



وَنَارَةَ النِّسَاءِ

وثيقة

السياسات العامة للنقل

جدول المحتويات

3	مقدمة :
4	1. نظرة عامة على قطاع النقل في الاردن
4	1.1 الاطار المؤسسي والتشريعي
7	1.2 البنية التحتية، الأداء والمؤشرات
7	1.3 شبكة الطرق :
8	1.4 شبكة السكك الحديدية :
9	1.5 نقل الركاب:
11	1.6 نقل البضائع
12	1.7 النقل الجوي :
14	1.8 النقل البحري :
16	2. قضايا وتحديات قطاع النقل
19	3. سياسة النقل الوطنية
19	3.1 الاطار العام
20	3.2 المبادئ الرئيسية لسياسة النقل:
20	3.3 الاهداف العامة للسياسة
21	3.4 السياسات العامة
21	3.4.1 سياسة التنظيم
21	3.4.2 سياسة مشاركة القطاع الخاص وتشجيع الاستثمار
22	3.4.3 سياسة الموارد البشرية
22	3.4.4 سياسة الاداء المؤسسي
23	3.4.5 سياسة النقل المستدام
23	3.4.6 سياسة النقل والتجارة والاداء اللوجستي
24	3.4.7 سياسة التكامل والتنسيق
25	3.5 السياسات القطاعية
25	3.5.1 سياسات النقل البري
25	3.5.1.1 النقل العام للركاب
26	3.5.1.2 السكك الحديدية
27	3.5.1.3 ادارة التنقل
28	3.5.1.4 نقل البضائع
29	3.5.2 سياسات النقل الجوي
30	3.5.3 سياسات النقل البحري

مقدمة :

ان لقطاع النقل دوراً رئيسياً ومحورياً في دفع عجلة الاقتصاد الأردني ورفد الناتج المحلي الإجمالي، ناهيك عن دور القطاع في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية حيث أن النقل هو أحد العوامل الأساسية في الحياة اليومية للأفراد ، ولذلك عكفت الحكومة الأردنية على الاستثمار بشكل مكثف خلال الأعوام السابقة من أجل تنمية وتطوير مقومات القطاع وذلك عن طريق تنفيذ العديد من المشاريع الكبرى التي تهدف إلى توسيع الطرق البرية التي بدورها تشكل العمود الفقري للنقل على المستوى الوطني، وتطوير وتحسين النقل بين المدن، وتعزيز الخدمات اللوجستية، وتزامن ذلك مع اتخاذ الحكومة العديد من الإجراءات نحو تطبيق مفهوم تحرير القطاع تمهيداً لفتح الأسواق وتعزيز دور مشغلي النقل من القطاع الخاص، ولدعم هذا التغيير يجري العمل على تعديل الهيكلية المؤسسية تدريجياً.

وخلال عملية التطوير والتحديث لأنظمة النقل ظهرت الحاجة لوضع وثيقة على المستوى الوطني تحدد السياسة العامة للنقل، وذلك لتعزيز النتائج التي تم التوصل إليها سابقاً وتحديث أنظمة النقل من أجل دعم التطور الاقتصادي في الأردن حيث تسلط هذه الوثيقة الضوء على المكونات الأساسية والتحديات الرئيسية التي تواجه قطاع النقل الأردني والسياسات الوطنية العامة التي تم صياغتها بناء على تحليل هذه المدخلات.

وتنقسم الوثيقة إلى ثلاثة أجزاء رئيسية هي:

- نظرة عامة على قطاع النقل في الاردن.
- قضايا وتحديات قطاع النقل.
- سياسة النقل الوطنية.

1. نظرة عامة على قطاع النقل في الاردن

1.1 الاطار المؤسسي والتشريعي

تتمثل انماط النقل الرئيسية بالنقل البري (النقل على الطرق والسكك الحديدية)، والنقل البحري والنقل الجوي. ولكل من هذه الانظمة هيكله التشريعي الخاص به. وقد طرأ تقدم كبير في الاردن منذ عام 2000 بالمجالات المتعلقة بوضع الاسس التشريعية لقطاع النقل بأكمله وبناء المؤسسات، وفتح قنوات الاستثمار في البنية التحتية امام القطاع الخاص وايجاد الاطر المناسبة لتعزيز التجارة وتسهيل النقل وفصل الادوار بين الجهات المعنية بالسياسات والتنظيم والتشغيل.

يتم تطوير وتشغيل وإدارة كل نمط نقل من خلال عدد من الوزارات والمؤسسات والهيئات، حيث توجد مؤسسات مختلفة لمعظم أنماط النقل مسؤولة عن:

1. تخطيط وتطوير وإدارة البنية التحتية بالإضافة إلى الصيانة والتشغيل.
2. المهام التنظيمية للقطاع.
3. تشغيل المركبات، ومزودي الخدمة.

أولاً: على المستوى الاستراتيجي الوطني تتحمل وزارات مختلفة مسؤولية بعض أنماط النقل أو جزءاً من البنية التحتية وهي:

- وزارة النقل هي الجهة المعنية برسم سياسات واستراتيجيات قطاع النقل البري والبحري والطيران المدني في الاردن بموجب قانون النقل رقم 89 لسنة 2003، بالإضافة الى إعداد البحوث والدراسات اللازمة لتطوير القطاع وإصدار النشرات والتقارير الدورية عن أنشطته، ومتابعة تطبيق اتفاقيات النقل الثنائية والدولية.
- وزارة الأشغال العامة والإسكان هي الجهة المسؤولة عن تخطيط البنية التحتية للطرق وذلك بموجب قانون الطرق رقم (24) لسنة 1986 والانظمة الصادرة بموجبه ؛ من حيث التنفيذ والإنشاءات والصيانة والسلامة المرورية وأية أعمال ضمن حرم الطريق ، وتنظيم ومراقبة الحمولات المحورية واي رسوم أو ضرائب

تفرض على الطرق، ولكنها ليست مسؤولة عن تشغيل النقل العام ونقل البضائع.

- وتتحمل وزارة الداخلية بموجب قانون السير رقم (49) لعام 2008 ومن خلال ادارة ترخيص السواقين والمركبات في مديرية الامن العام فحص المركبات للتأكد من سلامتها للسير على الطرق وترخيصها وكذلك فحص وترخيص السائقين ولكافة فئات رخص السوق.
- ومن الوزارات الأخرى المشتركة في عملية إدارة النقل وزارة التخطيط والتعاون الدولي، وزارة الطاقة والثروة المعدنية، وزارة التجارة والصناعة، وزارة الداخلية.

