



مَعًا نَسْتَطِيعُ
الحزب الديمقراطي الاجتماعي

ورقة سياسات منظومة النقل في الأردن

المحتويات

2	المقدمة
2	1.1 الهدف العام وهيكلية الورقة
2	1.2 السياق الاقتصادي – الاجتماعي – البيئي
4	1.3 السياق المؤسسي.
5	ثانياً: الخطط القائمة
6	ثالثاً: الصعوبات والمعوقات
8	رابعاً: الأولويات
9	خامساً: الفرص
11	سادساً: التوصيات

الحزب الديمقراطي الاجتماعي الأردني

2024-2023



المقدمة

1.1 الهدف العام وهيكلية الورقة

تقدّم هذه الورقة تشخيصاً لواقع منظومة النقل في الأردن وتحدياتها، وتعرض مجموعةً من الأولويات العامة، والتوصيات المحددة القابلة للتنفيذ لتحقيق تلك الأولويات.

يُقصَد بـ«منظومة النقل» في سياق هذه الورقة، البنية التحتية والخدمات والعناصر المساندة التي تمكّن الأشخاص من الحركة براً، من مكان إلى آخر داخل المملكة. مثلاً، تُعدّ شبكة الطرق الرئيسية بين المحافظات، وتلك الموجودة داخل المدن، جزءاً من هذه المنظومة، كما تُعدّ خدمات النقل العام والتاكسي والأرصفة وغيرها، جزءاً منها أيضاً.

ولن نتطرق هذه الورقة بشكلٍ مفصّل لنقل البضائع، أو لتنقل الأشخاص بحرًا وجوًّا.

تتضمن الورقة ستة أجزاء تشمل المقدّمة، ثم يعرض الجزء الثاني الخطط الحكومية القائمة المرتبطة بمنظومة النقل. أما الجزء الثالث فيستعرض الصعوبات والتحديات التي تعيق تطوير المنظومة. يلي ذلك الجزء الرابع الذي يُدرج أهم الأولويات، ثم تُعرض الفرص في الجزء الخامس، ويختتم الجزء السادس هذه الورقة بتقديم مجموعة من التوصيات القابلة للتنفيذ.

1.2 السياق الاقتصادي – الاجتماعي – البيئي

ينتقل الأشخاص من مكان لآخر للوصول إلى الفرص الاقتصادية (العمل، التسوّق) والاجتماعية والترفيهية وغير ذلك، لذا تُعدّ منظومة التنقل محقّراً وممكّناً للقطاعات الاقتصادية المختلفة. وتطوير هذه المنظومة يسهم في دفع عجلة الاقتصاد وتحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة.

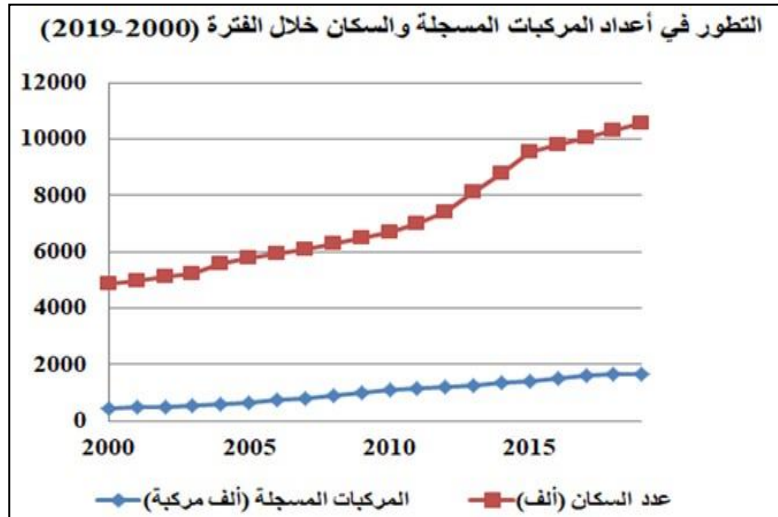
من هنا، يمكن أن تُعدّ القدرة على التنقل حقاً أساسياً؛ مثلها مثل التعليم والخدمات الصحية، وعلى الدولة توفير هذا الحق من خلال بناء شبكة طرق تغطي كافة المناطق، وتقديم خدمات نقل عام تضمن هذه القدرة للجميع.

