

تقرير الربط الوطني في الأردن - 2020



الأمم المتحدة
بيروت

© 2021 الأمم المتحدة

حقوق الطبع محفوظة

تقتضي إعادة طبع أو تصوير مقتطفات من هذه المطبوعة الإشارة الكاملة إلى المصدر.

توجه جميع الطلبات المتعلقة بالحقوق والأذون إلى اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، البريد الإلكتروني: publications-escwa@un.org.

الآراء الواردة في هذه الوثيقة هي آراء المؤلفين، ولا تمثل بالضرورة الأمم المتحدة أو الدول الأعضاء فيها، ولا ترتب أي مسؤولية عليها.

ليس في التسميات المستخدمة في هذه المطبوعة، ولا في طريقة عرض مادتها، ما يتضمن التعبير عن أي رأي كان من جانب الأمم المتحدة بشأن المركز القانوني لأي بلد أو إقليم أو مدينة أو منطقة أو لسلطات أي منها، أو بشأن تعيين حدودها أو تخومها.

لا يجوز، لأغراض البيع، استنساخ أي جزء من هذا المنشور أو تخزينه في نظام استرجاع أو إرساله بأي شكل أو بأي وسيلة، إلكتروني أو كهربائي أو شريط مغناطيسي أو ميكانيكي أو تصوير أو غير ذلك، دون إذن مسبق كتابي من الأمم المتحدة.

الهدف من الروابط الإلكترونية الواردة في هذه المطبوعة تسهيل وصول القارئ إلى المعلومات وهي صحيحة في وقت استخدامها. ولا تتحمل الأمم المتحدة أي مسؤولية عن دقة هذه المعلومات مع مرور الوقت أو عن مضمون أي من المواقع الإلكترونية الخارجية المشار إليها.

تعذر التحقق من بعض المراجع فأبقيت كما وردت في النص الأصلي.

لا يعني ذكر أسماء شركات أو منتجات تجارية أن الأمم المتحدة تدعمها.

المقصود بالدولار دولار الولايات المتحدة الأمريكية ما لم يذكر غير ذلك.

تتألف رموز ووثائق الأمم المتحدة من حروف وأرقام باللغة الإنكليزية، والمقصود بذكر أي من هذه الرموز الإشارة إلى وثيقة من وثائق الأمم المتحدة.

مطبوعات للأمم المتحدة تصدر عن الإسكوا، بيت الأمم المتحدة، ساحة رياض الصلح، صندوق بريد: 11-8575، بيروت، لبنان.

الموقع الإلكتروني: www.unescwa.org.

المحتويات

1	مقدمة
10	1. تحليل البيانات ومؤشرات الربط المستدام للنقل الداخلي
85	2. النتائج والتوصيات
85	ألف. ملاحظات ختامية
90	باء. التوصيات
93	3. برنامج بناء القدرات
95	المرفق 1. نموذج استبيان (الجمارك الأردنية)
99	المرفق 2. تحليل نقاط القوة والضعف والفرص والتهديد (SWOT)

قائمة الجداول

12	الجدول 1. تفاصيل حول جمع البيانات باستخدام استبيانات مصممة مسبقاً
13	الجدول 2. النقاط المحرزة في إطار مؤشر تيسير عبور الحدود
40	الجدول 3. النقاط المحرزة في إطار مؤشر البنية التحتية
47	الجدول 4. النقاط المحرزة في إطار مؤشر السلامة والأمن
55	الجدول 5. نقل المواد الغذائية القابلة للتلف والبضائع الخطرة
67	الجدول 6. مؤشر النقل المتعدد الوسائط
71	الجدول 7. النقاط المسجلة على صعيد مؤشرات البيئة والطاقة
78	الجدول 8. النقاط المسجلة على صعيد مؤشر خاص بكوفيد-19
81	الجدول 9. تحليل نقاط البلد من حيث النقل على الطرق
82	الجدول 10. تحليل نقاط البلد عند اعتبار طرق النقل البري والبحري قابلة للتطبيق

قائمة الأشكال

6	الشكل 1. الشكل المعني بنقاط العبور في الأردن
9	الشكل 2. تم النقاط الصور على طريق الوصول إلى معبر العمري الحدودي
10	الشكل 3. مثال عن هيكل المؤشرات
84	الشكل 4. مقارنة بين الدرجات لكل قطاع

مقدمة

وشهدت العقود الأخيرة زيادة كبيرة في حجم نقل الأشخاص والسلع مما أدى إلى وضع النمو الاقتصادي والربط الشبكي على رأس جدول الأعمال السياسي للبلدان في جميع أنحاء العالم، ولا سيما البلدان النامية غير الساحلية. ونظراً لعدم وجود نهج منهجي موحد للبلدان لقياس درجة اتصالها من حيث النقل والتجارة وشبكة اللوجستيات، وضعت لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا مجموعة من مؤشرات الربط المستدام للنقل الداخلي وذلك في إطار مشروع حساب الأمم المتحدة للتنمية حول الربط المستدام للنقل وتنفيذ أهداف التنمية المستدامة المتعلقة بالنقل في بلدان مختارة من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور.

وقد صممت هذه المؤشرات بحيث تتيح قياساً شاملاً لمدى ربط شبكات النقل في البلدان النامية وبلدان العبور، وذلك بمستوى كافٍ من التفصيل يبين أداء هذه البلدان على المستويات الاستراتيجية والتكتيكية والتشغيلية. وهي تسمح أيضاً للبلدان المعنية بتقديم تقارير عن التقدم الذي تحرزه نحو تحقيق أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة، وخطة التنمية المستدامة لعام 2030، وبرنامج عمل فيينا.

وتتولى إدارة هذا المشروع، الذي يموله حساب الأمم المتحدة للتنمية، شعبة النقل المستدام التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا. وهو ينفذ بالشراكة مع لجنتيها الإقليميتين الشقيقتين، وهما لجنة الأمم

الموقع الجغرافي غير الساحلي يعتبر عادة من عوامل انتشار الفقر المدقع على نطاق واسع نسبياً ومن الأسباب الكامنة وراء الصعوبات الهيكلية التي تشهدها البلدان النامية غير الساحلية. وتعد البلدان النامية غير الساحلية كمجموعة تصل نسبتها إلى 22 في المائة، أي ما يقارب 509 ملايين نسمة من مجموع سكان العالم، من أفقر البلدان النامية؛ حيث يبلغ متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي (بحسب مستويات الدولار الأمريكي الثابتة في عام 2010) ما يزيد قليلاً عن 1600 دولار أمريكي مقابل متوسط عالمي يصل إلى 10812 دولاراً أمريكياً للفرد الواحد¹. وتركز هذه الدراسة على الأردن، بغض النظر عن كون موقعه الجغرافي غير ساحلي، وذلك نظراً لدوره كبلد عبور يؤمن صلة وصل بين بلدان شرق البحر الأبيض المتوسط وأوروبا من جهة وبلدان الخليج العربي من جهة أخرى.

وتشير القدرة على الاتصال، في سياق هذا المشروع، إلى "الترابط" من حيث النقل والتجارة والجمارك والعمليات اللوجستية. ويسمح ربط شبكات النقل الداخلي بأن تكون وسائل النقل مترابطة ترابطاً وثيقاً. ويعدّ ربط شبكات النقل أولوية وطنية تحظى باهتمام القطاعين العام والخاص على حد سواء. ويولي الأردن اهتماماً جلياً لهذا الربط من خلال مبادرتين مثل "مبادرة نافذ" والنافذة الوطنية الموحدة، وكلاهما تهدفان إلى تحسين تبادل المعلومات بين مختلف الكيانات المعنية بالنقل، من أجل تيسير العمل، وتحسين نوعية الاتصال.

والبلدان المتوسطة الدخل (الأردن وباراغواي وصربيا وجورجيا وكازاخستان) على تصميم وتنفيذ إطار لسياسات النقل قائم على الأدلة، من شأنه تعزيز الربط الشبكي للنقل المستدام وتحقيق أهداف التنمية المستدامة المتصلة بالنقل.

2. استراتيجية المشروع

يتم تحقيق أهداف المشروع من خلال وضع مجموعة من المؤشرات بالاستناد إلى قدرة البلد على تقييم فعالية نظم النقل الخاصة به وفعاليتها، ومستوى امتثال الأطر الإدارية والقانونية الوطنية للصوصك القانونية للأمم المتحدة المعنية بمجال النقل. ويولي ذلك تنظيم نشاطات لتطبيق مجموعة المؤشرات المقترحة في السياق الوطني مما يوفر مصدراً لاتخاذ قرارات أفضل واتخاذ إجراءات حكومية أكثر فعالية. وتستخدم مؤشرات الربط المستدام للنقل الداخلي أيضاً كأساس لوضع سياسات وطنية جديدة ومبتكرة للنقل الداخلي تستند إلى الأدلة. وستصاغ التوصيات والمقترحات في إطار تحسين عملية صنع السياسات.

3. نهج المشروع

من أجل الوصول إلى الإنجازات المتوقعة للمشروع، لا بد من استخدام النهج التدريجي التالي:

- إجراء تحليل تجميحي لأدبية الربط الشبكي المستدام للنقل الداخلي لتحديد المجموعة الأولية من مؤشرات الربط المستدام للنقل الداخلي وتطويرها؛

المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي. وقد تم وضع هذا التقرير الوطني للربط بهدف قياس قابلية الربط في مجال النقل في الأردن باستخدام مؤشرات صممها المشروع، استناداً إلى مجموعة أولية من المؤشرات التي وضعتها لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا في وقت سابق.

لمحة عامة

وفقاً لبيانات البنك الدولي، إن تكاليف النقل التجاري التي تتكبدها البلدان النامية غير الساحلية تزيد بأكثر من الضعف عن تكاليفها في بلدان العبور، وقد أخذت هذه التكاليف في الازدياد مع مرور الوقت². وتشير التقديرات إلى أن مستوى التنمية في البلدان النامية غير الساحلية يقل في المتوسط بنسبة 20 في المائة عما كان سيتحقق لو كانت هذه البلدان ساحلية³. وشملت الدراسة بالإضافة إلى البلدان غير الساحلية، البلدان التي تؤدي دور ممر عبور في النقل، مثل الأردن. وبالنظر إلى هذا الدور يمكن التشديد على أهمية عملية المرور في البلد المعني. وفي كثير من الأحيان، تعتبر عملية تجسير المحاور طريقة النقل الوحيدة المتاحة بين مختلف المناطق داخل اقليم واحد، وقد يشكل عدم كفاية عمليات الربط عائقاً لشبكة النقل.

1. أهداف المشروع

يتمثل الهدف العام للمشروع في تعزيز القدرات الوطنية لخمسة بلدان مختارة من البلدان النامية

2 بيانات البنك الدولي. Available at <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.KD>. Accessed on 5 February 2020.

3 تحقيق النقل المستدام في البلدان النامية غير الساحلية، مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، 2017.

- تنظيم فريق المشروع بعثة لتقصي الحقائق في الفترة من 5 إلى 10 تشرين الأول/أكتوبر 2020 لاستعراض حالة النقل واللوجستيات في الأردن وجمع آراء أصحاب المصلحة المعنيين ونهجهم؛
- عقد اجتماع للحوار بشأن السياسات الوطنية للتحقق من صحة النتائج التي خلص إليها الفريق. وسيُتبع الحوار بشأن السياسات بحلقة عمل لبناء القدرات بهدف تقديم الدعم الفني في إطار عملية إدماج التوصيات في السياسات الوطنية.
- عقد حلقة عمل وطنية مخصصة لبناء القدرات تستهدف المواضيع الأكثر إلحاحاً في مجال وضع سياسات النقل الداخلي التي حددتها اللجنة.
- عقد منتدى ختامي مشترك بين الأقاليم لعرض إنجازات المشروع وتوسيع نطاق استخدام المؤشرات بما يتعدى حدود البلدان المستفيدة.
- السكك الحديدية الأردنية (مؤسسة الخط الحديدي الحجازي الأردني ومؤسسة سكة حديد العقبة)؛
- نقابة ملاحه الأردن؛
- مؤسسة المواصفات والمقاييس الأردنية؛
- وزارة البيئة؛
- وزارة المالية (إدارة الجمارك)؛
- وزارة الداخلية (معهد المرور الأردني)؛
- وزارة الأشغال العامة والإسكان (إدارة الطرقات)؛
- وزارة النقل؛
- مجموعة نافذ.