ثانياً: أما فيما يخص المهام التنظيمية للقطاع توجد هيئات تنظيمية مختلفة مسؤولة عن تطبيق الاستراتيجيات والسياسات وعن تشغيل الأنظمة التابعة لها. حيث أن بعض هذه الهيئات التنظيمية يرتبط بوزارة النقل وفقاً لنظام ارتباط الوزارات والدوائر والمؤسسات الرسمية العامة وهي:

- هيئة تنظيم النقل العام والتي تأسست عام 2001 أثر صدور قانون النقل العام للركاب، ثم تم انشاء هيئة تنظيم النقل البري عام 2010 والتي اصبحت الخلف القانوني لهيئة تنظيم النقل العام واصبحت معنية بتنظيم وترخيص قطاعات نقل الركاب ونقل البضائع والنقل السككي.
- السلطة البحرية الاردنية والتي انشئت في عام 2002 بعد اصدار قانون السلطة البحرية الاردنية رقم (47) لتنظيم قطاع النقل البحري والتي اصبحت تسمى فيما بعد بالهيئة البحرية الاردنية عام 2014، وهي الهيئة المعنية بتنظيم وتطوير ومراقبة قطاع النقل البحري في الاردن ضمن الاسس والمعايير الدولية المعتمدة.
- هيئة تنظيم الطيران المدني والتي انشئت سنة 2007 بموجب قانون الطيران المدني رقم (41) لغايات تنظيم قطاع الطيران المدني في الاردن كشخصية اعتبارية مستقلة ماليا واداريا وكخلف قانوني وواقعي لسلطة الطيران المدني

مناطق بها تنظيم وتطبيق ومراقبة تنفيذ التشريعات الوطنية والمعايير القياسية في مجالات السلامة الجوية وأمن الطيران والتنظيم الاقتصادي والبيئة .

• مؤسسة سكة حديد العقبة والتي انشئت بموجب القانون رقم (22) لسنة 1972 بحيث تمارس السلطات والصلاحيات اللازمة لإنشاء وإدارة وتشغيل وصيانة الخط الحديدي لغايات نقل الأشخاص والبضائع.

• مؤسسة سكة الخط الحديدي الحجازي الأردني والتي تم انشاؤها بموجب قانون رقم (23) لعام 1952 مسؤولة عن استثمار أملاك الخط الحديدي الحجازي الواقعة ضمن أراضي المملكة الأردنية الهاشمية من الحدود الأردنية السورية شمالاً وحتى الحدود الأردنية السعودية جنوباً.

أما المؤسسات الأخرى المسؤولة عن تنظيم النقل داخل حدودها التنظيمية مثل امانة عمان الكبرى والتي اصبحت صاحبة صلاحيات تنظيم النقل العام للركاب داخل حدودها التنظيمية من خلال قانون مؤقت صدر في عام 2007 ، بالإضافة الى ذلك فقد اعطيت المناطق التنموية والاقتصادية صلاحية التخطيط وتزويد وتنظيم الخدمات الاقتصادية بما فيها النقل داخل حدودها، فسلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة مثلا هي الجهة المعنية بأنشطة النقل داخل حدودها بموجب قانون منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة وتعديلاته رقم 32 لسنة 2000.

ويعتبر ميناء العقبة هو الميناء الوحيد في الاردن ويتولى ادارته وتشغيله شركة العقبة لإدارة وتطوير الموانئ (مؤسسة الموانئ سابقا) تحت اشراف شركة تطوير العقبة، بموجب الصلاحيات الادارية والمالية، أما من الناحية التنظيمية فإن الميناء يتبع لنظام سلطة العقبة الاقتصادية الخاصة .

وبشكل عام، فإن الهيكل المؤسسي المعقد للسلطات المسؤولة والهيئات التنظيمية يتطلب ما يلي:

- التعاون الفعال بين السلطات والهيئات التنظيمية.
- وضع بناء مؤسسي واضح وعالي الكفاءة.
- تحديد المسؤوليات بشكل واضح.
- متابعة التنسيق والتعاون على أعلى المستويات.

- قيام كل الأطراف المشاركة بالتعاون وتنسيق أعمالها، على سبيل المثال، تبادل البيانات والمعلومات.

1.2 البنية التحتية، الأداء والمؤشرات

نظرا للموقع الفريد الذي يتمتع به الاردن في الشرق الاوسط، يقوم قطاع النقل بخدمة الاقتصاد الوطني والدولي وذلك بنقل البضائع والمسافرين من وإلى الدول المجاورة. ويعتبر نمط النقل على الطرق النمط الرئيسي لنظام النقل في الاردن، وهذا ينطبق على النقل الداخلي سواء للركاب والبضائع حيث لا يتوفر في الاردن اي شبكة نقل باستثناء شبكة النقل على الطرق، فالركاب يتنقلون على الطرق من خلال وسائل النقل العام او السيارات الخاصة. ويتم توفير خدمة النقل العام للركاب من خلال الحافلات والسيارات الصغيرة سواء للنقل داخل المدن او بين المدن، اما فيما يتعلق بالنقل الاقليمي بين الاردن والدول المجاورة فهو ايضا يركز على النقل على الطرق، أما فيما يتعلق بنقاط الدخول والخروج الرئيسية فهي ميناء العقبة البحري لتسيير عمليات شحن البضائع من وإلى الاردن بالإضافة الى نقاط الحدود البرية مع الدول المجاورة وكذلك المطارات. اما النقل الدولي بين الاردن والدول الاخرى البعيدة يتم فعليا عن طريق النقل الجوي من خلال مطار الملكة علياء الدولي

1.3 شبكة الطرق :

تتكون البنية التحتية الأساسية للنقل في الأردن من شبكة طرق طولها 7377 كيلومتر، وتتضمن حوالي 2764 كيلومتر طرق رئيسية ، و 1,948 كم طرق ثانوية، و 2,656 كم طرق قروية بحيث تعمل الطرق الرئيسية على توفير الروابط الى كافة المحافظات وتصل بينه وبين الدول المجاورة، وقد باشرت وزارة الاشغال العامة والاسكان منذ عام 2002 بتنفيذ خطة تستمر لمدة 25 عاما والتي تهدف الى استكمال شبكة من الطرق حول المملكة، يشمل ذلك بناء طرق دائرية تحيط بالمدن الرئيسية والمناطق التنموية. وعلى الرغم من ان شبكة الطرق في الاردن تربط تقريبا

المدن والقرى الا أن تطوير بعض الامتدادات الرئيسية خاصة تلك التي تربط الاردن بالدول المجاورة يعد ضروريا لتعزيز موقع الاردن كدولة عبور محورية حيث ان معظم الطرق السريعة والطرق الرئيسية والثانوية توفر إمكانيات تلبي الطلب في معظمها من حيث التدفق المروري.

1.4 شبكة السكك الحديدية :

يوجد في الاردن شبكة محدودة من السكك الحديدية لا يتجاوز طولها 452 كم ذات مقاس ضيق تعود ملكيته لمؤسسة الخط الحديدي الحجازي الاردني وتقوم بتأجير المسار الجنوبي بطول (294 كم) لمؤسسة سكة حديد العقبة لغايات استثماره فينقل منتجات الفوسفات وغيرها من المناجم إلى ميناء العقبة، وتستثمر مؤسسة الخط الحديدي الحجازي الاردني القسم الشمالي بطول (210 كم) بالنقل السياحي عن طريق تسيير الرحلات السياحية و الطلابية من محطة عمان الى المحطات التابعة للمؤسسة مثل محطة الجيزة، المفرق والزرقاء على مسار الخط الحجازي .

حيث تقدر كميات الفوسفات المنقولة بالقطارات ما معدله مليون ونصف طن سنويا بالإضافة الى دورها السياحي من خلال رحلات بالقطار في منطقة رم السياحية ، ومن الجدير بالذكر ان الاردن ضمن 13 دولة عربية وافقت على اتفاقية ربط السكك الحديدية خلال اجتماعات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا (الاسكوا) وتطالب الاتفاقية الدول الموقعة بتنفيذ شبكة السكك الحديدية الخاصة بكل منها خلال 10-15 سنة، وستغطي الشبكة حوالي 975 كم داخل الحدود الاردنية وستقوم بوصل نقاط حدودية تشمل الكرامة /الحدود العراقية ، والعمري /الحدود السعودية وجابر /الحدود السورية بالإضافة الى ربطها مع الموانئ البرية.

