التجارية في المفرق وهو ما يشبه عمان.

٤-٥-٦ طلب المنطقة الكلية

باختصار، الطلب على المنطقة للمنطقة الكلية للميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق معروض في الجدول أدناه:

جدول ٤-٥-٦ توقع الطلب على المنطقة – المفرق

المالك حسين بن طلال بالمفرق	الطلب على منطقة الميناء البري
٥ ساعة	منطقة الميناء البري للبضائع الاستهلاكية / الصناعية
٥٠ ساعة	الطلب على منطقة مركز الخدمات اللوجستية
١٢٠ ساعة	منطقة مركز الخدمات اللوجستية للبضائع الاستهلاكية
٢٠ ساعة	منطقة مركز الخدمات اللوجستية للبضائع الصناعية
١٠٠ ساعة	المنطقة الصناعية والطلب التجاري
٣٥٦ ساعة	تنمية المنطقة الصناعية
٣٥٠ ساعة	الأنشطة التجارية
٦ ساعة	الطلب الإجمالي على المنطقة
٥٢٦ ساعة	الطلب الإجمالي على المنطقة

٤-٦ النتائج

نتائج هذا الفصل مبنية هي:

- بوجه عام، يوضح التقييم أن هناك كميات كبيرة من البضائع ومعدلات النمو عموماً في الأردن و، بناءً على تقييم حصة السوق لتطوير ميناء البري / المركز اللوجستي في عمان والمفرق، يؤكّد التقييم أن الأساس المنطقي للسوق هو تطوير ميناء بري / مركز لوجستي في كلا المنطقتين.

- الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان يبيّن إمكانية تطوير الميناء البري كعرض عمل جذاب، والذي سيحوز المزيد من الدعم بمجرد أن يعمل خط السكك الحديدية الجديدة بشكل كامل. العوامل المحركة الأساسية لهذه النتائج هي:
 - الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان في وضع جيد لجذب كميات البداية (على سبيل المثال، من العقبة إلى عمان) من أجل كميات الاستيراد الكامل والمرتجعات المملوأة / الفارغة المرتبطة بها؛
 - النمو الكبير المتوقع في كميات الحاويات المقدّرة لعمان (عبر العقبة) في المدى المتوسط إلى المدى البعيد؛
 - خط السكك الحديدية الجديد مهم لجاذبية الميناء البري بعمان؛ حيث أن وفورات الحجم عن طريق استخدام النقل بالسكك الحديدية ستزيد وبشكل ملحوظ من توجيهه كميات من حاويات البضائع مستقبلاً إلى الميناء البري / المركز اللوجستي بواسطة تقليل تكاليف النقل إلى المستوردين والمصادر في الأردن؛
- الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق يبيّن أيضاً إمكانية لتطويره كعرض عمل جذاب، ولكن مخاطر السوق واضحة بشكل أكبر. العوامل المحركة الأساسية لمخاطر السوق المتزايدة للميناء البري بالمفرق هي:
 - طلب المستهلك على منطقة المفرق محدود (بالمقارنة مع الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان)، ويخدم بشكل أساسي منطقة المفرق ذات الكثافة السكانية المنخفضة والأكثر تنافسية.
 - بالإضافة إلى ذلك، لا يتم نقل أي حاويات عبر الممر الشمالي. وفيما يلي افتتاح السكك الحديدية، فإن العبور المحتمل للبضائع المتداولة في الميناء البري / المركز اللوجستي في المفرق يُصبح منخفضاً بناءً على ذلك.
 - التنمية الصناعية واسعة المدى في منطقة تنمية الملك حسين بن طلال يتوقع أن تؤدي إلى توليد استيراد وتصدير البضائع، على الرغم أنه من المتوقع حدوث منافسة على هذه التنمية الصناعية مع المنطقة الحرة السورية / الأردنية الموجودة بالفعل والمبادرات الأخرى المتوقعة في المستقبل. كمية الحاويات الناتجة عن منطقة الملك حسين بن طلال الصناعية والتي تتطلب وجود خدمات لوجستية محددة؛ فالشركات الصناعية يمكنها تجريد وتعبئة الحاويات في مواقعها الخاصة بدون استخدام الميناء البري وبذلك فإن كميات الميناء البري يتوقع أن تصبح معتدلة.
 - تطويرات المركز اللوجستي جديرة بالاعتبار؛ بناءً على الافتراض بما يتماشى مع بيرنج بوينت (٢٠٠٧) أن درجة معينة من الاستعارة بالمصادر الخارجية في الأنشطة اللوجستية بواسطة الشركات الصناعية التي ستكون في المفرق؛

الجزء ٢ - المهام ت ١ - ت ٩

صفحة فارغة تُركت عمدًا

٦- الخطة الرئيسية الأولية للموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة

٦-١ مقدمة

يوضح هذا الفصل الخطط الرئيسية الأولية للميناء البري / المركز اللوجستي في عمان (الماضونة) والمفرق، بما يشمل خطة التقسيم للمنطقة الكلية للميناء البري / المركز اللوجستي، ونوع وموقع الإنشاءات المُرتقبة، وخطة الاستثمار المرتبطة بها، ومتطلبات التوظيف. حركة المرور وتوقع الطلب على المنطقة كما هي موصوف في الفصل الخامس تُشكل المدخلات الأساسية لإعداد الخطة الرئيسية الأولية.

بالنسبة للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان والميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق، فإن المواضيع التالية تغطيها في هذا الفصل:

- هدف ووظيفة الميناء البري / المركز اللوجستي؛
- خطة تقسيم مناطق الميناء البري / المركز اللوجستي، تتضمن:
 - المراافق
 - المدخل / المخرج والطرق والأسوار
 - مناطق وقوف السيارات
 - مناطق المكاتب والخدمات
 - منطقة مناولة البضائع
 - مناطق لتخزين، والأنشطة الصناعية والتجارية
 - مناطق التنمية المستقبلية
- الخطة الاستثمارية الأولية ومراحلها؛
- الاحتياجات من الموظفين.

٦-٢ الخطة الرئيسية الأولية للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان

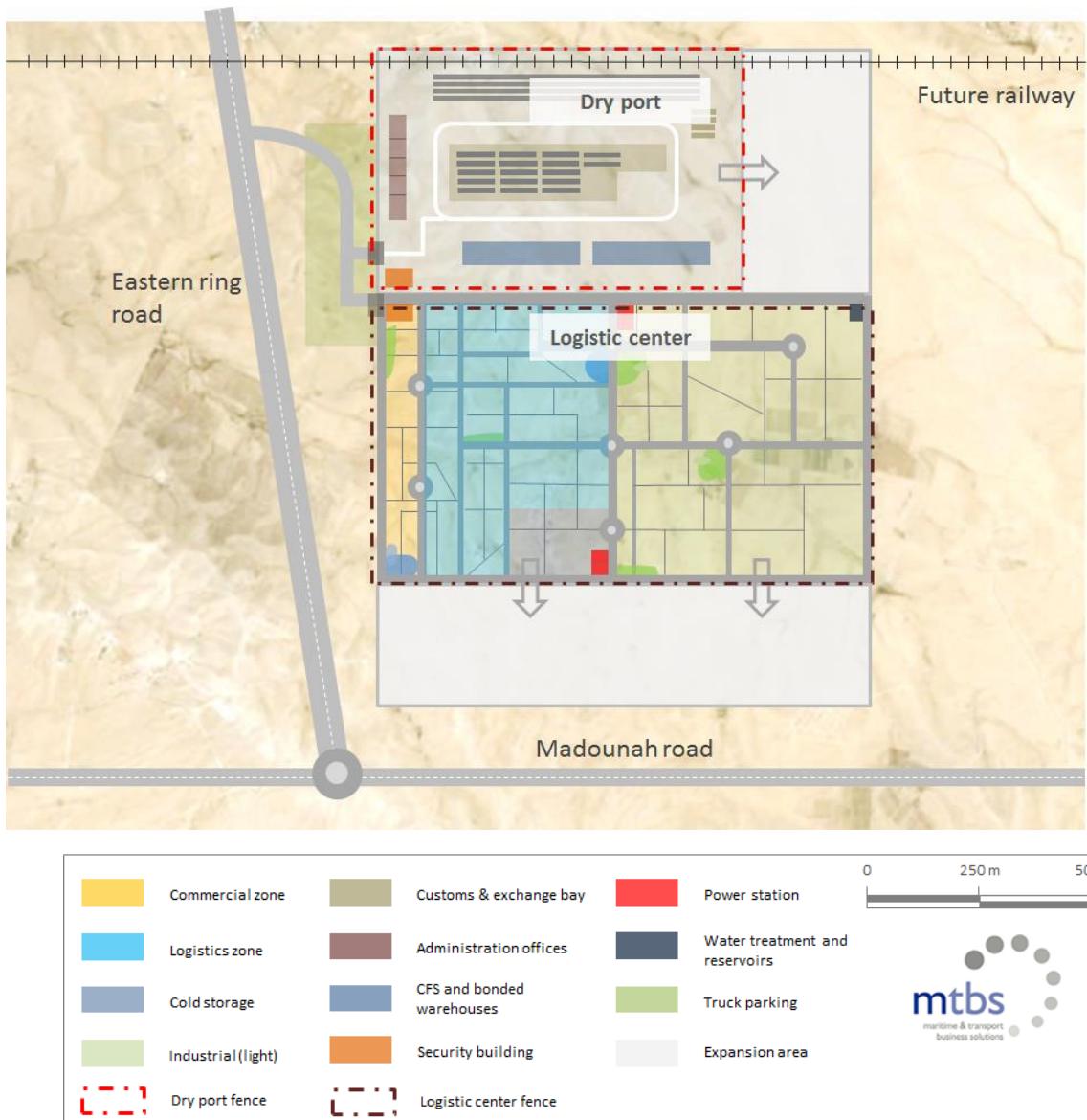
٦-٢-١ الهدف والوظيفة

استناداً إلى النتائج الواردة في الفصل ٤، تم اختيار موقع الماضونة كموقع لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان. بناءً على موقعها داخل منطقة عمان الكبرى ذات الكثافة السكانية العالية، والهدف الرئيسي من الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان هو أن يعمل كمركز لتخزين وتوزيع السلع الاستهلاكية الموجهة للأسوق الاستهلاكية في عمان. الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان أقل في التصور كمنطقة صناعية متخصصة. ومع ذلك فإنه من المترقب وجود طلب ما لأنشطة صناعية (خفيفة) في المنطقة. ومن المفترض هنا أن نوع ونطاق هذه الأنشطة الصناعية لن تؤدي الطلب ذو الأهمية بمكان لكي يتم الاستعانة بالخدمات اللوجستية من المصادر الخارجية على نطاق واسع من شركات الطرف الثالث للخدمات اللوجستية المتخصصة.

٢-٢-٦ الخطة الشاملة لتقسيم المناطق

بناءً على تقييم حركة المرور والطلب على المنطقة كما تم توضيحيه في الفصل الخامس، فإن خطة التقسيم الشاملة للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان موضحة في الشكل التالي (الحالة النهائية، عام ٢٠٣٥):

شكل ١-٦: خطة التقسيم -الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان



المصدر: الحلول التجارية للملاحة البحرية والنقل

تغطي المنطقة الكلية لموقع الماضونة ما يقرب من ٢٥٠ هكتاراً وتوجد في موقع جيد بالقرب من الطريق الدائري الشرقي وطريق الماضونة. في المستقبل، ستكون المنطقة موصولة عن طريق خط السكك الحديدية

بواسطة ربط خط السكك الحديدية الرئيسي الجديد بشبكة خطوط السكك الحديدية في الأردن (الخط الأسود)؛ وتقع منطقة الميناء البري بجوار هذا الخط الحديدي.

كما ورد في الفصل الخامس، في عام ٢٠٣٥ ستغطي منطقة الميناء البري إجمالاً منطقة تبلغ مساحتها ٨٠ هكتاراً تقريباً، وتشمل منطقة موقف الشاحنات؛ ومساحة إضافية تبلغ ٤ هكتاراً محجوزة للخدمات اللوجستية وخدمات القيمة المضافة. ومن أجل الإمكانيات للمنطقة الصناعية (الخفيفة) المراد تطويرها داخل الميناء البري / المركز اللوجستي، فإن منطقة مساحتها ٦٠ هكتاراً وضعت في الحسبان؛ أما بالنسبة لأنشطة التجارية فإن مساحة مقدارها ٦ هكتارات مُتوقعة. المناطق المحجوزة لمساحات التوسيع المستقبلي أضافت ٦٠ هكتاراً إضافية.

في القسم التالي نقدم وصفاً أكثر تفصيلاً للمناطق المختلفة، ونوع من المرافق داخل الميناء البري / المركز اللوجستي.

٣-٢-٦ المرافق

يقدم هذا القسم نظرة عامة على المرافق الرئيسية حول / داخل منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان. ويستند هذا الوصف على التقييم كما هو موضح في تقرير رویال هاسكونج عام ٢٠٠٤، وفيه يتم توفير وصفاً مفصلاً للمرافق الرئيسية لمنطقة الماضونة. حيثما كان ذلك مناسباً، أجريت تعديلات لتعكس النطاق المختلف للمشروع.

محطات الكهرباء

محطات الطاقة مخطط لها داخل منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي. هذه المحطات ستعمل على تحويل خطوط الجهد العالي إلى ٤٣٠ فولت. من هذه المحطات، سيتم تزويد الكهرباء لمستخدمي الميناء البري والمركز اللوجستي بواسطة شبكة ٤٣٠ فولت تحت الأرض.

إضاءة المنطقة

سيتم إضاءة طرق ومناطق وقوف السيارات بالميناء البري / المركز اللوجستي بمصابيح على أعمدة إنارة بارتفاع ١٥-١٠ متر، موفقةً مستوى من الإضاءة مقداره ١٥-١٠ لوكس. بوابات الدخول لمنطقة البوندد (الميناء البري) يجب أن تكون بمستوى إضاءة من ٢٥ - ٤٠ لوكس.

نظم الاتصالات السلكية واللاسلكية

وأنظمة الاتصالات على الأرض تربط الميناء البري / المركز اللوجستي بشبكة الاتصالات والكمبيوتر الوطنية وتخدم أغراض التشغيل للتشغيل المناسب للميناء البري / المركز اللوجستي. وبالنسبة للاتصالات السلكية واللاسلكية بالميناء البري / المركز اللوجستي سيتم توصيلها إلى نظام سحاب التليفوني على مسافة ١٥ كم من الموقع.

المياه الصالحة للشرب

وسيتم تزويد المياه الصالحة للشرب من الأنظمة الرئيسية في سحاب، على بعد ٨ كم جنوب الموقع.

مكافحة الحريق

المياه شحيبة في الأردن وبالتالي فإنه من المقترن تخزين المياه من مرفق معالجة مياه الصرف الصحي في خزانات خاصة، واستخدام هذه المياه لأغراض مكافحة الحرائق.

الصرف الصحي

في الوقت الحاضر لا يوجد أي مرفق لمعالجة مياه الصرف الصحي في المنطقة المجاورة لمنطقة الميناء البري / المركز اللوجستي، وبالتالي سيتم توفير محطة مخصصة لمعالجة مياه الصرف الصحي. ومن المتوقع أن يكون هذا عند أدنى نقطة من الميناء البري / المركز اللوجستي. وسيتم تخزين السعة التي ستكون متساوية للاستهلاك المتوقع للمياه الصالحة للشرب في صهاريج لاستخدامها كمياه لمكافحة الحرائق. والنفايات السائلة من محطة المعالجة سيتم تصريفها في خزانات خاصة وسيتم استخدامها لمكافحة الحرائق. فإذا امتلأت هذه الخزانات، فإن المياه ستنستخدم لري الحدائق والمساحات الخضراء في الميناء البري / المركز اللوجستي. وأي مياه فائضة سيتم تصريفها من خلال أنابيب وإتاحتها للمزارعين في المنطقة المحيطة بالميناء البري / المركز اللوجستي. تم تصميم نظام الصرف الصحي بالميناء البري / المركز اللوجستي من أجل النفايات المحلية بشكل خالص. وحيث ستكون الصناعات موجودة في الميناء البري / المركز اللوجستي، فإن النفايات الصناعية ينبغي أن يتم جمعها بشكل منفصل ومعالجتها مسبقاً لتصل إلى مستويات تلوث النفايات المنزلية.

الصرف

التدرجات فيه موقع الميناء البري / المركز اللوجستي كبيرة وتحتله بين ٣٠٪ و ٠٪ وهو ما يعني أن عدم التصريف خلال الأمطار الغزيرة يمكن أن يسبب تآكل خطير من التضاريس. وبالتالي نظام الصرف الفعال هو شرط مسبق هام لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي. فمن المفترض أن المياه المتراكمة يمكن استخدامها من قبل المزارعين في المنطقة المحيطة بالميناء البري / المركز اللوجستي.

٤-٢-٦ بوابات والطرق والأسوار

يقدم هذا القسم نظرة عامة على بوابات الدخول / الخروج والطرق والأسوار في الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان.

بوابات الدخول / الخروج

مجمع البوابة المركزية سيوفر الوصول إلى منطقة الميناء البري، والذي يتضمن مرافق لأنشطة التخلص الجمركي. مكاتب تخلص الوارد - الصادر سوف يتم وضعها على جانبي البوابة. مجمع البوابة العمومية سيتضمن مبني التحكم في البوابة لاستيعاب ضباط الأمن المسؤولين عن إدخال وإخراج الشاحنات. الدخول يتضمن إجراءات فحص وثائق النقل ذات الصلة، وزن الشاحنة، والتقتيش على اختام الحاويات، الخ وبمجرد الموافقة على جميع الوثائق والانتهاء من الإجراءات، يسمح للشاحنة بالدخول إلى منطقة الميناء البري. وفي حال لم يتم الموافقة على الإجراءات، فإن الشاحنات تحتاج إلى الانتظار في منطقة منفصلة لتجنب منعها من دخول البوابة. وهذا ينطبق على كل من الشاحنات الداخلة والخارجة.

للدخول إلى منطقة مركز الخدمات اللوجستية (منطقة غير البوندد)، سوف يكون هناك مجمع بوابات منفصلة وأكثر بساطة. هذا سيكون بوجود حاجز بسيط، يغلق طريق الدخول ٢×٢ إلى الممر هنا سيتم تسجيل حركة المرور الواردة والصادرة فقط.

الطرق

الميناء البري / المركز اللوجستي سيكون له طريق دخول رئيسي، نظام الطريق الرئيسي والطريق الثانوي. الطرق الثانوية ربما يتم إنشاؤها في مرحلة لاحقة في حال دعت الحاجة إلى ذلك. طريق المدخل الرئيسي سيتم إنشاؤه كطريق مكون من ٤ حارات مزدوجة المسار بينما الطرق الرئيسية والثانوية سيتم إنشاؤها كطرق مكونة من حارتين ذات مسار واحد.

بالنسبة للطرق الرئيسية الواقعة في منطقة المركز اللوجستي، فهناك نوعان من المفاهيم الرئيسية للطرق يمكن تطبيقها: مفهوم الطريق الدائري ومفهوم الشجرة. نظام الطريق الدائري مفضل للتడفقات المرورية. ومع ذلك فإن مفهوم الشجرة أكثر فعالية من حيث التكلفة. ومن المتوقع أن شبكة الطرق وسوف يكون ذات حارة مزدوجة. تم وضع النظام بمثيل هذه الطريقة ليربط جميع الطرق الرئيسية بجانب واحد على الأقل. الطرق الثانوية التي تم إنشاؤها من الطرق الرئيسية تسمح بالوصول إلى الطرق الأصغر. هذه الطرق الثانوية سيتم إنشاؤها في المرحلة المناسبة بالطلب من أجل تقليل الاستثمارات المسبقة.

بالنسبة للطرق الرئيسية الواقعة في منطقة المركز اللوجستي، فهناك نوعان من المفاهيم الرئيسية للطرق يمكن تطبيقها: مفهوم الطريق الدائري ومفهوم الشجرة. نظام الطريق الدائري مفضل للتڈفقات المرورية. ومع ذلك فإن مفهوم الشجرة أكثر فعالية من حيث التكلفة. ومن المتوقع أن شبكة الطرق وسوف يكون ذات حارة مزدوجة. تم وضع النظام بمثيل هذه الطريقة ليصل جميع السيارة الكبيرة بجانب واحد على الأقل. الطرق الثانوية التي تم إنشاؤها من الطرق الرئيسية تسمح بوصول إلى السيارات الأصغر. هذه الطرق الثانوية سيتم إنشاؤها في المرحلة المناسبة بالطلب من أجل تقليل الاستثمارات المسبقة.

الأسوار

ولأن الميناء البري / المركز اللوجستي منقسم مناطق بوندد وغير بوندد فإن مستويات مختلفة من الأمان ستكون مطلوبة. ولذلك يتصور وجود نوعين من الأسوار. بالنسبة للميناء البري (منطقة البوندد) وكذلك مناطق البوندد للمركز اللوجستي، يقترح سياج مقوى بارتفاع ٣.٠ متر. أم بالنسبة لمنطقة المركز اللوجستي (منطقة غير البوندد) يقترح سور شبكة أسلاك بارتفاع ٢.٤ متر.

٦-٢-٦ مناطق وقوف السيارات

منطقة وقوف السيارات للشاحنات تقع فقط خارج البوابة المركزية للميناء البري لتجنب العمليات غير الفعالة (وفي بعض الأحيان خطيرة). في هذا المجال، الشاحنات تنتظر الأوامر لدخول منطقة الميناء البري لالتقاط الحاويات من خليج التبادل أو لنقل الحاويات في خليج التبادل. في الحالة النهائية، من المتوقع مساحة إجمالية قدرها ١١ هكتار. مناطق وقوف الشاحنات للمركز اللوجستي سيتم تجهيزها داخل المنطقة (على سبيل المثال بالقرب من المستودعات في مواقف السيارات).

٦-٢-٦ مناطق المكاتب والخدمات

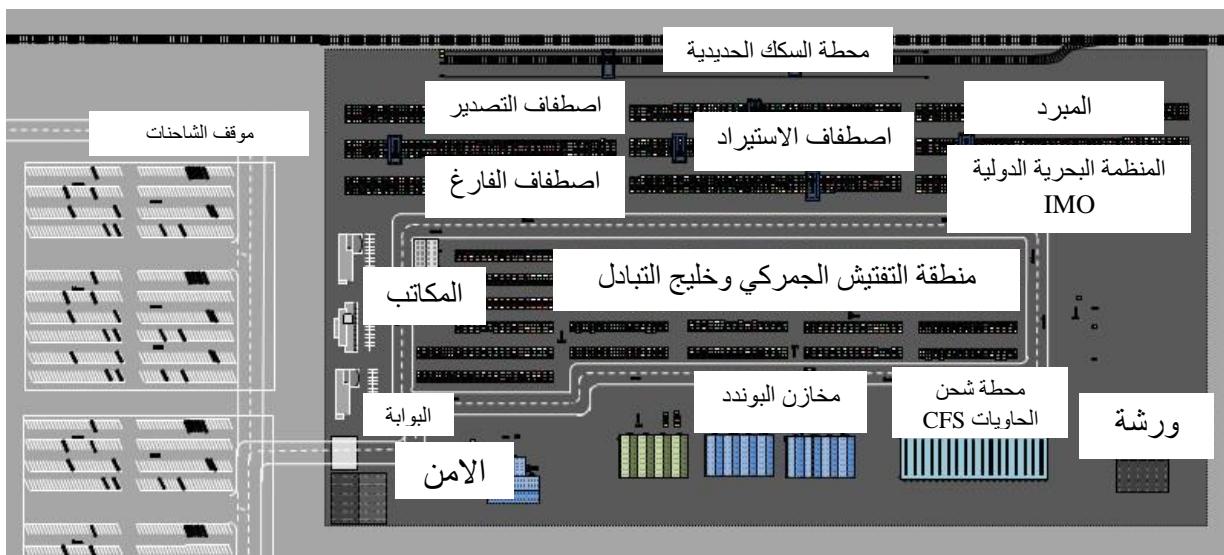
سيتم تعين مساحة قدرها ٣ هكتار على مقربة من مدخل الميناء البري لمبني الإدارية والمكاتب الرئيسية للمستخدمين الرئيسيين للميناء البري / المركز اللوجستي (مثل إدارة الميناء البري / المركز اللوجستي،

ووكلاً للشحن، والجمارك، وغيرها)، والتي تتضمن أيضاً مساحات لمناطق الخدمة الرئيسية (مثل الاتصالات والطاقة).

٧.٢.٦ منطقة مناولة البضائع

الأنشطة الرئيسية لمناولة البضائع ستجري في منطقة الميناء البري. لتقديم نظرة أكثر عمقاً على الأنشطة الرئيسية لمناولة البضائع والمرافق، فإن الشكل التالي يبيّن بمزيد من التفصيل خطة تقسيم المناطق لمنطقة الميناء البري بعمّان، بما في ذلك المرافق الرئيسية المتوقعة:

شكل ٢-٦ التصميم المفاهيمي لميناء عمان البري



تشمل المرافق في ميناء عمان البري كما وردت في الشكل أعلاه جميع الأنشطة البوندد، المرتبطة بمناولة وتخزين الحاويات. أما أنشطة الغير بوندد فتقع في المركز اللوجستي، والذي يتضمن في بعض الحالات أيضاً مناطق مخصصة لتخزين البوندد.

في الأقسام التالية، سيتم توفير لمحة أكثر تفصيلاً عن النوع الرئيسي من المرافق المتوقعة في ميناء عمان البري.

محطة السكك الحديدية

محطة السكك الحديدية هي المنطقة التي يتم فيها تحميل الحاويات / تفريغها من القطارات، وذلك باستخدام معدات مخصصة لمناولة الحاويات مثل رافعات السفن المثبتة في السكك الحديدية (RMGs). محطة السكك الحديدية مخطط لها أن تنشأ في عام ٢٠٢٦ بعد ١٠ سنوات من الافتتاح التجاري للميناء البري وسوف تشمل تبلغ مساحتها حوالي ٧ هكتار.

ساحة الحاويات الكاملة

في هذه المنطقة يتم تكديس كل الحاويات الكاملة وتشمل مناطق مختلفة:

- اصطفاف حاويات التصدير: يتم اصطفاف حاويات التصدير الكاملة، والتي يتم تلقيها في المقام الأول من عملاء التصدير أو الحاويات (الفارغة) التي تم شحنها في محطة شحن الحاويات. اصطفاف حاويات التصدير يقع بالقرب من خط السكك الحديدية
- اصطفاف حاويات الاستيراد: يتم اصطفاف حاويات الاستيراد الكاملة الواردة من الميناء البحري (على سبيل المثال العقبة). حاويات LCL (الحاويات قليلة الحمولة) عادة ما تكون مصطفة وفيما بعد يتم تجريدها في محطة شحن الحاويات؛ بعد التجريد فإن الحاوية الفارغة يتم نقلها إلى ساحة الحاويات الفارغة. حاويات FCL تكون مصطفة، وبعد التخلص الجمركي يتم تحميلاً لها على شاحنات ونقلها إلى أماكن المستوردين (على سبيل المثال في عمان). في بعض الحالات أيضاً يتم تجريد حاويات FCL (الحاويات كاملة الحمولة) في محطة شحن الحاويات. اصطفاف حاويات الاستيراد يقع مباشرةً وراء اصطفاف حاويات التصدير
- اصطفاف الحاويات المبردة؛ ومن المتوقع وجود منطقة مخصصة لتخزين الحاويات المبردة. سيتم توفير محطات مفاتيح الوصل والفصل لإمدادات الطاقة بالقرب من اصطفاف العربات المبردة مع غرفة احتياطية كافية للتوسيع في الرفوف؛
- اصطفاف البضائع الخطرة: اصطفاف البضائع الخطرة وتخزين حاويات المنظمة البحرية الدولية IMO يجب أن يكون لديه منطقة مخصصة داخل الميناء البري؛ وعادةً ما يتم تصميم هذه المناطق بما يتماشى مع أنظمة السلامة المعهود بها (مثل الحد الأدنى لمسافة الصنوف العادلة، وأن تكون قريبة من خدمات الطوارئ، وما إلى ذلك)

ساحة الحاويات الفارغة

هذه هي المنطقة حيث يتم اصطفاف كل الحاويات الفارغة، التي تتكون من نوعين رئيسيين من الحاويات الفارغة:

- الحاويات التي تم تجريدها في محطة شحن الحاويات CFS يتم نقلها إلى ساحة الحاويات الفارغة؛
- الحاويات الفارغة العائنة من خطوط المستوردين / الشحن.

ستبلغ المساحة الإجمالية في عام ٢٠٣٥ لاصطفاف الحاويات الكاملة والفارغة ٢٣ هكتار، على أساس الإنتاجية الإجمالية من ٣٤٠،٠٠٠ حاوية قياسية TEU (١٥،٠٠٠ حاوية قياسية TEU لكل هكتار).

منطقة التفتيش الجمركي وخليج التبادل

هذا واحدة من المناطق الرئيسية داخل الميناء البري، والتي تشمل منطقة التفتيش الجمركي وخليج التبادل:

- منطقة التفتيش الجمركي: في هذه المنطقة توضع جميع الحاويات / البضائع للفحص / التفتيش وفقاً لتعليمات ضابط التفتيش الجمركي. ومن المتوقع وجود منطقة منفصلة لتخزين بضائع التقاضي / الشحنات الخاصة. كاميرات الدوائر التلفزيونية المغلقة إضافية و / أو المراقبة الأمنية ستتضمن سلامية ومنع فقدان البضائع؛

خليج التبادل: هذه هي المنطقة التي تفرغ فيها الشاحنات حاوياتها إلى مكان الاصطفاف (على سبيل المثال باستخدام رافعات تحمل reach stackers) أو حيث يتم تحويل الحاويات على الشاحنة.

إجمالي منطقة التفتيش الجمركي ومنطقة خليج التبادل يقدر بـ ١٨ هكتار.

محطات شحن الحاويات (CFS)

هذه هي المنطقة حيث يتم تجريد حاويات الاستيراد الكاملة أو شحن الحاويات الفارغة في الميناء البري. في حالة النهاية، يتوقع مساحة تخزين إجمالية لمحطة شحن الحاويات مقدارها ١٥،٠٠٠ متر مربع.

مخازن البوند

ت تكون هذه المنطقة من مستودعات بووند متعددة لتخزين البضائع. يتم تخزين البضائع تحت حكم نظام الجمارك. ومن المتوقع ما مجموعه ١٥،٠٠٠ متر مربع لمساحة التخزين البووند في عام ٢٠٣٥ في الميناء البري. بالإضافة إلى ذلك، من المتوقع وجود حوالي ١٥،٠٠٠ متر مربع من مستودعات التفتيش الجمركي.

المبني الإدارية ومناطق المكاتب والخدمات

مبنى الإدارة هو مبني المكتب الرئيسي في الميناء البري ويشمل المكاتب التي تستخدم لاستيعاب مستخدمي الميناء البري، مثل شركات الشحن ووكالات الشحن وشركات الخدمات والمقاولين والخ ويشمل هذا أيضاً مكاتب لمدير الميناء البري. المكتب مزودة بمكتب استقبال وغرفة الانتظار. وهذا يشمل أيضاً المكاتب الجمركية. مدير الجمارك سيكون مسؤولاً عن منطقة التفتيش الجمركي ومسؤولًا عن إدارة الإجراءات الجمركية.

في عام ٢٠٣٥، من المتوقع أن ما مجموعه ١٠،٠٠٠ متر مربع سيكون للإدارة والمكاتب في الميناء البري.

مبنى الأمن

يتضمن مبنى الأمن جميع الأنشطة الأمنية مثل غرفة التحكم بكاميرات الدوائر التلفزيونية المغلقة (CCTV)، والإذاعة، وما إلى ذلك. ويحوي المبني مكاتب لمدير الأمن والضباط كما يقع على مقربة من البوابة المركزية.

ورشة

يتم استخدام الورشة للصيانة والإصلاح والأنشطة المرتبطة بمركبات رافعات التحميل (reachstackers)، والمقطورات والمعدات المحمولة الأخرى. ويتألف مبني الورشة من منطقة ورشة مغلقة وأخرى مفتوحة مع مكاتب داخلية من طابق واحد واثنين، ومخازن وحجرات للعمل. في حالة النهاية، من المخطط أن يكون هناك ورشتان في الميناء البري.

٨-٢-٦ المناطق المخزن الصناعية والتجارية

جميع أنواع التخزين اللوجستي البووند (والبووند بشكل جزئي)، والأنشطة الصناعية والأنشطة التجارية تجري في المركز اللوجستي. تم تطوير تخطيط المركز اللوجستي ليكون حوالي ١٥٠ هكتار قابلة للتأجير، بما في ذلك مناطق للتسعير في المستقبل. ويقع بشكل مباشر بجوار الميناء البري، كما يمكن الوصول إليه عبر مجمع بوابات منفصل.

ومركز الخدمات اللوجستية سيوفر مساحة لثلاث أنواع من الأنشطة التالية:

- **المنطقة التجارية:** المخططة على طول محيط المركز اللوجستي، تواجه بشكل رئيسي الطريق الدائري الشرقي وتطل على المواقع، وبالتالي توفر منظراً شاملاً جذاباً، يعزز جودة قطع الأرض؛

- المنطقة اللوجستية: وقد تقرر موقعها من خلال التنمية على الطلب وقد تم تخطيّتها مباشرة خلف المنطقة التجارية؛
- منطقة الصناعات الخفيفة، ويحدد الموقع عن طريق تنمية الطلب على وقد تم تخطيّتها في الجزء الخلفي من منطقة المركز اللوجستي.

لتوفير قطع أرض مناسبة فإن نظاماً متوقعاً سيبدأ بقطع أرض مستطيلة من ٤ هكتارات والتي هي مناسبة للصناعات الخفيفة (وعادة ما يتطلّب مساحات أرض كبيرة). مساحة قطعة الأرض يمكن موائمتها مع الطلب على المكاتب اللوجستية والتجارية بتقسيمها إلى اثنين أو أربعة أو ثمانية. بهذه الطريقة قطع الأرضي بمساحات ٤، ٢، ١، ٠.٥ و ٠.٢٥ هكتار على التوالي يمكن توفيرها. وقطع الأرض لديها نسبة الطول إلى العرض ما يقرب من ٣ إلى ٢. وقد تم اختيار هذه النسبة وذلك للأسباب التالية:

- وقطع الأرض لها شكل عملي للمبني وداخل التنمية؛
- يتم التقليل من إجمالي طول البنية الأساسية والمرافق العامة حيث أصغر جانب من حدود قطعة الأرض يكون على الطريق؛

ومن المؤكّد أن النّظام المذكور أعلاه مفترض أن يحدّد المساحة الصافية المتاحة بطريقة مباشرة. وعلاوة على ذلك فإن قطع الأرض يمكن ترتيبها بطرق مختلفة لتلبية رغبات محددة للمستأجر ولجعل التخطيّط جذاباً من الناحية الجمالية. ويؤخذ هذا في الاعتبار ليكون ذو فائدة محددة بالنسبة للمناطق التجارية.

سوف يبدأ تأجير قطع الأرض بدءاً من طريق الوصول (الطريق الدائري الشرقي)؛ تشمل التنمية في المقام الأول أنشطة الغير بوندد وإلى حد أقل الأنشطة البوندد أيضاً. المساحات البوندد ستقع بجوار منطقة الميناء البري؛ وطريق منفصل في وصلة الممر الآمن (تحت حكم نظام الجمارك) سترتبط كل المساحات البوندد في الميناء البري والمركز اللوجستي.

وقد تم عمل حجوزات لمساحات لمبني المرافق العامة، وخزانات المياه العذبة وخزان الصرف الصحي. خطوط كهرباء الجهد المتوسط وأنابيب المياه الصالحة للشرب مخطط لها أن تمتد على امتداد الطريق الدائري. وأنابيب تصريف مياه الأمطار والصرف الصحي مخطط لها أن تمتد خلال مركز قطع الأرضي. لكل قطعة أرض يجب تطوير شبكة مرافق توزيع فرعية على حسب الطلب. من أجل الحد من الاستثمارات المسبقة فإن تطوير المركز اللوجستي سيتم على مراحل.

٩-٢-٦ مناطق التوسّع

من المتوقّع مساحات منفصلة داخل المنطقة الكلية من أجل توسيع كل من منطقة الميناء البري ومنطقة المركز اللوجستي. في المجموع، تم حجز مساحة حوالي ٦٠ هكتار للتوسيع المستقبلي للميناء البري / المركز اللوجستي.

٦-٢-٦ الاستثمارات في البنية التحتية ومراحلها

بناء على خطة التقسيم الموصوفة أعلاه والمرتبطة للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان وتماشياً مع توقع الطلب على حركة المرور وعلى المنطقة كما هو موضح في الفصل ٥، فإن نوع ومستوى الاستثمارات قد تم تحديدهم.

الاستثمارات مصنفة على النحو التالي:

- البنية التحتية العامة (الأرض وجميع البنى التحتية الخارجية للموقع)
 - حيازة الأراضي
 - توصيل الطرق إلى الموقع
 - توصيل المرافق إلى الموقع
- البنية التحتية للميناء البري (جميع البنى التحتية في منطقة الميناء البري)
 - تجريف الأرضي (الأعمال الترابية)
 - محطة السكك الحديدية
 - الرصف
 - المباني / المكاتب، والبوابات والأسوار
 - المرافق
 - المصروفات غير المنظورة
- البنية التحتية للمركز اللوجستي (جميع البنى التحتية في منطقة المركز اللوجستي)
 - تجريف الأرضي (الأعمال الترابية)
 - الطرق الداخلية
 - المرافق الداخلية
 - المناطق العامة
 - البوابة، الأسوار

وباختصار، فإن السلطة المستقلة للميناء البري / المركز اللوجستي (انظر أيضاً الفصل ٩) هي المسؤولة عن شراء الأراضي في المنطقة المعينة وبناء البنية التحتية الخارجية (طريق الوصول، والوصول إلى المرافق الرئيسية) للموقع. مشغل الميناء البري ومطور المركز اللوجستي كشركاء من القطاع الخاص سيكونان مسؤولان عن جميع الاستثمارات داخل حدود الموقع وتوليد العائدات من خلال أنشطتهم.

يُلخص الجدول التالي متطلبات الاستثمار الإجمالية وتقسيم الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان إلى مراحل:

جدول ٦-٦ استثمارات البنية التحتية للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان (س ١,٠٠٠ يورو)

العنصر	المرحلة ١ - ٢٠١٥ (٢٠٢٠)	المرحلة ٢ - ٢٠٢٠ (٢٠٢٥)	المرحلة ٣ - ٢٠٢٥ (٢٠٣٠)	المرحلة ٤ - ٢٠٣٠ (٢٠٣٥)	الإجمالي - ٢٠١٥ (٢٠٣٥)
البنية التحتية العامة					
حيازة الأرضي	٨,٠٠٠				٨,٠٠٠
توصيل الطرق إلى الموقع	٢٠٠				٢٠٠
توصيل المرافق إلى الموقع	٢,٥٠٠				٢,٥٠٠
الإجمالي	١٠,٧٠٠	-	-	-	١٠,٧٠٠
البنية التحتية للميناء البري					
تجريف الأرضي (الأعمال الترابية)	٣,١٩٤	٧٥٨	١,٢٣٢	٤٦٠	٧٤٤
محطة السكك الحديدية	٢,١٢٥	-	٢,١٢٥	-	-
الرصف	٣١,٢٣٦	٧,١٥٩	١٢,٢٣٥	٤,٦٠٨	٧,٢٣٣
المبني / المكاتب، والبوابات والأسوار	٣٦,٠٩٧	٩,٥٠٠	١١,٩٩٥	٦,٢٥٠	٨,٣٥٢
المرافق	٥,٥٥٧	١,٣٣٣	٢,١٠٨	٨٦٩	١,٢٤٧
الطوارئ	١٣,٨٩٢	٣,٣٣٢	٥,٢٧١	٢,١٧٢	٣,١١٧
الإجمالي	٩٢,١٠٠	٢٢,٠٨١	٣٤,٩٦٧	١٤,٣٥٨	٢٠,٦٩٣
البنية التحتية للمركز اللوجستي					
تجريف الأرضي (الأعمال الترابية)	٤,٤٠٠	٩٤٧	٩٤٧	٩٤٧	١,٥٥٨
الطرق الداخلية	٢,٢٠٠	٤٧٤	٤٧٤	٤٧٤	٧٧٩
المرافق الداخلية	٢,٢٠٠	٤٧٤	٤٧٤	٤٧٤	٧٧٩
المناطق العامة	١,١٠٠	٢٣٧	٢٣٧	٢٣٧	٣٨٩
البوابة والأسوار	١,٠٠٠	-	-	-	١,٠٠٠
الإجمالي	١٠,٩٠٠	٢,١٣٢	٢,١٣٢	٢,١٣٢	٤,٥٠٥
الاستثمارات الإجمالية	١١٣,٧٠٠	٢٤,٢١٣	٣٧,٠٩٩	١٦,٤٩٠	٣٥,٨٩٨

التكليف الإجمالية لاستثمارات البنية التحتية للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان تضيف ما يصل إلى ١١٤ مليون يورو للفترة الكلية (٢٠١٥ - ٢٠٣٥)، بما يشمل تكاليف امتلاك الأرضي^٧.

^٧ تكاليف شراء الأرضي لا يزال مجهولاً في هذه المرحلة، وبالتالي يتم استخدام تقدير استرشادي تقريبي، مبنياً على الافتراضات الأولية الواردة في تقرير روبل هاسكونج عام ٢٠٠٤، المعدل من أجل التغيير في النطاق والتضخم.

١١-٢-٦ استثمارات المعدات

بالنسبة للتهيئة التشغيلية للميناء البري، فمن المتوقع عناصر المعدات التالية:

- الأوناش العملاقة المحمولة على السكك الحديدية (RMGs)؛ التحميل / التفريغ عربات القطار في محطة السكك الحديدية؛
- الأوناش العملاقة المتحركة (RTGS)؛ لاصطفاف الحاويات في مناطق اصطاف الحاويات (استيراد / تصدير)؛
- مقطورة جرار: للنقل الأفقي للحاويات من منطقة الاصطفاف إلى خليج التبادل؛
- مركبات (Reachstackers)؛ لتحميل الحاويات على الشاحنات / تفريغ الحاويات من الشاحنات في خليج التبادل؛
- رافعة شوكية: لتحميل / تفريغ البضائع في محطة شحن الحاويات CFS / المستودعات.

لحساب إجمالي الاستثمارات في المعدات، تم عمل الافتراضات التالية:

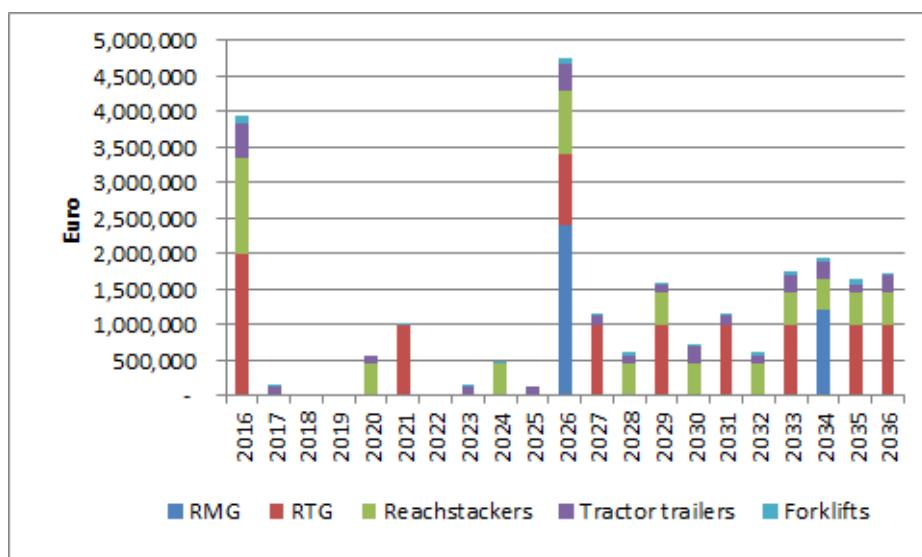
جدول ٢-٦ استثمارات عمان – افتراضات المعدات

العمر الاقتصادي	القدرة (التحركات / السنة)	التكلفة لكل وحدة (يورو)	المتغيرات
٢٠ سنة	١٠٠,٠٠٠	٢,٠٠٠,٠٠٠	الأوناش العملاقة المحمولة على السكك الحديدية RMG
١٠ سنين	٣٠,٠٠٠	١,٠٠٠,٠٠٠	الأوناش العملاقة المتحركة RTG
١٠ سنين	٢٠,٠٠٠	٤٥٠,٠٠٠	مركبات (Reachstackers)
١٠ سنين	١٥,٠٠٠	١٢٠,٠٠٠	مقطورة جرار
١٠ سنين	١٠,٠٠٠	٢٠,٠٠٠	رافعات الشوكية

على أساس تطور كميات الحاويات، فإن إجمالي الاستثمارات في المعدات اللازمة لتشغيل الميناء البري عمان (بما في ذلك إعادة الاستثمارات) يبلغ يصل إلى ٢٨ مليون يورو للفترة حتى عام ٢٠٣٥. وللفترة حتى عام ٢٠٢٥، فإن إجمالي الاستثمارات في المعدات يساوي ٦ ملايين يورو.

الاستثمارات السنوية (باستثناء إعادة استثمارات) موضحة في الشكل أدناه:

شكل ٣-٦ استثمارات المعدات بميناء عمان البري



١٢-٦ الاحتياجات من الموظفين والمؤهلات الرئيسية

يصف هذا القسم الحد الأدنى لمستويات الموظفين اللازم لتطوير وتشغيل الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان (نقطة على الوضع العام في الدولة نهاية ٢٠٣٥). وثمة فرق بين الجهات الثلاثة الرئيسية المعنية:

- سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي (المالك);
- مشغل الميناء البري؛
- مطور المركز اللوجستي.

نوع الاحتياجات من الموظفين يعتمد على نوع أنشطة وخدمات الميناء البري / المركز اللوجستي التي سيقدمها لعملائه. الإدارات الرئيسية لكل هيئة هي:

- الإدارة العامة: إدارة الميناء البري / المركز اللوجستي
- المالية والإدارية: الفوترة ورواتب الموظفين
- العمليات: جميع الأنشطة المتعلقة بالعمليات (على سبيل المثال الميناء البري)
- التجارة والتسويق: العلاقات مع العملاء، مواد الترويج
- تكنولوجيا المعلومات: الأجهزة والبرمجيات، وإدارة قواعد البيانات، الاتصالات السلكية واللاسلكية
- الموارد البشرية: طلبات العمل والتدريب والفرص الوظيفية للموظفين
- الصيانة: المباني والمعدات

بشكل عام يمكن ملاحظة أن في بعض الأنشطة المذكورة أعلاه يمكن الاستعانة بمصادر خارجية من الشركات المتخصصة (مثل تكنولوجيا المعلومات والإدارة والصيانة).

سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي؛

بالنسبة لسلطة الميناء البري / المركز اللوجستي، فإن الاحتياجات من الموظفين وتكليف المرتبات الإجمالية (التي تشمل جميع تكاليف الموظفين مثل الراتب الأساسي، والضرائب الخ) لكل نوع من الموظفين موضحة في الجدول أدناه (عام ٢٠٣٥):

جدول ٣-٦ الاحتياجات من الموظفين – سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان

الموظفون	العدد	تكليف الوحدة	تكليف المرتبات
المدير العام	١	٦٠,٠٠٠	٦٠,٠٠٠
السكرتارية	١	١٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠
المدير الفني	١	٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠
الموظفوں	٢	١٠,٠٠٠	٢٠,٠٠٠
المدير التجاري	١	٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠
الموظفوں	٢	١٠,٠٠٠	٢٠,٠٠٠
المدير المالي	١	٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠
الموظفوں	٢	١٠,٠٠٠	٢٠,٠٠٠
إجمالي العاملين وتكليف المرتبات	١١		٢٢٠,٠٠٠

بالنسبة لسلطة الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان مطلوب ما مجموعه ١١ موظفاً، من أجل تنفيذ المهام والأنشطة التي تتوافق مع دور سلطة المالكة (عام ٢٠٣٥). بناء على هذه الاحتياجات من الموظفين، فإن إجمالي تكاليف المرتبات تبلغ ٢٢٠,٠٠٠ يورو / سنة.

مشغل الميناء البري

الدور الرئيسي لمشغل الميناء البري هو تطوير وإدارة وتشغيل الميناء البري وجذب كميات كبيرة من الحاويات إلى الميناء. بالنسبة لمشغل الميناء البري، فإن إجمالي الاحتياجات من الموظفين وإجمالي تكاليف المرتبات لكل نوع للموظفين يرد في الجدول أدناه لسنة ٢٠٣٥ (على أساس إنتاجية مقدارها ٣٤٠,٠٠٠ حاوية قياسية):

جدول ٤-٦ الاحتياجات من الموظفين - مشغل ميناء عمان البري

				الوظيفة	المهمة
				<u>الادارة العامة</u>	
٦٠,٠٠٠	٦٠,٠٠٠	١	المدير العام	المدير العام	
١٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	١	السكرتارية	السكرتارية	
				<u>الادارة القانونية</u>	
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	مستشار	المستشار القانوني	
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	ضابط الادعاء	ضابط الادعاء	
				<u>ادارة العمليات</u>	
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	مدير	مدير	
١٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	١	كتبة	كتبة	الادارة
				<u>ساحة الحاويات</u>	
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	رئيس	رئيس	
٣٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	٣	مشرف	الإشراف القبرصي (CY) supervision)	
٢٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	٢	كتبة	إيصال تبادل المعدات (EIR)	
٤٩٠,٠٠٠	٧,٠٠٠	٧٠	مشغلون	المناولة / الاصطفاف / التحركات	
٤٩٠,٠٠٠	٧,٠٠٠	٧٠	تاليمين (Talleymen)	العد	
٢١,٠٠٠	٧,٠٠٠	٣	العمل	محطة الوقود	
				<u>محطة شحن الشاحنات / المستودع</u>	
٤٩٠,٠٠٠	٧,٠٠٠	٧٠	سائقون	شاحنات ذات رافعة شوكيّة	
٤٩٠,٠٠٠	٧,٠٠٠	٧٠	تاليمين (Talleymen)	العد	
٧٧٠,٠٠٠	٧,٠٠٠	١١٠	العمال	الحسو / التجريد	
				<u>البوابة</u>	
٢٨,٠٠٠	٧,٠٠٠	٤	ضابط البوابة	البوابة	
				<u>ادارة الادارة الفنية</u>	
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	مدير	ادارة الادارة الفنية	
١٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	١	كتبة	ادارة	

٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	رئيس	<u>الأشغال المدنية</u> <u>والميكانيكية والكهربائية</u> (M&E)
٩١,٠٠٠	٧,٠٠٠	١٣	مهندسوں	المباني والمرافق
٩١,٠٠٠	٧,٠٠٠	١٣	مهندسوں	الميكانيكا & الكهرباء
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	رئيس	<u>الحاويات</u>
٩١,٠٠٠	٧,٠٠٠	١٣	ميكانيكيون	<u>الإصلاح</u>
٤٩,٠٠٠	٧,٠٠٠	٧	العمال	<u>التنظيف</u>
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	مدير	<u>الادارة التجارية</u>
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	رئيس	<u>إدارة العقود / الفواتير</u>
١٣٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	١٣	كتبة	الادارة
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	رئيس	<u>إدارة التخليص</u>
١٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	١	كتبة	الادارة
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	رئيس	<u>مكتب الاستيراد / التصدير</u>
١٣٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	١٣	كتبة	الادارة
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	مدير	<u>القسم المالي</u>
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	رئيس	<u>الادارة المالية</u>
١٣٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	١٣	محاسبون	الادارة
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	رئيس	<u>تكنولوجيا المعلومات</u> <u>والاتصالات / نظم</u> <u>المعلومات الإدارية</u> (ICT/MIS)
١٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	١	الخبراء	الأجهزة
١٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	١	الخبراء	البرمجيات
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	رئيس	<u>إدارة شؤون الموظفين</u>
١٣٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	١٣	كتبة	الادارة
				<u>منوعات</u>
٢١,٠٠٠	٧,٠٠٠	٣	حراس	الأمن
٢١,٠٠٠	٧,٠٠٠	٣	عمال النظافة	التنظيف
٤,٣١٣,٠٠٠		٥٢٩		إجمالي العاملين وتكليف

--	--	--	--

بالنسبة لمشغل الميناء البري بعمان مطلوب ما مجموعه ٥٢٩ موظفاً من أجل أداء المهام والأنشطة التي تتعلق بعمليات وإدارة الميناء البري (عام ٢٠٣٥). بناء على هذه الاحتياجات من الموظفين، فإن إجمالي تكاليف المرتبات تبلغ ٤٠ مليون يورو / سنة.

مُطور المركز اللوجستي.

المهمة الرئيسية لمطror المركز اللوجستي هي موافقة تطوير وخدمة مساحة الأرض وجدب المستأجرين اللوجستيين والصناعيين والتجاريين. الترويج والتسويق يلعب دوراً حاسماً وينبغي أن يكون لهما تركيزاً أساسياً داخل المنظمة. بالنسبة لمطror المركز اللوجستي، فإن إجمالي الاحتياجات من الموظفين وإجمالي تكاليف المرتبات لكل نوع من الموظفين يرد في الجدول أدناه لسنة ٢٠٣٥:

جدول ٦-٥ الاحتياجات من الموظفين – مطror المركز اللوجستي بعمان

تكاليف المرتبات	تكاليف الوحدة	العدد	الموظفون
٦٠,٠٠٠	٦٠,٠٠٠	١	المدير العام
٣٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	٣	السكرتارية
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	المدير الفني
٣٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	٣	الموظفون
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	المدير التجاري
٥٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	٥	الموظفون
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	المدير المالي
٤٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	٤	الموظفون
٣٠٠,٠٠٠		١٩	إجمالي العاملين وتكاليف المرتبات

بالنسبة لمطror المركز اللوجستي بعمان مطلوب ما مجموعه ١٩ موظفاً من أجل أداء المهام والأنشطة (عام ٢٠٣٥). بناء على هذه الاحتياجات من الموظفين، فإن إجمالي تكاليف المرتبات تبلغ ٣٠٠,٠٠٠ يورو / سنة.

التدريب والمتطلبات الرئيسية

بشكل خاص في وسائل النقل الحديثة وصناعة الخدمات اللوجستية، تصبح العمليات أكثر تعقيداً ويمكن أن تصل إلى ما هو أبعد من النقل وإعادة الشحن والتخزين. في الوقت الحاضر، هناك طلب كبير على التأهل في تطبيقات تكنولوجيا المعلومات الازمة لدعم الخدمات اللوجستية التعاقدية وعمليات إدارة سلسلة التوريد. وبالتالي يصبح تأهيل الأفراد عاملًا تنافسيًا كبيراً. هناك زيادة في الطلب على التأهيل سواء على مستوى الإدارة وعلى المستوى التشغيلي. في العادة الشركات الصغيرة لا تستطيع أن توفر موارد التدريب الدائم الخاصة بهم. وجود الطلب الدائم على التدريب بالنسبة لمواقع مثل مناولة البضائع الخطرة، وإدارة الجودة والإدارة البيئية.

من حيث المبدأ، هناك نهجين رئيسيين في تنمية الموارد البشرية فيما يتعلق بتعزيز المهارات والمعارف على العمليات اللوجستية لمستخدمي الميناء البري / المركز اللوجستي (إما المشغل أو المطror أو المستأجرين أو مستخدمين آخرين):

- توفير الدورات التدريبية ذات الصلة بالنقل والخدمات اللوجستية؛
- توفير مرافق التدريب المخصصة لذلك ضمن الميناء البري / المركز اللوجستي.

توفير الدورات التدريبية ذات الصلة بالنقل والخدمات اللوجستية؟

الدورات التدريبية ذات الصلة بالنقل والخدمات اللوجستية يمكن توفيرها في الميناء البري / المركز اللوجستي من قبل كيانات تجارية مستقلة، على درجة عالية من التخصص في مجالات مختلفة من التدريب، وغالباً أقل في التكاليف مما لو كانت تقدم داخلياً. أمثلة من المواضيع ذات الصلة للإدارة المتوسطة ومستوى ذوي الياقات ال Zarqae هي:

- التحكم في العمليات اللوجستية (الخدمات اللوجستية التعاقدية، وإدارة سلسلة التوريد)؛
- دعم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، والتتبع والتعقب؛
- التعامل مع البضائع الخطرة؛
- إدارة الجودة (ISO 9000)؛
- إدارة المخاطر البيئية (ISO 14000)؛
- سلامة وأمن النقل؛
- النقل المتعدد الوسائل والمتجدد الوسائل؛
- الجوانب القانونية للنقل والخدمات اللوجستية بما في ذلك ندوات الإدارة؛
- التكامل الجمركي (مثل الشراء الإلكتروني)؛
- دورات تعلم اللغات.

الدورات التدريبية ينبغي من الناحية المثالية أن تكون مختلطة لتأمين احتياجات الاختصاصات والطلبات عليها في الحاضر والمستقبل.

توفير مرافق التدريب المخصصة

مرافق التدريب للتنمية الضرورية للموارد البشرية يمكن أيضاً أن تكون جزءاً من عرض حزمة خدمة الميناء البري / المركز اللوجستي، وتماشياً مع الأفكار العامة حول تقاسم تكلفة المرافق والعمليات. هذا سيشمل توفير سعة قاعة التدريب والمعدات أو منشأة تدريب منفصلة تشغله شركة تدريب متخصصة.

الخدمات اللوجستية الأورو متوسطية

كذلك على النحو المبين في الفصل ٩، توفر مبادرة الخدمات اللوجستية الأورو متوسطية مجموعة متنوعة من الدورات التدريبية الحديثة والمرافق (مثل مرسيليا، برشلونة)، والتي تركز في المقام الأول على تدريب الياقات ال Zarqae (أقل من الإدارة العليا). وسوف توفر هذه المبادرة فرصاً ممتازة لعمال الميناء البري / المركز اللوجستي في الأردن لرفع مستوى المهارات والمعارف الازمة.

الخلفية التعليمية

الخلفية التعليمية والخبرة المهنية المطلوبة لمستويات مختلفة من الموظفين في الميناء البري / المركز اللوجستي يمكن تلخيصها على النحو التالي:

جدول ٦-٦ الاحتياجات من الموظفين – الخلفية التعليمية

الخبرة المهنية	الخلفية التعليمية	المستوى
> ١٠ سنوات	درجة جامعية (ماجستير في العلوم)	الادارة العليا
٣ - ٥ سنوات	درجة جامعية (بكالوريوس العلوم / ماجستير في العلوم)	الادارة الوسطى
٠ - ٣ سنوات	المدرسة الثانوية + التدريب المهني	الموظفي التشغيليين والإداريين

تجدر الإشارة إلى أن سنوات من الخبرة المهنية الكافية يمكن أن تحل محل التعليم المطلوب (على سبيل المثال شخص مع خبرة ٢٠ سنة من المستوى الأقل إلى الأعلى في قطاع النقل، لا يحتاج بالضرورة إلى درجة جامعية ليكون قادر / قادرة على الوفاء بالمهام الإدارية على نحو مرضٍ).

كما يمكن أن يرى من الجدول، فإن التعليم العالي من المتوقع بشكل أساسى لحصة الموظفين التي ستتحمل المسؤولية الإدارية. أما بالنسبة للآخرين، لا بد من التعليم المهني لأداء المهام المطلوبة على نحو مرضٍ. بالنسبة للعديد من المناصب في قطاع النقل / الخدمات اللوجستية مطلوب ٣-١ سنوات من الخبرة. بسبب الخبرة المحددة والخبرات الممكنة في مجال الخدمات اللوجستية في الأردن، قد تكون هناك حاجة لتوظيف العمال من ذوي الخبرة أقل من ٣ سنوات. برامج التدريب الداخلي في هذه الحالة مطلوبة.

سوق التعليم الأردنيية

وزارة التربية والتعليم (MoE) هي المسئولة عن مستويات ما قبل الابتدائي والابتدائي والثانوي. التعليم ما بعد الثانوي هو من مسؤولية وزارة التعليم العالي والبحث العلمي (MoHESR). ويشمل هذا المجلس وزارة التعليم العالي ومجلس الاعتماد. التعليم والتدريب الفني والمهني (TVET) في المستوى بعد الأساسي (باستثناء الكليات الأهلية)، وكذلك التعليم المهني التطبيقي، يدار من خلال مؤسسة التدريب المهني (VTC)، تحت سلطة وزارة العمل.

يتكون هيكل النظام التعليمي في الأردن من دورة لمدة سنتين من التعليم قبل المدرسي، وعشرون سنوات من التعليم الأساسي الإلزامي، وعامين من التعليم الأكاديمي أو المهني الثانوي، وبعد ذلك يجلس الطلاب لامتحان الشهادة العامة للتعليم الثانوي (التوجيهي). التعليم الأساسي هو مستوى إلزامي ١٠ سنوات من التعليم. في

الأردن التعليم مجاني في المدارس الابتدائية والثانوية وقد جُعل إلزامياً حتى سن الخامسة عشرة. أكثر من نصف سكان الأردن تحت سن ٣٠ عاماً.

على المستوى الأكاديمي، فإن كثيراً من الجامعات الأردنية، في القطاعين العام والخاص، يقدمون برامج بكالوريوس العلوم وماجستير العلوم في مجال الهندسة المدنية، بما في ذلك الطرق وبناء الطرق والسكك الحديدية. الجامعات مع تأكيد محدد بشأن قطاع النقل (كلاهما يقع في عمان):

- الجامعة الأردنية للعلوم والتكنولوجيا (كلية الهندسة المدنية) تقدم مقرر تعليمي لبكالوريوس العلوم في النقل ومقرر تعليمي لماجستير العلوم في هندسة النقل.
- الجامعة الأردنية (كلية الهندسة والتكنولوجيا) تقدم مقرر تعليمي لماجستير العلوم في النقل.

جامعة واحدة فقط تم التعرف عليها تقدم درجة متخصصة في مجال إدارة الخدمات اللوجستية والنقل:

- الجامعة الأردنية الألمانية، كلية العلوم الإدارية واللوجستية، تقدم بكالوريوس العلوم في العلوم اللوجستية.

التدريب المهني في الأردن

التدريب المهني في الأردن مدار من خلال ثلات وزارات؛ وزارة التربية والتعليم، وزارة التعليم العالي ووزارة العمل. تقدم وزارة التربية والتعليم التدريب المهني في المدارس الثانوية في ١٩٣ مدرسة. الكليات الأهلية التابعة لوزارة التعليم العالي، والتي يتم إدارتها من خلال نظام جامعة البلقاء التطبيقية، توفر أكثر من ١٠٠ مجال من مجالات الدراسة (درجة البكالوريوس والزمالة). وزارة العمل تدير التدريب المهني من خلال مؤسسة التدريب المهني (VTC) مع أكثر من ٤٥ مركزاً منتشرة في جميع أنحاء الأردن.

مؤسسة التدريب المهني VTC هي المؤسسة الحكومية الرئيسية التي تقدم دورات التدريب المهني استجابة لمتطلبات المهارات في الصناعات الأردنية. ويشمل التدريب المهني إعداد العمال من خلال برامج تدريبية لمدة سنة – سنتين للحرفيين والعمال المهرة، وبرامج قصيرة المدى لمدة أربعة أشهر للعاملين ذوي المهارات المحددة وبرامج رفع مستوى المهارات للعمال المهرة. بالإضافة إلى ذلك فقد تم إنشاء شراكات مع القطاع الخاص في السنوات الـ ٥ الماضية لدعم تطوير المراكز النموذجية التي تنفذ التدريب المهني بما يتفق مع أفضل الممارسات الاستراتيجية الوطنية E-TVET لإصلاح (التشغيل والتدريب والتعليم المهني والتقني).

جزء من استراتيجية التحسين الشامل للتعليم والتدريب من قبل الحكومة الأردنية، فإن الموارد الواسعة من الجهات المانحة الدولية والأردنية، قد تم تخصيصها لتطوير وتنفيذ استراتيجية شاملة لإصلاح نظام التشغيل والتدريب والتعليم المهني والتقني (E-TVET). مراكز التدريب المهني في جميع أنحاء الأردن تقدم دورات تدريبية في حوالي ٢٠٠ تخصص داخل أربعة برامج تدريبية رئيسية؛ مستوى شبه المهرة، ومستوى المهرة، مستوى حرفى، والتطبيقي الثانوى. بعض التخصصات الأكثر أهمية من بين التخصصات الأخرى هي الكيماوية والمعدنية والإلكترونية، وتكنولوجيا المعلومات، والنجارة، وحدادة الألومنيوم، وكهرباء السيارات، وصيانة الأجهزة وصيانة وإصلاح المركبات، وغيرها. بالإضافة إلى ذلك، هناك العديد من مراكز التدريب على الأعمال التجارية الخاصة في الأردن التي توفر برامج التدريب المهني في مجالات مثل إدارة الأعمال وريادة الأعمال.

٦-٣-٢ الخطة الرئيسية الأولية للميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق

يوضح هذا القسم الخطة الرئيسية الأولية للميناء البري / المركز اللوجستي في المفرق، بما يشمل خطة التقسيم للمنطقة الكلية للميناء البري / المركز اللوجستي، ونوع وموقع الإنشاءات المرتقبة، وخطة الاستثمار المرتبطة بها، ومتطلبات التوظيف. حركة المرور وتوقع الطلب على المنطقة كما هي موصوف في الفصل الخامس تُشكل المدخلات الأساسية لإعداد الخطط الرئيسية الأولية.

الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق سيكون جزءاً من مشروع الملك حسين بن طلال الجاري بالفعل والتي يجري حالياً تنفيذها وإدارتها من قبل شركة تطوير المفرق MDC. بالنسبة لهذه المبادرة الجارية فقد تم بالفعل إعداد الخطة الرئيسية وفي الوقت الحالي في عملية التنفيذ، وأول المستأجرين الصناعيين قد تم جذبهم وقد بدأوا الأعمال داخل المنطقة. الخطة الرئيسية القائمة للملك حسين بن طلال تتضمن أيضاً مناطق محددة مخصصة لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي. وبالتالي، فإن تطوير الخطة الرئيسية الأولية للميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق في هذا الفصل يقوم في المقام الأول على الخطة الرئيسية الموجودة وخطة التقسيم. بسبب هذا، لا يتم تضمين المنطقة الصناعية داخل منطقة الملك حسين بن طلال في تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق، خلافاً لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي عمان. بالإضافة إلى ذلك، بالنسبة للأجزاء الأكثر عمومية من الخطة الرئيسية الأولية للميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق، يمكن الرجوع أيضاً إلى الخطة الرئيسية الأولية كما هي موصوفة للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان في القسم السابق.