بعثة تقصي الحقائق

استهلت بعثة تقصي الحقائق التي وضعها فريق المشروع، استعراض الوضع الوطني للنقل واللوجستيات في 6 تشرين الأول/أكتوبر 2019. وشمل ذلك استعراض المعلومات والإحصاءات المتعلقة بنظام النقل وجمع الآراء والنهج من السلطات الوطنية المختصة وأصحاب المصلحة المعنيين.

ويهدف نشاط البعثة إلى:

- إجراء مشاورات مكثفة مع أصحاب المصلحة الوطنيين؛
- جمع البيانات والمعلومات ذات الصلة (عن الأجهزة/البرمجيات والسياسات والأنظمة)؛
- تحديد الثغرات والتحديات في مجال الاتصال.

وفي إطار البعثة، قام الفريق بجولة إلى:

- وزارة النقل؛
- مركز جمارك عمان؛
- مركز جمارك العمري؛
- هيئة ميناء العقبة.

وعقدت اجتماعات مع:

أصحاب المصلحة الوطنيين

شارك في المشروع صانعو سياسات من المواطنين المعنيين في مجالات النقل والتجارة والجمارك وإدارة الحدود، وآليات التكامل الإقليمي، من مدراء للهيكل الأساسية، ومشغلين ومنتعدين، ومؤسسات القطاع الخاص، وأوساط أكاديمية، ومنظمات المجتمع المدني ذات الصلة.

وشملت عملية جمع البيانات عدداً كبيراً من الكيانات من القطاعين الخاص والعام، بما في ذلك مجموعة كبيرة تمثل كل الذين شاركوا من القطاعين في عملية جمع البيانات، وهي تشمل ما يلي:

- محطة حاويات العقبة؛
- شركة العقبة للتنمية؛
- سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة؛
- رابطة أصحاب شركات التخليص والنقل؛
- الإدارة المركزية للمرور؛
- الهيئة البحرية الأردنية؛

المشتركة بين استخدام الأراضي وتخطيط استخدامها وتطوير السياسات والتشريعات ذات الصلة؛ والترتيبات والقدرات المؤسسية المعمول بها.

أجرى الخبير الاستشاري الوطني التحليل باستخدام المعلومات والبيانات من المصادر التالية:

- التقارير المتاحة عن قطاع النقل في الأردن؛
- الإحصاءات المتاحة للجمهور من دائرة الإحصاء الأردنية والمصادر العامة الأخرى (كالإحصاءات عن التركيبة السكانية، ومتغيرات الاقتصاد الكلي، وحركة المرور، وما إلى ذلك)؛
- تقارير المؤسسات الدولية (البنك الدولي، لجنة الأمم المتحدة لأوروبا، إلخ)؛
- المعلومات التي قدمها أصحاب المصلحة في إطار المقابلات الميدانية للمشروع التي أجريت خلال الفترة من 23 حزيران/يونيو 2020 إلى 4 تموز/يوليو 2020؛
- آراء الخبير الاستشاري المبنية على خبرته المتنوعة في قراءة التحليل المتعلقة بقطاع النقل (في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا ودول مجلس التعاون الخليجي والمملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية ونيوزيلندا).

وقد حرص الخبير الاستشاري الوطني على التحقق من المعلومات المقدمة في التقرير والتحقق منها وتأمين تجانسها، وذلك بالاستعانة بالمعلومات المقدمة، ومقارنتها بالإحصاءات الحديثة، والتحقق من المعلومات الواردة من مصادر متعددة.

وصمم استبيان إلكتروني لكل من أصحاب المصلحة يستند إلى المؤشرات المتعلقة بأبعاد الاستدامة الثلاثة (الاقتصادية والاجتماعية والبيئية) ويضم الأنماط المتعلقة بالطرق والسكك الحديدية والمياه (الميناء). وبغية تبسيط الاستبيان وتوضيحه، تم كتابة الأسئلة باللغتين العربية والإنكليزية على نفس الصفحة. واستخدمت الاستبيانات أسئلة متعددة

- معالي وزير النقل أنمار الخصاونة الذي وافق على البرنامج المقترح ونصح بقيام جولة في ميناء العقبة. وقد تم تعديل البرنامج وفقاً لذلك؛
- مركز جمارك عمان؛
- مدير مركز جمارك العمري العقيد رائد النمري وموظفيه؛
- السيد مجد الأسمر من محطة حاويات العقبة؛
- السيد حكم أبوفيلات من القرية اللوجستية؛
- النقيب منصور قوقازة، مدير عام شركة العقبة لتشغيل الموانئ وإدارتها؛
- السيد فنان فلامان، المدير التنفيذي في محطة حاويات العقبة.

جمع البيانات

أجرى تحليل تجميعي لأدبية الربط الشبكي المستدام للنقل الداخلي لتحديد المجموعة الأولية من مؤشرات الربط المستدام للنقل الداخلي وتطويرها. وتم جمع البيانات، وجرى استعراض مختلف النهج المنهجية، لقياس أداء البلدان في مجال النقل الدولي كما تم الاطلاع على آليات تيسير التجارة من خلال بحث مكثبي أولي ومقابلات مع ممثلين من القطاعين العام والخاص. وقد تم تصميم مؤشرات الأداء المختارة لتناسب البيئة الوطنية في الأردن، مما يضمن أن يمتثل تنفيذها مع الظروف المحلية، والأطر التشريعية والفرص والقيود السياسية ذات الصلة في الأردن.

وقد وضعت المؤشرات لأهداف متنوعة من بينها جمع المعلومات عن الجوانب التالية وقياسها وتقييمها: الحالة والاتجاهات الراهنة في قطاع النقل، والاتجاهات السياسية والاجتماعية والديمقراطية، وصلاتها المشتركة مع نظام النقل؛ العناصر الاقتصادية والثقافية والتكنولوجية؛ السياسات والتشريعات والاستراتيجيات السابقة والحالية ذات الصلة بالنقل، بما في ذلك السياسات المتعلقة بالتنمية الوطنية والنمو الاقتصادي والتنمية المستدامة؛ الصلات

برنامج من المقابلات بدعم من مسؤول الاتصال الوطني في وزارة النقل الذي أرسل الاستبيان إلى كل من أصحاب المصلحة قبل موعد المقابلة. ترد قائمة بالمستجوبين في المرفق 2.

وقد تم جمع البيانات الناقصة والتحقق من البيانات المشكوك فيها من خلال البحوث المكتبية للبيانات المتاحة للجمهور ومن خلال إجراء مزيد من المقابلات مع الموظفين المسؤولين والموظفين الرفيعة المستوى والخبراء في الميدان.

تقييم نقاط العبور الحدودية

تركز دراسات تيسير التجارة تركيزاً خاصاً على نقاط العبور الحدودية. وقد أظهرت العديد من الدراسات أن نقطة العبور الحدودية غير الفعالة تعادل إضافة عدة كيلومترات من المسافة (وبالتالي إطالة الوقت وتقليل السرعة) في إطار حركة البضائع عبر الحدود. الأردن يشترك في الحدود مع العراق والجمهورية العربية السورية والأراضي الفلسطينية والمملكة العربية السعودية. ولديه في المجموع تسعة نقاط عبور، كما هو مبين في الشكل 1. في المنطقة الجنوبية، يتمتع بثلاثة نقاط عبور على الحدود مع المملكة العربية السعودية. كما لديه ثلاثة على الحدود الفلسطينية، واثنتين على الحدود السورية في الشمال، وواحدة على الحدود العراقية. ولالأردن أيضاً ميناء بحري واحد (العقبة) في الجنوب على البحر الأحمر، وهي بوابة للبضائع القادمة عبر الحاويات البحرية، وشحنات البضائع، وغيرها من البضائع التي تدخل إلى البلد وتخرج منه. ويوجد مركز داخلي مخصص للتخليص الجمركي في عمّان.

الخيارات، تستند إلى معيار "ليكرت" Likert، بالإضافة إلى أسئلة مفتوحة.

ونظراً لاستحالة عقد اجتماعات بالحضور الشخصي بسبب الإجراءات المتخذة للوقاية من جائحة كوفيد-19، فقد عُقد اجتماعان مع أصحاب المصلحة لتوضيح جميع المسائل العالقة. وظهرت تحديات أخرى في مرحلة لاحقة مثل تأخر الجهات المعنية في الاستجابة، وعدم الرغبة في تقديم البيانات، وعدم دقة البيانات المقدمة وعدم اتساقها.

ومن أجل معالجة جميع هذه القضايا وتأمين عملية جمع المعلومات اللازمة لتقييم المؤشرات ذات الصلة، أجريت مقابلات مباشرة مع أصحاب المصلحة الأكثر صلة والأكثر تعاوناً باستخدام استبيانات مركزية محددة لكل منهم (أو لمجموعة أصحاب المصلحة). ويبين المرفق 1 عينة من الاستبيان.

وكانت البيانات التي تم جمعها على حد سواء:

- كمية، أي تستخدم القيم الرقمية للوصف (أعداد صحيحة للبيانات المنفصلة مثل عدد المركبات والكسور العشرية للبيانات مثل التأخير على الحدود بالدقائق)؛
- ونوعية، أي تستخدم مصطلحات وصفية لقياس أو تصنيف جودة الخدمة على الحدود مثلاً. ينتج عن ذلك مقياساً ترتيبياً حيث يشير ارتفاع الأرقام إلى المزيد من التحسن في الأداء.

وشملت مرحلة جمع البيانات إجراء مقابلات مباشرة مع كبار المسؤولين من أصحاب المصلحة. ونُظّم

الشكل 1. الشكل المعني بنقاط العبور في الأردن



المملكة العربية السعودية بشكل رئيسي عبر معبر العمري الحدودي الذي يربط عمان بمحافظات وسط السعودية، في حين تسجل المعابر الحدودية الجنوبية حركة مرور أقل بكثير إلى غرب المملكة العربية السعودية. وبشكل عام، عبرت 349,500 شاحنة الحدود البرية مع المملكة العربية السعودية في عام

تتأثر حركة المرور عبر الحدود البرية الأردنية بشكل كبير بالسياق الجيوسياسي للمنطقة، مما يؤدي إلى تطور غير مستقر في حركة المرور عبر الحدود البرية مع الدول المجاورة (الجمهورية العربية السورية والعراق والمملكة العربية السعودية). وفي السنوات الأخيرة، تم توجيه حركة الشحن من الأردن إلى

وتتم عمليات العبور الحدودية البرية مع الجمهورية العربية السورية من خلال اثنين من نقاط العبور الحدودية: معبر الرمنا الحدودي الذي ظل مغلقاً بين عامي 2011 و2018، ومعبر جابر الحدودي الذي شهد انخفاضاً في عدد الشحنات من 89 ألف شاحنة في 2013 إلى ارقام لا تذكر أدت إلى اغلاق المعبر بين عامي 2015 و2017. وقد أعيد فتح المعبرين حالياً، لكن حركة المرور إلى الجمهورية العربية السورية لا تزال منخفضة (9,000 شاحنة في عام 2018).

وكانت شحنات العراق عبر معبر الكرامة الحدودي البري تمثل ما يقرب من 40 في المائة من إجمالي حركة الشاحنات عبر المعابر الحدودية البرية التي سجلت 350,000 شاحنة في عام 2013، لكن عدم الاستقرار السياسي أدى إلى انخفاض كبير في التجارة وإغلاق الحدود من عام 2015 إلى عام 2017. وتشهد حركة المرور إلى العراق حالياً انتعاشاً، لكنها لا تزال بعيدة عن المستويات التاريخية، وتعاني من عدم الاستقرار بدءاً من أواخر عام 2019.