إن امتداد شبكة السكك الحديدية والاحجام التي يتم نقلها بواسطة السكك الحديدية تعتبر محدودة مقارنة مع الدول النامية الاخرى، وحتى عند انشاء الشبكة الوطنية للسكك الحديدية والتي يبلغ طولها حوالي 975 كم فان ذلك يبقى قليلا اذا ما قارناه

مع الدول الاخرى المشابهة بالمساحة وعدد السكان مثل منطقة سيبيريا والتي يبلغ طول شبكة السكك الحديدية فيها حوالي 3800 كم، وتونس التي يبلغ طول شبكة السكك الحديدية فيها 2165 كم .

1.5 نقل الركاب:

ازدادت ملكية المركبات في الاردن بنسبة ثابتة وصلت الى حوالي 153.33 مركبة لكل 1000 شخص عام 2016، مرتفعة بذلك عما كانت عليه خلال عام 2015 وهي 148.3 مركبة لكل 1000 شخص بنسبة 3.37%، والتي فاقت نسبة الزيادة في السكان في هذه الفترة بحيث بلغت 2.8% .

ويتم تقديم خدمة النقل العام للركاب وبشكل غير منتظم بشكل رئيسي في الاردن (النقل داخل الاردن والنقل خارج الاردن) من خلال 4363 حافلة كبيرة ومتوسطة اضافة الى 4009 سيارة نقل صغيرة و 16408 سيارة تاكسي في المملكة. وحسب تقارير هيئة تنظيم النقل البري وقد بلغ عدد الحافلات لعدد السكان في نهاية النصف الاول لعام 2017 الى 0.82 حافلة / 1000 نسمة في حين بلغ متوسط العمر التشغيلي لأسطول النقل العام للركاب 9.7 سنة . بيد أن الزيادة المتسارعة التي طرأت على الحاجة للتنقل لم يقابلها تطور وتوسع في خدمات النقل خاصة في أنظمة النقل الجماعي فحتى الان لا يوجد في الاردن اي نظام للنقل الجماعي. والجدير بالذكر انه يجري العمل حالياً على تنفيذ مشروع خط حافلات التردد السريع بين مدينتي عمان والزرقاء (BRT) ليرتبط بخط الباص السريع في عمان (امانة عمان) من خلال مشغل واحد حيث تم الانتهاء من الدراسات ووثائق العطاءات جاهزة للطرح والمتوقع ان يبدأ تشغيل الباص السريع في عمان عام 2019.

اما وسائط النقل الخاصة والتي تقدم خدمة النقل للمدارس والجامعات الخاصة اضافة للشركات التي تقوم على نقل موظفيها ومستخدميها فقد وصل عددها مع نهاية النصف الاول لعام 2017 الى 11,538 (حافلة كبيرة ومتوسطة /هيئة تنظيم النقل البري) .

ويتم تقديم خدمة النقل العام من خلال القطاع الخاص بعد ان كانت مؤسسة النقل العام التي (تم تأسيسها في عام 1975) والتي كانت مملوكة من الحكومة بالكامل تقدم خدماتها داخل حدود امانة عمان ومن عمان الى بعض المدن المجاورة، ولكن تم تصفية الشركة مع نهاية عام 2000 وتم منح رخص تشغيل الخطوط التي كانت تعمل عليها للقطاع الخاص. وقد تم في سنة 2007 تأسيس شركة المتكاملة للنقل المتعدد لتفعيل الشراكة بين القطاعين الخاص والعام، علما بانها تملك حوالي 400 حافلة ولكن بعد هيكلية الشركة يتم تشغيل 160 حافلة فقط .

تعتبر الملكية الفردية (مالك واحد لكل واسطة نقل) لوسائط النقل العام هي السمة البارزة في قطاع النقل العام للركاب حيث تصل الى اكثر من 85% من ملكية القطاع ، ويعتبر عدم تنظيم المالكين الفرديين من اهم المشاكل التي تواجه هذا القطاع لانعكاسه السلبي على مستوى الخدمة وانتظامها .

خدمة النقل العام عادة ما تتم بالحافلات من نقطة بداية الى نقطة نهاية مع وجود بعض المواقع على طول المسار، ولان اغلبية الحافلات لا تتطلق الا بعد تعبئة المقاعد بالكامل فإنه من غير الشائع ان يتم تحميل الركاب على طول خط المسار لذلك فإن اغلبية الركاب يذهبون الى مراكز الانطلاق للحصول على مقعد في الحافلة، بيد ان خدمات النقل العام قد شهدت تراجعاً كبيراً في الاردن خلال السنوات الاخيرة ، وذلك نتيجة للطلب المتزايد على السيارات الخاصة تماشياً مع زيادة الدخل وتخفيض الرسوم الجمركية على السيارات منذ عام 2000. لذا يتم السعي لاجراء الدراسات بخصوص تطوير النقل الحضري داخل المدن الرئيسية في المملكة (اريد الزرقاء مادبا) لرفع مستوى خدمات النقل العام.

1.6 نقل البضائع

يمثل النقل على الطرق عنصراً رئيسياً في نقل البضائع بالنسبة للأردن إذ تشير الإحصائيات لسنة 2016 بوجود 19,774 شاحنة كبيرة تعمل في مجال نقل البضائع على الطرق، تعمل على نقل حوالي 45 مليون طن من الحمولات سنوياً .

وتدخل البضائع إلى الأردن عادة عن طريق ميناء العقبة وهو الميناء البحري الوحيد في الأردن، كما تدخل البضائع إلى الأردن عن طريق البر عبر حدوده من الدول المجاورة، أما داخل الأردن فتجري عملية نقل البضائع على طول الطرق وبتجاهات مختلفة، وتتدرج معظم صناعة النقل بالشاحنات في الأردن ضمن القطاع الخاص، ولكن شركة واحدة وهي الشركة الأردنية السورية للنقل البري تمثل استثماراً مشتركاً بين الحكومتين الأردنية والسورية، وقد تأسست هذه الشركة في عام 1975 وهي متخصصة في نقل البضائع بين لبنان وسوريا والأردن وتمتلك الشركة أسطولاً مكوناً من 209 شاحنة لجميع أنواع البضائع.

تشير الدراسات إلى أن 40% من حركة الشاحنات في الأردن في السنة تكون فارغة (بسبب عدم التوازن التجاري في الأردن)، وتقدر معدل المسافة التي تقطعها الشاحنة الكبيرة سنوياً بحوالي 50000 كم وهي نسبة منخفضة وناجئة عن مدة الانتظار الطويلة في مناطق التحميل والتفريغ إضافة إلى زيادة في أعداد الأسطول والفائض عن الحاجة حيث تقدر الدراسات بأن الفائض في الأسطول يصل إلى حوالي 4000 شاحنة، وخاصة بعد تحرير الدور وأسعار النقل من العقبة في عام 2005. علماً بأن هذا الفائض كان نتيجة لازدهار سوق النقل إلى العراق خلال السنوات السابقة.