في الأردن، تمّ الاستثمار في شبكة طرق تشمل إلى حدّ كبير مناطق المملكة المختلفة، إلا أن ذلك لم يوازِه استثمار في خدمات النقل العام، فأصبح التنقل ببسر وسهولة مقروناً بشراء سيارة خاصة وصيانتها وضمان استدامتها. إن هذا «الاختلال» أو عدم التوازن في المنظومة كانت له تبعات اقتصادية واجتماعية كبيرة، لعلّ



معاً نستطيع الحزب الديمقراطي الاجتماعي

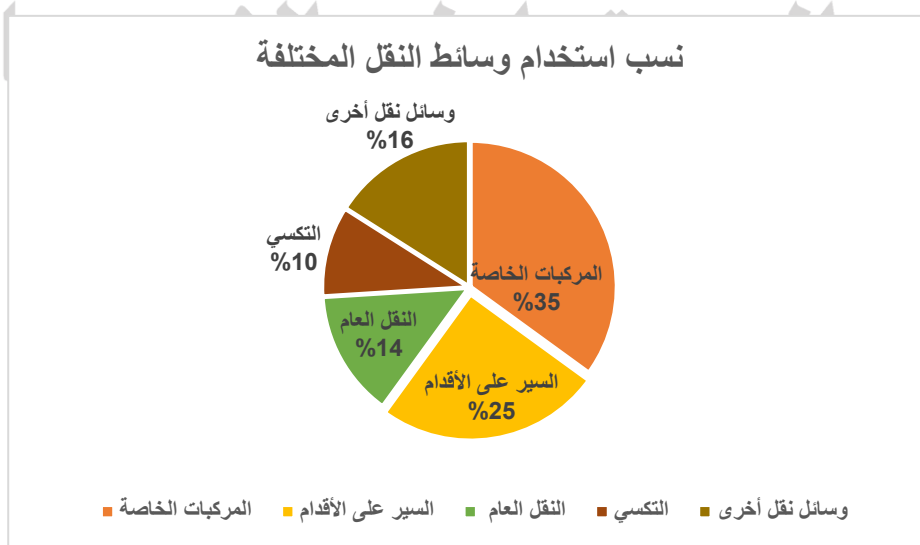
أبرزها عدم قدرة بعض الأشخاص على الالتحاق بفرص عمل أو تعليم بعينها. وهنا تجدر الإشارة إلى أن المرأة الأردنية كانت من أشد المتضررين في هذا السياق، فنسبة مشاركة المرأة في سوق العمل الأردني من أقل النسب في العالم، وأحد الأسباب الرئيسية وراء ذلك غياب خدمات نقل عام كفؤة يمكن الاعتماد عليها.



الرسم البياني (1): زيادة عدد السيارات الخاصة

المصدر: استراتيجية وزارة النقل

وبالإضافة إلى العبء الذي يشكّله الاعتماد على المركبات الخاصة على الأسر الأردنية، فإن الزيادة المطردة في أعداد هذه المركبات، التي تقدّر بحوالي 6% سنوياً، قد زادت من حدة أزمات المرور، ورفعت قيمة فاتورة الطاقة، وأدت كذلك إلى مستوى أعلى في انبعاثات غازات الدفيئة وتلوّث الهواء.



الرسم البياني (2): نسب استخدام الوسائط المختلفة

المصدر: استراتيجية النقل طويلة المدى



معاً نسطيع الحزب الديمقراطي الاجتماعي

1.3 السياق المؤسسي

تُعدّ مؤسسات عديدة في الدولة الأردنية بإنشاء عناصر منظومة النقل وإدارتها وصيانتها وتشغيلها، وذلك كما هو واضح في الجدول رقم (1)؛ بالإضافة إلى العناصر المدرجة في الجدول، فإن مديرية الأمن العام؛ تحديداً إدارة السير المركزية، تلعب دوراً مهماً في ضبط القانون وإصدار المخالفات المرتبطة بمنظومة النقل. وتحكم عمل هذه المؤسسات مجموعة من القوانين والأنظمة والتعليمات التي أُقرّت في فترات مختلفة.

جدول رقم 1: المؤسسات المعنية بالعناصر المختلفة لمنظومة النقل

العنصر	السياسة العامة	التخطيط	الإتشاء	التشغيل والصيانة
الطرق	وزارة الأشغال، ووزارة الإدارة المحلية، وأمانة عمّان، وسلطة العقبة.	وزارة الأشغال والبلديات، وأمانة عمّان، وسلطة العقبة.		
الأرصفة				
خدمات النقل العام	وزارة النقل، وأمانة عمّان، وسلطة العقبة.	هيئة تنظيم النقل البري، وأمانة عمّان، وسلطة العقبة.		القطاع الخاص (الأفراد والشركات).
التاكسي				
خدمات التطبيقات الذكية	وزارة النقل.	هيئة تنظيم النقل البري.		
خدمات النقل الأخرى (سياحي، تأجير... إلخ).				