والبوابة التجارية الرئيسية في الأردن هي ميناء العقبة التي تسجل 3000 شاحنة يومياً (مليون شاحنة سنوياً)، تقودها شاحنات حاويات (310,000 شاحنة في عام 2019)، وأكثر من 200,000 شاحنة صهريج سنوياً. ويقع ممر نقل البضائع للشاحنات التي تدخل ميناء العقبة في الطريق الصحراوي (HW-15/Route M45)، وهو الطريق الأكثر عبوراً بالمركبات الثقيلة، حيث يقدر عدد المركبات التي عبرته 6500 في عام 2009⁴. ويربط ممر HW-15/Route M45A العقبة بالمراكز السكانية ذات الصلة، والمناطق الصناعية الشمالية في عفان والزرقاء، والمعابر الحدودية الرئيسية في الجمهورية العربية السورية والعراق. كما يربط الممر الميناء بمحطات البوتاس في

2018. بعد تسجيل تراجع ملحوظ من عام 2014 إلى عام 2017 (44- في المائة في حجم الطن)، اقترب معبر العمري من التعافي في عام 2018 حيث بلغ مستويات شبيهة بمستويات حركة المرور في عام 2013، وكان أكثر نقاط عبور الحدود البرية ازدحاماً خلال هذا العام. وكان تراجع حركة المرور في الفترة الممتدة من عام 2015 إلى عام 2017 نتيجة لمجموعة من العوامل:

- إغلاق الحدود الأردنية مع الجمهورية العربية السورية؛
- اغلاق السعودية للحدود مع اليمن وقطر مما أدى إلى انخفاض تدفقات العبور الإقليمية؛
- انخفاض قيمة الصادرات الأردنية إلى السعودية بنسبة 10- في المائة (بالقيمة النقدية)، بعد تباطؤ الاقتصاد السعودي في عامي 2016 و2017؛
- إصدار الحكومة السعودية رسوماً جمركية على الواردات، مما أثر على الصادرات الأردنية إلى السعودية (الفواكه والخضروات) مع زيادة المنافسة التركية في هذا المجال في عام 2017 (توقفت هذه التجارة نتيجة العلاقات السياسية بين تركيا والسعودية). وعلاوة على ذلك، إن فرض السعودية مقاطعة على قطر في عام 2017، منع الأردن من تصدير الفواكه والخضروات والماشية من خلال النقل البري.

وكانت حركة المرور إلى الأراضي الفلسطينية أكثر استقراراً في السنوات الأخيرة، حيث تراوح عدد الشحنات بين 73,000 و124,000 شاحنة خلال الفترة 2013-2018 عبر المعبرين الحدوديين الرئيسيين لجسر الملك حسين ومعبري غور الأردن، في حين لا تزال حركة المرور عبر معبر وادي عربة الجنوبي القريب من ميناء العقبة لا تذكر.

التكاليف، وتيسير حركة البضائع عبر الحدود. ومن المتوقع أن يؤدي أحدث تنفيذ للنافذة الواحدة في برنامج "نقطة عبور العمري"، في أيار/مايو 2020، إلى تحسين الأداء على الحدود.

وينبغي أن يركّز تقييم نقاط العبور الحدودية على العوامل التي تؤثر على حجم التجارة ذات الصلة. وتشمل هذه العوامل مستوى خدمة البنى التحتية (الطرق وتكنولوجيا المعلومات على حد سواء)، والمدة الزمنية المطلوبة لتخليص الصادرات والواردات، بالإضافة إلى التشريعات والأطر التنظيمية التي تحكم تدفق السلع.

ونظراً للظروف الإقليمية الراهنة وبسبب ضيق الوقت، تمكن فريق المشروع من زيارة معبر العمري على الحدود السعودية الذي تم اختياره بالنظر إلى أهميته في عمليات العبور وكونه أكبر وأفضل نقطة عبور حدودية مما يوفر الصورة الحقيقية في ظل ظروف مستقرة عادية.

ويقع معبر العمري الحدودي على بعد 155 كم جنوب عمان، عاصمة الأردن ويفتح على مدار الساعة طوال العام. وهو حلقة وصل مهمة بين الأردن والمملكة العربية السعودية على صعيد كل من حركة الركاب والبضائع. ويبعد حوالي 1.5 ساعة بالسيارة عن عمان، وطريق الوصول إليه هو طريق مزدوج مرصوف (الشكل 2). وتنقسم المنطقة إلى جزأين منفصلين تخدم المنطقة الأولى حركة المسافرين والمركبات الصغيرة ذهاباً وإياباً فيما تقتصر الثانية على حركة البضائع.

البحر الميت (من خلال HW-35، والذي هو أيضاً جزء من الممر M45A، الذي يربط مدينتي عمان وإربد)، وبمناجم الفوسفات. ويمكن ذكر ممرات الشحن الأخرى الأقل أهمية كالطريق السريع 30/ممر M35A والطريق السريع 40 - الذي يربط عمان ومناطق الإنتاج في الشمال مع معبر العمري، وممر 5 HW - الذي يربط مناجم الفوسفات بالميناء.

وتجدر الإشارة إلى أن جميع وسائل النقل بالسكك الحديدية في الأردن قد توقفت عن العمل في عام 2018، وأن حركة السكك الحديدية الحالية محلية فقط داخل الحدود، وبالتالي لا توجد نقاط عبور حدودية في الوقت الحالي لخدمة حركة السكك الحديدية. وكانت آخر نقطة عبور عبر محطة سكك حديدية في الحدود السورية لكنها توقفت عن العمل في عام 2011 بسبب الظروف السياسية غير المستقرة. وعلاوة على ذلك، لا يملك الأردن ممرات عبر المياه الداخلية (IWW).

والأردن معروف بنجاح إصلاحاته. ومع ذلك، فإن مؤشرات الأداء اللوجستي الإجمالي للبنك الدولي في الأردن تكشف أن انخفاض قيمة نقاط مؤشر الحسابات اللوجستية لعام 2018 التي بلغت 2.74 ووضعت الأردن في رتبة 81، انخفضت بشكل كبير مع عمليات التخليص الجمركي، وينظر إليها عموماً على أنها نقطة ضعف بين العوامل الستة. وأدى إدخال النظام الإلكتروني لرصد وتيسير النقل العابر في عام 2007، الذي أدخل معدات إلكترونية لمسح السلع وتفتيشها، إلى زيادة أمن سلسلة الإمداد، وخفض

الشكل 2. تم التقاط الصور على طريق الوصول إلى معبر العمري الحدودي



(على اليسار: على بعد 37 كم من نقطة عبور الحدود)

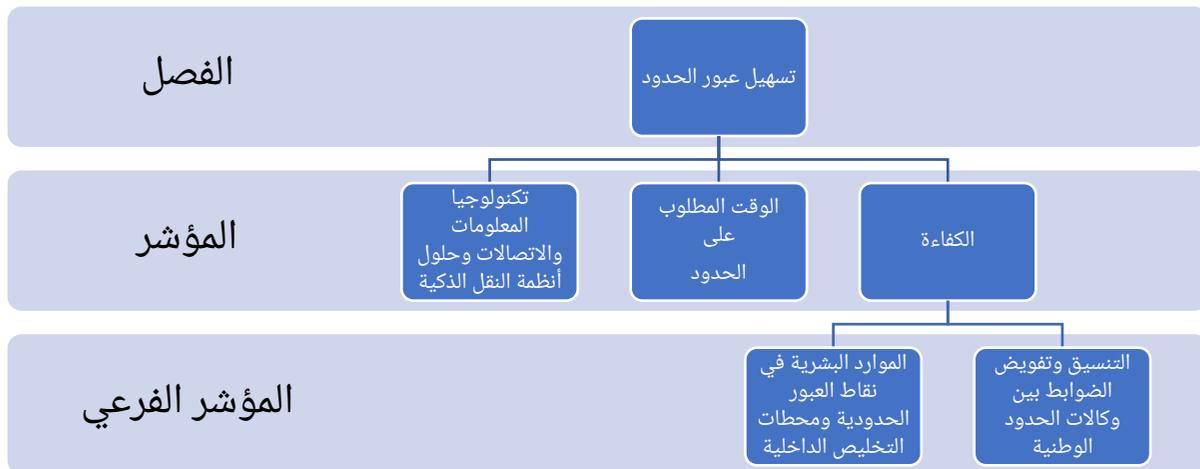
1. تحليل البيانات ومؤشرات الربط المستدام للنقل الداخلي

تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة. وعلى الرغم من عدم تخصيص هدف يُعنى مباشرة بالنقل ضمن أهداف التنمية المستدامة، فإن النقل يعتبر مسألة شاملة في جميع أهداف التنمية المستدامة السبعة عشر، ولذلك فإن المؤشرات التي تم وضعها كانت موجهة إلى حد كبير لتحقيق أهداف التنمية المستدامة.

وتستند المؤشرات إلى أساليب النقل الداخلية الثلاثة: الطرق والسكك الحديدية والمجاري المائية الداخلية. وتصنف مؤشرات كل أسلوب ضمن ثلاثة أركان للاستدامة: الاقتصادية والاجتماعية والبيئية. وهو تصنيف مقتبس من "الناس، الكوكب، الريح"، المعروف أيضاً باسم "ثلاثي التنمية المستدامة". ويعرض الشكل 3 مثالاً لهيكل المؤشرات والمؤشرات الفرعية.

مؤشرات الربط المستدام للنقل الداخلي هي مجموعة من المؤشرات تستخدم لقياس ربط النقل الداخلي في بلد ما. وينطوي وضع المؤشرات على عدة خطوات تشمل استعراض البحوث، وتقييم المؤشرات أو الأدوات القائمة المتصلة بالربط والنقل الدولي، والتشاور مع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، والإسكوا، لتعزيز المواءمة بين البلدان الأعضاء، والتنسيق بين أصحاب المصلحة المعنيين. وينطوي الهدف النهائي على الوصول إلى مجموعة نهائية من المؤشرات يسهل قياسها كمياً، وتقدم تقييماً قيماً بشأن الربط، ويمكن مواءمتها بين البلدان الأعضاء، بالرغم من إمكانية تطبيقها على صعيد كل بلد على حدة. ومن أهداف المؤشرات إتاحة الفرصة للبلدان لتقديم تقرير عن التقدم الذي تحرزه في

الشكل 3. مثال عن هيكل المؤشرات



والمؤشرات الواردة في إطار هذه الركيزة تنقسم ضمن الفئات التالية: التسربات والانبعاثات.

جمع البيانات

بعد تحديد المؤشرات، أُعدت قائمة بالجهات المعنية. وقد صمم استبيان أولي بطريقة تتناول مباشرة المؤشرات الـ 215 بجمعها. وقد تُرجم إلى اللغة العربية، وأنشئت نسخة إلكترونية منه وأرسلت إلى عدد من أصحاب المصلحة. وعلى الرغم من أن البيانات التي تم الحصول عليها من خلال هذا الاستبيان لا يمكن الاعتماد عليها، إلا أنها قدمت بعض المعلومات القيمة في الحالات التي كانت فيها الجهات صاحبة المصلحة على دراية ببعض المؤشرات وكانت قادرة على تقديم تقييم دقيق للحالة في الأردن. كما أنها مهدت الطريق لرسم منهجية أفضل لجمع البيانات.

وقد أُعدت بعد ذلك استبيانات محسنة ومستهدفة لكل من أصحاب المصلحة على حدة، وأخذت هذه الاستبيانات في الاعتبار عوامل مثل إمكانية تطبيق بعض السمات محلياً، ووضع أصحاب المصلحة المستهدفين، واللغة المستخدمة. وترجمت جميع الاستبيانات إلى اللغة العربية، وأرسلت النسختان الإنكليزية والعربية إلى أصحاب المصلحة المعنيين. وعُقدت اجتماعات مع كل من أصحاب المصلحة على حدة، وشرحت الأسئلة شرحاً كاملاً، وسُجلت الإجابات، وتم الاتفاق على عملية توفير بيانات المتابعة. ويتضمن الجدول 1 تفاصيل عن إجراءات جمع البيانات ونتائجها.

الركيزة 1: الاستدامة الاقتصادية

يشير البعد الاقتصادي إلى الممارسات التي تدعم النمو الاقتصادي الطويل الأجل دون التأثير سلباً على جوانب أخرى من التنمية. والغاية الرئيسية لهذا البعد هي "تعزيز الحركة الفعالة". والمؤشرات الواردة في إطار هذه الركيزة تنقسم ضمن الفئات التالية: الكفاءة، والتكلفة، والبنية التحتية، والعمليات، والنقل المشترك، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، ونظم النقل الذكي.