١-٣-٦ الهدف والوظيفة

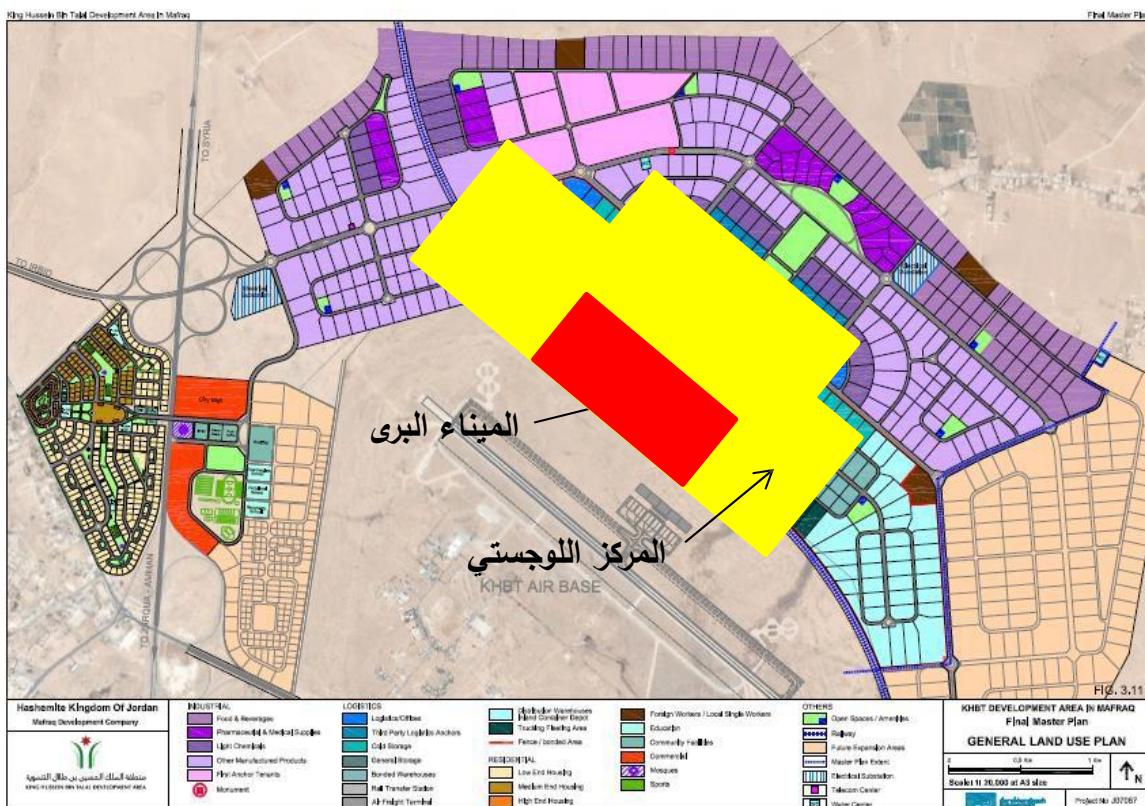
الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق سيكون جزءاً من منطقة الملك حسين بن طلال التنموية الشاملة. وظيفته الأساسية هي في توفير الخدمات اللوجستية لتسهيل سلاسل التوريد للشركات الصناعية التي ستكون موجودة في منطقة الملك حسين بن طلال. الطلب على الخدمات اللوجستية لتوزيع السلع الاستهلاكية متوسط، لأن منطقة المفرق أقل كثافة سكانية وأكثر تنافسية. احتمالية بضائع العبور لمنطقة الملك حسين بن طلال بالمفرق محدودة بسبب عدم وجود وفورات الحجم التي تمكّناً من أن تصبح مركز توزيع إقليمي (انظر كذلك إلى الفصل ٣).

في الوقت المناسب، ستكون هناك إمكانيات متزايدة لتطوير مرافق مستودعات من طرف ثالث أو مخصصة في منطقة الملك حسين بن طلال، بالنسبة للبضائع الصناعية في هذه المرحلة المبكرة فإن تقييم هذه الإمكانيات لا زال محدوداً، حيث أن معظم الشركات ستتنقل بضائعها مباشرة من وإلى مراقبتهم الخاصة. في الوقت المناسب، هناك إمكانية إضافية لمرافق التخزين المتخصصة فيما يتعلق بالصناعات المرتقبة لمنطقة الملك حسين بن طلال، فضلاً عن توفير الخدمات ذات القيمة المضافة لهذه الصناعات.

٢-٣-٦ خطة التقسيم العام

وسوف يكون موجوداً في الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق داخل المنطقة التنموية الشاملة الملك حسين بن طلال على النحو المشار إليه في دراسة الخطة الرئيسية للمفرق وتصور في الشكل أدناه:

شكل ٣-٦ خطة التقسيم – الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق



المصدر: هيئة المناطق التنموية والحرة الأردنية

المنطقة المحجوزة لتطوير خدمات الميناء البري والمركز اللوجستي في الخطة الرئيسية لمنطقة الملك حسين بن طلال الكلية تُغطي منطقة تبلغ مساحتها الإجمالية ١٧٠ هكتاراً وتشمل المناطق الملونة بالأحمر والأصفر. تبلغ المساحة الإجمالية للميناء البري للمفرق ٦٠ هكتاراً، تم حجز مساحة ٥٠ هكتاراً منها حتى عام ٢٠٣٥. ومن ضمن المخطط، من المتوقع أن يكون إجمالي مساحة المركز اللوجستي ١٢٠ هكتار. وداخل هذه المنطقة، يوجد حوالي ٢٠ هكتاراً متوقعة للتخزين ولخدمات القيمة المضافة ذات الصلة بالسلع الاستهلاكية لأسوق المفرق. كما تم حجز ١٠٠ هكتار إضافية لتخزين السلع الصناعية بواسطة مشغلي الخدمات اللوجستية من الجهات الخارجية.

وسيتم ربط الموقع إلى خط السكك الحديدية الجديد (الخط الأزرق)؛ وتقع منطقة الميناء البري المجاورة لهذه السكك الحديدية. وفقاً لخطة التنمية المرتقبة، سيتم توسيع ميناء المفرق البري على مراحل استناداً إلى التطورات المتوقعة وحجم متطلبات التخزين / اللوجستية ذات الصلة.

لتقديم صورة أكثر وضوحاً لمستقبل منطقة الملك حسين بن طلال التنموية وخططة التقسيم، فإن الشكل التالي يعرض صورة لمستقبل الحالة النهائية للمنطقة الكلية، بما في ذلك المناطق المخصصة للميناء البري والمركز اللوجستي المجاور:

شكل ٦-٤ خطّة التقسيم – الميناء البري / المركز اللوجستي بالتفصي



المصدر: هيئة المناطق التنموية والحرّة الأردنية

في القسم التالي نقدم وصفاً أكثر تفصيلاً للمناطق المختلفة، ونوع من المرافق داخل الميناء البري / المركز اللوجستي.

٣-٣-٦ المرافق

يقدم هذا القسم نظرة عامة على المرافق الرئيسية إلى وداخل منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بالتفصي، وهو مشابه للوصف المصنوع للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان (انظر القسم ٣-٢-٦). بالنسبة للوصف المفصل لجميع المرافق الهامة (مثل الطاقة والغاز والمياه)، يمكن الرجوع إلى الخطة الرئيسية لمنطقة الملك حسين بن طلال التنموية بالتفصي.

محطّات الكهرباء

محطات الطاقة تم التخطيط لها داخل منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي (و / أو داخل منطقة الملك حسين بن طلال الشاملة). هذه المحطات ستعمل على تحويل خطوط الجهد العالي إلى ٤٣٠ فولت. من هذه المحطات، سيتم تزويد الكهرباء لمستخدمي الميناء البري والمركز اللوجستي بواسطة شبكة ٤٣٠ فولت تحت الأرض.

إضاءة المنطقة

سيتم إضاءة طرق ومناطق وقوف السيارات بالميناء البري / المركز اللوجستي بمصابيح على أعمدة إنارة بارتفاع ١٥-١٠ متر، موفرةً مستوى من الإضاءة مقداره ١٥-١٠ لوكس. بوابات الدخول لمنطقة البوند (الميناء البري) يجب أن تكون بمستوى إضاءة من ٢٥ - ٤٠ لوكس.

نظم الاتصالات السلكية واللاسلكية

وأنظمة الاتصالات على الأرض تربط الميناء البري / المركز اللوجستي بشبكة الاتصالات والكمبيوتر الوطنية وتخدم أغراض التشغيل للتشغيل المناسب للميناء البري / المركز اللوجستي. وبالنسبة للاتصالات السلكية واللاسلكية بالميناء البري / المركز اللوجستي سيتم توصيلها إلى النظام القائم في منطقة الملك حسين بن طلال التنموية.

المياه الصالحة للشرب

المياه الصالحة للشرب سيتم توریدها من الأنظمة الرئيسية القائمة داخل منطقة الملك حسين بن طلال التنموية.

مكافحة الحرائق

المياه شحيبة في الأردن وبالتالي فإنه من المقترن تخزين المياه من مرفق معالجة مياه الصرف الصحي في خزانات خاصة، واستخدام هذه المياه لأغراض مكافحة الحرائق.

الصرف الصحي

في الوقت الحاضر لا يوجد أي مرفق لمعالجة مياه الصرف الصحي في المنطقة المجاورة لمنطقة الميناء البري / المركز اللوجستي، وبالتالي سيتم توفير محطة مخصصة لمعالجة مياه الصرف الصحي. ومن المتوقع أن يكون هذا عند أدنى نقطة من منطقة الملك حسين بن طلال التنموية.

الصرف

نظام الصرف الفعال هو شرط مسبق هام لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي. فمن المفترض أن المياه المترادفة يمكن استخدامها من قبل المزارعين في المنطقة المحيطة بالميناء البري / المركز اللوجستي.

٤-٣-٦ البوابات والطرق والأسوار

يقدم هذا القسم نظرة عامة على بوابات الدخول / الخروج والطرق والأسوار للميناء البري / المركز اللوجستي بالفارق، وهو مشابه للوصف المصنوع للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان (انظر القسم ٦-٦).

٣-٢). بالنسبة للوصف المفصل لهذه الجوانب، يمكن الرجوع إلى الخطة الرئيسية لمنطقة الملك حسين بن طلال التنموية بالمرفق.

بوابات الدخول / الخروج

مجمع البوابة المركزية سيوفر الوصول إلى منطقة الميناء البري، والذي يتضمن مرافق لأنشطة التخلص الجمركي. مكاتب تخلص الوارد - الصادر سوف يتم وضعها على جنبي البوابة. مجمع البوابة العمومية سيتضمن مبني التحكم في البوابة لاستيعاب ضباط الأمن المسؤولين عن إدخال وإخراج الشاحنات. إجراءات الدخول تبدأ عند وصول الشاحنة عند مبني البوابة والتحكم وتتضمن فحص وثائق النقل ذات الصلة، وزن الشاحنة، والتفتيش على أختام الحاويات، الخ وب مجرد الموافقة على جميع الوثائق والانتهاء من الإجراءات، يسمح للشاحنة بالدخول إلى منطقة الميناء البري. وفي حال لم يتم الموافقة على الإجراءات، فإن الشاحنات تحتاج إلى الانتظار في منطقة منفصلة لتجنب منعها من دخول البوابة. وهذا ينطبق على كل من الشاحنات الداخلة والخارجة.

للدخول إلى منطقة مركز الخدمات اللوجستية (منطقة غير البوندد)، سوف يكون هناك مجمع بوابات منفصلة وأكثر بساطة. هذا سيكون بوجود حاجز بسيط، يغلق طريق الدخول 2×2 إلى الممر هنا سيتم تسجيل حركة المرور الواردة والصادرة فقط.

الطرق

الميناء البري / المركز اللوجستي سيكون له طريق دخول رئيسي، نظام الطريق الرئيسي والطريق الثانوي. الطرق الثانوية ربما يتم إنشاؤها في مرحلة لاحقة في حال دعت الحاجة إلى ذلك. طريق المدخل الرئيسي سيتم إنشاؤه كطريق مكون من ٤ حارات مزدوجة المسار بينما الطرق الرئيسية والثانوية سيتم إنشاؤها كطرق مكونة من حارتين ذات مسار واحد.

بالنسبة للطرق الرئيسية الواقعة في منطقة المركز اللوجستي، وهناك نوعان من المفاهيم الرئيسية للطرق يمكن تطبيقها: مفهوم الطريق الدائري ومفهوم الشجرة. نظام الطريق الدائري مفضل للتدفقات المرورية. ومع ذلك فإن مفهوم الشجرة أكثر فعالية من حيث التكلفة. ومن المتوقع أن شبكة الطرق وسوف يكون ذات حارة مزدوجة. تم وضع النظام بمثل هذه الطريقة ليصل جميع قطع الأرض الكبيرة بجانب واحد على الأقل. الطرق الثانوية التي تم إنشاؤها من الطرق الرئيسية تسمح بوصول إلى قطع الأرض الأصغر. هذه الطرق الثانوية سيتم إنشاؤها في المرحلة المناسبة بالطلب من أجل تقليل الاستثمارات المسبقة.

الأسوار

ولأن الميناء البري / المركز اللوجستي منقسم مناطق بوندد وغير بوندد فإن مستويات مختلفة من الأمان ستكون مطلوبة. ولذلك يتصور وجود نوعين من الأسوار. بالنسبة للميناء البري (منطقة البوندد) وكذلك مناطق البوندد للمركز اللوجستي، يقترح سياج مقوى بارتفاع ٣.٠ متر. أم بالنسبة لمنطقة المركز اللوجستي (منطقة غير البوندد) يقترح سور شبكة أسلاك بارتفاع ٢.٢ متر.

٣-٥ مناطق وقوف السيارات

منطقة وقوف السيارات للشاحنات تقع فقط خارج البوابة المركزية للميناء البري لتجنب العمليات غير الفعالة (وفي بعض الأحيان خطيرة). في هذا المجال، الشاحنات تنتظر الأوامر لدخول منطقة الميناء البري لالتقاط الحاويات من خليج التبادل أو لنقل الحاويات في خليج التبادل. في حالة النهاية، من المتوقع مساحة إجمالية قدرها ٥ هكتارات. مناطق وقوف الشاحنات للمركز اللوجستي سيتم تجهيزها داخل المنطقة (على سبيل المثال بالقرب من المستودعات في موافق السيارات).

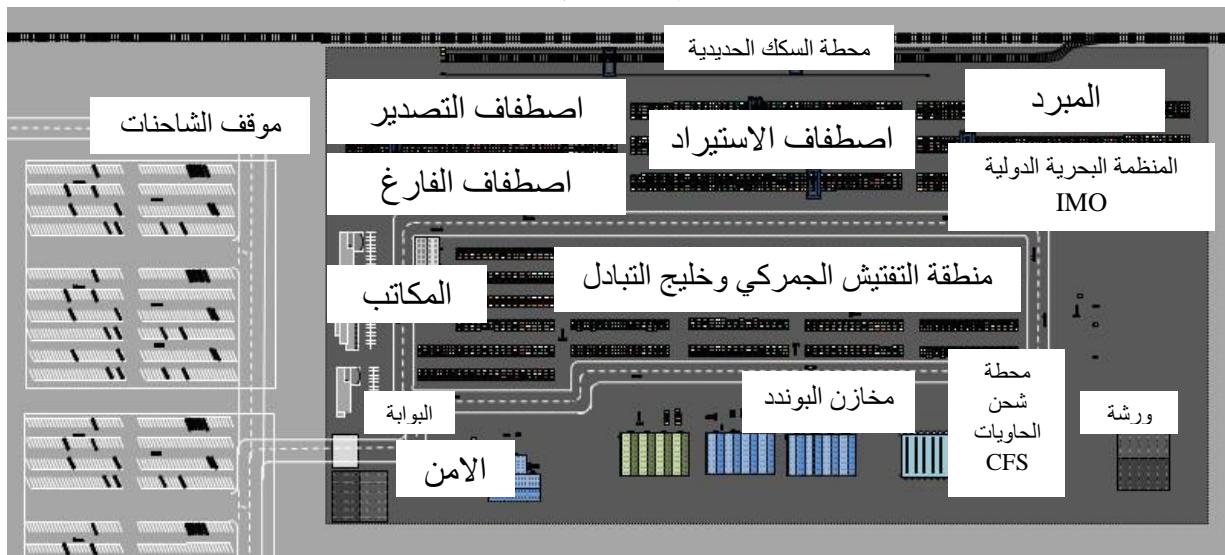
٦-٣-٦ مناطق المكاتب والخدمات

سيتم تعين مساحة قدرها ٣ هكتار على مقربة من مدخل الميناء البري لمبني الإدارة والمكاتب الرئيسية للمستخدمين الرئيسيين للميناء البري / المركز اللوجستي (مثل إدارة الميناء البري / المركز اللوجستي، وكلاء الشحن، والجمارك، وغيرها)، والتي تتضمن أيضاً مساحات لمناطق الخدمة الرئيسية (مثل الاتصالات والطاقة).

٧-٣-٦ منطقة مناولة البضائع

الأنشطة الرئيسية لمناولة البضائع ستجري في منطقة الميناء البري. لتقديم نظرة أكثر عمقاً على الأنشطة الرئيسية لمناولة البضائع والمرافق، فإن الشكل التالي يبيّن بمزيد من التفصيل خطة تقسيم المناطق لمنطقة الميناء البري بالمفرق، بما في ذلك المرافق الرئيسية المتوقعة. يقوم هذا على نفس فلسفة التصميم، نوع وموقع المرافق الرئيسية كما تم تقييمها لميناء عمان البري والذي ينتج عنه خطة تقسيم مفصلة مشابهة لما في عمان:

شكل ٦-٥ التصميم المفاهيمي لميناء المفرق البري



تشمل المرافق في ميناء المفرق البري كما وردت في الشكل أعلاه جميع الأنشطة البوندد، المرتبطة بمناولة وتخزين الحاويات. أما أنشطة الغير بوندد فتقع في المركز اللوجستي، والذي يتضمن في بعض الحالات أيضاً مناطق مخصصة لتخزين البوندد.

بالنسبة لمنطقة الميناء البري بالمفرق، فإنه من المتوقع نفس النوع من المرافق كما هي بالنسبة للميناء البري بعمّان، فقط على نطاق أصغر (انظر القسم ٦-٢-٦):

- محطة السكك الحديدية
- ساحة الحاويات الكاملة
- ساحة الحاويات الفارغة
- منطقة التفتيش الجمركي وخليج التبادل
- محطة شحن الحاويات (CFS)، مخازن البوندد
- المباني الإدارية والمكاتب
- بوابة الأمن
- ورشة
- البوابة
- منطقة وقوف الشاحنات

٨-٣-٦ المناطق المخزنية والصناعية والتجارية

أنشطة المركز اللوجستي متشابهة كما هو موضح في الخطة الرئيسية الأولية للميناء البري / المركز اللوجستي بعمّان، والتي تلخصها فيما يلي:

جميع أنواع التخزين اللوجستي البوندد (والبوندد بشكل جزئي)، والأنشطة الصناعية والأنشطة التجارية تجري في المركز اللوجستي. تم تطوير تخطيط المركز اللوجستي ليكون حوالي ١٧٠ هكتار قابلة للتأجير، بما في ذلك مناطق للتوسيع في المستقبل. ويقع بشكل مباشر بجوار الميناء البري، كما يمكن الوصول إليه عبر مجمع بوابات منفصل.

المركز اللوجستي سيوفر مساحة للنوعين التاليين من الأنشطة (الصناعية الخفيفة ليست متضمنة هنا، لأن هذا سيتم في منطقة الملك حسين بن طلال التنموية في المناطق الصناعية المخصصة):

- المنطقة اللوجستية: وقد تقرر موقعها من خلال التنمية على الطلب وقد تم تخطيطها مباشرة خلف المنطقة التجارية؛
- المنطقة التجارية: المخططة على طول محيط المركز اللوجستي، وتنط على الموقع، وبالتالي توفر منظراً شاملاً جذاباً، يعزز جودة قطع الأرض.

وقد تم عمل حجوزات لمساحات لمباني المرافق العامة، وخزانات المياه العذبة وخزان الصرف الصحي. خطوط كهرباء الجهد المتوسط وأنابيب المياه الصالحة للشرب مخطط لها أن تمدد على امتداد الطريق الدائري. وأنابيب تصريف مياه الأمطار والصرف الصحي مخطط لها أن تمدد خلال مركز قطع الأرضي.

لكل قطعة أرض يجب تطوير شبكة مرافق توزيع فرعية على حسب الطلب. من أجل الحد من الاستثمارات المسبقة فإن تطوير المركز اللوجستي سيتم على مراحل.

٩-٣-٦ مناطق التوسيع

مناطق التوسيع متوقعة داخل المنطقة الشاملة كما هو مبين في الخطة الرئيسية لمنطقة المفرق التنموية.

١٠-٣-٦ الاستثمارات في البنية التحتية ومراحلها

بناء على خطة التقسيم الموصوفة أعلاه والمرتبة للميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق وتماشيا مع توقع الطلب على حركة المرور وعلى المنطقة كما هو موضح في الفصل ٥، فإن نوع ومستوى الاستثمارات قد تم تحديدهم. الاستثمارات مصنفة على النحو التالي:

- **البنية التحتية العامة (الأرض وجميع البنى التحتية الخارجية للموقع)**

- حيازة الأرضي
- توصيل الطرق إلى الموقع
- توصيل المرافق إلى الموقع

- **البنية التحتية للميناء البري (جميع البنى التحتية في منطقة الميناء البري)**

- تجريف الأرضي (الأعمال الترابية)
- محطة السكك الحديدية
- الرصف
- المباني / المكاتب، والبوابات والأسوار
- المرافق
- المصروفات غير المنظورة

- **البنية التحتية للمركز اللوجستي (جميع البنى التحتية في منطقة المركز اللوجستي)**

- تجريف الأرضي (الأعمال الترابية)
- الطرق الداخلية
- المرافق الداخلية
- المناطق العامة
- البوابة، الأسوار

يلخص الجدول التالي متطلبات الاستثمار الإجمالية وتقسيم الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق إلى مراحل:

جدول ٧-٦ استثمارات البنية التحتية في الميناء البري / المركز اللوجستي بالفرق

العنصر	المرحلة ١ ٢٠١٥ - ٢٠٢٠	المرحلة ٢ ٢٠٢٠ - ٢٠٢٥	المرحلة ٣ ٢٠٢٥ - ٢٠٣٠	المرحلة ٤ ٢٠٣٠ - ٢٠٣٥	الإجمالي ٢٠١٥ - ٢٠٣٥
البنية التحتية العامة					
حيازة الأراضي					٨,٠٠٠
توصيل الطرق إلى الموقع					٢٠٠
توصيل المرافق إلى الموقع					٢,٥٠٠
الإجمالي	-	-	-	-	١٠,٧٠٠
البنية التحتية للميناء البري					
تجريف الأراضي (الأعمال الترابية)	٤٣٦	٣٤٩	٨٥٣	٣٤٦	١,٩٨٥
محطة السكك الحديدية	-	-	٢,١٢٥	-	٢,١٢٥
الرصف	٤,٢٥٢	٣,٤٩٠	٨,٥٨٤	٣,٢٧١	١٩,٥٩٧
المبني / المكاتب، والبوابات والأسوار	٥,٧٩٩	٣,٩٠٦	٨,٠٣٧	٥,٩٣٨	٢٣,٦٨٠
المرافق	٨٠٤	٥٩٢	١,٥٠٠	٧٣٧	٣,٦٣٢
الطوارئ	٢,٠١٠	١,٤٧٩	٣,٧٤٩	١,٨٤٢	٩,٠٨٠
الإجمالي	١٣,٣٠١	٩,٨١٦	٢٤,٨٤٩	١٢,١٣٤	٦٠,١٠٠
البنية التحتية لمركز اللوجستي					
تجريف الأراضي (الأعمال الترابية)	١,٨٠٠	١,٠٠٠	١,٠٠٠	١,٠٠٠	٤,٨٠٠
الطرق الداخلية	٩٠٠	٥٠٠	٥٠٠	٥٠٠	٢,٤٠٠
المرافق الداخلية	٩٠٠	٥٠٠	٥٠٠	٥٠٠	٢,٤٠٠
المناطق العامة	٤٥٠	٢٥٠	٢٥٠	٢٥٠	١,٢٠٠
البوابة والأسوار	١,٠٠٠	-	-	-	١,٠٠٠
الإجمالي	٥,٥٥٠	٢,٢٥٠	٢,٢٥٠	٢,٢٥٠	١١,٨٠٠
الاستثمارات الإجمالية	٢٩,٠٥١	١٢,٠٦٦	٢٧,٠٩٩	١٤,٣٨٤	٨٢,٦٠٠

التكلف الإجمالية لاستثمارات البنية التحتية للميناء البري / المركز اللوجستي بالمنطقة تضيف ما يصل إلى ٨٣ مليون يورو للفترة الكلية (٢٠١٥ - ٢٠٣٥)، بما يشمل تكاليف امتلاك الأرضي.^٨

١١-٣-٦ استثمارات المعدات

بالنسبة للتهيئة التشغيلية للميناء البري، فمن المتوقع عناصر المعدات التالية:

- الأوناش العملاقة المحمولة على السكك الحديدية (RMGs)؛ التحميل / التفريغ عربات القطار في محطة السكك الحديدية؛
- الأوناش العملاقة المتحركة (RTGS)؛ لاصطفاف الحاويات في مناطق اصطاف الحاويات (استيراد / تصدير)؛
- مقطورة جرار: للنقل الأفقي للحاويات من منطقة الاصطفاف إلى خليج التبادل؛
- Reachstackers: لتحميل الحاويات على الشاحنات / تفريغ الحاويات من الشاحنات في خليج التبادل؛
- رافعة شوكية: لتحميل / تفريغ البضائع في محطة شحن الحاويات CFS / المستودعات.

لحساب إجمالي الاستثمارات في المعدات، تم عمل الافتراضات التالية:

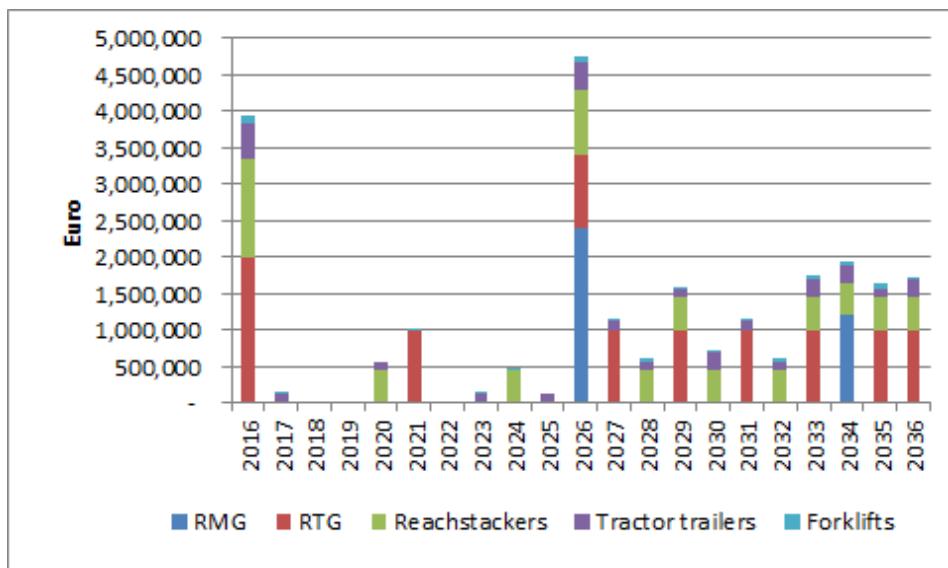
جدول ٦-٦ استثمارات المفرق - افتراضات المعدات

العمر الاقتصادي	القدرة (التحركات / السنة)	التكلفة لكل وحدة (يورو)	المتغيرات
٢٠ سنة	١٠٠,٠٠٠	٢,٠٠٠,٠٠٠	الأوناش العملاقة المحمولة على السكك الحديدية RMG
١٠ سنين	٣٠,٠٠٠	١,٠٠٠,٠٠٠	الأوناش العملاقة المتحركة RTG
١٠ سنين	٢٠,٠٠٠	٤٥٠,٠٠٠	مركيبات (Reachstackers)
١٠ سنين	١٥,٠٠٠	١٢٠,٠٠٠	مقطورة جرار
١٠ سنين	١٠,٠٠٠	٢٠,٠٠٠	رافعات الشوكية

على أساس تطور كميات الحاويات، فإن إجمالي الاستثمارات في المعدات اللازمة لتشغيل الميناء البري بالمنطقة (بما في ذلك إعادة الاستثمارات) يبلغ يصل إلى ١٥ مليون يورو للفترة حتى عام ٢٠٣٥. وللفترة حتى عام ٢٠٢٥، فإن إجمالي الاستثمارات في المعدات يساوي ٣ ملايين يورو. الاستثمارات السنوية (باستثناء إعادة استثمارات) موضحة في الشكل أدناه:

شكل ٦-٦ استثمارات المعدات بميناء المفرق البري

^٨ تكاليف شراء الأراضي قد تم افتراضها لتكون مشابهة لما تم تقديره للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان



١٢-٣-٦ الاحتياجات من الموظفين والمؤهلات الرئيسية

يصف هذا القسم الحد الأدنى من مستويات الموظفين اللازم لتطوير وتشغيل الميناء البري / المركز اللوجستي في المفرق (نظرة على الحالة النهائية للموقف في ٢٠٣٥)، والتي تتم على أساس مماثل كما هو موضح في الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان. وثمة فرق بين الجهات الثلاثة الرئيسية المعنية:

- سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي (المالك)؛
- مشغل الميناء البري؛
- مطور المركز اللوجستي.

سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي

بالنسبة لسلطة الميناء البري / المركز اللوجستي في المفرق، وبالفعل شركة تطوير المفرق MDC تشغله هذا المنصب. وبالتالي، لم يتم إجراء أية تقديرات في هذا القسم لأن هذا سوف يكون تم تغطيته (جزئياً) بواسطة شركة تطوير المفرق MDC.

مشغل الميناء البري

الدور الرئيسي لمشغل الميناء البري هو تطوير وإدارة وتشغيل الميناء البري وتجنب كميات كبيرة من الحاويات إلى الميناء. بالنسبة لمشغل الميناء البري، فإن إجمالي الاحتياجات من الموظفين وإجمالي تكاليف المرتبات لكل نوع الموظفين يرد في الجدول أدناه لسنة ٢٠٣٥ (على أساس إنتاجية مقدارها ١٦١,٠٠٠ حاوية قياسية):

جدول ٩-٦ الاحتياجات من الموظفين - مشغل ميناء المفرق البري

الوظيفة	المهمة
المدير العام	الادارة العامة
السكرتارية	المدير العام السكرتارية

<u>الادارة القانونية</u>				
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	مستشار	المستشار القانوني
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	ضابط الادعاء	ضابط الادعاء
<u>إدارة العمليات</u>				
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	مدير	إدارة
١٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	١	كتبة	
<u>ساحة الحاويات</u>				
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	رئيس	الإشراف القبرصي CY supervision)
٢٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	٢	مشرف	
٢٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	٢	كتبة	إيصال تبادل المعدات (EIR)
٢١٠,٠٠٠	٧,٠٠٠	٣٠	مشغلون	المناولة / الاصطفاف / التحركات
٢١٠,٠٠٠	٧,٠٠٠	٣٠	تاليمن (Talleymen)	العد
٢١,٠٠٠	٧,٠٠٠	٣	العمل	محطة الوقود
<u>محطة شحن الشاحنات / المستودع</u>				
٢١٠,٠٠٠	٧,٠٠٠	٣٠	سائقون	شاحنات ذات رافعة شوكيه
٢١٠,٠٠٠	٧,٠٠٠	٣٠	تاليمن (Talleymen)	العد
٢٨٠,٠٠٠	٧,٠٠٠	٤٠	العمال	الحشو / التجريد
١٤,٠٠٠	٧,٠٠٠	٢	ضابط البوابة	<u>البوابة</u>
<u>إدارة الإدارية الفنية</u>				
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	مدير	الادارة
١٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	١	كتبة	
<u>الأشغال المدنية والميكانيكية والكهربائية (M&E)</u>				
٤٩,٠٠٠	٧,٠٠٠	٧	مهندسوں	المباني والمرافق
٤٩,٠٠٠	٧,٠٠٠	٧	مهندسوں	الميكانيكا & الكهرباء
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	رئيس	<u>الحاويات</u>
٣٥,٠٠٠	٧,٠٠٠	٥	ميكانيكيون	الإصلاح
٢٨,٠٠٠	٧,٠٠٠	٤	العمال	التنظيف

٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	مدير	<u>الادارة التجارية</u>
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	رئيس	<u>إدارة العقود / الفواتير</u>
٥٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	٥	كتبة	<u>الادارة</u>
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	رئيس	<u>ادارة التخليص</u>
١٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	١	كتبة	<u>الادارة</u>
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	رئيس	<u>مكتب الاستيراد / التصدير</u>
٥٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	٥	كتبة	<u>الادارة</u>
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	مدير	<u>القسم المالي</u>
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	رئيس	<u>الادارة المالية</u>
٥٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	٥	المحاسبون	<u>الادارة</u>
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	رئيس	<u>تكنولوجيا المعلومات و الاتصالات / نظم المعلومات الإدارية (ICT/MIS)</u>
١٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	١	الخبراء	<u>الأجهزة</u>
١٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	١	الخبراء	<u>البرمجيات</u>
٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	١	رئيس	<u>ادارة شؤون الموظفين</u>
٥٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	٥	كتبة	<u>الادارة</u>
				<u>منوعات</u>
١٤,٠٠٠	٧,٠٠٠	٢	حراس	<u>الأمن</u>
١٤,٠٠٠	٧,٠٠٠	٢	عمال النظافة	<u>التنظيف</u>
٢,١٨٤,٠٠٠		٢٣٩		<u>إجمالي العاملين وتكاليف المرتبات</u>

بالنسبة لمشغل الميناء البري بالمفرق مطلوب ما مجموعه ٢٣٩ موظفاً من أجل أداء المهام والأنشطة التي تتعلق بعمليات وإدارة الميناء البري (عام ٢٠٣٥) بناء على هذه الاحتياجات من الموظفين، فإن إجمالي تكاليف المرتبات تبلغ ٢.١ مليون يورو / سنة.

مطور المركز اللوجستي.

المهمة الرئيسية لمطور المركز اللوجستي هي مواصلة تطوير وخدمة مساحة الأرض وجذب المستأجرين اللوجستيين والصناعيين والتجاريين (في هذه الحالة، هي واحدة من مهام شركة تطوير المفرق MDC). الترويج والتسويق يلعب دوراً حاسماً وينبغي أن يكون لهما تركيزاً أساسياً داخل المنظمة. بالنسبة لمطور

المركز اللوجستي، فإن إجمالي الاحتياجات من الموظفين وإجمالي تكاليف المرتبات لكل نوع من الموظفين يرد في الجدول أدناه لسنة ٢٠٣٥:

جدول ١٠-٦ الاحتياجات من الموظفين - مطور المركز اللوجستي بالمفرق

الموظفون	العدد	تكاليف الوحدة	تكاليف المرتبات
المدير العام	١	٦٠,٠٠٠	٦٠,٠٠٠
السكرتارية	٣	١٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠
المدير الفني	١	٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠
الموظفوون	٣	١٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠
المدير التجاري	١	٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠
الموظفوون	٥	١٠,٠٠٠	٥٠,٠٠٠
المدير المالي	١	٣٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠
الموظفوون	٤	١٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠
إجمالي العاملين وتكاليف المرتبات	١٩		٣٠٠,٠٠٠

بالنسبة لمطور المركز اللوجستي بالمفرق مطلوب ما مجموعه ١٩ موظفاً من أجل أداء المهام والأنشطة (عام ٢٠٣٥). بناءً على هذه الاحتياجات من الموظفين، فإن إجمالي تكاليف المرتبات تبلغ ٣٠٠,٠٠٠ يورو / سنة.

٦-٤ النتائج

في هذا الفصل يتم عرض الخطة الرئيسية الأولية، ونوع وحجم المرافق، والخطة الاستثمارية ذات الصلة والاحتياجات من التوظيف لكل من الميناء البري / المركز اللوجستي في عمان والمفرق. على أساس هذه التحليلات، فضلاً عن توقع حركة المرور والطلب على المنطقة كما ورد في الفصل ٥، يتم تحليل التكلفة والعائد لكل الموانئ البرية / المراكز اللوجستية، والتي تم وصفها في الفصل التالي.

٧- تحليل التكلفة والعائد للموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة

١-٧ مقدمة

هدف هذا الفصل هو توضيح تحليل التكلفة والعائد (CBA) لتطويرات الموانئ البرية / المراكز اللوجستية بعمان (الماضونة) والمفرق، بناءً على التحليل كما هو موضح في هذا التقرير النهائي. بشكل خاص، فإن تقييم الطلب (في الفصل الخامس) والخطة الرئيسية الأولية (في الفصل السادس) يشكلان المدخل الرئيسي لتحليل التكلفة والعائد (CBA).

٢-٧ منهجية تحليل التكلفة والعائد

تحليل التكلفة والعائد كما تم تنفيذه لهذه الدراسة يشمل الخطوات التالية^٩:

١- تعريف هيكل المشروع؛

٢- تقييم الجدوى المالية:

- حساب التدفقات النقدية المالية (النفقات الرأسمالية، النفقات التشغيلية، الإيرادات)؛
- خصم التدفقات النقدية المالية؛
- حساب المؤشرات المالية (صافي القيمة الحالية NPV، معدل العائد الداخلي IRR).

٣- تقييم الجدوى الاقتصادية:

- تحويل التدفقات النقدية المالية إلى التدفقات النقدية الاقتصادية؛
- خصم التدفقات النقدية الاقتصادية (الاجتماعية)؛
- حساب المؤشرات الاقتصادية (صافي القيمة الحالية NPV، معدل العائد الداخلي IRR).

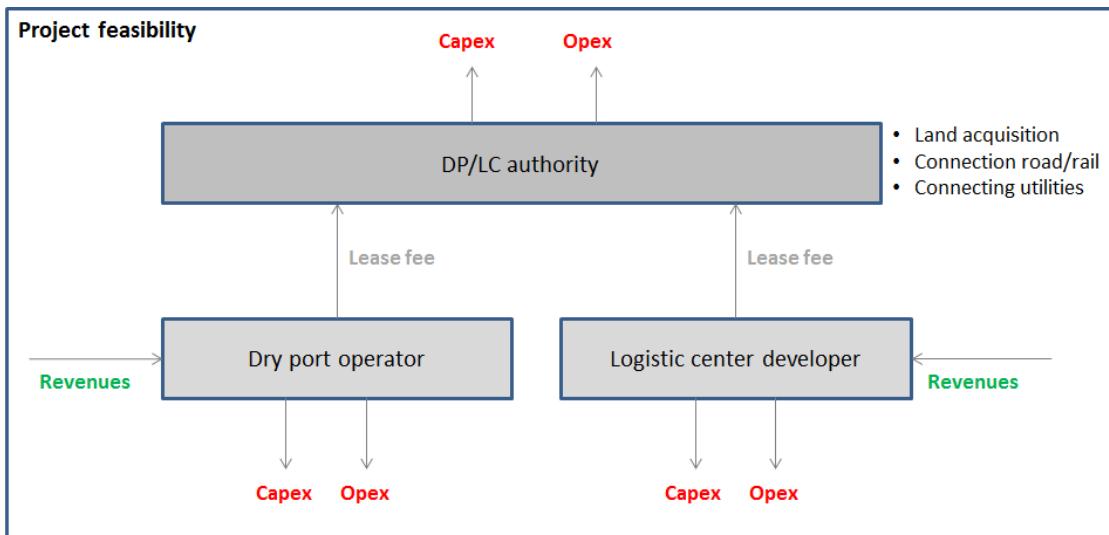
بناء على هذا النهج التدريجي، يتم تقييم الجدوى المالية والاقتصادية للتطويرات الميناء البري / المركز اللوجستي في عمان والمفرق.

٣-٧ هيكل المشروع

تحديد الجدوى المالية والاقتصادية ويشمل تقييم تنمية الميناء البري / المركز اللوجستي الشاملة، والتي يتكون من تقييم الثلاثة كيانات الرئيسية المشاركة التالية كما تم تصويره أيضاً في الشكل أدناه:

- سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي العامة؛
- مُشغل الميناء البري؛
- مطور المركز اللوجستي.

^٩ تقوم المنهجية المطبقة لتحليل التكلفة والعائد على "دليل تحليل التكلفة والعائد للمشاريع الاستثمارية من قبل المفوضية الأوروبية، ٢٠٠٨" (مايو ٢٠١٣)



وباختصار، فإن سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي (مثل حكومة المملكة الأردنية الهاشمية) هي المسئولة عن شراء الأراضي في المنطقة المعينة وبناء جميع البنية التحتية الخارجية (طريق الوصول، والاتصال بالمرافق الرئيسية) للموقع. مشغل الميناء البري ومطور المركز اللوجستي كشريك من القطاع الخاص سيكونان مسئولان عن جميع الاستثمارات داخل حدود الموقع وتوليد العائدات من خلال أنشطتهم. بناء على هذا الهيكل للمشروع، يتم تقديم الجدوى المالية والاقتصادية العامة لتنمية الميناء البري / المركز اللوجستي في هذا الفصل.

في حالة إذا ما كان مشروع الميناء البري / المركز اللوجستي قد تم تقييمه بأنه ذو جدوى مالية، فهذا يعني أن جميع الكيانات الثلاثة المعنية قادرة على تحقيق معدل جاذبية للعائد على استثماراتهم. وهذا يعني أن رسوم الإيجار لاسترداد التكاليف يمكن أن تدفع من قبل مشغل الميناء البري ومطور المركز اللوجستي إلى سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي لتعويض الاستثمارات العامة في حيازة الأرضي والبنية التحتية الخارجية. وهذا عادة ما يتم تنفيذه على أساس معدل العائد المستهدف (الحد الأدنى من معدل العائد الداخلي IRR) المحدد للأطراف من القطاع الخاص: جميع الأرباح المتولدة فوق هذا المعدل المستهدف للعائد (ربح فائض) يمكن من الناحية النظرية أن يتم تحويلها إلى سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي العامة لتعويض الاستثمارات في شراء الأراضي والبنية التحتية الخارجية.

في حال كان المشروع غير مجذوب مالياً، فهذا يعني أنه لا يوجد مساحة كافية لدفع رسوم الإيجار لاسترداد التكاليف من قبل مشغل الميناء البري ومطور المركز اللوجستي لسلطة الميناء البري / المركز اللوجستي. وهذا يعني أن (جزءاً من) الاستثمارات العامة التي قامت بها سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي تم النظر إليها باعتبارها إعانة مالية (أي لتسهيل تحقيق تنمية الميناء البري / المركز اللوجستي وتحفيز التنمية الاقتصادية في الأردن).

توزيع الاستثمارات والنفقات التشغيلية والإيرادات

بمزيد من التفصيل، تم تقديم ملخص الاستثمارات والتكاليف التشغيلية والعائدات في الجدول أدناه لكل كيان من الكيانات الثلاثة المشاركة في تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي:

جدول ١-٧ توزيع الاستثمارات والتكاليف والعائدات

الإيرادات	التكاليف	الإنفاق الرأسمالي
		سلطة منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي
• (رسوم الإيجار من مشغل الميناء البري ومطور المركز اللوجستي للأراضي غير المطورة)	• تكاليف المرتبات (الادارة)	<ul style="list-style-type: none"> • حيازة الأرضي • توصيل الطرق إلى الموقع • توصيل المرافق إلى الموقع
		مشغل الميناء البري
• مناولة الحاويات / البضائع والتخزين، خدمات إضافية (التأجير، والتنظيف، الإصلاح، الخ)	<ul style="list-style-type: none"> • تكاليف المرتبات • تكاليف الصيانة • الوقود والمواد الاستهلاكية • المرافق • النفقات العامة • (رسوم الإيجار لسلطة الميناء البري / المركز اللوجستي) 	<ul style="list-style-type: none"> • تسوية الأرضي • منطقة وقوف الشاحنات خارج البوابة • الطرق الداخلية والسكك الحديدية في الموقع • المرافق الداخلية في الموقع • مجمع البوابة • الأسوار، والإضاءة • الرصيف • محطة شحن الحاويات CFS • المستودعات والمباني والمكاتب • معدات مناولة البضائع
		مطور المركز اللوجستي
• رسوم تأجير من المستأجرين اللوجستيين والصناعيين والتجاريين	<ul style="list-style-type: none"> • تكاليف المرتبات • تكاليف الصيانة • المرافق • النفقات العامة • (رسوم الإيجار لسلطة الميناء البري / المركز اللوجستي) 	<ul style="list-style-type: none"> • تسوية الأرضي • الطرق الداخلية في الموقع • المرافق الداخلية في الموقع • المناطق العامة • مجمع البوابة • الأسوار، والإضاءة

٤-٧ تحليل التكلفة والعائد المالي للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان

يقدم هذا القسم تحليل التكلفة والعائد CBA المالي لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان. فهو يحسب الجدوى المالية الشاملة للميناء البري / المركز اللوجستي، من خلال جمع كل الاستثمارات، النفقات التشغيلية والإيرادات لسلطة الميناء البري / المركز اللوجستي، ومشغل الميناء البري ومطور المركز اللوجستي. وهذا يعني أنه لن يتم تضمين مدفوعات رسوم الإيجار، لأن هذا يمثل فقط انتقالاً داخلياً للنقد داخل الهيكل العام للمشروع، والذي لا يؤثر على النتائج الإجمالية للجدوى المالية.

٤-٧-١ الافتراضات العامة

التوقيت

يتم عرض الافتراضات الرئيسية المتعلقة بالتوقيت في الجدول أدناه:

جدول ٧-٢ فرضيات التوقيت

الافتراضات	المتغيرات
٢٠ سنة	الفترة
٢٠١٥	فترة الإنشاء
٢٠١٦	بدء العمليات
٢٠٢٦	افتتاح محطة السكك الحديدية
٢٠٣٥	انتهاء العمليات

التضخم

حيث أن هذا التقييم هو تقدير ما قبل الجدوى، لا يتمأخذ التضخم بعين الاعتبار. وهذا يعني أن جميع القيم تكون بالقيمة الحقيقة.

٢-٤-٧ الإنفاق الرأسمالي

إجمالي الاستثمارات لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان موصوف بمزيد من التفصيل في الفصل ٦ وتم تلخيصه في الجدول أدناه للفترة الإجمالية:

Investment costs	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
DP/LC authority																						
Land acquisition	8,000	8,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Civil works	2,700	2,700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dry port																						
Civil works	92,100	20,693	-	-	-	-	14,358	-	-	-	34,967	-	-	-	-	22,081	-	-	-	-	-	
Equipment	28,570	-	2,950	1,140	-	20	570	20	-	140	1,070	260	7,710	180	1,730	610	1,180	2,300	2,230	1,010	4,640	
Logistic center																						
Civil works	10,900	4,505	-	-	-	-	2,132	-	-	-	2,132	-	-	-	-	2,132	-	-	-	-	-	
Total investments	142,270	35,898	2,950	1,140	-	20	17,060	20	-	140	1,070	37,359	7,710	180	1,730	610	25,393	2,300	2,230	1,010	4,640	810

سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي

جمالي الاستثمارات لسلطة الميناء البري / المركز اللوجستي تقدر بنحو ١١ مليون يورو في عام ٢٠١٥ والتي تشمل شراء الأراضي والبنية التحتية الخارجية (طريق الوصول، والوصول إلى المرافق الرئيسية) للموقع.

مشغل الميناء البري

استثمارات الأعمال الإنسانية لمشغل الميناء البري تقدر بنحو ٩٢ مليون يورو، موزعة على ٤ مراحل. المعدات (بما في ذلك إعادة الاستثمارات) تقدر بنحو ٢٨ مليون يورو.

مطور المركز اللوجستي.

استثمارات الأشغال المدنية لمطور المركز اللوجستي تقدر بنحو 11 مليون يورو، موزعة على 4 مراحل. هذا يتعلق بشكل رئيسي بالاستثمارات في تجهيز الموقع، والطرق الداخلية والمرافق والمساحات العامة من أجل تقديم الأرضي والمنصة والمخدومة للمستأجرين في مستقبل المنطقة (اللوجستية والصناعية والتجارية).

٣-٤-٧ التكاليف التشغيلية

مجموع التكاليف التشغيلية لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان موصوفة (جزئيا) في الفصل ٦ وملخصة في الجدول أدناه:

Operational costs	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
DPLC authority	-	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286
Salaries (incl. overhead)	-	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54
Maintenance	-																				
Dry port																					
Salaries	1,038	1,107	1,180	1,339	1,424	1,366	1,431	1,500	1,572	1,888	2,324	2,499	2,685	2,882	3,091	3,312	3,547	3,796	4,060	4,339	
Fuel	337	366	397	430	466	504	536	569	603	640	1,433	1,575	1,725	1,885	2,054	2,233	2,424	2,625	2,839	3,065	
Maintenance	451	565	565	567	732	734	734	748	795	1,071	1,707	1,723	1,884	1,943	2,183	2,299	2,360	2,435	2,808	2,871	
Overhead	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	
Logistic center																					
Salaries	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	
Maintenance	59	59	59	59	59	83	83	83	83	83	106	106	106	106	106	106	130	130	130	130	
Total operational costs	-	3,116	3,327	3,431	3,625	3,911	3,917	4,014	4,129	4,283	4,912	7,301	7,633	8,130	8,546	9,163	9,704	10,191	10,716	11,567	12,135

سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي

التكاليف التشغيلية لسلطة الميناء البري / المركز اللوجستي تتكون أساساً من تكاليف المرتبات وتكاليف الصيانة، والتي تم وصفها في الفصل ٦ وموجزة فيما يلي:

- وتقدر تكاليف الرواتب بنحو ٢٨٦,٠٠٠ يورو في العام، بما في ذلك احتياطات النفقات العامة ٣٠٪.
- تكاليف الصيانة هي ١٪ من البنية التحتية الخارجية، وتساوي ٤٠,٠٠٠ يورو سنوياً.

مشغل الميناء البري

ت تكون التكاليف التشغيلية السنوية لمشغل الميناء البري من أربع فئات رئيسية هي:

- الرواتب
- الوقود والمواد الاستهلاكية
- الصيانة (بما في ذلك التأمين)
- التكاليف الأخرى (مثل النفقات العامة، والمرافق)

لحساب مجموع النفقات التشغيلية، تم عمل الافتراضات التالية:

جدول ٣-٧ افتراضات النفقات التشغيلية - مشغل ميناء عمان البري

المتغيرات	الافتراضات
تكاليف المرتبات - الإدارة	٣٠,٠٠٠ يورو / سنة
تكاليف المرتبات - الياقات البيضاء	١٠.٠٠٠ يورو / سنة
تكاليف المرتبات - الياقات الزرقاء	٧.٠٠٠ يورو / سنة
تكاليف الوقود*	٣-٥ يورو / خطوة
تكاليف الصيانة / التأمين - البنية التحتية	١٪ من الأشغال المدنية

١٠٪ من المعدات	تكليف الصيانة - معدات
٥٠٠٠ مليون يورو / سنة	التكليف الأخرى

* يعتمد على نوع المعدات

مطور المركز اللوجستي.

التكليف التشغيلية لمطور المركز اللوجستي تتكون أساساً من تكاليف المرتبات وتكليف الصيانة، والتي تم وصفها في الفصل ٦ وموجزة فيما يلي:

- وتقدر تكاليف الرواتب بنحو ٣٩٠,٠٠٠ يورو في العام، بما في ذلك احتياطات النفقات العامة ٣٠٪.
- تكاليف صيانة الأشغال المدنية بمقدار ٢٪ وتزداد إلى حوالي ١٣٠,٠٠٠ يورو / سنة

٤-٤-٧ الإيرادات

وتلخص إجمالي الإيرادات لتنمية الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان في الجدول أدناه:

Revenues	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
DP/LC authority																					
Lease fee																					
Dry port																					
Cargo handling	5,058	5,524	6,028	6,571	7,157	7,788	8,315	8,870	9,456	10,074	15,992	17,702	19,520	21,452	23,504	25,682	27,993	30,444	33,043	35,797	
Additional services	667	678	690	703	717	731	742	754	766	778	840	863	887	913	940	969	999	1,031	1,064	1,099	
Logistic center																					
Rental fees	700	866	1,032	1,197	1,363	1,529	1,695	1,861	2,026	2,192	2,358	2,524	2,689	2,855	3,021	3,187	3,353	3,518	3,684	3,850	
Total revenues	-	6,425	7,068	7,750	8,471	9,237	10,049	10,752	11,485	12,248	13,045	19,189	21,088	23,097	25,220	27,465	29,838	32,345	34,993	37,791	40,746

سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي

وتشمل إيرادات سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي مدفوعات رسوم الإيجار المحتملة والمستلمة من مشغل الميناء البري ومطور المركز اللوجستي في حال تم خلق قيمة كافية بواسطة المشروع. رسوم الإيجار المحتملة قد حددت في البداية عند مستوى الصفر، لإظهار أولاً الجدوى المالية لمشروع الميناء البري / المركز اللوجستي بشكل شامل.

مشغل الميناء البري

وتنسند الإيرادات للمشغل الميناء البري في المقام الأول على توقع حركة المرور والتعرifات المقترضة لمناولة وتخزين الحاويات / البضائع. توقعات حركة المرور مقدمة في الفصل ٥. يعرض الجدول التالي نظرة عامة على التعرifات التي تم تطبيقها في النموذج المالي لحساب إجمالي الإيرادات لمشغل الميناء البري:

جدول ٤-٧-٤ افتراضات التعرifات - مشغل ميناء عمان البري

التعريفات	القيمة
مناولة الحاويات الكاملة	٥٠ يورو لكل خطوة
مناولة الحاويات الفارغة	٢٥ يورو لكل خطوة
الحشو والتجريد	١٠٥ يورو لكل خطوة
تخزين الحاويات الكاملة	٥ يورو لكل حاوية قياسية / يوم
تخزين الحاويات الفارغة	٢ يورو لكل حاوية قياسية / يوم
تخزين البضائع في محطة شحن الحاويات CFS	٥٠ يورو لكل حاوية قياسية / يوم

١ يورو لكل حاوية قياسية / يوم	تحميل / تفريغ الشاحنات
٧٥ يورو لكل خطوة	تنظيف / إصلاح الحاويات
٥٠٠.٠٠ يورو / سنة	الإيرادات الأخرى

مطور المركز اللوجستي.

تستند عائدات مطور المركز اللوجستي تقريباً على توقعات طلب المنطقة كما تم تقديمها في الفصل الخامس عن طريق مضاعفة معدلات الإيجار المفترضة المحتسبة للمستأجرين اللوجستيين والصناعيين والتجاريين. تم إعداد معدلات الإيجار كما تم تطبيقها في النموذج المالي بنحو ٣.٥ لكل متر مربع حيث تم تقييم المعدل التنافسي السوقى مقارنة بغيرها من المناطق الاقتصادية/الصناعية في الأردن.

٥-٤-٧ الخصم

يتم تعين عامل الخصم المطبق في تحليل التكلفة والعائد عند ٩٪ من حيث القيمة الحقيقية (والتي هي ١٣٪ من حيث القيمة الاسمية). سعر الخصم المشروع هو المتوسط المرجح لتكلفة رأس المال WACC للاستثمارات الحكومية وكذلك الاستثمارات الخاصة. بالنسبة للحكومة، يتم تعين المتوسط المرجح لتكلفة رأس المال WACC عند ٦٪ من حيث القيمة الحقيقية وبالنسبة للقطاع الخاص المتوسط المرجح لتكلفة رأس المال WACC يفترض أن يكون ١٠٪.

٦-٤-٧ الجدوى المالية

استناداً إلى الافتراضات المذكورة أعلاه، فإن مجموع التدفقات النقدية المالية لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان موضح أدناه:

جدول ٥-٧ النتائج المالية - مشغل الميناء البري ومطور المركز اللوجستي بعمان

الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان - منفصل	مشغل الميناء البري	مطور المركز اللوجستي
معدل الخصم	% ١٠	% ١٠
صافي القيمة الحالية (NPV)	٨ مليون يورو	٤ مليون يورو
المعدل الداخلي للعائد (IRR)	% ١٣	% ١٦

تظهر هذه النتائج أن عمليات الميناء البري تولد عوائد مجزية للمستثمر (صافي القيمة الحالية ٨ مليون، % ١٣).
معدل عائد داخلي)، مما يعني مجالاً كافياً لدفع رسوم الإيجار لسلطة الميناء البري / المركز اللوجستي.
بالنسبة لمطور المركز اللوجستي، تم تحقيق صافي القيمة الحالية بمقدار ٤ مليون يورو، أي ما يعادل معدل
عائد داخلي يبلغ ١٦%. باختصار، قيمة الفائض ١٢ مليون يورو يمكن نقلها للسلطة العامة في الميناء البري /
المركز اللوجستي.

عند افتراض أن جميع الأرباح الفائضة يتم نقلها إلى سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي (المعدل
المستهدف للعائد) في شكل رسوم الإيجار السنوية، يرد ملخص النتائج المالية أدناه، بما في ذلك نتائج سلطة
الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان:

جدول ٦-٧ النتائج المالية - الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان

الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان	مشغل الميناء البري	مطور المركز اللوجستي	سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي
صافي القيمة الحالية	٠ مليون	٥ مليون	٥ مليون
معدل العائد الداخلي	% ١٠	% ١٠	% ١٠

وتشير النتائج إلى أن صافي القيمة الحالية NPV لسلطة الميناء البري / المركز اللوجستي هو ٥ مليون
يورو، مع معدل عائد داخلي يبلغ %.١٠.

٥-٧ تحليل التكلفة والعائد الاقتصادي للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان

يقدم هذا القسم تقييم الجدوى الاقتصادية لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان^{١٠}. التحليل الاقتصادي يقيم مساهمة المشروع في تحقيق الرفاهية الاقتصادية للمنطقة أو البلد. يتم ذلك باسم المجتمع كله بدلاً من مالكي البنية التحتية فقط، كما هو الحال في التحليل المالي. تحليل المشاريع الاستثمارية من قبل المفوضية الأوروبية، ٢٠٠٨ "و بما يتلقى مع الممارسات الدولية، هو انتقال من التحليل المالي إلى التحليل الاقتصادي، بدءاً من التدفقات النقدية المالية وفقاً تم حسابها في الجدوى المالية. للقيام بذلك، فإن عوامل التحويل المناسبة المراد تطبيقها على كل بند من بنود التدفق الوارد أو التدفق الصادر لخلق خط جديد للتدفقات النقدية (الاقتصادية)، والتي تتضمن أيضاً الفوائد الاجتماعية والتكاليف الاجتماعية".

وفيما يلي موجز للمنهجية الشاملة لتحويل التدفقات النقدية المالية إلى تدفقات نقدية اقتصادية:

١. تحويل السوق إلى أسعار المحاسبة؛
٢. تسهيل التأثيرات غير السوقية (عند الاقضاء)؛
٣. إدراج الآثار غير المباشرة الإضافية (عند الاقضاء)؛
٤. خصم التكاليف والفوائد الاقتصادية المقدرة؛
٥. حساب المؤشرات الاقتصادية (صافي القيمة الحالية NPV، معدل العائد الداخلي IRR) .

المفهوم الرئيسي هو استخدام أسعار المحاسبة (الخطوة ١)، على أساس تكلفة الفرصة البديلة الاجتماعية، بدلاً من الأسعار المشوهة التي تمت ملاحظتها. عندما تكون أسعار السوق لا تعكس تكلفة الفرصة البديلة الاجتماعية للمدخلات والمخرجات، فإن النهج المعتمد هو تحويلها إلى أسعار المحاسبة باستخدام عوامل التحويل المناسبة.

١-٥-٧ عوامل التحويل

في تحليل التكلفة والعائد كان الهدف هو تقييم القيمة الاجتماعية للاستثمار والتكاليف التشغيلية. الأسعار المرصودة، والتي وضعتها الأسواق أو من قبل الحكومات، أحياناً لا توفر مقياساً جيداً لتكلفة الفرصة البديلة الاجتماعية للمدخلات والمخرجات.

المدخل الحاسم للمشاريع الاستثمارية، وخاصة البنية التحتية، هو العمل. من حيث المبدأ، ينبغي أن تعكس الأجور القيمة الاجتماعية لوقت العمل والجهد، أي قيمة هامشية في المجتمع من نتاج وحدة العمل. ومع ذلك، في العالم الحقيقي، تحدث تشوّهات الأجور في كثير من الأحيان. قد تكون الأجور الحالية مؤشراً اجتماعياً مشوهاً لتكلفة الفرصة البديلة للعمل، كما يتضح وخاصة في حالات ارتفاع معدلات البطالة. في مثل هذه الحالات، ينصح بتصحيح الأجور المرصودة واستخدام عوامل تحويل لحساب أجور الظل.

بالنسبة للأردن حيث سوق العمل الفائض هو السائد^{١١}، وسعر الظل للعمال أقل من الأجور الحقيقة (كما أن جزءاً من العمال المشاركون في تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي عاطلون عن العمل حالياً). للإبقاء على الجانب المحافظ، يفترض أن يكون عامل تحويل العمالة بمقدار ٧٥٪ لهذه الدراسة.

^{١٠} و تستند المنهجية المطبقة (نظيرية أكثر) وتفسيرات تحليل التكلفة والعائد المرتبطة بها على النحو الوارد في هذا الباب على 'دليل لتحليل التكلفة والعائد لمشاريع الاستثمار من قبل المفوضية الأوروبية، ٢٠٠٨)

^{١١} معدل البطالة في الأردن كان حوالي ١٣٪ في نهاية العام ٢٠١٢ (المصدر: دائرة الإحصاءات العامة الأردنية)

المدخلات الأخرى

المدخلات الأخرى تفترض أن يكون عامل التحويل بمقدار ١٠، ممثلة نهجاً محافظاً للتقدير الاقتصادي. على سبيل المثال المواد الخام، من المفترض أن يتم استيرادها معظمها من بلدان أخرى وغير متوفرة محلياً في الأردن والذي من شأنه أن يتسبب في معامل تحويل أقل. كما تم استبعاد عوامل التشويه المحتملة (مثل الإعانت والضرائب غير المباشرة) في تحديد عوامل التحويل.

كما هو الحال في العديد من مشاريع النقل، فإن المشروع يستخدم الأرض، والتي قد تكون مملوكة للدولة أو تم شراؤها من الميزانية العامة للحكومة. في هذه الحالة، ينبغي تقدير الأرض في تكلفة الفرصة البديلة، وليس قيمتها التاريخية أو المحاسبية. كما هو مذكور في القسم ٢-٦، ويستخدم التقدير لتحديد القيمة للأرض؛ وبالتالي ليس هناك حاجة لعوامل تحويل محددة.

الجدول التالي يظهر عوامل التحويل كما هو مطبق في التقدير الاقتصادي:

جدول ٧-٧ تحليل التكلفة والعائد الاقتصادي - عوامل التحويل

عامل التحويل	المدخلات
١.٠٠	الأرض
٠.٧٥	العمل
١.٠٠	المواد الخام
٠.٨٨	الأشغال المدنية*
١.٠٠	المعدات
١.٠٠	الوقود والكهرباء
٠.٨٨	*تكلف الصيانة*
١.٠٠	تكلف الأخرى

* ومن المفترض في المتوسط أن تكاليف الأشغال المدنية تشمل تكاليف العمالة ٥٠٪ والمواد الخام ٥٠٪

** ومن المفترض في المتوسط أن تكاليف الصيانة تشمل تكاليف العمالة ٥٠٪ والمواد الخام ٥٠٪

المخرجات

معدل التحويل المحدد للمخرجات (مثل التعريفات الجمركية المفروضة على العملاء للخدمات المختلفة التي يقدمها الميناء البري / المركز اللوجستي) تم تعبينه عند ١.٠٠، حيث يفترض أن التعريفات لا تشمل الآثار الرئيسية لتشويه الأسعار، مثل رسملة التعريفات (tariff caps) أو الإعانت. كما لا يتم تضمين أي فوائد إضافية (المتعلقة بفائض المستهلكين واستعداد المستهلكين للدفع).

٢-٥-٧ التأثيرات غير السوقية

في بعض الحالات، قد يكون هناك تكاليف وعائدات للمشروع لا توجد لها قيمة سوقية. على سبيل المثال، قد يكون هناك تأثيرات، مثل الآثار البيئية والاجتماعية أو الصحية، بدون سعر سوقى ولكنها لا تزال هامة

لتحقيق هدف المشروع. وعلى هذا النحو، فإن الخطوة الثانية من التحليل الاقتصادي هو أن يدرج فيه تقييم تلك الآثار للمشروع المرتبطة بالمجتمع، ولكن تلك التي ليس لها قيمة سوقية. بالنسبة لهذا المشروع، فالأمثلة الرئيسية للتأثيرات غير السوقية هي الفوائد البيئية (مثل تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون CO₂)، وزيادة جودة الحياة (مثل الحد من حوادث الطرق)، وتحسين الأداء اللوجستي (مثل زيادة الوضع التنافسي لأسواق الصادرات الأردنية، وتحسين الاعتمادية)، إلخ

في هذه المرحلة، فإن هذه الآثار غير السوقية لم يتم حصرها كمياً إلى حد بعيد وسوف تكون جزءاً من تحليل التكلفة والعائد الكاملة والمفصل. ومع ذلك، يقال إن معظم هذه الآثار غير السوقية سيكون لها تأثير إيجابي على العوائد الاقتصادية، وكذلك الموانئ البرية / المراكز اللوجستية عادة ما تكون مواتية للبيئة بشكل عام عن طريق الحد من وقت انتظار الشاحنات، وتحسين معدلات استخدام الشاحنات وتحويل حركة الشاحنات الثقيلة بعيداً من المدن ذات الكثافة السكانية العالية، إلخ

٣-٥-٧ الآثار غير المباشرة

يتم تعريف الآثار غير المباشرة من حيث الكمية أو التغيرات السعرية التي تحدث في الأسواق الثانوية. بشكل عام، لا ينبغي أن تدرج الآثار غير المباشرة التي تحدث في الأسواق الثانوية في تقييم كفاءة التكاليف والعائد للمشروع فكلما أتيح سعر الظل المناسب في الأسواق الرئيسية (تجنب العد المزدوج).

ومن الأمثلة الرئيسية لهذا هي أجور الظل للعمل. في الأسواق الأقل كفاءة (وجود تشوهات مثل الإعانات والضرائب، إلخ) فإنه من الملائم أكثر أن تدرج الآثار غير المباشرة. ومع ذلك، في الممارسة العملية، قد يكون هذا صعباً لأنه على الرغم من أن التشوهات يمكن تمييزها بسهولة، فإن أحجامها غالباً ما يصعب قياسها. بالإضافة إلى ذلك، لإحداث تغييرات هامة في الأسواق الثانوية فإن التغيرات الكبيرة جداً في الأسعار في السوق الرئيسية عادة ما تكون ضرورية، حيث أن حجم الآثار غير المباشرة غالباً ما يكون غير وثيق الصلة بالموضوع.

في الختام، ينبغي أن تضاف الآثار غير المباشرة إلى تحليل التكلفة والعائد فقط عندما يكون حجم التشويه وثيق الصلة بالموضوع وقبلاً للقياس بما فيه الكفاية، في حين، وبصفة عامة، يكون الاستخدام الجيد لأسعار الظل والتسهيل الجيد للعوامل الخارجية كافياً في العادة لمراعاة الآثار غير المباشرة. تمشياً مع هذا المنطق، لم يدرج القياس الكمي للأثار غير المباشرة المحتملة في تحليل التكلفة والعائد ولكن ربما يمكن أن يكون جزءاً من التحليل الكامل التكلفة والعائد CBA.