الحزب الديمقراطي الاجتماعي

ثانياً: الخطط القائمة

تعدّدت الخطط والاستراتيجيات التي وُضعت عبر السنين لتطوير منظومة النقل في المملكة، فكانت هناك خطط ورؤى وطنية مثل: الأجندة الوطنية، ورؤية 2025، ووثائق أخرى عابرة للقطاعات مثل: البرنامج التنموي التنفيذي للحكومة، وكذلك خطط واستراتيجيات خاصة بقطاع النقل أو بالقطاعات الفرعية المنبثقة عنه.

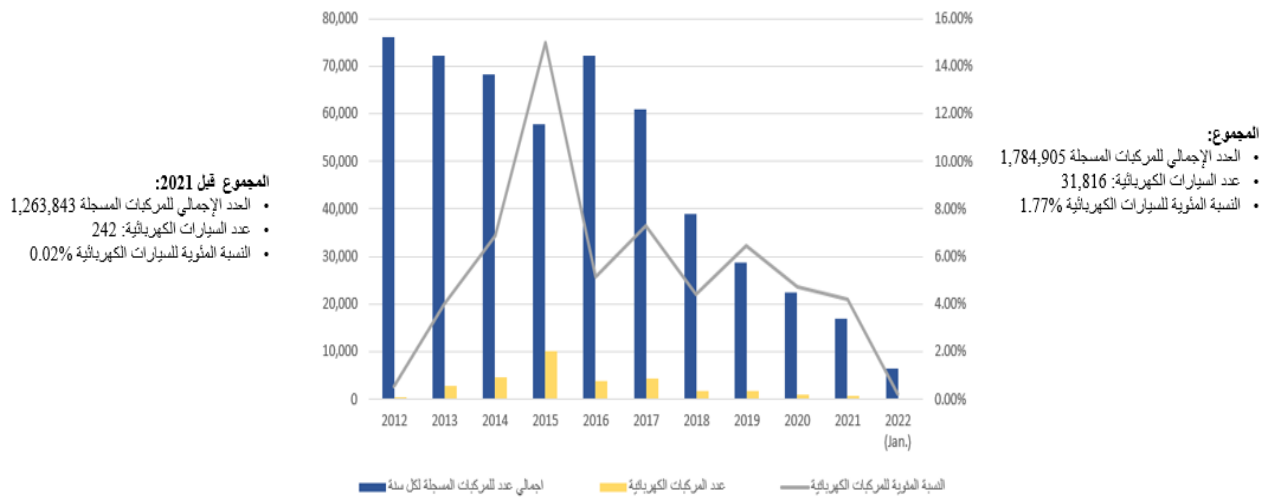
ما يهمّ في سياق هذه الورقة هو الخطط والاستراتيجيات والوثائق السارية حتى اليوم، والمعنية تحديداً بمنظومة النقل كما جاء تعريفها في بداية هذه الورقة، وتشمل أهم الوثائق السارية حتى اليوم ما يلي:



معاً نستطيع الحزب الديمقراطي الاجتماعي

- رؤية التحديث الاقتصادي الصادرة في حزيران 2022، والوثائق التنفيذية المنبثقة عنها (قيد الإعداد).
- استراتيجية قطاع النقل طويلة المدى الصادرة عن وزارة النقل.
- وثيقة السياسات العامة لقطاع النقل (قيد التحديث).
- استراتيجية قطاع النقل (2023-2028) (قيد الإعداد).
- الخطة الاستراتيجية لأمانة عمان الكبرى (2022-2026).

ورغم العديد من الخطط والاستراتيجيات والدراسات التي تتضمن مشاريع ومبادرات معنية بتطوير منظومة النقل، وجعلها أكثر توازناً وأكثر استدامة؛ عن طريق تحديث خدمات النقل العام وتحسين البنية التحتية للمشاة، والتحول إلى وسائل النقل التي تعمل بالطاقة الكهربائية، رغم ذلك كله فإن هناك فجوة واضحة بين التخطيط والدراسات من جهة، والتنفيذ من جهة أخرى، وهو أمر سيُسَلِّط الضوء عليه في الأجزاء القادمة من هذه الورقة.