الركيزة 2: الاستدامة الاجتماعية

يشير البعد الاجتماعي إلى نظام مستدام لحركة المرور والنقل المقترنة بانخفاض التكاليف الاجتماعية، أي تقليل الحوادث وتقليل حالات التأخير الناتجة عن حركة المرور. والغاية الرئيسية لهذا البعد هي "تعزيز السلامة والأمن". والمؤشرات الواردة في إطار هذه الركيزة تنقسم ضمن الفئات التالية: الطرق/السكك الحديدية/قواعد النقل عبر الممرات المائية الداخلية/السلوك المروري، والطرق/السكك الحديدية/البنية التحتية للنقل عبر الممرات المائية الداخلية، لوائح المركبات، نقل المواد الغذائية القابلة للتلف، نقل البضائع الخطرة (المتطلبات الإدارية)، ونقل البضائع الخطرة (متطلبات البنية التحتية/المعدات).

الركيزة 3: الاستدامة البيئية

يشير البعد البيئي إلى خفض انبعاثات غازات الدفيئة، وملوثات الهواء، والضوضاء. والغاية الرئيسية لهذا البعد هي "إنشاء نظام نقل مستدام بيئياً".

الجدول 1. تفاصيل حول جمع البيانات باستخدام استبيانات مصممة مسبقاً

رقم الاستبيان	الكيان المستهدف بالاستبيان	عدد الأسئلة	هل عقد اجتماع؟	النسبة المئوية للأسئلة التي تمت الإجابة عليها (بالنسبة المئوية)
1	إدارة الجمارك الأردنية	54	نعم	60
2	وزارة النقل	31	نعم	70
3	شركة العقبة للتنمية	19	نعم	60
4	شركة نافذ للخدمات اللوجستية	42	نعم	85
5	شركة غرغور للشحن	42	نعم	85
6	رابطة شركات التخليص	25	نعم	70
7	شركة خط الشحن	7	نعم	90
8	منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة	42	نعم	80
9	محطة حاويات العقبة	18	نعم	90
10	الهيئة البحرية الأردنية	18	نعم	100
11	مؤسسة المواصفات والمقاييس الأردنية	23	نعم	50
12	وزارة الأشغال العامة والإسكان	20	نعم	60
13	وزارة البيئة	22	نعم	70
14	الإدارة المركزية للمرور	13	لا	90
15	معبّر العمري	20	لا	0 (لم يتم تلقي أي رد حتى الآن)

المتعلق بالتنسيق بين وكالات الحدود من جانبي خط السكك الحديدية، على الرغم من عدم وجود نقطة عبور شغالة للسكك الحديدية في الوقت الحالي. ولكن عند إعادة تشغيل الخط الحديدي الحجازي الأردني، يمكن إعادة فتح نقطة العبور عبر السكك الحديدية مع الجمهورية العربية السورية، ومن المحتمل أن تزداد بالتالي نقاط هذا المؤشر.

وفي ما يلي قائمة بجميع المؤشرات والأجوبة التي تم تلقيها والنقاط المخصصة لكل منها. تتبع عمليات وضع النقاط مقياس Likert حيث يمثل الصفر أسوأ سيناريو، ويمثل 10 الحالات المثالية.

وبعد جمع البيانات التي تم الحصول عليها من خلال تلك الاستبيانات والتحقق منها، تم تخصيص نقطة لكل مؤشر. وقد تأثرت عملية تسجيل النقاط بحدود أصحاب المصلحة المعنيين، والبيانات التي جمعت من خلال الاستبيان الأولي الأول، وتلك التي جمعت من خلال البحوث المكتبية، والبيانات القائمة على المعرفة العامة والخبرة التي يتمتع بها الخبير الاستشاري الوطني. ويمكن ملاحظة أن بعض المؤشرات لم تُزال على الرغم من أنها لا تنطبق على الحالة في الأردن (مثل تلك المتعلقة بالنقل بالسكك الحديدية)، وذلك لأنها تمثل فرصة، يمكن تتبع التقدم المحرز فيها من خلال المؤشر ذي الصلة. ومن الأمثلة على ذلك، يمكن ذكر المؤشر (EC-1.5b-2)

والتكلفة، والعمليات، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، والحلول الذكية لنظام النقل في إطار الركيزة الاقتصادية لمؤشرات الربط المستدام للنقل الداخلي. ويوجز الجدول 2 نتائج تحليل البيانات فيما يتعلق بمؤشر تيسير عبور الحدود.

1. تيسير عبور الحدود

يهدف هذا المؤشر إلى قياس أداء تيسير عبور الحدود، وهو عبارة عن مجموع المؤشرات المتعلقة بالكفاءة، والوقت المطلوب عند الحدود،

الجدول 2. النقاط المحرزة في إطار مؤشر تيسير عبور الحدود

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط المؤشر	التعريف	المؤشرات EC-1-1: الكفاءة
الجمارك الأردنية		تبين على أثر الدراسات المتعلقة بالجمارك، أن عدد الموظفين الحالي كاف، ولكن الهدف يكمن بزيادة العدد، لأن ساعات الذروة تتطلب أحياناً عدداً أكبر من الموظفين. كما تجدر الإشارة إلى أن عدداً محدوداً من الموظفين متوفرين على مدار الساعة.	8 نقاط	كفاية عدد الموظفين في نقاط العبور الحدودية البرية ومحطات التخليص الداخلية بما يتواءم مع حجم الشحنات المتوفرة. وتتوزع فئات الموظفين على: الجمارك، وحرس الحدود/الشرطة، والإدارة التنفيذية للصحة والسلامة، والمكتب البيطري الحكومي، ووكالة الدولة لحماية صحة النبات، ووكالة الصحة العامة، وإدارة الأغذية والعقاقير، وخدمة شؤون الأجانب، وخدمات الإيرادات الوطنية، ووكالة خدمات المركبات والمشغلين، ووزارة النقل.	EC-1.1-1: الموارد من الموظفين في نقاط العبور الحدودية البرية ومحطات التخليص الداخلية
الجمارك الأردنية		تقوم الجمارك الأردنية على مرافق منفصلة واحدة ضمن الحدود الأردنية والثانية على الجانب الآخر من نقاط العبور الحدودية.	صفر	ساعات العمل في مرافق المراقبة المشتركة في نقاط العبور الحدودية لتيسير حركة البضائع الدولية. ويتعلق الأمر بمرافق المراقبة الداخلية فضلاً عن مرافق المراقبة المشتركة مع البلد المجاور. وفيما يتعلق بساعات العمل، تنص المادة 6 من المرفق 8 لاتفاقية المواءمة على 24 ساعة عمل في اليوم كحد أدنى.	EC-1.2a-1: البنية التحتية لنقاط العبور الحدودية (مرافق المراقبة المشتركة)

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
الجمارك الأردنية		نعم، هناك ممرات منفصلة للتفتيش. ممرات منفصلة للركاب والشاحنات، ومزيد من الانفصال تبعاً لدرجة التفتيش اللازمة.	10 نقاط	ساعات العمل في مناطق المراقبة خارج المسار، المخصصة لتفتيش البضائع والمركبات العشوائية، في الطرق البرية، في إطار تيسير حركة البضائع الدولية.	EC-1.2b-1: البنية التحتية لنقاط العبور الحدودية (مناطق المراقبة خارج المسار)
الجمارك الأردنية- "نافذ للخدمات اللوجستية"		يوفر مرفق الجمارك الأردنية موقفاً للسيارات، كما يوفر وحدات التخزين في نقطة عبور العمري الحدودي، وهي وحدات أصبحت جاهزة للعمل بعد جائحة كوفيد-19 (مع تنفيذ استراتيجية جديدة في نقطة العبور الحدودية هذه). مواقف السيارات متوفرة في معظم نقاط عبور الحدودية الأردنية، ولكن وحدات التخزين غير متوفرة إلا في نقطة عبور العمري (نافذ) الحدودية مع المملكة العربية السعودية. وتتوفر مواقف للشاحنات في تقاطع وادي عربة ولم تتوفر معلومات حول وجود وحدات تخزين.	4 نقاط	توافر مواقف سيارات ومحطات كافية في نقاط العبور الحدودية لتيسير حركة البضائع الدولية.	EC-1.2c-1: البنية التحتية لنقاط العبور الحدودية (مواقف السيارات ومرافق المحطات)
الجمارك الأردنية		يتم فصل جمارك الأردن المخصصة لمراقبة البضائع المستوردة وتفتيشها، عن مكاتب التوثيق (المخصصة للتدقيق بجوازات السفر)، وتقع شركات التخليص بقرب نقاط العبور الحدودية.	4 نقاط	مدى الاضطلاع بإجراءات مراقبة الاستيراد في محطات التخليص الداخلية بعيداً عن الحدود، وذلك لتخفيف الاكتظاظ في نقاط العبور الحدودية. وتشمل إجراءات المراقبة التفتيش الطبي - الصحي، والتفتيش البيطري، وفحص الصحة النباتية، وضوابط الامتثال للمعايير التقنية، وضوابط الجودة، وتفتيش المركبات، والتدقيق في وزن حمولتها. وسيحصل اعتماد نظم إدارة المخاطر الجمركية على نقاط إضافية بحيث أنها تعجل	EC-1.3-1: إجراءات التخليص الداخلي والمراقبة فيما يتعلق بالاستيراد

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
				إجراءات إدارة المخاطر المرتبطة بتخليص البضائع.	
الجمارك الأردنية، مؤسسة المواصفات والمقاييس الاردنية JSMO		لا تتوفر ممرات خاصة في مرافق الجمارك الأردنية، ولكن يتم إعطاء السلع القابلة للتلف أولوية في عمليات التخليص. وهي تخضع لإجراءات تأخذ في الاعتبار السلامة وهي تتطلب في بعض الأحيان زيادة في وقت التخليص وليس العكس، تفادياً للتسبب بأي تلف. مؤسسة المواصفات والمقاييس الاردنية JSMO، في المرفأ أماكن مخصصة للحيوانات الحية، ولكن ما من ممرات خاصة لها على الطرقات. وللسلع القابلة للتلف اجراءات خاصة تتطلب تخليصها ضمن أوقات محددة لا يجوز تعديها.	نقطتان	توافر الممرات السريعة للشاحنات التي تحمل الحيوانات الحية والمواد الغذائية القابلة للتلف. كما هو مُحدد في اتفاقية المواءمة، ينبغي إعطاء الأولوية للحيوانات الحية والسلع القابلة للتلف من أجل تقليل فترات الانتظار في نقاط العبور الحدودية.	EC-1.4-1: توافر الممرات السريعة للشاحنات التي تحمل الحيوانات الحية والمواد الغذائية القابلة للتلف
مؤسسة المواصفات والمقاييس الاردنية JSMO		مؤسسة المواصفات والمقاييس الاردنية JSMO، شكلت لجنة جديدة من شأنها أن تسرع عمليات تفويض إجراءات التفتيش إلى وكالات مختلفة. تم تشكيل لجنة، بدأت مؤخراً بتنفيذ استراتيجيات التفويض، وتضم هذه اللجنة ممثلين عن وزارة المعايير، ووزارة الصحة، والأمن العام، ووزارة الزراعة، ووزارة البيئة. ولا تزال هذه اللجنة قيد التطوير التدريجي. ويمكن تصنيف عملها حالياً بـ 10/6. ويتم تنفيذ نظام النافذة الوطنية في العقبة، ولكن من المقرر تنفيذه في جميع نقاط العبور الحدودية في وقت لاحق.	6 نقاط	مدى تفويض وكالات الحدود الوطنية (مثل سلطات الصحة والسلامة، والخزانة، وإدارة الأغذية والعقاقير) أنشطتها الرقابية إلى وكالات حدودية أخرى مثل سلطات الجمارك، وفقاً لاتفاق تعاون أو مذكرة تفاهم. من خلال تنفيذ آلية التفويض، يمكن الحد من الازدواجية والأنشطة المتداخلة، وتضارب التعليمات والمتطلبات.	EC-1.5a-1: تنسيق الضوابط وعمليات المراقبة وتفويضها بين وكالات الحدود الوطنية