٤-٥-٧ الخصم الاجتماعي

سعر الخصم في التحليل الاقتصادي للمشاريع الاستثمارية - سعر الخصم الاجتماعي (SDR) - يعكس النظرة الاجتماعية حول كيف ينبغي أن يتم تقييم العوائد والتكاليف المستقبلية مقارنة بما هي عليه في الوقت الحاضر.. بالنسبة للفترة ٢٠٠٧ - ٢٠١٣، فقد اقترحت المفوضية الأوروبية استخدام اثنين من مؤشرات أسعار الخصم الاجتماعي (بالقيم الحقيقة): ٥.٥٪ بالنسبة للبلدان المتماسكة اجتماعياً و ٣.٥٪ بالنسبة للدول الأخرى. في هذه الدراسة، قد افترضنا معدل الخصم الاجتماعي ٥.٥٪ (بالقيم الحقيقة).

٦-٧ تحليل التكلفة والعائد المالي للميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق

يعرض هذا القسم تحليل التكلفة والعائد المالي لتنمية الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق والذي يتبع نفس الهيكلة كما تم تقديمها للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان. فهو يحسب الجدوى المالية الشاملة للميناء البري / المركز اللوجستي، من خلال جمع كل الاستثمارات، النفقات التشغيلية والإيرادات لسلطة الميناء البري / المركز اللوجستي، ومشغل الميناء البري ومطور المركز اللوجستي. وهذا يعني أنه لن يتم تضمين مدفوعات رسوم الإيجار، لأن هذا يمثل فقط انتقالاً داخلياً للنقد داخل الهيكل العام للمشروع، والذي لا يؤثر على النتائج الإجمالية للجدوى المالية.

١-٦-٧ الافتراضات العامة

التوقيت

يتم عرض الافتراضات الرئيسية المتعلقة بالتوقيت في الجدول أدناه:

٧-٧ جدول ٨-٧ افتراضات التوقيت

الافتراضات	المتغيرات
سنة ٢٠	الفترة
٢٠١٥	فترة الإنشاء
٢٠١٦	بدء العمليات
٢٠٢٦	افتتاح محطة السكك الحديدية
٢٠٣٥	انتهاء العمليات

التضخم

حيث أن هذا التقييم هو تقييم ما قبل الجدوى، لا يتمأخذ التضخم بعين الاعتبار. وهذا يعني أن جميع القيم تكون بالقيمة الحقيقة.

٢-٦-٧ الإنفاق الرأسمالي

إجمالي الاستثمارات لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق موصوف بمزيد من التفصيل في الفصل ٦ وتم تلخيصه في الجدول أدناه للفترة الإجمالية:

Investment costs	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
DP/LC authority																						
Land acquisition	8,000	8,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Civil works	2,700	2,700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dry port																						
Civil works	60,100	13,301	-	-	-	-	9,816	-	-	-	24,849	-	-	-	-	12,134	-	-	-	-	-	
Equipment	14,910	-	1,750	-	450	-	140	-	-	-	320	-	4,770	20	730	470	140	1,000	1,910	140	440	2,630
Logistic center																						
Civil works	11,800	5,050	-	-	-	-	2,250	-	-	-	2,250	-	-	-	-	2,250	-	-	-	-	-	
Total investments	97,510	29,051	1,750	-	450	-	12,206	-	-	-	320	27,099	4,770	20	730	470	14,524	1,000	1,910	140	440	2,630

سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي

إجمالي الاستثمارات لسلطة الميناء البري / المركز اللوجستي تقدر بنحو ١١ مليون يورو في عام ٢٠١٥، والتي تشمل شراء الأراضي والبنية التحتية الخارجية (طرق الوصول)، والوصول إلى المرافق الرئيسية للموقع.

مشغل الميناء البري

استثمارات الأعمال الإنسانية لمشغل الميناء البري تقدر بنحو ٦٠ مليون يورو، موزعة على ٤ مراحل. المعدات (بما في ذلك إعادة الاستثمارات) تقدر بنحو ١٥ مليون يورو.

مطور المركز اللوجستي

استثمارات الأشغال المدنية لمطور المركز اللوجستي تقدر بنحو ١٢ مليون يورو، موزعة على ٤ مراحل. هذا يتعلق بشكل رئيسي بالاستثمارات في تجهيز الموقع، والطرق الداخلية والمرافق والمساحات العامة من أجل تقديم الأرضي والمنامة والمخدومة للمستأجرين في مستقبل المنطقة (اللوجستية والصناعية والتجارية).

٣-٦-٧ التكاليف التشغيلية

مجموع التكاليف التشغيلية لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق موصوفة (جزئياً) في الفصل ٦ وملخصة في الجدول أدناه:

Operational costs	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
DP/LC authority																					
Salaries (incl. overhead)	-	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286	286	
Maintenance	-	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	
Dry port																					
Salaries	562	592	623	737	772	749	778	808	840	1,113	1,422	1,504	1,590	1,681	1,778	1,880	1,844	1,947	2,055	2,169	
Fuel	206	225	244	266	288	312	333	355	378	402	702	768	838	912	991	1,073	1,160	1,253	1,350	1,453	
Maintenance	276	276	321	321	408	408	408	408	410	598	1,030	1,032	1,046	1,093	1,199	1,199	1,358	1,372	1,374	1,635	
Overhead	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	
Logistic center																					
Salaries	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	
Maintenance	65	65	65	65	65	65	90	90	90	90	115	115	115	115	115	140	140	140	140	140	
Total operational costs	-	2,339	2,387	2,483	2,618	2,764	2,789	2,839	2,891	2,948	3,433	4,749	4,899	5,069	5,282	5,562	5,772	5,983	6,191	6,399	6,877

سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي

التكاليف التشغيلية لسلطة الميناء البري / المركز اللوجستي تتكون أساساً من تكاليف المرتبات وتكاليف الصيانة، والتي تم وصفها في الفصل ٦ وموجزة فيما يلي:

- وتقدر تكاليف الرواتب بنحو ٢٨٦,٠٠٠ يورو في العام، بما في ذلك احتياطات النفقات العامة ٣٠٪.
- تكاليف الصيانة هي ١٪ من البنية التحتية الخارجية، وتساوي ٤٠,٠٠٠ يورو سنوياً

مشغل الميناء البري

ت تكون التكاليف التشغيلية السنوية لمشغل الميناء البري من أربع فئات رئيسية هي:

- الرواتب
- الوقود والمواد الاستهلاكية
- الصيانة (بما في ذلك التأمين)
- التكاليف الأخرى (مثل النفقات العامة، والمرافق)

لحساب مجموع النفقات التشغيلية، تم عمل الافتراضات التالية:

٧- جدول ٩-٧ افتراضات النفقات التشغيلية - مشغل ميناء المفرق البري

الافتراضات	المتغيرات
٣٠,٠٠٠ يورو / سنة	تكاليف المرتبات - الإدارة
١٠,٠٠٠ يورو / سنة	تكاليف المرتبات - الياقات البيضاء
٧,٠٠٠ يورو / سنة	تكاليف المرتبات - الياقات الزرقاء
من ٥٣٥ يورو / خطوة	تكاليف الوقود*
١ % من الأشغال المدنية	تكاليف الصيانة / التأمين - البنية التحتية
١٠ % من المعدات	تكاليف الصيانة - معدات
من ٥٠٠,٠٠٠ لـ ٧٥٠,٠٠٠ يورو / سنة	التكلاليف الأخرى

* يعتمد على نوع المعدات

مُطror المركز اللوجستي

التكلاليف التشغيلية لمطror المركز اللوجستي تتكون أساساً من تكاليف المرتبات وتكاليف الصيانة، والتي تم وصفها في الفصل ٦ وموجزة فيما يلي:

- وتقدر تكاليف الرواتب بنحو ٣٩٠,٠٠٠ يورو في العام، بما في ذلك احتياطات النفقات العامة ٣٠٪.
- تكاليف صيانة الأشغال المدنية بمقدار ٢٪ وتزداد إلى حوالي ١٤٠,٠٠٠ يورو / سنة

٤-٦-٧ الإيرادات

وتتألخص إجمالي الإيرادات لتنمية الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق في الجدول أدناه:

Revenues	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
DP/LC authority																					
Lease fee																					
Dry port																					
Cargo handling	2,392	2,614	2,851	3,103	3,373	3,661	3,914	4,178	4,455	4,745	8,503	9,323	10,190	11,107	12,076	13,100	14,183	15,326	16,534	17,809	
Additional services	541	545	548	552	556	560	563	567	571	574	613	622	632	642	653	664	677	689	703	717	
Logistic center																					
Rental fees	875	1,050	1,225	1,400	1,575	1,750	1,925	2,100	2,275	2,450	2,625	2,800	2,975	3,150	3,325	3,500	3,675	3,850	4,025	4,200	
Total revenues	-	3,808	4,209	4,624	5,055	5,504	5,971	6,402	6,845	7,300	7,769	11,741	12,745	13,797	14,899	16,054	17,265	18,534	19,865	21,261	22,726

سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي

وتشمل إيرادات سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي مدفوعات رسوم الإيجار المحتملة والمستلمة من مشغل الميناء البري ومطror المركز اللوجستي في حال تم خلق قيمة كافية بواسطة المشروع. رسوم الإيجار المحتملة قد حدّدت في البداية عند مستوى الصفر، لإظهار أولاً الجدوى المالية لمشروع الميناء البري / المركز اللوجستي بشكل شامل.

مشغل الميناء البري

وتنسند إيرادات للمشغّل الميناء البري في المقام الأول على توقع حركة المرور والتعرifات المفترضة لمناولة وتخزين الحاويات / البضائع. توقعات حركة المرور مقدمة في الفصل ٥. يعرض الجدول التالي

نظرة عامة على التعاريفات التي تم تطبيقها في النموذج المالي لحساب إجمالي الإيرادات لمشغل الميناء البري:

جدول ٧-١٠ افتراضات التعريفات - مشغل ميناء المفرق البري

التعريفات	القيمة
مناولة الحاويات الكاملة	٥٠ يورو لكل خطوة
مناولة الحاويات الفارغة	٢٥ يورو لكل خطوة
الخش و التجريد	١٠٥ يورو لكل حاوية
تخزين الحاويات الكاملة	٥ يورو لكل حاوية قياسية / يوم
تخزين الحاويات الفارغة	٢ يورو لكل حاوية قياسية / يوم
تخزين البضائع في محطة شحن الحاويات CFS	٥٠ يورو لكل حاوية قياسية / يوم
تحميل / تفريغ الشاحنات	١ يورو للطن
تنظيف / إصلاح الحاويات	٧٥ يورو لكل حاوية
الإيرادات الأخرى	٥٠٠,٠٠٠ يورو / سنة

مطور المركز اللوجستي

وتنسند إيرادات مطور المركز اللوجستي بشكل رئيسي على توقع الطلب على المنطقة كما ورد في الفصل ٥ مصروفها في أسعار الإيجارات المفترضة المحاسبة على المستأجرين اللوجستيين، الصناعيين والتجاريين. يتم تعين أسعار الإيجار كما هو مطبق في النموذج المالي بنسبة ٣.٥ يورو / متر مربع، حيث يتم تقييم سعر تنافسي في السوق مقارنة بالمناطق الاقتصادية / الصناعية الأخرى في الأردن.

٦-٦-٧ الخصم

يتم تعين عامل الخصم المطبق في تحليل التكلفة والعائد عند ٩٪ من حيث القيمة الحقيقة (والتي هي ١٣٪ من حيث القيمة الاسمية). سعر الخصم المشروع هو المتوسط المرجح لتكلفة رأس المال WACC للاستثمارات الحكومية وكذلك الاستثمارات الخاصة. بالنسبة للحكومة، يتم تعين المتوسط المرجح لتكلفة رأس المال WACC عند ٦٪ من حيث القيمة الحقيقة وبالنسبة للقطاع الخاص المتوسط المرجح لتكلفة رأس المال WACC يفترض أن يكون ١٠٪.

٦-٦-٧ الجدوى المالية

استنادا إلى الافتراضات المذكورة أعلاه، فإن مجموع التدفقات النقدية المالية لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق موضح أدناه:

تقييم منفصل للجذوى المالية

عند تطبيق هيكل المشروع على النحو الوارد في القسم ٣-٧، يمكن أيضاً أن تحسب النتائج المالية منفصلة بالنسبة لسلطة الميناء البري / المركز اللوجستي، مشغل الميناء البري، ومطور المركز اللوجستي بشكل منفصل.

النتائج المالية لمشغل الميناء البري ومطور المركز اللوجستي مثل شركاء القطاع الخاص في مشروع الميناء البري / المركز اللوجستي تم تقديمها أدناه، في البداية بافتراض أن مدفوعات رسوم الإيجار تساوي صفر:

جدول ١٢-٧ النتائج المالية - مشغل الميناء البري ومطور المركز اللوجستي بالفرق

الميناء البري / المركز اللوجستي بالفرق	مطور المركز اللوجستي	مطور المركز اللوجستي بالفرق - منفصل
%١٠	%١٠	معدل الخصم
٤ مليون يورو	٥ مليون يورو	صافي القيمة الحالية (NPV)
%١٨	%٧	المعدل الداخلي للعائد (IRR)

تظهر هذه النتائج أن عمليات الميناء البري في المفرق ليست مجده مالية، وذلك بسبب كميات البداية المنخفضة نسبياً. بالنسبة لمطور المركز اللوجستي، فإن مشروعه يحقق أكثر من نقطة التعادل أو أقل يمكن أن يتحقق؛ ويتحقق الحد الأدنى من معدل العائد، بينما لا توجد مدفوعات (كبيرة) لرسوم الإيجار يمكن دفعها لسلطة الميناء البري / المركز اللوجستي. باختصار، يتم احتساب قيمة العجز الكلي - ١ مليون يورو.

بناء على هذه الحسابات، يمكن تحديد الأثر المالي على شركة تطوير المفرق MDC حيث أنها الكيان القائم المسؤول عن منطقة الملك حسين بن طلال؛ ويعتبر هذا خارجاً عن نطاق الدراسة.

٧-٧ تحليل التكالفة والعائد الاقتصادي CBA للميناء البري / المركز اللوجستي بالفرق

يعرض هذا القسم تقييم الجذوى الاقتصادية لتنمية الميناء البري / المركز اللوجستي بالفرق والذي يتبع نفس الهيكلة كما تم تقديمها في الجذوى الاقتصادية للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان. وبالتالي، فإن هذا القسم يعرض فقط نتائج تقييم الجذوى الاقتصادية للميناء البري / المركز اللوجستي بالفرق.

١-٧-٧ الجذوى الاقتصادية

التدفقات النقدية الاقتصادية والمؤشرات الاقتصادية الرئيسية للميناء البري / المركز اللوجستي بالفرق معروضة في الرسم البياني للتدفقات النقدية الاقتصادية أدناه:

رسم الإيجار المحتملة؛ حيث أنها تعتبر فقط مدفوعات نقدية داخلية بين الجهات ولا تؤثر على نتائج الجدوى الشاملة للمشروع.

الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان
فيما يخص الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان، تم تلخيص النتائج (بالقيم الفعلية) لتحليل التكلفة والعائد فيما يلي الجدول التالي:

جدول ١٤-٧ نتائج تحليل التكلفة والعائد (CBA) – الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان

الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان	تحليل التكلفة والعائد (CBA) المالي	تحليل التكلفة والعائد (CBA) الاقتصادي
سعر الخصم (القيم الفعلية)	%٩	%٥.٥
صافي القيمة الحالية (NPV)	٤ مليون يورو	٤ مليون يورو
المعدل الداخلي للعائد (IRR)	%١٠	%١٣

تشير النتائج إلى مشروع الجدوى المالية والاقتصادية للتنمية الشاملة للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان. توضح العوائد المالية أن مستثمر المشروع (الحكومة والشركاء من القطاع الخاص معًا) سيولدون عائد إيجابي على استثماراتهم، بصافي القيمة الحالية (NPV) الشامل بمقدار ٤ مليون يورو والمعدل الداخلي للعائد (IRR) بنسبة ١٠%. أيضًاً عوائد الجدوى الاقتصادية إيجابية، حيث يبلغ صافي القيمة الحالية (NPV) 44 مليون يورو، وبمعدل داخلي للعائد (IRR) بمقدار %١٣.

النتائج تؤكد نتائج استطلاع السوق ومكتشفاته كما هو موضح في هذا التقرير النهائي؛ فالميناء البري / المركز اللوجستي بعمان موضوع بشكل جيد ليُطّور مشروع ذو جدوى، ويرجع هذا بشكل أساسي إلى موقعه الملائم بالقرب من السوق الاستهلاكي الرئيسي في منطقة عمان الكبرى، بالإضافة إلى كونها واقعة بالقرب من الطريق الدائري الشرقي متسبة في انخفاض الاستثمارات في الطرق الموصولة. يمكن للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان أن يعمل كبوابة موسعة حقيقة لميناء العقبة، وبذلك فإن انخفاض مستويات الازدحام الشديد الحالي في الميناء، سيقلل تكاليف النقل، ويحسن الأداء اللوجستي بشكل عام لقطاع النقل الأردني.

الميناء البري / المركز اللوجستي بالمنطقة
 فيما يخص الميناء البري / المركز اللوجستي بالمنطقة، تم تلخيص النتائج (بالقيم الفعلية) لتحليل التكلفة والعائد (CBA) في الجدول التالي:

جدول ٥-٧ نتائج تحليل التكلفة والعائد - الميناء البري / المركز اللوجستي بالمنطقة

تحليل التكلفة والعائد (CBA) الاقتصادي	تحليل التكلفة والعائد (CBA) المالي	الميناء البري / المركز اللوجستي بالمنطقة
%٥.٥	%٩	سعر الخصم (القيم الفعلية)
١٢ مليون يورو	١٠ مليون يورو	صافي القيمة الحالية (NPV)
%٨	%٦	المعدل الداخلي للعائد (IRR)

تشير النتائج إلى أن الميناء البري / المركز اللوجستي في المنطقه قابلة للتطبيق اقتصادياً، حيث تظهر أن صافي القيمة الحالية (NPV) يبلغ ١٢ مليون يورو وأن المعدل الداخلي للعائد (IRR) بنسبة ٨%. ومن ثم، فإن المشروع من وجهة نظر اقتصادية، سيخلق قيمة للاقتصاد الأردني حيث أن الفوائد الاقتصادية أكبر من التكاليف الاقتصادية. تم تقييم المشروع من الناحية المالية بأنه غير ذي جدوى (صافي القيمة الحالية - ١٠ مليون يورو، معدل عائد داخلي ٦٪) وهذا يعني أن هناك حاجة إلى دعم مالي إضافي من الحكومة و / أو مؤسسات التمويل لتمويل جزء من الاستثمارات الأولية (مثل قابلية تمويل الفجوة). وتأثر نتائج الجدوى الاقتصادية بشكل أساسي بكميات البداية المنخفضة نسبياً، فضلاً عن المخاطر المتزايدة المتعلقة باعتمادها على الأنشطة الصناعية المستقبلية المتولدة في منطقة الملك حسين بن طلال.

صفحة فارغة تُركت عمدًا

٨- دمج الموانئ البرية ومراكيز الخدمات اللوجستية في الشبكات الوطنية / الدولية

١- المقدمة

هذا الفصل يقدم التوصيات لضمان الدمج الناجح بين الموانئ البرية / المراكز اللوجستية بعمان والمفرق في شبكات النقل الوطنية والدولية.

وقد تم وصف تطورات النقل المختلفة ذات النطاق الواسع في المنطقة التي يحتمل أن يكون لها تأثير على الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة في الفصل ٢ و٣. ومن هذا التقييم، تم الانتهاء إلى أن إمكانية طلب العبور (الدولي) للموانئ البرية / المراكز اللوجستية إمكانية محدودة، وهذا يعتمد في المقام الأول على الأداء السليم لشبكة السكك الحديدية عبر الحدود الإقليمية. لذا ففي هذا الفصل سيتم التركيز على دمج الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في إطار دولي كما هو الحال بالنسبة لميناء بري / مركز لوجستي، بالإضافة إلى التركيز على التكامل داخل شبكات النقل الوطنية.

سيكون التركيز الأساسي هنا هو تقييم إمكانية التكامل المستقبلي بين الموانئ البرية / المراكز اللوجستية بعمان والمفرق في الشبكة اللوجستية الأورو-متوسطية الإقليمية للمنصات اللوجستية. الخدمات اللوجستية الأورو-متوسطية هي مبادرة بنيت على مفهوم طور من قبل بنك الاستثمار الأوروبي (EIB)، والتي تهدف إلى بنية من شبكات المنصات اللوجستية في المنطقة الأورو-متوسطية. تم إقامة اتصال وتنسيق مباشر مع رئيس برنامج مبادرة الخدمات اللوجستية الأورو-متوسطية خلال مدة هذه الدراسة، من أجل تقييم دقيق للإمكانيات من أجل الموانئ البرية / المراكز اللوجستية بعمان والمفرق لأن تصبح مدمجة في مبادرة الخدمات اللوجستية الأورو-متوسطية ولتحديد الخطوات التالية في ضوء تنفيذ المشاريع.

المكون الرئيسي للتكامل المستقبلي للموانئ البرية / المراكز اللوجستية، كما أقر من قبل الخدمات اللوجستية الأورو-متوسطية، هو ضمان الاتساق وقابلية التشغيل البيني للموانئ البرية / المراكز اللوجستية ضمن شبكة النقل العام. وينبغي أن يكون الميناء البري / المركز اللوجستي جزء لا يتجزأ من سلسلة الخدمات اللوجستية العامة ولذا يتطلب أن تتكامل مع الشبكات ويتم ربطها بمحطات نقل أخرى من خلال تطبيق تكنولوجيات معلومات واتصالات مفتوحة ومتكلمة. وينبغي أن يشمل هذا الاتساق على سبيل المثال، قدرات التعقب والتتبع، ومعايير السلامة العامة، وتوافر التزود بالوثائق اللازمة، وقابلية التشغيل البيني لنظم تكنولوجيا المعلومات، وإدارة البيانات، إلى آخره. ويرد وصف ذلك في الجزء الأخير من هذا الفصل.

التوصيفات المختلفة الواردة في هذا الفصل مبنية على تقارير السوق المتاحة للجمهور، والمجتمعات مع اللاعبين الرئيسيين في السوق وبدعم من تجاربنا الخاصة / معرفتنا بأنواع مماثلة من المشاريع التي قد تم تنفيذها.

٢-٨ الاندماج في شبكة الخدمات اللوجستية الأورو-متوسطية للمنصات اللوجستية

١-٢-٨ مقدمة إلى شبكة الخدمات اللوجستية الأورو-متوسطية

الخدمات اللوجستية الأورو-متوسطية عبارة عن مشروع إقليمي أورو-متوسطي، مبني على مفهوم تم وضعه من قبل البنك الأوروبي للاستثمار (EIB)، والذي يهدف إلى إنشاء قانون أساسي لشبكة من المنصات

اللوجستية، بدعم من نظام الاتصالات السلكية واللاسلكية الحديثة الذي يسهل التبادل الإلكتروني للبيانات بين مستخدميها، وكذلك مع تلك المنصات اللوجستية الأوروبية^{١٢}.

الآثار الإيجابية للشبكة الأوروبية على منصات الخدمات اللوجستية هي على النحو التالي:

- إدخال المعايير الدولية في إدارة منصات الخدمات اللوجستية الوطنية، وتحسين كفاءة قطاع الخدمات اللوجستية مما يساعد على تقليل تكاليف النقل العابر (الترانزيت)؛
- تحسين مهارات الموظفين من خلال التدريب لتصل إلى المعايير الدولية؛
- تقوية الروابط التجارية مع أوروبا وبشكل أكثر عموماً مع البلدان التي قامت بتحديث عمليات التجارة الدولية لديها، وذلك بفضل تقديم عرض أفضل من حيث القيمة مقابل المال في نقل (النهاية إلى النهاية)، وزيادة التجارة مع - وبين - الدول الأعضاء؛
- تحسن أسرع من القدرة التنافسية الدولية الشاملة للإنتاج الصناعي في كل بلد من البلدان الأعضاء؛
- إن إنشاء منصات الخدمات اللوجستية يوروميد (اتفاق البلدان الأوروبية المتوسطية) سيسمح بمزيد من التحكم السريع في سلاسل التوريد من قبل المشغلين الوطنيين والدوليين، ومنهم الأدوات المناسبة لتنمية التجارة الدولية.

المبادئ العامة

وتنتمي شبكة الخدمات اللوجستية الأوروبية إلى أربعة ركائز هي:

- ١- استراتيجية إصدار الشهادات والتي:

 - تمكين المشاريع الجديدة المراد إدماجها والتي تم تصميمها وهيكلتها وفقاً للنموذج المشترك وأيضاً المعدات اللوجستية العالمية؛
 - تسهيل التسويق العالمي مع مزايا وفورات الحجم والحضور في السوق العالمية؛
 - يسمح بعلاقات فعالة بين المنصات اللوجستية ومنصات الاتحاد الأوروبي.

- ٢- منظمة تشاركية، تقوم على إدارة خاصة للمنصة اللوجستية ونظام مرن للشراكة بين القطاعين العام والخاص مما يسهل تشغيل المنصة اللوجستية بإذاتها من السياق السياسي؛
- ٣- أنشطة التدريب المشتركة؛
- ٤- الرصد المشترك (المراصد، والاتصالات، والبحوث).

الهيكل الإداري

وستتوفر إدارة الشبكة الخدمات اللوجستية الأوروبية بواسطة هيكل ثلاثي (مركز الخدمات اللوجستية الأوروبية) والذي يشكل جزءاً من يوروميد (اتفاق البلدان الأوروبية المتوسطية) ويشمل العناصر التالية:

- إدارة التنمية؛
- مكتب الترويج والتسويق؛
- وظيفة التدريب، قطاع المراصد ومركز الأبحاث.

^{١٢} المصدر: البنك الأوروبي للاستثمار (EIB)

الشهادات

يسعى مشروع الخدمات اللوجستية الأورو-متوسطية أن يكون معياراً لمرافق الخدمات اللوجستية من حيث نوعية الوصول إلى شبكات الطرق والسكك الحديدية، ونوعية المبني والخطيط العام، والخدمات المجتمعية والإدارة البيئية للمشروع. بمزيد من التفاصيل هذا سيشمل ما يلي:

- البنية التحتية والتصميم:
 - الطرق والطرق السريعة سهلة الوصول.
 - قطع أراضي مبنية أو غير مبنية للمستودعات.
 - المستودعات المتخصصة: مخازن التبريد ومنطقة البضائع الخطرة، الخ.
 - المبني مصممة للخدمات المجتمعية وال العامة وأماكن عمل المكاتب المتخصصة.
 - الصرف الصحي، والطاقة، والمياه، والاتصالات.
 - تحويلات السكك الحديدية متى كان ذلك ممكناً، ومواقع الشحن العابر (الترانزيت) للحاويات ومستودعات الحاويات.
 - نقل الركاب.
- خدمات النقل والإمداد (اللوجستي):
 - الخدمات اللوجستية المتاحة يجب أن تكون موثوقة، ومنفذة من قبل أفراد مدربين ومبني على أفضل التقنيات المتاحة. الموثوقية تغطي العناصر الأخرى التي تسهم في خلق مناخ ملائم للتنمية الاقتصادية.
 - الثقة في السلطات العامة لتنظيم القطاع
 - أمن المعاملات والإجراءات
 - أماكن التخزين الآمنة
 - تحسين استيراد وتصدير العبور (الترانزيت)
 - توافر البنية التحتية والمعدات (المناولة، والعربات، والتخزين المتخصص، وغيرها).

التدريب

الخدمات اللوجستية متعددة بشكل عام في البلدان الأعضاء، مما أدى إلى نقص في الفنيين المدربين ونظام تدريب ضعيف. ومع ذلك فالوضع يختلف بشكل كبير من بلد إلى آخر. بعض الدول لديها مرافق ممتازة للتدريب على الخدمات اللوجستية في حين أن الدول الأخرى لا تقدم شيئاً عملياً. مختلف المهن في قطاع الخدمات اللوجستية تتطلب ما يلي:

- مهارات معينة، والتي يمكن أن تكون المهارات الفنية (أنظمة الكمبيوتر)، المعرفة النظرية (الاقتصاد أو الإداري)، أو خبرة معينة (مدير لشركة الخدمات اللوجستية)؛
- القدرة الإدارية.

تبادل المعلومات

إن خادماً (سيرفير) لتبادل البيانات المحوسبة يوفر اثنين الوظائف الحيوية:

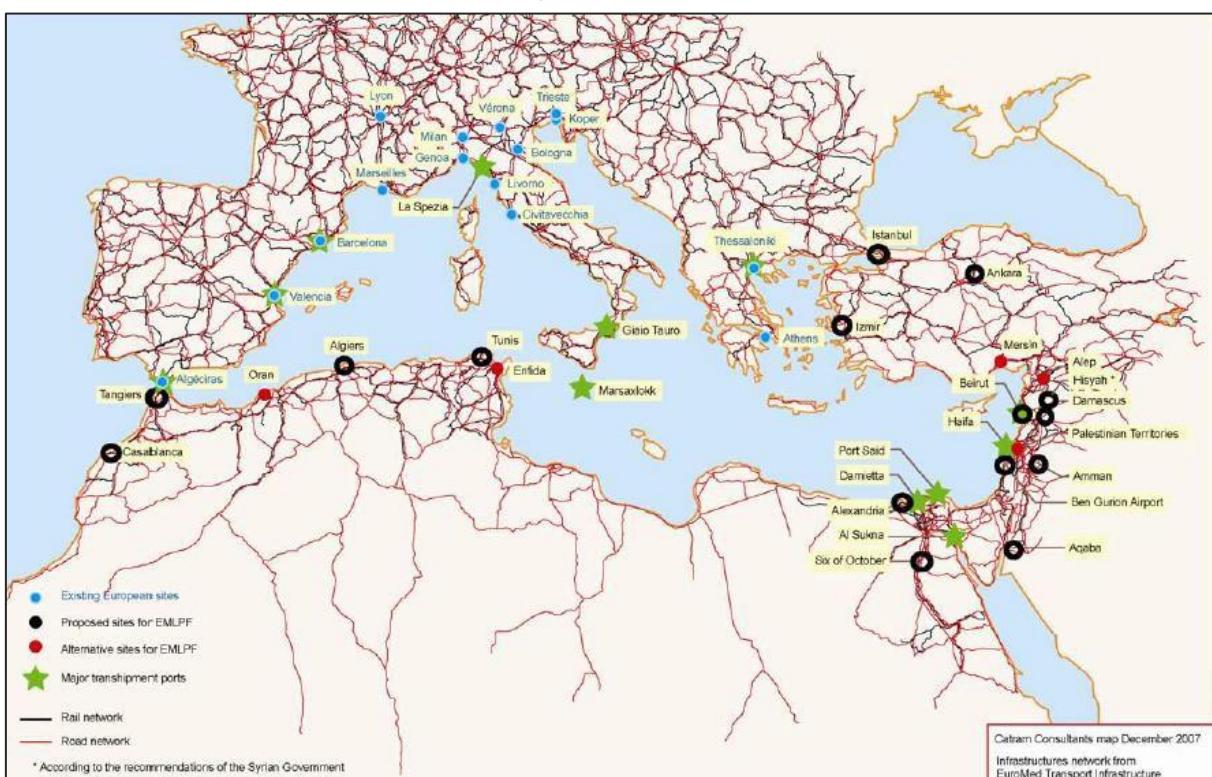
- نقل البيانات الآمن بين المشغلين من القطاع الخاص ضمن سلسلة النقل.
- إدارة الإجراءات بين المشغلين والخدمات الحكومية (التخلص الجمركي، ونقل القوائم ((manifests))

تأثير تركيب مثل هذا الخادم (السيرف) يذهب إلى ما هو أبعد من منصة الخدمات اللوجستية: حيث أنه يتحمل أن يؤثر على المشغلين في جميع أنحاء الإقليم الوطني. وبالتالي يوصى بأن المبادرات المتخذة من قبل الجمارك أو سلطات الموانئ ينبغي أن تدمجه في تنفيذ المشروع.

٢-٢-٨ مشاريع الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية الجارية والمحتملة

يوضح الشكل أدناه لمحنة عامة عن جميع المنصات اللوجستية القائمة والمبادرات المقترحة من المنصات اللوجستية كجزء من مبادرة الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية:

شكل ١-٨ المنصات اللوجستية القائمة والمخطط لها - الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية



كما هو موضح على الخريطة أعلاه، فقد تم تخصيص العقبة وعمّان كموقع محتمل لمنصة لوجستية في الأردن يتحمل أن تكون مدمجة في شبكة الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية.

بالإضافة إلى ذلك، تم إجراء تحليل البلاد للأردن كجزء من مشروع الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية والذي سيتم عرض نتائجه في الشكل أدناه:

شكل ٢-٨ التحليل القطري للأردن - الخدمات اللوجستية الأورو-متوسطية

Country Diagnosis: Jordan

	Level of development, position in the transport market Use of telecommunications network
International positioning	Little trade with European Union. Weak export sector. Economic activity concentrated around Amman. Government policy to encourage the private sector and PPPs. Country opening up to its neighbours.
Logistics operators	Huge logistics zone being implemented in Aqaba, focused on Asia, Red Sea and the Gulf. Market being organised, with private storage areas around Amman.
Port management	Only one port on the Red Sea: Aqaba. First-class port, not congested for containers. Being privatised.
Road Transport	Good network. Liberalised sector. Easy access to the profession. Modernisation of the fleet being encouraged by the State. Few local operators meet international standards, but international groups arriving on the market.
Procedures	Computerised Customs pre-declaration being implemented. Paper documents to be presented for final clearance.
Rail Transport	Freight network limited to export of phosphate. No link between Amman and Aqaba.
Selected sites	Madouneh, Mafraq (in progress).

يخلص التحليل القطري للأردن باختيار اثنين من المواقع المحتملة لتطوير منصة لوجستية: الماضونة والمفرق، مما يدل على مدى الملاعة الأولية للموقعين داخل شبكة الخدمات اللوجستية الأورو-متوسطية الشاملة.

٣-٢-٨ متطلبات الاندماج في الخدمات اللوجستية الأورو-متوسطية

كما ذكر في القسم السابق، كل من موقع الماضونة وموقع المفرق قد خصص كموقع محتمل ليتم تطويره داخل شبكة الخدمات اللوجستية الأورو-متوسطية للمنصات اللوجستية. لتوفير نظرة أكثر تفصيلاً في عمق الوضع الراهن والخطوات المقبلة كجزء من مبادرة الخدمات اللوجستية الأورو-متوسطية، تم تأسيس الاتصال المباشر والتسيير مع رئيس برنامج مبادرة الخدمات اللوجستية الأورو-متوسطية (السيد: ريفيرو Riveiro قائď البرنامنج والاقتصادي الكبير في النقل، وبنك الاستثمار الأوروبي) في أثناء هذه الدراسة. هذا مكننا من إجراء تقييم دقيق لإمكانيات الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان والمفرق لتصبح متكاملة في إطار مبادرة الخدمات اللوجستية الأورو-متوسطية ومن تحديد الخطوات المقبلة المطلوبة. أدناه يتم توفير موجز قصير للخطوات القادمة:

- وبناء على نتائج واستنتاجات تقرير ما قبل الجدوى الأساسي، فإن موقعاً واحداً مفضلاً لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي داخل شبكة الخدمات اللوجستية الأورو-متوسطية يحتاج ليتم اختياره من قبل الحكومة الأردنية؛
- بالنسبة لهذا الموقع المفضل للميناء البري / المركز اللوجستي، فإنه يحتاج إلى تنفيذ دراسة جدوى كاملة (انظر أدناه)، لتحديد جدوى المشروع؛
- التوقيت لتنفيذ تقرير الجدوى الكامل تم تقديره ليكون ٩-٦ أشهر، في حين تم بالفعل حجز ميزانية ثابتة داخل الخدمات اللوجستية الأورو-متوسطية لتنفيذ دراسة الجدوى الكاملة.

لكي يتم تحديد متابعة دراسة ما قبل الجدوى الأساسية بمزيد من التفصيل في ضوء التكامل المحتمل في إطار مبادرة الخدمات اللوجستية الأورو-متوسطية، يوفر القسم التالي مزيد من النظر المعمق في تقييم الجدوى.

دراسة الجدوى الكاملة

الهدف الأساسي هو إثبات الفائدة والجدوى من المشروع المقترن كمنصة لوجستية. وهذا يشمل العناصر التالية:

- التحقق من صحة موقع المشروع المقترن من قبل السلطات الوطنية المختصة وتقييم الواقع البديلة؛
- تقييم حركة المرور والمستخدمين المحتملين: توقعات حركة المرور للمنصة اللوجستية؛
- تعريف التسهيلات والخدمات التي تقدمها المنصة اللوجستية: التخزين؛ المباني للخدمات الأخرى؛ الصيانة وتجهيزات الإصلاحات الميكانيكية؛ الطرق الداخلية وممرات المشاة؛ السكك الحديدية والخدمات متعددة الوسائط؛ المساحات الخضراء؛ وقوف السيارات أو مناطق التخزين المفتوحة؛
- مرافق معالجة المياه مياه الصرف والأمطار؛ مباني جمع النفايات؛ وما إلى ذلك؛
- تحديد الشروط المؤسسية لتنفيذ وتمويل المشروع؛
- تحليل الأثر المالي.

وفيما يلي تلخيص النتائج المتوقعة من الجدوى الكاملة:

- التصميم الأولي والخطة الرئيسية لتطوير المنصة اللوجستية؛
- خط الأساس لتقييم الأثر البيئي؛
- التقييم الاقتصادي والمالي للحل المقترن؛
- تعريف الإطار المؤسسي لتنفيذ المنصة اللوجستية.

وتتجدر الإشارة إلى أن دراسة ما قبل الجدوى الأساسية تعالج جميع المتطلبات المذكورة أعلاه على مستوى عال، والتي سيتم بدورتها في تقييم الجدوى الكامل كجزء من المرحلة المقبلة.

بالنسبة لخط الأساس لتقييم الأثر البيئي ؛ يتم تضمين اختصاصات ToR لإجراء التقييم البيئي الاستراتيجي في الملحق أ. ويتم إعداد الشروط المرجعية ToR لتقييم الأثر البيئي كونه جزءاً من هذه الدراسة بناء على التعليمات على النحو المبين من قبل هيئات المناطق التنموية و الحرة (DFZC، 2011) بشأن التقييمات الاستراتيجية البيئية (SEA) وتقييم الأثر البيئي (EIA) بالتزامن مع تطوير الخطة الرئيسية المفاهيمية والتفصيلية لمناطق التنمية والمناطق الحرة.

بالنظر في وضع هذه الدراسة (دراسة ما قبل الجدوى) وأن دراسة الجدوى و التخطيط الرئيسي (المفصل) لموقع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المقترنة التي ينبغي اتخاذها في أعقاب نتائج هذه الدراسة، فإنه يستنتج أن المبدأ التوجيهي لهيئة المناطق التنموية و الحرة DFZC للتقييم البيئي الاستراتيجي (SEA) هو المعول به. وبالتالي، فإن الشروط المرجعية ToR كما وردت في الملحق (أ) تتعلق بالتقييم البيئي الاستراتيجي SEA المقام تمشياً مع المبادئ التوجيهية لهيئة المناطق التنموية و الحرة DFZC.

ويلاحظ أن الشروط المرجعية ToR مناسبة وقابلة للتطبيق فيما يتعلق بمستقبل الميناء البري / المركز اللوجستي بعمّان؛ وبالنسبة للمفرق بالفعل تم تنفيذ التقييم البيئي (شركة تطوير المفرق MDC)، لأن منطقة

تنمية الملك حسين بن طلالمبادرة جارية بالفعل. حتى تسليم التقرير النهائي، نحن لم ننجح في جمع هذه المعلومات والتقارير البيئية. فإننا نؤكد أن هذه التقارير تعتبر مهمة في ضوء صياغة الشروط المرجعية ToR للتقييم البيئي للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان، حيث يشارك الموقعان في نفس الخصائص وتعتبر قابلة للمقارنة.

الخطوات التالية

استناداً إلى التقييم الموصوف أعلاه لتحديد إمكانية إدماج الموانئ البرية / المراكز اللوجستية داخل شبكة الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية عن طريق دراسة جدوى كاملة، وفيما يلي تلخيص الخطوات التالية:

- وضع مزيد من دراسة ما قبل الجدوى الأساسية في تقرير الجدوى الكاملة التي تلبي متطلبات الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية، بما في ذلك حالة عمل كاملة، والخطة الرئيسية المفصلة وتقييم خط الأساس للأثر البيئي لأحد مواقع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة؛
- تطوير استراتيجية عملية لجذب المطورين ذوي الخبرة من القطاع الخاص للموانئ البرية / المراكز اللوجستية، لأن هذا هو النوع الموصي به لإدارة منصة لوجستية (ويعتبر الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) فقط هو خيار الإدارة المناسب)؛
- ضمان تكامل مستقبلي لتنفيذ نظام معالجة ونقل البيانات الملائم والذي يلبي متطلبات الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية (انظر القسم التالي)؛
- تعيين مدير برنامج مخصص داخل الحكومة الأردنية بالإضافة إلى نظيره المخصص داخل الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية لضمان التواصل الفعال.

٣-٨ نظم تكنولوجيا المعلومات في الشبكات اللوجستية

على النحو المعترف به أيضاً من قبل مبادرة الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية، فإن نظم المعلومات والاتصالات الحديثة تلعب دوراً هاماً في نجاح تنفيذ الموانئ البرية / المراكز اللوجستية. وكما هو موضح أدناه، تم توفير مقدمة عن الاستخدام العام لنظم تكنولوجيا المعلومات المتقدمة في مجال الخدمات اللوجستية وشبكات النقل^{١٣}.

أصبحت تكنولوجيا المعلومات والاتصالات عنصراً حاسماً في مجال الخدمات اللوجستية. فهي تساعد على تحسين كفاءة النقل وفي إنشاء تسليمات "من الباب إلى الباب door-to-door" و "فقط في الوقت المناسب just-in-time" عن طريق تحسينات في مراقبة المخزون، وإدارة المستودعات والطلب. نظم المعلومات في مجال الخدمات اللوجستية تخلق بنية التفاعل التي تتكون من الأشخاص والمعدات، والإجراءات التي تدعم المديري / المشغليين معاً بالمعلومات ذات الصلة، والتي تستخدم لأغراض التخطيط والتنفيذ والرقابة. تبادل البيانات بين الأطراف في سلسلة التوريد من الفوائد الأساسية، وتتدفق المعلومات أمر ضروري لتنفيذ فعال وكفؤ لحركة السلع.

^{١٣} يشار إلى تقرير: "الميناء البري، المفاهيم والمنظورات، ٢٠٠٧، ستارتموس Stratmos"

تقنيات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات تستطيع أن توفر مجموعة متنوعة من الفوائد لعملاء خدمات النقل. حيث يكون العملاء قادرين على الحصول بالمعلومات محدثة حول موقع البضائع نتيجة لتقنيات التتبع والتعقب المستخدمة. بالإضافة إلى ذلك، فإن تحسين السيطرة على سلسلة النقل باستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات يؤدي إلى انخفاض وقت التسليم. وتقدم هذه الفوائد وغيرها إلى العملاء نتيجة لاستخدام الأنظمة الإلكترونية وسهولة تبادل المعلومات، وبالتالي تبسيط الوصول إلى أنواع مختلفة من المعلومات والإجراءات المتعلقة بسلسل النقل المختلفة.

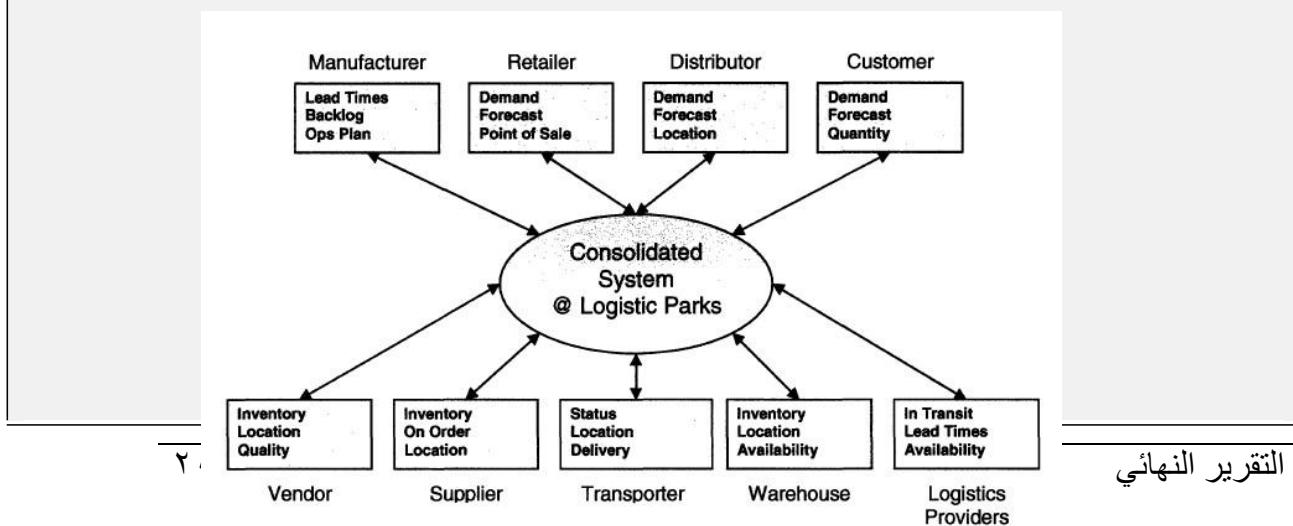
بالإضافة إلى تكنولوجيا المعلومات، فإن تنفيذ حلول التكنولوجيا الناشئة أصبح أكثر أهمية في تقدم تدفقات معلومات سلسلة التوريد. على الرغم من أنها لم تتفق في كثير من الحالات حتى الآن، فإن بعض المراكز اللوجستية تستخدم على سبيل المثال دعم أنظمة تحديد الترددات الراديوية RFID وأنظمة التعرف على الصوت لأغراض التعرف الآلي والتتبع. الميناء البري / المركز اللوجستي الحديث يمكن أن يكون استباقياً في إثبات هذا النوع من الخدمات التي أصبحت أكثر بكثير في بيئة الأعمال اليوم.

ينبغي أن يدمج الميناء البري / المركز اللوجستي في الشبكات وأن يربط بمحطات النقل الأخرى من خلال تنفيذ تكنولوجيات المعلومات والاتصالات. وعلاوة على ذلك، فليس فقط الروابط من الميناء البري / المركز اللوجستي مع المحطات الأخرى هما ما ينبغي أن تبني على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، ولكن أيضاً إدارة الميناء البري / المركز اللوجستي، لأن ذلك من شأنه أن يسهم بشكل كبير في تنفيذ العمليات الخفيفة وخلق الكفاءة في الميناء البري / المركز اللوجستي.

ولأن الميناء البري / المركز اللوجستي يقع في مركز تدفقات جميع سلاسل النقل، فينبغي أن يكون في وضع جيد لتقديم التعاون الخارجي بين مختلف الشركاء في سلسلة التوريد، وتعزيز وتنفيذ حلول مدمجة وموحدة. وقد تحققت تأدية وظيفية ورؤية أفضل من خلال دمج هذه الشبكات وهو ما ينبغي أن ينتج عنه خفض التكاليف. وستستفيد الشركات أيضاً من إدارة النظام المحسنة. على سبيل المثال، الميناء البري / المركز اللوجستي يستطيع أن يمكن الشركات اللوجستية أو الشركات الصناعية من إدارة التدفقات بشكل أكثر كفاءة من خلال منحهم الوقت الحقيقي لرؤية سلاسل التوريد الخاصة بهم.

ويبيّن الشكل التالي مثلاً لبنيّة النظام المدمج والتي يمكن استخدامها في الميناء البري / المركز اللوجستي. يرتبط جميع أعضاء سلسلة التوريد من خلال نفس النظام ويمكّنهم تبادل البيانات والمعلومات في الوقت الحقيقي:

شكل ٣-٨ بنية نظام تكنولوجيا المعلومات



المصدر: أثر الحدائق الصناعية الرقمية الدولية للخدمات اللوجستية في سلاسل التوريد العالمية

المبادرات الإقليمية للتيسير والمواءمة

الأعباء الإدارية يمكن أن تكون مرتفعة جداً بالنسبة لشركات الخدمات اللوجستية والنقل إذا كان لديهم تعامل مع أنظمة محلية مختلفة لكل ميناء وكل سلطة مشاركة في هذه العملية. لتجنب هذه الصعوبات، كلاً من المنظمة البحرية الدولية IMO والمفوضية الأوروبية قد وضعوا المبادرات لتيسير ومواءمة هذه العملية.

(٤) المنظمة البحرية الدولية^{١٤} IMO (لجنة التيسير FAL Committee)، حددت مجموعة من الشروط والمعايير العامة (الأمم المتحدة / تبادل البيانات الإلكترونية للإدارة والتجارة والنقل UN / EDIFACT) لنقل المعلومات الإلكترونية، من أجل تحقيق الاتساق في الإجراءات. قضت المفوضية الأوروبية (توجيه ٢٠١٠/٦٥) في خارطة الطريق بتأسيس "النافذة الواحدة" في جميع الدول الأعضاء من أجل التعامل مع شكليات التقارير في نموذج الكتروني ولمرة واحدة فقط. وعلاوة على ذلك أنشأت المفوضية الأوروبية مبادرة ("البحرية الإلكترونية")، والتي تهدف إلى التعاون بين جميع الجهات المعنية في النقل البحري لتعزيز الاتساق في تلك العمليات التي تتم من خلال الخدمات المبنية على الإنترنت.

التجربة في البلدان الأخرى مع النافذة الواحدة يشير إلى وجود تيسير كبير من عبء الاتصالات للمشغلين، ووفرها كثيرة في المعدات، وحركة المرور والقوى العاملة، وزيادة في الكفاءة والقدرة التنافسية، والحد من خطأ المناولة.

٤-٨ أنظمة مجتمع الميناء

إنشاء الشبكة وسهولة الاتصالات المفعولة بواسطة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بين الميناء البري / المركز اللوجستي ومحطات النقل الأخرى لهي وسيلة ضرورية لتنظيم حركة موجزة للسلع. وهذا صحيح خاصة فيما يتعلق بتوacial الميناء البحري بالميناء البري / المركز اللوجستي، من أجل حل مشاكل التكس في الميناء. واحد من الإمكانيات في هذا المجال هو إدخال ما يسمى نظام المجتمع الميناء.

نظام المجتمع الميناء هو منصة إلكترونية تربط بين أنظمة متعددة تديرها مجموعة متنوعة من المنظمات التي تشكل مجتمع الميناء البحري، أو المطار أو الميناء الداخلي. وهو مشترك بمعنى أن يتم إعداده وتنظيمه واستخدامه من قبل الشركات العاملة في نفس القطاع - في هذه الحالة، مجتمع الميناء. نظام المجتمع الميناء، يحسن ويدير ويجري عمليات الميناء والخدمات اللوجستية آلياً وبكفاءة من خلال تقديم البيانات مرة واحدة وربط سلاسل النقل والخدمات اللوجستية.

أنظمة مجتمع الميناء بشكل عام توفر مجموعة واسعة من الخدمات والميزات الرئيسية التي يمكن تلخيصها على النحو التالي:

^{١٤} يشار إلى التقرير: مشروع ميلي MIELE، الخدمات الإلكترونية التوافقية متعددة الوسائل للخدمات اللوجستية والبيئة المستدامة، شبكات النقل العابرة لأوروبا-TEN، عام ٢٠١٢

- سهولة وسرعة وكفاءة تبادل معلومات "التبادل الإلكتروني للبيانات EDI"، وإعادة الاستخدام والمركزية، والإتاحة؛ ٣٦٥/٧/٢٤؛
- البيانات الجمركية؛
- المعالجة الإلكترونية لجميع المعلومات المتعلقة باستيراد وتصدير البضائع بالحاويات، والبضائع العامة والسائلة؛
- معلومات الحالة والتحكم، والتنبيه والتعقب من خلال سلسلة الخدمات اللوجستية بأكملها؛
- معالجة البضائع الخطرة؛
- معالجة الإحصائيات البحرية وغيرها.

مع كل من هذه الخدمات تأتي العديد من المزايا. الفوائد الأساسية لجميع الأطراف المعنية هي كفاءة وسرعة أعلى للعمليات المتعلقة بالميناء، لا سيما من خلال العمل آلياً والحد من الأعمال الورقية. بهذه الطريقة، تسهم أنظمة مجتمع الميناء في النمو المستمر في النقل والخدمات اللوجستية.

٥-٨ نظم تكنولوجيا المعلومات المتكاملة في الشبكة اللوجستية والنقل في الأردن
 كما هو موضح أعلاه، تطوير وتنفيذ نظم المعلومات المتكاملة والاتصالات داخل الشبكة اللوجستية والنقل الأردني هو جانب هام لتحسين مستويات الأداء اللوجستي في ضوء التنمية المستقبلية للموانئ البرية / المراكز اللوجستية في عمان والمفرق. المفاهيم الأساسية مثل مفهوم النافذة الواحدة وأنظمة مجتمع الميناء هي أدوات هامة لتحقيق هذه الأهداف. في الأردن، هذه المفاهيم المتكاملة في مراحل مبكرة من التنمية، على الرغم من أن وجود أعمال وخطط مخصصة يتم تنفيذها في الوقت الحالي. أدناه يتم توفير نظرة عامة عن التطورات الرئيسية في هذه المجالات بالنسبة للأردن.

مفهوم النافذة الواحدة بالجمارك الأردنية

الجمارك هي واحدة من الكيانات الرئيسية المشاركة في النظام المتكامل لتدفق المعلومات بين مختلف الجهات الفاعلة في سلسلة النقل. في السنوات الماضية، عملت الأردن على تبسيط الوثائق وأتمته وإدارة المخاطر مع مساعدة من برنامج تحديث إدارة الجمارك الذي تموله الولايات المتحدة^{١٠}. وقد كانت الجمارك قادرة على رفع مستوى إنجاز البيان الجمركي للنظام الآلي للبيانات الجمركية العالمية ASYCUDA قادر على شبكة الإنترنت، مما يتيح للتجار تقديم إعلاناتها إلكترونياً. في هذه العملية، وقد أدخلت الجمارك المبنية على شبكة الإنترنت، مما يتيح للتجار تقديم إعلاناتها إلكترونياً. في هذه العملية، وقد أدخلت الجمارك العديد من تعزيزات جديدة لإدارة المخاطر مثل القضاء على فترة انتظار لمدة ٣٠ دقيقة الإلزامية لإعلانات المرر الأخضر، وتنفيذ نظام التفتيش على أساس المخاطر لتخلص ما بعد الوجهة للتجار المعتمدين مسبقاً فيما يسمى بالقائمة الذهبية. النظام الآلي للبيانات الجمارك ASYCUDA يوفر الآن مرافق التخلص الجمركي في خمسة معابر حدودية؛ كما أنه يخطط لتسعة معابر في الإجمالي. النافذة الواحدة يجري تجربتها في معبر واحد اعتباراً من عام ٢٠١١.

^{١٠} يشار إلى التقرير: العوامل الرئيسية في إنشاء نافذة واحدة للتعامل مع إجراءات الاستيراد / التصدير والشكليات: تيسير التجارة والنافذة الواحدة، ٢٠١١، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا ESCWA

في الوقت الحاضر، يتميز مفهوم النافذة الواحدة الأردنية باعتباره نافذة واحدة للبيان الجمركي الإلكتروني وعلى ما يبدو لا تشمل الجوانب الإضافية المطلوبة لتنفيذ حقيقي لمفهوم النافذة الواحدة. وينعكس هذا أيضاً في الشكل أدناه والذي يثبت أن تحسينات كبيرة لا تزال يتطلبها للأردن:

شكل ٤-٨ حالة النافذة الواحدة بالأردن

Jordan		
Single window stage	ESCWA country single window ranking 2011	Single window status
1	One-stop shop (some ports only)	<input type="radio"/>
2	Trade promotion portal	<input checked="" type="radio"/>
3	Electronic customs declaration (EDI)	<input checked="" type="radio"/>
4	OGA/NGO single window	<input type="radio"/>
5	Integrated formalities single window	<input type="radio"/>
6	Port shipping services	<input type="radio"/>
7	Port community portal/network	<input type="radio"/>
8	Port/logistics single window	<input type="radio"/>
9	National single window	<input type="radio"/>
10	Regional single window	n/a
11	Global single window	n/a

المصدر: العوامل الرئيسية في إنشاء نافذة واحدة للتعامل مع إجراءات الاستيراد / التصدير والشكليات: تيسير التجارة والنافذة الواحدة، ٢٠١١، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا ESCWA

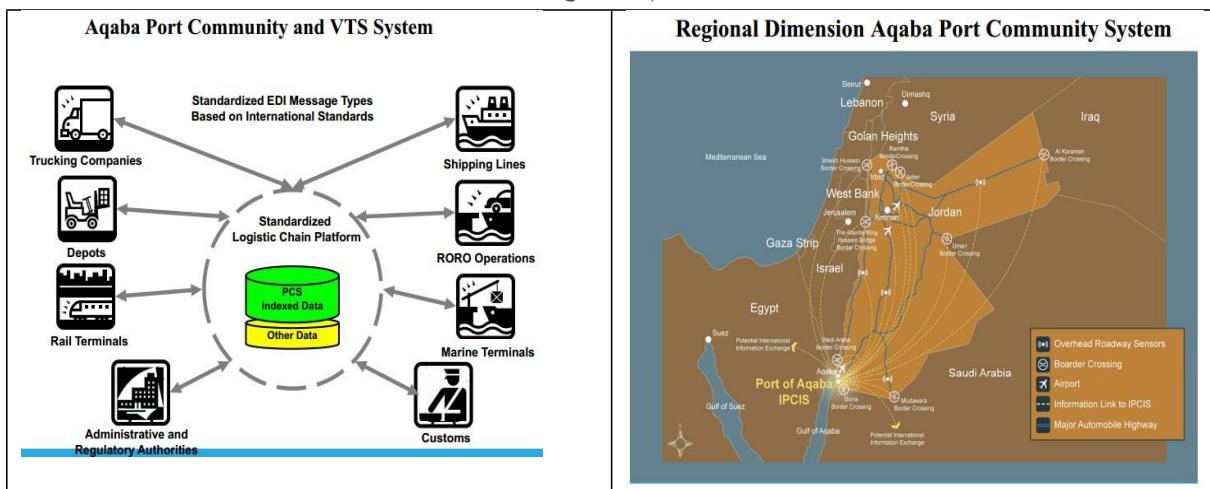
وقد شرعت الحكومة الأردنية مؤخراً في إصلاح جمركي إضافي عن طريق زيادة تبسيط الإجراءات عبر البيانات المشاركة التي من شأنها أن تشارك بشكل روتيني في عمليات التفتيش الحدودية والإجراءات الجمركية، وفي محاولة لتحسين الجوانب اللوجستية للحركة البضائع عبر الحدود وعبر محطات الشحن الأخرى.

نظام مجتمع الميناء في ميناء العقبة

قبل عامين، أطلقت شركة تطوير العقبة (ADC) دراسة جدوى في إدخال نظام معلومات مجتمع الميناء وخدمة حركة مرور السفن (VTS) في ميناء العقبة^{١٦}. والهدف من ذلك هو تحديد المتطلبات التقنية لنظام مجتمع ميناء (PCS) كحل التكنولوجيا الشامل حيث أن نظام مجتمع ميناء PSC متراً مع خدمة حركة السفن VTS في العقبة. ونظام مجتمع الميناء PCS يعمل بمثابة طريقة المعلومات السريع، حيث جميع المستخدمين - القطاع العام والخاص، يكسبون الوقت الحقيقي أو القريب من الوقت للحصول على معلومات المنفذ القيمة التي تعزز إنتاج الأعمال اليومية. نظرة عامة لكل من النظمتين موضحة في الشكل أدناه:

^{١٦} المصدر: النقل الأوروبي متوسطي

شكل ٥-٨ نظام مجتمع ميناء العقبة



المصدر: النقل الأوروبي-متوسطي

من المعلومات المتاحة والمجتمعات التي عقدت أثناء الدراسة، خلصنا إلى أن التنفيذ الفعلي لنظام مجتمع الميناء هذا لم يتحقق حتى الآن.

توفيقية نظم المعلومات

المفاهيم المشار إليها أعلاه، مثل النافذة الواحدة ونظام مجتمع الميناء تستطيع توفير مزايا كبيرة للشركات العاملة في نظام النقل. هذه المفاهيم لا زالت تتميز في كثير من الأحيان بأنها "مغلقة" وليس قابلة للتوافقية فيما بينها و / أو في مختلف البلدان / الموانئ. لضمان التوافقية لهذه المفاهيم المتكاملة، يجري إطلاق مشاريع تجريبية مختلفة لتحديد الجدوى والقيمة المضافة لمنصات النامية التي تهدف إلى التوافق بين مختلف المفاهيم المقدمة. واحد من هذه الأمثلة هو مشروع ميلي^{١٧} MIELE، والذي يهدف إلى إعداد تجاريبي لمنصة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات توافقية والتي ستكون قادرة على التفاعل مع أنظمة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات المختلفة (مثل النافذة الواحدة، وأنظمة مجتمع الميناء).

٦-٨ النتائج

نتائج هذا الفصل أوجزت فيما يلي:

- تم تعزيز الإمكانيات لضمان الاندماج الناجح للموانئ البرية / المراكز اللوجستية بعمان والمفرق داخل شبكات النقل الوطنية والدولية إلى حد كبير بواسطة الإمكانيات المعروضة بأن تصبح عضواً في برنامج الخدمات اللوجستية الأوروبي-متوسطية. الخدمات اللوجستية الأوروبي-متوسطية هي مشروع إقليمي أوروبي متوسطي بنى على مفهوم طور من قبل بنك الاستثمار الأوروبي (EIB)، والذي يهدف إلى بنية من شبكات المنصات اللوجستية بدعم من نظام الاتصالات الحديثة؛
- بالنسبة لتنفيذ الميناء البري / المركز اللوجستي ضمن برنامج الخدمات اللوجستية الأوروبي-متوسطية، الخطوات التالية ملخصة أدناه:

^{١٧} يشار إلى التقرير: مشروع ميلي MIELE، الخدمات الالكترونية التوافقية متعددة الوسائط للخدمات اللوجستية والبيئة المستدامة، شبكات النقل العابرة لأوروبا-T، عام ٢٠١٢

- دراسة ما قبل الجدوى الكامنة لزيادة التوسيع في تقرير جدوى كامل والذي يلبي متطلبات الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية، بما في ذلك حالة قطاع الأعمال الكاملة، والخطة الرئيسية المفصلة، وتقدير الآثر البيئي الأساسي (والتي يتم توفير المرجعية لها في التقرير) لأحد المواقع المختارة للموانئ البرية / المراكز اللوجستية؛
- تطوير استراتيجية عملية لجذب المطورين ذوي الخبرة من القطاع الخاص للموانئ البرية / المراكز اللوجستية، لأن هذا هو النوع الموصى به لإدارة منصة لووجستية (ويعتبر الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) فقط هو خيار الإدارة المناسب)؛
- ضمان تكامل مستقبلي لتنفيذ نظام معالجة ونقل البيانات الملائم والذي يلبي متطلبات الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية؛
- تعيين مدير برنامج مخصص داخل الحكومة الأردنية بالإضافة إلى نظيره المخصص داخل الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية لضمان التواصل الفعال.
- التكامل المستقبلي للموانئ البرية / المراكز اللوجستية بعمان والمفرق داخل الأردن وشبكة النقل الدولية هو الشرط الرئيسي من أجل التنمية الناجحة. تنفيذ منصات المعلومات المتكاملة وإدخال المفاهيم الحديثة مثل أنظمة النافذة الواحدة ونظم مجتمع الميناء هي الأمثلة الرئيسية والتي تكون الأردن في حاجة إليها من أجل تحقيق هذه الأهداف. وقد لخصت التوصيات المحددة لتكميل الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في شبكات النقل أدناه:
 - جذب المطورين / المشغلين ذوي الخبرة اللوجستية والذين لديهم خبرة في إدارة سلاسل التوريد المتكاملة واستخدام نظم المعلومات الحديثة؛
 - زيادة المهارات والمعرفة ذات الصلة الالزمة لمواصلة تطوير استخدام نظم تكنولوجيا المعلومات المتكاملة (IT) في شبكة نقل الأردن؛
 - زيادة الجهود في الجدوى والتنفيذ اللاحق لنظام مجتمع الميناء لأجل ميناء العقبة؛
 - حضور المؤتمرات وورش العمل (الدولية) التي تهدف إلى تبادل المعلومات حول آخر التطورات في مجالات نظم الإداره المتكاملة في قطاع النقل والخدمات اللوجستية.
 - القدم بطلب للحصول على شهادة ليتم الدمج في شبكة الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية للمنصات اللوجستية للاستفادة من الخبرات في المنصات اللوجستية الأخرى.

صفحة فارغة تُركت عمداً

٩- دعم الرأي العام في تنمية الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة.

١-٩ مقدمة

يتناول هذا الفصل التوصيات لدعم الرأي العام فيما يتعلق بتنمية الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة بعمان والمفرق. تلك التركيزات الأساسية على تحديد بنية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) المثلث وخيارات التنفيذ في ضوء التنمية المستقبلية وتشغيل الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في عمان والمفرق. وتشمل بنية الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) المقترحة نظرة عامة للأدوار والمسؤوليات المختلفة للقطاع العام والخاص والتقييم لأنواع الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) المثلث للعقود التي ستتند.

بناء على هذا التحليل، فإن مجموعة من التوصيات قد قدمت لدعم الرأي العام في تنمية الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة، مع التركيز على تسهيل تحقيق الشراكات الناجحة مع القطاع الخاص.

ويتمحور هذا الفصل على النحو التالي:

- نظرة عامة على مختلف نماذج إدارة الشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP؛
- وصف لنموذج المالك الشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP كأساس لتطوير الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة؛
- تقييم تخصيص الاستثمار الاختياري بين القطاعين العام والخاص؛
- الجهات المعنية العامة والخاصة الرئيسية في تنمية الميناء البري / المركز اللوجستي؛
- تقييم العقود المثلثة للشراكة بين القطاعين العام والخاص وخيارات التنفيذ؛
- توصيات لدعم الرأي العام؛
- النتائج.

سوف تطبق توصيات لهيكلة الشراكة بين القطاعين العام والخاص ودعم الرأي العام المبينة في هذا الفصل في المقام الأول على الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان، كونه مشروعًا جديداً سيتم تنفيذه، والتي ليس هناك بنية تنفيذ محددة له في المكان حتى الآن. وبالنسبة للمفرق فهناك بالفعل بنية تنفيذ موجودة في المكان كما يتم إدارة وتنمية المشروع حالياً بموجب مسؤوليات شركة تطوير المفرق. ومن ثم، فإن أجزاء مختلفة كما هي موضحة في هذا الفصل لا تتطبق (بالكامل) على الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق.