الرسم البياني (3): التغيّر في أعداد السيارات الكهربائية

المصدر: إدارة ترخيص السواقين والمركبات



ثالثاً: الصعوبات والمعوقات

يمكن تلخيص الصعوبات والمعوقات التي تواجه تطوير منظومة النقل في الأردن بما يلي:

1. تعدد المرجعيات وضعف التنسيق والتكامل في ما بينها: إذ كما بين جدول رقم 1، فإن هناك جهات متعددة معنية بمنظومة النقل. ويُعتبر هذا التعدد بحد ذاته أحد التحديات، إلا أن المشكلة الأكبر منه هي غياب التنسيق والتكامل بين هذه الجهات، وانعدام الرؤية الواضحة على المستوى الوطني لرفع سوية منظومة النقل وجعلها أكثر توازناً واستدامةً.
2. قلة التمويل: إن المبالغ المخصصة سنوياً لمشاريع النقل العام أو لرفع سوية خدمات النقل القائمة أو حتى لصيانة وإدامة شبكة الطرق، هي دون المستوى المطلوب.
3. الفردية في قطاع النقل العام: غالبية وسائل النقل العام في المملكة اليوم يملكها ويديرها أفراد؛ إذ لا توجد مظلات تشغيلية جامعة لتلك الوسائط (شركات أو جمعيات تعاونية أو حتى منصات إلكترونية). وهذه الفردية تعيق القدرة على تطوير خدمات النقل، وتجعلها بطيئة.
4. التغيير المستمر في التشريعات: إن التغيير المستمر في التشريعات يعيق قدرة المواطن على اتخاذ القرارات المرتبطة بهذا القطاع. ومن الأمثلة على ذلك تذبذب التشريعات التي تخص المركبات الكهربائية وانعكاس هذا التذبذب على قرارات اقتنائها من قبل المواطنين، ويندرج في ذلك أيضاً القرارات التي يتخذها المواطن للاستثمار في القطاع.
5. عدم ضبط وتفعيل القانون: رغم وجود القوانين والأنظمة والتعليمات والأسس على الورق، إلا أن عدم التقيد بها وضعف تفعيلها يعدّان من التحديات التي تؤثر سلباً في نوعية الخدمة التي يتلقاها المواطن. من الأمثلة على ذلك عدم التقيد بالأنظمة والعقود النازمة لبعض خدمات النقل العام، وعدم الالتزام بالتعليمات الخاصة بمواصفات الأرصفة.
6. تركّز الفرص والتنمية الاقتصادية في العاصمة بالدرجة الأولى وفي المدن الكبرى بالدرجة الثانية: إن عدم وجود خدمات نقل سريعة وكفوءة بين المحافظات والمدن الأردنية خلق حالة من عدم التوازن في التنمية الاقتصادية، فأصبحت الفرص الاقتصادية تتركز في عمان والمدن الكبرى فقط.

رابعاً: الأولويات

لاحقاً للصعوبات والتحديات التي أدرجت سابقاً، نورد في ما يلي الأولويات المتعلقة بتطوير منظومة النقل:

1. إعادة تنظيم الإطار المؤسسي والتشريعي: يجب إعادة التفكير بالمؤسسات المختلفة المعنية بمنظومة النقل، وبآلية التنسيق والتعاون في ما بينها بما يضمن سلاسة العمل، وتحقيق هيكيلية واضحة لاتخاذ



