



وَنَارَةَ النِّسَاءِ

وثيقة

السياسات العامة للنقل

2024

## جدول المحتويات

4	.....	مقدمة
5	.....	1. نظرة عامة على قطاع النقل في الاردن
5	.....	1.1 الإطار المؤسسي والتشريعي
10	.....	2. قضايا وتحديات قطاع النقل
13	.....	3. سياسة النقل الوطنية
13	.....	3.1 الهدف من تطوير سياسة النقل الوطنية
14	.....	3.2 المبادئ الرئيسية لسياسة النقل:
15	.....	3.3 الاهداف العامة للسياسة
15	.....	3.4 السياسات العامة
15	.....	3.4.1 سياسة التنظيم
16	.....	3.4.2 سياسة مشاركة القطاع الخاص وتشجيع الاستثمار
16	.....	3.4.3 سياسة الموارد البشرية
17	.....	3.4.4 سياسة الاداء المؤسسي
17	.....	3.4.5 سياسة النقل المستدام
18	.....	3.4.6 سياسة الدعم اللوجستي وتسهيل التجارة
19	.....	3.4.7 سياسة التكامل في التخطيط والمراقبة
19	.....	3.4.8 سياسة التمويل
20	.....	3.4.9 سياسة النوع الاجتماعي والشمولية
20	.....	3.4.10 سياسة السلامة
21	.....	3.4.11 سياسة تبني التكنولوجيا
21	.....	3.5 السياسات القطاعية
21	.....	3.5.1 سياسة الطرق والبنية التحتية
22	.....	3.5.2 سياسات النقل البري
22	.....	3.5.2.1 النقل العام للركاب
24	.....	3.5.2.2 السكك الحديدية
25	.....	3.5.2.3 سياسة النقل النشط
26	.....	3.5.2.4 نقل البضائع على الطرق

27	.....	3.5.3 سياسات النقل الجوي
28	.....	3.5.4 سياسات النقل البحري

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 الإطار 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 وابتعاد 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 الى الصيانة والتشغيل.
2. المهام التنظيمية للقطاع.
3. تشغيل المركبات, ومزودي الخدمة.

**أولاً:** فضلاً عن وزارة النقل فعلى المستوى الاستراتيجي الوطني هنالك بعض الوزارات التي ينام بها بعض المهام والصلاحيات المتعلقة بأنماط النقل و/أو بنيته التحتية، منها:

- وزارة النقل هي الجهة المعنية برسم سياسات واستراتيجيات قطاع النقل البري والبحري والطيران المدني في الاردن بموجب قانون النقل رقم (89) لسنة 2003، وبعد صدور نظام رقم (66) لسنة 2020 نظام معدل لنظام التنظيم الاداري لوزارة النقل والذي يقرأ مع النظام (53) لسنة 2003 تم دمج إدارة الارصاد الجوية مع وزارة النقل بالإضافة الى إعداد البحوث والدراسات اللازمة لتطوير القطاع وإصدار النشرات والتقارير الدورية عن أنشطته، ومتابعة تطبيق اتفاقيات النقل الثنائية والدولية.
- ينام بوزارة الأشغال العامة والإسكان تخطيط البنية التحتية للطرق وذلك بموجب قانون الطرق رقم (24) لسنة 1986 والذي ينظم عملية التنفيذ والإنشاءات والصيانة والسلامة المرورية بالتنسيق والتعاون مع المجلس الأعلى