٢-٩ نماذج إدارة الشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP

الاتفاقيات المبرمة بين الجهات العامة والخاصة تأخذ العديد من الأشكال والأحجام، بالنسبة لكل من الخدمات الجديدة والقائمة. في الجانب المقابل هناك عقد إدارة بموجبه يدفع القطاع العام رسوم لهذه الخدمة. وفي الطرف الآخر هناك الخصخصة الكاملة أو تصفيه (البيع المباشر)، حيث تتبع الحكومة الأصول إلى شركة خاصة. أصبحت الاستعانة بمصادر خارجية في الآونة الأخيرة خيار شائع آخر، حيث أن الشركة الخاصة ستتعامل مع جانب من جوانب الخدمة، مثل الفواتير، والقياس، والنقل أو حتى تنظيف المرافق.

دولياً، هناك العديد من نماذج إدارة الشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP التي تم وضعها. توجد طريقة واحدة لنموذج مختلفة لإدارة الشراكة بين القطاعين العام والخاص وهو التمييز بين مستوى مشاركة القطاع الخاص في أربعة مجالات رئيسية هي:

- البنية التحتية؛
- البنية الفوقية؛
- العمليات؛
- خدمات أخرى.

مجموعة البنك الدولي - مجموعة أدوات إعادة تشكيل الميناء "المرفق الاستشاري للبنية التحتية بين القطاعين العام والخاص PPIAF" عرفت أربعة أنواع من النماذج الموحدة لإدارة الميناء ١، والتي تتلخص فيما يلي:

- ميناء الخدمة العامة؛
- ميناء الأدوات؛
- ميناء المالك؛
- ميناء الخدمة الخاصة.

نماذج إدارة الشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP تختلف في توزيع المخاطر، والأدوار، والمسؤوليات بين القطاع العام والخاص. في جميع أنحاء العالم، نموذج إدارة المالك هو نموذج إدارة الشراكة بين القطاعين العام والخاص الأكثر شيوعاً في التطبيق بالنسبة للموانئ (البرية). ويبين الجدول أدناه كيف يتم تعريف المخاطر والأدوار والمسؤوليات في كل نموذج من نماذج إدارة الميناء.

جدول ١-٩ نماذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص لإدارة الموانئ

النوع:	البنية التحتية	البنية الفوقية	العمليات	قطاع عام	خدمات أخرى
ميناء الخدمة العامة	قطاع عام	قطاع عام	قطاع عام	قطاع عام	
ميناء الأدوات	قطاع عام	قطاع عام	قطاع خاص	عام/قطاع خاص	
ميناء المالك	قطاع عام	قطاع خاص	قطاع خاص	عام/قطاع خاص	
ميناء الخدمة الخاصة	قطاع خاص	قطاع خاص	قطاع خاص	قطاع خاص	قطاع خاص

كل نموذج لإدارة الموانئ له خصائصه، ومزاياه وعيوبه، وهذا موضح بالتفصيل في الملحق ط

نموذج المالك كخيار موصى به للشراكة بين القطاعين العام والخاص في الأردن
بالنسبة لهذه الدراسة، وتماشياً مع أفضل الممارسات الدولية، فإن نهج المالك هو الخيار الموصى به لحكومة الأردن. الأسباب الرئيسية ملخصة أدناه:

- الالتزام الخاص والعام على المدى الطويل من خلال الاستثمارات المشتركة؛
- توزيع المخاطر المتوازن؛
- العمليات الفعالة؛
- تحفظ الحكومة بالسيطرة على الأرض.

٣-٩ الشراكة بين القطاعين العام والخاص نموذج المالك

في الوقت الحاضر، نموذج إدارة المالك هو نموذج إدارة الشراكة بين القطاعين العام والخاص الأكثر شيوعاً في التطبيق بالنسبة للموانئ (البرية) في جميع أنحاء العالم. وتحفل المصالح العامة على المدى الطويل في نموذج المالك من خلال وجود سلطة عامة. تعمل السلطة العامة كهيئة تنظيمية والمالك. عادة ما يكون الهدف من السلطة العامة هو أن تعمل بشكل تجاري، لاسترداد جميع التكاليف بالكامل، بما في ذلك تكاليف رأس المال، بالإضافة إلى عائد مناسب على رأس المال. مشغلي القطاع الخاص يستثمرون في البنية الفوقيـة الخاصة بهم والمعدات أو يمكن استئجار البنية الفوقيـة والمعدات من سلطة عامة أو أطراف ثالثة.

عقد الامتياز

إذا تم شراء معظم البنية الفوقيـة والمعدات وصيانتها من قبل المشغل الخاص، في حين تغطي السلطة العامة الاستثمارات في البنية التحتية، يسمى العقد بين السلطة العامة والمشغل الخاص عقد امتياز. الميزة الرئيسية لهذا النموذج هو أن كلاً الطرفين (العام والخاص) يستثمرون في الأصول الرئيسية، وبالتالي يتحمل كلاً الطرفين جزءاً كبيراً من المخاطرة.

يترك عقد الامتياز المخاطر التجارية والاستثمارات الرأسمالية المتعلقة بعمليات المحطة، للمشغل الخاص، الذي يسمح له باستخدام البنية التحتية العامة في العمليات. تعتمد مدة الامتياز على نطاق الامتياز، وحالة الأعمال، والاستثمارات المطلوب القيام بها بواسطة صاحب الامتياز. يجب أن يكون هناك وقت وفرصة كافية، للمشغل الخاص، لاسترداد الاستثمارات خلال فترة الامتياز.

الدفعات الميسرة من المشغل الخاص إلى السلطة العامة ينبغي أن تكون منشأة على بنية ذكية للعقد. ينبغي تحديد المخاطر، والأدوار، والمسؤوليات وتقسيمها بحيث تلبي توازن الشراكة بين القطاعين العام والخاص، والتي يتلزم بها كلاً الطرفين.

عقد البناء – ونقل الملكية-والتشغيل

عندما يتطلب الأمر بناء بنية تحتية واسعة النطاق، وتكون الاستثمارات كبيرة؛ فإنه من الممكن أيضاً هيكلة نموذج المالك حول عقد من نوع البناء – ونقل الملكية-والتشغيل. بموجب عقد البناء – نقل الملكية-والتشغيل، يتم نقل ملكية البنية التحتية إلى الحكومة عند انتهاء العقد، أو عند الانتهاء من الإنشاءات. سوف يكون ذلك عادة بدون أي تكلفة على القطاع العام، حيث أن البنية التحتية قد استهلكت بالكامل في حالة أعمال القطاع الخاص. ولا يعني ذلك بالضرورة أنه لا توجد قيمة متبقية للأصول (فنية) للقطاع العام، مما يجعل ذلك مقترحاً محتملاً مثيراً للاهتمام للقطاع العام. وبصفة عامة، فإن هذا الاقتراح هو أقل جاذبية للطرف الخاص.

مسؤوليات الاستثمار

بموجب ميناء المالك، فإن مسؤوليات الاستثمار للقطاعين العام والخاص تتلخص في الجدول أدناه:

جدول ٢-٩ نموذج المالك (عقد الامتياز / عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية)

القطاع الخاص	القطاع العام	
X*	X*	الأرض
X*		البنية التحتية
X		البنية الفوقيّة
X		التجهيزات
X		العمليات

* بموجب عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية، فإن تحقيق تنمية الاستثمار يكون في داخل القطاع الخاص، فيما تبقى الملكية مع القطاع العام.

٤-٩ مسؤوليات الاستثمار العام والخاص في الميناء البري / المركز اللوجستي

تماشياً مع توصيف أكثر شمولية لنموذج المالك للشراكة بين القطاعين العام والخاص، على النحو المنصوص عليه أعلاه، يتسع هذا القسم بالمزيد في تنفيذ نموذج المالك، المصمم خصيصاً من أجل تنمية الميناء البري / المركز اللوجستي المختار بعمان والمفرق. ويتعلق ذلك بالأساس بتحديد التوزيع الأمثل للاستثمار بين القطاعين العام والخاص. ويحدد الجدول أدناه الخيارات الرئيسية لتوزيع الاستثمارات العامة والخاصة:

جدول ٣-٩ الاستثمارات العامة والخاصة في الميناء البري / المركز اللوجستي

الخيار ٢	الخيار ١	
عام	عام	- البنية التحتية الخارجية للميناء البري / المركز اللوجستي
خاص	عام	<ul style="list-style-type: none"> • حيازة الأرض • طرق الوصول إلى الموقع • المرافق إلى الموقع
خاص	خاص	<ul style="list-style-type: none"> - البنية التحتية الداخلية في الميناء البري / المركز اللوجستي • الطرق والمرافق الداخلية • البوابة والسور • مناطق انتظار السيارات

البنية التحتية الخارجية (خارج المنطقة)

كما هو مبين في الجدول أعلاه، فإن تطوير البنية التحتية الخارجية يوصى بأن يكون من مسؤولية الحكومة الأردنية (مثل الأرض، والمرافق الرئيسية، وطرق الوصول إلى الميناء البري / المركز اللوجستي). الدخل الوارد للحكومة يمكن أن يكون مستمدًا من أسعار تأجير الأرض التي سيتم سدادها من قبل المشغل (المشغلين) الخاص، وأو الضرائب الواردة من الشركات الخاصة التي تبدأ أعمالها في المنطقة.

في مختلف البلدان، يتضح أن هذه الاستثمارات وأيضاً تكاليف الصيانة للبنية التحتية الخارجية، هي جزء من الجهود التي تبذلها الحكومة لتعزيز الأعمال والتوظيف في المنطقة؛ وبعبارة أخرى، فإن تلك المصروفات تكون غير قابلة للاسترداد وينظر إليها على أنها أحد أنواع الدعم الحكومي.

البنية التحتية الداخلية (داخل المنطقة)

لتطوير البنية التحتية الداخلية في الميناء البري / المركز اللوجستي (مثل الطرق والمرافق داخل حدود المنطقة، والبوابة، والسور، وأماكن انتظار السيارات) هناك نوعان من الخيارات المحتملة:

- **الحكومة الأردنية:** في هذه الحالة تستمر الحكومة في تطوير البنية التحتية الخارجية (خارج منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي)، مع تطوير البنية التحتية الداخلية (داخل المنطقة)، وتقوم بتأجير الأرض المطورة والمخدومة إلى مشغل / مطور خاص. في هذه الحالة، فإن رسم الإيجار الواجب سداده من قبل المشغل / المطور الخاص يكون أعلى؛
- **الطرف الخاص:** في هذه الحالة، يقوم المشغل / المطور الخاص باستئجار الأرض الفضاء (غير المطورة) من الحكومة الأردنية، ويقوم بالاستثمارات الازمة للبنية التحتية الداخلية. ويتم استرداد تكاليف تطوير وصيانة الأرض من العائدات المتولدة من العمليات و / أو رسوم الإيجار العائدة من تأجير الأرض ذات الخدمات لمستأجرين من القطاع الخاص.

ال الخيار الموصي به

مع الأخذ في الاعتبار بأن الاستثمارات المسبقة للبنية الفوقيّة الداخلية في داخل الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان والمفرق ليست عالية جداً، ويمكن تنفيذها على مراحل بما يتماشى مع الطلب؛ فمن المستحسن أن يكون المشغل / المطور الخاص مسؤولاً عن الاستثمارات في البنية التحتية الداخلية في داخل حدود الميناء البري / المركز اللوجستي. يتعلق ذلك بنموذج البناء والتشغيل ونقل الملكية، كما هو مبين بالقسم السابق.

بالنسبة للمفرق، فقد لوحظ وجود مفهوم حالي مختلف، حيث أن شركة تطوير المفرق هي الجهة العامة المشاركة في تطوير منطقة الملك حسين بن طلال، وهي مسؤولة عن توفير استثمارات البنية التحتية في داخل المنطقة.

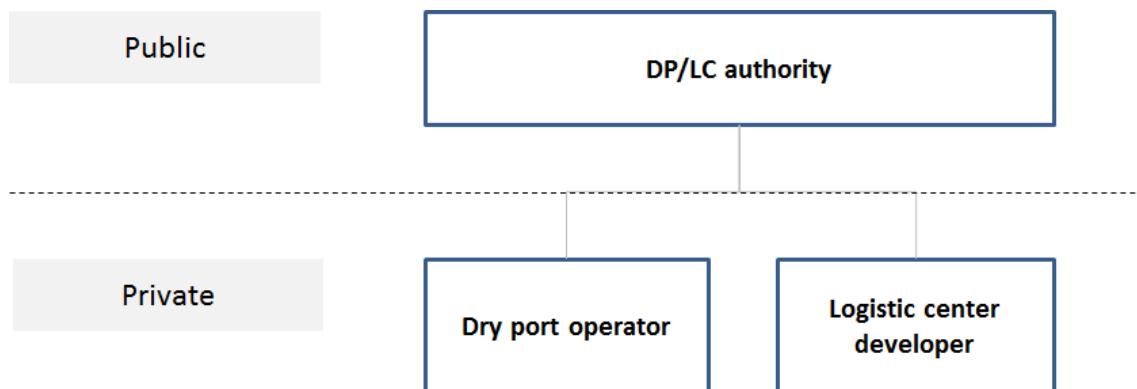
البنية الفوقيّة والتجهيزات

تمشياً مع نموذج المالك، فإن الاستثمارات في البنية الفوقيّة (مثل أعمال الرصف، والمباني، والمستودعات)، ومعدات مناولة البضائع، هي مسؤولية القطاع الخاص.

٥-٩ الجهات المعنية الرئيسية العامة والخاصة

قبل تقديم خيارات العقد الرئيسي للشراكة بين القطاعين العام والخاص، التي تتطبق على تنفيذ ما يختص بالميناء البري / المركز اللوجستي، يتم أولاً تقديم نظرة عامة على الكيانات الرئيسية التي من المحتمل أن تشارك في المشروع. يتجلّى ذلك في الشكل أدناه:

شكل ٩-١ الجهات المعنية الرئيسية العامة والخاصة، في تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي



سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي (القطاع العام)

السلطة العامة للميناء البري / المركز اللوجستي هي المالك المفوض بالمشروع. السلطة العامة هي المسئولة عن تأجير الأرض (غير المطورة) لمشغل الميناء البري ومطور المركز اللوجستي، خالية من الأعباء والالتزامات. سوف تقوم السلطة بمساعدة مشغل الميناء البري ومطور المركز اللوجستي في تحقيق ناجح للمشروع، كما تساعد في الحصول على التصاريح / التراخيص ذات الصلة.

من حيث الاستثمارات، فإن السلطة هي المسئولة عن حيازة الأرض، وبناء الطرق / السكك الحديدية التي تربط الموقع، وتوصيل المرافق إلى الموقع.

مشغل الميناء البري (القطاع الخاص)

يقوم مشغل الميناء البري باستئجار الأرض الفضاء من سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي، ويقوم بسداد رسم الإيجار في المقابل. ومن المتوقع أن يكون مشغل الميناء البري عبارة عن شركة خاصة، تكون ذات خبرة في تطوير وتشغيل محطات الحاويات (في داخل البلاد).

يكون مشغل الميناء البري مسؤولاً عن الاستثمارات داخل حدود منطقة الميناء البري، بما في ذلك تجهيز الموقع، والطرق الداخلية في الموقع، والوصول إلى المرافق الموجودة بالموقع، ومجمع البوابة، ومكان انتظار الشاحنات، وأعمال الرصف، ومعدات التعامل مع المستودعات والبضائع. سيتم وضع مراقب منفصلة للتفتيش والفحص الجمركي داخل الموقع.

مطور المركز اللوجستي (القطاع الخاص)

يقوم مطور المركز اللوجستي باستئجار الأرض الفضاء (غير المستمرة) من سلطة الميناء البري / المركز اللوجستي، ويقوم بسداد رسم الإيجار في المقابل. ويفضل أن يكون مطور المركز اللوجستي عبارة عن شركة خاصة تكون ذات خبرة في مجال تسويق وتطوير مرافق الخدمات اللوجستية. ومع ذلك، وخصوصاً في البداية، فإنه من الممكن أيضاً أن يكون المطور اللوجستي عبارة عن جهة عامة (مثل جهة مماثلة لسلطة

الميناء البري / المركز اللوجستي، مثل شركة تطوير المفرق في حالة المفرق)، أو مشروع مشترك بين الكيان العام والخاص.

يكون مطور المركز اللوجستي مسؤولاً عن الاستثمارات في داخل حدود منطقة المركز اللوجستي، بما في ذلك تجهيز الموقع، والطرق الداخلية في الموقع، والوصول إلى المرافق الموجودة بالموقع، ومجمع البوابة، ومكان انتظار الشاحنات. العمل الرئيسي لمطور المركز اللوجستي هو تحسين، ومن ثم تأجير الأرض المطورة والمخدومة إلى شركات خاصة لوجستية /صناعية /تجارية (المستأجرين)، والتي تقوم بإنشاء مستودعاتها الخاصة، والبنية الفوقيّة، وتقوم بتنفيذ الأنشطة الخاصة بها.

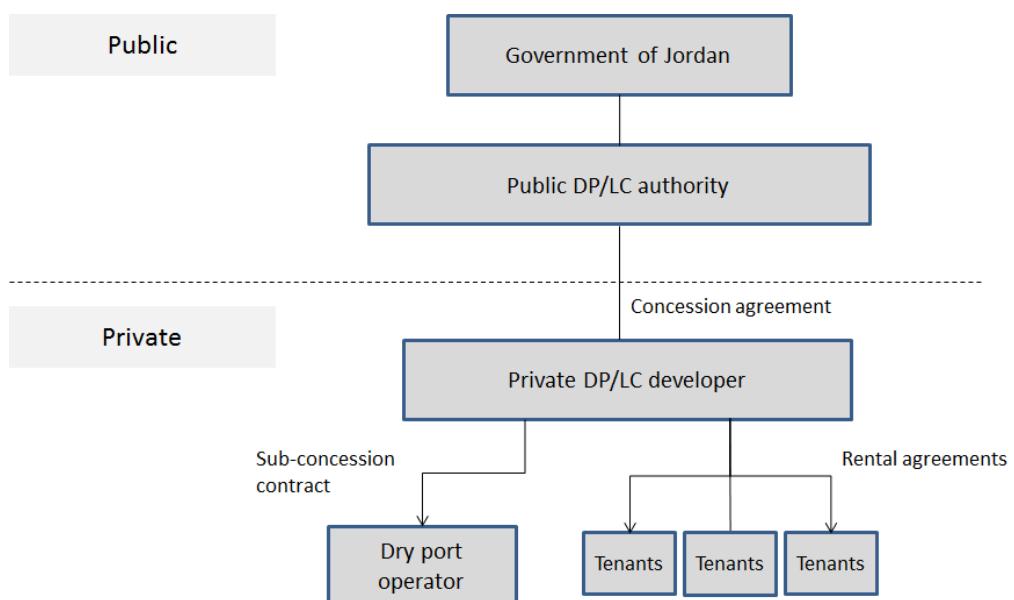
٦-٩ عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وخيارات التنفيذ

لتتفيد أعمال الميناء البري / المركز اللوجستي، فإن هناك خيارات مختلفة ممكنة، فيما يتعلق بنوع عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وخيارات التنفيذ. بالنسبة لهذه الدراسة، فقد قمنا بتحديد بدلين رئيسيين ليتم النظر فيما:

١. عقد الامتياز المتكامل بين الحكومة وبين المطور الخاص لمنطقة الميناء البري / المركز اللوجستي؛
٢. عقود الامتياز المنفصلة بين الحكومة وبين المشغل الخاص للميناء البري، ومع المطور الخاص للمركز اللوجستي.

رؤيه الخيار الأول، ومزيدا من التوضيح فيما يلي أدناه:

شكل ٢-٩ عقد الامتياز المتكامل

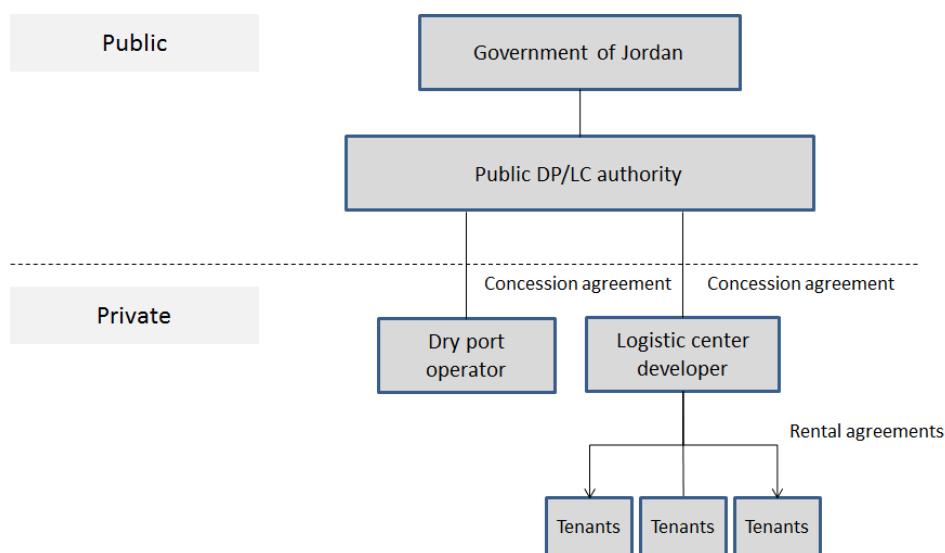


الخصائص الرئيسية هي:

- السلطة العامة للميناء البري / المركز اللوجستي (المكلفة من الحكومة الأردنية لتكون بمثابة المالك لمنطقة الميناء البري / المركز اللوجستي) تنشئ عقد امتياز متكامل مع المطور الخاص لمنطقة الميناء البري / المركز اللوجستي؛ يشمل نطاق عقد الامتياز كل من عمليات الميناء البري، فضلاً عن الأنشطة اللوجستية للمركز اللوجستي؛
- يكون للمطور الخاص لمنطقة الميناء البري / المركز اللوجستي الحق في منح امتياز من الباطن (فرعي) لعمليات الميناء البري إلى مشغل ميناء بري متخصص. ويتم إبرام اتفاقيات تأجير مع مستأجرين منفصلين (لوجستي، وصناعي، وتجاري)، والذين يبدؤون في العمل بالمركز اللوجستي.

رؤيه الخيار الثاني، ومزيداً من التوضيح فيما يلي أدناه:

شكل ٣-٩ عقود الامتياز المنفصلة



الخصائص الرئيسية لهذا الخيار هي:

- السلطة العامة للميناء البري / المركز اللوجستي (المكلفة من الحكومة الأردنية لتكون بمثابة المالك لمنطقة الميناء البري / المركز اللوجستي) تنشئ عقد امتياز منفصل مع المشغل الخاص للميناء البري؛ يشمل نطاق عقد الامتياز عمليات الميناء البري فقط؛
- تقوم السلطة العامة للميناء البري / المركز اللوجستي بإنشاء عقد امتياز منفصل، مع المطور الخاص للمركز اللوجستي؛ يشمل نطاق عقد الامتياز أنشطة المركز اللوجستي فقط.

الخيار المفضل: عقود الامتياز المنفصلة

تمشياً مع أفضل الممارسات الصناعية، يوصى باتفاقية امتياز منفصلة ومتخصصة، بين السلطة العامة وبين مشغل الميناء البري. الامتيازات من الباطن (الفرعية)، أو البنيات على حد سواء، لا تكون جذابة عادة لمشغلي المحطات، حيث أنه ليست لديهم السيطرة الكاملة على اتفاقية الامتياز (الرئيسية). كونه صاحب الامتياز من الباطن، وما شابه، وكونه معتمداً على الآخرين، فإن ذلك يزيد من المخاطر التي لا يكون المشغلون عادة مستعدين للتعرض لها، أو يأتي ذلك بتكلفة عالية.

إن عقد امتياز منفصل، مع مطور ذو خبرة للمركز اللوجستي، سوف يضمن تفريضاً مدفوعاً بالسوق، للمركز اللوجستي، وجهود سوقية مركزة لجذب المستأجرين اللوجستيين والصناعيين والتجاريين إلى المنطقة. من المستحسن أن يكون مطور المركز الرئيسي عبارة عن طرف خاص ذو خبرة في تطوير وإدارة المراكز اللوجستية، بالرغم من أنه من الممكن أيضاً أن يكون المطور عبارة عن شركة عامة، أو مشروع مشترك بين الطرف العام والخاص.

٧-٩ توصيات للدعم العام لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي

استناداً إلى مقترح هيكلاً الشراكة بين القطاعين العام والخاص، ونوع ومستوى المسؤوليات العامة والخاصة، وخيارات التنفيذ الموصي به للشراكة بين القطاعين العام والخاص كما هو موضح بالأقسام السابقة؛ يقدم هذا القسم التوصيات للدعم العام في تطوير الأعمال المختارة بالميناء البري / المركز اللوجستي، مركزاً على تيسير تحقيق شراكات ناجحة للقطاع الخاص.

ضمان الالتزام بالقوانين واللوائح المعمول بها ذات الصلة

من المستحسن أن يتم توضيح المشاكل المحتملة المذكورة في التقييم القانوني (انظر الملحق ب) من قبل الحكومة الأردنية والجهات المختصة، من أجل تجنب أي سوء فهم أو سوء تفسير للقوانين واللوائح المطبقة ذات الصلة، ولضمان تنفيذها وتطبيقاتها بدون مواجهة أي عقبات، والتي قد تؤثر على تحسين مشروع الميناء البري / المركز اللوجستي في مخالفة لتوقعاته.

إنشاء الدعم والتسيير مع الجهات المعنية ذات الصلة

الدعم من، والتسيير مع سلطات الجمارك، فضلاً عن السلطات المعنية الأخرى المشاركة في قطاع النقل في الأردن، هو شرط مسبق لتمهيد الطريق أمام تنفيذ ناجح للميناء البري / المركز اللوجستي. بالنسبة للجمارك على وجه الخصوص، فإنه ينبغي أن يكون واضحاً أن دور الجمارك في الأردن يصبح فقط أكثر أهمية من أجل تسهيل النقل السلس للبضائع من وإلى البلاد. وتكون إيرادات الجمارك دائماً عنصراً هاماً في هذه التطويرات، ولن تتأثر سلباً. وعلى العكس من ذلك، فإن ضمان سلاسل نقل فعالة، وعمليات تنافسية لعادات السوق سوف تؤدي إلى زيادة حجم التجارة في الأردن، مما يزيد أيضاً من إيرادات الجمارك.

إن إشراك الجمارك والجهات المعنية الأخرى التي تؤثر على تنفيذ مفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي، هو جزء من استراتيجية الإدارة للجهات المعنية. وكما تم توضيحيه باستفاضة في التقييم القانوني، فمن المستحسن أن يتم التنسيق المسبق بين جميع الأطراف ذات الصلة وبين السلطات الحكومية، من أجل ضمان تنفيذ ناجح لأعمال للميناء البري / المركز اللوجستي في الأردن، دون عقبات وصعوبات، وبصورة أكثر فعالية. تشمل هذه الأطراف، على سبيل المثال وليس الحصر، مجلس الوزراء، وزاراة الصناعة والتجارة،

ودائرة الجمارك، وهيئة المناطق التنموية والحرة، وسلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة، ومؤسسة موانئ العقبة.

إنشاء لجنة توجيهية متخصصة في الميناء البري / المركز اللوجستي

نوصي بإنشاء لجنة توجيهية متخصصة في الميناء البري / المركز اللوجستي، والتي تكون مكلفة بإعداد وتنفيذ مشروع الميناء البري / المركز اللوجستي، وتشمل ممثلين رئисيين من مختلف الجهات المعنية الرئيسية المشاركة (انظر أيضاً الفصل التالي).

المشاركة المبكرة في المؤسسات المالية الدولية وجهات التمويل

بعد الانتهاء من هذه المهمة سابقة الجدوى، فمن المستحسن إجراء الاتصالات الملمسة والأكثر تكثيفاً، والتنسيق مع المؤسسات المالية الوطنية والدولية، من أجل زيادة تحسين التمويل المصرفي للمشروع، ولتحديد الحد الأدنى من متطلبات المشاركة المستقبلية للشراكة بين القطاعين العام والخاص.

برنامج بناء القدرات التخصصية

نوصي الجهات المعنية ذات الصلة، المشاركة في تحقيق الميناء البري / المركز اللوجستي (مثل لجنة التنفيذ) بحضور المؤتمرات (الدولية) وورش العمل التي تهدف إلى تبادل المعلومات حول أحدث التطورات في مجال الشراكة بين القطاعين العام والخاص ومجال التمويل.

٨-٩ النتائج

نتائج هذا الفصل أوجزت فيما يلي:

- وتماشياً مع الأهداف على النحو المبين في هذا المشروع، فمن المستحسن تطوير الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في عمان والمفرق بموجب نظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP). وفي هذا الصدد، فإن نهج المالك هو الخيار الموصى به لحكومة الأردن من أجل تنفيذ تطوير الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في عمان والمفرق.
- نموذج المالك يفترض تخصيص الاستثمارات التالية بين القطاعين العام والخاص فيما يتعلق بتطوير الموانئ البرية / المراكز اللوجستية:
 - الحكومة تستثمر في الأراضي والبنية التحتية الخارجية للموقع؛
 - القطاع الخاص يستثمر في جميع الأصول داخل حدود الموقع.
- وقد تم تحديد اثنين من مصادر المعلومات المناسبة الرئيسية للشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) في إطار هذه الدراسة:
 - عقد الامتياز المتكامل بين الحكومة والقطاع الخاص المطور لمنطقة الموانئ البرية / المراكز اللوجستية؛
 - عقود امتياز منفصلة بين الحكومة ومشغل الميناء البري مع مطور المركز اللوجستي من القطاع الخاص.
- الخيار المفضل هو عقد امتياز منفصل مع مشغل الميناء البري ومع مطور المركز اللوجستي للقطاع الخاص. وتماشياً مع الممارسة المثلثة للصناعة، فإن اتفاقية امتياز منفصلة ومتخصصة بين السلطة العامة ومشغل الميناء البري تكون هي الموصى بها.
- التوصيات من أجل الدعم العام لتنفيذ الموانئ البرية / المراكز اللوجستية بموجب نظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP):
 - ضمان الامتثال للقانون ولوائح المعامل بها؛

- التنسيق المسبق بين جميع الجهات المعنية المرتبطين بالمشاركة في عملية تنفيذ الموانئ البرية / المراكز اللوجستية؛ والجمارك تعد واحدة من الجهات المعنية الفاعلة الرئيسية؛
- إنشاء اللجنة التوجيهية المخصصة؛
- إشراك المؤسسات المالية الدولية (IFI) والرأسماليين:
- برنامج بناء القدرات المخصص.

صفحة فارغة تُركت عمدًا

١٠- بنية تنفيذ المشروع المقترن والطريق إلى الأمام

١-١٠ مقدمة

ويعرض هذا الفصل الأنشطة الإنمائية الموصى بها من الآن فصاعداً في ضوء التنفيذ المستقبلي للموانئ البرية / المراكز اللوجستية في عمان والمفرق وبنية تنفيذ المشروع المقترن لضمان التنفيذ الناجح للموانئ البرية / المراكز اللوجستية. وبشكل إضافي، ثمة لمحه عامة مقدمة عن الطريقة المقترنة لهذه الدراسة، بالتركيز على توسيع دراسات الجدوى الأساسية بشكل أكبر لتصل إلى دراسة جدوى كاملة وتنفيذ معاملات الموانئ البرية / المراكز اللوجستية.

٢-١٠ أنشطة التنمية الصاعدة للموانئ البرية / المراكز اللوجستية في عمان والمفرق

استناداً إلى نتائج تقييم الجدوى الأولى الذي أجرى وفقاً للشروط المرجعية لهذه الدراسة، فإننا نوصي بالأنشطة التنموية الصاعدة (onward) التالية في ضوء تنفيذ مستقبلي للموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة في عمان والمفرق:

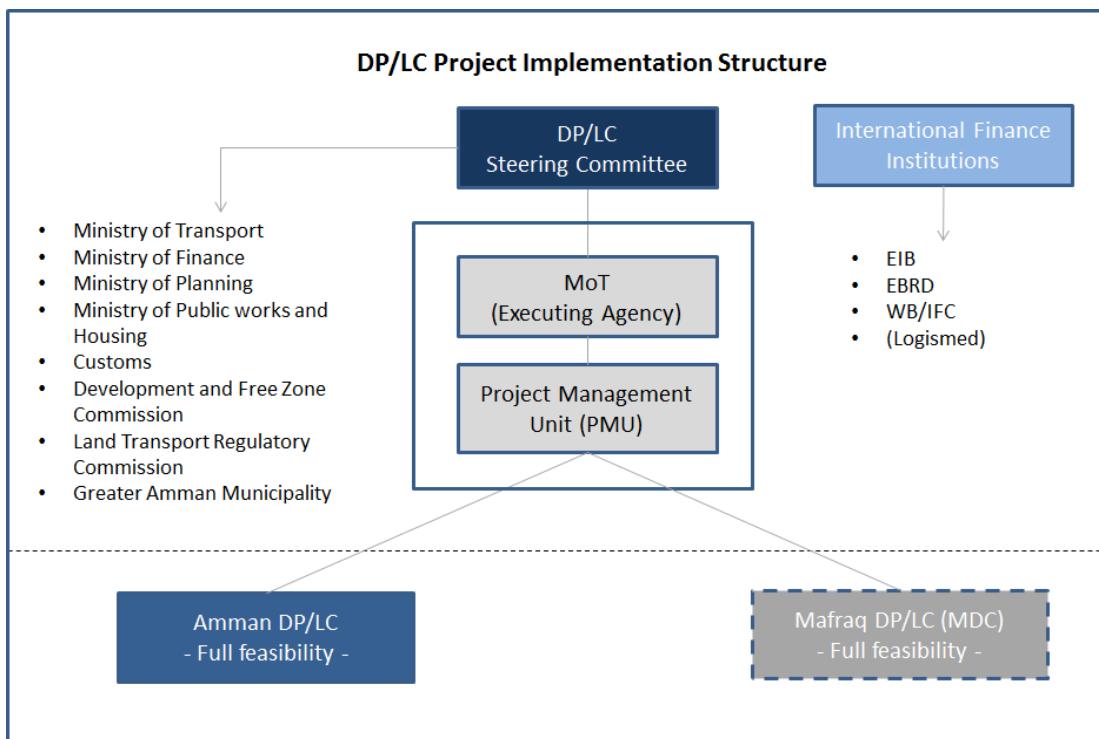
- الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان: إجراء دراسة جدوى كاملة تماشياً مع المتطلبات التي حددتها برنامج الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية؛
- الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق: إجراء دراسة جدوى كاملة ممولة من مصادر تمويل إضافية (مثل المؤسسات المالية الدولية)، في تنسيق وثيق مع شركة تطوير المفرق MDC، والتي ستركز على:
 - التأكيد من دراسة الجدوى المالية عن طريق زيادة تحسين (هندسة القيمة) هيكل المشروع والهيكل التمويلي؛
 - تقييم الاحتمالات عن إمكانية تمويل العجز في حال لم يكن المشروع مجدياً.

على أساس نتائج دراسات الجدوى الكاملة، ستكون الحكومة الأردنية ممكنة من اتخاذ قرار مدروس بشأن التنفيذ الأمثل لاختيار الموانئ البرية / المراكز اللوجستية.

٣-١٠ هيكل تنفيذ المشروع

استناداً إلى أنشطة التنمية الصاعدة كما وردت أعلاه، يقدم الشكل أدناه هيكل تنفيذ المشروع المقترن للموانئ البرية / المراكز اللوجستية في عمان والمفرق، يليه وصفاً أكثر تفصيلاً للمسؤوليات الرئيسية من الجهات المعنية من القطاع العام التي من الممكن أن تشارك:

شكل ١-١٠ الهيكل المقترن لتنفيذ مشروع الميناء البري / المركز اللوجستي



اللجنة التوجيهية للميناء البري / المركز اللوجستي

لضمان تنفيذ ناجح للموانئ البرية / المراكز اللوجستية بتسوية كافية للانضمام من الجهات المعنية العامة ذات الصلة في الأردن، فمن الموصى به أن يتم إنشاء لجنة توجيه الموانئ البرية / المراكز اللوجستية مخصصة بممثلي مختلف الوزارات والجهات الحكومية المعنية بالتنمية في الموانئ البرية / المراكز اللوجستية بها.

- وزارة النقل: وزارة النقل (MoT) هي المسؤولة عن جميع مسالن النقل في الأردن، وهي المرجح أن يكون المالك لمساحة الأرضي التي تم تحديدها لتطوير الميناء البري / المركز اللوجستي. في هذا الدور، فإن الوزارة هي المسؤولة عن تنسيق تنفيذ المشروع^{١٨}؛
- وزارة المالية: الجمارك في الأردن هي من مسؤولية وزارة المالية، وبالتالي فهي من الجهات المعنية الرئيسية المشاركة في تسهيل نقل أنشطة الجمارك للإدارات الجمركية ذات الصلة إلى الموانئ البرية / المراكز اللوجستية في عمان والمفرق؛
- وزارة التخطيط: بسبب خبرتها وتعاملها مع مؤسسات التمويل الدولية والمسؤولية الشاملة عن استراتيجية النقل والتخطيط في الأردن، فإن وزارة التخطيط أيضاً مشاركة في تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي؛
- وزارة الأشغال العامة والإسكان: وزارة الأشغال العامة والإسكان هي المسؤولة عن بناء وصيانة شبكة الطرق في الأردن وكذلك الطرق للبلدان. لأن الطرق هي وسيلة النقل الرئيسية في الأردن من

^{١٨} وزارة النقل هي مسؤولة أيضاً عن تنفيذ الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان من خلال وحدة إدارة المشروع المقترن، في حين أن تنفيذ الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق يقع على عاتق شركة تطوير المفرق MDC.

وجهة نظر الميناء البري / المركز اللوجستي (إلى افتتاح خط السكك الحديدية)، هذه الوزارة لديها مهمة هامة لاستفائها؟

- الجمارك: نقل أنشطة الجمارك إلى الميناء البري / المركز اللوجستي في عمان والمفرق هو شرط مسبق لتحقيق النجاح في المشاريع. وسيتم تطوير أنواع مخصصة منفصلة في منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي متى تم تنفيذ التخلص الجمركي والتفتيش بها.

وزارة النقل

وزارة النقل ستكون الوكالة التنفيذية المسئولة عن مشروع التنسيق الشامل لمشاريع الميناء البري / المركز اللوجستي. سوف تكون بمثابة مدير عام للمشروع ولديها الصلة المباشرة بمؤسسات التمويل الدولي والوكالات الحكومية الأخرى ذات الصلة. وزارة النقل ستقوم بالإشراف على وحدة إدارة المشروع كما هو موصوف بمزيد من التفصيل أدناه. ومرة أخرى، هذا سوف يختلف عن الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق حيث ستكون شركة تطوير المفرق (MDC) مسؤولة بالفعل عن التنمية الشاملة لمنطقة الملك حسين بن طلال.

وحدة إدارة المشروع

بمثيل وزارة النقل، فإن الأنشطة التشغيلية بنظام اليوم بعد يوم المرتبط بالتنسيق والإشراف التشغيلي لمشاريع الميناء البري / المراكز اللوجستية المقترن بها يمكن من قبل وحدة إدارة المشروع المخصصة (PMU). كما هو مبين في الشكل أعلاه، فإن هذا يشمل تطويرين منفصلين للميناء البري / المركز اللوجستي بالنسبة لعمان والمفرق، والتي تحتاج أولاً لدراسات جدوى كاملة يتم تنفيذها. ومرة أخرى، هذا سوف يختلف عن الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق حيث ستكون شركة تطوير المفرق (MDC) مسؤولة بالفعل عن التنمية الشاملة لمنطقة الملك حسين بن طلال.

وحدة إدارة المشروع PMU هذه لديها نفس النوع من المسؤوليات لأن وحدة إدارة المشروع القائمة مسؤولة عن تنسيق مشروع مطار الملكة علياء الدولي بالشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP وتنفيذ الخطة الرئيسية للسكك الحديدية.

المؤسسات المالية الدولية (IFI)

بالإضافة إلى الجهات المعنية الرئيسية من القطاع العام والمذكورة أعلاه المشاركة في تحقيق ميناء بري / مركز لوجستي في عمان والمفرق، مجموعة مهمة أخرى من الجهات المعنية هي مؤسسات التمويل الدولية (IFI). في العديد من البلدان، تلعب المؤسسات المالية الدولية دوراً هاماً في تطوير وتنفيذ مشاريع البنية التحتية الكبيرة مثل الميناء البري / المركز اللوجستي. أمثلة رئيسية من مؤسسات التمويل الدولية هي:

- بنك الاستثمار الأوروبي (EIB)؛
- البنك الأوروبي لإنشاء و التعمير (EBRD)؛
- البنك الدولي / مؤسسة التمويل الدولية؛
- مصرف التنمية الأفريقي؛
- بنك التنمية الآسيوي.

كما هو موضح في الفصل ٨، يتم تضمين الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية في هذه القائمة أيضاً، نظراً لدورها المحتمل في تمويل الخطوة التالية من هذا المشروع، أي إعداد دراسة جدوى كاملة.

استطلاع سوق المؤسسات المالية الدولية

لتعزيز المشاريع الميناء البري / المركز اللوجستي من قبل المؤسسات المالية الدولية والرئيسي لتقدير اهتمامهم الأولي، تم إجراء السبر السوق من (البنك الأوروبي لإنشاء والتعمير EBRD، بنك الاستثمار الأوروبي EIB، والبنك الدولي WB و AFFI، البنك الإسلامي للتنمية IsDB). استنادا إلى مختلف المقابلات التي عقدت خلال الدراسة، فقد خلصت إلى أن مشروع الميناء البري / المركز اللوجستي في عمان والمفرق يعتبرا مؤهلين للحصول على تمويل المؤسسات المالية الدولية IFI والمؤسسات المالية الدولية IFI التي تم إجراء مقابلات معها مهتمة بأن تصبح مشاركة كممولين محتملين للمشروع، على الرغم من أن ستكون تحت الاختبار خلال مرحلة دراسة الجدوى الكاملة.

بمزيد من التفصيل، تتلخص الاستنتاجات الرئيسية من المقابلات المختلفة التي عقدت للممولين أدناه:

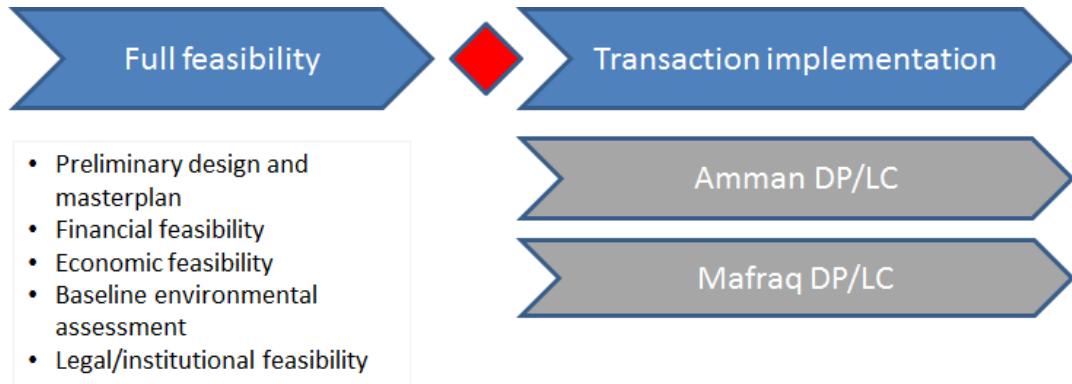
- مشاريع الميناء البري / المركز اللوجستي كمشاريع بنية تحتية كبيرة والتي تهدف إلى تحسين قطاع النقل والخدمات اللوجستية في البلدان مؤهلة للحصول على تمويل المؤسسات المالية الدولية IFI، على الرغم من أن النتائج النهائية ستحظى بمزيد من الدراسة والتأكيد خلال مرحلة دراسة الجدوى؛
- الشراكة بين القطاعين العام والخاص مطلب مهم بالنسبة لمعظم المؤسسات المالية الدولية IFI لتصبح مشاركة كممول لهذا النوع من المشاريع
- معظم المؤسسات المالية الدولية IFI لديها خيارات تمويل مختلفة متاحة (الدين، الميزاني، والقروض الميسرة) وقدرة على تمويل استثمارات القطاعين العام والخاص على حد سواء؛ وبشكل نموذجي فإن تسهيلات منفصلة متوفرة لتمويل منحة (مثل الاتحاد الأوروبي)؛
- إجراء العطاءات التنافسية لاختيار الشرك في الشراكة بين القطاعين العام والخاص هو شرط مهم لمعظم المؤسسات المالية الدولية؛
- تكاليف المشاريع يجب أن تكون كافية لكي تصبح المؤسسات المالية الدولية مهتمة (على سبيل المثال أكبر من ٥٠ مليون يورو)؛
- يصبح التمويل المشترك أكثر أهمية (وخاصة خلال الأزمة المالية / الاقتصادية الراهنة) لأن المخاطر تكون أعلى وتقل مستويات السيولة بالبنوك؛
- إمكانيات وكالات ائتمان الصادرات (ECA) ستؤدي إلى زيادة كبيرة في جاذبية المشاريع لأنه يتم الحد من المخاطر. التمويل يمكن أن يأخذ شكل القروض (الدعم المالي) و / أو تأمين وضمانات الائتمان؛

في الملحق ت، تقدم نظرة أكثر تفصيلا عن المؤسسات المالية الدولية الرئيسية التي تنشط في الأردن.

٤-١٠ الطريق إلى الأمم

عند الانتهاء من دراسة الجدوى الأولية الأساسية، فإن الخطوات القادمة المقترحة لإعداد وتنفيذ الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المختارة في عمان والمفرق مصورة في الشكل أدناه:

شكل ٢-١٠ الطريق إلى الأمم



دراسة الجدوى الكاملة

دراسة الجدوى الكاملة للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان بالتنسيق مع الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية

تمشياً مع المتطلبات التي حددتها الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية، ونتائج دراسة الجدوى الأولية الأساسية في اختيار موقعها واحداً مفضلاً للميناء البري / المركز اللوجستي، ليتم إقراره من قبل وزارة النقل. بناءً على نتائج الجدوى الأولية، فإنه من المستحسن أن يكون الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان (الماضونة).

بالنسبة للميناء البري / المركز اللوجستي عمان فإن دراسة الجدوى الأولية سيتم صياغتها بمزيد من التفصيل لتحول إلى دراسة الجدوى الكاملة، والمحجوز من أجلها ميزانية ثابتة بالفعل داخل الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية.

دراسة الجدوى الكاملة للميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق الممولة من مصادر أخرى

دراسة الجدوى الكاملة للميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق توصى بأن يتم تنفيذها لضمان الجدوى المالية عن طريق زيادة تحسين هيكل المشروع (الهندسة القيمية) و / أو لتقدير احتمالات تمويل الفجوة الجدوى في حال إذا ما ظل المشروع غير مجدٍ مالياً.

بالنسبة لكل من دراستي الجدوى الكاملتين، تم وصف نطاق الأنشطة المراد تنفيذها في الشكل أعلاه، مبنياً على المتطلبات التي وضعتها الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية، والتي عادةً ما تكون مطلوبة أيضاً من قبل نوع آخر من رعاية المشروع (مثل المؤسسات المالية الدولية) وذلك لتحديد جاذبية المشاريع وتصبح مشاركة في المشروع.

تنفيذ الإجراءات

واستناداً إلى نتائج دراسات الجدوى الكاملة، فإن حكومة الأردن يتم تمكينها لاتخاذ قرار مدروس بشأن التنفيذ الأمثل للموانئ البرية / المراكز اللوجستية في عمان و / أو المفرق، والتي ستشمل المهام الرئيسية التالية:

- إنشاء سلطة عامة للموانئ البرية / المراكز اللوجستية؛
- الإعداد لمنطقة الموانئ البرية / المراكز اللوجستية وجذب التمويل العام للاستثمار في البنية التحتية؛
- الإعداد والتنفيذ لإجراءات الميناء البري وإجراءات المركز اللوجستية، وتشمل:
 - تحديد الاستراتيجية المثلى للإجراءات؛
 - إنشاء الهيكل الأمثل للمشروع؛
 - إعداد تقييم الأثر البيئي الكامل (EIA)؛
 - إعداد وثائق العطاء؛
 - بدء الإجراءات؛
 - المفاوضات والتعاقد.

٥-١٠ النتائج

نتائج هذا الفصل مبنية على النحو التالي.

- أنشطة التطوير الموصي بها من الآن وصاعداً في ضوء التنفيذ المستقبلي للموانئ البرية / المراكز اللوجستية في عمان والمفرق ملخصة أدناه:
 - الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان: إجراء دراسة جدوى كاملة تماشياً مع المتطلبات التي حددتها برنامج الخدمات اللوجستية الأورومتوسطية؛
 - الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق: إجراء دراسة جدوى كاملة ممولة من قبل مصادر تمويل إضافية (على سبيل المثال: المؤسسات المالية الدولية IFI)، بالتنسيق الوثيق مع شركة تطوير المفرق (MDC)، والتي ستتركز على:
 - التأكيد من دراسة الجدوى المالية عن طريق زيادة تحسين (هندسة القيمة) هيكل المشروع والهيكل التمويلي؛
 - تقييم الاحتمالات عن إمكانية تمويل العجز في حال لم يكن المشروع مجد مالياً.
- لضمان تنفيذ ناجح للموانئ البرية / المراكز اللوجستية بتسوية كافية للانضمام من الجهات المعنية العامة ذات الصلة في الأردن، فمن الموصى به أن يتم إنشاء لجنة توجيه الموانئ البرية / المراكز اللوجستية مخصصة بممثلين رئيسيين لمختلف الوزارات والجهات الحكومية المعنية بالتنمية في الموانئ البرية / المراكز اللوجستية بها.
- وزارة النقل من المستحسن أن تكون الوكالة التنفيذية المسئولة عن مشروع التنسيق الشامل لمشاريع الميناء البري / المركز اللوجستي. سوف تكون بمثابة مدير عام للمشروع ولديها الصلة المباشرة بمؤسسات التمويل الدولي والوكالات الحكومية الأخرى ذات الصلة. وزارة النقل ستقوم بالإشراف على وحدة إدارة المشروع كما هو موصوف بمزيد من التفصيل أدناه. وهذا سوف يختلف عن الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق حيث ستكون شركة تطوير المفرق (MDC) مسؤولة بالفعل عن التنمية الشاملة لمنطقة الملك حسين بن طلال؛
- بتمثيل وزارة النقل، فإن الأنشطة التشغيلية بنظام اليوم بعد يوم المرتبط بالتنسيق والإشراف التشغيلي لمشاريع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المقترن بها يكون من قبل وحدة إدارة المشروع المخصصة (PMU). ومرة أخرى، هذا سوف يختلف عن الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق

حيث ستكون شركة تطوير المفرق (MDC) مسؤولة بالفعل عن التنمية الشاملة لمنطقة الملك حسين بن طلال؛

استناداً إلى نتائج دراسات الجدوى الكاملة، فإن حكومة الأردن يتم تمكينها لاتخاذ قرار مدروس بشأن التنفيذ الأمثل للموانئ البرية / المراكز اللوجستية في عمان و / أو المفرق، والتي ستشمل المهام الرئيسية التالية:

- إنشاء سلطة عامة للموانئ البرية / المراكز اللوجستية؛
- الإعداد لمنطقة الموانئ البرية / المراكز اللوجستية وجذب التمويل العام للاستثمار في البنية التحتية؛
- الإعداد والتنفيذ لإجراءات الميناء البري وإجراءات المركز اللوجستية.

صفحة فارغة تُركت عمدًا

الملحق أ : اختصاصات التقييم البيئي الاستراتيجي

المبدأ التوجيهي لهيئات المناطق التنموية و الحرة للتقييم البيئي الاستراتيجي

الإعداد الشروط المرجعية لتقدير التأثير البيئي كونه جزء من هذه الدراسة هو مبني على التعليمات على النحو المبين من قبل هيئات المناطق التنموية والحررة (DFZC، 2011) على التقييمات الاستراتيجية البيئية (SEA) وتقدير الأثر البيئي (EIA) بالتوافق مع تطوير خطة رئيسية مفاهيمية وتفصيلية للمناطق التنموية والحررة.

بالنظر في وضع هذه الدراسة (دراسة ما قبل الجدوى) وأن دراسة الجدوى و التخطيط الرئيسي (المفصل) لموقع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية المقترحة التي ينبغي اتخاذها في أعقاب نتائج هذه الدراسة، فإنه يستنتج أن المبدأ التوجيهي لهيئة المناطق التنموية و الحرة DFZC للتقدير البيئي الاستراتيجي (SEA) هو المعمول به. وبالتالي، فإن الشروط المرجعية ToR كما وردت في هذا الملحق تتعلق بالتقدير البيئي الاستراتيجي SEA المقدم تماشياً مع المبادئ التوجيهية لهيئة المناطق التنموية و الحرة DFZC.

كما ورد في المبدأ التوجيهي، فإن الشروط المرجعية المقدمة تهدف لأن يكون التقييم البيئي الاستراتيجي معداً بشكل نموذجي، أثناء صياغة الخطة الرئيسية للمنطقة التنموية / الحرة. والعناصر الرئيسية للتقييم البيئي الاستراتيجي SEA تكون على مستوى تفصيلي بحيث يمكن تضمينها في تقارير تقييم الأثر البيئي EIA للنشاط الاقتصادي المحدد المقترن داخل المنطقة. وبالتالي فإن عمل التقييم البيئي الاستراتيجي SEA هو وسيلة لـ"التخصيص المبكر" لعملية تقييم الأثر البيئي EIA وتجنب التكرار. تقارير الدراسات الأساسية، تصنف تقرير التقييم البيئي الاستراتيجي SEA الرئيسي الذي ينبغي أن يكون مكتوباً بحيث يمكن استخدام الخلاصات في تقارير تقييم الأثر البيئي EIA اللاحقة. في حالة وجود فاصل زمني بين إعداد التقييم البيئي الاستراتيجي SEA وإعداد الخطة الرئيسية المفصلة، يقوم تقييم البيئي الاستراتيجي SEA المنتج وخطة الإدارة البيئية الاستراتيجية SEMP المرتبطة به بتوفير إرشادات واضحة في تفاصيل أكثر للمخطط الرئيسي وتعزيز دراسة تقييم البيئي الاستراتيجي وفقاً لذلك.

علاوة على ذلك، يصف المبدأ التوجيهي أن تقرير التقييم البيئي الاستراتيجي SEA سوف يصف كيف اتخذت الاعتبارات البيئية في الحسبان أثناء إعداد الخطة الرئيسية ويقدم تقييم الخطط والوثائق التالية:

- الخطة الرئيسية المفاهيمية / التخطيطية / المفصلة.
- خطة الأعمال
- دراسة السوق
- دراسات أخرى

تم الموافقة على التقييم البيئي الاستراتيجي SEA من قبل مجلس المفوضين في هيئة المناطق التنموية والحررة DFZC، وسوف تغذي القرارات التي ينبغي اتخاذها من قبل هيئة المناطق التنموية والحررة DFZC والمطور الرئيسي بينما يتم تنظيم وإدارة التنمية في المنطقة. وعليه الحفاظ على أداة لتعزيز مراعاة المنظور البيئي الذي من شأنه أن يعزز الاستدامة والأثر طويل المدى للرؤية التنموية.

ويلاحظ أن الشروط المرجعية ToR مناسبة وقابلة للتطبيق فيما يتعلق بمستقبل الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان؛ وبالنسبة للمفرق بالفعل تم تنفيذ التقييم البيئي (شركة تطوير المفرق MDC)، لأن منطقة تنمية الملك حسين بن طلال مبادرة جارية بالفعل. حتى تسليم التقرير النهائي، نحن لم تنجح في جمع هذه المعلومات والتقارير البيئية. فإننا نؤكد أن هذه التقارير تعتبر مهمة في ضوء صياغة الشروط المرجعية ToR للتقييم البيئي للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان، حيث يشارك الموقعان في نفس الخصائص وتعتبر قابلة للمقارنة.

الشروط المرجعية للتقييم البيئي الاستراتيجي (SEA) للمنطقة التنموية / المنطقة الحرة

ملاحظة:

- الشروط المرجعية المقدمة هنا تهدف لأن يكون التقييم البيئي الاستراتيجي معداً، بشكل نموذجي، أثناء صياغة الخطة الرئيسية للمنطقة التنموية / الحرة. والعناصر الرئيسية للتقييم البيئي الاستراتيجي SEA تكون على مستوى تفصيلي بحيث يمكن تضمينها في تقارير تقييم الأثر البيئي EIA للنشاط الاقتصادي المحدد المقترن داخل المنطقة. وبالتالي فإن عمل التقييم البيئي الاستراتيجي SEA هو وسيلة لـ "التخصيص المبكر" لعملية تقييم الأثر البيئي EIA وتجنب التكرار. تقارير الدراسات الأساسية، تصنف تقرير التقييم البيئي الاستراتيجي SEA الرئيسي الذي ينبغي أن يكون مكتوباً بحيث يمكن استخدام الخلاصات في تقارير تقييم الأثر البيئي EIA اللاحقة. في حالة وجود فاصل زمني بين إعداد التقييم البيئي الاستراتيجي SEA وإعداد الخطة الرئيسية المفصلة، يقوم تقييم البيئي الاستراتيجي SEA المنتج وخطة الإدارة البيئية الاستراتيجية SEMP المرتبطة به بتوفير إرشادات واضحة في تفاصيل أكثر للمخطط الرئيسي وتعزيز دراسة تقييم البيئي الاستراتيجي وفقاً لذلك.

العنوان: الشروط المرجعية للتقييم البيئي الاستراتيجي للخطة الرئيسية في (اسم المنطقة التنموية / الحرة) في الأردن.

١ - خلفية

هيئة المناطق التنموية والحرّة تحتاج التقييم البيئي الاستراتيجي (SEA) التي لتنفذ من أجل إعداد الخطة الرئيسية في (اسم المنطقة التنموية / الحرة). التقييم سيكون، بشكل نموذجي، مشروعاً فيه إلى جانب العمل على إعداد الخطة الرئيسية وسيتم تقديم تقريره في نفس الوقت الذي تقدم فيه الخطة الرئيسية. الملحق ٤ يوضح كيفية عمل العمليات ودعم بعضها البعض. تقرير التقييم البيئي الاستراتيجي SEA سوف يصف كيف اتخذت الاعتبارات البيئية في الحساب أثناء إعداد الخطة الرئيسية ويقدم تقييم الخطط والوثائق التالية:

- الخطة الرئيسية المفاهيمية / التخطيطية / المفصلة.
- خطة الأعمال
- دراسة السوق
- دراسات أخرى

يتم توفير مدخل إلى التقييم البيئي الاستراتيجي في الملحق ٣. عملية إعداد التقييم البيئي الاستراتيجي من المتوقع أن تؤكد على الأهداف والأولويات البيئية الوطنية ذات الصلة وضمان انخراط ومشاركة الجهات المعنية.

تمت الموافقة على التقييم البيئي الاستراتيجي SEA من قبل مجلس المفوضين في هيئة المناطق التنموية والحرة DFZC، وسوف تغذى القرارات التي ينبغي اتخاذها من قبل هيئة المناطق التنموية والحرة والمطور الرئيسي بينما يتم تنظيم وإدارة التنمية في المنطقة. وعليه الحفاظ على أداة لتعزيز مراعاة المنظور البيئي الذي من شأنه أن يعزز الاستدامة والأثر طويل المدى للرؤية التنموية.

٢- الأهداف

١-٢ الهدف من هذا التقييم البيئي الاستراتيجي SEA هو وصف، وتحديد، وتقييم الآثار الكبيرة المرجحة على البيئة جراء تنفيذ الخطة الرئيسية في (اسم منطقة التنمية / الحرة) بحيث يمكن أن تؤخذ بعين الاعتبار أثناء إعدادها وبحيث تكون الخطة الرئيسية تتجنب أو تقلل أو تعوض التأثيرات السلبية. التقييم البيئي الاستراتيجي SEA سيزود المطور الرئيسي وهيئة المناطق التنموية والحرة بالمعلومات ذات الصلة لتقييم التحديات البيئية والاعتبارات فيما يتعلق بالخطة الرئيسية في (اسم منطقة التنمية / الحرة). هذه المعلومات ينبغي أن تساعد على ضمان أن تكون المخاوف البيئية مدمجة بصورة ملائمة في اتخاذ القرار - وتنفيذ العمليات. لهذه الأسباب فإن عمل التقييم البيئي الاستراتيجي SEA ينبغي أن يكون متزناً مع العمل على إعداد الخطة الرئيسية والدراسات والخطط الأخرى المرتبطة بها.

٢-٢ ينبغي أن يشمل التقييم البيئي الاستراتيجي SEA تقييماً على مستوى من التفصيل يقلل من مقدار التقييمات الإضافية اللازمة لتقدير الأثر البيئي EIA لمجموعة محددة من الأنشطة الاقتصادية. وبهذا المعنى فإن التقييم البيئي الاستراتيجي SEA سوف يحتوي على عناصر تقدير الأثر البيئي EIA.

٣- النواتج / التسليمات

أهم وثيقتين للتقييم البيئي الاستراتيجي SEA هما الدراسة الأساسية / دراسة تحديد النطاق ودراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA (التي تتوافق مع مستوى الخطة الرئيسية تحت التقييم). بالإضافة إلى ذلك، خطة الإدارة البيئية الاستراتيجية (SEMP) سوف تكون معدة. وسوف تحدد دراسة تحديد النطاق القضايا التي تحتاج إلى معالجة في دراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA وتلك التي لا تحتاج، بالنظر إلى السياق المحدد الذي يجري في إطاره تطوير الخطة الرئيسية، والتي من المرجح أن يتم تنفيذها. وسيتم تحديد الأنشطة والتقويم والميزانية لدراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA على أساس استنتاجات دراسة تحديد النطاق.

٤-١ دراسة 'خط الأساس' من الحالة الراهنة للبيئة. سيكون الاعتماد على مصادر المعلومات الموجودة إلى أقصى حد ممكن لتقديم:

- الخصائص البيئية للبيئة التي يتحمل أن تتأثر بشكل كبير؛
- أي مشاكل بيئية قائمة والتي هي ذات الصلة بالخطة؛
- أي مناطق ذات أهمية بيئية خاصة مثل المحميات الطبيعية والمناطق المهمة للطيور
- مناطق ذات حساسية خاصة حيث يتم تجاوز الحدود البيئية أو الحدود؛

- وكيف من المرجح أن تتغير البيئة في ظل غياب الخطة الرئيسية
- الدراسة الأساسية قد تنشر كجزء من تقرير تحديد النطاق أو بشكل منفصل، مدعومة بما هو مناسب من قبل الملحق.

٢-٣ دراسة تحديد النطاق للتقييم البيئي الاستراتيجي ستقدم ما يلي:

- وصفاً للخطة الرئيسية المقترحة، أهدافها وغاياتها وبديلها وإذا حدث أي (مثل موقع بديلة)؛
- وصفاً موجزاً للإطار المؤسسي والتشريعي للمنطقة التنموية / المنطقة الحرة والخطة الرئيسية؛
- عرضاً موجزاً للسياسات والأهداف البيئية ذات الصلة في الأردن وهيئة المناطق التنموية والحرّة؛
- تحديد الجهات المعنية الرئيسية وشواغلهم البيئية؛
- تحديد الطرق الرئيسية التي سيتم بها تنفيذ الخطة الرئيسية والتي سوف تتفاعل مع البيئة؛
- ملخص للنتائج الرئيسية من دراسات خط الأساس
- تحديد منهجيات تحديد وتقييم الآثار لاستخدامها في دراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA؛
- إشارة إلى الأطر الزمنية والتكاليف والموارد اللازمة لإجراء دراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA.
- توصيات لصياغة خطة رئيسية والتفصيل / التعزيز (إذا كان ذلك مناسباً، ومؤشرات الأداء، واستخدام المساعدة التقنية وغيرها من طرق توصيل المساعدات).

٣-٣ دراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA ستقدم النتائج التالية:

- وصفاً للقضايا البيئية المحددة في جميع مراحل عملية التقييم البيئي الاستراتيجي SEA ومدى إعداد الخطة الرئيسية وأخذهم بعين الاعتبار، بما في ذلك آلية تدابير للتحفيز.
- تقييم بيئي للخطة الرئيسية في (اسم المنطقة التنموية)، مع الأخذ في الاعتبار الآثار البيئية المحتملة لتنفيذها واتساقها مع السياسات والأهداف البيئية للأردن وهيئة المناطق التنموية والحرّة؛
- إذا تم إعداد التقييم البيئي الاستراتيجي SEA فقط للخطة الرئيسية المفاهيمية، فينبغي أن يكون التقييم البيئي الاستراتيجي SEA مفصلاً أكثر جنباً إلى جنب مع تفصيل الخطة الرئيسية، والمبنية على التوجيهات التي يقدمها التقييم البيئي الاستراتيجي SEA وخطة الإدارة البيئية الاستراتيجية SEMP لهم.

٤-٣ خطة الإدارة البيئية الاستراتيجية لـ (اسم المنطقة التنموية)، استناداً إلى الآثار البيئية ومتعدد الجهات المسئولة المعنية بالتنفيذ. وينبغي أن توفر توجيهات محددة لتفصيل مزيد من تفاصيل أخرى للخطة الرئيسية.

٤- القضايا التي يجب دراستها

٤-١ الدراسة الأساسية البيئية

وينبغي أن توفر هذه الدراسة معلومات خط الأساس (أي الخصائص والقضايا في البيئة الحالية) لجميع القضايا البيئية التي من المرجح أن تنشأ خلال دراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA بما في ذلك التفاصيل المناسبة لدراسة تقييم الأثر البيئي الأساس EIA.

يجب أن يتم وصف وتقدير الوضع الحالي للبيئة. يجب تحديد الاتجاهات للقضايا البيئية المختلفة والمستقبلات ويجب أن يتم إسقاط حالة البيئة على المدى القصير والمتوسط والطويل الأجل بافتراض عدم تنفيذ الخطة الرئيسية. العوامل الخارجية يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار، بما في ذلك تأثير السياسات الأخرى والتشريعات والخطط والأهداف. إذا كان سيناريو "لا تنفيذ" غير واقعي فإن سيناريو "العمل كالمعتاد" الأكثر احتمالاً ينبغي اختياره. الوحدات الجغرافية (أو رسم الخرائط) المراد معالجتها ينبغي أن توصف، إذا كانت ذات صلة

٤ دراسة تحديد النطاق

أ- نظرة عامة على الخطة الرئيسية والإطار المؤسسي والتشريعي

يجب على الاستشاريين وصف خصائص الخطة الرئيسية حتى الآن كما هي معروفة في هذه المرحلة، بما في ذلك أي بدائل لدراستها والتي تم الاتفاق عليها بين المطور الرئيسي وهيئة المناطق التنموية والحرة. إذا اقتضت الضرورة فإن الاستشاريين قد يقترحون المتغيرات إلى البدائل، والتي يجب أن يكون لها ما يبررها.