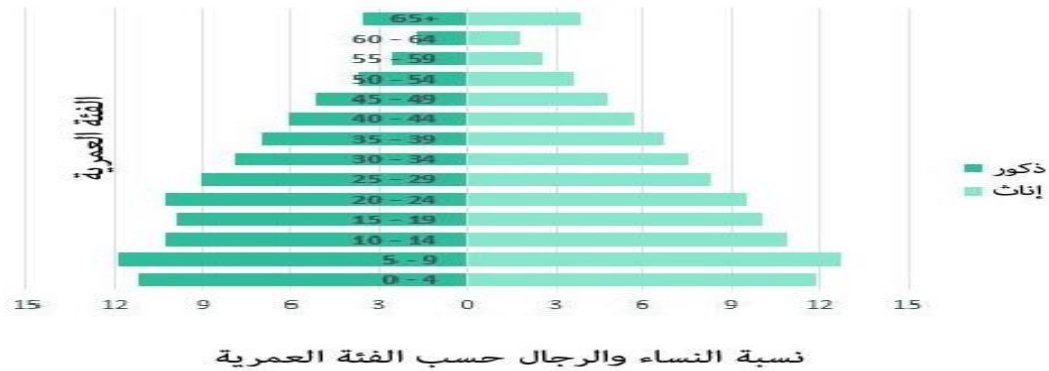
معاً نستطيع الحزب الديمقراطي الاجتماعي

- القرار، ويوجد أيضاً التكامل في الخدمات بين المناطق المختلفة (مثال: نظام دفع إلكتروني للنقل العام يعمل في جميع المحافظات، مواصفات موحدة للأرصفة في المناطق الحضرية كافة... إلخ).
2. إيجاد إطار مستدام للتمويل: النقل العام الكفؤ ذو الموثوقية العالية يتطلب وجود مصدر مستدام للتمويل. هنا يجب تفعيل صندوق دعم نقل الركاب المنصوص عليه في قانون تنظيم نقل الركاب رقم 19 لعام 2017.
3. النهوض بخدمات النقل العام: يجب على الجهات المعنية في الدولة الأردنية وضع النهوض بخدمات النقل العام ضمن سلم أولوياتها. إن الزيادة المطردة في أعداد السيارات تدق ناقوس الخطر، ولا مفر من النهوض بخدمات النقل العام لمواجهة ذلك.
4. ضمان التوازن والاستدامة في منظومة النقل: يجب مراعاة وسائط النقل كافة عند التخطيط لشبكات النقل أو مشاريعه في مختلف أنحاء المملكة، ويشمل ذلك مستخدمي السيارات الخاصة والنقل العام، وكذلك المشاة ومستخدمي الدراجات الهوائية، ويجب أيضاً مراعاة الاستدامة في نوع الوقود المستخدم وتعزيز القدرة على استخدام المركبات الكهربائية.
5. الصيانة المستمرة للبنية التحتية والأصول: إن إنشاء البنية التحتية للطرق وخدمات النقل العام وشراء الحافلات الجديدة وغير ذلك من الأصول، مطلوب، لكن من المهم أيضاً وضع خطط وإيجاد مصادر تمويل مستدامة للصيانة و لضمان ديمومة هذه البنية التحتية والأصول.

خامساً: الفرص

- هنالك عدة فرص يمكن استغلالها اليوم للعمل ضمن الأولويات المدرجة أعلاه. ومنها ما يلي:
- الفرصة السكانية: إن المجتمع الأردني مجتمعٌ فتي، وهناك فرصة لتطوير منظومة النقل ليقلّ اعتماد الجيل الشاب مستقبلاً على المركبات الخاصة.

الرسم البياني (4): الهرم السكاني للأردن



المصدر: الدراسة التشخيصية والتوصيات الخاصة بالنقل العام، 2022



معاً نستطيع الحزب الديمقراطي الاجتماعي

التطبيقات التكنولوجية في النقل: تُستخدم التكنولوجيا اليوم في سياقات عديدة لتقديم خدمات نقل أكثر كفاءة وموثوقية. ويمكن للأردن استغلال تلك التطبيقات العديدة التي قد تسهم أيضاً في تقليل الحاجة للدعم المالي الحكومي.

- التمويل الأخضر: يمكن للأردن الاستفادة من فرص التمويل الأخضر لتطوير منظومة النقل؛ فالتقليل من استخدام المركبات الخاصة التي تعمل بالوقود الأحفوري والتوجه نحو النقل الجماعي والنقل الكهربائي والنقل النشط (المشي وركوب الدراجات)، هذا كله يصب في أجناس النمو الأخضر والمستدام، ويسهم في التقليل من انبعاثات غازات الدفيئة، ويحقق التزامات الأردن في هذا السياق.

- الوعي الرسمي والشعبي: هناك وعي متزايد على مستويات عدة بعدم الركون للوضع القائم وضرورة الاستثمار بالنقل العام تحديداً، وبمشاريع النقل المستدام بشكل عام. ومن الأسباب وراء ذلك الزيادة في حدة الأزمات المرورية، وربما -أيضاً- الاضطراب للمشي واستخدام الدراجات خلال فترة الإغلاقات التي فرضتها الحكومة خلال جائحة كوفيد-19. ويمكن استغلال هذا الوعي لكسب التأييد لمشاريع طموحة في النقل المستدام، حتى لو أعاقت تلك المشاريع -بشكل مؤقت- ملامح من الحياة اليومية على بعض الطرق والمحاور.