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
الجمارك الأردنية		لا يوجد تفويض رقابة للجمارك الأردنية، لكل منها إجراءات منفصلة.	صفر	مدى التنسيق بين وكالات الحدود الواقع كل منها على الجانب الآخر من نقطة العبور الحدودية. ومدى تفويض إجراءات المراقبة إلى بعضها البعض في مركز/محطة حدودية مشتركة واحدة ومحددة، وفقاً لاتفاق ثنائي أو مذكرة تفاهم. ومن شأن تنفيذ آلية التنسيق والتفويض أن يزيد من الكفاءة في عمليات عبور الحدود.	EC-1.5b-1: تنسيق الأنشطة الرقابية وتفويضها بين وكالات البلدان المجاورة
الجمارك الأردنية، مؤسسة المواصفات والمقاييس الأردنية JSMO		الجمارك الأردنية ممتازة. مؤسسة المواصفات والمقاييس الأردنية JSMO، تشهد تبادل مكثف للمعلومات، وتحفظ نسخة منها في خوادم داخلية تابعة للوزارة (لكل وزارة)، مع تطبيق التدابير الأمنية، ويمكن الوصول إليها من قبل وزارات مختلفة، (وخاصة بين وزارة المعايير والجمارك).	10 نقاط	درجة تبادل البيانات والمعلومات (بما في ذلك التبادل بهدف إدارة المخاطر) فيما بين الوكالات الحدودية الوطنية، وذلك لتقليص الوقت وتوفير معلومات دقيقة للأغراض الإحصائية.	EC-1.5c-1: تبادل البيانات والمعلومات فيما بين وكالات الحدود الوطنية
الجمارك الأردنية، مؤسسة المواصفات والمقاييس الأردنية JSMO		الجمارك الأردنية - الجمهورية العربية السورية: 3/4 المملكة العربية السعودية: 4/4 دولة فلسطين: 4/4. مؤسسة المواصفات والمقاييس الأردنية JSMO، درجة الاتصال السعودية - الأردنية قوية، درجة الاتصال الفلسطينية - الأردنية قوية، درجة الاتصال السورية - الأردنية من المفترض أن تكون قوية ولكنها معلقة حالياً، درجة الاتصال العراقية - الأردنية ضعيفة (أي ليست قوية مثل	8 نقاط	درجة تبادل البيانات والمعلومات (بما في ذلك التبادل بهدف إدارة المخاطر) فيما بين الوكالات الحدودية الأجنبية، وذلك لتقليص الوقت وتوفير معلومات دقيقة للأغراض الإحصائية.	EC-1.5c-1: تبادل البيانات والمعلومات فيما بين وكالات الحدود الأجنبية

المؤشرات	التعريف	النقاط	الإجابة	ملاحظات	المصدر
			درجة الاتصال مع المملكة العربية السعودية ودولة فلسطين).		
1-1.6-1: فصل المركبات على أساس توفر وثائق مرور جمركية دولية سارية المفعول.	درجة تنفيذ فصل حركة المرور من أجل إعطاء الأولوية للمركبات التي تتمتع بوثائق عبور جمركية دولية/إقليمية/دون إقليمية سارية، مثل وثائق النقل البري الدولي ودفاتر الاستيراد المؤقتة، وذلك لتقليل أوقات انتظار الشاحنات في عمليات النقل البري.	صفر	الجمارك الأردنية، لا فصل فعلي بحسب طبيعة وثائق العبور. الفصل فقط بحسب كون المركبات عامة أو خاصة أو دبلوماسية و/أو كثافة التفتيش المطبق، وهي إجراءات لا تتعلق بوثائق المرور.		الجمارك الأردنية
1-2-1: الوقت المطلوب عند الحدود		المؤشر			
1-2.1a-1: متوسط وقت التخليص على الحدود بالنسبة لشاحنات النقل البري الدولي (التفتيش المادي)	متوسط وقت التخليص على الحدود (بالدقائق) الذي تحتاجه شاحنة النقل البري الدولي العابر، عند القيام بعمليات تفتيش مادية. ويحسب ذلك عن طريق احتساب مجموع وقت التخليص لجميع الشاحنات التي تم تفتيشها مقسومة على عدد شاحنات النقل البري العابر التي تم تفتيشها. والوقت الذي يؤخذ في الاعتبار هو الوقت الذي تستغرقه الشاحنة منذ دخول الحدود في إقليم محدد إلى مغادرته للوصول إلى البلد الآخر. وينبغي أن يضطلع المسح بوقت التخليص بحسب اليوم (وقت الذروة وخارج وقت الذروة) والأسبوع.	6 ساعات	6 ساعات (يوم عمل كامل).		وزارة النقل والمواصلات - فارس عبودية
1-2.1a-1: متوسط وقت التخليص على الحدود بالنسبة لشاحنات النقل البري الدولي (من دون احتساب التفتيش المادي)	متوسط وقت التخليص على الحدود (بالدقائق) الذي تحتاجه شاحنة النقل البري الدولي العابر، عند غياب عمليات التفتيش المادية. ويحسب ذلك عن طريق احتساب	3 ساعات	3 ساعات.		وزارة النقل والمواصلات - فارس عبودية

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
				مجموع وقت التخليص لجميع الشاحنات التي تم مسحها مقسومة على عدد شاحنات النقل البري العابر التي تم مسحها. والوقت الذي يؤخذ في الاعتبار هو الوقت الذي تستغرقه الشاحنة منذ دخول الحدود في إقليم محدد إلى مغادرته للوصول إلى البلد الآخر. وينبغي أن يضطلع المسح بوقت التخليص بحسب اليوم (وقت الذروة وخارج وقت الذروة) والأسبوع.	
وزارة النقل والمواصلات - فارس عبودية		6 ساعات (يوم عمل كامل).	6 ساعات	متوسط وقت التخليص على الحدود (بالدقائق) الذي تحتاجه شاحنة من غير شاحنات النقل البري الدولي العابر، عند القيام بعمليات تفتيش مادية. ويحسب ذلك عن طريق احتساب مجموع وقت التخليص لجميع الشاحنات التي تم تفتيشها مقسومة على عدد الشاحنات التي تم تفتيشها. والوقت الذي يؤخذ في الاعتبار هو الوقت الذي تستغرقه الشاحنة منذ دخول الحدود في إقليم محدد إلى مغادرته للوصول إلى البلد الآخر. وينبغي أن يضطلع المسح بوقت التخليص بحسب اليوم (وقت الذروة وخارج وقت الذروة) والأسبوع.	EC-2.1a-1: متوسط وقت التخليص على الحدود بالنسبة لشاحنات النقل البري (من دون التفتيش المادي)
وزارة النقل والمواصلات - فارس عبودية		4 ساعات.	4 ساعات	متوسط وقت التخليص على الحدود (بالدقائق) الذي تحتاجه شاحنة من غير شاحنات النقل البري الدولي العابر، عند غياب عمليات التفتيش المادية. ويحسب ذلك عن طريق احتساب مجموع وقت التخليص لجميع الشاحنات التي تم مسحها مقسومة على عدد	EC-2.1a-1: متوسط وقت التخليص على الحدود بالنسبة لشاحنات النقل البري (من دون التفتيش المادي)

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
				الشاحنات التي تم مسحها. والوقت الذي يؤخذ في الاعتبار هو الوقت الذي تستغرقه الشاحنة منذ دخول الحدود في إقليم محدد إلى مغادرته للوصول إلى البلد الآخر. وينبغي أن يظطلع المسح بوقت التخليص بحسب اليوم (وقت الذروة وخارج وقت الذروة) والأسبوع.	
وزارة النقل والمواصلات - فارس عبودية		ساعة واحدة.	ساعة واحدة	متوسط وقت الانتظار (بالدقائق) للشاحنات عند نقطة الدخول الجمركية. الوقت الذي يؤخذ في الاعتبار يبدأ عندما تنضم شاحنة إلى قائمة الانتظار وتنتهي عندما تصل الشاحنة إلى كشك الجمارك. يتم حساب متوسط الوقت عن طريق احتساب مجموع وقت الانتظار لجميع الشاحنات التي تم مسحها مقسوماً على عدد الشاحنات التي تم مسحها. وينبغي أن يظطلع المسح بوقت الانتظار بحسب اليوم (وقت الذروة وخارج وقت الذروة) والأسبوع.	EC-2.3-1: متوسط وقت الانتظار
			المؤشر		EC-3-1: التكلفة
الجمارك الأردنية		إذا لم يتم إبرام أي اتفاق، فإن التكلفة تساوي 5 في المائة من قيمة السلع. إذا ما تم إبرام اتفاق، تساوي 1 في المائة من قيمة السلع. من الصعب إعطاء رقم دقيق لأنها تعتمد كثيراً على الحالة المعنية. وفقاً للبيانات التي تم جمعها من خلال الأبحاث المكتبية، فالأردن لديه تعريفات جمركية أقل من العراق، لكنها أعلى من لبنان.	4 نقاط	متوسط تكلفة التخليص الجمركي لكل وحدة تصدير معادلة لعشرين قدماً (الصادرات). ويتعلق هذا الأمر بالتكلفة المرتبطة بالامتنال للوائح الجمركية وإجراءات عبور الحدود في البلد مقارنة بمتوسط التكلفة في المنطقة. والتكاليف المترتبة على ذلك هي تكلفة الكارنيات، وتحميل/تفريغ الشحنات في نقاط العبور الحدودية، ورسوم التفتيش. ويمكن تعريف المنطقة بأنها مجموعة من البلدان التي تشارك في التعاون الاقتصادي الذي قد يشمل	EC-3.1a-1: تكلفة التخليص الجمركي لكل وحدة تصدير معادلة لعشرين قدماً (الصادرات)

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
				المنطقة دون الإقليمية والبلدان المجاورة لتلك المنطقة.	
		مشابهة لما ورد أعلاه.	4 نقاط	متوسط تكلفة التخليص الجمركي لكل وحدة معادلة لعشرين قدماً (الواردات). ويتعلق هذا الأمر بالتكلفة المرتبطة بالامتثال للوائح الجمركية وإجراءات عبور الحدود في البلد مقارنة بمتوسط التكلفة في المنطقة. والتكاليف المترتبة على ذلك هي تكلفة الكارنيات، وتحميل/تفريغ الشحنات في نقاط العبور الحدودية، ورسوم التفتيش.	EC-3.1a-1: تكلفة التخليص الجمركي لكل وحدة معادلة لعشرين قدماً (الواردات)
		مشابهة لما ورد أعلاه.	صفر	متوسط تكلفة التخليص الجمركي لكل وحدة معادلة لعشرين قدماً (عمليات العبور). ويتعلق هذا الأمر بالتكلفة المرتبطة بالامتثال للوائح الجمركية وإجراءات عبور الحدود في البلد مقارنة بمتوسط التكلفة في المنطقة. والتكاليف المترتبة على ذلك هي تكلفة الكارنيات، وتحميل/تفريغ الشحنات في نقاط العبور الحدودية، ورسوم التفتيش.	EC-3.1a-1: تكلفة التخليص الجمركي لكل وحدة معادلة لعشرين قدماً (عمليات العبور)
"نافذ"- مؤسسة المواصفات والمقاييس الاردنية JSMO		"نافذ" في الأردن حوالي 2 دولار لكل كيلومتر لكل حاوية. في العراق على سبيل المثال: 1.8 دولار/كم حاوية. في عُمان حول 3.3 دولار/كم-حاوية. ولكن عندما يتم النظر في الرسوم الأخرى. يمكن التنبيه إلى أن الأسعار في الأردن أعلى من سائر بلدان المنطقة (أعلى بنسبة 30-50 في المائة من البلدان المجاورة) بسبب ارتفاع أسعار الديزل	4 نقاط	ويعرّف متوسط سعر الشحن البري بأنه متوسط رسوم النقل بالشاحنات لكل طن/كيلومتر بحسب ما هو مطبق في البلد المعني، مقارنة بمتوسط المعدل في المنطقة.	EC-3.2-1: متوسط معدل الشحن البري