إضافة إلى عدم الكفاءة والفعالية، فإن هنالك نسبة غير قليلة من أسطول الشحن قديم جداً حيث أن 25% من الشاحنات يزيد عمرها على 20 سنة مما يجعل معدل عمر الأسطول حوالي 16 سنة. إضافة إلى أن 10% فقط من شاحنات البضائع الأردنية يفي بالمتطلبات التقنية والسلامة الخاصة بالاتحاد الأوروبي. ويعود ذلك إلى عدم

وجود تحديد للعمرة التشغيلي لأسطول الشحن كما هو مطبق على أسطول نقل الركاب.

تصل نسبة الشاحنات المملوكة للأفراد إلى أكثر من 70% من حجم الأسطول، بيد أن هم المالكين الوحيد هو تأمين الحمولات لتأمين مصاريف الرحلة مما يؤدي إلى مشكلة ضعف الحالة الفنية للشاحنات الذي يخلق مشكلة تتعلق بالسلامة على الطرق حيث يعاني الأردن هذه المشكلة، إضافة إلى عدم فعالية أسطول الشحن فإن هنالك قضية أخرى تتعلق بعدم كفاءة سائقي الشاحنات حيث تشير إحدى الدراسات أن 35% من السائقين غير حاصلين على فئة الرخصة التي تؤهلهم لقيادة هذه الشاحنات، يضاف إلى تلك القضايا والمشاكل التي تعود إلى ضعف الرقابة وعدم تطبيق اللوائح والأنظمة فإن هنالك عدد من المشاكل التنظيمية التي تواجه القطاع هي: صعوبة تنظيم مالكي الشاحنات الفرديين، وعدم وجود تنظيم لدخول الشاحنات إلى السوق.

1.7 النقل الجوي :

يعد النقل الجوي أحد أهم محركات الاقتصاد الوطني وأداة من الأدوات الاستراتيجية لدعم النمو الاقتصادي والاستثماري، حيث يلعب النقل الجوي في الأردن دوراً هاماً من خلال المساهمة في تنمية حركة التجارة البينية وفي تنمية قطاع السياحة وبالتالي التنمية الاقتصادية.

تتولى هيئة تنظيم الطيران المدني تنظيم ومراقبة قطاع النقل الجوي أما الأمور التشغيلية فتقوم بها شركات مشغلي المطارات الأردنية، فهناك ثلاثة مطارات دولية (مطار الملكة علياء الدولي، مطار عمان المدني/ماركا، مطار الملك الحسين الدولي/العقبة) ويعتبر مطار الملكة علياء الدولي البوابة الرئيسية لحركة النقل الجوي في الأردن حيث تم افتتاحه سنة 1983 وبسعة مبدئية تصل إلى 3.5 مليون مسافر

ومن ثم تم تأهيله وتوسعته وتشغيله من قبل شركة مجموعة المطار الدولي لتصل الطاقة الاستيعابية في المرحلة الاولى الى 9 مليون مسافر ومن المتوقع ان تصل الطاقة الاستيعابية مع نهاية عام 2030 الى 12 مليون مسافر، حيث بلغ عدد المسافرين في نهاية عام 2016 حوالي 7.4 مليون مسافر، ومن المتوقع في نهاية عام 2017 ان يصل الى 8 مليون مسافر.

أما مطار عمان المدني/ماركا فيعتبر اول مطار في الاردن حيث تم انشاؤه سنة 1950 حيث تتم إدارته وتشغيله من قبل شركة المطارات الأردنية وقد بلغ عدد المسافرين خلال عام 2016 حوالي 43 ألف مسافر.

أما مطار الملك الحسين الدولي/العقبة الذي تم انشاؤه سنة 1972 وبطاقة استيعابية تصل الى حوالي مليون مسافر سنويا، حيث تقوم شركة العقبة للمطارات بإدارته وتشغيله وبإشراف شركة تطوير العقبة، هذا وقد بلغ عدد المسافرين خلال عام 2016 حوالي 168 ألف مسافر.

هذا وقد بلغ عدد شركات الطيران الاردنية المرخصة مع نهاية عام 2016 الى 4 شركات للنقل الجوي المنتظم وشركة واحدة للنقل الجوي غير المنتظم (عارض) وشركة واحدة للطيران الخاص (رجال اعمال).

وتعتبر شركة الملكية الاردنية والتي تأسست عام 1963 الناقل الوطني ، وقد تم خصصتها في عام 2007 وتملك الحكومة حوالي 48% من اسهم الشركة ، ويبلغ عدد الطائرات المسجلة باسم الملكية الاردنية وحتى نهاية عام 2016 (25) طائرة، علما بأن عدد الطائرات المسجلة في سجل الطيران المدني الاردني يصل الى 48 طائرة.

1.8 النقل البحري :

لدى الاردن ميناء بحري واحد في العقبة والميناء حاليا مقسم الى 3 مناطق رئيسية وهي الميناء الرئيسي، وميناء الحاويات والميناء الصناعي. والميناء يستخدم بشكل اساسي لنقل البضائع بيد انه في السنوات الاخيرة اصبح يقدم مساهمة مهمة في النقل الخارجي للركاب بين الاردن ومصر.

يعتبر ميناء العقبة احد العناصر الهامة في أنشطة النقل البحري الاردني ومركزا رئيسا لنشاط التجارة البحرية الاردنية وله دور بارز في تنمية الاقتصاد الاردني، اضافة الى نقل بضائع الترانزيت الى الدول المجاورة ويظهر ذلك بشكل جلي من خلال الحركة التجارية النشطة التي تنفذ من خلال الميناء بشقيها في مجال الصادرات والمستوردات، حيث يتم تصدير ما نسبته (78%) تقريباً من مجموع الصادرات الاردنية واستيراد ما نسبته (65%) من مجموع المستوردات الاردنية من خلال ميناء العقبة (دراسة واقع الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في ميناء العقبة). ووفقاً للمخطط الشمولي لسلطة العقبة الاقتصادية الخاصة 2001-2020 يجري حالياً إعادة هيكلة ميناء العقبة بشكل كامل حيث يتم العمل على انشاء منظومة الموانئ لرفع كفاءة وقدرة ميناء العقبة في استقبال كافة البضائع ليضعه على خارطة الموانئ العالمية وتتكون منظومة الموانئ من مجموعة من المشاريع: ميناء العقبة الجديد، ميناء الغاز الطبيعي المسال، ميناء الغاز النفطي المسال، مشروع تأهيل ميناء النفط، مشروع ميناء السوائل المتعددة، ميناء الحاويات، ميناء السفن السياحية، ميناء الركاب، ميناء الفوسفات الجديد، شركة ميناء العقبة للخدمات البحرية، الميناء الأوسط، ميناء معان البري، الحوض الجاف، صوامع الحبوب، الميناء الصناعي ، مرفأ الخدمات البحرية، الرصيف الاحتياطي الاضافي. و تم نقل الميناء الرئيسي الحالي الى موقع الجديد الذي يبعد حوالي 20 كم الى الجنوب من الموقع الحالي حيث تم تشغيل المرحلة الأولى في نهاية العام 2015 وسوف يتم تشغيل المرحلة الثانية في نهاية العام 2017.