يجب أن يتم وصف إطار الخطة الرئيسية المؤسسية والتشريعية، بما في ذلك المؤسسات المسئولة عن تنفيذ الخطة الرئيسية، لإدارة تأثيراتها البيئية وعن عملية التقييم البيئي الاستراتيجي SEA، وكذلك السياسات والتشريعات البيئية ذات الصلة.

ولا بد من تحديد القرارات والعمليات المحددة التي ستتأثر بالتقييم البيئي الاستراتيجي SEA.

ب- وصف الجهات المعنية الرئيسية واهتماماتهم

مشاركة الجهات المعنية في عملية التقييم البيئي الاستراتيجي SEA هو أحد عوامل النجاح الرئيسية. ينبغي على المستشار تحديد الجهات المعنية الرئيسية (المجموعات الرئيسية والمؤسسات، والمستثمرين الأجانب ووكالات البيئية والمنظمات غير الحكومية، وممثلين عن القطاع العام وغيرهم، بما في ذلك تلك الجماعات التي قد تتأثر من الآثار البيئية المحتملة لتنفيذ الخطة الرئيسية).

الاستشاريون يجب أن يراجعوا سجلات أي عمليات تشاور عامة وطنية قد تحدث كجزء من عملية إعداد الخطة الرئيسية. بناء على هذا الاستعراض وعلى مشاورات إضافية، ينبغي أن تحدد مخاوف وقيم الجهات المعنية الرئيسية ذات العلاقة بالخطة الرئيسية قيد النظر. استراتيجية إشراك الجهات المعنية المراد استخدامها يجب أن يتم الاتفاق عليها مع المنطقة التنموية / المنطقة الحرة وهيئة المناطق التنموية والحرة قبل أن يتم

تنفيذها من أجل تجنب الصراعات أو رفع للتوقعات لا لزوم لها. الاستراتيجية ينبغي أن توفر للجهات المعنية فرصة للتأثير على القرارات. إذا كان القطاع العام لم يعتد على المشاركة، لا سيما على المستوى الاستراتيجي، وإذا لم تكن هناك سوابق، فسيكون من المهم أن تتضمن عنصرا تعليمياً في عملية إشراك الجهات المعنية. الجهات المعنية يجب أن تقدم التعليقات في مرحلة تحديد النطاق وعلى تقرير التقييم البيئي الاستراتيجي SEA بعد تقديمها ولكن قبل أن تتم الموافقة عليه.

نتيجة للمساحات الجغرافية الواسعة التي قد تتأثر بالخطة الرئيسية، فإن إشراك الجهات المعنية سيركز على الجهات المعنية الرئيسية، وتستهدف بشكل خاص و مباشر الفئات المتضررة والمستضعفة وكذلك الجهات المعنية الرئيسية التي ربما لم تمثل تمثيلا كافيا في إعداد الخطة الرئيسية. يجب الاحتفاظ بسجلات لجميع المشاورات والتعليقات التي وردت.

ثـ. وصف الجوانب البيئية الرئيسية التي يتعين معالجتها في التقييم البيئي الاستراتيجي SEA

على أساس هذه السياسة، وتحليل الإطار المؤسسي والتشريعي، فضلا عن مشاركة الجهات المعنية، يجب على الاستشاريين تعريف الجوانب البيئية الرئيسية التي ينبغي تناولها في دراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA. وهذا هو، مفتاح تفاعلات الخطة الرئيسية مع البيئة التي تحتاج إلى إيلاء اهتمام خاص وتركيز. اعتمادا على الآثار المتوقعة على المجتمع ونطاق الدراسات الأخرى، وهناك أيضا حاجة لتحديد إلى أي مدى ينبغي تقييم الآثار الاجتماعية^{١٩}.

جـ. توصيات بشأن منهجيات محددة لتحديد وتقييم الآثار لاستخدامها في دراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA

الاستشاريون ينبغي أن يقدموا إشارة إلى منهجيات تحديد وتقييم الآثار التي سيتم استخدامها في الدراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA. وبينجي إيلاء اهتمام خاص لتحديد تلك النفاعات البيئية التي سوف تستوجب التحليل الكمي وتلك التي من أجلها ينبغي تنفيذ التحليل النوعي.

حـ. إشارة إلى الأطر الزمنية والتكاليف والموارد اللازمة لإجراء دراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA

يجب على الاستشاريين تقييم الأوقات التي تحتاج إلى أن يسمح فيها باستكمال دراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA. يجب توفير وصفا وتقديرا للموارد المطلوبة (من حيث الميزانية، أيام الشخص)، بما في ذلك تحليل التكاليف. إذا اعتبر في هذه المرحلة أنه من الضروري دمج خبراء آخرين ذوي مهارات محددة، فينبغي اقتراح هذا للنظر فيه من قبل المطور الرئيسي.

٤ دراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA

سيتم الاتفاق على نطاق دراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA مع هيئة المناطق التنموية والحرة DFZC على أساس نتائج دراسة تحديد النطاق. وسوف تستند دراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA

^{١٩} وفي هذه الحالة، ينبغي أن تصنف التأثيرات على البشر وفقا لنوع الجنس والسن، أو المعايير الاجتماعية الأخرى ذات الصلة.

على نتائج مرحلة تحديد النطاق والدراسة البيئية الأساسية، وتحديد الفرص والقيود البيئية، وتحديد وتقييم الآثار البيئية المحتملة، وتحليل مؤشرات الأداء وتقييم القدرات المؤسسية لمواجهة التحديات والاستنتاجات والتوصيات البيئية لصياغة الخطة الرئيسية.

ما وراء ما هو مكتوب في الأقسام الفرعية التالية، يجب أن تكون دراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA متأكدة من معالجة كل متطلبات الحد الأدنى لتقرير التقييم البيئي الاستراتيجي SEA عن منطقة تنمية في المملكة الأردنية الهاشمية (الواردة في الملحق الثاني من هذه الوثيقة).

٤-٢-٢-٤ تحديد وتقييم الفرص والقيود البيئية

العوامل البيئية والموارد التي يمكن أن تؤثر (سلباً أو إيجاباً) على فعالية وكفاءة واستدامة الخطة الرئيسية ينبغي أن يتم تحديدها ووصفها وتقييمها لكل بديل. ويمكن أن تشمل هذه العوامل التأثيرات المتوقعة من السياسات الأخرى والتشريعات والخطط والأهداف. ينبغي لهذا الجزء من الدراسة أيضاً أن ينظر في القضايا البيئية التي يتحمل أن تتناولها الخطة الرئيسية التي تم تقييمها. ينبغي أن تقيم الدراسة إذا ما كانت الخطة الرئيسية تقدم استجابة كافية لهذه الفرص والقيود.

٤-٢-٣ تحديد وتقييم الآثار

الآثار البيئية المحتملة والمخاطر الناجمة عن تنفيذ الخطة الرئيسية يجب تحديدها ووصفها لكل بديل رئيسي قيد الدراسة، مع الأخذ بعين الاعتبار آراء واهتمامات الجهات المعنية. ينبغي تحديد أهميتها وفقاً لخصائصها (مثل المدة، والاحتمالية، والمقدار، mitigability، الانعكاسية) وحساسية البيئة. ينبغي تقييم تلك الآثار التي هي كبيرة بالتفصيل مع الأخذ بعين الاعتبار ما يلي:

- آراء واهتمامات الجهات المعنية،
- الاتساق مع الالتزامات الدولية (أي الاتفاقيات البيئية متعددة الأطراف، وغيرها)،
- العواقب الاجتماعية والاقتصادية (وخاصة على الفئات المستضعفة، أي الفقراء، والشباب، والمعوقين، وغيرها)،
- الامتناع للوائح والمعايير البيئية،
- الاتساق مع الأهداف والسياسات البيئية، و
- آثارها على التنمية المستدامة.

(يمكن توفير مزيد من المعلومات عن الكيفية التي بها استخدمت المنهجية المقدمة في دراسة تحديد النطاق لتحديد وتقييم الآثار).

٤-٢-٤ تحليل مؤشرات الأداء

مؤشرات الأداء المقترحة ينبغي أن يتم تقييمها وتنفيتها من منظور بيئي، أي فائدتها في تحديد الآثار البيئية (الإيجابية والسلبية) جراء تنفيذ الخطة الرئيسية. وينبغي عمل مقترنات لنظام الرصد. مجموعة من المؤشرات قد تشمل ما يلي:

- مؤشرات "الضغط"^{٢٠}؛
- "المؤشرات" الوطنية / الإقليمية، للخطط الرئيسية والسياسات والخطط والبرامج مع وجود صلة مباشرة ورئيسية مع الموارد البيئية الرئيسية (مثل التربة للزراعة، وموارد الغابات للغابات)^{٢١}؛
- مؤشرات قضايا محددة أخرى، مثل أوجه الضعف المؤسسية الرئيسية التي حددتها التقييم البيئي الاستراتيجي SEA^{٢٢}.

٤-٢-٥ تقييم القدرات لمواجهة التحديات البيئية

يجب تقييم قدرة المؤسسات الرقابية على مواجهة القضايا البيئية، وخصوصاً التأثيرات التي تم تحديدها. (قد يطلب من الاستشاريين دمج المعلومات الخاصة بتوافر الميزانية وإطار الإنفاق متوسط الأجل – MTEF).

٤-٢-٦ إشراك الجهات المعنية

ينبغي إشراك الجهات المعنية على مدار دراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA وفقاً لاستراتيجية إشراك الجهات المعنية التي تم الموافقة عليها في مرحلة تحديد النطاق.

٤-٢-٧ الاستنتاجات والتوصيات

وهذا الفصل سيلخص القضايا البيئية الرئيسية للمنطقة التنموية المعنية، بما في ذلك السياسات والقيود المؤسسية والتحديات والتوصيات الرئيسية. وينبغي عمل توصيات بشأن كيفية تحسين الآثار الإيجابية والفرص لتعزيز البيئة، وكذلك حول كيفية تخفيف القيود البيئية، والآثار السلبية والمخاطر. ينبغي أن تقترح اختيار بديل، والتغيرات المحتملة في تصميم الخطة الرئيسية والتنفيذ وطرائق الرصد، أو إجراءات التعاون.

إذا كانت الخطة الرئيسية المقيدة تتضمن المشاريع، ينبغي عمل توصيات بشأن الحاجة لإجراء تقييم الآثار البيئية EIAs لتلك المشاريع. هناك عناصر معينة من سجلات بيانات خط الأساس، وتقرير تحديد النطاق وتقرير التقييم البيئي الاستراتيجي SEA ينبغي أن تكون مكتوبة بحيث يمكن إدراجها في تقرير تقييم التأثير البيئي EIA مع عدم وجود أو بوجود الحد الأدنى من التعديل.

التوصيات لتعزيز الخطة الرئيسية ينبغي أن يتم معالجتها للمطور الرئيسي لإدراجها في حواره مع هيئة المناطق التنموية والحرة DFZC.

يجب أن تكون التوصيات المقدمة إلى المطور الرئيسي لصياغة الخطة الرئيسية متناولة إمكانية تقديم المساعدة الفنية أو استخدام طرائق المساعدة الأخرى (على سبيل المثال المشاريع) لمعالجة نقاط الضعف المحددة في الإطار البيئي المؤسسي والقانوني والسياسي. ينبغي أن تتضمن أيضاً مقترنات للمؤشرات^{٢٣}.

^{٢٠} على سبيل المثال: استخدام ميدلات الآفات في منطقة معينة؛ هكتار من الغابات تم مسحه للزراعة.

^{٢١} على سبيل المثال: % من عينات المياه الجوفية تلبي معايير الجودة.

^{٢٢} على سبيل المثال: عدد عمليات التقنيش البيئية السنوية التي تقوم بها السلطات المحلية في المنشآت الصناعية.

وينبغي أن تعرض القيود المفروضة على التقييم البيئي الاستراتيجي SEA وافتراضاتها. ينبغي أن تأخذ التوصيات بعين الاعتبار وجهات النظر التي قدمتها الجهات المعنية وشرح كيف تم إدراجها. في حالة القلق من عدم إدراجها في التوصيات النهائية، ينبغي إبداء أسبابها.

٥- خطة العمل

خطة العمل ينبغي أن تتضمن ولكن ليس بالضرورة أن تقتصر على الأنشطة التالية:

الدراسات الأساسية

دراسة تحديد النطاق

- جمع تقصي الحقائق / بيانات
- مراجعة المشاورات العامة السابقة، وتحديد الجهات المعنية الرئيسية
- إشراك الجهات المعنية
- تحليل / إعداد التوصيات وتقرير تحديد نطاق

دراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA

- جمع تقصي الحقائق / بيانات
- الرحلات الميدانية
- إشراك الجهات المعنية
- تحديد وتحليل تفصيلي للآثار البيئية المحتملة
- إعداد التوصيات طوال عملية إعداد الخطة لتجنب أو تخفيف الآثار البيئية السلبية (والقيود) وتحسين الآثار الإيجابية (والفرص)
- إعداد التوصيات ومسودة تقرير التقييم البيئي الاستراتيجي SEA
- إعداد تقرير التقييم البيئي الاستراتيجي SEA النهائي (في حالة إعداد التقييم البيئي الاستراتيجي على مستوى الخطة الرئيسية المفاهيمية، وهذا سيكون تقرير التقييم البيئي الاستراتيجي SEA المقدم شريطة أن يعطي توجيهات بشأن تعزيز تقرير التقييم البيئي الاستراتيجي SEA بالتوازي مع مزيد من التفاصيل في الخطة الرئيسية) وينبغي أن تتضمن خطة العمل مقترنات لتلبية النقاط المناسبة مع فريق توجيهي يتتألف من هيئة المناطق التنموية والحرة DFZC والمطور الرئيسي.

ينبغي على الشركة تقديم خطة عملها مفصلة، تقوم على أساس المشروع المقترن والوقت المحدد الوارد في الشروط المرجعية.

^{٢٣} كما أنه من المستحسن السعي للحصول على المشورة من مقدمي الخدمات المحلية، مثل شركات الكهرباء وشركات المياه والاتصالات وغيرها، من أجل ضمان أن عملهم في المنطقة التنموية / المنطقة الحرة لن يخرق أي قوانين بيئية ذات صلة أثناء عمليات التنمية.

على أساس مسودة المقترح هذه والوقت المحدد الوارد في الشروط المرجعية، يجب على الشركة تقديم خطة عملهم التفصيلية.

٦- الخبرة المطلوبة

الشركة الاستشارية يجب أن تحدد المؤهلات والخبرات لكل متخصص يراد تعينه في دراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA. وينبغي أن تشير الشركة إذا / كيف تنوى استخدام خبراء محليين وكيف ستساهم في نقل الدراسة الفنية طوال فترة الدراسة.

الخبرة في الأردن والتنمية في الأهداف المحددة للمناطق التنموية / المناطق الحرة ستكون رصيداً، وكذلك معرفة إجراءات هيئة المناطق التنموية والحررة DFZC.

بالنسبة لكل متخصص مقترن، سيرة ذاتية يجب أن تقدم فيما لا يزيد عن (أربعة) صفحات تحدد المؤهلات والخبرات ذات الصلة.

٧- التقارير

هيئة المناطق التنموية والحررة DFZC والمطور الرئيسي قد يشكلان اللجان التوجيهية و / أو الفنية لإجراء مقابلات مع الاستشاريين خلال العمل على تقديم التقييم وتوجيه العمل وسيتم تقديم جميع التقارير في نسخة إلكترونية و 'ورقية' على النحو المحدد أدناه.

١-٧ الدراسة الأساسية

٢-٧ دراسة تحديد النطاق

يجب تقديم دراسة تحديد النطاق في شكل الوارد في الملحق ١.

يجب تقديم خطة مفصلة عن مشاركة الجهات المعنية وفقاً للجدول الزمني المتفق عليه (خطة العمل)؛ خمس نسخ هي التي ستقدم للتعليقات.

مسودة تقرير تحديد النطاق في خمس نسخ هي التي ستقدم إلى هيئة المناطق التنموية والحررة DFZC للتعليق عليها. ستأخذ الشركة في الاعتبار تلك التعليقات في إعداد التقرير النهائي لتحديد النطاق. خمس نسخ من تقرير تحديد النطاق النهائي ينبغي أن تقدم إلى هيئة المناطق التنموية والحررة DFZC.

٣-٧ دراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA

هيئة المناطق التنموية والحررة DFZC ستقدم ملاحظاتها على دراسة تحديد النطاق بعد وصولها من أجل بدء دراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA.

يجب تقديم استنتاجات هذه الدراسة في تقرير التقييم البيئي الاستراتيجي في الصيغة الواردة في الملحق ٢. التحليل الأساسي سيكون مقدماً في ملحق لهذا التقرير.

مسودة تقرير التقييم البيئي الاستراتيجي SEA في خمس نسخ هي التي ستقدم إلى هيئة المناطق التنموية والحرة DFZC للتعليق عليها.

وستقوم الشركة بأخذ هذه التعليقات في الاعتبار في إعداد التقرير النهائي. ثلاثة نسخ من التقرير النهائي هي التي ستقدم.

٨- تقديم الاقتراح

يجب أن يتضمن الاقتراح فهم الشروط المرجعية ووصف النهج العام للتقييم البيئي الاستراتيجي SEA كله وفقاً لهذه الشروط المرجعية، وتسلیط الضوء على ما يلي: المنهجية المقترحة لمشاركة الجهات المعنية؛ النهج المقترن لتعريف خط الأساس البيئي؛ والمنهجيات المقترنة لتحديد الأثر والتقييم.

٩- الجدول الزمني

يجب على الشركة الاستجابة لهذا الجدول الزمني وأن تشير في اقتراحها كيف يعتزمون تنظيم العمل لهذا الغرض.

١٠ - الملحق

الملحق ١. شكل موحد لتقرير تحديد نطاق تقييم البيئي الاستراتيجي الحد الأقصى لطول التقرير الرئيسي (بدون الملحق): ٢٥ صفحة.

يظهر النص التالي على الغلاف الأمامي داخل التقرير: يتم تمويل هذا التقرير من قبل (...) والذي قدمه [اسم الاستشاري] لـ... [المطور الرئيسي] وهيئة المناطق التنموية والحرة DFZC.
وهو لا يعكس بالضرورة رأي ...

- ١- ملخص ت التنفيذي
- ٢- وصف الخطة الرئيسية قيد النظر
- ٣- نظرة عامة على السياسات، والإطار المؤسسي والتشريعي
- ٤- الجهات المعنية الرئيسية واهتماماتهم
- ٥- الجوانب البيئية الرئيسية التي يتبعن معالجتها في دراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA
- ٦- نطاق الدراسات التفصيلية لتقييم الأثر البيئي EIA للأنشطة الاقتصادية.
- ٧- وصف المعلومات البيئية الأساسية
- ٨- توصيات بشأن منهجيات محددة لتحديد وتقييم الآثار لاستخدامها في دراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA
- ٩- اقتراح الأطر الزمنية والموارد اللازمة لدراسة التقييم البيئي الاستراتيجي SEA
- ١٠- الملحق الفني

- أ- منهجية إشراك الجهات المعنية
- ب- قائمة الجهات المعنية المشاركة أو المشورة
- ت- سجلات مشاركة الجهات المعنية.
- ث- قائمة بالوثائق

الملحق ٢. متطلبات الحد الأدنى لتقرير التقييم البيئي الاستراتيجي SEA لمنطقة تنمية في المملكة الأردنية الهاشمية

القسم ١ صفة الغلاف

- صفحة الغلاف يجب أن تحتوي على من أعد التقرير (المطور، الاستشاري، الممول، والأطراف الأخرى ذات الصلة)، ومعلومات الاتصال ذات الصلة والتاريخ

القسم ٢ جدول المحتويات

القسم ٣ ملخص غير فني من تقرير التقييم البيئي الاستراتيجي SEA

- وتشمل وصفاً موجزاً للتقييم البيئي الاستراتيجي (الأهمية، والإجراءات، والتاريخ، الخ)

القسم ٤ الملخص غير الفني الخاص بتقرير التقييم البيئي الاستراتيجي

- الملخص ينبغي أن يقدم وصفاً موجزاً ولكن شامل للخطة الرئيسية، بيئتها، تأثيرات الخطة الرئيسية على البيئة، وكيف كان من الممكن تجنب الآثار البيئية من خلال تصميم الخطة وتدابير التخفيف المقترنة

- الملخص ينبغي أن يصف نطاق القضايا الرئيسية على مستوى تقييم الأثر البيئي EIA وكيف تم معالجتها، بما في ذلك الإشارة إلى الطاقة الاستيعابية أو الغلاف البيئي

- الملخص يجب أن يسلط الضوء على أي شكوك كبيرة حول الخطة الرئيسية وتأثيراتها البيئية

- الملخص يجب أن يشرح عملية إعداد الخطة الرئيسية ودور التقييم البيئي الاستراتيجي SEA في هذه العملية

- الملخص ينبغي أن يقدم نظرة عامة عن النهج المتبعة في التقييم البيئي الاستراتيجي SEA وخطة الإدارة البيئية الاستراتيجية SEMP

- الملخص يجب أن يكتب بلغة غير فنية، وأن يتتجنب المصطلحات التقنية، والبيانات التفصيلية والمناقشة العلمية

- الملخص يجب أن يكون مفهوماً لأي عضو من القطاع العام

القسم ٥ وصف الخطة الرئيسية

(موصوفة وصف سردي و / أو عن طريق خريطة محجمة / تمثيل رسومي عند الضرورة)

الأهداف وخصائص الخطة الرئيسية وتقرير التقييم البيئي الاستراتيجي SEA

- شرح الحاجة إلى وأهداف الخطة الرئيسية (كيف تساعد في تحقيق أهداف المنطقة التنمية)

- شرح موقف الخطة الرئيسية في التسلسل الهرمي للسياسات والخطط والبرامج والمشاريع

- تحديد آلية علاقات مع السياسات والخطط والبرامج الأخرى

- تفسير واضح لطول والحد الزمني للخطة الرئيسية

- تفسير واضح لكيفية أن التقييم البيئي الاستراتيجي SEA كان جزءاً لا يتجزأ من إعداد الخطة الرئيسية

- شرح أي متطلبات إضافية للتقدير البيئي (بمعنى تقييم الأثر البيئي EIA للأنشطة الاقتصادية)
- الإقرار وبووضوح بالقضايا / القيود / الحماية للأهداف البيئية الرئيسية ذات الصلة وشرح علاقتها بآهداف الخطة الرئيسية
- تحديد ووصف أي تضارب بين أهداف الخطة الرئيسية

القسم ٦ أهداف الحماية البيئية على المستوى الدولي أو الوطني والتي تتعلق بهذه الخطة.

الأهداف البيئية الدولية والسياسات والتدابير الأخرى ذات الصلة

الأهداف البيئية الوطنية والسياسات والتشريعات والتدابير الأخرى ذات الصلة.

الأهداف البيئية من الخطة الرئيسية

القسم ٧ وصف البيئة التي من المرجح أن تتأثر بالخطة الرئيسية
(موصوفة وصف سردي و / أو عن طريق خريطة محجمة / تمثيل رسومي عند الضرورة)

البيئة الأساسية

- وصف البيئة الأساسية التي قد تتأثر بشكل كبير بالخطة الرئيسية، بما في ذلك المنطقة المحيطة بها (منطقة تنمية / منطقة حرة وخارجها إذا لزم الأمر) والبيئة الأوسع.
- وصف الخصائص والقضايا البيئية الرئيسية للمنطقة، والمنطقة المحيطة بها والبيئة الأوسع التي قد تتأثر بالخطة الرئيسية بما في ذلك جميع القضايا والمستقبلات المدرجة في القسم ٨ أدناه.
- وصف الظروف الديموغرافية والاجتماعية والاقتصادية الاجتماعية في المنطقة
- وصف أي تغيرات مستقبلية في أي من الجوانب المذكورة أعلاه من البيئة التي قد تحدث في حالة عدم وجود خطة رئيسية (السيناريو افعل لا شيء)
- وصف المناطق التي يحتمل أن تتأثر خارج التغطية المكانية بالخطة الرئيسية (القرى المجاورة، والمحميات الطبيعية، والمنطقة التنموية، والطرق، الخ)
- وصف الموارد الطبيعية ذات الصلة والحساسيات البيئية
- وصف المشاكل والضغط البيئية القائمة على البيئة (تقديرات إنتاج النفايات، ومستويات التلوث والضغط الإنمائي الأخرى على البيئة، الخ.)
- مصادر مرجعية على نحو كافٍ للبيانات والمعلومات (أي الوكالات الوطنية والمحليّة، والمنظمات غير الحكومية، وعمليات تقدير الموقف، الخ)
- تفاصيل بيانات خط الأساس ينبغي أن تعكس مستوى التفاصيل في الخطة الرئيسية
- تحديد أي تغيرات هامة في البيانات وشرح الوسائل المستخدمة للتعامل مع هذه التغيرات أثناء عملية التقييم البيئي الاستراتيجي SEA

القسم ٨ وصف الآثار الكبيرة ذات الاحتمال المرجح جراء تنفيذ الخطة الرئيسية، وماخوذة بعين الاعتبار في إعداده
(موصوفة وصف سردي و / أو عن طريق خريطة محجمة / تمثيل رسومي عند الضرورة)

تحديد نطاق التأثيرات

- وصف العملية التي تحدد نطاق الخطة الرئيسية والتقييم البيئي الاستراتيجي SEA
- تقديم تعليقات وآراء الاستشاريين

التنبؤ بالتأثيرات الكبيرة المرجحة

- وصف و / أو تحديد / توضيح عند الاقتضاء: الآثار الابتدائية والثانوية والتراكمية، التضافر، قصيرة ومتعددة وطويلة الأجل، والدائمة والمؤقتة، الإيجابية والسلبية على:
 - استخدامات الأرض، والناس، والصحة البشرية والممتلكات
 - الخصائص الجيولوجية وخصائص التربة
 - الحيوانات والنباتات والموائل
 - الهيدرولوجي ونوعية المياه
 - البيئة المائية
 - نوعية الهواء والمناخ
 - البيئة الصوتية (ضجيج أو اهتزاز)
 - [تعليق - لا مستقبلات]
 - الأصول المادية واستنزاف الموارد الطبيعية غير المتعددة
 - أماكن أو معالم ذات أهمية ثقافية بما في ذلك التراث الأثري
 - المناظر الطبيعية وعلى جهات النظر
 - الديموغرافية والاجتماعية والاقتصادية الاجتماعية في المنطقة
 - والآثار الثانوية على صحة الإنسان والرفاهية
 - التنوع البيولوجي وتغير المناخ العالمي، والتنمية المستدامة، الخ
 - والعلاقة المتبادلة بين العوامل المذكورة أعلاه

- تقييم الأثر لـ (يدرج اسم الخطة الرئيسية) وينبغي أن يركز في المقام الأول على الآثار المحددة الناشئة عن تطوير مجموعات / قطاعات محددة في خطة الأعمال والدراسات الأخرى ذات الصلة
- تصف بإيجاز الأساليب المستخدمة في التنبؤ بالآثار وأسباب اختيار هذه الأساليب
 - تصف بإيجاز أية صعوبات واجهتها والشكوك في النتائج
 - النظر في سيناريوهات أسوأ حالة حيث هناك شكوك حول التأثير الدقيق للخطة الرئيسية على البيئة
 - وصف الآثار المتبقية (أي تلك التي لا يمكن تجنبها أو تخفيفها)
 - تحديد ووصف أي آثار كبيرة عابرة للحدود (دولية)
 - وصف العمالة التي يتم إنشاؤها أو التي فقدت نتيجة لتنفيذ الخطة الرئيسية

- وصف الخدمات الإضافية، إن وجدت، التي تتطلبها الخطة الرئيسية خارج منطقة الخطة الرئيسية (أي الإسكان للعمال أو تحركات السكان الناتجة عن الخطة الرئيسية) [تعليق - تلك الموجودة في الخطة الرئيسية تدرج تلقائياً]

تقييم أهمية الآثار

- تشرح بالرجوع إلى الأهداف البيئية، والمعايير، وبيانات خط الأساس مغزى أو أهمية كل أثر تم التنبؤ به
- إعطاء أهمية مناسبة لتأثيرات الخطة الرئيسية على أساس أهميتها النسبية
- تتبع المعايير المحلية أو الوطنية أو الدولية عندما يتم تقييم التأثيرات بالقياس إلى المعايير أو المتطلبات القانونية
- وصف الآثار الإيجابية وكذلك الآثار السلبية
- وصف كيف أن العمل على إعداد الخطة الرئيسية قد أخذ التأثيرات المتوقعة في الحسبان
- وصف التأثيرات المحتملة التي تم تجنبها، أو الحد منها أو تعويضها

القسم ٩ تعريف الغلاف البيئي (القدرة على التحمل) لتقدير الأثر البيئي EIA على مستوى كل النشاط الاقتصادي

بالرجوع إلى البيئة الأساسية وأنواع النشاط الاقتصادي المتوقع للمنطقة التنموية، تحديد الأغلفة البيئية (القدرة على التحمل) لمنطقة أو جزء من منطقة وفقاً لجوانب البيئة التي يحتمل أن تتأثر بشكل كبير كما هو محدد في لوائح تقييم الأثر البيئي EIA (مثل السكان والحيوانات، والنباتات والتربة والماء)

النفايات الصلبة والسائلة

- إدارة النفايات هو مصدر قلق خاص وتقرير التقييم البيئي الاستراتيجي SEA ينبغي أن يشمل قسماً يصف كيف سيطبق بناء وإدارة المنطقة التنموية / المنطقة الحرة التسلسل الهرمي لإدارة النفايات.
- (١. منع النفايات ٢. إعادة الاستخدام ٣. إعادة التدوير ٤. استرداد آخر ٥. التخلص منها).
- تحديد أنواع وكميات النفايات التي من المحمول أن تتدفق عن الخطة الرئيسية (بما في ذلك نفايات البناء أو الهدم، والمواد الفائضة أو المرفوضة ونفايات العملية، من خلال المنتجات، والنفايات الخطيرة والنفايات المنزلية أو التجارية، والمخلفات الزراعية أو الغابات، وتنظيف موقع النفايات، ونفايات التعدين، ووقف تشغيل النفايات، الخ)
 - وصف الخيارات لجمع وتخزين ومعالجة ونقل والتخلص أخيراً من هذه النفايات
 - مناقشة إمكانية استرداد الموارد من النفايات والمخلفات (بما في ذلك إعادة الاستخدام، وإعادة التدوير، أو استعادة الطاقة من النفايات الصلبة والمواد السائلة)
 - مناقشة الأساليب لتقدير كميات وتكوين كل المخلفات والانبعاثات المحددة وأي صعوبات
 - مناقشة الشك المتعلق بتقديرات المخلفات والانبعاثات

القسم ١٠ وصف البدائل

(موصوفة وصف سردي و / أو عن طريق خريطة محجمة / تمثيل رسومي عند الضرورة)

- وصف العملية التي تم بها تطوير الخطة الرئيسية، ووصف بدائل واقعية وحقيقية (الأهداف البديلة والأولويات والأنشطة، وشروط التنفيذ، الخ) التي نظرت خلال هذه العملية
- وصف موقف خط الأساس، سيناريو افعل لا شيء، وسيناريو افعل الحد الأدنى كمعايير على أساسها تتم مقارنة البدائل
- مقارنة التأثيرات البيئية الرئيسية للبدائل مع هذه السيناريوهات افعل لا شيء، أو افعل الحد الأدنى، وذلك باستخدام المعايير البيئية
- بدائل التي تم تحليلها من حيث الآثار المحددة و / أو مساحتها في تحقيق الأهداف ذات الصلة من الخطة الرئيسية
- الأسباب المعطاة للتخلص من البدائل
- شرح الاختلافات الهامة بين البدائل والبديل المختار (الخطة الرئيسية)

القسم ١١ وصف التخفيف

(موصوفة وصف سردي و / أو عن طريق خريطة محجمة / تمثيل رسومي عند الضرورة)

- وصف بالرجوع إلى الآثار المحتملة في القسم ٨ أعلاه للآثار البيئية الهامة التي سيتم تجنبها، أو الحد منها أو تعويضها بواسطة تصميم وتنفيذ الخطة الرئيسية
- مناقشة إمكانية التخفيف من الآثار السلبية الكبيرة على أي جانب من جوانب البيئة
- وصف بوضوح التدابير الواقعية والحقيقة المقترحة للتخفيف من الآثار بموجب القوانين المحلية
- وصف موقف خط الأساس كمعيار يمكن على أساسه مقارنة تدابير التخفيف
- شرح واضح لتأثير التدابير المقترحة على حجم وأهمية الآثار
- مقارنة التأثيرات البيئية الرئيسية لتدابير التخفيف باستخدام معايير البيئية
- شرح إذا كان تأثير تدابير التخفيف على حجم وأهمية الآثار غير مؤكد
- توضيح طبيعة التدابير المقترحة للتخفيف (تعهدات ملزمة، أو اقتراحات فقط)
- شرح أساليب اختيار تدابير التخفيف المقترحة
- تحديد المسؤوليات لتنفيذ تدابير التخفيف (التمويل، الخ)
- شرح التعليل إذا كان المطور اختار الوقوف ضد آلية تدابير للتخفيف
- اقتراح ترتيبات لرصد وإدارة الآثار المتبقية
- وصف أي آثار سلبية لتدابير التخفيف المقترحة

القسم ١٢ وصف الرصد

(موصوفة وصف سردي و / أو عن طريق خريطة محجمة / تمثيل رسومي عند الضرورة)

- عندما تكون هناك آثار سلبية كبيرة على أي جانب من جوانب البيئة يتم عمل التزامات واضحة لرصد تنفيذ الخطة الرئيسية
- شرح أساليب المطور لاختيار برنامج الرصد المقترحة

- تحديد واضح لمسؤوليات تنفيذ برنامج الرصد
- ربط شروط خط الأساس بتحقيق الأهداف البيئية والمؤشرات والأهداف وبمقدرات التخفيف والرصد
- مناقشة استخدام بيانات الرصد كوسيلة للتحقق من صحة التنبؤات التي قدمت خلال عملية التقييم البيئي الاستراتيجي SEA
- وضع برنامج للتقارير سنوية عن نشاط الرصد والنتائج

القسم ١٢ التوصيات وخططة الإدارة البيئية الاستراتيجية (SEMP)

- توفير مدخلات مفصلة التي من شأنها أن تكون مفيدة خلال التفصيل الوافر للخطة الرئيسية لضمان تعليم مراعاة المنظور البيئي في جميع مراحل عملية التنمية
- وصف الأجزاء الجيدة والصعبة في عملية التقييم البيئي الاستراتيجي SEA
- وصف توصيات لأي خطط رئيسية المستقبل
- وصف توصيات لهيئة المناطق التنموية والحرة DFZC والحكومة الأردنية لتشجيع وتحسين التنمية المستدامة
- تطوير خطة الإدارة البيئية الاستراتيجية SEMP للمنطقة: خطة الإدارة البيئية الاستراتيجية SEMP سوف تستخدم من قبل هيئة المناطق التنموية والحرة DFZC، المطور الرئيسي والمطوروين الفرعيين كأداة للإدارة البيئية لضمان أن الآثار السلبية التي لا مسوغ لها أو التي يمكن تجنبها إلى حد معقول للبناء، والتشغيل وإيقاف التشغيل والتنمية في المنطقة قد تم تجنبها؛ وأن الفوائد الإيجابية للتنمية داخل المنطقة قد تم تعزيزها. خطة الإدارة البيئية الاستراتيجية SEMP هي أداة هامة لضمان أن الإجراءات الإدارية الناشئة عن عملية التقييم البيئي الاستراتيجي SEA قد تم تعريفها وتنفيذها بشكل واضح على مدار جميع مراحل دورة حياة المنطقة التنموية. خطة الإدارة البيئية الاستراتيجية SEMP ينبغي أن توفر الإطار للمشاريع المستقبلية المبنية على خطط إدارية بيئية EMPs ويجب أن تسمح بمزيد من التفصيل وفقاً للتفصيل في الخطة الرئيسية.

القسم ١٤ الملحق الفنية

- مختلف المعلومات الفنية والبيانات، كما هو مطلوب
- قائمة الجهات المعنية المستشارة / المشاركة
- سجلات مشاركة الجهات المعنية.

القسم ١٥ الملحق الأخرى

- منهجية الدراسة / خطة عمل
- الدليل على مشاركة الجمهور في عملية التقييم البيئي الاستراتيجي (أي الدراسات الاستقصائية والمنشورات التي وزرعت وملحوظات المناقشة، وكيف أخذت في الاعتبار تلك التعليقات التي وردت)
- خط سير الاستشاريين (إظهار طول المشاركة ومستوى الجهد)

- قائمة وثائق التشاور (قائمة المراجع)
- السير الذاتية للاستشاريين
- العقبات والصعوبات الأخرى التي اكتشفت خلال عملية التقييم البيئي الاستراتيجي SEA
- الشروط المرجعية لا لتقييم البيئي الاستراتيجي SEA
- السياسات والتشريعات واللوائح، التعليمات التي أثرت على عملية التقييم البيئي الاستراتيجي SEA
- الوزارات والإدارات والوكالات تفاعلت معه
- أي تغطية إخبارية أو اهتمام وسائل الإعلام الأخرى بالخطة الرئيسية / عملية التقييم البيئي الاستراتيجي SEA

* الحد الأقصى لطول التقرير الرئيسي (بدون الملحق): ١٠٠ صفحة.

الملحق ٣

مقدمة إلى التقييم البيئي الاستراتيجي في المملكة الأردنية الهاشمية

عملية التقييم البيئي الاستراتيجي SEA، لا تزال نامية في الأردن، وأصبحت جزءاً لا يتجزأ من عملية السماح بالاستثمار في المناطق التنموية في مختلف مناطق المملكة ضمن اختصاص هيئة المناطق التنموية والحررة.

وهناك حاجة إلى التقييمات البيئية الاستراتيجية للخطط الرئيسية للمناطق التنموية لضمان أن الأنشطة الاقتصادية يمكن تطويرها بسرعة وبصورة مستدامة بطريقة تحمي الأصول القوية البيئية للموقع، والمنطقة المحيطة والبيئة الأوسع. لذا سيتضمن التقييم البيئي الاستراتيجي SEA تقييم مفصل بما فيه الكفاية لتقليل الحاجة إلى تقييمات الأثر البيئي اللاحقة لمقترحات النشاط الاقتصادي المحددة.

نواتج التقييم البيئي الاستراتيجي ينبغي أن تكون:

- أولاً – تشجيع (تحفيز) المستثمرين في المقترحات المحددة للنشاط الاقتصادي على الالتزام بمعايير بيئية عالية لأنها سوف تقيد اقتراحاتهم، 'علامتهم التجارية' و عمليات السماح:
- ثانياً – باعتبارها مسألة الملاذ الأخير الاعتماد على الضوابط التنظيمية.

ولذلك ينبغي أن تتجسد المعايير البيئية في الخطة الرئيسية.

عملية التقييم البيئي الاستراتيجي SEA موجودة لضمان إدماج الاعتبارات البيئية في إعداد واعتماد السياسات والخطط الرئيسية والخطط والبرامج بغية تعزيز التنمية المستدامة. يتم ذلك عن طريق الاشتراط على المطوريين المحتملين للتشاور مع الخبراء وعامة الناس على حد سواء أثناء عملية صنع القرار. من خلال خطوات العملية هناك عدة وثائق من المتوقع أن يتم تطويرها تظهر الاعتبارات البيئية المتخذة والأثر الذي تصنعه في القرارات النهائية. فإن النتيجة الرئيسية للتقييم البيئي الاستراتيجي SEA ستكون السياسات والخطط الرئيسية والخطط والبرامج التي تحترم القدرة الاستيعابية البيئية، وبالتالي تتجنب أو تقلل أو تعرّض التأثيرات البيئية الكبيرة المرجحة

التقييم البيئي الاستراتيجي SEA يجلب معه العديد من الفوائد الهامة بما في ذلك، الاستدامة المعززة للموارد الطبيعية، والوقاية من أخطاء التخطيط المكلفة، وحفظ الوقت والمال، وتبسيط لتقييمات الأثر البيئي، وتعزيز التوافق بين الخطط الرئيسية، وتعزيز استراتيجيات التنمية، وتحسين كفاءة القطاع العام من خلال زيادة الشفافية والمساءلة، وتعزيز المصداقية في اتخاذ القرار. تنفيذ التقييم البيئي الاستراتيجي SEA في الأردن سيغير بِطبيعة الحال التخطيط في البلاد إلى الأفضل، وتتوقع هيئة المناطق التنموية والحررة DFZC أن مطوري المنطقة التنموية يمكنهم إثبات ذلك^{٢٤}.

^{٢٤} خارطة الطريق التقييم البيئي الاستراتيجي للأردن (الصفحة الثانية)

قدمت هيئة المناطق التنموية والحرة DFZC متطلبات محددة لتقدير التقييم البيئي الاستراتيجي SEA لمساعدة المطوريين من خلال الإجراء وضمان جودة التقرير، كونها واحدة من أهم الوثائق التي تنتج أثناء عملية التقييم البيئي الاستراتيجي SEA

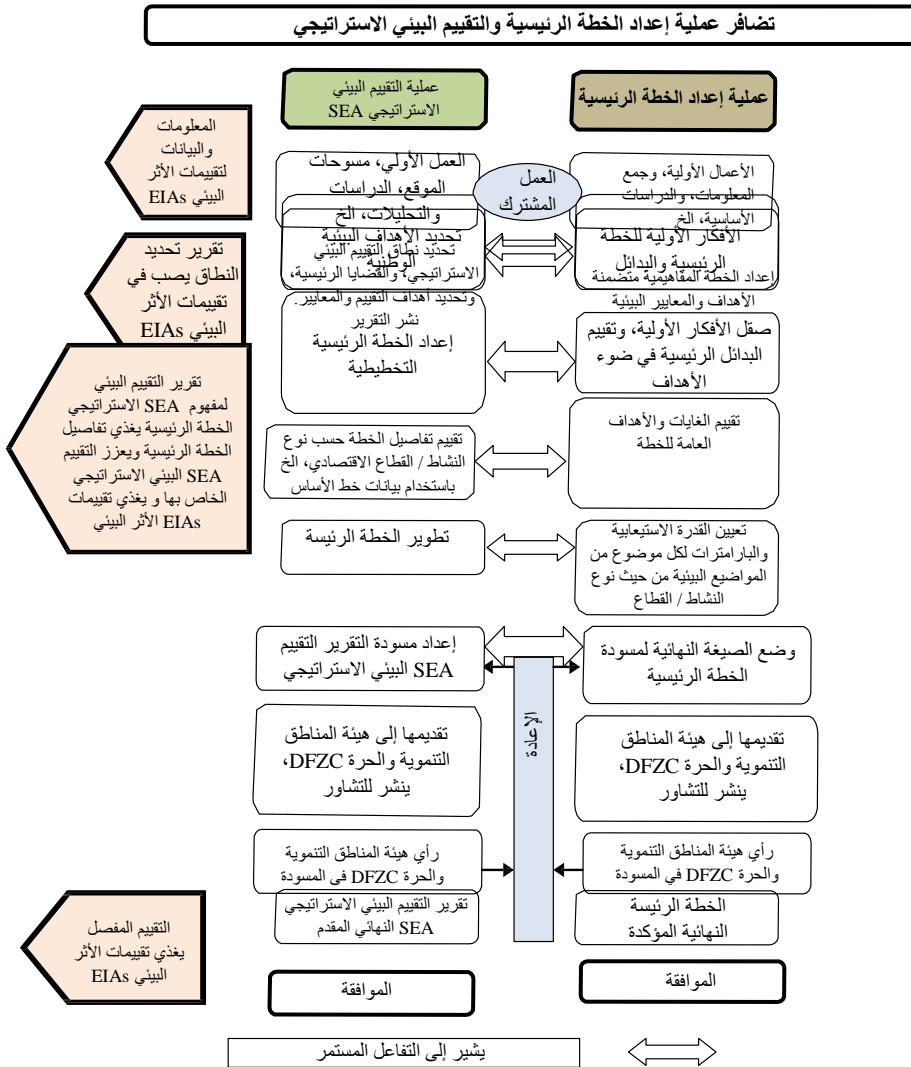
المبادئ العامة للتقييم البيئي الاستراتيجي SEA للخطة الرئيسية للمنطقة التنموية / المنطقة الحرة

- الإعداد أو التعديل لخطة رئيسية والعمل على تقييم الآثار البيئية المحتملة ينبغي أن يكون مشروعاً فيه على التوازي وذلك أن الاعتبارات البيئية يمكن أن تكون متكاملة في إعداد الخطة من البداية. (ونتيجة لذلك ينبغي ألا يكون هناك "مفاجآت" بيئية لفريق التخطيط الرئيسي، فلا يوجد "مفاجآت" تنموية لفريق التقييم البيئي الاستراتيجي SEA ولا توجد نفقات تضيع على التصاميم التي تواجه صعوبات بيئية.)
- الموظفون / المستشارون يعدون الخطة الرئيسية ويشرعون في التقييم البيئي الاستراتيجي وبالتالي ينبغي أن يعملوا معاً بشكل وثيق، ويفضل كجزء من نفس الفريق.
- عمل التقييم البيئي الاستراتيجي ينبغي أن يسهم في عمل التخطيط الرئيسي بحيث يتتجنب، أو يقلل أو يعرض الآثار البيئية الكبيرة.
- في حالة بدء العملية التقييم البيئي الاستراتيجي SEA بعد الانتهاء من الخطة الرئيسية المفاهيمية، يقوم تقييم البيئي الاستراتيجي SEA المنتج وخططة الإدارة البيئية الاستراتيجية SEMP المرتبطة به بتوفير إرشادات واضحة في تفاصيل أكثر للمخطط الرئيسي وتعزيز دراسة التقييم البيئي الاستراتيجي وفقاً لذلك.
- تحديد الآثار البيئية الهامة المحتملة سيحدد نطاق التقييم البيئي الاستراتيجي SEA ويحول دون إهار الجهد على الآثار البيئية الثانوية (والتي هي خارج النطاق).
- تحديد نطاق التقييم البيئي الاستراتيجي سيكون عليه تحديد القضايا البيئية التي تحتاج إلى دراسة أكثر تفصيلاً مما هو معتمد للتقييم البيئي الاستراتيجي بحيث تكون متطلبات تقييم الآثر البيئي مرضية.
- التقييم البيئي الاستراتيجي يهتم بالآثار البيئية الكبيرة المحتملة.
- ينبغي تقييم جميع جوانب الخطة الرئيسية، بما في ذلك الغاية، والأهداف والسياسات وتقسيم المناطق ومقترنات الموقع المحددة.
- يجب أن تكون الدراسة وتقييم الآثار البيئية متناسبين مع حجم ونتائج الآثار الكبيرة المحتملة، مع أكبر قدر من الاهتمام يعطى لما هو أكثر أهمية.
- قد يكون التقييم البيئي الاستراتيجي لجعل الافتراضات (وشرحها) عن بعض المعلومات البيئية التفصيلية المطلوبة من الناحية المثالية من أجل تحقيق نتائج في الوقت المحدد.
- وسوف يكون من الضروري وضع افتراضات مدروسة على الأنواع المحتملة للنشاط الاقتصادي، والمواد والتكنولوجيات والابتعاثات والآثار المحتملة الأخرى.
- النظر في البديل هو جزء من عمليات التخطيط الرئيسي والتقييم البيئي الاستراتيجي.
- ينبغي تقييم بعض جوانب الخطة الرئيسية في مقابل مستوى أعلى من الأهداف البيئية الموضوعة على مستوى وطني أو على مستوى الوزارة، وليس وفقاً لمعايير بيئية محددة.
- تقرير تحديد النطاق وتقرير التقييم البيئي الاستراتيجي جنباً إلى جنب مع مسودة الخطة الرئيسية ينبغي أن يجعل متاحة للتعليق من قبل هيئة المناطق التنموية والحرة والدوائر الحكومية والوكالات والمنظمات غير الحكومية وتؤخذ التعليقات في الاعتبار قبل الموافقة على تقرير التقييم البيئي الاستراتيجي والخطة الرئيسية.

الاقتراحات واللاحظات لتحقيق النجاح في الحد الأدنى من المتطلبات لتقرير التقييم البيئي الاستراتيجي تنذكر أن:

- استخدم محددات الكمية والمؤشرات المساعدة في وصف المعلومات والتقدم المرسوم نحو الأهداف المخطط
- ببر الافتراضات دائمًا
- استخدم سيناريو أسوأ حالة عند الشك
- الآثار الموصوفة ينبغي أن تتضمن الآثار الابتدائية والثانوية والتراكيمية، التضافر، قصيرة ومتعددة وطويلة الأجل، والدائمة والمؤقتة، الإيجابية والسلبية
- ينبغي دائمًا إبداء أسباب استبعاد آثار / القضايا / العوامل البيئية في التقرير
- حدد ما هو رأي الخبراء وما هي مسائل الرأي
- صفات الطرق المستخدمة لتقدير الآثار
- كن متأكداً من تضمين جميع الآثار الكبيرة المتعلقة بالبيئة، على قضايا مثل التنوع البيولوجي، والسكان، وصحة الإنسان والحيوان والنبات والتربة والماء والهواء والعوامل المناخية، والأصول المادية، والتراث الثقافي بما في ذلك التراث المعماري والأثري والمناظر الطبيعية والعلاقات المتبادلة بين هذه العوامل.
- أدرج أي تقييمات للجهات المعنية الأخرى
- أدرج آراء / ردود الفعل الجهات المعنية على الاقتراحات والإجراءات

تنذكر أن عملية التقييم البيئي الاستراتيجي غالباً ما تكون عملية متكررة جداً، والتي قد تتطلب عمل مسودات متعددة للتقرير وإذا لم يكن كذلك، يجب أن تكون الطبيعة التكرارية للعملية واضحة في عرض البدائل والتشاور المعطاة.



الملحق ب: المراجعة القانونية

مرحلة إنشاء التقرير القانوني

خلال عملية المراجعة التي قمنا بها، فقد ركزنا على القوانين الأردنية التي قد يكون لها أثر قانوني ويعارض مع إطار عمل الموانئ البرية في الأردن. هذه القوانين شملت اللوائح والتعليمات والقرارات التي تم تقييمها أيضاً خلال العملية لدينا، مثل:

- قانون المنطقة التنموية والحرفة واللوائح والتعليمات ذات الصلة؛
- قانون الجمارك واللوائح والتعليمات ذات الصلة؛
- قانون هيئة المدن الصناعية؛
- قانون نقل البضائع على الطرق؛
- قانون المنطقة الاقتصادية الخاصة بالعقبة؛
- قانون الشركات؛
- قانون السكك الحديدية؛
- قانون المنطقة الحرة؛
- قانون الاستيراد والتصدير؛
- مشروع قانون تنظيم خدمات مرافق طرق نقل البضائع؛
- القانون المؤقت؛ و
- اللوائح والتعليمات والقرارات الأخرى ذات الصلة بالقوانين المذكورة أعلاه.
- وغيرها من القوانين ذات الصلة.

قانون المناطق التنموية والحرفة

في حين أن الميناء البري هو مرفق عام للمستخدمين يخضع للسلطة العامة، ومجهز بمعدات ثابتة ويقدم الخدمات للمناولة والتغذية المؤقت لأي نوع من أنواع البضائع وضعت تحت الرقابة الجمركية ومن ثم فإن الحكومة الأردنية ستصبح الأراضي وتتوفر الخدمات العامة الضرورية والمطلوبة (المراكز الجمركية، الطبية، الفحص الفني، أمن الدولة، الخ). وقد تم تحديد المخصصات لتكون ضمن المناطق الحرة، وهذا سوف يتتجنب أي اعتراف أو تداخل لعدد قليل من القوانين المحلية، والتي قد تسبب عقبات قد تحول دون تحقيق أهداف المشروع، كما هو موضح أدناه.

وبالتالي، فإن قانون المناطق التنموية والحرفة رقم (٢) لسنة ٢٠٠٨ (وال المشار إليه فيما بعد باسم "قانون المناطق التنموية والحرفة") تم تحليله أثناء مراجعتنا وينبغي أن يعتبر عنصراً أساسياً لنجاح تنفيذ الموانئ البرية في الأردن. وفقاً لأهداف هيئة المناطق التنموية والحرفة، لتحويل رؤية المناطق التنموية (كما هو موضح أدناه) إلى واقع، والإطار التنظيمي؛ يتجلّى في قانون المناطق التنموية والحرفة، و يقدم الأساس القانوني الذي يسهل خلق النمو الاقتصادي في مناطق معينة، ويسعد بيئه ملائمة للأعمال التجارية وجذب الاستثمارات.

قانون المناطق التنموية والحرة يمكن ويفوض القطاع الخاص للقيادة في التنمية والإدارة ويفوض هيئة المناطق التنموية والحرة بالصلاحيات الكاملة لخلق مجتمع واحد فعال يوفر تبسيط جودة الخدمة والإدارة، ويحدد سياسة واضحة لملكية الأراضي، وإزالة كافة القيود المفروضة على رأس المال الأجنبي، ويقدم الحوافز الجمركية والضرائب الشاملة إلى جانب ممارسات التنفيذ الشفافة.

وفقاً للمادة (٢) من قانون المناطق التنموية والحرة، فقد عرفت مصطلح "المنطقة التنموية" بأنها أي منطقة خاضعة لسيادة الجمارك الأردنية والتي تم الإعلان عنها كمنطقة تنمية وفقاً لشروط قانون المناطق التنموية والحرة. علاوة على ذلك، توفر نفس المادة تعريفات لمصطلحات "المنطقة الحرية"، "المطور الرئيسي" و "الأنشطة الاقتصادية" على النحو التالي:

- **المنطقة الحرية:** تعني الجزء محدد والمسور في الأراضي الأردنية، والتي تم تخصيصها لأغراض تخزين البضائع وإجراء الأنشطة الاقتصادية. مثل هذه الأرضي تم اعتبارها لتكون بعيدة عن أعباء الجمارك والقيود، حيث دخول البضائع إلى هذه المناطق وتأدبة الأنشطة الاقتصادية تم اعتبار أنها دخلت وأجريت خارج الأردن.
- **المطور الرئيسي:** يقصد به الطرف الذي يدير ويطور أي منطقة تنمية أو منطقة حرية وفقاً لأحكام قانون المناطق التنموية والحرة. وفقاً للمادة (٧ / ج) من قانون المناطق التنموية والحرة، فإن هيئة المناطق التنموية والحرة هي الجهة المختصة التي ستتولى الإشراف على ومراقبة التزامات المطور الرئيسي لتطوير وإدارة المناطق التنموية والمناطق الحرية وأي أمر آخر متصل بها، وستعمل على ضمان تنفيذ القوانين المعتمدة بها، وفوائدها الكبيرة لتلبية أهداف المستثمرين.
- **الأنشطة الاقتصادية:** يقصد به أي نشاط يتعلق بالأنشطة التجارية والصناعية والزراعية، والسياحية ووسائل الإعلام، والخدمات، والمهنية والحرفية. نتيجة لوجود العديد من المناطق الحرية في الأردن، وال الحاجة لتلبية متطلبات محددة لعدد قليل من الصناعات، فمن الجدير بالذكر أن كل منطقة تخصصت إلى حد ما في بعض المجالات. ومع ذلك، فمن الواضح أن القوانين المعتمدة بها لا تقييد أو تستبعد أي نشاط اقتصادي، طالما التزم المستثمرون بلوائحها وقواعدها، والمفهوم العام وأهداف المناطق الحرية.

علاوة على ذلك، وفقاً للمادة (٤/٤) من قانون المناطق التنموية والحرة، فإنه مسموح بإنشاء منطقة حرية داخل منطقة تنمية، الأمر الذي يخلق فرصاً أفضل للاستثمار ووفقاً لرأينا اعتبار ذلك يخدم بشكل أفضل الأغراض من الموانئ البرية في الأردن. امتياز آخر يمنحه قانون المناطق التنموية والحرة وهو أن أي شركة أجنبية مسجلة لدى هيئة المناطق التنموية والحرة وفقاً لأحكام قانون المناطق التنموية والحرة تعفى من الالتزام بتسجيلها لدى إدارة مراقبة الشركات في وزارة الصناعة والتجارة. قانون الاستيراد والتصدير وتعديلاته رقم (٢١) لسنة ٢٠٠١ هو المعتمد به في المناطق التنموية.

فيما يتعلق بالمزايا المستحقة للمناطق التنموية والمناطق الحرة وفقا لقانون المناطق التنموية والحرة، نلاحظ بإيجاز ما يلي:

- ١- القيود المتعلقة برأس المال الأجنبي المنصوص عليها في قانون الاستثمار المعمول به ولوائه ليس معمولاً بها في المناطق التنموية. وهذا يعني أن المستثمرين الأجانب يتمتعون بنفس مزايا الأردنيين، فيما يتعلق بأعمالهم في هذه المناطق.
- ٢- المطور الرئيسي والجهات التي تم تسجيلها على النحو الواجب في المناطق التنموية والمناطق الحرة سيكونون مستحقين لجميع الحقوق الالزمة لإجراء الأنشطة الاقتصادية، التي يجب أن تشمل:
 - أ- إجراء أية إجراءات والتوقيع على جميع العقود المتعلقة بالبيع والشراء والتأجير، والاستئجار والإدارة ونقل ملكية أي أرض أو كيان داخل أراضي المناطق التنموية والمناطق الحرة، مع مراعاة المادة (٢٦) من قانون المناطق التنموية والحرة.
 - ب- التعاقد مع الموظفين. ومع ذلك، فإنه من المستحسن أن يتم منح حقوق أفضل للمطورين الرئيسيين في المناطق التنموية والمناطق الحرة من حيث التعاقد مع الموظفين الأجانب والالتزامات وشروط جنسياتهم والحصول على المساكن وتصاريح العمل، وما إلى ذلك وفيما يتعلق الإقامة، فإنه من الجدير باللحظة أن المناطق المذكورة هي مناطق تجارية وصناعية خالصة. في الممارسة العملية، العديد من المباني السكنية متاحة بالقرب من المناطق لتوفير المكان المناسب للموظفين، ويرتبط أصحاب العمل النقل، سواء خارج المسار أم لا، ولغيرهم من الموظفين الذين يقيمون في المناطق البعيدة.
- ٣- قانون ضريبة الدخل المعمول به في الأردن لن يطبق على أي كيان مسجل على النحو الواجب في المناطق التنموية. ومع ذلك، هذا الكيان يخضع لـ(٥٪) من الدخل اقتطاعات ضريبية من أنشطته الاقتصادية التي يجريها داخل المناطق التنموية. أي دخل نتج من عبور البضائع (الترانزيت) انتهى داخل منطقة تنمية مستثنى من خصم الضرائب المذكورة آنفا، بشرط أن يكون النشاط العابر (الترانزيت) وإجراءاته قد أجريت وأدیرت في المخازن العامة داخل المناطق التنموية أو المناطق الحرة التي تقع داخل المناطق التنموية. ومع ذلك، فإن المذكور آنفاً سيتبعد أي نشاط اقتصادي أُجري داخل المناطق التنموية التي تم تأسيسها وفقاً لـ(١) قانون هيئة المدن الصناعية وتعديلاته رقم (٥٩) لسنة ١٩٨٥ و (٢) لائحة إنشاء المدن الصناعية رقم (١١٧) لسنة ٢٠٠٤ والتي تقع ضمن أراضي أمانة عمان الكبرى أو أي إقليم آخر يسمى من قبل مجلس الوزراء. وبالتالي، فإنه من المستحسن أن موقع أي ميناء بري يقع في منطقة من شأنها أن تجذب المستثمرين الأجانب أو حتى المحليين للاستثمار في مثل هذا الميناء البري عن طريق منح الإعفاءات الضريبية والإعفاءات الجمركية والإعفاءات والمزايا الأخرى.
- ٤- لن يتم تطبيق أي ضريبة المبيعات داخل المناطق التنموية أو المناطق الحرة. ومع ذلك، فإن أي منتج أو خدمة نشأت داخل المنطقة الحرة أو المنطقة التنموية تم بيعه في الأردن سيخضع لضريبة المبيعات، وبالإضافة إلى أنه أي خدمات مقدمة داخل المناطق التنموية أو المناطق الحرة ستخضع لخصم (٧٪) ضريبة الاستقطاع شريطة أن مثل هذه الخدمات يكون قد تم إنشاؤها وبيعها داخل منطقة التنمية أو المناطق الحرة.

قوانين ولوائح أخرى ذات صلة معمول بها أيضاً وينبغي أن تكون محل اعتبار في إنشاء الموانئ البرية في الأردن وإشراك القطاع الخاص فيه، والذي من شأنه أن يظهر في التقرير المرحلي لدينا مع مزيد من التفصيل في المرحلة الثانية.

النقل والمستثمرون الأجانب

جزء من مراجعتنا، قمنا بدراسة قوانين ولوائح عديدة متعلقة بالمقاييس والالتزامات التي تحكم وتنظم نقل أي بضائع من نقطة الدخول في الأردن إلى الموانئ البرية. تمت مراجعة قانون نقل البضائع على الطرق وتعديلاته رقم (٢١) لسنة ٢٠٠٦ خلال عملية العناية القانونية الواجبة لدينا، بينما وفقاً لأحكام المادة (٣) من القانون المذكور يجب استبعاد أي عبور للبضائع في الأردن من الالتزامات المنصوص عليها في نفس القانون على شركات النقل.

أي متعدد نقل آخر سواء كان محلياً أو دولياً، ينبغي أن يمثل لنصوص القانون المذكور وينبغي أن يدير أعماله التجارية من خلال حصوله على رخصة نقل وتكون مسجلة بشكل صحيح وفقاً للائحة ترخيص وسطاء النقل والشحن وتعديلاتها رقم (٤٥) لعام ٢٠٠٣.

اللائحة التنظيمية لتنظيم استثمار غير الأردنيين وتعديلاتها رقم (٥٤) لعام ٢٠٠٠ تمت مراجعتها أيضاً خلال عملية العناية الواجبة لدينا. هذه اللائحة ينبغي النظر فيها من حيث ملكية أي مستثمر أجنبي في رأس المال أي مشروع في الأردن. في حين أن المادة (٣) من هذه اللائحة ذكرت أن المستثمرين غير الأردنيين يحق لهم امتلاك ما لا يزيد عن (٥٠٪) من رأس مال أي مشروع ذو صلة بخدمات النقل، والتي تشمل ما يلي:

- الخدمات المساعدة للنقل بالسكك الحديدية، بما في ذلك:
 - مناولة البضائع.
 - التفتيش.
 - التعبئة والتغليف.
 - خدمات التخزين والتشوين.
 - خدمات وكالات نقل البضائع.
 - خدمات وكلاء الشحن.
- خدمات النقل البري، بما في ذلك:
 - خدمات النقل السياحي المتخصصة.
- الخدمات الداعمة للنقل على الطرق مثل خدمات محطة الحافلات، وخدمات وقوف السيارات، والخدمات المتعلقة بتشغيل مترو الأنفاق والجسور والطرق السريعة.
- الخدمات المساعدة للنقل البري بما في ذلك خدمات مناولة البضائع، خدمات التخزين والتشوين، خدمات وكالات الشحن والنقل، وخدمات التفتيش، وخدمات التعبئة والتغليف وخدمات وكلاء الشحن.

ومع ذلك، وفقاً لأحكام المادة (٨) من اللائحة المذكورة، فإن مجلس الوزراء، بناءً على توصية من وزارة الصناعة والتجارة، قد يسمح لأي مستثمر غير أردني أن يتملك أو يساهم، مع نسبة أعلى من تلك المنصوص عليها في اللائحة المذكورة، في أي مشاريع واسعة النطاق، وذات أهمية تنمية

خاصة، وفقاً للقيود التي وضعتها لائحة المجلس، كما اعتمد لمثل هذه الأغراض. ولذلك، نرى من الضروري ملاحظة أنه حيث كانت أي شركة أجنبية مسجلة مع لجنة المناطق التنموية والحرّة وفقاً لنصوص قانون المناطق التنموية والحرّة فهي مستثنأة من الالتزام بالتسجيل مع إدارة مراقبة الشركات في وزارة التجارة والصناعة وفقاً لقانون الشركات الأردنية وتعديلاته رقم (٢٢) لعام ١٩٩٧ (كما تم بيانه هنا أعلاه) ولكن المسألة المتعلقة باستثمار المطور الرئيسي في المناطق التنموية و / أو المناطق الحرّة لم يتم تنظيمه وفقاً لذلك. ولذلك، ينبغيأخذ هذه المسألة بعين الاعتبار من قبل السلطات المختصة بينما يتم التفاوض مع أي كيان / مستثمر أجنبي (غير أردني) لإدارة أي ميناء برّي والذي يمكن أن يؤسس داخل مناطق التنمية و / أو المناطق الحرّة.

قوانين الجمارك

خلال عملية المراجعة التي قمنا بها، ونحن قد أخذنا في الاعتبار التأثير الذي قد يكون لقوانين ولوائح الجمركية ضد تشغيل الموانئ البرية في الأردن. حيث أن أحد أغراض الموانئ البرية هو استيراد وتصدير البضائع في الأردن ثم مثل هذه البضائع ينبغي أن تدخل تحت وضع "العبور" ولذلك، وفقاً للمادة (٩١) من قانون الجمارك وتعديلاتها رقم (٢٠) لعام ١٩٩٨ قانون الجمارك (المشار إليه فيما يلي باسم "")، فإن بضائع المنشأ الأجنبي قد يتم نقلها وفقاً لوضع العبور من خلال عبور أحد خطوط الحدود للخروج تجاه الأخرى. مثل وضع العبور هذا ينبغي أن ينتهي عند إصدار نسخ للتصاريف المستحقة موقعة على النحو الواجب من أول إدارة جمارك في البلد المجاور أو إصدار شهادة وصول من بلد المكان المقصود أو عن طريق أي دليل آخر يتم قبوله من إدارة الجمارك. علاوة على ذلك، فإن عمليات العبور لا ينبغي أن تتم سوى في الإدارات الجمركية المخولة ولا ينبغي أن تصرّح بتخزين بضائع العبور سوى في المناطق الحرّة.

وعلى الرغم من ذلك، قد يسمح المدير العام لإدارة الجمارك ولأسباب مبررة وفي نطاق النصوص والضمانات التي يحددها، أن يتم تخزين بضائع العبور في مخزن عام لمدة تسعين يوماً. وإذا لم يتم سحب البضائع بعد انتهاء هذه المدة ولم يوافق المدير على التمديد، فينبع أن يتم إعلامه لأخذ الإجراءات الضرورية لبيع البضائع في مزاد على، والمبلغ المتبقى بعد خصم الرسوم المستحقة والعائدات والتکالیف بالإضافة إلى الغرامات المستحقة بموجب القانون والتي لا يجب أن تتخطى (١٠٪) من قيمة البضائع، يجب أن يتم إيداعه في حساب ثقة.