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
		في الأردن. وأيضاً بسبب مشاكل في هيكل نظام النقل (بسبب انخراط الكثير من السماسرة). مؤسسة المواصفات والمقاييس الأردنية JSMO، لا يوجد رقم دقيق، حوالي 400 دينار، العقبة - رحلة عّان- لحاوية واحدة.			
		تأشيرة مطلوبة لمعظم دول المنطقة، معلومات حول توافر تأشيرة دخول متعددة يتم توفيرها قريباً.	نقطتان	مدى حاجة البلاد إلى تأشيرة للسائقين المحترفين الأجانب الراغبين في دخول البلاد.	1-3.3-3: EC متطلبات التأشيرة للسائقين المحترفين
		56 دولاراً.	8 نقاط	متوسط التكلفة للسائقين الأجانب الراغبين في دخول البلاد، متى سمح لهم بذلك. التكلفة هي تكلفة الدخول الواحد، التي تعرف بأنها التكلفة المرتبطة بالتأشيرة، والرسوم، والتأمين، ورخصة القيادة المؤقتة والضرائب المؤقتة لتسجيل المركبات، إن وجدت.	1-3.4-1: EC التكلفة للسائقين الأجانب
			المؤشر		1-5-1: EC العمليات
جمعية التخليص نافذ للخدمات اللوجستية، وزارة النقل والمواصلات		جمعية التخليص، نعم مسموح بها بموجب القانون، رهنا بنفس الإجراءات نافذ يسمح بالدخول نعم، ولكن هناك قيود حيث لا يسمح لها بالتنقل داخل البلاد (فقط للعبور) ووزارة النقل والمواصلات يمكن للسائق الأجنبي الدخول تحت شرط أن يكون ممثل بنائب محلي أو ممثل محلي في البلاد.	6 نقاط	مدى منح شركات النقل الأجنبية إمكانية الدخول إلى البلد من حيث إصدار التصاريح وتقييد الحصص.	1-5.1-1: EC حقوق الوصول للسائقين الأجانب
الجمارك الأردنية		الأحكام الوطنية للجمارك الأردنية التي تستند جزئياً إلى أحكام دولية.	8 نقاط	شروط القبول لوسائل النقل، بما في ذلك المركبات والحاويات، استناداً إلى اتفاقيات الأمم المتحدة الخاصة بالاستيراد المؤقت،	1-5.2-1: EC شروط القبول لوسائل النقل

المؤشرات	التعريف	النقاط	الإجابة	ملاحظات	المصدر
	واتفاقية الحاويات، واتفاقية النقل الدولي البري الدولي، واتفاقية اسطنبول-منظمة الجمارك العالمية.				
1-5.3-EC: الاعتراف برخصة القيادة	درجة الاعتراف برخصة القيادة استناداً إلى اتفاقيات الأمم المتحدة بشأن حركة المرور على الطرق واتفاقية الموامة.	10 نقاط	يتم الاعتراف على رخص القيادة الدولية ويعمل بها داخل البلاد (وقعت الأردن اتفاقية النازحين).		https://internationaldrivingpermit.org/country/jordan/
1-5.4-EC: الاعتراف بالتأمين على المركبات الأجنبية.	درجة الاعتراف بالتأمين على المركبات الأجنبية.		من المرجح توفيره قريباً.	القيمة	
1-5.5-EC: شروط عقد النقل	مستوى موامة شروط عقد النقل وفقاً للترتيبات المتفق عليها دولياً و/أو إقليمياً.	6 نقاط	الأحكام الوطنية للجمارك الأردنية التي تستند جزئياً إلى أحكام دولية، الأحكام الوطنية لـ "نافذ" التي تختلف عن الأحكام الدولية.	الجمارك الأردنية- "نافذ للخدمات اللوجستية"	
1-5.6-EC: متطلبات وزن المركبات ومواصفاتها القياسية	درجة موامة متطلبات الوزن وأبعاد المركبات مع المعايير المتفق عليها دولياً و/أو إقليمياً، وذلك لتجنب تكرار إجراءات قياس وزنها في نقاط المرور الحدودية.	10 نقاط	"نافذ" تعتمد الأحكام الدولية. مؤسسة المواصفات والمقاييس الأردنية JSMO، تتبع بعض الأحكام ولكن من غير المؤكد إذا كانت تستند إلى المعايير الدولية. وزارة الأشغال العامة، تعتمد الأحكام الدولية بالنسبة للوزن. في الأحكام المحلية، الأوزان المسموح بها هي عموماً أعلى من تلك المسموح بها في أوروبا.	"نافذ"، مؤسسة المواصفات والمقاييس الأردنية JSMO، وزارة الأشغال العامة	
1-7-EC: تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ونظام النقل الذكي		المؤشر			
1-7.1-EC: تنفيذ حلول إلكترونية مترابطة	درجة تنفيذ الحلول الإلكترونية المترابطة في الجمارك والإجراءات الحدودية مثل نظام النقل البري الدولي الإلكتروني e-TIR وصفقات	8 نقاط	الجمارك الأردنية. بعض الأنظمة تم تنفيذها مؤخراً (مثل نظام النافذة الوطنية). صفقات النقل البري الإلكترونية غير متوفرة. النافذة	الجمارك الأردنية- "نافذ للخدمات اللوجستية"	

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
		الإلكترونية (النافذة الوطنية): يجري حالياً تنفيذها: الشبكة اللوجستية الوطنية. تسريع العمليات اللوجستية (نفذت جزئياً في العقبة).		النقل البري الإلكتروني eCMR ونظام النافذة الواحدة الإلكتروني.	
"نافذ"		يوفر نظام "نافذ" هذا النوع من البيانات من خلال منصته، ولكن هذه البيانات غير متوفرة إلا بشكل جزئي. فالبلاد تفتقر إلى نظام محلي للإبلاغ عن ظروف حركة المرور للسائقين، لذلك يستخدم معظم السائقين تطبيقات مثل خرائط Google للاطلاع على معلومات عن حركة المرور.	صفر	درجة تطبيق نظم معلومات عن حركة المرور قبل الرحلة لإفادة السائقين الدوليين حول حالة حركة المرور وظروف السفر (حتى يتمكنوا من تقييم خيارات سفرهم) وذلك عبر أنواع مختلفة من وسائل الإعلام.	EC-7.10-1: تطبيق نظم تفييد بمعلومات عن حركة المرور قبل الرحلة
			صفر	درجة تطبيق نظم جمع الرسوم الإلكترونية باستخدام التكنولوجيات التالية: (1) تحديد المواقع الساتلية؛ (2) الاتصالات المتنقلة بالاستناد إلى معايير النظام الشامل للاتصالات النقالة GSM والخدمة الراديوية العامة للرمز GPRS؛ (3) تقنيات الموجة الميكروية 5.8 جيجاهرتز أو الاتصالات القصيرة المدى المخصصة (DSRC).	EC-7.11-1: تطبيق أنظمة جمع الرسوم الإلكترونية (ETC)
الجمارك الأردنية- "نافذ للخدمات اللوجستية"		توفر النافذة الوطنية للجمارك الأردنية هذه النظم، ويتم تنفيذها في ميناء العقبة منذ نهاية عام 2019. كما تم تطبيقها مؤخراً في مراكز تخليص البضائع في المطارات. قريباً سيتم تنفيذها في نقطة العبور الحدودية (العمرى). تنص منصة "نافذ" على	4 نقاط	درجة تطبيق المعلومات الإلكترونية المسبقة عن الشحنات لأغراض التخليص المسبق.	EC-7.2-1: تطبيق نظم لمعرفة معلومات إلكترونية مسبقة عن البضائع

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
		تطبيقها، ولكن يتم تنفيذها حالياً فقط في مراكز تخليص البضائع في العقبة. وتوجد أنظمة جزئية للتخليص المسبق، ولكنها ليست فعالة بشكل كاف ... يمكن تخليص البضائع مسبقاً ولكن فقط بعد دخول الحاوية إلى الميناء، لذلك لا يمكن الاعتبار أن ذلك يؤمن وفورات في الوقت. النافذة الوطنية تطبق هذه النظم، ولكنها ليست فعالة بشكل كاف (زيادة الوقت بدلاً من الحد منه في بعض الحالات). لا تزال الكثير من الوكالات تعتمد على الورق، ولا تعتمد بشكل كامل على الأنظمة الإلكترونية. وليس هناك تنسيق بين هذه النظم، مما لا يساهم في الحد من الوقت اللازم لتنفيذ الإجراءات.			
الجمارك الأردنية		الجمارك الأردنية نعم، جميع نقاط المرور الحدودية تتوفر فيها أجهزة المسح بالأشعة السينية.	10 نقاط	توافر معدات الكشف، وتكنولوجيات الفحص والتفتيش غير التدخلية، بما في ذلك المساحات الضوئية للشحنات، وتكنولوجيا الكشف عن المواد الكيميائية والبيولوجية والإشعاعية والنووية، والختم الإلكتروني.	EC-7.3-1: توافر معدات الكشف وتكنولوجيات التفتيش
الجمارك الأردنية		الجمارك الأردنية تتوفر نظم تتبع للشحنات، وبوابات إلكترونية، وأختام إلكترونية (متوفرة في 50 في المائة من نقاط العبور الحدودية).	4 نقاط	درجة تطبيق أنظمة النقل الذكية في نقاط العبور الحدودية، مثل أنظمة إشارات المرور، التعرف التلقائي على رقم تسجيل المركبات، والتعرف التلقائي على الحاويات.	EC-7.4-1: تطبيق أنظمة نقل ذكية في نقاط العبور الحدودية
وزارة النقل والمواصلات - "نافذ"		وزارة النقل والمواصلات، تطبق هذه الأنظمة في نقاط العبور فقط، وليس على الطرق المؤدية إليها. تقدم "نافذ"	صفر	درجة تطبيق أنظمة إدارة المرور الذكية على الطرق الدولية المؤدية إلى نقاط العبور الحدودية. ويتعلق الأمر بتقديم معلومات إلى	EC-7.5-1: تطبيق أنظمة إدارة المرور الذكية

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
		هذه البيانات عن طريق تطبيق إلكتروني.		الشاحنات المقترية بشأن حالة حركة المرور في نقاط العبور، أي نسبة الاكتظاظ، ووقت التجهيز والانتظار المتوقع، إلى جانب تقديم توصيات مبكرة عن تأجيل الدخول أو الاتجاه نحو نقط عبور ثانية.	
مؤسسة المواصفات والمقاييس الاردنية JSMO - "نافذ"		مؤسسة المواصفات والمقاييس الاردنية JSMO، تطبق في مناطق محددة صغيرة دون سواها. تطور بلدية عمان لتطبيق مشروع الباص العالي التردد BRT، وهو تطبيق يستخدم لجدولة مواعيد الباص السريع. يوفر "نافذ" هذه البيانات عبر تطبيق خاص.	4 نقاط	درجة تطبيق نظم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في نظام النقل القائمة في البلاد. وتشمل هذه النظم: (1) شبكات الاتصالات السلكية واللاسلكية؛ (2) نظم تحديد الهوية التلقائية (التعرف التلقائي على المعدات (AEI)/التعرف التلقائي على المركبات (AVI))؛ (3) نظم لتحديد أماكن المركبات تلقائياً (AVLS)؛ (4) بروتوكولات التبادل الإلكتروني للبيانات (التبادل الإلكتروني للبيانات (EDI))؛ (5) قواعد البيانات المتعلقة برسم الخرائط ونظم المعلومات التي توفر بيانات جغرافية (نظام المعلومات الجغرافية GIS)؛ (6) نظم لجمع بيانات حركة المرور، بما في ذلك نظم الوزن في الحركة (WIM) ونظم التصنيف التلقائي للمركبات؛ (7) نظم لحساب عدد مستخدمي نظام النقل العام (عدادات الركاب التلقائية APC).	EC-7.6-1: تطبيق نظم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات
وزارة النقل والمواصلات - "نافذ"		وزارة النقل والمواصلات. ليست نسبة عالية، أقل من 10 في المائة (لا يوجد رقم دقيق متاح) "نافذ" أي تتبع يذكر.	صفر	نسبة عدد الشاحنات الوطنية المجهزة بأجهزة التتبع إلى العدد الإجمالي للشاحنات الوطنية العاملة في مجال النقل الدولي.	EC-7.7-1: عدد الشاحنات الوطنية المزودة بجهاز تتبع
وزارة النقل والمواصلات - "نافذ"		وزارة النقل والمواصلات. يتم الاعتماد على الشركة، بما أن الشاحنات مملوكة	صفر	درجة تطبيق أنظمة إدارة الأسطول حيث يمكن تتبع المركبات من مركز مراقبة المرور	EC-7.8-1: تطبيق إدارة الأسطول