بلغ عدد السفن التي تحمل العلم الاردني 31 سفينة حتى نهاية عام 2016، فيما بلغ عدد السفن القادمة الى ميناء العقبة (باستثناء سفن الجسر العربي التي تعمل بشكل منتظم بين العقبة والنويبع) 1655 سفينة في

حين كان عدد السفن 1447 في عام 2009 (الهيئة البحرية الاردنية)، اما شركة الجسر العربي والتي تمتلك 7 بواخر وتعمل بشكل منتظم بين العقبة ونوبيع وتملكها حكومات الاردن والعراق ومصر فقد قامت بنقل ما يقارب من 411417 مسافر عام 2015 من خلال 1969 رحلة، انخفضت هذه الاعداد في عام 2016 لتصل الى 318941 مسافر من خلال 1526 رحلة. وقد قامت الشركة بنقل 230716 مسافر منذ بداية العام الحالي وحتى تاريخ 2017/9/30 من خلال 1101 رحلة. كما تعمل الشركة على الخط السياحي ما بين العقبة/ طابا وقامت بنقل 29128 سائح عام 2016 من خلال 497 رحلة، في حين نقلت الشركة 33347 سائح عام 2015 من خلال 560 رحلة. وعلى صعيد بضائع الحاويات فقد شهد ميناء حاويات العقبة خلال السنوات الماضية زيادة في حركة تداول الحاويات مع بقاء حجم البضائع العامة والصب الجاف والصب السائل شبه ثابت. حيث شهدت حركة الحاويات خلال العشر سنوات الاخيرة زيادة وصلت الى حوالي 100% مقارنة مع عام 2007 حيث ارتفعت من حوالي 400 الف حاوية في عام 2007 الى حوالي 800 الف حاوية في عام 2016 ، اما حجم الحركة الكلي في الميناء الرئيسي فقد تراوحت ما بين 16 - 19 مليون طن ووصلت الى 18.5 مليون طن في 2016.

2. قضايا وتحديات قطاع النقل

يمكن تلخيص التحديات الرئيسية التي تواجه قطاع النقل الاردني والتي يجب إيجاد الحلول لها في المستقبل القريب على النحو التالي:

- **التمويل**: يشكل ضعف التمويل والاستثمار احد اهم التحديات التي تواجه قطاع النقل في المملكة، سواء ذلك لتمويل الاستثمار في بنية تحتية جديدة، أو توسعة أو صيانة أو تجديد البنية التحتية الموجودة حالياً، أو لتشغيل خدمات النقل لكل من الركاب والبضائع، بالإضافة الى ذلك يوجد ندرة بالموارد المالية على مستوى الصيانة لمرافق البنى التحتية، وكذلك قلة الدعم الحكومي للنقل العام، لذلك لا بد من اعتماد اساليب مبتكرة في مجال تمويل مشاريع النقل كاشراك القطاع الخاص في تطوير البنية التحتية .

- **الوضع السياسي والإقليمي**: تتمتع المملكة الأردنية الهاشمية بالاستقرار السياسي، إلا أن المنطقة المحيطة بها ليست كذلك حالياً، وذلك يؤثر سلباً على تبادل البضائع في المنطقة بشكل عام، وعلى تدفق الشحن بين الدول في المنطقة وتدفق الشحن بالعبور وكذلك على تدفق نقل الركاب. وبالتالي على الأردن أن يكون مرناً وقادراً على التفاعل مع الظروف المتغيرة على حدوده وعليه أن يقدم البدائل للاستيراد والتصدير من أجل الرخاء الاقتصادي والاجتماعي للمملكة وسكانها.

- **الهيكلية المؤسسية**: ان تنفيذ اي سياسة او استراتيجية في قطاع النقل يتطلب وجود هيكلية مؤسسية واضحة وفعالة على المستوى الوطني ، بحيث تكون المسؤوليات والصلاحيات واضحة ومحددة ، بما يسهل المراقبة والمتابعة بين

الجهات ذات العلاقة ، ومع ان المملكة قطعت شوطا طويلا في اعادة هيكلة القطاع لكن تداخل الصلاحيات والمسؤوليات مازال قائما .

• **النمو السكاني والاقتصادي** : نظراً للنمو السكاني والاقتصادي في الأردن والمنطقة فإن الطلب على نقل البضائع والركاب يتزايد بوتيرة سريعة، ويتركز هذا النمو في أجزاء من شبكات النقل، بالقرب من المناطق الحضرية الرئيسية وعلى طول الممرات الرئيسية، ونتيجة لذلك فإن أجزاء من الشبكات تتعرض للضغط، و مستوى الأداء فيها لا يلبى الحاجة المطلوبة. لذا يجب التدخل بشكل جاد والا سيزداد الوضع سوءاً وفي نهاية العقد القادم لن يستطيع نظام النقل تقديم الأداء المطلوب لدعم الاقتصاد الأردني والحياة اليومية للمواطنين، مما سيؤدي إلى زيادة التأخير ويقلل الموثوقية وزيادة التكلفة على أنشطة المواطن والأعمال (التعليم، التوظيف، الفرص الاجتماعية، الترفيه) وفي النهاية يؤثر سلباً على الأداء الاقتصادي للبلاد.

• **السلامة ، والاثـر البيئي** : مع ان قطاع النقل يؤدي دورا حيويأ في دعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية، ولكن ارتفاع معدلات حوادث النقل والاصابات والوفيات الناتجة عنها يشكل تحديا لهذا القطاع، ولم يعد بالإمكان تجاهل عواقب التلوث البيئي الناتج عن قطاع النقل الذي يعتبر من اهم مصادر التلوث، ومع انه طرأ تطور في هذا المجال خلال السنوات السابقة الى انه يستدعي تحسين ظروف السلامة والتقليل من التأثيرات السلبية على البيئة .

• **التنافسية** : ان عولمة الانشطة الاقتصادية والانضمام الى الاتفاقيات العالمية في مجال التجارة ، يتطلب المحافظة على المزايا التنافسية للاقتصاد الوطني للمساهمة بفعالية في النظام الاقتصادي العالمي، ويواجه قطاع النقل تحديا

يتمثل في ضرورة رفع مستوى كفاءته وفعاليته بما يدعم الاقتصاد الوطني ويمكنه من الاستجابة الى المتغيرات.

- **التكامل في التخطيط :** من المهم ادراك اهمية التداخلات والتكامل بين انماط النقل المتعددة من اجل تأمين منظومة نقل متكاملة ذات كفاءة عالية وكذلك ادراك اهمية التخطيط الشمولي للقطاع ، وعدم الاستمرار في قيام كل جهة بالتخطيط لنمط النقل الذي يدخل ضمن مسؤولياتها ، وتنفيذ المشاريع والبرامج ضمن مخصصات ميزانياتها، مما يؤدي الى غياب النظرة الشمولية للقطاع .

3.1 الاطار العام

- وزارة النقل هي المسؤولة عن اقتراح السياسات العامة للنقل وسبل توجيهها بما يتفق والاهداف الاقتصادية والاجتماعية للدولة .
- تعتبر السياسة العامة للحكومة في قطاع النقل بمثابة مرجعية مباشرة لعمل الوزارة والجهات الاخرى المعنية بالقطاع ، وتتضمن العديد من المتطلبات والتوجيهات للوزارة وهذه الجهات .
- ينطوي اعداد واصدار وثيقة السياسة العامة للنقل على آثار هامة في توفير المعلومات اللازمة لأصحاب القرار والعلاقة في قطاع النقل وكذلك الراغبين بالدخول الى قطاع النقل او الاستثمار فيه .
- ان وجود سياسة عامة للنقل معلنة ومعتمدة وموثقة يساعد على تحديد الاهداف والخطط وتساعد في تطوير منهجية تلبية الطلب على النقل من خلال منظومة متعددة الانماط ، بما يعزز قطاع النقل وتكامله والتنسيق بين انماطه واستجابته لحاجات المجتمع والاقتصاد الوطني .
- ان قطاع النقل يواجه تحديات ، وهذا يقتضي ضرورة اعادة النظر في السياسات والبرامج ، والتكيف مع التحديات والفرص .