وبالتالي، فقد أشرنا إلى رأينا أعلاه بأنه من الأفضل ومن الموصي به بقوة للتنفيذ الأمثل للموانئ البرية في الأردن أن يكون في أحد المناطق التنموية و / أو المناطق الحرّة القائمة أو في منطقة تنمية منشأة حديثاً والتي تشتمل على منطقة حرّة. قانون الجمارك هو القانون الذي طُبق قبل إصدار قانون المناطق التنموية والمناطق الحرّة؛ ولذلك فمن الواضح أن نصوص قانون الجمارك ولوائح والتعليمات الصادرة الملحق بها يمكن أن تخلق تعارض القانون مع نصوص قانون المناطق التنموية والمناطق الحرّة. ومع ذلك، كمبدأ من مبادئ القانون، وفي حالتنا هذه، فإنه في حال وجود تعارض بين القوانين فإن نصوص القانون الأحدث والأكثر خصوصية ينبغي أن تطبق.

علاوة على ذلك، فإنه من الأجر الإشارة إلى قانون الجمارك الذي ينظم نقل البضائع التي يتم نقلها في الأردن في وضع العبور خلال السكك الحديدية. وفقاً للمادة (٩٨ / أ) من قانون الجمارك، ينبغي أن يتم نقل بضائع العبور الخاصة من خلال وكالات السكك الحديدية والمركبات وشركات النقل الجوي المرخصة أو بأي وسيلة أخرى بقرار من المدير العام لإدارة الجمارك، والأطراف المذكورة يجب أن تتحمل أي مسؤولية لها.

وهناك نقطة تثير القلق والتي ينبغي ذكرها في هذه المرحلة وهي أنه وفقاً للمادة (١٢٦) من قانون الجمارك فإنه لا ينبغي أن يتم التصريح بإنزال البضائع براً من سفينة بحرية داخل المنطقة الحرة أو إحضارها إليها من خلال الطريق البري بدون أن يتم ذلك بموجب رخصة من إدارة المنطقة وفقاً للقوانين واللوائح المعتمدة بها والتوجيهات المبينة من قبل المدير العام لإدارة الجمارك. إرسال البضائع من المنطقة الحرة إلى منطقة حرة أخرى أو إلى مخازن أو مستودعات لن يكون مسموحاً به أيضاً إلا وفق الأحكام المطبقة على وضع العبور. بالإضافة إلى ذلك، في حالة عبور البضائع التي تخضع لتعليمات خاصة للبضائع في العبور وتعديلاتها رقم (١) لسنة ٢٠٠٢، والتي تنظم الجوانب المتعلقة ببوليصة الشحن، قائمة البضاعة المشحونة، وغيرها. لذلك، من المستحسن السعي للحصول على إعفاءات في شكل قرار في حينه فيما يتعلق بنقل البضائع من السفن في ميناء العقبة منتهية في الموانئ البرية ليكون في اتجاه واحد و مباشر من دون عمليات التفتيش في الميناء، والذي من شأنه توفير وقت النقل، ويخدم مصالح الموانئ البرية من خلال النظر على أنه نهاية نقل مؤثرة، أو ربما تعين ضباط خصوصيون من قبل إدارة الجمارك لضمان الأداء العالي وال سريع لأي إجراءات متعلقة بنقل البضائع من ميناء العقبة إلى الموانئ البرية. في هذا الصدد، نلاحظ أنه وفقاً للمادة (١٤٨) من قانون الجمارك فإن وزير المالية، لعرض تبسيط الإجراءات ورغم ما هو منصوص عليه في المادة (٦٩) من هذا القانون، ربما يتنازل عن الإجراءات المتعلقة بتفتيش البضائع ويكون راضياً بالوثائق المقدمة للتخلص المباشر لتلك البضائع بموجب الأحكام والشروط الصادرة عن المدير العام لإدارة الجمارك والمنشورة في الجريدة الرسمية.

منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة

ونظراً لحقيقة أن واحداً من الواقع المقدم لإنشاء ميناء بري تشمل منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة وأكثر تحديداً ميناء العقبة؛ وبالتالي، فتقدير القوانين واللوائح المعتمدة بها في منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة تم اعتبارها ومراجعتها.

الهدف الرئيسي لحكومة الأردن من إنشاء منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة هو تعزيز القدرة الاقتصادية والكافحة في الأردن من خلال استقطاب مختلف الأنشطة الاقتصادية والاستثمارات بها.

وفقاً للمادة (٥٥) من قانون منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة وتعديلاتها رقم (٣٢) لسنة ٢٠٠٠، فإن شروط قانون الاستيراد والتصدير المعتمدة به، وأية شروط تتعلق بالحوالات والقيود على رأس المال الأجنبي في قانون تشجيع الاستثمار واللوائح الصادرة بمقتضاه غير معتمدة بها في منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة. ومع ذلك، وفقاً للمادة (٢١) من لائحة الجمارك في منطقة العقبة

الاقتصادية الخاصة الحرة رقم (٩) لسنة ٢٠٠١، تصدر تصاريح دخول للبضائع التي تخضع لحالة الدخول والخروج قبل إرسالهم للإعلانات الجمركية أو إلى نقطة الخروج (كما قد يكون الحال). علاوة على ذلك، فإن تخزين البضائع في منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة سيكون خاضعاً لشروط التعليمات رقم (١٣٩) لسنة ٢٠٠٩، التي تتعلق باستعلامات التخزين والرسوم والتطبيقات والحظائر والمسائل الأخرى ذات الصلة.

قوانين أخرى

قانون السكك الحديدية رقم (٢٤) لسنة ٢٠١٢ تمت مراجعته أيضاً وأخذه في الاعتبار خلال عملية العناية القانونية الواجبة لدينا. ومن الواضح أن هذا القانون قد صدر حديثاً وأصدر وحل محل قانون السكك الحديدية المؤقت رقم (٣٢) لسنة ٢٠١٠.

ومع ذلك، نظراً لحقيقة أن القانون المذكور هو أكثر ارتباطاً بهيكل خطة المرحلة الثانية وأن السكك الحديدية تعتبر كوسيلة لنقل البضائع من العقبة إلى غيرها من مواقع الموانئ البرية المقترحة؛ وبالتالي، فإن القانون المذكور من شأنه أن يظهر في التقرير المرحلي لدينا مع مزيد من التفصيل في المرحلة الثانية.

علاوة على ذلك، يرجى أخذ العلم بأن تصدير البضائع في الأردن يجب أن يكون مرتبطاً بالبضائع التي يسمح بتصديريها، بغض النظر بما إذا كان تصدير البضائع في وضع العبور أم لا. كما أن البضائع التي لا يسمح بتصديريها يمكن ذكرها بإيجاز على النحو التالي:

- ١- الآثار.
- ٢- الشعاب المرجانية.
- ٣- الأصداف وأسماك الزينة البحرية.
- ٤- الحيوانات التي يهددها خطر الانقراض أو أجزائها.

كما أن البضائع التي لا يسمح باستيرادها يمكن وصفها بإيجاز على النحو التالي:

١. البضائع ضد الآداب العامة في الأردن.
٢. العقاقير المخدرة والمؤثرات العقلية بجميع أنواعها باستثناء تلك المصحوبة بوصفة طبية ومسجلة لدى وزارة الصحة الأردنية.
٣. المواد الخطرة، والنفايات المشعة والتلوية.
٤. الحيوانات التي يهددها خطر الانقراض أو أجزائها.
٥. الأسلحة والذخائر والمتغيرات.
٦. المواد الإباحية.
٧. البضائع التي تنتهك حقوق الملكية الفكرية.
٨. الأموال المزيفة.
٩. المرجان.

قانون تنظيم خدمات مراقب طرق نقل البضائع

خلال مراجعتنا للمشروع المقترن لقانون تنظيم مراقب النقل البري للبضائع (المشار إليه فيما يلي باسم "قانون")، استنتجنا أنه من منظور قانوني، يمكن تحسينه ليخدم بشكل أفضل مصالح تنفيذ الموانئ البرية وإدارتها من قبل المستثمرين الأجانب. وفيما يلي النتائج القانونية لمراجعتكم الكريمة على النحو التالي:

- ١ - وفقاً للفقرة (١) من المادة (٣) من الدستور، فإن أحد شروط ترخيص خدمات تسهيلات نقل البضائع بالطرق هي أن تكون مسجلة بوزارة الصناعة والتجارة طبقاً لقانون الشركات الأردني المعتمد به. هذا الشرط من شأنه خلق قيود للمستثمرين الأجانب فيما يتعلق بمساهمتهم في رؤوس أموال الشركات المدمجة أو المنشأة بالأردن ولأهداف مثل هذه الشركات كما وضمنا هنا بأعلاه.
- ٢ - القانون لم ينظم الموضوع المتعلق بالتراخيص الممنوحة لأصحاب التراخيص الذين أدرجوا في المناطق التنموية و / أو المناطق الحرة وفقاً لقانون المناطق التنموية والحررة.
- ٣ - طبقاً للفقرة (٣) من المادة (٣) من القانون، فإن شرطاً آخر لترخيص مراقب النقل البري للبضائع وهو توفير المتطلبات الضرورية مثل المساهمات والمباني والساحات والمكاتب والأجهزة وغيرها من المتطلبات حسب المواصفات المطلوبة لأداء خدمات وأنشطة مراقب النقل البري للبضائع.
- ٤ - أحكام الفقرة (ب) من المادة (٦) تنص على أن المرخص له لا يحق له إجراء أي تعديل على التسجيل التجاري أو الاسم التجاري إلا بموافقة الهيئة. وتعتبر هذه كقيود على ملكية حصة المرخص له في رأس المال والتدخل في الأعمال الأساسية المرخص لها والإدارة الداخلية، والتي وفقاً للممارسات الدولية والتي يمكن اعتبارها تخلقاً تدخلاً في شأن المرخص له والشئون الداخلية لمساهميه.
- ٥ - أحكام المادة (١٣) من القانون لم تنظم شرعية المعاملات التجارية التي تم في حالة ما إذا تم إنهاء الترخيص أو انتهاء مدة.

ومن الجدير بالذكر أن القانون المذكور يقيد مثل هذه الأعمال / المشاريع المنشأة قبل وزارة الصناعة والتجارة، والذي يسجل الشركات التجارية وفقاً لقانون الشركات الأردني المعتمد به في أراضي الأردن مع القيود التي يفرضها على المستثمرين الأجانب، وتطبيق القواعد الجمركية والضرائبية، حيث أن الفوائد والإعفاءات المذكورة أعلاه غير متضمنة. ومع ذلك، فإن المناطق الحرة، كمجمع واحد، لها إدارة مستقلة ومراقب الشركات لتسجيل الشركات فيها، ولكن لا تزال تحت إشراف وزارة الصناعة والتجارة. القانون لا يوفر ولا يعبر بعبارات واضحة عن تسجيل أعمال الميناء البري في المناطق الحرة والمناطق التنموية أو منطقة العقبة، وهذا قد يكون قيد المناقشة القانونية.

من ناحية أخرى، لا ينظم القانون صراحة دور الهيئة (حسب التعريف الوارد في القانون) على الشركات المدرجة في المناطق الحرة، المناطق التنموية ومنطقة العقبة، وما إذا كانت تتمتع بمثل هذا الحق أم لا. ومع ذلك، يمكن القول إن المواد المفتوحة تمنح الهيئة مثل هذا الحق، ويرجع ذلك إلى حقيقة أنه حتى لو اعتبرت هذه المناطق كما لو كانت خارج الأردن من وجهة نظر أعمال

الضرائب والجمارك، ولكنها لا تزال تحت السيادة الأردنية وت تخضع لحكم القوانين الأردنية الأخرى مثل هذا القانون. هذا نقاش قانوني آخر ، الأمر الذي يتطلب إجابة واضحة.

الوصيات والنناتج

توصياتنا في هذا الصدد تكون على النحو التالي:

- ١- من المستحسن تضمين تعريف جديد لمصطلح "المرخص له" الوارد في المادة (٢) من القانون، مثلاً يشير إلى المرخص لهم بأنهم يمكن أن يكونوا كيانات أو شركات نقل أردنية و / أو غير أردنية.
- ٢- فإنه من المستحسن أن يلحق مع هذا القانون التعليمات التي تنظم وتنكر بشكل واضح المتطلبات الازمة لترخيص خدمات مرافق النقل البري للبضائع والسلطة المختصة لتحديد أو تمنح إعفاءات لأصحاب التراخيص في حالة المشاريع الخاصة، على سبيل المثال لتحرير المشغل أو المرخص له بمشروع خاص (مثل حالة المطوريين الرئيسيين الذين يقومون بإدارة وتشغيل الموانئ البرية) من الالتزامات المنصوص عليها في المادة (٣).
- ٣- ومن المستحسن لتنظيم المسألة المتعلقة بالمرخص لهم الذين يسعون للتراخيص، وفي الوقت نفسه هؤلاء المرخص لهم مدروجون وفقاً لقانون المناطق التنموية والحرفة.
- ٤- إعادة النظر في أحكام المواد (٣ و ٦ و ١٣) في ضوء ما ذكر أعلاه، ولتأكيد أن القانون يخدم بشكل أفضل المصالح لجميع أنواع المرخص لهم، سواء الكيانات المحلية أو الدولية، وأن شروط قانون المنطقة التنموية والحرفة قد أخذت في الاعتبار.
- ٥- من المستحسن أن تنظم متطلبات النقل داخل الموانئ البرية من جهة، وفيما بين الموانئ البرية من جهة أخرى.
- ٦- توضيح دور وحقوق هيئة تنظيم النقل البري داخل المناطق الحرة، المناطق التنموية ومنطقة العقبة.
- ٧- النسخة الإنجليزية من القانون تحتاج إلى تحسين من حيث صياغتها ويرجع ذلك إلى حقيقة أن محور هذا القانون مصنوع إلى حد ما بواسطة الوكالات الدولية المحتملة التي قد يكون لها مصالح في الاستثمار الموانئ البرية في الأردن.

في الختام، من الواضح أن مشروع الميناء البريّ / الأعمال مؤهل وفقاً للقوانين الأردنية ذات الصلة، وأن المشرع الأردني والحكومة الأردنية حريصون على منحه أفضل ما يمكن لأهليته وخاصة أن المشرع الأردني قد أنتج قواعد جديدة من خلال تشرع هذا القانون.

وعلاوة على ذلك، ليس هناك قيود واضحة على مثل هذه الأعمال التي ستشمل في المناطق الحرة، المناطق التنموية أو منطقة العقبة، حيث يمكن لرجال الأعمال الاستمتاع بالإعفاءات وفوائد كبيرة.

وعلى الرغم من ذلك، فنحن نشير إلى توصياتنا وتعليقاتنا في هذا التقرير، فإنه من المستحسن أن القضايا المذكورة هنا أعلاه تكون واضحة مع الحكومة الأردنية والسلطات المختصة من أجل تجنب أي سوء فهم أو سوء تفسير للقوانين المطبقة ذات الصلة واللوائح المعتمد بها، وضمان

تنفيذها وتطبيقاتها دون حدوث أي عقبات، والتي قد تؤثر على تحسين التطويرات بشكل مضاد لما هو متوقع لها.

في النهاية، نرحب في التذكير بأنه منذ كانت المواقع المقترحة للموانئ البرية كونها (مدينة الملك عبد الله الثاني الصناعية) الواقعة في سحاب؛ (٢) المفرق؛ و (٣) منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة؛ ولذلك، فمن المستحسن أن يتم التنسيق مع السلطات المختصة التالية لإنشاء الموانئ البرية في المواقع المقترحة المذكورة آنفًا:

١- هيئة المناطق التنموية والحرّة؛

٢- وزارة النقل؛

٣- هيئة تنظيم النقل البري؛

٤- سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة؛

٥- هيئة المدن الصناعية بالأردن؛

٦- إدارة الجمارك بالأردن؛

٧- مجلس الاستثمار بالأردن؛ و

٨- وزارة الصناعة والتجارة.

النتائج

من التقييم القانوني / التنظيمي يمكن استنتاج أن مشروع الميناء البريّ / الأعمال مؤهل وفقاً للقوانين الأردنية ذات الصلة، وأن المشرع الأردني والحكومة الأردنية حريصون على منحه أفضل ما يمكن لأهليته وخاصة أن المشرع الأردني قد أنتج قواعد جديدة من خلال تشرع هذا القانون. وعلاوة على ذلك، ليس هناك قيود واضحة على مثل هذه الأعمال التي ستنشأ في المناطق الحرة، المناطق التنموية أو منطقة العقبة، حيث يمكن لرجال الأعمال الاستمتاع بالإعفاءات وفوائد كبيرة.

تقرير المرحلة القانونية المؤقتة

التقييم القانوني المتعلق بالمرحلة المؤقتة من هذه الدراسة ركز على القوانين الأردنية ذات الصلة المعروض بها؛ بعض القوانين المذكورة في هذا التقرير وتمت تغطيتها فيه صدرت حديثاً. علاوة على ذلك، سوف يركز هذا التقرير على إنشاء الموانئ البرية في المواقع الثلاثة التي تم تخصيصها كونها سحاب - عمان والمفرق، وتأثير القوانين الأردنية ذات الصلة على مثل هذه التأسيسات، والشروط والإطار القانوني الذي يحكم هذه المنشأة بموجب نظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP (يشار إليه فيما يلي باسم "الشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP")، النوع المعروض به من العقود وما يلحق بها وغيرها من المعلومات ذات الصلة اللازمة المتعلقة بإنشاء ناجح للموانئ البرية في الأردن بموجب الشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP. علاوة على ذلك، قمنا في هذا التقرير بتحليل القوانين واللوائح الجديدة التي تم نشرها على النحو الواجب في الجريدة الرسمية بعد تاريخ تقديم التقرير الأولي، لا سيما أن معظم هذه القوانين واللوائح الجديدة قد تم نشرها على النحو الواجب خلال نهاية شهر سبتمبر، ٢٠١٢ وأكتوبر ٢٠١٢.

خلال عملية العناية القانونية الواجبة لدينا في هذه المرحلة المؤقتة، ونظراً لأنه قد تم الانتهاء في التقرير الأولي لدينا في المرحلة الأولى من العطاء فإنه يكون من المستحسن أن يكون إنشاء الموانئ البرية في الأردن في منطقة تنمية تتضمن منطقة حرة خاصة بها؛ ولذا، فقد ركزنا على القوانين الأردنية مع الآثار القانونية والتي تتدخل مع إطار عمل إنشاء الموانئ البرية في الأردن بموجب الشراكة بين القطاعين العام والخاص. هذه القوانين شملت اللوائح والتعليمات والقرارات التي تم تقييمها أيضاً خلال العملية العناية القانونية الواجبة لدينا، مثل: وفيما يلي القوانين التي ركزنا عليها خلال العناية القانونية الواجبة لدينا في هذه المرحلة المؤقتة وعلى النحو التالي:

١- قانون المنطقة التنموية والحرفة واللوائح والتعليمات ذات الصلة؛

٢- قانون نقل البضائع على الطرق؛

٣- قانون المنطقة الاقتصادية الخاصة بالعقبة؛

٤- قانون الشركات؛

٥- قانون السكك الحديدية؛

٦- اللوائح والتعليمات الصادرة في هذا الشأن؛

خلال عملية العناية القانونية الواجبة لدينا، ولأغراض إنجاز مهمتنا في هذا التقرير، قمنا بتقسيم النتائج التي توصلنا إليها إلى أربعة أقسام، ويشتمل كل قسم على ملخص موجز من نتائجنا القانونية وتصنيفاتنا التي تعتبرها ضرورية لتكون واضحة في هذا التقرير، وكجزء من المرحلة الثانية من العطاء الذي يتعلق بإنشاء الموانئ البرية بموجب نظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP. هذه الأقسام الأربع موضحة مع مزيد من التفصيل على النحو التالي:

القسم الأول: الهيكل التأسيسي:-

إنشاء الموانئ البرية في عمان والمفرق بموجب نظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP تم تنظيمه بموجب قانون المنطقة التنمية والحررة رقم (٢) لسنة ٢٠٠٨ (وال المشار إليها فيما بعد باسم "قانون المناطق التنمية والحررة") ولوائحه وتعليماته ذات الصلة. لائحة إنشاء المناطق التنمية رقم (٩٣) لسنة ٢٠٠٨ تنظم الإطار القانوني والخطوات التي ينبغي اعتبارها في إنشاء أي منطقة تنمية. فيما يلي ملخص موجز للإطار والخطوات التي تنظمها أحكام اللائحة المذكورة قبل إنشاء أي منطقة تنمية وعلى النحو التالي:

- ١- الأمور التالية ينبغي أخذها في الاعتبار لأغراض تطوير منطقة تنمية:
 - أ- المنطقة والأرض الفضاء؛
 - ب- قدرات المطور الرئيسي المالية والتقنية اللازمة لإدارة وتطوير المنطقة؛
 - ت- طبيعة الأنشطة الاقتصادية التي من المتوقع أن تجرى في المنطقة ولتقييم الجدوى الاقتصادية المتعلقة بهذه المنطقة؛ و
 - ث- العواقب التي من المتوقع أن تؤثر على النمو الاقتصادي وفرص العمل لإقامة منطقة تنمية في المنطقة المقترنة.
- ٢- يحق للجنة المنطقة التنمية اختيار المطور الرئيسي بموجب واحدة من الطرق التالية، شريطة أن تجري الهيئة المذكورة جميع الدراسات الفنية والمالية اللازمة وتحصل على موافقة مجلس الوزراء:
 - أ- من خلال عطاء؛
 - ب- التماس؛ أو
 - ت- التفاوض المباشر مع الطرف المعنى.

بالتالي، المطور الرئيسي يجب أن يقدم طلبه لتأسيس منطقة تنمية إلى لجنة المنطقة التنمية.

- ومع ذلك، فإن أي كيان أو كيانات في هيئة مشروع مشترك، يحق له التقدم لإنشاء المنطقة التنمية الخاصة بها إلى لجنة المنطقة التنمية، شريطة أن يكون هذا الطلب يتضمن ما يلي:
- أ- أن يقدم الطلب على النحو الواجب في صيغة معتمدة من قبل لجنة المنطقة التنمية؛
 - ب- أن يحدد الإطار الزمني اللازم لإنشاء وتطوير المنطقة التنمية؛
 - ت- أن يحدد الواقع والمساحة والأنشطة التي من المتوقع أن تجرى في المنطقة التنمية؛
 - ث- أن يقدم دراسة الجدوى الاقتصادية للمنطقة التنمية التي يتوقع أن تنشأ.
- ٣- إذا أصدرت لجنة المنطقة التنمية الموافقة المبدئية على إنشاء المنطقة التنمية المعنية من ثم ستبدأ بنفسها في صياغة اتفاقية التنمية الرئيسية، والتي ينبغي أن يكون قد تم الموافقة عليها مجلس الوزراء قبل تنفيذها. موافقة مجلس الوزراء تخضع لنشرها في الجريدة الرسمية الأردنية خلال ستين يوماً من تاريخ صدور الموافقة، بالإضافة إلى أن المنشور

المذكور سيشمل اسم المنطقة الجديدة المعتمدة للتنمية، والحدود، وأية معلومات أخرى يرى مجلس الوزراء أنه من الضروري أن تنشر.

٤- الالتزامات الأخرى التي ينبغي أن يمتثل لها المطور الرئيسي هي ما يلي:

- (١) أن ينهي عملية تسجيل تأسيسها وفقاً لأحكام قانون المناطق التنموية والحرة بعد إعلان المنطقة التنموية أو المنطقة الحرة على النحو الواجب (حسب مقتضى الحال) في الجريدة الرسمية؛
- (٢) أن يؤدي جميع الإجراءات الالزمة المتعلقة بتمويل وإدارة وتطوير المنطقة التنموية أو المنطقة الحرة (حسب مقتضى الحال)، والتي تشمل - دون حصر - إنشاء وإدارة وتطوير المرافق والخدمات الضرورية بما فيها الاحتياجات من الكهرباء والمياه والاتصالات السلكية واللاسلكية، الصرف الصحي، والسلامة والبيئة وأية خدمات أو مرافق أخرى؛
- (٣) تسويق المنطقة التنموية أو المنطقة الحرة (حسب مقتضى الحال)؛ و
- (٤) أن يرتب القضايا المتعلقة بالتأمين في المنطقة التنموية أو المنطقة الحرة وفقاً لطلب لجنة المنطقة التنموية وبالاتفاق مع هيئة التأمين الأردنية.

وفيما يتعلق بالقضايا التي من شأنها أن تنظم وفق شروط اتفاقية التطوير الرئيسية، يرجى أخذ العلم أنه وفقاً لأحكام قانون المناطق التنموية والحرة، فإن الاتفاق المذكور سيتضمن القضايا التالية التي سيتم تلخيصها بإيجاز على النحو التالي:

١. الحقوق المرفقة مع الأراضي التي سيتم منحها للمطور الرئيسي؛
٢. الالتزامات المالية، التعهادات والضمادات على المطور الرئيسي؛
٣. المطور الرئيسي ينبغي أن يحافظ على برامج التدريب والتأهيل لعمال المجتمع المحلي المحيط بالمنطقة التنموية أو المنطقة الحرة (حسب مقتضى الحال)؛
٤. التزامات المطور الرئيسي التي ترتبط بتنمية الأراضي، خطوات هذه التنمية ووضع خطة عامة متعلقة باستخدام هذه الأراضي وتنفيذها؛
٥. معايير الأداء التي ينبغي أن يمتثل لها المطور الرئيسي؛
٦. حقوق والتزامات المطور الرئيسي (المطورين) والمطورين الفرعيين؛
٧. حق المطور الرئيسي في التعاقد مع الخبراء والمستشارين والمقاولين، والذين هم ضروريون لأداء التزاماته لإدارة وتنمية المنطقة؛
٨. حقوق المطور الرئيسي لجمع الإيجارات والخدمات وفقاً لاتفاقية التي تم التوصل إليها مع الشركات المسجلة على النحو الواجب وأدرجت في المنطقة التنموية و / أو المنطقة الحرة (حسب مقتضى الحال)؛
٩. الآثار المترتبة على إخلال المطور الرئيسي بالتزاماته؛
١٠. تسوية المنازعات وإنفاذ الاتفاقية المتعلقة بإدارة وتنمية المنطقة التنموية أو المنطقة الحرة (حسب مقتضى الحال)؛
١١. أي شروط أو التزامات أو حقوق حصرية أخرى منوحة للمطور الرئيسي وطريقة تنظيم نفسه؛
١٢. الشروط والأحكام المتعلقة بعودة الأراضي إلى هيئة المناطق التنموية والحرة، والتي تم منحها للمطور الرئيسي في حالة إخلاله بالتزامات معينة كما هو منصوص عليه في الاتفاقية، وكل الطرفين يجب عليهم الالتزام بهذه الشروط؛ و

١٣. الشروط والأحكام المتعلقة بإنتهاء اتفاقية التأجير بين المطور الرئيسي وهيئة المناطق التنموية والحرة في حالة بعض المخالفات التي ارتكبها المطور الرئيسي وفقاً لشروط اتفاقية التأجير وكلا الطرفين يجب عليهم الالتزام بهذه الشروط.

لأغراض التوضيح، وفقاً لأحكام قانون المناطق التنموية والحرة، يحق لهيئة المناطق التنموية والحرة أن تبيع أو تؤجر الأراضي المملوكة لها داخل المناطق التنموية أو المناطق الحرية إلى المطور الرئيسي مقابل السعر وطريقة الدفع والوسائل المنصوص عليها وفقاً لشروط اتفاقية التطوير الرئيسية التي تتم الموافقة عليها من قبل مجلس الوزراء. علاوة على ذلك، فإن المطور الرئيسي لا يستطيع بيع أو تأجير الأراضي المملوكة له إلا إذا كان لشركة مدرجة على النحو الواجب ومسجلة داخل المنطقة التنموية أو المنطقة الحرية المعنية (حسب مقتضى الحال)، بالإضافة إلى أن أي أراضي مؤجرة للمطور الرئيسي داخل المنطقة التنموية أو المنطقة الحرية (حسب مقتضى الحال) لا يمكن تأجيرها من الباطن إلا إذا كان لشركة مدرجة على النحو الواجب ومسجلة داخل المنطقة التنموية أو المنطقة الحرية المعنية (حسب مقتضى الحال) وبشرط أن تكون شروط هذا التأجير من الباطن لا تتعارض مع اتفاقية التأجير الموقعة بين المطور الرئيسي وهيئة المناطق التنموية والحرة.

فيما يتعلق بالمتطلبات الأخرى التي ينبغي أخذها في الاعتبار من قبل المطور الرئيسي / المستثمر الذي سيعمل على تطوير وإدارة الموانئ البرية في الأردن فإنه من المستحسن أن تدرج في إطار المنطقة التنموية التي تضم منطقة حرّة، نلاحظ أن القضايا التالية ينبغي أخذها في الاعتبار من أجل غرس جيد للموانئ البرية على النحو التالي:

١- وفقاً لأحكام اللائحة التنظيمية لتنظيم البيئة الاستثمارية في المناطق التنموية والمناطق الحرية رقم (٦٣) لسنة ٢٠١٢، فإنه يتم السماح لإجراء أي نشاط اقتصادي داخل المناطق التنموية والمناطق الحرية وفقاً لأحكام الملحق (١) والملحق رقم (٢) المرفق مع اللائحة المذكورة. علاوة على ذلك، فإن الملحق رقم (٢) ينظم السلطات الحكومية أو المهنيين الذين يحق لهم الممارسة، أو الذين ينبغي أن يوافقوا، وبعض الأنشطة الاقتصادية، مثل الخدمات القانونية والتدقيق، الخدمات المالية، خدمات الطيران، خدمات التعدين، وما إلى ذلك؛ الملحق رقم (١) ينص على الأنشطة الاقتصادية التي لا يسمح لها أن تجرى في المناطق التنموية والمناطق الحرية، والتي يتم تلخيصها على النحو التالي:

- أ- صناعات وتخزين وتجارة الأسلحة والمتفجرات وذخائر الأسلحة؛
- ب- صناعات وتخزين وتجارة المواد المشعة والتلوية أو الضارة بيئياً؛
- ت- عمليات إنتاج وتجارة البيولوجية وعلم الوراثة؛
- ث- صناعات وتجارة العلامات؛
- ج- صناعات أو تجارة المواد الضارة، أو المخدرة أو السامة، باستثناء الصناعات نفسها المسموح بها وفقاً للقوانين المحلية؛ و
- ح- أي أنشطة أخرى يمكن أن تكون محظورة وفقاً للقوانين المعمول بها في الأردن.

- ٢- لائحة المقاولات والتراخيص للمناطق التنموية والمناطق الحرة رقم (٥٢) لعام ٢٠١٢ تجدر ملاحظتها بشكل جيد من قبل أي مستثمر (المطور الرئيسي) الذي يرغب في تطوير وإدارة أي منطقة تنموية و / أو منطقة حرة في الأردن. هذا اللائحة تحكم البنية التحتية للمناطق التنموية و / أو المناطق الحرة في الأردن؛ وبالتالي، فإن إنشاء أي ميناء بري في الأردن سواء كان بموجب نظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP أم لا ينبغي أن يلاحظ جيداً أنها سيكون معهلاً بها في تطوير وإدارة أي ميناء بري والذي يكون من المستحسن أن يتم إدراجه في شكل منطقة تنموية تتضمن منطقة حرة. أحكام اللائحة المذكورة تنص على المتطلبات التي ينبغي على المطور الرئيسي أن يمتثل لها والتي ترتبط بمخطط شامل للموقع المحدد المذكورة في اتفاقية التنمية الرئيسية التي وقعت بين المطور الرئيسي وهيئة المناطق التنموية والحررة. أحكام المادة (٩ / ث) تنص على أن هيئة المناطق التنموية والحررة لا يجوز لها تحت أي ظرف من الظروف الموافقة على تقسيم أو توحيد أي أرض يتعارض مع اللائحة أو شروط بناء مثل هذا الموقع بغض النظر عما إذا كان نفسه يتضمن مبني أو منشآت أو حتى فارغ.
- ٣- تعليمات الأنشطة الإنمائية بالموقع لعام ٢٠١٢ تنظم شروط ومتطلبات المطورين الرئيسية فيما يتعلق بتطوير أي منطقة تنموية و / أو منطقة حرة والتي من المتوقع أن يجري أي نشاط تنموي بشأنها، مثل الأنشطة الزراعية، والأنشطة التجارية، الأنشطة الصناعية، ومشاريع الإسكان، وأنشطة التعدين وغيرها من الأنشطة والمشاريع ذات الأثر البيئي.

القوانين الأخرى التي تجدر ملاحظتها من قبل المطورين الرئيسي هي على النحو التالي:

١. اللائحة رقم (٩٤) لسنة ٢٠٠٨ لتسجيل الشركات في المناطق التنموية.
٢. اللائحة رقم (٩٥) لسنة ٢٠٠٨ لتنظيم الهيئة الاستثمارية والأنشطة الاقتصادية في المناطق التنموية.
٣. التعليمات لتسجيل المطورين الرئيسيين في المناطق التنموية رقم (١) لسنة ٢٠٠٨.
٤. التعليمات رقم (٢) لسنة ٢٠٠٨ لتسجيل الشركات في المناطق التنموية.

القسم الثاني: تخزين البضائع:-

حيث أن واحد من الأهداف الرئيسية لإنشاء الموانئ البرية في الأردن هو تسهيل وجذب استثمارات نقل البضائع تحت حالة "العبور" في الأردن ليتم نقلها داخل الأردن إلى الدول المجاورة؛ وبالتالي، فمن الجدير بالذكر أنه وفقاً لأحكام قانون المناطق التنموية والحررة فإنه لا يجوز تخزين البضائع تحت وضع "العبور" إلا إذا كان في المناطق الحرة أو في مخازن عامة تم تطويرها من قبل المطور الرئيسي في المناطق التنموية، وهذا المخزن يجب أن ينظم وفقاً للتعليمات الصادرة من قبل هيئة المناطق التنموية لمثل هذه الأغراض. ولا يشمل ما سبق البضائع بسجلات الجمارك على النحو الواجب وبشرط أن (١) هذه البضائع يتم تخزينها مؤقتاً، لمدة لا تزيد عن (٩٠) تسعين يوماً، و (٢) يتم التخزين في المستودعات العامة.

وعلاوة على ذلك، فإن أحكام التعليمات رقم (٩) لعام ٢٠١٢ تنظم الالتزامات لإنشاء وتضمين مخازن للآخرين في المناطق التنموية. وفقا لأحكام التعليمات المذكورة، ينبغي أن تدار هذه المستودعات من قبل المستثمر تحت اشراف من الإدارة الجمركى المعنية. لأغراض التوضيح، فإن مصطلح "مستثمر" يعني، وفقا لأحكام المادة (٢) من التعليمات المذكورة، هو أي شركة مسجلة على النحو الواجب ومرخصة لإنشاء مخزن لأغراض التخزين. علاوة على ذلك، وفقا لمراجعتنا لأحكام التعليمات المذكورة، فإن اثنين من القضايا الحيوية التي ينبغيأخذهم في الاعتبار لأغراض أنشطة الموانئ البرية في الأردن وعلى النحو التالي:

١. وفقا لأحكام المادة (٤) من التعليمات المذكورة، فإن تخزين البضائع المملوكة من قبل كيان / شخص غير مسجل في المنطقة التنموية مسموح به شريطة أن يتم ذلك من خلال المنطقة التنموية في مخازنها؛
٢. وهو مستمد من أحكام المادة (٦) من التعليمات المذكورة فإن ملكية البضائع التي (١) يسمح لها بدخول الأردن تحت حالة "العبور" و (٢) ويسمح أن يتم تخزينها في مخازن المناطق التنموية لا يمكن نقلها؛ و
٣. إدارة الجمارك المعنية هي السلطة المختصة التي تقوم بالرقابة والإشراف على الرقابة الجمركية على المخازن في المناطق التنموية.

تشريع آخر ذو أهمية وتتجدر الإشارة إليه في هذا التقرير هي لائحة رقم (٦٢) لعام ٢٠١٢ بشأن الإجراءات الجمركية في المناطق الحرة. وفقا لأحكام المادة (٣) من اللائحة المذكورة، فإنه يسمح لدخول البضائع الأجنبية إلى المناطق الحرة دون الحاجة إلى ترخيص استيراد والتتصدير المثل دون الحاجة إلى رخصة تصدير وبالمثل لا يخضع للرسوم الجمركية والضرائب المطبقة بما في ذلك ضريبة المبيعات المطبقة في الأردن، والتي هي في المعدل الحالي قدرها (١٦٪)، شريطة أن مثل هذا التتصدير لا يكون للأسوق المحلية في الأردن. ومع ذلك، وفقا لأحكام المادة (٤ / أ) من اللائحة المذكورة، يسمح للمطور الرئيسي بتخزين مثل هذه البضائع بعد التفتيش من إدارة الجمارك المعنية نفسها. لأغراض التوضيح، فإن مصطلح "البضائع" يعني، وفقا للمادة (٢) من اللائحة المذكورة: أي مادة طبيعية أو منتج حيواني أو زراعي أو صناعي بما في ذلك الطاقة الكهربائية.

وعلاوة على ذلك، وفقا لأحكام المادة (٩ / أ) من اللائحة المذكورة: فإن نقل البضائع من مخزن عام إلى موقع مستثمرين آخرين داخل المنطقة الحرة أو العكس بالعكس أو النقل نفسه بين مخازن المستثمرين غير مسموح به بدون موافقة المطور الرئيسي. يعتبر ما سبق ميزة منمنحة للمطور الرئيسي الذي يساعد في الإدارة والإشراف على أي نشاط نقل للبضائع تحت وضع "العبور" داخل المنطقة الحرة المطورة المملوكة له. كما تجدر الإشارة إلى أن المطور الرئيسي ينبغي أن يمتثل لأحكام اللائحة رقم (١٢٣) لسنة ٢٠٠٩ بشأن لتنظيم الإجراءات الجمركية في المناطق التنموية.

تعليمات جديدة للاستيراد قد تم سنها على النحو الواجب وصدرت تحت رقم (١) لسنة ٢٠١٢ بالنسبة لأغراض هذا التقرير، نلاحظ أنه وفقا لأحكام المادة (١٢) من التعليمات المذكورة، فإن البضائع التي تدخل الأردن تحت حالة "العبور" تكون معفاة من إدخالها من خلال ترخيص استيراد ومن رسوم / عقوبات الاستيراد التي فرضت وفقا لأحكام التعليمات المذكورة. علاوة على ذلك،

تعفى البضائع ذات وجهة المناطق الحرة أو مخازن البوندد أيضاً من إدخالها من خلال ترخيص استيراد ومن رسوم / عقوبات الاستيراد.

القسم الثالث: وسائل النقل:-

في تقريرنا القانوني المبدئي، نحن قد وضمنا القضايا المتعلقة بالنقل والجمارك. في هذا التقرير، نرى أنه من الضروري تقديم المشورة بشأن طريقة النقل ذات الصلة بالسكك الحديدية.

وفقاً لأحكام قانون السكك الحديدية رقم (٤) لعام ٢٠١٢ فإن وزارة النقل، بالتعاون مع الأطراف ذات الصلة، هي السلطة المختصة لتحديد الخطة الشاملة لشبكة السكك الحديدية الوطنية في الأردن ووزير النقل يجب أن يوافق على هذه الخطة وأن يعين توصياته إلى مجلس الوزراء للموافقة النهائية. علاوة على ذلك، وفقاً لأحكام المادة (٤) من القانون المذكور، فإن هيئة تنظيم النقل البري ("LTRC") يحق لها تأمين خدمات السكك الحديدية من خلال مشغل واحد أو أكثر. مجلس إدارة هيئة تنظيم النقل البري يحق له إصدار اللوائح والقرارات الازمة من أجل غرس جيد لخدمات السكك الحديدية في الأردن. ولا يحق لأي مشغل تقديم خدمات السكك الحديدية أو امتلاك مرافق السكك الحديدية إلا إذا كان نفسه مرخصاً من قبل هيئة تنظيم النقل البري.

الخطة الشاملة لتوسيع خط السكة الحديد القائم في الأردن لا تزال حتى هذا التاريخ غير محددة وواضحة، كما تم إعلامنا؛ لذلك، لأغراض تقييم موقع الموانئ البرية المقترنة، فإنه من المستحسن أن يحدد موقع التوسعة الجديدة للسكك الحديدية القائمة في الأردن.

علاوة على ذلك، في غياب خدمات السكك الحديدية في الأردن التي يمكن أن تساعد وسائل النقل من وإلى الموانئ البرية، فإن طريقة النقل التي ستكون مستخدمة لعمليات تنفيذ الموانئ البرية ستكون النقل البري. لذلك، حددنا القوانين التالية التي ينبغي أن تلاحظ من قبل أي شركة نقل ترغب في نقل البضائع من وإلى الموانئ البرية في الأردن، مع مراعاة القوانين المعمول بها واللوائح والتعليمات المعمول بها في منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة:

١. قانون نقل البضائع على الطرق وتعديلاته رقم (٢١) لعام ٢٠٠٦
٢. لائحة النقل البري وتعديلاتها رقم (٥٢) لسنة ١٩٧٨.
٣. التعليمات للنقص المسموح بها في البضائع والمواد المنقولة على الطرق لسنة ٢٠٠٦.
٤. تعليمات رقم (٨٩) لسنة ٢٠٠٥ المتعلقة بتنظيم دخول وخروج سيارات الشاحنات في منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة؛ و
٥. تعليمات رقم (١٤٥) لعام ٢٠٠٩ المتعلقة بدخول وخروج البضائع، ونقلها وطريقة النقل في منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة.

القسم الرابع: نقاط أخرى ذات قيمة: -

وفقاً لل المادة (٧) من اللائحة رقم (٤٢) لسنة ٢٠١٢ لتنظيم الإجراءات الجمركية في المناطق التنموية، فإن أي شركة مسجلة على النحو الواجب في المنطقة التنموية يحق لها تسهيلات الإجراءات الجمركية على النحو الذي تحدده لجنة المنطقة التنموية مع تنسيق مسبق من إدارة الجمارك. وبالتالي، فإنه من المستحسن أن يتم عمل اتصالات وتعاون جيد بين إدارة الجمارك في البداية المبكرة من تنفيذ / دراسات الميناء البري من أجل التوصل إلى فهم واضح لنطاق إدارة الجمارك في العمل في الموانئ البرية واكتساب ثقتهم وتعاونهم الجيد أثناء عملية إنشاء وتشغيل الموانئ البرية في الأردن.

موقع الموانئ البرية في الأردن من الأهمية بمكان حيث ينبغي أخذها في الاعتبار بعناية من قبل السلطات المعنية. ويرجع ذلك إلى حقيقة أن الواقع الناجحة يمكنها تجنب عقبة حيوية وحيدة، والتي هي الحاجة إلى مصادر الأرضي. مصادر الأرضي في الأردن تستلزم أن تتم وفقاً لأحكام قانون نزع الملكية رقم وتعديلاته (١٢) لسنة ١٩٨٧. وفقاً لهذا القانون وخروجاً عن الممارسة المهنية، فإن أي مصادر للأراضي في الأردن والتي قد تتم لأغراض تخصيص مناطق الموانئ البرية في الأردن ستؤدي إلى تكاليف ونفقات إضافية والتي يمكن تجنبها إذا تم تجنب المصادر من البداية.

يتم نزع الملكية في الأردن مقابل متطلبات معينة ومقابل دفع الطرف المصادر لأصحاب الأرضي المصادر؛ ومع ذلك، يحق لهؤلاء المالك الطعن في المبلغ المدفوع للأراضي المصادر أمام المحاكم الابتدائية في الأردن، والذي من شأنه وفقاً لخبرتنا أن يضيف مزيد من التكاليف القانونية والجهود المبذولة للتوصل إلى حل نهائي. وبالتالي، فإنه من المستحسن أن نبحث عن موقع الموانئ البرية التي تملكها الحكومة الأردنية أو عن طريق هيئة المناطق التنموية والحررة.

فيما يتعلق بنظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP وتطبيقه في تنفيذ الموانئ البرية في الأردن، يلاحظ أن الشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP مؤهلة في الأردن. نظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص يختلف من مشروع إلى آخر؛ قد يكون مشتركاً بين القطاعين العام والخاص، في حين أن كلاً الطرفين يمكن أن يدمجاً من خلال شركة مملوكة لهم أو لا، أو من دون الحاجة إلى إنشاء شركة وبدلاً من ذلك يكون من خلال ترتيبات الإدارة في حين يمكن أن يكون المشروع مملوكاً من قبل القطاع العام وإدارته بالكامل من قبل القطاع الخاص مقابل نسبة مئوية متفق عليها ليتم يدعى الرسوم الإدارية. وفقاً لقانون المناطق التنموية والحررة، فإن نظامي الشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP سالف الذكر قانونيين وكل طريقة لها ظروفها الخاصة والتزاماتها كما هو منصوص عليه هنا أعلاه.

أخيراً، نود أن نلاحظ أننا قد شهدنا الأسبقية في الأردن حيث وضعت الحكومة الأردنية المشاريع ذات الطبيعة الخاصة بمشاركة من القطاعين العام والخاص من خلال شركات مستقلة مدرجة على النحو الواجب ومسجلة قبل إدارة مراقبة الشركات في وزارة الصناعة والتجارة وفقاً لأحكام قانون الشركات الأردنية رقم (٢٢) لسنة ١٩٩٧، في حين أن ملكية مثل هذه الشركات حيث هي مملوكة

بين القطاعين العام والخاص وإدارة مثل هذه المشاريع تم تعيينها إلى القطاع الخاص للتنفيذ والإدارة وتُخضع لاتفاقية مكتوبة موقعة بين القطاعين العام والخاص. بعض من هذه المشاريع حيث تفيدها كاتفاقية البناء والتشغيل والنقل، والتي تعرف بأنها "اتفاقية BOT"، وغيرها من المشاريع التي يملكونها القطاع العام (وغيرها من قبل القطاعين العام والخاص) ومنفذة ومدارسة من قبل القطاع الخاص؛ ومع ذلك، فهذه التفاصيل تعتمد على الترتيبات والمفاوضات والاتفاقيات المبرمة بين الأطراف المعنية وتبعاً لطبيعة المشروع المعنى. علاوة على ذلك، يرجىأخذ العلم بأن الآليات المذكورة أعلاه تطبق على تنفيذ الموانئ البرية في الأردن ولا تتعارض مع أحكام قانون المناطق التنموية والحرة ولوائحه وتعليماته ذات الصلة، ومع ذلك، ما يلي موصى به:

١. أن التنسيق المسبق يتم بين جميع الأطراف ذات الصلة والسلطات الحكومية من أجل

ضمان التنفيذ الناجح للموانئ البرية في الأردن دون عقبات وصعوبات بطرق ذات كفاءة أعلى. هذه الجهات المشاركة، دون حصر، مجلس الوزراء، وزارة الصناعة والتجارة، إدارة الجمارك، وهيئة المناطق التنموية والحرة، هيئة تنظيم النقل البري LTRC، سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة، شركة موانئ العقبة؛ و

٢. أي موالثيق، اتفاقيات، مذكرات تفاهم أو أي ترتيب مكتوب آخر (بما في ذلك القرارات الصادرة عن مجلس الوزراء) الموقعة بين حكومة المملكة الأردنية الهاشمية أو السلطات الحكومية مع الدول الأخرى والهيئات والمطوريين أو شركات النقل تجدر الإشارة إليها بشكل جيد وتقديرها، والتي يمكن أن يكون لها أثر قانوني على تشغيل الموانئ البرية في الأردن.

الملحق ت: مؤسسات التمويل الدولية في الأردن

في الأردن، فإن معظم المؤسسات المالية الدولية والمنظمات الإقليمية والثنائية الرئيسية نشطة. أدناه يقدم موجز لأنشطة الرئيسية في المؤسسات المالية الدولية في الأردن في السنوات الماضية^{٢٠}:

Table 1: Summary of the activities of IFIs in Jordan

	Portfolio	ABV	Forecasts	Main sectors of activity	Private sector operations
World Bank (IBRD)	USD329 m in IBRD Loans, Trust Fund Grants & Guarantees	FY09: USD140 m FY10: USD302 m FY11: USD476 k FY12: USD254 m	USD500+ USD650 m under the new Country Partnership Strategy FY12-FY15 (Board discussion January 2012)	Urban Development, Transport, Energy Education & Environment. Supporting reforms	N/A
IFC & MIGA	USD658 m in 16 companies as of end-April 2012 MIGA = USD4.1 m gross in 2 projects	USD141 m in FY11; USD165 m in FY12 ytd	Expected annual commitments around USD100 m over the next three years MIGA: expect to commit ~USD200m over next three years	Financial markets, transportation & warehousing, chemicals, and power. Advisory services activities include PPPs. MIGA: Infrastructure	Private sector only MIGA: same, plus can cover sovereign borrowing in support of private projects.
EIB	EUR934 m since 1978, of which EUR500 m since the launch of FEMIP in 2002	EUR81 m loan and EUR5 m equity in 2011; no project in 2010; one private loan in 2009 (for EUR165 m)	Expects to commit some EUR300 m over three years	Private and public sectors; Water (33 %), Industry (20 %), Energy (16 %), Transport (14 %)	48% of signed loan exposure is in the private sector
IsDB	USD1 bn	USD114 m was approved in 2010 including USD 104 m in Business Insurance and USD10 m in Trade Ops. USD90 m in Business Insurance was approved in 2011. So far no public project financing is proposed by Jordan because of its debt ceiling.	Focus on non-sovereign financing (including PPPs) – no proposal is received yet.	Infrastructure, Energy, Health, Social Sector.	100% Private sector for the time being

^{٢٠} المصدر: البنك الأوروبي لإنشاء و التعمير

	Portfolio	ABV	Forecasts	Main sectors of activity	Private sector operations
Arab Fund for Economic and Social Development	USD373 m (for total projects signed of USD1.7 bn)	USD108 m loan to be signed for the expansion of an existing power plant.	USD400 m during the period 2011-2013	water, health, infrastructure, and electricity	One USD15 m loan for a glass coating factory
AMF	EUR112.5 m	2 loans in 2010 for EUR67 m		Provide financial assistance to correct balance of payments disequilibria and implement structural reforms towards the modernization of financial systems	
OPEC Fund (OFID)	EUR69 m	No lending activity in 2010-2011		Health and agricultural sector	
AFD	EUR396 m (since 2006)	EUR1.6 m in 2011	EUR200 m yearly for the period 2011-2013	Water, energy, urban development, social and economic development	EUR88 m

المصدر: البنك الأوروبي للإنشاء والتعمير

برامج التمويل الحالية في الأردن

مرفق التمويل العربي للبنية التحتية

مرفق التمويل العربي للبنية التحتية (AFFI) هي شراكة بين البنك الدولي ومؤسسة التمويل الدولية (IFC) والبنك الإسلامي للتنمية (IsDB) لتشجيع الاستثمار في البنية التحتية في الدول العربية لتحقيق النمو الاقتصادي والتكامل الإقليمي.

أطلق مرفق التمويل العربي للبنية التحتية AFFI رسمياً في أبريل ٢٠١١ في عمان، الأردن، حيث وافقت الدول العربية، والمؤسسات المالية الدولية (IFIs) وممثلي القطاع الخاص لحشد الدعم والجهود من أجل تطوير البنية التحتية في المنطقة لتلبية احتياجات السكان من خلال تقديم خدمات البنية التحتية بجودة عالية بأسعار معقولة وخلق فرص الاقتصادية، بما في ذلك النمو وفرص العمل.

البرنامج له أربعة مكونات:

- منتدى سياسات البنية التحتية العربي (AIPF) يوفر منبراً حوارياً حول قضايا البنية التحتية الإقليمية؛

- المرفق الاستشاري الفني (TAF) يوفر الخدمات الاستشارية للمعاملات والمنح لإعداد مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP في البنية التحتية؛
- النافذة العامة توفر التمويل للحكومات بشأن مشاريع البنية التحتية والشراكة بين القطاعين العام والخاص؛ PPP؛
- النافذة الخاصة توفر التمويل للمشاريع المتوقفة وغير المتواقة مع الشريعة الإسلامية إلى القطاع الخاص.

**(التسهيلات الأوروبية المتوسطية للاستثمار والشراكة، بنك الاستثمار الأوروبي) (FEMIP)
(EIB)**

مرفق بنك الاستثمار الأوروبي (EIB) للاستثمار والشراكة الأورو-متوسطية، هو لاعب رئيسي في الشراكة المالية بين أوروبا والبحر الأبيض المتوسط، وقدم ما يقرب من ١٢ مليار يورو من التمويل ما بين إنشائه في أكتوبر ٢٠٠٢ وديسمبر ٢٠١١.

التحليل المقطعي لعمليات بنك الاستثمار الأوروبي EIB في الأردن^{٦٦} يعكس إلى حد كبير المجالات التقليدية لنشاط بنك الاستثمار الأوروبي EIB في المنطقة.

- تم تقديم ٢٥٠ مليون يورو للمشاريع الصناعية، بما في ذلك بناء مرافق التصنيع للبروم على الشاطئ الجنوبي للبحر الميت، وتطوير منجم الفوسفات في جنوب شرق الأردن وبناء مصنع إنتاج المغنيسيوم.
- وقد ذهبت ١٣٥ مليون يورو لمشاريع نقل الطاقة وتوزيعها، وبناء خط أنابيب الغاز الإقليمي في جميع أنحاء الأردن.
- وقد دفعت ٨٦ مليون يورو للبنوك المحلية في شكل خطوط ائتمان لإقراض الشركات الصغيرة والمتوسطة.
- ٢٧٧ مليون يورو تم توفيرها لتمويل توزيع المياه والبنية التحتية للصرف الصحي، بما في ذلك إعادة هيكلة وإعادة تأهيل شبكة توزيع المياه وشبكة النقل في عمان الكبرى ومشروع لتوريد المياه إلى العاصمة.
- ١٢٣ مليون يورو قد ذهبت لتمويل مشاريع النقل والاتصالات السلكية واللاسلكية الرئيسية في الأردن، بما في ذلك أكثر من ٦٠ مليون يورو لبناء طريق عمان الدائري.
- تم تقديم ٤٠ مليون يورو للمساعدة في إصلاح نظام التعليم الابتدائي والمدارس في الأردن.
- ١١ مليون يورو قد تم توفيرها من بنك الاستثمار الأوروبي EIB لدعم القطاع الخاص من خلال الاستثمارات المباشرة في الشركات الخاصة المتوسطة الحجم، وصناديق الاستثمار والاستثمارات المشتركة مع الوسطاء المحليين.
- ٦٥ مليون يورو قد ذهبت لدعم إعداد وتنفيذ المشاريع، وخاصة في القطاع المالي وقطاع النقل.

^{٦٦} المصدر: البنك الأوروبي للاستثمار (EIB)

البنك الأوروبي للإنشاء والتعمير

أصبح الأردن عضواً في البنك الأوروبي للإنشاء والتعمير EBRD في ديسمبر ٢٠١١، وطلبت أن تصبح بلداً مستفيداً من البنك الأوروبي للإنشاء والتعمير EBRD. البنك أطلق العمليات رسمياً هذا العام في الأردن من خلال فتح مكتب دائم في عمان (٢٠١٣). وفقاً للبنك الأوروبي للإنشاء والتعمير EBRD، بشكل خاص فإن حلول التمويل لأنظمة الشراكة بين القطاعين العام والخاص هي من بين أولويات البنك في الأردن، وهو أمر مهم في ضوء مشاريع الموانئ البرية / المراكز اللوجستية الأساسية.

في العام الماضي، البنك الأوروبي للإنشاء والتعمير EBRD وفر ١٠٠ مليون دولار أمريكي قرضاً لبناء وتطوير محطة كهرباء المناخ في الأردن (تقع على بعد ١٥ كم شرق العاصمة الأردنية عمان)، في صفقة تهدف إلى المساعدة على معالجة نقص الطاقة الحاد الذي تعشه البلاد وضمان تأمين إمدادات الطاقة في المستقبل.

في الأردن، سيركز البنك الأوروبي للإنشاء والتعمير EBRD على دعم الشركات الخاصة، مع التركيز على المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم، وإعادة هيكلة وتعزيز القطاع المالي، وتعزيز كفاءة الطاقة وقطاع الطاقة المستدامة.

الملحق ث: استطلاع السوق

الاجتماعات / الزيارات التالية تم إجراؤها مرة في الفترة حتى تسلیم وعرض التقرير النهائي:

شخص (أشخاص)	المنظمة الاسم
السيد إبراهيم الرواشدة / السيد ن ماكين	ميناء حاويات العقبة ACT
السيد ج. أ. غانم / السيد. معین الزوبعی	شركة تطوير العقبة
السيد عدي ب. سبها	العقبة للمشاريع الوطنية العقارية
السيد ب. روسیج	EU T&TF project
النقيب محمد دالابيہ	نقابة ملاحة الأردن
السيد ن ماكين	زيارة موقع ميناء حاويات العقبة
السيد ت. الشبليات	قرية العقبة اللوجستية
السيد أ.إ. الخطاب	سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة ASEZA
السيد ي. صویلخ	سارقیا) شركة ميناء حاويات العقبة APMT co.
السيد محمد الصبیغی	RITCO
السيد س. الخطیب	مالترانس لخدمات الشحن
السيد مومنی	المنطقة الحرة بسحاب
السيدة الرعنی / د. ربیع / السيد. الحمایدہ / السيد. هبیخ	شركة تطوير المفرق
السيد ج. الدباس	هيئة المناطق التنموية والحرة
السيد ج. أ. مجاهد / السيد. د. الحنايفہ / السيد. ز. حtar	هيئة تنظيم النقل البري LTRC
السيد أ. حديد	ادارة الإحصاءات الجمركية
السيد علي ح. جاد الله	سكة حديد الحجاز
السيد مومنی / السيد ج. الدباس	شركة تطوير المفرق
المهندس. رياض محمد عبد الرحمن الخراشة	أمانة عمان الكبرى
السيد س. الخطیب	مالترانس لخدمات الشحن
السيد مومنی / السيد ج. الدباس	شركة تطوير المفرق
المهندس. زکریا نصیرات	جمارك عمان
السيد ك. الناعوری / السيد ج. نینو	مجموعة ناعوري
النقيب محمد دالابيہ	نقابة ملاحة الأردن
السيد زياد نصورة (مقابلة الهاتف)	أجلیتی Agility
السيد مومنی / السيد ج. الدباس	شركة تطوير المفرق
السيد زياد نصورة (مقابلة الهاتف)	أرامکس Aramex
السيد س. الخطیب	مالترانس لخدمات الشحن
السيد سورین هانسن / السيد. ن ماكین	شركة ميناء حاويات العقبة APMT
السيد م. طوبیه (مقابلة الهاتف)	ایجیل لخدمات النقل Eagle
السيد سالم فلوطي	کیماویات سولفرو Solvo
السيد ب. روسیج	مجموعة قعوار
السيد ب. الزبن (مقابلة الهاتف)	مجموعة خدمات الشحن اللوجستية العالمية GLFS

استبيان استقصاء احتياجات عملاء الميناء البري، عمان، الأردن
نبذة عن الشركة . ١.

	اسم الشركة
	الشخص المسؤول عن الاتصال
	العنوان
	رقم الهاتف.
	البريد الإلكتروني
	الموقع الإلكتروني
نعم، يرجى الإشارة إلى بلد المقر: لا	هل شركتك (جزء من) منظمة متعددة الجنسيات؟

١- يرجى الإشارة إلى إجمالي مبيعات شركتك في بالدينار الأردني عام ٢٠١٠ وإذا أمكن في عام ٢٠١١.

(إذا كانت شركتك جزء من منظمة متعددة الجنسيات يرجى الإشارة إلى إجمالي المبيعات الوطنية)

..... دينار أردني	إجمالي مبيعات ٢٠١٠
..... دينار أردني	إجمالي مبيعات ٢٠١١

٢- ما نوع الخدمات التي توفرها الشركة الخاصة بك؟ (يرجى ترتيبهم بالترتيب من حيث الأهمية؛ بدءاً من ١ – الأهم)

	الشحن
	النقل البري
	الحشو والتجريد
	التخلص الجمركي
	أخرى وهي....
	أخرى وهي....

٣-١ ما هي أنواع البضائع التي تتعامل معها الشركة الخاصة بك؟

	المنسوجات والملابس
	المأكولات والمشروبات
	الصابون والمنظفات
	الأجهزة الإلكترونية الاستهلاكية
	السيارات
	الورق والمنتجات الورقية
	الأجهزة والآلات
	المواد الكيميائية والمنتجات الصيدلانية
	الاثاث والأواني المنزلية.
	الإسمنت
	البوتاس
	البضائع السائلة
	آخر وهي.....
	آخر وهي.....

٢-٢ تجارة الاستيراد شركتك .

١-٢ هل شركتك تستورد البضائع أو المواد؟

	نعم
	لا، الرجاء الاستمرار مع القسم ٣
%....	تقدير النسبة المئوية من الاستيراد من إجمالي مبيعاتك (بالطن):

٢-٢ يرجى تقديركم عدد الأطنان من البضائع و / أو الحاويات استورتها شركتكم في السنوات ٢٠١٠، ٢٠١١ و ٢٠١٢ (لا يطلب أرقام دقيقة، التقديرات كافية)

٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	
طن			
			حاوية قياسية (TEU)

٣-٢ يرجى تقدير حجم البضائع المستوردة من قبل الشركة في السنوات ٢٠٠٩، ٢٠١٠ و ٢٠١١ (لا يطلب أرقام دقيقة، التقديرات كافية)

٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	
			البضائع العامة
			الصب الجاف
			الصب السائل
			أخرى
			الإجمالي

ملاحظة: إذا كان ذلك ممكناً يرجى الإشارة إلى الكميات لكل نوع من البضائع.

٤-٢ يرجى الإشارة إلى شروط التجارة الدولية الأكثر تطبيقاً والتي بموجبها وعادة تستورد شركتكم:

	(تكلفة التأمين على الشحن) CIF
	الشحن مجاناً
	أخرى وهي.....

٥ طرق النقل

الميناء البحري المستخدم في الاستيراد	
مسافة الميناء البحري إلى أماكن العمل / المصنع / الشركة الرئيسي	كم

٦-٢ كيف يمكنك تنظيم نقل الحاويات وغيرها من أنواع البضائع من الميناء البحري إلى شركتك؟

	مرتب حسب طرف التصدير أو وكيله
	مرتب حسب خط الشحن بموجب سند شحن مختلط
	عن طريق وسائل النقل الخاصة بنا
	التعاقد من الباطن مباشرة مع شركة نقل
	من خلال وكيل شحن / وكيل
	أخرى وهي.....

٧-٢ التخلص الجمركي لحاويات الاستيراد يتم:

	في شركة خاصة
	في ميناء جمركي
	في الحدود البرية عند الدخول
	في الميناء البحري عند الوصول
	وكيل شحن / وكيل يعتني بهذا
	أخرى وهي....

٨-٢ التخلص الجمركي لاستيراد أنواع أخرى من البضائع يتم:

	في شركة خاصة
	في ميناء جمركي
	في الحدود البرية عند الدخول
	في الميناء البحري عند الوصول
	وكيل شحن / وكيل يعتني بهذا
	أخرى وهي....

٩-٢ يرجى تزويدنا بتقدير لتكليف النقل البري ومدته:

دينار أردني (لكل حاوية قياسية / وحدة مكافئة ل ١ قدم)	مجموع التكاليف من تفريغ الحاويات في الميناء البحري حتى وصولها إلى أماكن العمل
دينار أردني (لكل طن)	مجموع التكاليف من تفريغ البضائع في الميناء البحري حتى وصولها إلى أماكن العمل
..... أيام	مجموع المدة من تفريغ الحاويات في الميناء البحري حتى وصولها إلى أماكن العمل
..... أيام	مجموع المدة من تفريغ البضائع في الميناء

	البحري حتى وصولها إلى أماكن العمل
--	-----------------------------------

٣-٣. تجارة التصدير للشركة الخاصة بك

٣-١ هل شركتك تصدر البضائع أو المواد؟

نعم	
لا، الرجاء الاستمرار مع القسم ٣	
% تقدير النسبة المئوية من الاستيراد من إجمالي مبيعاتك (بالطن):	

٣-٢ يرجى تقديركم عدد الأطنان من البضائع و / أو الحاويات التي صدرتها شركتكم في السنوات ٢٠٠٩، ٢٠١٠، ٢٠١١ (لا يطلب أرقام دقيقة، التقديرات كافية)

٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	طن
			حاوية قياسية (TEU)

٣-٣ يرجى تقدير حجم البضائع المصدرة من قبل الشركة في السنوات ٢٠٠٩، ٢٠١٠، ٢٠١١ (لا يطلب أرقام دقيقة، التقديرات كافية)

٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	
			البضائع العامة
			الصب الجاف
			الصب السائل
			أخرى
			الإجمالي

ملاحظة: إذا كان ذلك ممكناً يرجى الإشارة إلى الكميات لكل نوع من البضائع.

٣-٤ يرجى الإشارة إلى شروط التجارة الدولية الأكثر تطبيقاً والتي بموجبها وعادة تصدر شركتكم:

	تكلفة التأمين على الشحن(CIF)
	الشحن مجاناً
	أخرى وهي.....

٣-٥ طرق النقل

	الميناء البحري المستخدم في التصدير
كم	المسافة من أماكن العمل / المصنع / الشركة الرئيسي للميناء البحري

٦-٣ كيف يمكنك تنظيم نقل الحاويات وغيرها من أنواع البضائع من شركتك إلى الميناء البحري؟

	مرتب حسب طرف التصدير أو وكيله
	مرتب حسب خط الشحن بموجب سند شحن مختلط
	عن طريق وسائل النقل الخاصة بنا
	التعاقد من الباطن مباشرة مع شركة نقل
	من خلال وكيل شحن / وكيل
	أخرى وهي.....

٧-٣ التخلص الجمركي لحاويات التصدير يتم:

	في شركة خاصة
	في ميناء جمركي
	في الحدود البرية عند الخروج
	في الميناء البحري عند المغادرة
	وكيل شحن / وكيل يعتني بهذا
	أخرى وهي.....

٨-٣ التخلص الجمركي لتصدير أنواع أخرى من البضائع يتم:

	في شركة خاصة
	في ميناء جمركي

	في الحدود البرية عند الخروج
	في الميناء البحري عند المغادرة
	وكيل شحن / وكيل يعتني بهذا
	أخرى وهي.....

٩-٣ يرجى تزويدنا بتقدير لتكاليف النقل البري ومدته:

دينار أردني (لكل حاوية قياسية / وحدة مكافئة ل ١ قدم)	مجموع المدة من تحويل الحاويات في أماكن العمل حتى وصولها إلى الميناء البحري
دينار أردني (لكل طن)	مجموع المدة من تحويل الحاويات في أماكن العمل حتى وصولها إلى الميناء البحري
..... أيام	مجموع المدة من تحويل الحاويات في أماكن العمل حتى وصولها إلى الميناء البحري
..... أيام	مجموع المدة من تحويل الحاويات في أماكن العمل حتى وصولها إلى الميناء البحري

القسم ٤ . الميناء البري

محطة هامة في سلسلة متعددة الوسائط تعمل بشكل جيد هي الميناء البري. في بعض الأحيان يشار إلى الميناء البري أيضاً بأنه "الميناء الداخلي" أو "مستودع الحاويات الداخلي (ICD)". المرفق بشكل أساسي هو منطقة البوندد (تحت حكم نظام الجمارك) متصل بالميناء البحري حيث يتم نقل البضائع بوسيلة واحدة (مثل القطار أو الشاحنة) إلى مكان آخر وحيث يتم التخلص الجمركي. وظائف أخرى وعادة ما تكون التخزين / التسوين (الغير بوندد) والتخلص والخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة المختلفة (وتسمى أيضاً وظائف المركز اللوجستي).