للسلامة المرورية ، وأية أعمال ضمن حرم الطريق، ومراقبة الحملات المحورية واي رسوم أو ضرائب تفرض على الطرق، ووضع الخطط والتصاميم الخاصة بالطرق وتنفيذ المشاريع المقررة لها أو المتعلقة بها، وتصنيف الطرق ووضع التنسيبات بذلك ورفعها الى مجلس الوزراء لإصدار القرارات المناسبة بشأنها، والاشراف على الطرق وصيانتها وتحسينها او تنفيذ كافة الاعمال التي تضمن رفع كفاءتها وتؤمن اقصى درجات السلامة في استخدامها؛ وتزويدها لذلك الغرض بشواخص وعلامات المرور وتثبيت أية اشارات او اعلانات على جوانبها سواء كانت داخل حرمها أو خارجه ومنع وضع اية اشارات او علامات او اعلانات وازالتها إذا تبين لها انها تؤثر على الطريق او كفاءتها او على سلامة المرور عليها، واجراء الدراسات والابحاث العلمية والفنية التي تهدف الى تطوير الطرق ورفع مستواها الى المستويات والمواصفات الدولية، واقامة المراكز والمختبرات اللازمة لذلك، والموافقة على اقامة منشآت المرافق والمحلات العامة على جوانب الطرق، وفرض الشروط والقيود اللازمة لضمان عدم تأثير تلك المنشآت على كفاءة استخدام الطرق وتأمين سلامة المرور عليها، كما وبين نظام الطرق النافذة رقم (82) لعام 2001 مسؤولية الوزارة بالطرق النافذة والطرق الزراعية التي تقع خارج حدود البلديات، بالإضافة الى ما جاء في قرار مجلس الوزراء رقم 2593 تاريخ 20 حزيران 2021 الذي سمح للبلديات بتعبيد الطرق الواقعة خارج التنظيم والتي تقل سعتها عن 20 متر، وعليه فقد حدد ديوان تفسير القوانين صلاحية وزارة الأشغال بالطرق التي تقع خارج حدود البلديات والمجالس القروية اضافة الى الطرق النافذة داخل حدود البلديات وهي الطرق التي لا يقل حرمها عن 20 متر .

- أمانة عمان يناط بها دور كل من وزارة الاشغال (من عدا الطرق النافذة) داخل حدودها بالتشارك مع الجهات المشتركة في عملية النقل فقد نصت المادة (13/أ) من قانون أمانة عمان رقم (18) لسنة 2021 على أولاً: "تخطيط وتنظيم ومراقبة حركة النقل والمرور على الطرق داخل حدود الأمانة والمساهمة بإدارتها مع الجهات الأخرى المعنية وتطويرها باستخدام الوسائل والحلول التقنية واستيفاء الرسوم اللازمة لذلك واستقطاب الاستثمارات في إدارة المواقع العامة،

وفي إدارة ومراقبة الشوارع والطرق"، ثانياً: "باستثناء الطرق النافذة تصميم الشوارع والطرق وفتحها وإنشائها وتعبيدها وإقامة أعمال بناء عليها أو أسفلها أو أعلاها بما فيها أثاثها ووسائل السلامة المرورية عليها وتحديد شروط وأسس وبدلات تمديد خطوط الخدمات التي تقام فوقها أو عليها أو تحتها من قبل مؤسسات وشركات الخدمات ومنع أي اعتداءات عليها".

كما انها 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.

• سلطه منطقه العقبة الاقتصادية الخاصة هي جهة مستقلة ماليا واداريا بموجب قانون منطقه العقبة الاقتصادية الخاصة رقم (32) لسنة 2000 وتعديلاته والأنظمة الصادرة بمقتضاه ، حيث تتولى ادارة المنطقة ومتابعة شؤونها وفقا لصلاحياتها بموجب قانونها ، وتتولى مهام وصلاحيات اصدار الشهادات والتصاريح واي موافقات تتعلق بممارسة الانشطة الاقتصادية بما فيها قطاع النقل ، وقد نص قانون المنطقة على أن يمارس رئيس السلطة صلاحيات وزير النقل على الرغم مما ورد في أي تشريع اخر ، وان ما يميز منطقه العقبة هو المرجعية المحورية والقانونية والجغرافية فيما يتعلق بتنظيم وتشغيل منظومه النقل داخل المنطقة، ولغايات تنظيم المهام والصلاحيات فقد أبرمت السلطة مع وزارة النقل والدوائر والمؤسسات الحكومية المتمثلة بوزير النقل / رئيس مجلس الادارة مذكره تفاهم تمكن الطرفين من القيام بالمهام والمسؤوليات المنوطة بكل منها بسهولة ويسر دون اي تعارض مع اي جهة، وذلك لتحقيق الاهداف التي أنشئت من أجلها المنطقة لتصبح مركزا اقليميا هاما للنقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية ومقصدا استثماريا وسياحيا متقدما، كما تتولى السلطة من خلال ذراعها التطويري شركة تطوير العقبة التي تولت مهام تطوير وإدارة مرافق منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة بما فيها الموانئ والتي آلت إليها ملكية المرافق المينائية لتمكينها من تطويرها وتشغيلها وفق أفضل الممارسات العالمية ومن خلال حزمة من المشغلين المتخصصين، حيث تحقق العقبة اليوم

التكاملية بين الموانئ واللوجستيات بصفتها مركزا اقليميا لوجستيا للنقل متعدد الوسائط يحتوي على موانئ متكاملة الخدمات ومطارا دوليا بالإضافة الى مرافق لوجستية متطورة وحديثة.