3.2 المبادئ الرئيسية لسياسة النقل:

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

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

3.3 الاهداف العامة للسياسة

على ضوء ما ورد اعلاه ، تعتبر الحكومة ان هنالك حاجة ملحة لوثيقة للسياسة العامة للنقل في المملكة من اجل تحقيق الاهداف التالية :

- زيادة مساهمة قطاع النقل في التنمية الاقتصادية والاجتماعية.
- تعزيز القدرة التنافسية لقطاع النقل على المستويين الاقليمي والعالمي .
- ايجاد نظام نقل متكامل ومستدام ويتميز بالفعالية والكفاءة .

3.4 السياسات العامة

3.4.1 سياسة التنظيم

- يجب ان تبقى وزارة النقل هي المسؤولة عن السياسات ووضع الخطط الاستراتيجية للقطاع وتحويل الصلاحيات التنفيذية تدريجيا الى الدوائر والمؤسسات والهيئات التي يجب اعادة النظر في هياكلها التنظيمية لجعلها اكثر كفاءة وفعالية من اجل ان تقوم بدورها الفني والرقابي والتنظيمي بشكل كامل في قيادة قطاع النقل .
- ان سياسة النقل يجب ان تتجه في السنوات القادمة نحو اعادة النظر في الاطار المؤسسي والتشريعي لقطاع النقل بشكل يؤدي الى ديمومة الدور الاشرافي لوزارة النقل واشراك اصحاب الشأن (القطاع الخاص والهيئات التنظيمية) في الدور التنفيذي في تقديم خدمات النقل.

3.4.2 سياسة مشاركة القطاع الخاص وتشجيع الاستثمار

- الحكومة هي الممول الرئيسي للموارد المالية لوزارة النقل والهيئات والمؤسسات العاملة في قطاع النقل من اجل تقديم خدمات النقل وتطوير وتدريب مواردها البشرية ، وهي مسؤولة عن زيادة المخصصات المالية لقطاع النقل في الموازنة وتقديم الدعم المادي لمشاريع البنية التحتية ، ولا بد من التوجه نحو موازنة البرامج ضمن اطار متوسط الاجل وربطها بسياسات النقل والخطط الاستراتيجية، والتوجه الى عقد شراكات مع القطاع الخاص لتنفيذ مشاريع النقل، وتوفير البيئة الاستثمارية الملائمة من خلال تعديل التشريعات وتقديم الحوافز لتشجيع الاستثمار .
- تبني تشريعات لتطوير القطاع الخاص ودعمه وتشجيعه على الاستثمار والمشاركة في نشاطات ومشاريع النقل ، ويجب التأكد من عدم وجود اي

موانع قانونية وتنظيمية تحد أو تمنع القطاع الخاص من الاستثمار في قطاع النقل ، واستحداث وتنفيذ مفاهيم لتمويل مشاريع النقل والبنى التحتية بواسطة القطاع الخاص مع وضع الضوابط بما يضمن الشفافية الكاملة وتكافؤ الفرص للجميع . وان يتم مراعاة ان تكون مدة العقود كافية للقطاع الخاص للاستفادة من استثماراته وان تعود ملكية البنية الاساسية للدولة.

3.4.3 سياسة الموارد البشرية

- تقوم وزارة النقل ومؤسساتها المختلفة بتطوير قدراتها في مجال تخطيط الموارد البشرية متوسطة وطويلة المدى والتنبؤ باحتياجاتها من حيث الكم والنوع، من اجل ضمان توفير كوادر وطنية مؤهلة من كافة التخصصات.
- تقوم وزارة النقل بتعزيز مؤسساتها وتطوير قدرات ادارة مواردها البشرية في مجال الاستقطاب والتوظيف وتحسين الاداء وانظمة الاجور والحوافز وربطها بمستويات الاداء وتعزيزها بالتشريعات القانونية وتطوير وتحديث الهيكلية والوصف الوظيفي .
- تطوير العملية التدريبية في وزارة النقل والمؤسسات التابعة لها مع تبني برامج نوعية في بناء قدرات مواردها البشرية وبما يتلاءم مع حاجتها ويتوافق مع المعايير العالمية .

3.4.4 سياسة الاداء المؤسسي

- وضع وتحديث معايير الجودة للوصول الى المعايير العالمية في تقديم خدمات النقل ، وتطوير ضوابط ومنح رخص المزاولة لتقديم خدمات النقل .
- وضع الآليات المناسبة للتأكد من التزام مقدمي الخدمات بمعايير جودة الخدمات المقدمة للمستفيدين ، وربط الدعم او الحوافز بمستوى الخدمات.

- ادخال تطبيقات تقنية المعلومات المتقدمة في ادارة ومراقبة التراخيص يؤدي الى تطوير العمل ويبسط عملية الحصول على الرخص وتجديدها .

3.4.5 سياسة النقل المستدام

- يجب ان تتوافق مهمة وزارة النقل مع الرؤية الشاملة للدولة في التنمية المستدامة ، بحيث يتم اعتماد نظام النقل المستدام ونظم تخطيط النقل والتكامل بين استعمالات الاراضي والتخطيط للنقل بشكل يتماشى مع الاهتمامات الاشمل للاستدامة والتنمية المستدامة .
- يجب تبني النقل المستدام بمفهومه الشامل الذي يمكن المجتمعات والافراد من الوصول الى وسائل النقل وتلبية احتياجاتهم بشكل آمن يتوافق مع صحة الانسان وسلامة البيئة ، ويقدم خيارات عدة من وسائل النقل ويستخدم مصادر الطاقة المتجددة .

3.4.6 سياسة النقل والتجارة والاداء اللوجستي

- ان المملكة تشكل نقطة محورية لتجارة النقل والعبور الدولية في المنطقة ومن الضروري توجيه السياسات الحكومية نحو تعزيز تنافسية قطاع النقل في المملكة من خلال توفير بنية تحتية اكثر تنافسية وكفاءة .
- ان تعزيز الاداء اللوجستي يتطلب تشجيع النقل متعدد الوسائط لتوزيع المهمات والنشاطات في تسهيل تبادل الاعمال الذي يسهم في انتقال البضائع، وانشاء مزيدا من المراكز اللوجستية والموانئ البرية والتي تؤدي وظائف التخزين وتحضير وتحويل الشحن ودمجها بالشبكات الوطنية والاقليمية وتطوير الخدمات اللوجستية ، كل ذلك سيعمل على تحسين التنافسية الاقتصادية، حيث يعد النقل وكذلك الخدمات اللوجستية من المقومات الاساسية للتجارة الاقليمية وتبادل السلع والخدمات .