- الوسائل المبتكرة لمشاركة القطاع الخاص:

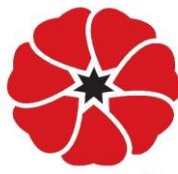
توجد اليوم نماذج حية لأساليب مبتكرة في مشاركة القطاع الخاص في تطوير منظومة النقل، فهناك شركات للنقل التشاركي ولتأجير الدراجات وتمويل الحافلات الكهربائية وغير ذلك. إن هذه النماذج قد تشكل فرصة لتطوير منظومة النقل، وتوفير وسيلة للتمويل ولتقليل الحاجة لتدخل الحكومة في تقديم الحلول.

الحزب الديمقراطي الاجتماعي

سادساً: التوصيات

بناءً على ما سبق، تقدم هذه الورقة التوصيات التالية لتطوير منظومة النقل في المملكة:

- الاستثمار، ويزخم، في تنفيذ المشاريع الكبرى: يجب توسيع مشاريع الحافلات عالية التردد (الباص السريع) والتفكير جدياً بإنشاء شبكة قطارات في المملكة.
- العمل بالزخم نفسه على تحسين الخدمات القائمة: إن تطوير منظومة النقل لا يقتصر على المشاريع الكبرى، فخدمات النقل القائمة التي تقدمها الحافلات وباصات الكوستر والسرفيس، لها الدرجة نفسها من الأهمية، ويجب العمل اليوم على تطويرها بسبل عديدة.
- تأسيس صندوق دعم نقل الركاب: كما ذكر سابقاً، فإن تأسيس هذا الصندوق ضروري لإيجاد مصدر تمويل مستدام يمكن الحكومة من دعم خدمات النقل العام وتقديم خدمة ذات موثوقية عالية.



معاً نستطيع الحزب الديمقراطي الاجتماعي

- اعتماد الجودة وليس الملاءة المالية معياراً أساسياً في النقل العام: يجب أن تصيح عقود الخدمات مع مشغلي وسائل النقل العام مبنية على جودة الخدمة، فيكون المردود المالي للمشغل مرتبباً بشكل رئيس بجودة الخدمة وليس بعدد الركاب المحملين في واسطة النقل. إن تطبيق نماذج العقود هذه قد أظهر نجاحه في خدمات مثل «باص عمان»، لكن توسيع هذه التجربة يتطلب إيجاد وسائل للدعم المالي (النقطة السابقة).
- تعديل التشريعات وجعلها أكثر مرونة: إن تطبيق الحلول التكنولوجية الحديثة في خدمات النقل يتطلب إجراء تعديلات على تشريعات النقل وجعلها أكثر مرونة؛ فمثلاً، يجب إعادة النظر في تعريف أنماط النقل؛ للسماح لخدمات النقل العام ذات الخطوط وجدول المواعيد المتغيرة بالعمل داخل المملكة.
- وضع سياسة واستراتيجية واضحة للنقل الكهربائي: مع التغيرات الحاصلة حول العالم وتوقف بعض الشركات خلال السنوات القادمة عن تصنيع المركبات التي تعمل بالوقود الأحفوري، فإنه لا خيار أمامنا سوى التحول للنقل الكهربائي. وهنا يجب وضع سياسة واستراتيجية واضحة لهذا التحول، بما في ذلك توفير بنية تحتية للشحن وتوليد الطاقة اللازمة للشحن باستخدام الوسائل البديلة والصديقة للبيئة.
- الاستثمار في البنية التحتية للأرصفة لإعادة تأهيلها بالكامل: إن إعادة تأهيل الأرصفة لجعلها صديقة للمشاة فرصة يمكن تنفيذها على المدى القصير. ويمكن ضمن هذه التوصية إشراك البلديات كافة، وإعداد برنامج وطني لإعادة تأهيل الأرصفة بمشاركة الشركات المحلية في قطاع الإنشاءات.
- وضع برنامج متكامل لصيانة الطرق وأصول النقل: إن تأخر الصيانة، في الطرق أو حتى في غيرها من أصول النقل، يقلل من مستوى الخدمة ويزيد من كلفة الصيانة وإعادة الإنشاء مستقبلاً. لذا، يجب وضع برنامج متكامل لصيانة الطرق، وإيجاد وسائل لدعم ذلك البرنامج، وتجهيز نماذج عقود تضمن استدامته (مثال: عقود صيانة طويلة الأمد).