٤-١ إذا كنت تفكّر في استخدام ميناء بري للأنشطة الخاصة بك، ما هي المرافق التي ينبغي أن تكون متاحة؟ (رتّب كل عنصر بدرجة من ١ - مهم جداً إلى ٥ - ليس مهماً)

	خدمة على مدار ٢٤ ساعة يومياً
	تسهيلات التخلص الجمركي
	مرافق التخزين للحاويات البرية
	مرافق التخزين للحاويات ذات التحكم في درجة الحرارة

	مرافق الحشو والتجريد للحاويات
	تعبئة وتغريغ الصناديق والأكياس الخ
	خدمات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، بما في ذلك تتبع وتعقب الحاويات التجميع
	مرافق التخزين
	مرافق التخزين المكتشف
	مرافق التخزين البارد
	ورش للإصلاح والصيانة
	منطقة وقوف للشاحنات
	مرافق الطعام والسكن
	الخدمات البنكية
	الخدمات / المرافق الأخرى وهي.....
	الخدمات / المرافق الأخرى وهي.....

٤- هل عملت على استخدام مرفق الميناء البري الجديد الذي لم يتم توصيله إلى خط السكك الحديدية (بالقرب من عمان أو المفرق) لنقل البضائع الخاصة بك، أو هل تفضل النقل المباشر بالشاحنة من الباب إلى الباب (دون استخدام الميناء البري)؟ يرجى شرح اختيارك.

.....

٤- بمجرد أن يتاح الاتصال المباشر للسكك الحديدية المخطط لها بميناء العقبة – عمان – المفرق، هل ستعمل على استخدام مرفق الميناء البري الجديد الذي تم توصيله إلى خط السكك الحديدية (بالقرب من عمان أو المفرق) لنقل البضائع الخاصة بك، أو هل لا زلت تفضل النقل المباشر بالشاحنة من الباب إلى الباب؟ يرجى شرح اختيارك.

.....

٤- ما هي الاعتبارات المهمة بالنسبة لك لتحول من النقل بالشاحنة إلى النقل بالسكك الحديدية؟ (رتب كل عنصر بدرجة من ١ – مهم جدا إلى ٥ – ليس مهما)

	خفض الرسوم الجمركية على النقل بالسكك الحديدية
	أسهل في ترتيب النقل بالسكك الحديدية
	النقل بالسكك الحديدية هو أكثر أمانا
	الاعتبارات البيئية
	اعتبارات أخرى وهي.....

٤-٥ في حالة ما إذا كان يراد تأسيس ميناء بري في الأردن، ما هو الموقع الذي تفضله؟
 (١-الأفضلية الأولى، ٢-الأفضلية الثانية، ٣-الأفضلية الثالثة)

	منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة
	منطقة سحاب
	منطقة المفرق

هل لديك أي ملاحظات حول هذا الاستبيان أو إنشاء ميناء بري في الأردن؟ لا تتردد في مشاركتها معنا.

.....

نود أن نشكركم لتعاونكم الكريم.
 يرجى إعادة الاستبيان عن طريق البريد الإلكتروني إلى: e.lock@chello.nl
 نيابة عن وزارة النقل من المملكة الأردنية MTBS الحلول التجارية للملاحة البحرية والنقل الهاشمية

الملحق ج: عمليات الميناء البري

عمليات الميناء البري

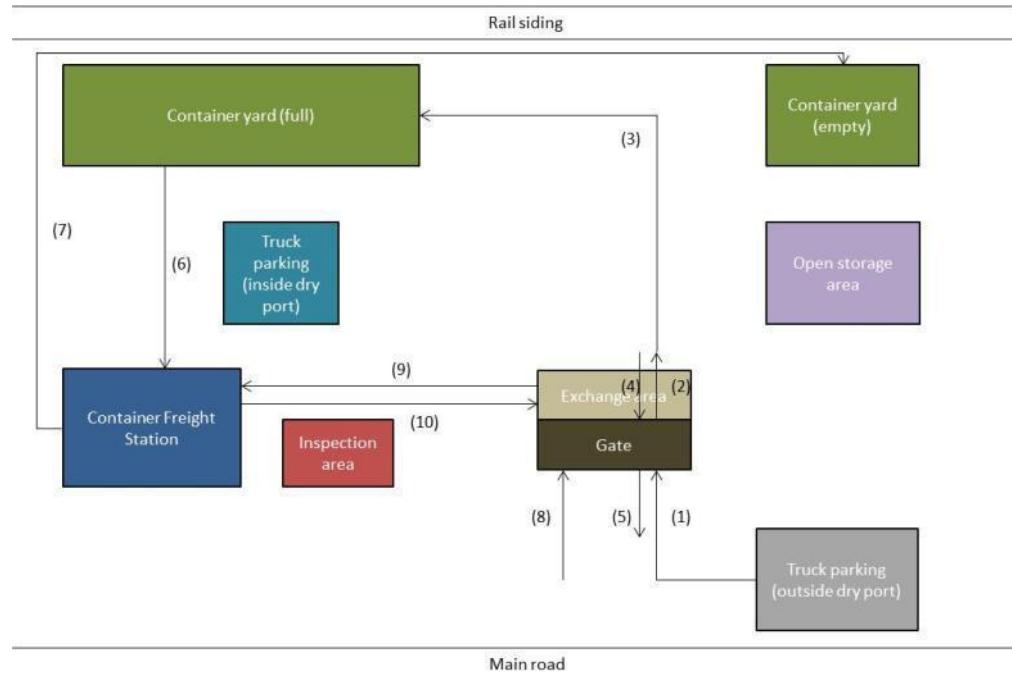
يقدم القسم التالي نظرة عامة على نوع من العمليات الأساسية التي تجري في منطقة الميناء البري. النظارات العامة التخطيطية والأوصاف المقدمة تفترض أن منطقة الميناء البري سيكون بها جميع الوظائف كما هو موضح في القسم ٢-٤. ليس من المؤكد أن كل هذه العناصر ستكون في الواقع الحاضر (البعض قد يتم تقديمها لاحقاً وفقاً لخطة التطوير المرحلية)؛ المحدد الرئيسي هنا هو تطور مستويات الأنشطة التجارية والخدمات اللوجستية، والذي تعتمد في المقام الأول على توافر السكك الحديدية.

في الأقسام التالية، ثلاثة أنواع رئيسية من العمليات سيتم تصويرها ووصفها (التركيز على تدفقات البضائع الاستيراد، كونه أهم تدفق للبضائع في الأردن):

- مناولة حاويات الاستيراد الأقل حمولة LCL عن طريق الشاحنات
- مناولة حاويات الاستيراد كاملة الحمولة FCL عن طريق الشاحنات (الخيار ١: التخلص المباشر، الخيار ٢: التخلص غير المباشر)
- مناولة حاويات الاستيراد كاملة الحمولة / الأقل حمولة عن طريق الشاحنات

مناولة الحاويات الأقل حمولة LCL عن طريق الشاحنات

شكل ١-٠ التدفقات التشغيلية لمناولة الحاويات الأقل حمولة LCL



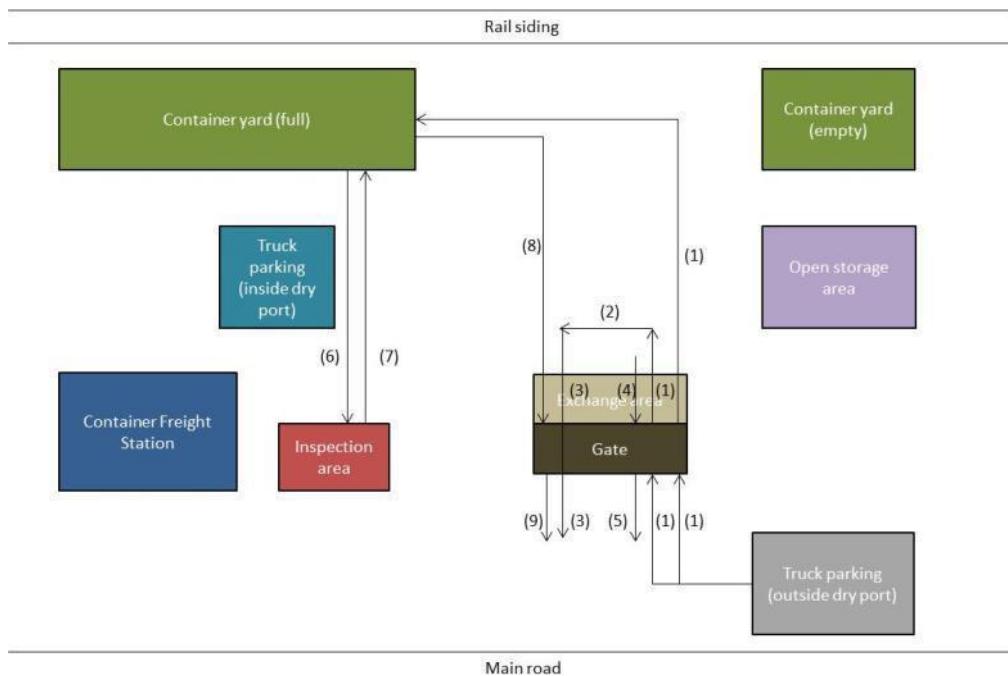
المصدر: استشاري

الوصف:

- ١- الشاحنة تصل إلى الميناء البري مع حاوية قليلة الحمولة LCL كاملة، الشاحنة تنتظر في منطقة وقوف الشاحنات، وتقدم جميع الوثائق ذات الصلة إلى المسؤول الجمركي، ثم تدخل إلى الموانئ البرية من خلال البوابة الإلكترونية وتمر على جسر الميزان عند البوابة
- ٢- يتم تفريغ الحاوية من الشاحنة في منطقة التبادل
- ٣- يتم التقاط الحاوية من منطقة التبادل وتصطف في ساحة الحاويات الكاملة
- ٤- الشاحنة الفارغة تغادر منطقة التبادل (أو بشكل استثنائي تحمل حاوية أخرى)
- ٥- الشاحنة الفارغة تغادر الميناء البري
- ٦- بعد التخلص، يتم نقل الحاوية الأقل حمولة LCL إلى محطة شحن الحاويات CFS للتجريد
- ٧- بعد التجريد، يتم وضع الحاوية الفارغة في ساحة الحاويات الفارغة
- ٨- الشاحنات (الفارغة) التي ستنقطع البضائع المخزنة في محطة شحن الحاويات CFS تدخل بوابة الميناء البري
- ٩- الشاحنات (الفارغة) تلتقط البضائع من محطة شحن الحاويات CFS
- ١٠- وعند الانتهاء من جميع الإجراءات (بما في ذلك المدفوعات من الرسوم والضرائب)، فإن الشاحنات (الكاملة) تغادر منطقة الميناء البري وتنقل البضائع إلى أماكن عمل المستوردين

مناولة الحاويات كاملة الحمولة FCL عن طريق الشاحنات

شكل ٢-٠ التدفقات التشغيلية لمناولة الحاويات كاملة الحمولة FCL



المصدر: استشاري

الخيار ١ : التخلص المباشر للحاوية كاملة الحمولة FCL

- ١- الشاحنة تصل إلى الميناء البري مع حاوية كاملة الحمولة FCL كاملة؛ الشاحنة تنتظر في منطقة وقوف الشاحنات، وتقدم جميع الوثائق ذات الصلة إلى المسؤول الجمركي، ثم تدخل إلى الميناء البري من خلال البوابة الإلكترونية وتمر على جسر الميزان عند البوابة
- ٢- التخلص المباشر والانتهاء من جميع الإجراءات (الجمارك قد تطلب تفتيش الحاوية)، في هذه الحالة يتم نقل الحاوية إلى منطقة التفتيش لعمليات التفتيش وبعد ذلك يتم إعادتها إلى منطقة للتداول ()
- ٣- وعند الانتهاء من جميع الإجراءات (بما في ذلك المدفوعات من الرسوم والضرائب)، فإن الشاحنة مع الحاوية كاملة الحمولة FCL الكاملة يغادر الميناء البري مرة أخرى ويتم نقل الحاويات إلى أماكن عمل المستوردين

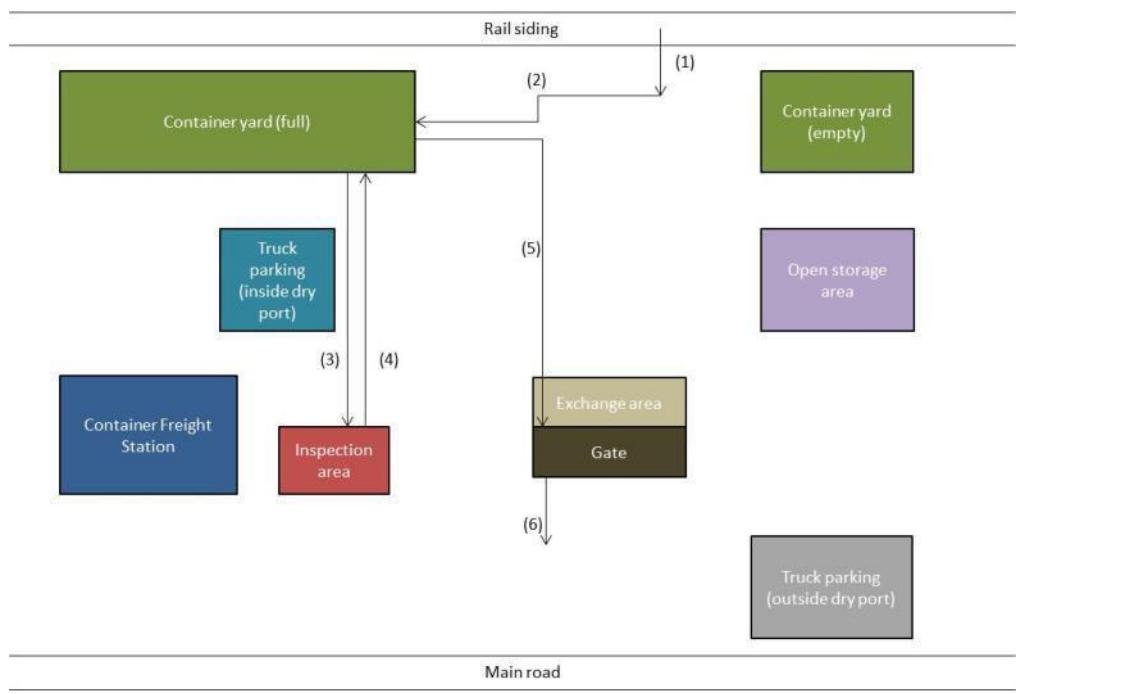
الخيار ٢ : التخلص غير المباشر للحاوية كاملة الحمولة FCL

- ١- الشاحنة تصل إلى الميناء البري مع حاوية كاملة الحمولة FCL كاملة؛ الشاحنة تنتظر في منطقة وقوف الشاحنات، وتقدم جميع الوثائق ذات الصلة إلى المسؤول الجمركي،

ثم تدخل إلى الموانئ البرية من خلال البوابة الإلكترونية وتمر على جسر الميزان عند البوابة يتم تفريغ الحاوية من الشاحنة في منطقة التبادل يتم التقاط الحاوية الكاملة من منطقة للتبادل وتصطف في ساحة الحاويات الكاملة

- ٢- غير متاح
- ٣- غير متاح
- ٤- الشاحنة الفارغة تغادر منطقة للتبادل (أو بشكل استثنائي تحمل حاوية أخرى)
- ٥- الشاحنة الفارغة تغادر الميناء البري
- ٦- يتم نقل الحاوية كاملة الحمولة FCL الكاملة إلى منطقة التفتيش للتفتيش الجمركي
- ٧- بعد التفتيش الجمركي، يتم إعادة الحاوية كاملة الحمولة FCL إلى ساحة الحاويات الكاملة
- ٨- يتم التقاط الحاوية من ساحة الحاويات الكاملة ونقلها إلى منطقة للتبادل وتحميلها على شاحنة
- ٩- وعند الانتهاء من جميع الإجراءات (بما في ذلك المدفوعات من الرسوم والضرائب)، فإن الشاحنة مع الحاوية كاملة الحمولة FCL الكاملة يغادرا الميناء البري ويتم نقل الحاويات إلى أماكن عمل المستوردين

مناولة الحاويات كاملة الحمولة / الأقل حمولة عن طريق القطارات



- ١- يصل القطار في الميناء البري مع حاوية كاملة ويدخل الموانئ البرية من خلال البوابة.
- ٢- يتم تفريغ الحاوية من القطار في منطقة التبادل (السكك الحديدية) يتم التقاط الحاوية الكاملة من منطقة التبادل وتتصطف في ساحة الحاويات الكاملة
- ٣- يتم نقل الحاوية الكاملة إلى منطقة التفتيش للتفتيش الجمركي (أو في حالة وجود الحاويات الأقل حمولة LCL، إلى محطة شحن الحاويات CFS للتجريد)؛
- ٤- بعد التفتيش الجمركي، يتم إعادة الحاوية الكاملة إلى ساحة الحاويات الكاملة
- ٥- يتم التقاط الحاوية من ساحة الحاويات الكاملة ونقلها إلى منطقة للتبادل وتحميلها على شاحنة
- ٦- وعند الانتهاء من جميع الإجراءات (بما في ذلك المدفوعات من الرسوم والضرائب)، فإن الشاحنة مع الحاوية الكاملة يغادراً الميناء البري ويتم نقل الحاويات إلى أماكن عمل المستوردين

**العوامل الدافعة إلى الموانئ البرية / المراكز اللوجستية
وفيمما يلي تلخيص الدوافع الرئيسية للميناء البري / المركز اللوجستي:**

- قربها من المنطقة الاستهلاكية؛ المنفعة الرئيسية للميناء البري / المركز اللوجستي متعلقة بوفرات الحجم. وبالتالي، يفضل أن تقع الموانئ البرية بالقرب من مناطق المدن / الاستهلاك / الإنتاج الرئيسية. بهذه الطريقة (على سبيل المثال التصدير)، البضائع يمكن نقلها بواسطة شاحنات إلى الميناء البري / المركز اللوجستي، يتم تجميعها في الميناء البري / المركز اللوجستي، وبكميات كبيرة يتم نقلها بالسكك الحديدية إلى الميناء البحري؛
- السعة الكافية هي الدافع الرئيسي لتطوير الموانئ البرية / المراكز اللوجستية لأن نظام الموانئ الداخلية يزيد من قدرة الوسائل على توزيع الشحن الداخلي.
- توافر نظام النقل بالسكك الحديدية هو عنصر أساسي للميناء البري / المركز اللوجستي من أجل تحقيق (مستوى كافٍ من) وفورات الحجم. نظام النقل بالسكك الحديدية الذي يعمل بشكل جيد ووصلة السكك الحديدية من الميناء البحري إلى الميناء البري / المركز اللوجستي سيضمن تحقيق القيمة المضافة المحتملة من وظيفة الميناء البري، خصوصاً مع الأخذ في الاعتبار المناولة الإضافية للبضائع (الحاويات) المطلوبة في منطقة الميناء البري.
- الميناء البري / المركز اللوجستي يجب أن يكون متصلاً بشكل جيد بالمناطق النائية (في المقام الأول إلى المنطقة الاستهلاكية) من خلال شبكة طرق في حالة جيدة. ويجب إيلاء اهتمام خاص بطرق الوصول حول مدينة (عمان) لضمان نقل البضائع على نحو سلس.
- ليس فقط من حيث البنية التحتية للنقل، وأيضاً من حيث خدمات النقل (السكك الحديدية والطرق على حد سواء) من المهم ضمان جودة خدمات موثوق بها بطريقة شفافة وفعالة.
- إدارة قادرة للميناء البري / المركز اللوجستي: مطلوب التركيز التجاري في إدارة الميناء البري / المركز اللوجستي من أجل تحسين مركزه التنافسي داخل سلسلة النقل وتقديم احتياجات العملاء المحددة من حيث أداء مناولة البضائع وخدمات القيمة المضافة.

- بالإضافة إلى ذلك، فإن التسuir الذكي يكون مهماً من أجل تعزيز استخدام الميناء البري / المركز اللوجستي.
- التعاون الجمركي هو أمر أساسى لنجاح أي ميناء البري / مركز اللوجستي. وينبغي أن يسمح لها (قانونيا) لأداء جميع الإجراءات الجمركية في منطقة الميناء البري بدلاً من الميناء البحري (البوابة الموسعة للموانئ البحرية). 'سدادات الشحن المشتركة' بناء على ذلك ستكون مطلوبة، والتي تسمح لنقل البضائع داخل الحدود المحلية (الأردن).
 - ينبغي أن يكون الإطار القانوني والتنظيمي سليماً لتسهيل الاستفادة المثلثى من الموانئ البرية / المراكز اللوجستية.

الملحق ح: نظرة عامة على الاقتصاد الأردني

مقدمة:

الأردن بلد ذات دخل فوق المتوسط مع عدد سكان يبلغ 6 ملايين ويبعد نصيب الفرد من الدخل القومي الإجمالي (GNI) ما قدره ٤,٣٩٠ دولار أمريكي. السكان حوالي ٨٠٪ في المناطق الحضرية، وهي واحدة من أحدث البلدان بين الدخل العالي – المتوسط، مع ٣٨٪ تحت سن ١٤ عاماً. الدولة لديها موارد طبيعية محدودة والبوتاسي والفوسفات هما سلعها التصديرية الرئيسية، والأراضي الزراعية محدودة، والمياه شحيحة بشكل خاص. الأردن في المرتبة الرابعة كأفق دولي في العالم من حيث الموارد المائية. تمثل الخدمات أكثر من ٦٠٪ من الناتج المحلي الإجمالي (GDP) وأكثر من ٦٥٪ من فرص العمل. باعتباره واحداً من أكثر الاقتصادات افتتاحاً في المنطقة، فإن الأردن تتكامل بشكل جيد مع جيرانها من خلال التجارة والتحويلات المالية والاستثمار الأجنبي المباشر (FDI)، والسياحة، ولها صلات قوية خصوصاً في اقتصادات دول الخليج العربي. يسعى واضعو السياسات الأردنية لاستغلال الفرصة السكانية من السكان المتعلمين بشكل جيد، الشباب لبناء اقتصاد ديناميكي قائم على المعرفة، كما ورد في جدول الأعمال وخطة التنمية التنفيذية الوطنية (EDP).

على مدى السنوات الـ ١٠ الماضية، قد أنشأت الأردن سجلاً جيداً من الإصلاحات الهيكلية في العديد من المجالات. وقد تقدمت الإصلاحات بشكل خاص في مجالات التعليم والصحة والشخصية / التحرير. بالإضافة إلى ذلك، تعمل الحكومة الأردنية من أجل إصلاحات نظام الحماية الاجتماعية، وتحسين الشروط لمزيد من الشراكة بين القطاعين العام والخاص في البنية التحتية، والإصلاحات الضريبية، بما في ذلك تحسين الإدارة الضريبية والإدارة.

ومع ذلك، السياسات الاقتصادية السليمة وإصلاحات إضافية ستكون ضرورية للحد من تعرّض البلاد للصدمات الخارجية. وتشمل التحديات التعرض للتقلبات في سوق النفط العالمية، وذلك بسبب الاعتماد العالي على استيراد الطاقة في البلاد وانقطاع إمدادات الغاز من مصر؛ ارتفاع معدلات البطالة والاعتماد على التحويلات المالية من اقتصادات دول الخليج؛ والضغط المتزايد على الموارد الطبيعية وخاصة المياه. التحدي الأكبر (وأيضاً الفرصة أكبر) لا تزال ضرورة خلق الظروف الملائمة لزيادة استثمارات القطاع الخاص وتحسين القدرة التنافسية. وهذا سوف يساعد على توفير النمو العالمي المستدام اللازم لخلق فرص العمل والحد من الفقر. مواصلة المسار مع تنفيذ برنامج ضبط الأوضاع المالية العامة قد يكون تحدياً ولكن مفتاح الحفاظ على الأداء الاقتصادي القوي (المصدر: البنك الدولي).

منتجات التصدير الرئيسية في الأردن هي الملابس والأسمدة والبوتاسي والفوسفات والخضروات والمواد الصيدلانية. الوجهة الرئيسية لصادرات الأردن، العراق ١٥.٣٪، الولايات المتحدة ١٤.٧٪، الهند ١٢.٥٪، والمملكة العربية السعودية ٩.٦٪ ولبنان ٤.٤٪ (٢٠١١).

سلع الاستيراد الرئيسية هي النفط الخام والآلات ومعدات النقل وال الحديد والحبوب. بلدان المنشأ الرئيسية لمستوردات الأردن: المملكة العربية السعودية ٢٢.٤٪، والصين ١٠.٦٪، الولايات المتحدة ٦.٢٪، وإيطاليا ٥.١٪، ألمانيا ٤.٢٪ ومصر ٤.١٪ (٢٠١١)

حالة الاقتصاد الكلي للاقتصاد الأردني
وتلخص الأرقام الأساسية للاقتصاد الأردني في الجدول التالي.

جدول ١-٠ أرقام أساسية للاقتصاد الأردني

٢٠١١	عدد السكان
٦.١٨ مليون	عدد السكان
٢٨.٨٤ مليار دولار أمريكي	الناتج المحلي الإجمالي - الحالي بالدولار أمريكي
%٢.٦	نمو الناتج المحلي الإجمالي
٤.٦٦٦ دولار أمريكي	الناتج المحلي الإجمالي للفرد الواحد
%٦.٣	التضخم

المصدر: البنك الدولي

تطوير الاقتصاد الأردني يمكن تقييمه وفقاً لمعدل النمو السنوي من الناتج المحلي الإجمالي (بأسعار السوق على أساس العملة المحلية الثابتة). الجدول التالي يبين سنوياً على مدى السنوات الـ ١٠ الماضية.

جدول ٢-٠ نمو الناتج المحلي الإجمالي السنوي الأردني

السنة	معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي
٢٠١١	%٢.٦
٢٠١٠	%٢.٣
٢٠٠٩	%٥.٥
٢٠٠٨	%٧.٢
٢٠٠٧	%٨.٢
٢٠٠٦	%٨.١
٢٠٠٥	%٨.١
٢٠٠٤	%٨.٦
٢٠٠٣	%٤.٢
٢٠٠٢	%٥.٨

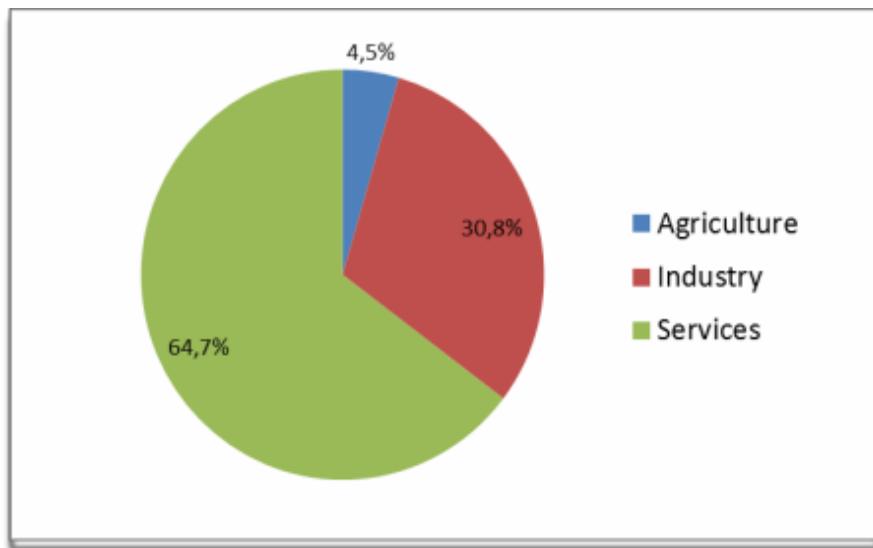
المصدر: البنك الدولي

في المتوسط، نما الاقتصاد الأردني سنوياً بمقدار ٦.١٪ على مدى السنوات الـ ١٠ الماضية. ومع ذلك، الـ ٤ سنوات الماضية شهد الاقتصاد انخفاضاً في النمو من نحو ٨٪ إلى نحو ٢.٥٪.

نظرة عامة على القطاعات

يبين الشكل التالي المساهمة في الناتج المحلي الإجمالي من القطاعات المختلفة.

شكل ١-٠ تكوين الناتج المحلي الإجمالي الأردني لكل قطاع (تقديرات ٢٠١١)



المصدر: كتاب حقائق العالم

جدير باللحظة أن مساهمة القطاع الصناعي الأردني تنمو في السنوات الماضية.

المراكز الديمغرافية والاستهلاك

المصدر المحتمل ذو الصلة للطلب على البنية التحتية للموانئ البرية وخدمات الموانئ البرية يتعلق بحركة المرور نتيجة للطلب على السلع الاستهلاكية. المراكز الاستهلاكية تشكل سوقاً احتكارياً. الموانئ البرية يمكن أن تحقق دوراً كمحطة للسوق المحلية. في هذه الفقرة تطوير الأسواق الاحتكارية المحلية والإقليمية تم تحليلها مما أدى إلى الإشارة إلى إمكانات السوق لثلاثة موانئ برية محتملة لخدمة السوق المحلية الاحتكارية. يتم تحديد إمكانات السوق بواسطة الدوافع المحركة مثل النمو السكاني والنمو في الإنفاق الاستهلاكي والاتصال بالمناطق النائية.

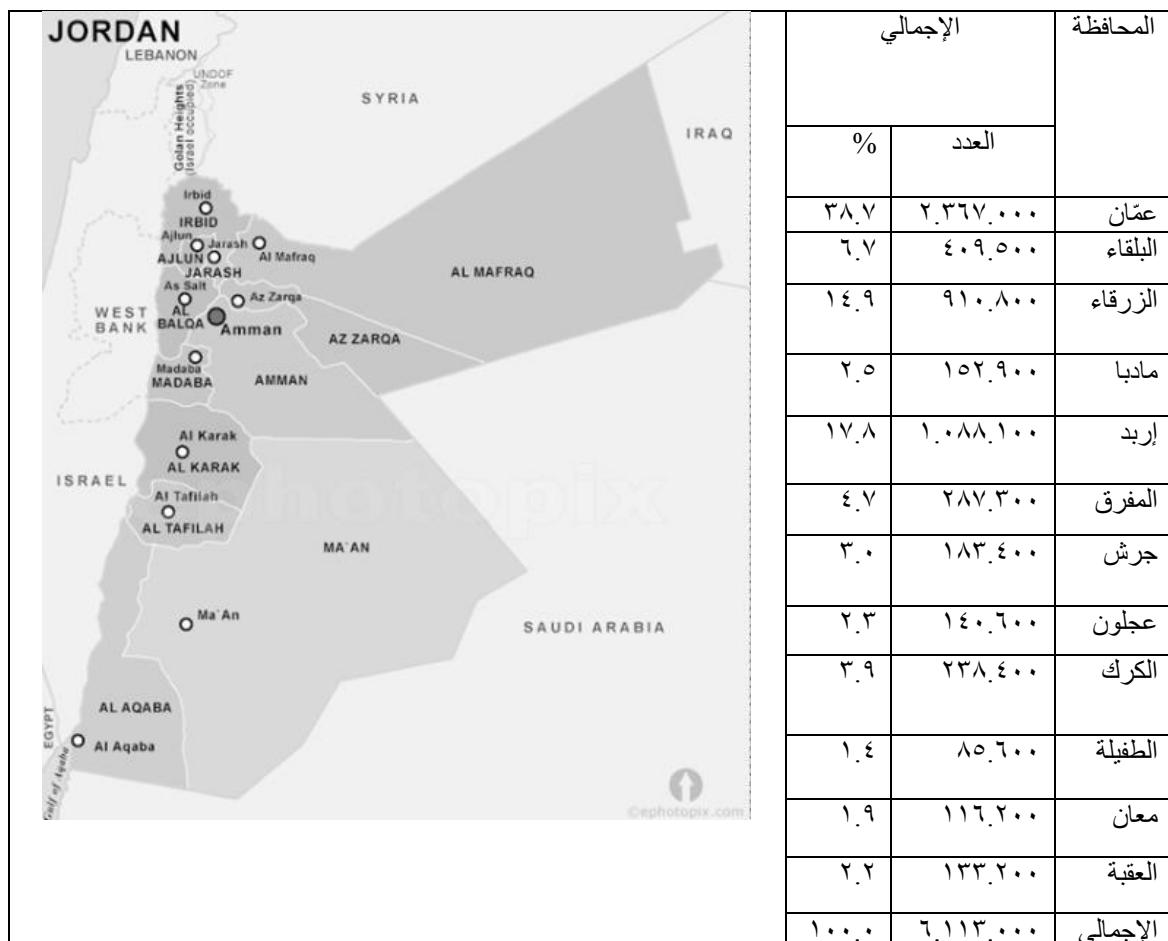
شكل ٢-٠ السكان في الأردن

العام	مليون
١٩٧١	١.٦
١٩٨٠	٢.٢
١٩٩٠	٣.٢
٢٠٠٠	٤.٨
٢٠٠٤	٥.٣
٢٠٠٨	٥.٩
٢٠١١	٦.٢

المصدر: منظمة التعاون والتنمية / OECD البنك الدولي

ويقدر معدل النمو السكاني ليكون ٠.٩٪ في عام ٢٠١١. عموماً فإنه يمكن استنتاج أن السوق الاستهلاكية، وبالتالي الطلب على السلع الاستهلاكية، كان وسوف يستمر في النمو.

شكل ٣-٠ التقدير عدد سكان الأردن لكل محافظة في عام ٢٠١٠



المصدر: دائرة الإحصاءات العامة الأردنية

في محافظات عمان واربد والزرقاء يعيش أكثر من ٧٠٪ من مجموع سكان الأردن، وبالتالي فهي مراكز الاستهلاك الرئيسية في الأردن.

منطقة التقاط السلع الاستهلاكية المحتملة من الميناء البري في العقبة تتكون من محافظات العقبة ومعان والكرك والطفيلية، والبالغة ٤٩٪ من مجموع سكان الأردن.

منطقة التقاط السلع الاستهلاكية المحتملة من الميناء البري في عمان تتكون من محافظات عمان والبلقاء والزرقاء ومادبا وجرش والبالغة ٦٥.٨٪ من سكان الأردن.

منطقة التقاط السلع الاستهلاكية المحتملة من الميناء البري في منطقة المفرق تتكون من محافظات المفرق واربد، جرش، عجلون والزرقاء والبالغة ٤٢.٧٪ من سكان الأردن.
محافظات الزرقاء وجرش يمكن خدمتها بواسطة الميناء البري بعمان والمفرق.

الملحق خ: التوقع المفصل لحركة المرور والطلب على المنطقة

١- توقع حركة المرور والطلب على الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان

يعرض هذا القسم توقع حركة المرور والطلب على الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان، بما في ذلك النتائج والمنهجية والافتراضات المطبقة.

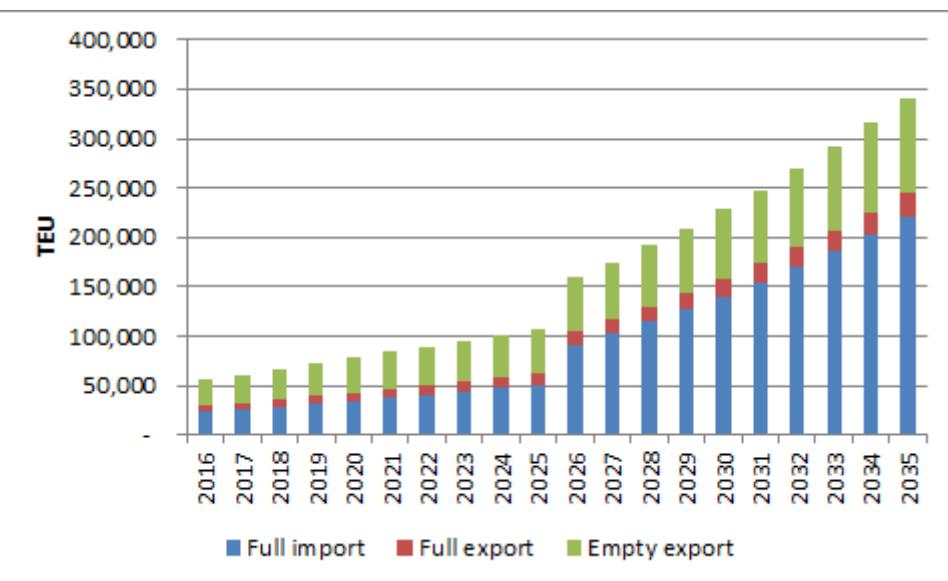
٢- النتائج: توقع حركة مرور الميناء البري بعمان

استناداً إلى المنهجية والافتراضات كما هو موضح في الأقسام التالية، توقع الحركة الإجمالية للميناء البري بعمان معروض في الجدول والشكل أدناه:

جدول ١-٠ توقع حركة المرور بعمان

٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦	حركة مرور الميناء البري بعمان (بالحاوية قياسية)
٢٢٠,٧٢٤	١٤٠,٢١١	٥٠,٩٩٤	٣٧,٧٩٠	٢٢,٨٢٦	استيراد كامل
٢٣,٩٧٤	١٧,٦٠٠	١١,١٣٣	٩,٢٥١	٦,٦٨٣	تصدير كامل
٩٥,٨٩٥	٧٠,٤٠١	٤٤,٥٣٢	٣٧,٠٠٤	٢٦,٧٣٤	تصدير فارغ
٣٤٠,٥٩٣	٢٢٨,٢١٢	١٠٦,٦٥٩	٨٤,٠٤٤	٥٦,٢٤٣	إجمالي الميناء عمان البري

شكل ١-٠ توقع حركة المرور بعمان



التطورات التالية تظهر توقع حركة المرور لميناء عمان البري:

- كميات البداية لميناء عمان البري ما يقرب من ٢٢،٨٠٠ حاوية قياسية واردات كاملة في عام ٢٠١٦. حاويات الصادرات الفارغة حوالي ٢٦،٧٠٠ حاوية قياسية، وحدات التخزين المتبقية تمثل الصادرات الكاملة (٦،٦٠٠). إجمالي كميات ميناء عمان البري تصل إلى ٥٦،٢٠٠ حاوية قياسية (داخل وخارج)، وزيادة إلى مستوى ١٠٦،٠٠٠ حاوية قياسية في عام ٢٠٢٥. بعد افتتاح خط السكة الحديد (المفترض في العام ٢٠٢٦)، يزداد الحجم الإجمالي من ١٦،٠٠٠ حاوية قياسية إلى حوالي ٣٤،٠٠٠ حاوية قياسية في العام ٢٠٣٥. كما هو مبين، افتتاح محطة السكك الحديدية يؤدي إلى زيادة كبيرة في كميات الحاويات المتوقعة؟
- في البداية، الواردات الكاملة تمثل حوالي ٤٠٪ من إجمالي حجم مناولة الحاويات في ميناء عمان البري، في حين أن الحاويات الفارغة لديها حصة ٥٠٪، والتوازن (١٠٪) ويمثل الصادرات الكاملة إلى العقبة، وفي سنوات لاحقة، فإن مناولة حاويات الواردات الكاملة في ميناء عمان البري تزيد إلى حوالي ٧٠٪.
- بالنسبة للمرتجلات الفارغة، فمن المفترض أن أيضا جزء معين من الحاويات الكاملة قد تم تجريدها في أماكن المستورد الخاصة في عمان وإعادة توجيهها عبر ميناء عمان البري (وظيفة المستودع الفارغ).

٣- النتائج: منهجية توقع حركة مرور الميناء البري بعمان

في هذا القسم الفرعي، لقد وصفنا وصورنا مختلف الخطوات التي اتخذت من أجل إعداد توقع حركة المرور لميناء عمان البري، لتقديم صورة أكثر وضوحاً عن المنهجية المطبقة في هذه المهمة. هذه المنهجية الموضحة أدناه لميناء عمان البري حالة قاعدية (كما تظهر بالفعل كميات البداية المتوقعة في عام ٢٠١٦)، يتم تطبيق نفس المنهجية لإعداد توقعات حركة المرور للمفرق.

الخطوات تم تلخيصها فيما يلي:

١. تقييم توقع حركة المرور للواردات الكاملة المستقبلة في ميناء العقبة؛
٢. تقييم توقع حركة المرور للواردات الكاملة المستقبلة في ميناء العقبة مع وجهة منطقة عمان؛
٣. تقييم إمكانية الحصة السوقية (%) لميناء البري فيما يتعلق بحاويات الاستيراد الكامل؛
٤. تقييم إمكانية تجريد حاويات الاستيراد الكامل في محطة شحن الحاويات (CFS) بالميناء البري؛
٥. تقييم إمكانية إعادة تموير الحاويات الفارغة إلى الميناء البري؛
٦. تقييم الإمكانيات لحاويات الصادرات الكاملة والفارغة من الميناء البري.

الخطوة ١. تقييم توقع حركة المرور للواردات الكاملة المستقبلة في العقبة
السوق الاحتكارية لميناء عمان البري هو الكمية الإجمالية للحاويات الكاملة المستوردة عبر ميناء العقبة. ويستند توقع حركة المرور لحاويات الاستيراد الكامل في ميناء العقبة على توقعات الناتج المحلي الإجمالي GDP في الأردن ونسبة مرونة التجارة.

في عام ٢٠١٦، كونه العام الأول من تشغيل ميناء عمان البري، فإن الكمية الإجمالية للحاويات المستوردة إلى العقبة تساوي ٥٢٠،٠٠٠ حاوية قياسية. مقدار ٧٠٪ من هذه الكمية للأردن أي ما يعادل ٣٦٣،٠٠٠ حاوية قياسية. الـ ٣٠٪ المتبقية تمثل حاويات العبور (الترانزيت) (١٥٥،٠٠٠ حاوية قياسية)

توقع الحركة الإجمالية لحاويات الاستيراد الكامل في العقبة موضح في الفقرة التالية.

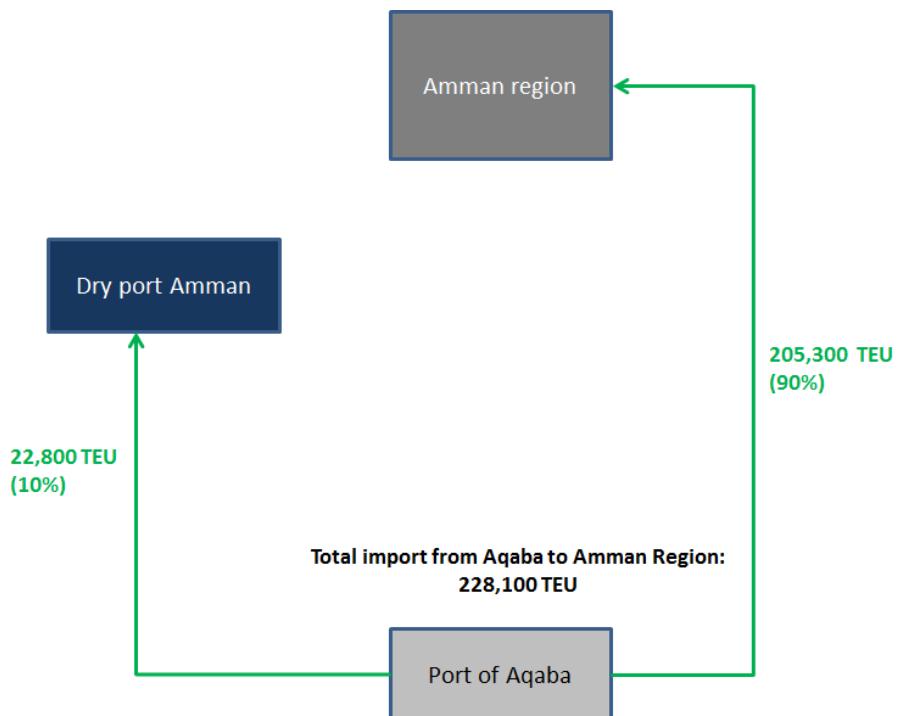
الخطوة ٢. تقييم توقع حركة المرور للواردات الكاملة المستقبلة في العقبة مع وجهة منطقة عمان

توقع حركة المرور لحاويات الاستيراد الكامل في ميناء العقبة (باستثناء العبور (الترانزيت)) مع وجهة منطقة عمان مبني على توزيع سكان الأردن. وبناء على هذا تم تقييم ذلك أنه في المتوسط ٦٢٪ من جميع حاويات الاستيراد الكاملة التي يتم مناؤلتها في ميناء العقبة لديها وجهة منطقة عمان. وهذا يمثل ما يقرب من ٢٢٨,١٠٠ حاوية قياسية في عام ٢٠١٦. فمن المفترض ألا توجد موانئ أخرى في المنطقة تنقل حاويات الاستيراد الكامل إلى منطقة عمان الكبرى.

توقع الحركة لحاويات الاستيراد الكامل في العقبة مع وجهة منطقة عمان موضح في الفقرة التالية.

الخطوة ٣ تقييم حصة السوق المحتملة (%) من الميناء البري فيما يتعلق بحاويات الاستيراد الكامل

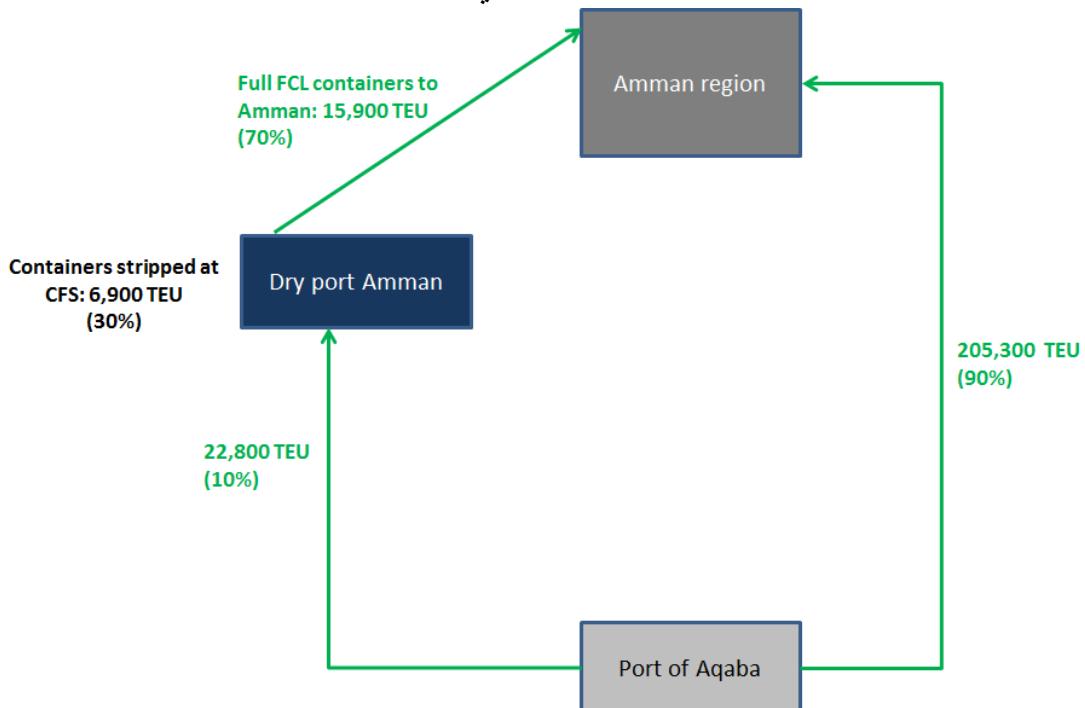
الخطوة الثالثة هي لتقييم حصة السوق المحتملة للميناء البري في عمان فيما يتعلق بحاويات الاستيراد الكامل من العقبة إلى منطقة عمان



من توقع الحركة الإجمالية لحاويات الاستيراد الكامل من العقبة مع وجهة منطقة عمان، فإن الحصة السوقية الأولية (١٠٪) قد افترضت أن ميناء عمان البري قادر على الجذب. بالنسبة للسنة الأولى من التشغيل (٢٠١٦)، هذا يعادل ٢٢,٨٠٠ حاوية قياسية. و ٢٠٥,٣٠٠ حاوية قياسية المتبقية تتخطى الميناء البري بعمان ويتم نقلها مباشرة إلى المستودعات الخاصة بالمستوردين في عمان. هذا الافتراض المحافظ إلى حد بعيد يستند في المقام الأول على خط السكك الحديدية المفقود من العقبة إلى عمان، والذي يحد من وفورات تكاليف النقل للمستوردين الأردنيين والذي يمكن للموانئ البرية تحقيقه بشكل نموذجي. يتم ملاحظة كمية حاويات الاستيراد الكامل التي تتخطى الميناء البري بعمان يمكن تخليصها مباشرة في الميناء البري بعمان (يتم تخليص الحاوية مباشرة بينما هي على الشاحنة) في حالة نقل إدارة جمرك عمان إلى ميناء عمان البري. ومع ذلك، هذا لا يولد أي أنشطة لمشغل الميناء البري (ولا وجود لإيرادات محتملة).

الخطوة ٤. تقييم إمكانية تجريد حاويات الاستيراد الكامل في محطة شحن الحاويات (CFS) بالميناء البري

الخطوة التالية هي تقييم كمية الحاويات التي يتم تجريدتها في محطة شحن الحاويات CFS في الميناء البري:



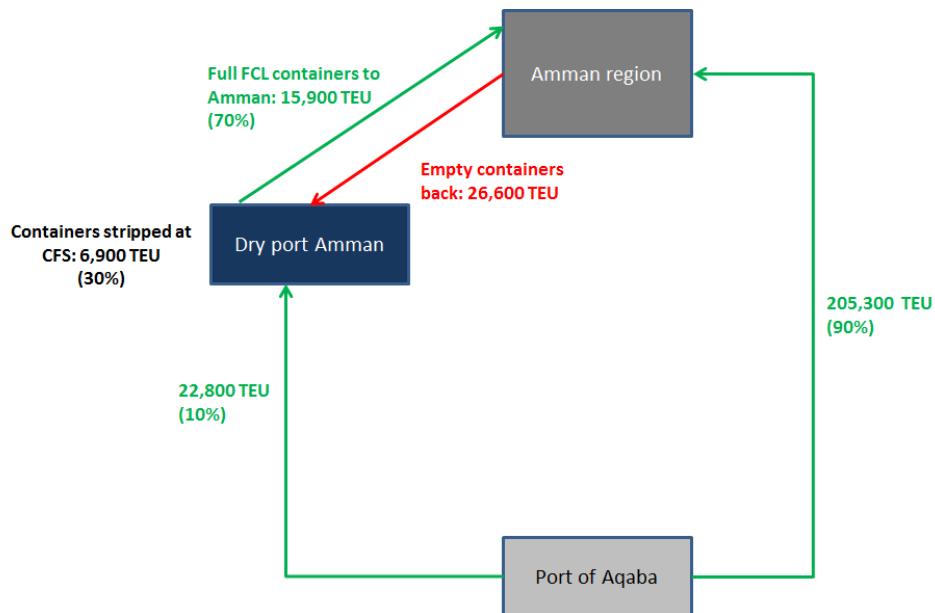
من إجمالي ٢٢,٨٠٠ حاوية قياسية من حاويات الاستيراد الكامل التي تدخل الميناء البري بعمان، ١٥,٩٠٠ حاوية قياسية (٧٠٪) تمثل الحاويات المصطفة، وبعد التخلص الجمركي يتم نقلها كحاويات كاملة للمستودعات الخاصة بالمستوردين في عمان (حاوية كاملة الحمولة FCL).

و ٦,٩٠٠ حاوية قياسية المتبقية (٣٠٪) هي الحاويات التي يتم تجريدتها في محطة شحن الحاويات CFS (تجريد الحاوية). بعد التخلص الجمركي، يتم تحميل البضائع داخل شاحنات / عربات أصغر ونقلها إلى المستوردين في عمان (أو المستودعات غير البوندد).

النسب المئوية للحاويات التي يتم تجريدتها في محطة شحن الحاويات CFS تتماشى مع المقابلات التي أجريت مع المشغل الحالي للميناء شركة ميناء حاويات العقبة ACT في العقبة.

الخطوة ٥. تقييم إمكانية إعادة تموضع الحاويات الفارغة إلى الميناء البري

الخطوة التالية هي تقييم إعادة تموضع الحاويات الفارغة إلى الميناء البري:

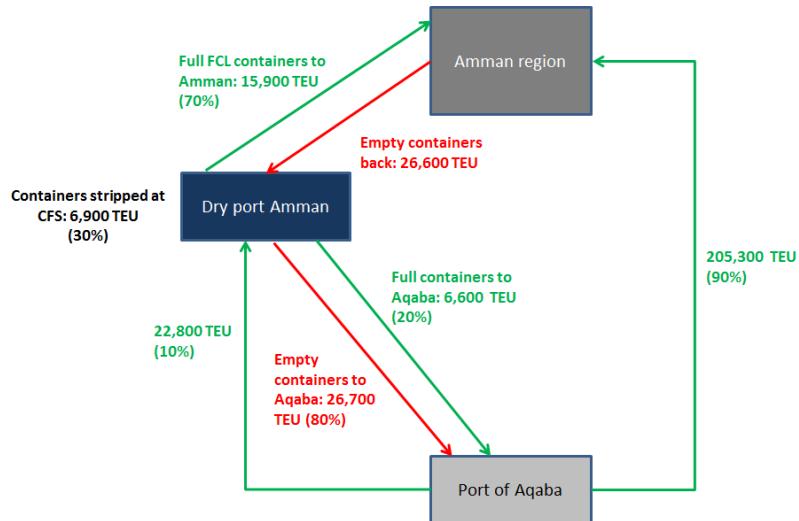


من إجمالي حاويات الاستيراد الكامل التي يتم تجريدتها في المستودعات الخاصة بالمستوردين في عمان ($205,300 + 205,900 = 410,200$ حاوية قياسية)، يتم تصدير 20% كحاويات كاملة إلى العقبة و 80% كحاويات فارغة. من هذه 80% من الصادرات الفارغة المصدرة إلى العقبة، فمن المفترض أن 15% يتم إعادة تموضعها إلى الميناء البري بعمان، أي ما يعادل 26,600 حاوية قياسية في عام ٢٠١٦.

الحصة السوقية 15% للمرتجعات الفارغة تتماشى مع المقابلات التي أجريت مع المشغل الحالي لميناء حاويات العقبة ATC في العقبة.

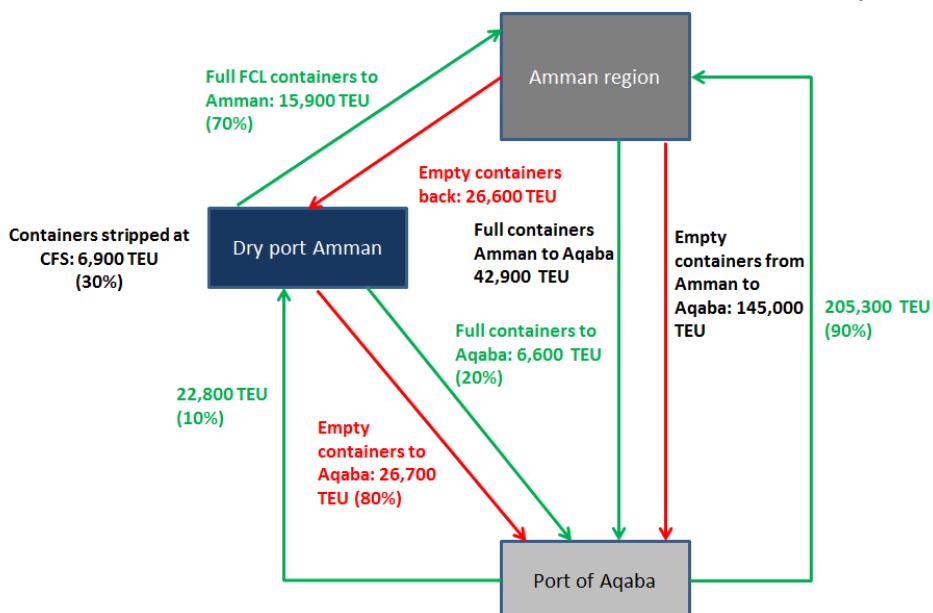
الخطوة ٦. تقييم الإمكانيات لحاويات الصادرات الكاملة والفارغة من الميناء البري

والخطوة الأخيرة هي لتقييم الإمكانيات لحاويات الصادرات الفارغة / الكاملة للميناء البري:



من الكمية الإجمالية لحاويات الفارغة المصطفة في الميناء البري بعمان (٢٦,٦٠٠ + ٦,٩٠٠) حاوية قياسية، ويتم تصدير ٢٠٪ كحاويات كاملة إلى العقبة (٦,٦٠٠ حاوية قياسية)، و٨٠٪ كحاويات فارغة إلى العقبة (٢٦,٧٠٠ حاوية قياسية). من المفترض أن حاويات التصدير التي تكون محشوة في مستودعات المستوردين الخاصة في عمان لا يتم نقلها عبر ميناء عمان البري (وخاصة قبل افتتاح خط السكة الحديد الجديد).

نظرة عامة إجمالية على تدفقات حاويات الاستيراد والتصدير إلى / من العقبة – عمان يتم تقديمها في الشكل أدناه:



في نظرة عامة كاملة، أيضا حاويات الصادرات الفارغة والكاملة من منطقة عمان والمنقوله مباشرة إلى العقبة مصورة باللون (أسود). إجمالي الحاويات المصدرة الكاملة إلى العقبة هو ٤٢،٩٠٠ حاوية قياسية، والجزء المتبقى هو الحاويات الفارغة (١٤٥،٠٠٠ حاوية قياسية) في العام ٢٠١٦.

٤- حركة الطلب على السلع الاستهلاكية المتوجهة إلى ميناء عمان البري
 يقدم هذا القسم افتراضات حركة المرور المتوقعة والنتائج لميناء عمان البري، استنادا إلى الخطوات السبعة كما وردت في منهجهية في القسم السابق.

الخطوة ١. تقييم توقع حركة المرور للواردات الكاملة المستقبلة في العقبة
 أساس تقييم الإمكانيه لميناء عمان البري تم عمله بواسطة الحاويات الكاملة المستوردة عبر ميناء العقبة، كونه الميناء الرئيسي لخدمة المناطق النائية الأردنية. وتستند الكمية المستقبلية للحاويات المستوردة على نمو الناتج المحلي الإجمالي المستقبل للأردن ومرؤنة التجارة.

في السنوات ال ١٠ الماضية، كان متوسط نمو الناتج المحلي الإجمالي في الأردن ٦.١٪، ولكن السنوات الماضية كان النمو يتباطأ من نحو ٨٪ في عام ٢٠٠٦ إلى ٢.٦٪ في عام ٢٠١١. لذا، فإننا نفترض أن أرقام نمو الناتج المحلي الإجمالي التالية للمستقبل.

جدول ٢-٠ النمو المتوقع للناتج المحلي الإجمالي الأردني

الأعوام	نمو الناتج المحلي الإجمالي السنوي
٢٠١٦-٢٠١٢	٪٤.٠
٢٠٢١-٢٠١٧	٪٣.٠
٢٠٢٦-٢٠٢٢	٪٢.٠
٢٠٣١-٢٠٢٧	٪٢.٠
٢٠٣٥-٢٠٣٢	٪٢.٠

مرؤنة التجارة في الأردن (العلاقة بين نمو الناتج المحلي الإجمالي ونمو الحاويات المستوردة) قد تم تحديدها على مدى السنوات الماضية بأنها ١.٩. هذه النتائج في التوقعات التالية لاستيراد الحاويات الكاملة للأردن عبر ميناء العقبة.

جدول ٣-٠ توقع حركة مرور ميناء العقبة – استيراد

٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦	حركة المرور (بالحاوية القياسية)
١,١٦٧,٣٠٥	٩٦٦,٢٠٨	٧٩٩,٧٥٤	٦٨٧,٤٨٨	٥١٩,٠٧٥	استيراد حاويات قياسية كاملة - العقبة
٣٥٠,١٩٢	٢٨٩,٨٦٢	٢٣٩,٩٢٦	٢٠٦,٢٤٧	١٥٥,٧٢٣	وجهة العبور (الترانزيت) (%)
٨١٧,١١٤	٦٧٦,٣٤٥	٥٥٩,٨٢٨	٤٨١,٢٤٢	٣٦٣,٣٥٣	وجهة الأردن (%)

كما هو مبين في الجدول أعلاه، فإن جزءاً من هذه الحاويات المستوردة له وجهة غير أردنية (ترانزيت). الكمية الرسمية المسجلة لحاويات العبور (الترانزيت) تصل إلى ١٩.٥٪ من إجمالي الحاويات المستوردة الكاملة. ومع ذلك، من السوق يكون من المفهوم أن هذه النسبة تتراوح بين ٢٠٪ و ٤٠٪. وبالتالي، في افتراضنا اخذنا نسبة ٣٠٪ من الحاويات المستوردة الكاملة التي لديها وجهة خارج الأردن و ٧٠٪ متوجهة للسوق الأردنية.

الخطوة ٢. تقييم توقع حركة المرور للواردات الكاملة المستقبلة في العقبة مع وجهة منطقة عمان
 يصف هذا القسم توقع حركة حاويات الاستيراد الكامل مع وجهة منطقة عمان. تحديد وجهة تدفقات حاويات الاستيراد يستند أساساً إلى توزيع سكان الأردن، والذي يرد أدناه.

جدول ٤-٠ توزيع السكان الأردن

المحافظة	عدد السكان	النسبة المئوية من مجموع السكان
عمان	٢,٣٦٧,٠٠٠	%٣٨.٧
البلقاء	٤٠٩,٥٠٠	%٦.٧
الزرقاء	٩١٠,٨٠٠	%١٤.٩
مادبا	١٥٢,٩٠٠	%٢.٥
إربد	١,٠٨٨,١٠٠	%١٧.٨
المفرق	٢٨٧,٣٠٠	%٤.٧
جرش	١٨٣,٤٠٠	%٣.٠
عجلون	١٤٠,٦٠٠	%٢.٣
الكرك	٢٣٨,٤٠٠	%٣.٩
الطفيلية	٨٥,٦٠٠	%١.٤
معان	١١٦,٢٠٠	%١.٩
العقبة	١٣٣,٢٠٠	%٢.٢
الإجمالي	٦,١١٣,٠٠٠	%١٠٠.٠

المصدر: البنك الدولي، ٢٠١٠

أكبر منطقة في عمان لديها ٦٢.٨٪ من مجموع سكان الأردن، وبالتالي يمكن استنتاج أن ٦٢.٨٪ من الحاويات المستوردة تكون موجهة إلى منطقة عمان الكبرى (موضح أيضاً من حقيقة أن ٧٠٪ من الحاويات المستوردة يتم تخلصها في عمان). المنطقة الاستهلاكية للمفرق هي ٢٧.٨٪ والعقبة ٤.٩٪.

على أساس هذه النسب، تم وضع توقع حركة المرور التالي لحاويات الاستيراد الكامل مع وجهة منطقة عمان.

جدول ٥-٠ توقع حركة مرور ميناء العقبة وجهة عمان – استيراد

حركة المرور (بالحاوية القياسية)	٢٠١٦	٢٠٢٠	٢٠٢٤	٢٠٣٠	٢٠٣٥
الواردات الكاملة في العقبة	٥١٩,٠٧٥	٦٨٧,٤٨٨	٧٩٩,٧٥٤	٩٦٦,٢٠٨	١,٦٧,٣٠٥
الواردات الكاملة في العقبة، وجهة العبور (الترانزيت)	١٥٥,٧٢٣	٢٠٦,٢٤٧	٢٣٩,٩٢٦	٢٨٩,٨٦٢	٣٥٠,١٩٢
الواردات الكاملة في العقبة، وجهة الأردن	٣٦٣,٣٥٣	٤٨١,٢٤٢	٥٥٩,٨٢٨	٦٧٦,٣٤٥	٨١٧,١١٤
الواردات الكاملة في العقبة، وجهة عمان	٢٢٨,٢٥٩	٣٠٢,٣١٧	٣٥١,٦٨٥	٤٢٤,٨٨٢	٥١٣,٣١٣

الخطوة ٣. تقييم إمكانية الحصة السوقية (%) لميناء البري فيما يتعلق بحاويات الاستيراد الكامل
استناداً إلى التحليلات كما هي موضحة أعلاه، يصنف هذا القسم توقع حركة المرور لميناء عمان البري مركزاً على تدفقات حاويات الاستيراد الكامل. ويستند هذا التوقع المرور المذكورة أعلاه على حاويات الاستيراد الكامل مع وجهة عمان وعلى افتراض حصة سوقية ينبغي أن يكون ميناء عمان البري قادرة على جذبها.

في تحليلنا، قمنا بافتراض أن الحصة السوقية الأولية بـ مقدار ١٠٪ سيجذبها ميناء عمان البري من الاستيراد الكامل مع وجهة عمان، مع زيادة ٠٠٥٪ في السنة والتي سيتم شرحها أدناه. من عام ٢٠٢٦ بعد افتتاح خط السكة الحديد، فإن الحصة السوقية ستزيد إلى ٢٠٪ مع زيادة ٢٪ سنوياً حتى عام ٢٠٣٥، في حين لا تزال الـ ٥٪ المفترضة سيتم الحصول عليها بواسطة الطرق إلى ميناء عمان البري (هذا العامل سيقى ثابتاً حتى ٢٠٣٥). هذه النتائج في التوقع التالي لحركة المرور لميناء عمان البري:

جدول ٦-٠ توقع حركة المرور بميناء عمان البري – الاستيراد الكامل

حركة المرور (بالحاوية القياسية)	٢٠١٦	٢٠٢٠	٢٠٢٤	٢٠٣٠	٢٠٣٥
الواردات الكاملة في العقبة، وجهة عمان	٢٢٨,٢٥٩	٣٠٢,٣١٧	٣٥١,٦٨٥	٤٢٤,٨٨٢	٥١٣,٣١٣
الحصة السوقية لميناء عمان البري	%١٠	%١٢.٥٠	%٦٢٥	%٣٥	%٤٥
الواردات الكاملة التي تم جذبها إلى ميناء عمان البري	٢٢,٨٢٦	٣٧,٧٩٠	٨٧,٩٢١	١٤٨,٧٠٩	٢٣٠,٩٩١

الافتراضات وراء افتراضات الحصة السوقية
باختصار، العناصر الرئيسية التالية تم أخذها في الاعتبار في تقييم حصة السوق المحتملة لميناء عمان البري:

- تخلص حاويات الاستيراد العقبة / عمان
- التأثير على تكاليف النقل
- تأثير نظام السكك الحديدية المخطط لها في الأردن

هذه الاقتراضات موضحة بمزيد من التفصيل أدناه.

تخلص حاويات الاستيراد العقبة / عمان

جزء من الحاويات الكاملة المستوردة يتم تخلصها جمركيًا في العقبة (حوالى ٢٥٪)، وجزء في عمان (حوالى ٧٠٪) والباقي (حوالى ٥٪) يتم تخلصه في إدارات حمر كية أخرى في الأردن. وتستند هذه النسب على مقابلات مع اللاعبين في السوق والجمارك الأردنية.