- وتتحمل وزارة الداخلية بموجب القانون المعدل لقانون السير لسنة 2023 (والذي يقرأ مع القانون رقم (49) لعام 2008) ومن خلال ادارة ترخيص السواقين والمركبات في مديريةية الامن العام فحص المركبات للتأكد من سلامتها للسير على الطرق وترخيصها وكذلك فحص وترخيص السائقين ولكافة فئات رخص السوق، كما ينظم حركة المرور على الطرق ويحدد قواعد القيادة والمخالفات المرورية.

- وزارة الاستثمار اعتبرت المرجعية الرئيسة للاستثمار في المملكة لتطوير القطاع الخاص ودعمه وتشجيعه على الاستثمار والمشاركة في نشاطات ومشاريع النقل بموجب قانون البيئة الاستثمارية رقم (21) لسنة 2022 وقانون مشروعات الشراكة بين القطاعين العام والخاص - رقم (19) لسنة 2023 ونظام مشروعات الشراكة بين القطاعين العام والخاص - رقم (9) لسنة 2024 ونظام تنظيم البيئة الاستثمارية - رقم (7) لسنة 2023 ونظام السجل الوطني للمشروعات الحكومية الاستثمارية - رقم (8) لسنة 2024.

- ومن الوزارات والمؤسسات الأخرى المشتركة في عملية إدارة النقل وزارة التخطيط والتعاون الدولي، وزارة الطاقة والثروة المعدنية وهيئة تنظيم قطاع الطاقة والمعادن، وزارة الادارة المحلية والبلديات وسلطة اقليم البترا، وزارة الصناعة والتجارة والتموين، وزارة المالية، وزارة السياحة، وزارة البيئة، وزارة الاقتصاد الرقمي والريادة، مركز الوطني لإدارة الازمات، سلاح الجو الملكي.

**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 البري 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.
- الهيئة البحرية الأردنية 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 مناط بها تنظيم وتطبيق ومراقبة تنفيذ التشريعات الوطنية والمعايير القياسية في مجالات السلامة الجوية وأمن الطيران والتنظيم الاقتصادي والبيئة.
- مؤسسة الخط الحديدي الحجازي الأردني مؤسسة وقفية تم انشاؤها بموجب قانون رقم 23 لعام 1952 مسؤولة عن استثمار أملاك الخط الحديدي الحجازي الواقعة ضمن أراضي المملكة الاردنية الهاشمية من الحدود الاردنية السورية شمالا وحتى الحدود الاردنية السعودية جنوبا، اضافة الى دورها الهام في تفعيل نقل مريح وآمن مع المحافظة على الأصالة ومواكبة الحداثة.

### ثالثا:

- يعتبر ميناء العقبة هو المنفذ البحري الوحيد في الاردن ويتولى مهام ادارته وتطويره شركة تطوير العقبة بصفتها الجهة المالكة للموانئ وتشغيله من خلال حزمة من المشغلين المتخصصين في مجال تشغيل وإدارة المحطات المينائية مثل شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ وشركة ميناء حاويات العقبة وشركة

الموانئ الصناعية، أما من الناحية التنظيمية والرقابية فإن الموانئ تتبع لصلاحيات سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة وفقاً للقانون.