- يعتمد تسهيل النقل والتجارة لتحسين النمو الناتج عن التصدير في المملكة على تطوير السياسات والمساعدة التقنية وتحديث البنية الأساسية لمرافق مراكز العبور ، وإزالة العوائق والحواجز وتعزيز القدرات وإعادة النظر في الرسوم والضرائب ، وكذلك من الضروري إيجاد بيئة من الحوار والتنسيق بين جميع الأطراف المشاركة في عمليات التجارة والنقل .
- ان تسهيل النقل والتجارة يتطلب تطوير التعاون الاقليمي مع الدول المجاورة لموائمة الاجراءات وتوحيد التشريعات وتسريع عملية العبور ، والانضمام للاتفاقيات الدولية التي تساهم في تسهيل النقل والتجارة بين الدول .

3.4.7 سياسة التكامل والتنسيق

- وزارة النقل هي الجهة المسؤولة عن التنسيق بين سياسات النقل وتنفيذها لجميع انماط النقل ، والحكومة يجب ان تضمن تعاون الوزارات والجهات الاخرى في عملية التخطيط للنقل، وان تضمن كذلك تكامل مشاريع النقل مع مشاريع القطاعات الاخرى.
- ان جودة عمليات التخطيط واتخاذ القرار يعتمد على بيانات واحصائيات صحيحة ، لذلك فان توفر البيانات الاحصائية لقطاع النقل يعد امرا بالغ الاهمية ومن الضروري انشاء قاعدة معلومات لقطاع النقل لتسهيل جميع أنشطة التخطيط الوطني وحتى يتم تطوير اسس واقعية لتخصيص مصادر التمويل اللازمة واعطاء الاولوية لمشاريع النقل المختلفة ، والتأكد من ان قرارات الاستثمار في جميع انماط النقل تخضع لنفس المستوى من التقييم سواءً الاقتصادي ، المالي ، القانوني والتنظيمي .
- يجب على الحكومة ان تعتبر التخطيط للنقل من اولوياتها، والرؤية الحكومية لقطاع النقل يجب ان تترجم الى استراتيجية طويلة المدى ووضع الخطط متوسطة المدى لتنفيذ الاستراتيجية ، وان تشجع وتدعم التكامل بين مشاريع انماط النقل المختلفة .

3.5 السياسات القطاعية

تتضمن هذه الوثيقة السياسة الخاصة بكل نمط من انماط النقل ، ورغم اختصاص كل من هذه السياسات بالقطاع الفرعي المعني وصياغتها بشكل منعزل عن السياسات العامة الاخرى ، الا انها في مجملها تمثل سعيا مشتركا نحو غاية واحدة تهدف الى تطوير قطاع النقل في المملكة والتي بدورها ستسهم في تحفيز الاقتصاد وتحقيق التنمية في المملكة.

3.5.1 سياسات النقل البري

3.5.1.1 النقل العام للركاب

الاهداف :

- تحسين نوعية وجاذبية خدمات النقل العام.
- رفع مستوى خدمة وسائط النقل العمومية وسيارات الاجرة .
- تبنى منظومة انظمة النقل الذكي.

السياسات :

- تقديم الدعم المادي والسياسي لتطوير النقل العام وتشجيع المواطنين على استخدامه وبكلفة تتناسب وامكانيات ذوي الدخل المحدود وذلك لزيادة نسبة المواطنين الذين يستخدمون النقل العام حيث ان تطوير النقل العام للركاب وتشجيع استخدامه والتقليل من استخدام السيارات الخاصة يؤدي الى تحقيق عوائد اقتصادية واجتماعية وبيئية، وهذا يتطلب اعادة النظر في السياسات التي تعمل على تشجيع اقتناء واستخدام السيارات الخاصة بدلا من النقل العام .
- التنفيذ الكامل لشبكة الحافلات الجديدة وخدماتها حيث من الضروري البدء بتنفيذ مخرجات المخطط الشمولي الذي يشمل على اعادة هيكلة شبكة خطوط النقل العام لإيجاد شبكات نقل تغطي مختلف مناطق المملكة .
- اعادة هيكلية القطاع وطريقة تشغيل خدمات النقل العام وكيفية منح عطاءاتها للمشغلين بحيث يجب اعادة النظر بهيكلة ملكية وسائط النقل العام وتنظيم

عمل المالكين الفرديين لهذه الوسائط من خلال إبرام عقود خدمات بدلا من نظام الرخص ومراجعة نظام الاجور ووضع اجراءات رقابية على الخدمات المقدمة ، وتطوير البنية الاساسية والتركيز على مشاريع النقل الجماعي لتوفير خدمات نقل منتظمة ذات كفاءة وفعالية .

- وضع معايير لتقديم الخدمة والسلامة والجودة والتأكد من الالتزام بها من قبل المشغلين سواءً من القطاع الخاص او العام لتقديم خدمات نقل مميزة فان ذلك يتطلب على ان تشمل هذه المعايير المركبات والسائقين واسس منح التراخيص للمشغلين مع مراعاة متطلبات المستفيدين من الخدمات وتجديد اسطول حافلات النقل العام .
- تطوير الخدمات التي تقدمها سيارات الاجرة وهذا يتطلب توفير البيئة التنظيمية والتشريعية للارتقاء بخدمة سيارات الاجرة في المملكة ووضع ضوابط ومعايير لترخيص هذه الخدمة تشمل على شروط المركبات والسائقين والالتزام بالأنظمة، وكذلك العمل على اعادة هيكلة القطاع بما يضمن توفير الخدمة بمستوى جيد ، وتشجيع استخدام التكنولوجيا والتطبيقات الحديثة في القطاع .
- العمل على تأمين النقل المدرسي وتطوير النقل السياحي المتخصص وخدمات التأجير ، والانماط الجديدة مثل الباص السريع .

3.5.1.2 السكك الحديدية

الاهداف :

- تطوير منظومة سكك حديدية آمنة لنقل الركاب والبضائع، تتميز بالفعالية والكفاءة على المستوى المحلي والاقليمي.

السياسات :

- بناء وتشغيل الشبكة الوطنية للسكك الحديدية وربطها بشبكات النقل الاخرى حتى تتمكن المملكة من استغلال الامتداد الجغرافي لها وموقعها المتميز لزيادة تنافسيتها على المستوى الاقليمي والدولي .

- اعداد اطار تنظيمي وتشريعي لقطاع السكك الحديدية وكذلك تطوير الكوادر البشرية اللازمة والاداء المؤسسي وبما يتلاءم مع الاتفاقيات والمعاهدات العالمية لبناء نظام تشغيل للسكك الحديدية يتميز بالفعالية والكفاءة .
- وضع الآليات اللازمة لمراقبة تشغيل شبكة السكك الحديدية للتأكد من الالتزام بمعايير السلامة والتحقيق في الحوادث الناتجة عن تشغيل السكك الحديدية لتأمين سلامة النقل .
- ايجاد التكامل والترابط بين منظومة النقل السككي والنقل البحري والجوي ووسائط النقل على الطرق وكذلك ربط الشبكة بالمناطق الاقتصادية والصناعية والتجارية للاستفادة المثلى من ميزات نقل البضائع بالسكك الحديدية.
- اجراء الدراسات اللازمة لاستخدام منظومة السكك الحديدية في نقل الركاب لتطوير النقل العام والاستفادة من الشبكة الوطنية للسكك الحديدية .

3.5.1.3 ادارة التنقل

الاهداف :

- تسهيل حركة التنقل وتحسين مستوى السلامة على الطرق.
- المحافظة على البيئة وتوفير الطاقة.