من الناحية النظرية، يمكن تحويل جزء كبير من ٧٠٪ من الحاويات المتجهة للتخلص الجمركي في عمان إلى الميناء عمان البري. ومع ذلك، لأن هناك مستودعات بوندد جمركية بالفعل في عمان، فمن المفترض ألا يزال من الممكن استخدام هذه المستودعات أيضاً بعد إنشاء الميناء البري. الميناء البري لديه الدرجة الأولى لإقناع السوق بمزاياه وخدماته. وعلاوة على ذلك، فإن قدرًا كبيراً من تلك الحاويات تحتاج للتخلص الجمركي المباشر فقط دون التخزين وسوف تذهب مباشرة إلى الوجهة المقبلة، لكونها مستودع غير بوندد أو المتأقى النهائي. لا تعتبر هذه الحاويات سوقاً محتملة للميناء عمان البري.

الإمكانيات السوقية لميناء عمان البري محدودة قبل افتتاح السكك الحديدية، لأنه لا يمكن تحقيق وفورات الحجم. الميناء البري لا يولد العديد من الوفورات في التكاليف بالنسبة للمستوردين ويتوقع أن يستمروا في استخدام نفس المرافق كما كان من قبل إنشاء الميناء البري. ومع ذلك، فإن جزءاً كبيراً من تلك الحاويات ستتمر عبر الميناء البري، ولكن فقط للتخلص الجمركي المباشر وبالتالي فإنها لا تحتاج إلى مرافق (توليد الدخل) للميناء البري. علاوة على ذلك، في السنوات الماضية فقد تم تشييد عدة مستودعات للحاويات الفارغة في منطقة عمان وسوف تبقى تلك المستودعات (جزء من) أعمالهم.

التأثير على تكاليف النقل للمستوردين

إدراج ميناء عمان البري في مخطط النقل الأولي، في المقام الأول، قد يؤدي في بعض الارتفاع في التكاليف بالنسبة للعملاء، لأن استخدام الميناء البري سيؤدي إلى مناولة إضافية للحاوية (مع التكاليف ذات الصلة)، وهي حالة الحاويات التي تكون بضائعها متجهة للمستودعات غير البوندد.

في الواقع، الوفورات في تكاليف النقل هي، في البداية، وبشكل أساسي فقط لميناء حاويات العقبة ACT لأن إنشاء الميناء البري سيؤدي إلى أوقات سكون أقل للحاويات في الميناء وبالتالي زيادة طاقة الميناء (ومكاسب محتملة).

ومع ذلك، فإن المزايا الرئيسية للميناء البري من شأنها أن تؤدي إلى خفض تكاليف الخدمات اللوجستية الشاملة، وبالتالي جعل الميناء عمان البري بديلاً مقبولاً اقتصادياً مقارنة مع الوضع الحالي، هي:

- تخليص جمركي أسرع وأكثر كفاءة، مما أدى إلى مكاسب الوقت.
- المستوردين يمكن أن يضعوا خطة إنتاجهم بشكل أفضل لأن البضائع باتت أقرب.
- من حيث المبدأ فإن تكاليف التخزين في ميناء عمان البري ستكون أقل من تكاليف التخزين في مدينة عمان (ارتفاع أسعار الأرض). تجدر الإشارة إلى أن شركة حاويات APMT عمان لا تتقاضى من عملائها مقابل تخزين الحاويات الفارغة، ولكن هذا سيتغير على الأرجح في المستقبل.
- وجود مجموعة متنوعة من الخدمات الإضافية في الميناء البري جذابة للعملاء المحتملين (البنوك، ووكلاء الشحن، الخ).

ونتيجة لذلك اخترنا أن يكون لدينا افتراضاً محافظاً للحصة السوقية الأولى ١٠٪ في السنة الأولى من عمليات تشغيل الميناء البري بعمان من إجمالي الحاويات الكاملة المستوردة المتوجهة لمنطقة الالنقطاط بعمان.

تأثير السكك الحديدية على الحصة السوقية لميناء عمان البري

عمليات الحساب أعلاه للمراحل الأولية من الميناء البري، عندما لا يكون هناك اتصال مباشر للسكك الحديدية مع ميناء العقبة. في حالة أن ستحقق اتصال السكك الحديدية، فإن الإمكانيات السوقية للميناء البري بعمان ستكون أعلى من ذلك بكثير بسبب وفورات الحجم للنقل بالسكك الحديدية وإلغاء عمليات التفتيش المطلوبة من الحاويات في ميناء العقبة (هذا ويمكن بعد ذلك أن يتم في الإدارة الجمركية في الميناء البري). ثم يكون الميناء عمان البري هو نقطة دخول فعالة لمعظم الحاويات المستوردة لمزيد من التوزيع للسوق الاستهلاكية بعمان، وبالتالي، فإن الحصة السوقية ستكون أعلى من ذلك بكثير. في السنة الأولى من خط السكك الحديدية التي تعمل بكامل طاقتها بين العقبة وعمان، يفترض أن الحصة السوقية ستكون ٢٠٪، ونموها سنوياً بنسبة ٢٪. توافر الاتصال المباشر بالسكك الحديدية بين ميناء العقبة وميناء عمان البري سيكون له تأثير كبير على تدفقات الحاويات. تجدر الإشارة إلى أنه من المفترض أن اتصال السكك الحديدية الجديدة يمكنه استيعاب الطلب على النقل بالسكك الحديدية في حاويات المتولد بواسطة ميناء عمان البري.

ويفترض أيضاً أنه لا تزال نسبة ضئيلة (٥٪) من الحاويات المتوجهة إلى منطقة عمان ستبقى ليتم شحنها من العقبة إلى ميناء عمان البري عن طريق الفيل البري. ومن المفترض أن تبقى هذه النسبة ثابتة بمرور الزمن.

حتى الآن ليس هناك جدول زمني مذكور من قبل الجهات المعنية بشأن تنفيذ الخطة الرئيسية للسكك الحديدية الأردنية، مما يجعل من الصعب تقييم متى تكون شبكة السكك الحديدية الجديدة في الأردن جاهزة للعمل. لا يتوقع أن يتحقق في المدى القصير إلى المتوسط. في افتراضاتنا تتوقع من السكك

الحديدية أن تكون جاهزة للعمل في عام ٢٠٢٦ مع الأخذ بعين الاعتبار التعقيدات السياسية والتمويلية والإقليمية ووقت البناء.

اختتام إمكانية الحصة السوقية

مع مراعاة ما ورد أعلاه، فمن المفترض أن الميناء البري بعمان لديه إمكانيات سوقية، في البداية، ١٠٪ من إجمالي الحاويات المستوردة الموجهة لعمان. دراسة هاسكوننج عام ٢٠٠٤ لميناء عمان البري طبّقت نفس الافتراض (الدراسة المحدثة في عام ٢٠٠٩ مستخدمة حصة سوقية بلغت ٥٪ ولكنها لم تأخذ في الاعتبار كمية كبيرة من حاويات الاستيراد التي يتم تخليصها جمركياً في عمان). في عام ٢٠٣٥، الإمكانات السوق المحتملة ستزداد إلى ٤٥٪.

الخطوة ٤. تقييم إمكانية تجريد حاويات الاستيراد الكامل في محطة شحن الحاويات (CFS) بالميناء البري

من المفترض أنه في المتوسط سيتم تجريد ٣٠٪ من جميع حاويات الاستيراد الكامل في الميناء البري بعمان؛ تمثل ٧٠٪ من الحاويات كاملة الحمولة FCL. وقد تأكّدت هذه الافتراضات من قبل المشغل الحالي للميناء شركة ميناء حاويات العقبة ACT. هذه النتائج في توقع حركة المرور التالية للحاويات التي جررت في ميناء عمان البري:

جدول ٧-٠ توقع حركة المرور بميناء عمان البري – التجريد

حركة المرور (بالحاوية القياسية)	٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦
حاويات كاملة الحمولة FCL (%)	١٥٤,٥٠٧	٩٨,١٤٨	٣٥,٦٩٦	٢٦,٤٥٣	١٥,٩٧٨
حاويات تجريد (%)	٦٦,٢١٧	٤٢,٠٦٣	١٥,٢٩٨	١١,٣٣٧	٦,٨٤٨
إجمالي حاويات الاستيراد بميناء عمان البري	٢٢٠,٧٢٤	١٤٠,٢١١	٥٠,٩٩٤	٣٧,٧٩٠	٢٢,٨٢٦

الخطوة ٥. تقييم إمكانية إعادة تمويض الحاويات الفارغة إلى الميناء البري

السوق المحتملة للميناء البري بعمان هي مخزون الحاويات الفارغة، نتيجة للحاويات المستوردة لمنطقة عمان التي لم يتم مناؤلتها في ميناء عمان البري ولكنها مضطرة أن تعود إلى ميناء العقبة. كما ذكر آفأ، فإن ٩٠٪ من الحاويات المستوردة الكاملة لمنطقة عمان لم يتم مناؤلتها من خلال الميناء البري، ولكن بعد أن أفرغت في مستودع العميل (أو غيرها من المرافق) يكونوا مضطربين للعودة إلى ميناء العقبة. كمثال على ذلك، شركة حاويات APMT لديها مستودعات حاويات في عمان ويتلقن الحاويات الفارغة من منطقة عمان التي يتم تخزينها مؤقتاً ومن ثم يتم نقلها إلى العقبة. في الوقت الحاضر يتم تخزين تلك الحاويات الفارغة في موقع مختلف في عمان.

هناك كمية حاويات فارغة (إضافية) والتي يتم إعادة توجيهها عبر الميناء البري بعمان افترضت بنسبة ١٥٪. هذه النتائج في التوقع التالي لحركة المرور للمرتجعات الفارغة:

جدول ٨-٠ توقع حركة المرور بميناء عمان البري – المرتجعات الفارغة

حركة المرور (بالحاوية القياسية)					
إعادة تمويع الحاويات الفارغة بميناء عمان البري					
٢٠٣٥ ٥٣,٦٥١	٢٠٣٠ ٤٥,٩٣٨	٢٠٢٥ ٤٠,٣٦٦	٢٠٢٠ ٣٤,٩١٨	٢٠١٦ ٢٦,٥٦٩	

الخطوة ٦. تقييم الإمكانيات لحاويات الصادرات الكاملة والفارغة من الميناء البري
 من إجمالي الحاويات الفارغة التي تصنف في الميناء البري (الحاوية التي يتم تجريدها وتغيير وضعيتها إلى حاويات فارغة) فمن المفترض أن في المتوسط ٢٠٪ يتم حشوها في محطة شحن الحاويات CFS ويتم تصديرها كحاويات كاملة. أما ال ٨٠٪ المتبقية سيتم نقلها كحاويات فارغة إلى ميناء العقبة. هذه النتائج في التوقع التالي لحركة المرور في ميناء عمان البري لحاويات التصدير الكاملة والفارغة:

جدول ٩-٠ توقع حركة المرور بميناء عمان البري – استيراد تصدير

حركة المرور (بالحاوية القياسية)					
الصادرات الكاملة من ميناء عمان البري					
٢٠٣٥ ٢٣,٩٧٤	٢٠٣٠ ١٧,٦٠٠	٢٠٢٥ ١١,١٣٣	٢٠٢٠ ٩,٢٥١	٢٠١٦ ٦,٦٨٣	
٩٥,٨٩٥	٧٠,٤٠١	٤٤,٥٣٢	٣٧,٠٠٤	٢٦,٧٣٤	الواردات الفارغة من ميناء عمان البري
١١٩,٨٦٩	٨٨,٠٠١	٥٥,٦٦٥	٤٦,٢٥٥	٣٣,٤١٧	اجمالي الصادرات من ميناء عمان البري

إجمالي توقع حركة مرور ميناء عمان البري
 استناداً إلى التحليلات أعلاه، يتم تقديم توقع الحركة الإجمالية لميناء عمان البري في الجدول أدناه:

جدول ١٠-٠ توقع حركة المرور بميناء عمان البري – الإجمالي

حركة المرور (بالحاوية القياسية)					
حاويات استيراد قياسية كاملة					
٢٠٣٥ ٢٢٠,٧٢٤	٢٠٣٠ ١٤٠,٢١١	٢٠٢٥ ٥٠,٩٩٤	٢٠٢٠ ٣٧,٧٩٠	٢٠١٦ ٢٢,٨٢٦	
٢٣,٩٧٤	١٧,٦٠٠	١١,١٣٣	٩,٢٥١	٦,٦٨٣	حاويات تصدير قياسية كاملة
٩٥,٨٩٥	٧٠,٤٠١	٤٤,٥٣٢	٣٧,٠٠٤	٢٦,٧٣٤	حاويات تصدير قياسية فارغة
٣٤٠,٥٩٣	٢٢٨,٢١٢	١٠٦,٦٥٩	٨٤,٠٤٤	٥٦,٢٤٣	اجمالي الحاويات القياسية بميناء عمان البري

٥-توقعات الطلب على مساحة الأرضي بالميناء البري / المركز اللوجستي بعمان

ميناء عمان البري

استناداً إلى توقع حركة المرور لميناء عمان البري تم تحديد المساحة المطلوبة لميناء عمان البري. معيار الصناعة المستخدم لتحديد حجم منطقة اصطاف الحاويات) مستودع الحاويات الداخلي (ICD) هو أن الإنتاجية السنوية التي مقدارها ١٥,٠٠٠ حاوية قياسية، تتطلب ما يقرب من ١ هكتار من مستودع الحاويات الداخلي. ICD ويستخدم هذا أيضاً لتحديد حجم ميناء عمان البري. بالنسبة لمنطقة التقنيش الجمركي وخليج التبال، يتم تطبيق ما متوسطة ٨٠٪ من مساحة مستودع الحاويات الداخلي. استناداً إلى الخبرة، يفترض أن المساحة المتبقية (التخزين البوندد والمكاتب ووقف

السيارات والطرق الداخلية، الخ) ستكون حوالي ٥٠٪ من إجمالي مساحة الميناء البري. تنمية منطقة الميناء البري بعمان موضحة فيما يلي في الجدول أدناه:

جدول ١١-٠ توقع مساحة منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي – الميناء البري

الطلب على المنطقة – الميناء البري عمان	٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦	٢٠١٥
حجم مناولة الحاويات (حاوية قياسية TEU)	٣٤٠,٥٩٣	٢٢٨,٢١٢	١٠٦,٦٥٩	٨٤,٠٤٤	٥٦,٢٤٣	٣٤٠,٥٩٣
منطقة اصطاف الحاويات) مستودع الحاويات الداخلي (ICD)	٢٣	١٥	٧	٥	٤	٢٣
منطقة التقنيش الجمركي وخليج التبادل	١٨	١٢	٦	٤	٣	١٨
مناطق أخرى (التخزين والمكاتب ومنطقة وقوف السيارات، الخ)	٣٩	٣٤	١٧	٩	٨	٣٩
إجمالي الطلب على المنطقة بميناء عمان البري	٨٠	٦١	٣٠	١٩	١٥	٨٠

إجمالي مساحة ميناء عمان البري في عام ٢٠١٥ حوالي ١٥ هكتار. في العام ٢٠٣٥ ، من المتوقع مساحة إجمالية قدرها حوالي ٨٠ هكتار.

المركز اللوجستي بعمان

تطوير مساحة أراضي المركز اللوجستي بعمان سيجري بجوار ميناء عمان البري. يصف هذا القسم توقع الطلب على المنطقة للمركز اللوجستي بعمان، الذي يقوم على الخطوات التالية:

- ١- الطلب على التخزين في منطقة عمان، على أساس:
 - حاويات الاستيراد الكامل تتطلب خدمات التخزين
 - متوسط الحمولة للحاوية القياسية
- ٢- تحديد القدرات المطلوبة في مستودع المركز اللوجستي بعمان، على أساس:
 - متوسط الإنتاجية من البضائع لكل متر مربع / سنة.
 - عامل لمتطلبات المساحة بدون تخزين في المستودع.
- ٣- تحديد الطلب على المساحة الإجمالية لمراكز الخدمات اللوجستية في المركز اللوجستي بعمان، على أساس:
 - السعة الإجمالية المطلوبة للمستودع.
 - الحجز للطرق والمرافق العامة ولأماكن وقوف السيارات.

وإنشاء ميناء بري يؤدي إلى طلب محتمل على المراكز اللوجستية المجاورة للميناء البري لأن المركز اللوجستي يقدم الخدمات المكملة لمهام الميناء البري. من المفترض أن في الميناء البري، والذي ينبغي أن يكون منطقة جمركية، سيجري التخزين البوندد للسلع، بينما يحدث في المراكز اللوجستية التخزين الغير بوندد والخدمات اللوجستية الأخرى ذات القيمة المضافة.

الافتراضات الرئيسية هي أنه، في الوقت المناسب، فإن معظم الطلب على التخزين في منطقة عمان سيتم في الميناء البري / المراكز اللوجستية بعمان أما التخزين في الوقت الحالي، فهو منتشرًا في منطقة عمان، وسيتم إعادة تمويهه إلى الميناء البري / المراكز اللوجستية بعمان. وسوف يكون هذا نتيجة لسياسة أمانة عمان الكبرى في تركيز تجميع خدمات الشحن على امتداد طريق عمان الدائري الجديد، جنوب شرق عمان، وفي تنفيذ النظام الذي سيسمح بدخول الشاحنات إلى مدينة عمان، في الوقت المناسب، بأن يكون ليلا فقط (المصدر: استراتيجية أمانة عمان الكبرى للشحن).

الخطوة ١: الطلب على التخزين في منطقة عمان

الطلب الكمي على سعة المستودع يرتبط ارتباطا وثيقا باستيراد حاويات كاملة لمنطقة عمان، والطلب على خدمات التخزين يعتمد على الطلب على السلع الاستهلاكية. المركز اللوجستي بعمان لن يكون فقط لتلبية احتياجات الواردات الموجهة عبر الميناء البري ولكن لكل الطلب المرتبط بالبضائع المتعلقة بالسلع الاستهلاكية لمنطقة عمان.

فمن المفترض في البداية أن ١٠٪ من البضائع المتجهة إلى منطقة عمان تتطلب التخزين و ١ حاوية قياسية تضم في المتوسط ١٠ أطنان من البضائع (المصدر: البنك الدولي). هذه النتائج في التوقعات التالية:

جدول ١٢-٠ توقع مساحة منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي – الطلب على التخزين

الطلب على التخزين (طن)	حاويات استيراد قياسية كاملة لمنطقة عمان	متوسط الحمولة لكل حاوية قياسية	حصة السوق من التخزين / الخدمات اللوجستية	الطلب على التخزين (طن)
٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦
٥١٣,٣١٣	٤٢٤,٨٨٢	٣٥١,٦٨٥	٣٠٢,٣١٧	٢٢٨,٢٥٩
١٠	١٠	١٠	١٠	١٠
%٣٠	%٢٥	%٢٠	%١٥	%١٠
١,٥٣٩,٩٣٩	١,٠٦٢,٢٠٥	٧٠٣,٣٧٠	٤٥٣,٤٧٦	٢٢٨,٢٥٩

الافتراضات وراء افتراضات الحصة السوقية

في الوقت الحاضر، فإن تخزين الطرف الثالث ليست شائعاً جدا في الأردن. بشكل أساسي جميع الحاويات سوف تذهب مباشرة إلى العميل النهائي. وبالتالي فإن الطلب الأولي (في عام ٢٠١٦) لنقل البضائع التي تتطلب خدمات التخزين / الخدمات اللوجستية تم تقديره ليكون ١٠٪ من إجمالي البضائع ذات الصلة بالسلع الاستهلاكية لمنطقة عمان. لكن، لأن الميناء البري / المركز اللوجستي

سوف يقدم مجموعة متنوعة من الخدمات وإثبات فوائدها للسوق، فإن نمو متواضعاً ١% سنوياً للبضائع التي تتطلب خدمات التخزين والخدمات اللوجستية يكون متوقعاً.

الخطوة ٢: تحديد القدرات المطلوبة في مستودع المركز اللوجستي بعمان
 على أساس الطلب السنوي على التخزين بالطن، وسعة المستودع المطلوبة لمنطقة عمان في الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان يمكن تحديده.

تطبق الصناعة معياراً من الإنتاجية مقداره ١٠ طن/ سنة / متر مربع من مساحة المستودع (المصدر: تحليل الطلب السوقى لمنطقة المفرق التنموية، بيرنج بوينت BearingPoint، عام ٢٠٠٧). علاوة على ذلك، بشكل عام ٧٠٪ من إجمالي القدرة الاستيعابية لسطح المستودع يتوفّر لمكان التخزين الفعلى؛ وتستخدم الـ ٣٠٪ المتبقية للتهوية، مرر الطرق، والتعامل مع المساحات وإعادة التعبئة والتغليف.

جدول ١٣-٠ توقع مساحة منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي – سعة التخزين

٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦	سعة المستودع الإجمالية المطلوبة (بالمتر مربع)
١,٥٣٩,٩٣٩	١,٠٦٢,٢٠٥	٧٠٣,٣٧٠	٤٥٣,٤٧٦	٢٢٨,٢٥٩	الطلب على التخزين (بالطن)
١٥٩,٩٢٩	١١٠,٣١٤	٧٣,٠٤٨	٤٥,٣٤٨	٢٢,٨٢٦	سعة المستودع الصافية المطلوبة (بالمتر مربع)
٢٢٨,٤٦٩	١٥٧,٥٩١	١٠٤,٣٥٤	٦٤,٧٨٢	٣٢,٦٠٨	السعة الاستيعابية الإجمالية للمستودع (متر مربع)

الخطوة ٣: تحديد الطلب على مساحة مراكز الخدمات اللوجستية في المركز اللوجستي بعمان
 استناداً إلى قدرة المستودع الاستيعابية الإجمالية المطلوبة، فإن الطلب على المنطقة لمراكز الخدمات اللوجستية في الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان يمكن تحديده، وذلك باستخدام حجز ١٠٠٪ من المساحة الإضافية المطلوبة للطرق والمرافق وموافق السيارات.

جدول ١٤-٠ توقع مساحة منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي – المركز اللوجستي

٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦	الطلب على مساحات المراكز اللوجستية (بالهكتار)
١,٥٣٩,٩٣٩	١,٠٦٢,٢٠٥	٧٠٣,٣٧٠	٤٥٣,٤٧٦	٢٢٨,٢٥٩	الطلب على التخزين (بالطن)
٢٢	١٥	١٠	٦	٣	السعة الاستيعابية الإجمالية للمستودع
٢٢	١٥	١٠	٦	٣	المنطقة الإضافية المطلوبة
٤٤	٣٠	٢٠	١٢	٦	الطلب على مساحات المراكز اللوجستية بعمان

الطلب الأولي على مساحة المركز اللوجستي بعمان تم تحديده ليكون ٦ هكتارات في عام ٢٠١٦ ، وترتفع إلى ٤٤ هكتار في عام ٢٠٣٥ .

توقع الطلب على المساحة الأرضية الإجمالية بالميناء البري / المركز اللوجستي بعمان
بناء على ما سبق، فإن توقع الطلب على المساحة الأرضية الإجمالية بالميناء البري / المركز اللوجستي بعمان موضح في الجدول أدناه:

جدول ١٥-٠ توقع مساحة منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي

٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦	الطلب على منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان
٨٠	٦١	٣٠	١٩	١٥	الطلب على منطقة الميناء البري
٤٤	٣٠	٢٠	١٢	٦	الطلب على منطقة المراكز اللوجستية
١٢٤	٩١	٥٠	٣١	٢١	الطلب على منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بعمان

وتبلغ المساحة الإجمالية للميناء البري / المركز اللوجستي بعمان حوالي ٢١ هكتار في عام ٢٠١٦ ، وترتفع إلى حوالي ١٢٤ هكتار في عام ٢٠٣٥ .

١. حركة المرور وتوقع الطلب بالمفرق

يعرض هذا القسم توقع حركة المرور والطلب على منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق، بما في ذلك النتائج والمنهجية والافتراضات المطبقة.

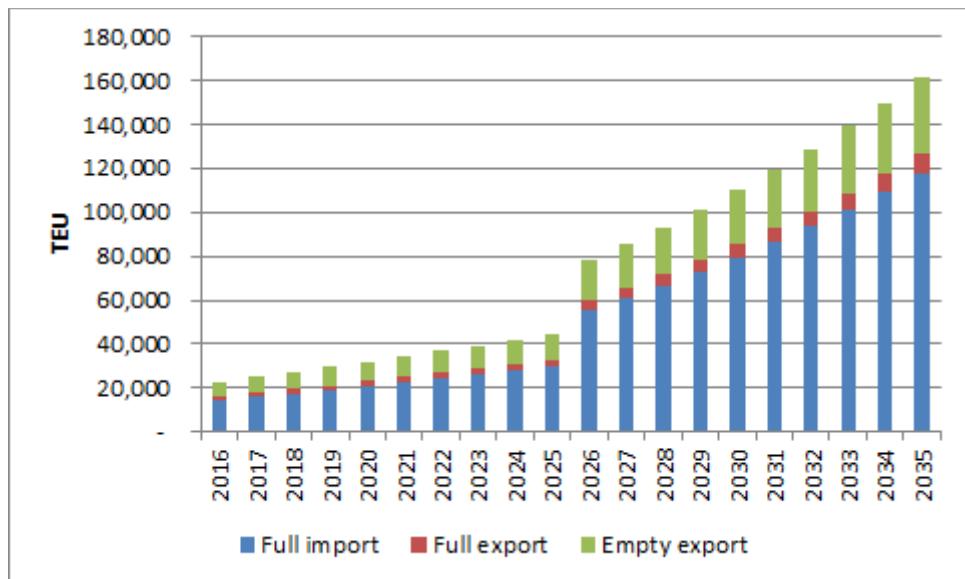
٢. النتائج: توقع حركة مرور الميناء البري بالمفرق

استناداً إلى المنهجية والافتراضات كما هو موضح في الأقسام التالية، توقع الحركة الإجمالية للميناء البري بالمفرق معروض في الجدول والشكل أدناه:

جدول ١٦-٠ توقع حركة المرور بالمفرق

٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦	حركة مرور الميناء البري بالمفرق (بالحاوية قياسية)
١١٨,٠٧٨	٧٩,٤٤٨	٢٩,٧٦٧	٢٢,٧٢٣	١٤,٦٠١	استيراد كامل
٨,٦٦٨	٦,١٢٢	٢,٩٧٧	٢,٣٩٤	١,٦٦٠	تصدير كامل
٣٤,٦٧٠	٢٤,٤٨٩	١١,٩٠٨	٩,٥٧٤	٦,٦٤٠	تصدير فارغ
١٦١,٤١٥	١١٠,٠٥٩	٤٤,٦٥١	٣٤,٦٩١	٢٢,٩٠١	إجمالي الحاويات القياسية بميناء المفرق البري

شكل ٢-٠ المفرق – توقع حركة المرور



التغيرات التالية تظهر توقع حركة المرور لميناء المفرق البري:

- كميات البداية لميناء المفرق البري ما يقرب من ١٥,٠٠٠ حاوية قياسية واردات كاملة في عام ٢٠١٦. حاويات الصادرات الفارغة حوالي ٦,٦٠٠ حاوية قياسية، وحدات التخزين المتبقية تمثل الصادرات الكاملة (١,٦٠٠). إجمالي كميات ميناء المفرق البري تصل إلى ٢٢,٠٠٠ حاوية قياسية (داخل وخارج)، وزيادة إلى مستوى ٤٤,٠٠٠ حاوية قياسية في عام ٢٠٢٥. بعد افتتاح خط السكة الحديد (المفترض في العام ٢٠٢٦)، يزداد الحجم الإجمالي من ٧٨,٠٠٠ حاوية قياسية إلى حوالي ١٦١,٠٠٠ حاوية قياسية في العام ٢٠٣٥.
- توقع حركة المرور في المفرق مدفوعاً من الأنشطة الصناعية من منطقة الملك حسين بن طلال التنموية.
- في الأقسام التالية الثلاثة تدفقات المحتملة لحركة الحاويات من خلال الميناء البري بالمفرق تمت مناقشتها بشكل منفصل.

٣. منهجية توقع حركة المرور بالمفرق

يتم تطبيق نفس المنهجية لإعداد توقعات حركة المرور للمفرق كما هو موضح لميناء عمان البري. ومع ذلك، فإن نوع تدفقات الحاويات التي يمكن جذبها إلى ميناء المفرق البري يتكون من فئات متعددة:

- حركة الطلب على السلع الاستهلاكية (كما لميناء عمان البري)

- حركة الطلب الصناعي (على أساس الواردات / الصادرات الناتجة عن منطقة الملك حسين بن طلال التنموية)
- الطلب على المرور العابر (الترانزيت)

توقع الحركة الإجمالية (تتألف من جميع تدفقات حركة المرور الثلاثة) في القسم التالي.

٤. حركة الطلب على السلع الاستهلاكية المتوجهة إلى ميناء المفرق البري

الخطوة ١. تقييم توقع حركة المرور للواردات الكاملة المستقبلة في العقبة نفسه كما هو موضح للعقبة.

الخطوة ٢. تقييم توقع حركة المرور للواردات الكاملة المستقبلة في العقبة مع وجهة منطقة المفرق

أكبر مساحة في المفرق لديها ٢٧.٨٪ من مجموع سكان الأردن، وبالتالي يمكن استنتاج أن ٢٧.٨٪ من الحاويات المستوردة ستكون موجهة إلى منطقة المفرق الكبرى. على أساس هذه النسبة، تم وضع توقع حركة المرور التالي لحاويات الاستيراد الكامل مع وجهة منطقة المفرق.

جدول ١٧-٠ توقع حركة مرور ميناء العقبة وجهة المفرق – استيراد

حركة المرور (بالحاوية القياسية)	الواردات الكاملة في العقبة	الواردات الكاملة في العقبة، وجهة العبور (الترانزيت)	الواردات الكاملة في العقبة، وجهةالأردن	الواردات الكاملة في العقبة، وجهة عمان	الواردات الكاملة في العقبة، وجهة المفرق	حركة المرور (بالحاوية القياسية)
٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦	٢٠١٥	٢٠٣٥
١,١٦٧,٣٠٥	٩٦٦,٢٠٨	٧٩٩,٧٥٤	٦٨٧,٤٨٨	٥١٩,٠٧٥	٣٥٠,١٩٢	٣٥٠,١٩٢
٣٥٠,١٩٢	٢٨٩,٨٦٢	٢٣٩,٩٢٦	٢٠٦,٢٤٧	١٥٥,٧٢٣	٨١٧,١١٤	٦٧٦,٣٤٥
٨١٧,١١٤	٥٥٩,٨٢٨	٤٨١,٢٤٢	٣٦٣,٣٥٣		٥١٣,٣١٣	٤٢٤,٨٨٢
٥١٣,٣١٣					٢٢٧,١٥٨	١٨٨,٠٢٤
٢٢٧,١٥٨	١٥٥,٦٣٢	١٣٣,٧٨٥	٩٣,٧٨٣			

الخطوة ٣. تقييم إمكانية الحصة السوقية (%) للميناء البري فيما يتعلق بحاويات الاستيراد الكامل في تحليلنا، طبقت نفس الافتراضات: نحن نفترض حصة سوقية أولية قدرها ١٠٪ سيجذبها الميناء البري بالمفرق من الواردات الكاملة مع وجهة منطقة المفرق، وتزيد بنسبة ٥٪ لكل سنة. من العام ٢٠٢٦ بعد افتتاح خط السكة الحديد، ستزداد الحصة السوقية إلى ٢٠٪. تزيد بنسبة ٢٪ لكل سنة حتى عام ٢٠٣٥. هذه النتائج في التوقع التالي لحركة المرور لميناء المفرق البري:

جدول ١٨-٠ توقع حركة مرور البضائع الاستهلاكية بميناء المفرق البري – الاستيراد الكامل

٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦	حركة المرور (بالحاوية القياسية) - الطلب على السلع الاستهلاكية
٢٢٧,١٥٨	١٨٨,٠٤٤	١٥٥,٦٣٢	١٣٣,٧٨٥	٩٣,٧٨٣	الواردات الكاملة في العقبة، وجهة المفرق
%٤٥	%٣٥	%٢٥	%١٢.٥	%١٠	الحصة السوقية لميناء المفرق البري
١٠٢,٢٢١	٦٥,٨٠٨	٣٨,٩٠٨	١٦,٧٢٣	٩,٣٧٨	الواردات الكاملة التي تم جذبها إلى ميناء المفرق البري

الافتراضات وراء افتراض الحصة السوقية

لأن الحاويات المستوردة كلها تقريباً يتم تخلصها جمركيّاً في العقبة وعمان، فإن الحصة السوقية المحتملة لميناء المفرق بالمنطقة معتدلة. ومع ذلك، لأن الميناء البري بالمنطقة سيكون قادرًا على تقديم المزيد من التسهيلات والخدمات أكثر من المتاحة حالياً في مستودعات الحاويات الداخلية ICD والمستودعات الإقليمية، فمن المفترض أن الميناء البري بالمنطقة يمكنه أن يحصل على حصة سوقية أولية قدرها ١٠٪ من جميع الحاويات المستوردة لمنطقة المفرق، وتزيد بنسبة ٠.٥٪ كل سنة.

مرة أخرى، بعد إدخال وصلة السكك الحديدية بين المفرق والعقبة، فإن جاذبية الميناء البري بالمنطقة ستزداد بشكل كبير ويفترض أن حصة سوقية قدرها ٢٠٪ (عبر السكك الحديدية)، وتزداد بنسبة ٢٪ لكل سنة، ونسبة إضافية ٥٪ (برا) ستتحقق.

إجمالي توقع حركة المرور بميناء المفرق البري – الطلب على السلع الاستهلاكية
 الافتراضات المطبقة للخطوة ٤ و ٥ من المنهجية متقاربة كما هو موضح في ميناء عمان البري. وبالتالي فقط توقع حركة المرور الإجمالية لميناء المفرق البري فيما يتعلق بالطلب على السلع الاستهلاكية يتم تقديمها في هذا القسم:

جدول ١٩-٠ توقع حركة مرور البضائع الاستهلاكية بميناء المفرق البري – الإجمالي

٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦	حركة المرور (بالحاوية القياسية) – الطلب على السلع الاستهلاكية
٩٧,٦٧٨	٦٢,٠٤٨	٢٢,٥٦٧	١٦,٧٢٣	١٠,١٠١	استيراد كامل
٧,٤٤٤	٥,٠٧٨	٢,٥٤٥	٢,٠٣٤	١,٣٩٠	تصدير كامل
٢٩,٧٧٤	٢٠,٣١٣	١٠,١٨٠	٨,١٣٤	٥,٥٦٠	تصدير فارغ
١٣٤,٨٩٥	٨٧,٤٣٩	٣٥,٢٩١	٢٦,٨٩١	١٧,٠٥١	ميناء المفرق البري – الطلب الإجمالي على السلع الاستهلاكية

٥. حركة الطلب على السلع الصناعية المتوجهة إلى ميناء المفرق البري

في هذا القسم نفترض حركة الطلب الصناعي المحتملة التي يمكن مناولتها من خلال ميناء المفرق البري. منطقة الملك حسين بن طلال الصناعية، قد خصصت مساحة قدرها ٢١،٠٠٠ متر مربع، في المفرق باعتبارها منطقة تنموية صناعية للنوع التالي من الصناعات:

- الأغذية والمشروبات؛
- المستلزمات الدوائية والطبية؛
- المواد الكيميائية الخفيفة، و
- السلع المصنعة الأخرى.

تجدر الإشارة إلى أن منطقة الملك حسين بن طلال الصناعية لا تزال في مرحلة تطويرها الأولى. في الوقت الحاضر لا يوجد سوى عدد قليل من الصناعات العاملة في المنطقة. المنافسة بين منطقة الملك حسين بن طلال والمنطقة السورية الأردنية الحرة SJFZ تتعلق في المقام الأول بتنمية الأنشطة الصناعية في منطقة الملك حسين بن طلال، وبالتالي على توقعات الطلب في السوق الصناعية. بالإضافة إلى ذلك، المنافسة مع المنطقة السورية الأردنية الحرة SJFZ قد يكون لها أيضاً تأثير على طلب المستهلكين بالنسبة للميناء البري / المركز اللوجستي بالمنطقة. ولا سيما عندما تلغى الحاجز عبر الحدود لنقل البضائع بالحاويات (على سبيل المثال الانفاق الثنائي) بين الأردن وسوريا، والمنطقة السورية الأردنية الحرة (كموقع معبر حدودي) في وضع جيد للتعامل مع الطلب في السوق الاستهلاكية (مستقبلًا) المرتبط بحاويات البضائع القادمة من أوروبا.

بناء على دراسة السوق لبيرنج بوينت (Bearing Point)، يتلخص مجموع الطلب الصناعي في الجدول أدناه:

المساحة المشغولة من منطقة الملك حسين بن طلال الصناعية						المساحة المشغولة (بالهكتار)
٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦		
٣٥٠	٣٠٠	٢٥٠	٢٠٠	١٥٠		

الصناعات تولد نوعين من تدفقات البضائع: تدفق وارد من المواد الخام والمواد نصف المصنعة وتدفق صادر من المنتجات النهائية. ومع ذلك، فإن جزءاً فقط من تدفقات البضائع تلك لديه الاحتمالية أن يذهب من خلال الميناء البري بالمنطقة. تقرير تحليل الطلب على المفرق (بيرنج بوينت، ٢٠٠٧) قد أوجز الأسواق المحتملة لمنتجات ٤ أنواع من الصناعات في منطقة الملك حسين بن طلال الصناعية:

- الأغذية والمشروبات: الأسواق المحلية والإقليمية
- الأدوية والمستلزمات الطبية: الأسواق المحلية والإقليمية

- المواد الكيميائية الخفيفة: الأسواق المحلية والإقليمية، ودول مجلس التعاون الخليجي والاتحاد الأوروبي
 - السلع المصنعة الأخرى: الأسواق المحلية والإقليمية
- وقد تم تحديد التدفقات التالية التي لديها إمكانية للذهاب إلى ميناء المفرق البري:
- الوارد: واردات الحاويات من الخارج من المواد الخام ونصف المصنعة
 - الصادر: تصدير الحاويات إلى وجهات غير الأردن.

الخطوة ١. توقع حركة المرور لحاويات الاستيراد الكامل للملك حسين بن طلال وحصة الميناء السوقيّة البري

صناعات الملك حسين بن طلال لديها المدخلات المطلوبة من المواد الخام والممواد نصف المصنعة لعملية الإنتاج لديها. معايير الصناعة في غرب أوروبا تظهر المدخلات المطلوبة بـ مقدار ٢٠٠،١ حاوية قياسية / هكتار. في هذا التحليل، نحن نطبق نهجاً أكثر تحفظاً لأن الأردن أقل تطوراً من الصناعات في أوروبا الغربية. في هذا التحليل، افترضنا متوسط إنتاجية ٦٠٠ حاوية قياسية / هكتار. فإننا نؤكد أن هذه المعايير من الصعب جداً تقييمها، ولذلك ينبغي أن تؤخذ هذه الافتراضات بحذر.

وهناك تقدير تقريري وهو أنه في البداية سيتم توجيه ٥٪ من المدخلات المطلوبة من خلال ميناء المفرق البري، مع زيادة إلى ١٠٪ في السنوات اللاحقة.

جدول ٢٠٠٠ توقع حركة مرور البضائع الصناعية بميناء المفرق البري – الاستيراد الكامل

٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦	استيراد ميناء المفرق البري - صناعي (حاوية قياسية)
٢٠٤,٠٠٠	١٧٤,٠٠٠	١٤٤,٠٠٠	١٢٠,٠٠٠	٩٠,٠٠٠	إجمالي الطلب إلى الداخل للملك حسين بن طلال (حاوية قياسية)
%١٠	%١٠	%٥	%٥	%٥	الحصة السوقية لميناء المفرق البري
٢٠,٤٠٠	١٧,٤٠٠	٧,٢٠٠	٦,٠٠٠	٤,٥٠٠	استيراد ميناء المفرق البري - صناعي

الافتراضات وراء افتراض الحصة السوقية

المواد الخام والممواد نصف المصنعة المطلوبة للإنتاج الصناعي هي من مصادر محلية وإقليمية مع كمية صغيرة فقط يتم استيرادها من الخارج. يوجد جزء من تلك المواد بدون حاويات والجزء الآخر سوف يتم توفيره مباشرة إلى الصناعات. بالإضافة إلى ذلك، حالياً يحظر استيراد أو تصدير

الحاويات من وإلى سوريا، مما يقلل من الإمكانيات أمام الحاويات. ومع ذلك، فإن بعض الصناعات ستستخدم إمكانيات التخزين في ميناء المفرق البري لأنه ليس لديها مكان للتخزين في صناعتهم.

الخطوة ٢. توقع حركة مرور الحاويات الكاملة والفارغة المصدرة من ميناء المفرق البري

من إجمالي الحاويات الفارغة التي تصطف في الميناء البري (الحاوية التي يتم تجريدها) فمن المفترض أن في المتوسط ٢٠٪ يتم حشوها في محطة شحن الحاويات CFS ويتم تصديرها كحاويات كاملة. وال ٨٠٪ المتبقية سوف يتم نقلها كحاويات فارغة. هذه النتائج في التوقع التالي لحركة المرور في ميناء المفرق البري لحاويات التصدير الكاملة والفارغة:

جدول ٢١-٠ توقع حركة مرور البضائع الصناعية بميناء المفرق البري – التصدير الكامل والفارغ

تصدير ميناء المفرق البري – صناعي (بالحاوية) القياسية	٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦
تصدير كامل ميناء المفرق البري – صناعي	١,٢٢٤	١,٠٤٤	٤٣٢	٣٦٠	٢٧٠
تصدير فارغ ميناء المفرق البري – صناعي	٤,٨٩٦	٤,١٧٦	١,٧٢٨	١,٤٤٠	١,٠٨٠
تصدير إجمالي ميناء المفرق البري – صناعي	٨,١٥٦	٧,٢٥١	٤,١٨٦	٣,٨٢١	٣,٣٦٦

شرح الافتراضات

تلك الصناعات التي تولد البضائع في حاويات للأسوق الخارجية قد تستخدم الميناء المفرق البري لحشو حاويات التصدير. مرة أخرى، اللوائح تحظر نقل الحاويات من وإلى سوريا. معظم الصناعات تستهدف الأسواق المحلية والإقليمية ويمكن أن يتم إمداد هذه الأسواق بواسطة النقل بالشاحنات مباشرةً من أماكن الصناعات في منطقة الملك حسين بن طلال الصناعية. ولذلك يعتبر احتمال حشو حاويات التصدير في الميناء المفرق البري معتدل.

إجمالي توقع حركة المرور بميناء المفرق البري – الطلب على الملك حسين بن طلال

ويرد إجمالي توقع حركة المرور المرتبطة بالواردات / الصادرات الصناعية في الشكل أدناه:

جدول ٢٢-٠ توقع حركة مرور البضائع الصناعية بميناء المفرق البري – الإجمالي

حركة مرور الحاويات القياسية بميناء المفرق البري – الطلب على الملك حسين بن طلال	٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦
حاوية استيراد قياسية كاملة	٢٠,٤٠٠	١٧,٤٠٠	٧,٢٠٠	٦,٠٠٠	٤,٥٠٠
حاوية تصدير قياسية كاملة	١,٢٢٤	١,٠٤٤	٤٣٢	٣٦٠	٢٧٠
حاوية تصدير قياسية فارغة	٤,٨٩٦	٤,١٧٦	١,٧٢٨	١,٤٤٠	١,٠٨٠

٢٦,٥٢٠	٢٢,٦٢٠	٩,٣٦٠	٧,٨٠٠	٥,٨٥٠	الحاويات القياسية الإجمالية بميناء المفرق البرّي – الطلب على الملك حسين بن طلال
--------	--------	-------	-------	-------	--

٦. حركة الطلب على السلع العابرة (ترانزيت) المتوجهة إلى ميناء المفرق البري
يعتمد على تقييم السوق كما هو موضح في هذا التقرير النهائي، العبور المحتمل للمفرق تم افتراضه صفر

٧. حركة الطلب الإجمالية المتوجهة إلى ميناء المفرق البري
توقع إجمالي حركة المرور لميناء المفرق البري موضح في الجدول أدناه:

جدول ٢٣-٠ توقع حركة المرور بميناء المفرق البري – الإجمالي

٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦	إجمالي الميناء البري بالمفرق (بالحاوية قياسية)
١٣٤,٨٩٥	٨٧,٤٣٩	٣٥,٢٩١	٢٦,٨٩١	١٧,٥٥١	الإجمالي – الطلب على السلع الاستهلاكية
٢٦,٥٢٠	٢٢,٦٢٠	٩,٣٦٠	٧,٨٠٠	٥,٨٥٠	الإجمالي – الطلب على الملك حسين بن طلال
					الإجمالي – الطلب على العبور (الترانزيت)
١٦١,٤١٥	١١٠,٠٥٩	٤٤,٦٥١	٣٤,٦٩١	٢٢,٩٠١	إجمالي الميناء البري بالمفرق

٨. توقع الطلب على مساحة الأراضي بميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق

ميناء المفرق البري
استناداً إلى توقع حركة المرور لميناء المفرق البري، فإن المساحة المطلوبة لميناء البري يمكن تحديدها بتطبيق نفس المنهجية لميناء عمان البري:

جدول ٢٤-٠ توقع مساحة منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق – الميناء البري

٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦	الطلب على المنطقة – الميناء البري بالمفرق
١٦١,٤١٥	١١٠,٠٥٩	٤٤,٦٥١	٣٤,٦٩١	٢٢,٩٠١	حجم مناولة الحاويات (حاوية قياسية TEU)
١١	٧	٣	٢	٢	منطقة اصطدام الحاويات (مستودع الحاويات الداخلي ICD)
٩	٦	٢	٢	١	منطقة التقنيش الجمركي و الخليج التجاري
٣٠	٢٨	١٤	٧	٧	مناطق أخرى (التخزين والمكاتب ومنطقة وقوف السيارات، الخ)

٥٠	٤١	٢٠	١١	٩	إجمالي الطلب على المنطقة بميناء المفرق البري
----	----	----	----	---	---

إجمالي مساحة ميناء عمان البري في عام ٢٠١٦ حوالي ١٠ هكتارات. في العام ٢٠٣٥ المتوقع مساحة إجمالية قدرها حوالي ٥٠ هكتار.

المركز اللوجستي بالمفرق

تطوير مساحة أراضي المركز اللوجستي بالمفرق سيجري بجوار ميناء المفرق البري داخل منطقة الملك حسين بن طلال التنموية. يعرض هذا القسم توقع الطلب على منطقة المركز اللوجستي بالمفرق:

جدول ٢٥-٠ توقع مساحة منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق – المركز اللوجستي

٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦	الطلب على مساحات المراكز اللوجستية (بالمهكتار)
١٠	٧	٤	٢	١	السعة الاستيعابية الإجمالية للمستودع
١٠	٧	٤	٢	١	المنطقة الإضافية المطلوبة
٢٠	١٤	٨	٤	٢	الطلب على منطقة المراكز اللوجستية

الطلب الأولي على مساحة المركز اللوجستي بالمفرق تم تحديده ليكون ٢ هكتارات في عام ٢٠١٦، وترتفع إلى ٢٠ هكتار في عام ٢٠٣٥.

توقع الطلب على المساحة الأرضية الإجمالية بالميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق بناء على ما سبق، فإن توقع الطلب على المساحة الأرضية الإجمالية بالميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق موضح في الجدول أدناه:

جدول ٢٦-٠ توقع مساحة منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق

٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٦	الطلب على منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق
٥٠	٤١	٢٠	١١	٩	الطلب على المنطقة – الميناء البري
٢٠	١٤	٨	٤	٢	الطلب على المنطقة – المركز اللوجستي
٧٠	٥٥	٢٨	١٥	١١	الطلب على منطقة الميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق

وتبلغ المساحة الإجمالية للميناء البري / المركز اللوجستي بالمفرق حوالي ١١ هكتار في عام ٢٠١٦، وترتفع إلى حوالي ٧٠ هكتار في عام ٢٠٣٥.

الملحق د: وفورات تكلفة النقل

واحدة من الفوائد الرئيسية للموانئ البرية / المراكز اللوجستية في عمان والمفرق يرتبط بتحفيض مستويات الازدحام في ميناء العقبة البحري، وخاصة المتعلقة بإجراءات التفتيش الجمركي. تتفيد الميناء البري المركز اللوجستي في عمان و / أو المفرق بشكل فعال بهدف الحد من مستويات الازدحام الحالية المتعلقة بعمليات التفتيش الجمركي سيولد جزءاً كبيراً من وفورات تكاليف النقل للمستوردين الأردنيين.

في الوقت الحاضر، يتم فرض رسوم لكل حاوية على المستوردين للنقل (الداخلي) للحاويات إلى منطقة التفتيش الجمركي. في المستقبل القريب، ساحة التفتيش هذه ستكون خارج ميناء حاويات العقبة ACT، مما سيؤدي إلى تكاليف مناولة إضافية على المستوردين. في حالة وجود ميناء البري مركز لوجستي، سيتم تجنب تكاليف هذه المناولة الإضافية، لأنه سيتم نقل الحاوية مباشرة إلى الميناء البري حيث تجري جميع التفتيشات الجمركية. باختصار، تكاليف المناولة الإضافية في الميناء البري / المركز اللوجستي يتم تعويضها، لأنه بدون الميناء البري / المركز اللوجستي، أيضاً ستحتسب تكاليف مناولة إضافية نتيجة لساحة الجمركية الجديدة خارج ميناء حاويات العقبة ACT.

بالإضافة إلى ذلك، فإن اثنين من أهم الوفورات الإضافية في تكاليف النقل والتي هي نتيجة لتنفيذ الميناء البري / المركز اللوجستي قد تم تحديدها:

- انخفاض تكاليف النقل؛
- انخفاض تكاليف التخزين في الميناء البري.

في الأقسام أدناه، يتم توفير وصفاً أكثر تفصيلاً لهذه الوفورات الرئيسية في تكلفة النقل.

انخفاض تكاليف النقل

استخدام الميناء البري / المركز اللوجستي سيؤدي إلى انخفاض الوقت اللازم للشاحنة ذهاباً وإياباً كما سيتم تخفيض مستويات الازدحام في الميناء البحري (تقليل وقت السكون). إجمالي الفوائد من هذا التخفيض في تكاليف أصحاب المركبات من المفترض أن تتعكس على السعر النهائي للسلع وهو ما يمثل توفير تكلفة النقل. وفورات تكاليف النقل تقدر بحوالي ٤٠ يورو لكل حاوية، استناداً إلى الافتراضات كما هي موضحة أدناه:

- متوسط التعريفة لرحلة عمان - العقبة ذهابا وإيابا: ٤٠٠ يورو لكل حاوية
- الكفاءة المكتسبة من استخدام الميناء البري / المركز اللوجستي: ١٠٪

بالإضافة إلى ذلك، المسافة من الميناء البري إلى المستودعات (إما في الميناء البري و / أو في المركز اللوجستي) هي أصغر منها بالمقارنة بالوضع دون الميناء البري / المركز اللوجستي، مما يؤدي إلى انخفاض تكاليف النقل للمستوردين. وعلاوة على ذلك، فإن المناولة الإضافية في إدارة جمرك عمان يمكن تجنبها عند استخدام الموانئ البرية / المراكز اللوجستية، مما سيزيد من وفورات تكاليف النقل.

انخفاض تكاليف التخزين في الميناء البري

أسعار تخزين الحاويات تعدّ أحد الأوجه الهامة في الميناء البري / المركز اللوجستي، حيث تكاليف غرامات التأخير في ميناء العقبة يمكن أن تكون كبيرة (٤٨٪ من الواردات تتجاوز المهلة المسموح بها ويتم تخزين ما يقرب من ١٥٪ لأكثر من ١٨ يوماً على رصيف الميناء). وفورات تكاليف التخزين التي يمكن تحقيقها من المتوقع أن تكون في حدود ٢٠٪ - ٣٠٪ من إيرادات التخزين القائمة لميناء حاويات العقبة ACT.

الوفورات الإضافية في تكاليف النقل

بالإضافة إلى ذلك، أيضا هناك لجوابن نوعية أكثر ستؤدي إلى زيادة الفوائد بالنظر إلى المستقبل الميناء البري / المركز اللوجستي:

- تأجيل دفع الرسوم الجمركية (و خاصة للسلع ذات القيمة العالية)؛
- تحسين الخدمات اللوجستية للحاويات الفارغة أو المحملة من أجل خطوط الشحن؛
- تحسين مستويات الكفاءة في ميناء حاويات العقبة، مما يؤدي إلى أرباح أعلى، واحتياجات أقل لتوسيع رأس المال وتحسين مستويات الخدمة؛
- يوجد تفضيل للقيام بالأعمال بحيث تكون قريبة من أو داخل منطقة عمان الكبرى؛
- بدل حضور عمليات تفتيش البضائع القرية من عمان / المفرق؛
- وصول أفضل لسوق العمل للعمليات اللوجستية أكثر منه في العقبة والتي تثبت أنها جوانب هامة في تطوير الميناء البري / المركز اللوجستي؛
- كفاءة إدارة المخزون للمستوردين / المصادر؛
- تحسين اعتمادية سلسلة النقل نتيجة لكونها قريبة من السوق.

استنتاج

عند إضافة الوفورات في تكاليف النقل المذكورة أعلاه، فإنه يستنتج أن التكاليف الإضافية لاستخدام الميناء البري / المركز اللوجستي في عمان والمفرق يتم تعويضها بشكل أكبر بالوفورات في تكاليف النقل كما هو موضح في هذا القسم. وعلاوة على ذلك، فإن الوفورات في تكاليف النقل غير الكمية ستضيف المزيد من الفوائد لمفهوم الميناء البري / المركز اللوجستي.

الملحق ذ: نماذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص PPP في إدارة الميناء

ميناء الخدمة العامة

ميناء الخدمة العامة هو عام بشكل كلي، سواء من حيث الملكية والإدارة، مع التركيز على الحفاظ على المصلحة العامة. ميناء الخدمة العامة هي المسئول عن جميع خدمات الميناء، بما في ذلك العمليات والصيانة. يتحمل الطرف العام جميع المخاطر والمسؤوليات، بما في ذلك مخاطر السوق. وفقاً لمجموعة أدوات إعادة تشكيل الميناء لبنك المرفق الاستشاري للبنية التحتية في القطاعين العام والخاص PPIAF الدولي، فإن عدد موانئ الخدمة العامة آخذ في الانخفاض، كما تحدث العديد من التحولات في هيئة المالك للميناء.

نظراً لارتفاع مستوى مشاركة القطاع العام، فإن سلطة الميناء العام تسيطر على الأنشطة والتطورات في الميناء. وبطبيعة الحال، يتم ضمان المصلحة العامة من خلال المشاركة العامة المباشرة في ميناء الخدمة العامة، وأيضاً في المستقبل. ومع ذلك، سلطة الميناء العام أيضاً عليها الاستثمارية.

الالتزامات جميع

مسؤوليات الاستثمار

في إطار ميناء الخدمة العامة، تتلخص مسؤوليات الاستثمار للقطاعين العام والخاص في الجدول أدناه:

جدول ١-٠ ميناء الخدمة العامة

القطاع الخاص	القطاع العام	
	X	التضاريس / الأرض
	X	البنية التحتية
	X	البنية الفوقيّة
	X	المعدات
	X	العمليات

نموذج إدارة ميناء الأدوات

في نموذج إدارة ميناء الأدوات، فإن سلطة الميناء مسؤولة عن جميع أنشطة الميناء، باستثناء المناولة التشغيلية، والتي يتم تنفيذها من قبل شركة قطاع خاص. يتم توفير الأدوات اللازمة

للعمليات من قبل سلطة الميناء، والتي تتحمل أيضاً مخاطر الاستثمار، لكل من البنية التحتية والمعدات.

في ميناء الأدوات، فإن الأنشطة التشغيلية يتم اشتقاقها من الأنشطة الأخرى في الميناء. لطرف الخاص، مسؤول عن العمليات في الميناء، يوفر فقط فرص العمل. الحوافز للقطاع الخاص محدودة إلى حد بعيد لأنه لا يتم عمل استثمارات للقطاع الخاص؛ ومن هنا كانت الحاجة لاسترداد مثل هذه التكاليف لا وجود لها، مما يحد من تعرض القطاع الخاص لمخاطر كبيرة. وبالتالي، سيتحقق تحسن محدود في الابتكارية والتشغيلية في إطار هذا النموذج.

عقد الإدارة

مشاركة القطاع الخاص في ميناء الأدوات عادة ما يتم ترتيبها من خلال **عقد إدارة**. الطرف الخاص هو مزود الخدمة، على افتراض أن المخاطر التجارية ستكون قليلة. وبعبارة أخرى، المخاطر القليلة يتم نقلها من السلطة العامة إلى شركة التشغيل من القطاع الخاص. وبالتالي، فإن هذه العقود بشكل خاص تعالج تحسيين مستويات معايير الكفاءة للميناء نحو العملاء الحاليين.

الحق في توفير خدمات الميناء يتم إعطاءه إلى مشغل للميناء من القطاع الخاص. المعدات والبنية التحتية اللازمة يتم توفيرها من قبل سلطة الميناء. في المقابل، تتلقى سلطة الميناء رسوم الإداراة من مشغل الميناء. الخدمات التشغيلية هي من مسؤولية مشغل الميناء، الذي يتلقى أيضاً رسوم المناولة.

مسؤوليات الاستثمار

في إطار نموذج إدارة ميناء الأدوات، تتلخص مسؤوليات الاستثمار للقطاع العام والخاص في أدناه:

جدول ٢-٠ ميناء الأدوات (عقد الإدارة)

القطاع الخاص	القطاع العام	
	X	التضاريس / الأرض
	X	البنية التحتية
	X	البنية الفوقيّة
	X	المعدات
X		العمليات

نموذج إدارة المالك

في الوقت الحاضر، نموذج إدارة المالك هو إدارة الموانئ بالشراكة بين القطاعين العام والخاص الأكثر شيوعاً في التطبيق في جميع أنحاء العالم. وتُكفل المصالح العامة على المدى الطويل في نموذج المالك من خلال وجود سلطة عامة للميناء. تعمل سلطة الميناء كهيئة تنظيمية والمالك. عادة ما يكون الهدف من سلطة الميناء هو أن تعمل بشكل تجاري، لاسترداد جميع التكاليف بالكامل، بما

في ذلك تكاليف رأس المال، بالإضافة إلى عائد مناسب على رأس المال. مشغل الميناء من القطاع الخاص داخل الميناء يستطيع أن يستثمر في البنية الفوقيـة الخاصة به والمعدات أو يمكنه استئجار البنية الفوقيـة والمعدات من سلطة عامة أو أطراف ثالـة.

عقد الامتياز

إذا تم شراء معظم البنية الفوقيـة والمعدات وصيانتها من قبل مشغل الميناء من القطاع الخاص، في حين تغطي سلطة الميناء الاستثمارات في البنية التحتية، يسمى العقد بين سلطة الميناء ومشغل الميناء من القطاع الخاص عقد امتياز. الميزة الرئيسية لهذا النموذج هو أن كلا الطرفين (العام والخاص) يستثمرون في الأصول الرئيسية، وبالتالي يتحمل كلا الطرفين جزءاً كبيراً من المخاطرة. من خلال امتياز فإن القطاع الخاص قد منح الحق في تشغيل الميناء في مقابل مدفوعات الامتياز من قبل الطرف الخاص والاستثمارات الخاصة في البنية التحتية للميناء.

يترك عقد الامتياز المخاطر التجارية والاستثمارات الرأسمالية المتصلة بعمليات الميناء للمشغل الخاص، الذي يسمح لاستخدام البنية التحتية العامة لعمليات الميناء. في قطاع الموانئ فإن المدة النموذجية لعقد الامتياز تكون حوالي ٢٥ عاماً. مدة الامتياز تعتمد على نطاق الامتياز، وحالة الأعمال والاستثمارات الازمة التي سيقوم بها صاحب الامتياز. يجب أن يكون هناك وقت كافي وفرصة للمشغل الخاص لاسترداد الاستثمارات خلال فترة الامتياز.

وينبغي أن تستند المدفوعات بشروط ميسرة من المشغل الخاص لسلطة الميناء على هيكلة ذكية للعقد. المخاطر، والأدوار، والمسؤوليات ينبغي أن تخصص وتقسم بحيث أنها تلبي احتياجات الشراكة المتوازنة بين القطاعين العام والخاص الذي يلتزم به كلا الطرفين. وعادة ما تتكون المدفوعات بشروط ميسرة من رسوم متغيرة وثابتة. يتم تطبيق رسوم متغيرة عادة لتقاسم مخاطر السوق بين القطاع العام والقطاع الخاص، في حين يتم دفع رسوم أرض ثابتة لاستخدام الأرض، بغض النظر عن تطورات السوق.

عقد البناء والنقل والتشغيل (BTO)

عندما حاجة البنية التحتية واسعة النطاق إلى البناء، والاستثمارات تكون كبيرة، فإن نموذج المالك يمكن أن يكون مبنياً حول نوع (البناء والنقل والتشغيل) BTO من العقود. بموجب عقد البناء والنقل والتشغيل، يتم نقل ملكية البنية التحتية للحكومة عند انتهاء العقد، أو عند الانتهاء من البناء. وسوف يكون هذا عادة دون أي تكلفة على القطاع العام، حيث تم استهلاك البنية التحتية بالكامل في حالة عمل القطاع الخاص. هذا لا يعني بالضرورة أن الأصول ليس لديها قيمة (فنية) متبقية للقطاع العام، مما يجعل منه اقتراحاً يتحمل أن يكون مثيراً للاهتمام بالنسبة للقطاع العام. بشكل عام هذا الاقتراح أقل جاذبية للطرف الخاص.

في بعض الموانئ، فإن الحكومة تأخذ من حصة المشغل لضمان المصلحة العامة، في حين أن عمليات الميناء مدفوعة بهدف زيادة القيمة للمساهمين، مما قد يؤدي إلى ارتفاع الأداء المالي

وبالتالي ارتفاع الأرباح للحكومة. ومع ذلك، قد ينشأ بعض التضارب في المصالح بين سلطة الميناء ومشغل الميناء من حصة كلا الطرفين من قبل الحكومة.

مسؤوليات الاستثمار

في إطار مالك الميناء، تتلخص مسؤوليات الاستثمار للقطاع العام والخاص في الجدول أدناه:

جدول ٣-٠ ميناء المالك (امتياز / عقد البناء والنقل والتشغيل)

القطاع الخاص	القطاع العام	التضاريس / الأرض
	X	البنية التحتية
X*	X*	البنية الفوقيّة
X		المعدات
X		العمليات
X		

* بموجب عقد البناء والنقل والتشغيل، يكون تحقق تمية الاستثمار في القطاع الخاص، ولا تزال الملكية مع القطاع العام

نموذج ميناء الخدمة الخاصة

من خلال الخصخصة، فإن سلطة الميناء الخاصة من المرجح جدا أن تحصل على تركيز قوي جدا على الإمكانيات التجارية للميناء. وهذا من شأنه زيادة توجيهه للعملاء ويؤدي بشكل مثالي إلى تحسين كفاءة الميناء. التركيز التجاري وعلى المشاريع ينبغي وبالتالي أن يؤدي إلى تحسين الوضع التنافسي.

السيطرة الكاملة للقطاع الخاص على الأصول الاستراتيجية، مثل الميناء، ومع ذلك قد يؤدي إلى السلوك الاحتكري إذا كان التنظيم في القطاع العام ضعيفاً. هذا الضعف قد يستمد من مجموعة غير متطرفة من القواعد واللوائح، أو بيئة مؤسسية غير متطورة. وبعبارة أخرى، كل من الأسس القانونية والطريقة التي تنفذ مثل هذه الأسس قد تكون ضعيفة. الخطير بعد ذلك هو أن المصلحة العامة تكون غير مصونة بالقدر الكافي وقد تتضرر على نحو فعال. وهناك خطر مهم جدا من الخصخصة الكاملة هو المضاربات في الأراضي والتي يمكن أن يؤدي إلى إغلاق الميناء واستخدام الأرض لأغراض أخرى.

مسؤوليات الاستثمار

في إطار ميناء الخدمة الخاصة، تتلخص مسؤوليات الاستثمار للقطاع العام والخاص في الجدول أدناه:

جدول ٤-٠ ميناء الخدمة الخاصة

القطاع الخاص	القطاع العام	
X		التضاريس / الأرض
X		البنية التحتية
X		البنية الفوقيّة
X		المعدات
X		العمليات

تقييم نماذج الميناء

وتتلخص مزايا وعيوب نماذج إدارة الموانئ الأربع في الجدول التالي:

جدول ٥-٠ نماذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص لإدارة الموانئ: مزايا وعيوب

نوع الميناء	الميزة	العيوب
ميناء الخدمة العامة	<ul style="list-style-type: none"> سلطة الميناء لها سيطرة عالية وحدة الأوامر التركيز العام 	<ul style="list-style-type: none"> انخفاض معدل الكفاءة بسبب عدم وجود حواجز كافية سلطة الميناء يجب عليها تمويل جميع الأصول - عدم وجود منافسة عادة ما يكون التوجه نحو السوق ضعيفاً انخفاض مستوى الابتكار عادة ما تظهر علامات نقص الاستثمارات الحاجة إلى الأموال العامة / الضغط على الموازنة العامة
ميناء الأدوات	<ul style="list-style-type: none"> سلطة الميناء لها سيطرة عالية التركيز العام عدم تكرار المرافق 	<ul style="list-style-type: none"> انقسام المسؤوليات التشغيلية الطرف الخاص فقط هو من يوفر العمالة نقص الاستثمار انخفاض مستوى الابتكار أمثلية محدودة لنقائص المخاطر
ميناء المالك	<ul style="list-style-type: none"> مناولة البضائع بكفاءة التوجه نحو السوق توزيع المخاطر المتوازن الالتزام الخاص والعام على المدى الطويل من خلال الاستثمارات، وبالتالي عادة ما يؤدي إلى صفة شركة بين القطاعين العام والخاص PPP متوازنة يحد من احتياجات التمويل العام 	<ul style="list-style-type: none"> خطر عودة البنية التحتية في حالة سينية في نهاية مدة الامتياز إذا كانت العقود من نوعية رديئة أو إذا كان التنظيم في القطاع العام ضعيفاً النهاية إلى الرقابة التنظيمية الفعالة لمنع إساءة استغلال وضع الاحتكار في الموانئ الصغيرة
ميناء الخدمة الخاصة	<ul style="list-style-type: none"> عدم وجود الحاجة للأموال العامة أقصى قدر من المرونة تركيز الجهات المعنية يؤدي إلى التوجه نحو السوق ويدفع للكفاءة الدفع مرة واحدة فقط من الموازنة العامة 	<ul style="list-style-type: none"> قد يؤدي تركيز الأرباح إلى زيادة مستويات الأسعار عدم وجود دخل على المدى الطويل للقطاع العام خطر انخفاض حماية المصلحة العامة سيطرة ضعيفة لسلطة الميناء، وبالتالي تحتاج لتنظيم جيد فرصة للاحتكار عدم وجود سياسة اقتصادية عامة المضاربة على الأراضي



إم تي بي إس
الحلول التجارية للملاحة البحرية والنقل

العنوان

وجنهيفين ٣ - ج
ص ب صندوق بريد ٦٠١
٣٠١١ وج
روتردام
هولندا

+٣١ (٠) ١٠٢٨٦٥٩٤٠
info@MTBS.nl
www.MTBS.nl

تلفون

البريد الإلكتروني
موقعنا على الإنترنت