- أما فيما يتعلق بتشغيل المطارات فإن شركة المطارات الأردنية والتي تأسست في العام 2009 كذراع استثماري لحكومة المملكة الأردنية الهاشمية للعمل على إدارة وتشغيل المطارات الحالية والمستقبلية في المملكة باستثناء مطار الملكة علياء الدولي حين انتهاء من الامتياز اتفاقية المطار ومطار الملك حسين الدولي في العقبة، حيث تقوم الشركة بإدارة وتشغيل مطار عمان المدني بشكل رسمي منذ شهر ايار 2009، وتقوم بتطوير الأراضي المحيطة بمطار الملكة علياء الدولي خارج منطقة الامتياز الممنوحة لمجموعة المطار الدولي. كما تقوم الشركة بإدارة وتشغيل مركز تسهيلات الشحن الجوي في مطار الملكة علياء الدولي وذلك لتفتيش البضائع المعدة للشحن الجوي.

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

- التعاون الفعال بين السلطات والهيئات التنظيمية.
- وضع بناء مؤسسي واضح وعالي الكفاءة.
- متابعة التنسيق والتعاون على أعلى المستويات.
- قيام كل الأطراف المشاركة بالتعاون وتنسيق أعمالها.

## 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 أحد أهم 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 شح 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 والاقليمي:** 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 بناء القدرات على الصمود في مواجهة الصدمات الخارجية وأن 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 شوطاً طويلاً في اعادة هيكلة القطاع لكن تداخل الصلاحيات والمسؤوليات مازال قائماً.

● **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، ومستوى الأداء فيها لا يلبي الحاجة المطلوبة ولكافة شرائح المجتمع بما فيهم الأشخاص الأكثر عرضة للتهميش (المرأة، الأطفال، كبار السن والأشخاص ذوي الإعاقة). 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، الترفيه) وفي النهاية يؤثر سلباً على الأداء الاقتصادي للبلاد.

● **السلامة:** مع ان قطاع النقل يؤدي دوراً حيوياً في دعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية، ولكن ارتفاع معدلات حوادث النقل والاصابات والوفيات الناتجة عنها يشكل تحدياً لهذا القطاع، بحيث أصبح من الضروري تحسين ظروف السلامة.

● **الاثار البيئية:** لم 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 التقليل من التأثيرات السلبية على البيئة والحاجة إلى القدرة على التكيف مع تغير المناخ والتخفيف من آثار النقل السلبية عليه.

● **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 تحدياً يتمثل في ضرورة رفع مستوى كفاءته وفعاليتيه بما يدعم الاقتصاد الوطني ويمكنه من الاستجابة الى المتغيرات.

● **التكامل والشمولية في التخطيط:** من المهم إدراك اهمية التداخلات والتكامل بين انماط النقل المتعددة من اجل تأمين منظومة نقل متكاملة لكافة شرائح المجتمع ذات كفاءة عالية وكذلك إدراك 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 وعدم الاتساق بين السياسات والاستراتيجيات المتقاطعة مع القطاع.

- **الإفتقار إلى مبادئ وأساليب مناسبة لمراقبة القطاع** من المهم إقامة أنظمة لمراقبة وتقييم مقدمي الخدمة وتحديد لوائح تضمن الامتثال لمعايير السلامة والجودة المنشودة وتحليل المخاطر المحتملة واتخاذ الإجراءات الوقائية المناسبة.
- **محدودية التكيف مع التقنيات الحديثة** من المهم تبني التقنيات الحديثة في قطاع النقل مما لها الأثر على استدامة القطاع حيث ان ثقافة مقاومة التغيير وكلف التحديث بالإضافة الى قلة الوعي بالتقنيات الحديثة من اهم أسباب محدودية التكيف مع التقنيات الحديثة.

### 3. سياسة النقل الوطنية

#### 3.1 الهدف من تطوير سياسة النقل الوطنية

- رسم الإطار التشريعي الذي يحدد مهام وصلاحيات كل جهة معنية بقطاع النقل او بنيته التحتية، بشكل ينفي التضارب و/أو التلاقي بالصلاحيات.
- تحقيق التكاملية بين عمل الوزارة والجهات الأخرى المعنية بالقطاع بما يحقق النظرة الشمولية للتخطيط لقطاع النقل بكافة انماطه وفقا للقوانين والأنظمة الخاصة بالقطاع.
- توفير المعلومات اللازمة لأصحاب القرار والعلاقة في قطاع النقل وكذلك الراغبين بالدخول الى قطاع النقل او الاستثمار فيه.

- ايجاد دليل وطني لقطاع النقل لجميع الأطراف المعنية مما يساهم في 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.
- إيجاد الية لمواجهة التحديات والتكيف معها.