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
		بمجموعها من قبل القطاع الخاص. ما من نسبة عالية. "نافذ" 70 في المائة من الشاحنات هي شاحنات فردية، وهي غير خاضعة لإدارة أسطول. من أصل الـ 30 في المائة المتبقية، حوالي 50 في المائة من الشاحنات تستخدم أنظمة إدارة الأسطول بما يعني أن أقل من 15 في المائة من الشاحنات تستخدم أنظمة إدارة الأسطول.		باستخدام أجهزة الملاحة GPS جنباً إلى جنب مع مرافق الاتصالات والخرائط الرقمية.	
		من المرجح توفيره قريباً.		درجة تطبيق أنظمة النقل الذكية على الطرق لزيادة الكفاءة والقدرة على التصرف من حيث إدارة الوقت والموارد. وتشمل أنظمة النقل الذكية على الطرق: (1) مراكز مراقبة حركة المرور (TCC)؛ (2) مراكز معلومات المرور؛ (3) نظام الفيديو لرصد حركة المرور؛ (4) إشارات الرسائل المتغيرة (VMS) لنشر معلومات متعلقة بأحداث معينة في وقت حدوثها؛ (5) الكشف التلقائي عن الحوادث (AID)؛ (6) القنوات الإذاعية التي تقدم المعلومات لمستخدمي الطرق وتستخدم لأغراض الوصول إلى الخدمات؛ (7) معدات على جانب الطريق لتحديد السرعة.	EC-7.9-1: تطبيق أنظمة النقل الذكية ITS على الطرق
			52 نقطة	340 نقطة كحد أقصى	4.1 النقل البري
			المؤشر		EC-1-2: الكفاءة
	تم جمع البيانات الواردة في هذا القسم من خلال	لا توجد بيانات متاحة.	نقاط العبور الحدودية	نسبة الحاويات الفارغة ضمن حركة السكك الحديدية العائدة إلى البلاد. يقيس هذا المؤشر	EC-1.8-2: نسبة تشغيل الشاحنات الفارغة

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
	التقارير التي أرسلتها مؤسسة الخط الحديدي الحجازي الأردني.		غير مجهزة حتى الساعة	التعاون والتنسيق مع الدول المجاورة للحد من حركة الحاويات الفارغة.	
مؤسسة سكك حديد الحجاز الأردنية		طاقم عمل كاف متاح للاضطلاع بكل من عمليتي التحكم والصيانة داخل البلاد (لا توجد خطوط للسكك الحديدية (نقاط عبور حدودية) تعمل في الوقت الراهن) غير قابلة للتطبيق في نقاط العبور الحدودية (السكك الحديدية).	صفر	كفاية عدد الموظفين في نقاط العبور الحدودية (السكك الحديدية) ومحطات التخليص الداخلية بما يتواءم مع حجم الشحنات المتوفرة.	EC-1.1-1: الموارد الإنسانية في نقاط العبور الحدودية (السكك الحديدية) ومحطات التخليص الداخلية
مؤسسة سكك حديد الحجاز الأردنية		كانت وسائل النقل الدولي عبر السكك الحديدية تمر في نقطة عبور واحدة على الحدود السورية وذلك حتى عام 2010، إلى أن تم إغلاقها بالكامل.	صفر	ساعات العمل في مرافق المراقبة المشتركة في نقاط العبور الحدودية لتيسير حركة البضائع الدولية. ويتعلق الأمر بمرافق المراقبة الداخلية فضلاً عن مرافق المراقبة المشتركة مع البلد المجاور. وفيما يتعلق بساعات العمل، تنص المادة 6 من المرفق 8 لاتفاقية المواءمة على 24 ساعة عمل في اليوم كشرط أدنى.	EC-1.2a-1: البنية التحتية لنقاط العبور الحدودية (مرافق المراقبة المشتركة)
		لا توجد بيانات متاحة.		مواءمة المعايير الدولية للحد الأدنى من طول القطارات على الخطوط الدولية الرئيسية للقطارات ذات القدرة العالية المخصصة لنقل السلع. بالنسبة للقطارات ذات القدرة العالية AGC تم تحديد الطول: 750م.	EC-1.3-2: مواءمة المعايير الدولية للحد الأدنى من الطول
مؤسسة سكك حديد الحجاز الأردنية		لا توجد نظم إدارة مخاطر في نقاط العبور الحدودية في الوقت الحالي.	غير متوفر	مدى الاضطلاع بإجراءات المراقبة في محطات التخليص الداخلية بعيداً عن الحدود، وذلك لتخفيف الاكتظاظ في نقاط العبور الحدودية. وتشمل إجراءات المراقبة التفتيش الطبي - الصحي، والتفتيش البيطري، وفحص	EC-1.3-1: إجراءات التخليص الداخلي والمراقبة

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
				الصحة النباتية، وضوابط الامتثال للمعايير التقنية، وضوابط الجودة، وتفتيش المركبات، والتدقيق في وزن حمولتها. وسيحصل اعتماد نظم إدارة المخاطر الجمركية على نقاط إضافية بحيث أنها تعجل إجراءات إدارة المخاطر المرتبطة بتخليص البضائع.	
		من المرجح توفيره قريباً.		مدى تفويض وكالات الحدود الوطنية (مثل سلطات الصحة والسلامة، والخزائن، وإدارة الأغذية والعقاقير) أنشطتها الرقابية إلى وكالات حدودية أخرى مثل سلطات الجمارك، وفقاً لاتفاق تعاون أو مذكرة تفاهم. من خلال تنفيذ آلية التفويض، يمكن الحد من الازدواجية والأنشطة المتداخلة، وتضارب التعليمات والمتطلبات.	EC-1.5a-2: تنسيق الضوابط وعمليات المراقبة وتفويضها بين وكالات الحدود الوطنية
مؤسسة سكك حديد الحجاز الأردنية		لا توجد نقاط عبور حدودية شغالة في الوقت الحالي.	غير متوفر	مدى التنسيق بين وكالات الحدود الواقع كل منها على الجانب الآخر من نقطة العبور الحدودية. ومدى تفويض إجراءات المراقبة إلى بعضها البعض في مركز/محطة حدودية مشتركة واحدة ومحددة، وفقاً لاتفاق ثنائي أو مذكرة تفاهم. ومن شأن تنفيذ آلية التنسيق والتفويض أن يزيد من الكفاءة في عمليات عبور الحدود.	EC-1.5b-2: تنسيق الأنشطة الرقابية وتفويضها بين وكالات البلدان المجاورة
مؤسسة سكك حديد الحجاز الأردنية		لا توجد نقاط عبور حدودية شغالة في الوقت الحالي.	غير متوفر	متوسط وقت التخليص على الحدود (بالدقائق) الذي يتطلبه القطار، ويتم حسابه عن طريق احتساب وقت التوقف لجميع القطارات مقسوماً على عدد القطارات التي تعبر الحدود يومياً. وينبغي أن يضطلع المسح	EC-1.6-2: متوسط وقت التخليص على الحدود للسكك الحديدية

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
				بوقت الانتظار بحسب اليوم (وقت الذروة وخارج وقت الذروة) والأسبوع.	
		لا توجد بيانات متاحة.		نسبة شحنات البضائع المصدرة السائبة إلى غير السائبة التي تعبر الحدود عبر السكك الحديدية. ويبين هذا المؤشر مدى تنوع حركة النقل بالسكك الحديدية، من أجل ترويج نقل السلع غير السائبة عبر السكك الحديدية.	EC-1.7-2: نسبة البضائع السائبة إلى البضائع غير السائبة
			المؤشر		EC-2-2: الوقت المطلوب عند الحدود
		لا توجد نقاط عبور حدودية شغالة في الوقت الحالي.	غير متوفّر	متوسط وقت التخليص على الحدود (بالدقائق) الذي يتطلبه القطار، عند القيام بعمليات تفتيش مادية. ويحسب ذلك عن طريق احتساب مجموع وقت التخليص لجميع القطارات التي تم تفتيشها مقسومة على عدد القطارات التي تم تفتيشها. والوقت الذي يؤخذ في الاعتبار هو الوقت الذي يستغرقه القطار منذ دخول الحدود في إقليم محدد إلى مغادرته للوصول إلى البلد الآخر. وينبغي أن يضطلع المسح بوقت التخليص بحسب اليوم (وقت الذروة وخارج وقت الذروة) والأسبوع.	EC-2.1a-1: متوسط وقت التخليص على الحدود (التفتيش المادي)
		لا توجد نقاط عبور حدودية شغالة في الوقت الحالي.	غير متوفر	متوسط وقت التخليص على الحدود (بالدقائق) الذي يتطلبه القطار، عند عدم القيام بعمليات تفتيش مادية. ويحسب ذلك عن طريق احتساب مجموع وقت التخليص لجميع القطارات التي تم تفتيشها مقسومة على عدد القطارات التي تم تفتيشها. والوقت الذي يؤخذ في الاعتبار هو الوقت الذي تستغرقه الشاحنة	EC-2.1a-1: متوسط وقت التخليص على الحدود (من دون إجراء التفتيش المادي)

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
				منذ دخول الحدود في إقليم محدد إلى مغادرته للوصول إلى البلد الآخر. وينبغي أن يضطلع المسح بوقت التخليص بحسب اليوم (وقت الذروة وخارج وقت الذروة) والأسبوع.	
		لا توجد نقاط عبور حدودية شغالة في الوقت الحالي.	غير متوفر	متوسط وقت الانتظار (بالدقائق) للقطارات عند المحطات الحدودية الوقت الذي يؤخذ في الاعتبار يبدأ عندما يصل القطار إلى ساحة السكك الحديدية وينتهي عندما تبدأ عملية التخليص. وينبغي أن يضطلع المسح بوقت الانتظار بحسب اليوم (وقت الذروة وخارج وقت الذروة) والأسبوع.	EC-2.2:2 متوسط وقت الانتظار
			المؤشر		EC-3-2: التكلفة
		لا توجد نقاط عبور حدودية شغالة في الوقت الحالي.	غير متوفر	متوسط تكلفة التخليص الجمركي لكل وحدة تصدير معادلة لعشرين قدماً، بحسب نسبة الامتثال للوائح الجمركية وإجراءات عبور الحدود في البلد مقارنة بمتوسط التكلفة في المنطقة. والتكاليف المترتبة على ذلك هي تكلفة الكارنيات، وتحميل/تفريغ الشحنات في نقاط العبور الحدودية، ورسوم التفتيش.	EC-3.1-2: تكلفة التخليص الجمركي للشحنات المحملة في حاويات
		لا توجد نقاط عبور حدودية شغالة في الوقت الحالي.	غير متوفر	متوسط تكلفة التخليص الجمركي للشحنات السائبة الجافة للطن الواحد المرتبط بالامتثال للوائح الجمركية وإجراءات عبور الحدود في البلد مقارنة بمتوسط التكلفة في المنطقة. والتكاليف المترتبة على ذلك هي تكلفة تحميل/تفريغ الشحنات في نقاط العبور الحدودية، ورسوم التفتيش.	EC-3.1-2: تكلفة التخليص الجمركي للشحنات المحملة ببضائع سائبة جافة