السياسات :

- التخطيط الشمولي للنقل والحركة للمدن الكبيرة مبنية على دراسات للأحجام المرورية ، خطط التنمية والتطوير ، واستعمالات الاراضي ، وكذلك وضع سياسات واضحة للمواقف وبما يضمن تسهيل حركة المرور والتقليل من استعمال السيارة الخاصة ، وتشجيع استخدام وسائط النقل العام واعطائها اولوية المرور .

- تشجيع انماط النقل غير الميكانيكية وانماط النقل التي تعمل على الطاقة المتجددة والبديلة وتوفير البنية الاساسية لهذه الانماط بهدف التقليل من استهلاك الطاقة وبالتالي المحافظة على البيئة.
- تحسين السلامة على الطرق من خلال وضع برنامج وطني للسلامة على الطرق يشمل على كافة مجالات السلامة من تشريعات وتطبيقات للقانون، الهندسة والتنظيم والتعليم والتوعية والعمل على زيادة نسبة التنسيق بين مختلف الجهات المعنية بالسلامة على الطرق.

3.5.1.4 نقل البضائع

الاهداف:

- تطوير منظومة نقل البضائع بالشاحنات من خلال تطوير نظام لوجستي ذي كفاءة عالية .
- إعادة هيكلة قطاع النقل بالشاحنات

السياسات :

- توفير البيئة التشريعية والتنظيمية اللازمة للنهوض بقطاع نقل البضائع بالشاحنات وتنظيمه وتفعيل ادارته وتنظيم عملية الدخول الى السوق والحد من الملكية الفردية وتشجيع انشاء شركات نقل كبيرة متخصصة وقادرة على المنافسة على المستوى الاقليمي .
- وضع منظومة تخدم التطور والنمو وتعمل على رفع الكفاءة التشغيلية وتخفيض كلف النقل وبما يتماشى مع افضل التطبيقات العالمية ليكون قطاع نقل البضائع قادر على المنافسة محليا واقليميا .
- تطوير الموانئ البرية والمراكز اللوجستية و توفير مراكز خدمات للسائقين والمركبات (الصيانة)، وإعادة الشحن (من الشاحنات الكبيرة إلى الصغيرة) وتوزيع

الشحن مع تأمين متطلبات السلامة وحماية الأشخاص والبضائع وذلك بالقرب من الحدود والموانئ البرية والمناطق الصناعية.

- تطوير الأنظمة والقوانين المتعلقة بانبعاثات الغازات وتفشيح الرحلات ومعايير الصيانة وساعات العمل، من أجل إضفاء معايير أعلى على المستوى التشغيلي لقطاع النقل بالشاحنات في الأردن.
- تحسين الإجراءات الجمركية / الاتفاقيات الثنائية مع الدول المجاورة لتسهيل التدفق الدولي، ولتنوع مع تسهيل التجارة والنقل.

3.5.2 سياسات النقل الجوي

الاهداف :

- جعل الاردن مركز اقليميا للنقل الجوي والتدريب على الطيران المدني.
- تطوير منظومة النقل الجوي، والمحافظة على أمن وسلامة الطيران.
- تشجيع الشراكة وتحفيز الاستثمار في أنشطة النقل الجوي والطيران المدني.

السياسات :

- ربط المملكة بباقي دول العالم والتوسع بتطبيق سياسة الاجواء المفتوحة وتوقيع المزيد من الاتفاقيات مع الأخذ بعين الاعتبار المصلحة الوطنية وذلك لتمكين شركات الطيران الاردنية والاجنبية من تقديم افضل الخدمات لعملائها ، وتسهيل التجارة المتنامية للبضائع والخدمات الاخرى مثل السياحة.
- تطوير منظومة النقل الجوي وانشاء شبكة خطوط جوية تدعم القطاعات الاقتصادية والسياحية والاجتماعية، يتطلب الاستفادة من البنية التحتية للمطارات التي تم انشاؤها وتطوير خدمات الشحن الجوي وتحسين خدمات المناولة الارضية اضافة الى تحسين جودة الخدمات الجوية وضمان حماية حقوق المسافرين وذوي الاعاقة والمستفيدين من خدمات النقل الجوي .

- تحرير سوق النقل الجوي وتشجيع استثمار القطاع الخاص للمشاركة في مزيد من نشاطات النقل الجوي والنشاطات المساندة والفرعية شريطة تلبية المتطلبات الدولية .
- تطوير أنظمة المراقبة والتحكم والملاحة الجوية للوصول الى المعايير العالمية وضرورة الالتزام بالقواعد القياسية المتعلقة بإدارة المجال الجوي ووفق الاتفاقيات الدولية ومتطلبات المنظمة الدولية للطيران المدني لتمكين ودعم نمو قطاع الطيران وزيادة كفاءة استخدامه .
- تعزيز سلامة وأمن الطيران المدني لتلبية المعايير الدولية.
- حماية البيئة وتقليل التأثير البيئي للنقل الجوي والالتزام باتخاذ كافة الاجراءات اللازمة للتقليل من الانبعاثات المضرة والضجيج الناتج عن الطيران .

3.5.3 سياسات النقل البحري

الاهداف :

- رفع كفاءة الموانئ وزيادة قدرتها التنافسية.
- تطوير نظام نقل بحري يتميز بالكفاءة والفعالية .
- المحافظة على بيئة وسلامة النقل البحري.

السياسات :

- تطوير العمليات التشغيلية في قطاع الموانئ والقطاع اللوجستي وتعزيز دور صناعة النقل البحري يجب ان تكون من الاولويات على المستوى الوطني لجعل المملكة محورا لعمليات اعادة الشحن التصدير واعادة التصنيع في المنطقة .
- العمل على ضمان الاستفادة من الميزة التنافسية لميناء العقبة وتطويرها ورفع كفاءتها لتواكب المواصفات والمعايير الدولية وتلائم السفن الحديثة ، وربطها بالمناطق الاقتصادية لتعزيز قدرتها التنافسية مع الموانئ الاقليمية والدولية .

- استقطاب خطوط ملاحية مباشرة الى ميناء العقبة وتعزيز العلاقات وزيادة الارتباط مع مختلف دول العالم والمنظمات المعنية بالملاحة البحرية من اجل تعزيز القدرة التنافسية للموانئ .
- ان تعمل السفن الاردنية والسفن الاجنبية وفق معايير السلامة الوطنية والدولية وكذلك معايير المحافظة على البيئة ، وتطبيق نصوص المدونات الدولية المتعلقة بإدارة السلامة البحرية ورقابة الدولة على الموانئ من خلال اجهزة فعالة ومؤهلة.
- تطوير الاطار التشريعي والتنظيمي لقطاع النقل البحري بما يضمن الفصل بين مهام التنظيم والتشغيل لتحسين اداء القطاع وتطويره ورفع كفاءته.
- تطوير أنظمة تكنولوجيا معلومات قائمة على معايير عالمية مثل تنفيذ نظام المعلومات المينائية وخدمة حركة السفن.
- تطوير النقل البحري من خلال إصدار قانون النقل البحري الأردني لتنظيم القطاع و المصادقة على اتفاقيات النقل البحري الدولية.
- تعزيز دور صناعة النقل البحري الأردني من خلال تشجيع تسجيل السفن تحت العلم الأردني ضمن سجل دولي حديث، وتدريب وتعليم الأيدي العاملة في النقل البحري ودعم الاستثمارات في الصناعات المرتبطة بالشحن .