### **3.2 المبادئ الرئيسية لسياسة النقل:**

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

- الاستغلال الامثل لمرافق وأنظمة النقل الحالية وصيانتها وادامتها وتهيئتها لكافة شرائح المجتمع، واستكمال البنية الاساسية للشبكات الحالية، وتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط ليساهم في تعزيز التنافسية وتسهيل النقل والتجارة.
- زيادة نسبة مساهمة القطاع الخاص في مشاريع قطاع النقل وتوفير حوافز ودعم مالي لتحفيز الشركات.
- التأكيد على البعد الاقليمي واهمية الربط مع دول الجوار 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 ودعم تكنولوجيا النقل النظيفة مثل المركبات الكهربائية.
- تأمين نقل آمن وبكلفة مقبولة لغايات تحقيق اهداف التنمية الاجتماعية بحيث تكون خدمات النقل متاحة لكافة شرائح المجتمع من ضمنهم الأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن والأطفال بغض النظر عن الوضع الاجتماعي والاقتصادي والاصل والجنس والموقع الجغرافي.
- تعزيز حماية أنظمة النقل والبيانات وخصوصيتها من التهديدات السيبرانية.
- توظيف التكنولوجيا وتطوير نظم النقل الذكية لتحسين أنظمة إدارة حركة المرور وتقليل الازدحام وتحسين السلامة العامة.

- دعم تطوير وسائل النقل للركاب والبضائع باستخدام تكنولوجيا الذكاء الاصطناعي.
- تطوير التشريعات بما يتناسب مع المستجدات التكنولوجية والبيئية في ظل تعدد المهام والصلاحيات، للجهات المعنية بالنقل.
- تعزيز الوعي بأهمية النقل خصوصا النقل العام والتي تعتمد على عدة أساليب ومبادرات تهدف إلى زيادة الوعي والتفاهم حول أهمية استخدام وسائل النقل العامة وفوائدها البيئية والاقتصادية.

### 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 لتحقيق اهداف رؤية التحديث الاقتصادي.
- تعزيز القدرة التنافسية لقطاع النقل على المستويين الاقليمي والعالمي.
- ايجاد نظام نقل آمن متكامل ومستدام ويتميز بالفعالية والكفاءة.
- تحديث التشريعات المتعلقة بالنقل، إلغاء و/أو إضافة/أو تعديلاً و/أو انشاءً، بما يهدف الى تحقيق رؤية التحديث الاقتصادي بما يضمن الحفاظ على استقرار البيئات التشريعية.

### 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 تدريجياً الى الدوائر والمؤسسات والهيئات التي يجب اعادة النظر في هياكلها التنظيمية لجعلها أكثر 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 الإطار 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

- تبني تشريعات لتطوير القطاع الخاص ودعمه وتشجيعه على الاستثمار والمشاركة في نشاطات ومشاريع النقل، ويجب التأكد من عدم وجود اي موانع قانونية وتنظيمية تحد او 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 مع 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 الهيكالية 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.
- تدريب العاملين في مشاريع النقل المختلفة على طرق التواصل الفعال مع مستخدمي وسائل النقل لكافة الشرائح.

#### 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 مع التركيز على الجودة والمعايير والمنافسة.
- وضع الآليات المناسبة للتأكد من التزام مقدمي الخدمات بمعايير جودة الخدمات المقدمة للمستخدمين، 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 الاشملة للاستدامة والتنمية المستدامة.
- تبني تدابير المرونة والتكيف والتخفيف من آثار تغير المناخ وتحسين كفاءة الطاقة.

### 3.4.6 سياسة الدعم اللوجستي وتسهيل التجارة

- 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 أكثر 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 الاساسية لمرافق مراكز العبور، وازالة العوائق والحواجز وتعزيز القدرات واعادة النظر في الرسوم والضرائب، وكذلك من الضروري ايجاد بيئة من الحوار والتنسيق بين جميع الاطراف 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 ووجود منظومة تشريعية تحدد الالية التي يتم من خلالها فض النزاعات التجارية، كالتحكيم مثلا التي تساهم في تسهيل النقل والتجارة بين الدول.
- تطوير وتعزيز منظومة طرق وبنية تحتية للربط مع الدول الجوار، بهدف تحقيق التكامل الاقتصادي والاجتماعي وتعزيز التبادل التجاري وتسهيل حركة البضائع.

### 3.4.7 سياسة التكامل في التخطيط والمراقبة

- وزارة النقل هي الجهة المسؤولة عن التنسيق بين سياسات النقل وتنفيذها لجميع انماط النقل، بحيث تقوم الحكومة تضمن تعاون الوزارات والجهات الاخرى في عملية التخطيط للنقل يعتمد على النتائج مع الاخذ بعين الاعتبار استخدامات الأراضي والتخطيط لنقل متعدد الوسائط، وضمان التكامل بين مشاريع النقل مع مشاريع القطاعات الأخرى، بالإضافة الى مهام ومسؤوليات ومتطلبات الجهات المعنية بالقطاع وفقا للتشريعات ذات العلاقة.
- 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 معززة بالربط الإلكتروني مع المؤسسات والدوائر ذات العلاقة 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.
- تعتبر الحكومة التخطيط للنقل من اولوياتها، بحيث يتم ترجمة الرؤية الحكومية لقطاع النقل الى استراتيجية طويلة المدى ووضع الخطط متوسطة المدى لتنفيذ الاستراتيجية، وان تشجع وتدعم التكامل بين مشاريع انماط النقل المختلفة.
- التوجه الى التخطيط طويل الأمد (متعدد السنوات).

### 3.4.8 سياسة التمويل

- 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، ووضع اليات تمويل واضحة بناء على نوعية المشاريع سواء كانت مستدامة ماليا او تحتاج الى دعم والتوجه الى تعزيز مشاركة القطاع الخاص في تنفيذ المشاريع عبر عقد شراكات مع القطاع الخاص لتنفيذ مشاريع النقل، وتوفير البيئة الاستثمارية الملائمة من خلال تعديل التشريعات وتقديم الحوافز لتشجيع الاستثمار، بالإضافة الى الاعتماد على مصادر تمويل جديدة مثل رسوم استخدام الطرق والتمويل الأخضر.

#### **3.4.9 سياسة النوع الاجتماعي والشمولية**

- نظام النقل الشامل هو النظام الذي يوفر الخدمات والبنية التحتية اللازمة لتتقل جميع الأشخاص بما فيهم المرأة والطفل وكبار السن والأشخاص ذوي الإعاقة وتهيئة البنية التحتية من أرصفة ومسارات الحركة للمشاة بشكل عام وتهيئة محطات النقل الموزعة في انحاء المملكة ووسائل النقل المختلفة.

#### **3.4.10 سياسة السلامة**

- 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 ومتواءم مع التوجه البيئي الوطني يتكيف مع تدابير تخفيف الاثار السلبية للبيئة، ويقدم خيارات عدة من وسائل النقل ويستخدم مصادر الطاقة المتجددة.
- سياسة السلامة المرورية تهدف إلى تعزيز الوعي والامثال لقواعد المرور لتقليل حوادث الطرق والإصابات. تشمل هذه السياسة تطبيق قوانين السير بدقة، وتعزيز البنية التحتية للطرق، وتثقيف السائقين والمشاة حول أهمية الالتزام

بالقواعد الصحيحة. يُعدُّ التفاعل الآمن بين جميع المستخدمين للطريق أساساً أساسياً في هذه السياسة لضمان سلامة الجميع.

### **3.4.11 سياسة تبني التكنولوجيا**

يجب تبني بيئة قانونية وتنظيمية مناسبة بالإضافة الى التخطيط الشمولي والتكاملي لتمكين التكيف الفعال والمبسط للتقدم التكنولوجي بما في ذلك التكنولوجيا الصديقة للبيئة واعتماد أفضل الممارسات والاستفادة من أحدث التقنيات في مجال الذكاء الاصطناعي من أجل الوصول الى قطاع نقل أكثر كفاءة.

### **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 الأخرى، إلا انها في مجملها تمثل سعياً مشتركاً نحو غاية واحدة تهدف الى تطوير قطاع النقل في المملكة والتي بدورها ستسهم في تحفيز الاقتصاد وتحقيق التنمية في المملكة.

#### **3.5.1 سياسة الطرق والبنية التحتية**

##### **الأهداف:**

- تحسين جودة البنية التحتية للطرق.
- تحسين السلامة على الطرق.
- توفير أنظمة طرق تدعم حركة البضائع والتجارة.

##### **السياسات:**

- تخطيط شبكة الطرق التخطيط المتكامل متعدد الوسائط
- سياسة الإطار العام للطرق مدفوعة الاجر مقابل الاستخدام

- إعطاء الأولوية لصيانة البنية التحتية الحالية بدلاً من التركيز على تطوير بنية تحتية جديدة
- إطلاق عقود صيانة الطرق المبنية على مخرجات الاداء
- تنفيذ استراتيجيات السلامة على الطرق
- دمج اعتبارات السلامة على الطرق في تصميم الطرق
- تضمين تدابير للحفاظ على البيئة مثل دعم تطوير البنية التحتية للتقنيات الحديثة
- التوسع في ادارة وتنفيذ شبكة الطرق بما يخدم الربط الاقليمي وتسهيل التجارة وتوفير التمويل لذلك
- تنفيذ الطرق الدائرية لما لها من اهمية بتخفيف الازدحامات المرورية

### 3.5.2 سياسات النقل البري

#### 3.5.2.1 النقل العام للركاب

##### الاهداف:

- تحسين نوعية وجاذبية خدمات النقل العام.
- رفع مستوى خدمات نقل الركاب العمومية.
- تبنى منظومة انظمة النقل الذكي.
- تعزيز نظام المراقبة والتبليغ عن حالات الإساءة.

##### السياسات:

- تقديم الدعم المادي والسياسي لتطوير النقل العام وتشجيع المواطنين على استخدامه وبكلفة تتناسب وامكانيات جميع فئات المجتمع خاصة ذوي الدخل المحدود 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 وذلك تماشيا مع رؤية التحديث الاقتصادي.

- اعتماد التخطيط المتكامل لشبكات النقل العام والتنفيذ 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 مهيأة تغطي مختلف مناطق المملكة.

- دعم وتطوير نظام النقل الجماعي وتعزيز الالتزام بمعالجة الازدحام المتزايد والاثار البيئية السلبية الناتجة عن قطاع النقل وتوفير إمكانية الوصول لجميع المستخدمين من الفئات الأكثر عرضة للإقصاء والتمييز (النساء والأطفال وكبار السن والأشخاص ذوي الإعاقة) بالإضافة الى سكان المناطق النائية.

- اعادة هيكلة القطاع وطريقة تقديم الخدمات وطرق طرح عطاءات التشغيل المرخص وتقديم خدمات النقل العام للركاب بموجب عقود الترخيص والتي يتم ابرامها مع المرخص له والتي تحدد بموجبها شروط تقديم الخدمات بما في ذلك الخطة التشغيلية وشروط ومواصفات وسائط النقل العام للركاب على ان تكون هذه العقود محددة بمدد زمنية محددة.

- وضع معايير لتقديم الخدمة والسلامة والجودة والتأكد من الالتزام بها من قبل مقدمي خدمات النقل وتقديم خدمات نقل مميزة فان ذلك يتطلب على ان تشمل هذه المعايير المركبات والسائقين واسس منح التراخيص لمقدمي خدمات نقل الركاب مع مراعاة متطلبات المستفيدين من الخدمات وتجديد اسطول حافلات النقل العام.

- تطوير الخدمات التي تقدمها سيارات الركوب العمومية الصغيرة وهذا يتطلب توفير البيئة التنظيمية والتشريعية للارتقاء بخدمة سيارات الركوب العمومية الصغيرة 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.
- تشجيع استخدام المركبات الكهربائية في مشاريع النقل العام الجديدة
- الالتزام بتنفيذ مدونة قواعد سلوك المشغل التي اعتمدها الحكومة في عام 2019.

### 3.5.2.2 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 واهمية السكة في المساهمة في خفض انبعاثات الغازات الدفيئة، وخفض الإنفاق على صيانة الطرق، وزيادة القدرة التنافسية للتجارة والنقل.
- التأكيد على أهمية وضع خطط شاملة لتمويل تنفيذ مشاريع السكك الحديدية وتشغيلها.
- اعداد إطار 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.

### 3.5.2.3 سياسة النقل النشط

#### 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.
- التخطيط الحضري لتشجيع انماط النقل النشط 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 وتطبيق للقانون، الهندسة والتنظيم والتعليم والتوعية والعمل على زيادة نسبة التنسيق بين مختلف الجهات المعنية بالسلامة على الطرق.

#### 3.5.2.4 نقل البضائع على الطرق

##### 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 الإقليمي وتشجيع تحديث أسطول الشاحنات وإنشاء برامج حوافز التحديث فعالة.
- وضع منظومة تخدم التطور والنمو وتعمل على رفع الكفاءة التشغيلية وتخفيض كلف النقل وبما يتماشى مع أفضل التطبيقات العالمية ليكون قطاع نقل البضائع قادر على المنافسة محليا واقليميا.
- تطوير الموانئ البرية والمراكز اللوجستية وتوفير 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 وتفتيش الرحلات ومعايير الصيانة وساعات العمل، من أجل إضفاء معايير أعلى على المستوى التشغيلي لقطاع النقل بالشاحنات في الأردن.
- اعتماد وتنفيذ معايير ولوائح الشاحنات الخاصة بالسلامة والكفاءة وتقليل انبعاثات الغازات الدفيئة من خلال الالتزام بالمعايير البيئية المحلية والدولية وتبني ممارسات النقل المستدام.
- تعزيز التعاون مع الدول المجاورة والانضمام الى الاتفاقيات الدولية لتسهيل حركه النقل

### 3.5.3 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.

#### 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 أفضل 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 حقوق المسافرين ومنهم الأشخاص ذوي الإعاقة وفق التشريعات النافذة 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.
- رفع مستوى الأداء المؤسسي.

#### 3.5.4 سياسات النقل البحري

##### الاهداف:

- رفع كفاءة الموانئ وزيادة قدرتها التنافسية.
- تطوير نظام نقل بحري يتميز بالكفاءة والفعالية.
- المحافظة على بيئة وسلامة وأمن النقل البحري.
- تحويل المملكة الى "وجهه اقليمية وعالمية" لمرور تجارة الترانزيت بين الدول.

##### 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 والتصدير واعادة التصنيع في المنطقة.
- العمل على ضمان الاستفادة من الميزة التنافسية لميناء العقبة وتطويرها ورفع كفاءتها وتطوير البنية التحتية والفوقية للموانئ بما يضمن كفاءة عمليات الشحن والتفريغ 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.
- التأكيد على عمل السفن الاردنية والسفن الاجنبية وفق معايير السلامة والامن الوطنية والدولية وكذلك معايير المحافظة على البيئة، وتطبيق نصوص

- الاتفاقيات والمدونات الدولية المتعلقة بإدارة السلامة والامن البحرية ورقابة الدولة على الموانئ والمياه الاقليمية من خلال اجهزة فعالة ومؤهلة.
- تطوير الإطار 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 وخدمة المنظومة الالكترونية لمعلومات الموانئ ونظام خدمة حركة السفن.
- تطوير المنظومة التشريعية للنقل البحري من خلال إصدار قانون النقل البحري الأردني لتنظيم القطاع.
- المصادقة والانضمام لاتفاقيات النقل البحري الدولية والاتفاقيات الاخرى ذات العلاقة.
- تعزيز دور صناعة النقل البحري الأردني من خلال توفير الحوافز لتشجيع تسجيل السفن تحت العلم الأردني ضمن سجل دولي حديث.
- تطوير العنصر البشري وتعزيز المهارات للعاملين في القطاع البحري .
- دعم الاستثمارات في الصناعات المرتبطة بالشحن وتقديم حوافز استثمارية وتسهيلات للمستثمرين في قطاع النقل البحري والموانئ والخدمات اللوجستية لتعزيز الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص
- رفع التصنيف البيئي الدولي لموانئ العقبة لتصبح موانئ خضراء صديقة للبيئة وتشجيع الاعتماد على الطاقة المتجددة والحد من الانبعاثات الكربونية بما يتماشى مع أهداف الاستدامة الخاصة برؤية التحديث الاقتصادي لضمان الامتثال للقوانين واللوائح الوطنية والدولية.
- تشجيع تطوير الموانئ المهيأة للأشخاص ذوي الإعاقة.