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
		لا توجد نقاط عبور حدودية شغالة في الوقت الحالي.	غير متوفر	متوسط تكلفة التخليص الجمركي للشحنات السائبة من السوائل للطن الواحد المرتبط بالامتثال للوائح الجمركية وإجراءات عبور الحدود في البلد مقارنة بمتوسط التكلفة في المنطقة. والتكاليف المترتبة على ذلك هي تكلفة تحميل/تفريغ الشحنات في نقاط العبور الحدودية، ورسوم التفتيش.	EC-3.1-2: تكلفة التخليص الجمركي للشحنات المحملة ببضائع سائبة من السوائل
			المؤشر		EC-5-2: العمليات
		لا يسمح للقطارات بعبور الحدود، بما أن شبكة السكك الحديدية الحالية تعمل على الصعيد المحلي فقط، ولا تسمح بدخول القطارات الدولية إلى البلاد.	غير متوفر	شروط القبول للقطارات العادية والقطارات التي تعمل بالطاقة، من حيث الحالة التقنية، استناداً إلى النظام الدولي/الإقليمي/دون الإقليمي.	EC-5.2-1: شروط القبول للقطارات
		لا يسمح للعربات بعبور الحدود، بما أن شبكة السكك الحديدية الحالية تعمل على الصعيد المحلي فقط، ولا تسمح بدخول القطارات الدولية إلى البلاد.	غير متوفر	شروط القبول لعربات القطارات وعربات الركاب، من حيث الحالة التقنية، استناداً إلى النظام الدولي/الإقليمي/دون الإقليمي.	EC-5.1b-2: شروط القبول لعربات القطارات
		لا يسمح للعربات بعبور الحدود، بما أن شبكة السكك الحديدية الحالية تعمل على الصعيد المحلي فقط، ولا تسمح بدخول القطارات الدولية إلى البلاد.	غير متوفر	مستوى مواءمة شروط عقد النقل وفقاً للترتيبات المتفق عليها دولياً و/أو إقليمياً.	EC-5.5-1: شروط عقد النقل للعربات
		لا توجد بيانات متاحة.		درجة الاعتراف بترخيص سائقي القطارات.	EC-5.1d-2: الاعتراف بالترخيص بالنسبة لسائقي القطارات
		تتسم شبكة السكك الحديدية في الحجاز بالكامل بمقياس ضيق (1050 مم) - ملتزماً بمعيار 1067 مم (ثلاثة أقدام ستة بوصات)، ولكن معظم البلدان	صفر	مدى التزام مقياس المسار لشبكة السكك الحديدية الدولية في البلاد بالمعايير التقنية الإقليمية/العالمية.	EC-5.2a-2: قياس المسار

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
		المحيطة في المنطقة تتبع المقياس القياسي (1435 مم).			
		لا توجد بيانات متاحة.		مدى التزام مقياس التحميل لشبكة السكك الحديدية الدولية في البلاد بالمعايير التقنية الإقليمية/العالمية.	EC-5.2b-2: قياس التحميل
		لا توجد بيانات متاحة.		نظام إشارات السكك الحديدية الأكثر استخداما على شبكة السكك الحديدية الدولية في البلاد.	EC-5.2c-2: نظام الإشارات فى السكك الحديدية
		لا يسمح للبلدان بإدخال مخزوناتهما المتداولة في الوقت الراهن.	صفر	عدد البلدان الأجنبية التي يسمح لمخزوناتهما المتداولة بدخول البلاد.	EC-5.2d-2: عدد البلدان التي يسمح لمخزوناتهما المتداولة بدخول البلاد
		لا توجد بيانات متاحة.		درجة المواءمة على مستوى التشغيل القانوني المتبادل من خلال العضوية في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالسكك الحديدية من أجل الوصول إلى معالجة شاملة للمسائل القانونية للنقل الدولي بالسكك الحديدية على صعيد القارة بأسرها.	EC-5.2e-2: العضوية فى الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالسكك الحديدية
		لا توجد بيانات متاحة.		درجة الاستخدام المتاح بالنسبة للأطراف الثالثة، للعمل على شبكة السكك الحديدية في البلاد.	EC-5.2f-2: إتاحة الاستخدام
			المؤشر		EC-7-2: تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ونظام النقل الذكي
		لا توجد بيانات متاحة.		درجة تنفيذ الحلول الإلكترونية المترابطة على الصعيد الدولي أو الإقليمي أو دون الإقليمي أو الثنائي المترابطة للنقل، أي نظم اتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية الإلكترونية	EC-7.1-2: تنفيذ حلول إلكترونية مترابطة

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
				ونظم النافذة الإلكترونية المتعلقة بالإجراءات الجمركية والحدودية.	
		لا توجد بيانات متاحة.		درجة تطبيق المعلومات الإلكترونية المسبقة عن الشحنات لأغراض التخليص المسبق.	EC-7.2-1: تطبيق نظم لمعرفة معلومات إلكترونية مسبقة عن البضائع
		لا توجد بيانات متاحة.		توافر معدات الكشف، وتكنولوجيات الفحص والتفتيش غير التدخلية، بما في ذلك الماسحات الضوئية للشحنات، وتكنولوجيا الكشف عن المواد الكيميائية والبيولوجية والإشعاعية والنووية، والختم الإلكتروني.	EC-7.3-2: توافر معدات الكشف وتكنولوجيات التفتيش
		لا توجد بيانات متاحة.		وجود جداول زمنية منسقة.	EC-7.4-2: عملية تنسيق الجداول الزمنية
			صفر	238 نقطة كحد أقصى.	4,1 النقل بالسكك الحديدية
			المؤشر		EC-1-2: الكفاءة
JSA ACT ASEZ JMC		مؤسسة الأردن للشحن. ما من وقت ضائع في الانتظار على الإطلاق (نظام نافذة الرسو) يستغرق تحميل وتفريغ الحاويات داخل الميناء 7.5 أيام في المتوسط (أرقام غير دقيقة)، هذا الوقت الإجمالي يشمل تحميل/تفريغ الحاويات فقط. فيما يصل وقت السكون إلى 7.3. يتبع نظام نافذة الرسو. والسفن لديها نافذة وصول (نوافذ كبيرة مع هامش للوصول في وقت متأخر)، لا وقت ضائع في الانتظار على الإطلاق. تشهد منطقة السفينة ازدحاماً في الوقت الراهن،	10 نقاط	متوسط أوقات الانتظار في الميناء، الذي يحتسب من وقت قبول البضائع حتى مغادرة السفن ومن وصول السفن حتى بداية تفريغ الحاويات. الوقت < 2 ساعة: صفر.	EC-1.1-3: أوقات الانتظار في الموانئ

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
		بسبب الظروف الجوية (ليس بأمر معتاد) منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة AZEZ تحتوي على 12 ميناء، و5 مشغلين. (1) حاوية واحدة فقط تستخدم نظام الرسو. (صفر) هو الرقم للحاويات الأربع المتبقية، وهناك اختلافات. أفضل محطة هي محطة النفط. وقت الانتظار داخل المياه الدولية حوالي 7 أيام، ولكن منذ بدء تطبيق نظام النافذة، انخفض وقت الانتظار إلى الصفر. قبل تطبيق نظام النافذة كان عدد الأيام يتراوح بين 3-4. JMZ لا أوقات انتظار			
		لا يتوفر الهويس في الأردن.	غير متوفر	متوسط أوقات الانتظار في الموانئ، يُحدد من خلال وقت وصول السفن إلى الموانئ إلى الوقت الذي يسمح فيه للسفن بالدخول.	EC-1.1-3: أوقات الانتظار في الموانئ
JSA ACT ASEZ JMC	وهي تعمل ليلاً في الموانئ وليس في الممرات المائية الداخلية، بما أن الأردن لا يحتوي على ممرات مائية داخلية.	شركة العقبة للتنمية ADC، تعمل ليلاً بعض الاستثناءات في بعض الموانئ، أكثر من 90 في المائة تعمل ليلاً (باستثناء 1 أو 2 من الموانئ) جمعية النقل البحري الأردني 24/7 باستثناء اليوم الأول من عيد الأضحى - تعمل بشكل كامل خلال الليل. محطة حاويات العقبة (ACT) - تعمل ليلاً نهاراً 24/7، وهذا أيضاً ينطبق على الرسو. منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة ASEZ تعمل 7/24 على صعيد العمليات كافة. الهيئة البحرية الأردنية JMC تعمل 24 ساعة.	10 نقاط	مدى سماح غالبية الممرات المائية الداخلية في البلاد بالملاحة الليلية.	EC-1.3-3: التشغيل الليلي

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
JSA ACT ASEZ JMC		<p>جمعية الشحن الأردنية تعريفاتها مماثلة تقريباً لأسعار المنطقة، ولكن تعريفات المنطقة تعتبر عالية نسبياً بالمقارنة مع المعدلات الدولية. محطة حاويات العقبة ACT تعتبر تعريفاتها أرخص قليلاً من بعض الموانئ مثل أم قصر (في العراق) والموانئ في إسرائيل، وهي تتمتع بتعريفات تنافسية جداً تعتبر في معظمها أرخص من التعريفات الإقليمية. وتظل التعريفات أرخص من تلك الإقليمية حتى بعد إضافة بعض العوائد (مثل عوائد الملكية الفكرية). وتعتبر التعريفات التي يفرضها ميناء العقبة أقل من تعريفات الموانئ الأخرى في المنطقة. وتعتبر تعريفات الهيئة البحرية الأردنية JMC مماثلة للتعريفات المفروضة على صعيد المنطقة.</p>	7 نقاط	<p>متوسط مستحقات الموانئ الداخلية المطبقة في البلد مقارنة بمتوسط مستحقات الموانئ في المنطقة. ويتعلق الأمر بالمستحقات التي يفرضها الميناء على جميع السفن منذ وقت دخولها إليها حتى وقت مغادرتها الميناء، وتحسب عموماً بحسب إجمالي الحمولة المسجلة للسفينة وفقاً لشهادة الحمولة الصادرة لتلك السفينة.</p>	EC-3-2: التكلفة EC-2.1-3: مستحقات الميناء
JSA ACT ASEZ JMC		<p>جمعية الشحن الأردنية، تعريفاتها مماثلة تقريباً لأسعار المنطقة، ولكن تعريفات المنطقة تعتبر عالية نسبياً بالمقارنة مع المعدلات الدولية. محطة حاويات العقبة ACT تعتبر تعريفاتها أرخص قليلاً من بعض الموانئ مثل أم قصر (في العراق) والموانئ في إسرائيل، وهي تتمتع بتعريفات تنافسية جداً تعتبر في معظمها أرخص من التعريفات الإقليمية. وتظل التعريفات أرخص من تلك الإقليمية</p>	7 نقاط	<p>متوسط تكلفة خدمة القاطرة في موانئ الملاحة الداخلية في البلد مقارنة بمتوسط تكلفة خدمة القاطرة في المنطقة. وتحسب التكاليف عادة على أساس حجم القاطرة بالإضافة إلى رسوم الاستخدام بالساعة.</p>	EC-2.2-3: تكلفة خدمة القاطرة

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
		حتى بعد إضافة بعض العوائد (مثل عوائد الملكية الفكرية). وتعتبر التعريفات التي تفرضها ميناء العقبة أقل من تعريفات الموانئ الأخرى في المنطقة. وتعتبر تعريفات الهيئة البحرية الأردنية JMC مماثلة للتعريفات المفروضة على صعيد المنطقة			
JSA ACT ASEZ JMC		جمعية الشحن الأردنية، تعريفاتها مماثلة تقريباً لأسعار المنطقة، ولكن تعريفات المنطقة تعتبر عالية نسبياً بالمقارنة مع المعدلات الدولية. محطة حاويات العقبة ACT تعتبر تعريفاتها أرخص قليلاً من بعض الموانئ مثل أم قصر (في العراق) والموانئ في إسرائيل، وهي تتمتع بتعريفات تنافسية جداً تعتبر في معظمها أرخص من التعريفات الإقليمية. وتظل التعريفات أرخص من تلك الإقليمية حتى بعد إضافة بعض العوائد (مثل عوائد الملكية الفكرية). وتعتبر التعريفات التي تفرضها ميناء العقبة أقل من تعريفات الموانئ الأخرى في المنطقة. وتعتبر تعريفات الهيئة البحرية الأردنية JMC مماثلة للتعريفات المفروضة على صعيد المنطقة.	7 نقاط	متوسط الحمولة المطبقة في موانئ الملاحية في البلد مقارنة بمتوسط الحمولة في المنطقة. وهذه الرسوم تفرضها الميناء على شركة تشغيل السفن للتمكن من استخدام الميناء.	EC-2.3:3 رسوم الحمولة
JSA ACT ASEZ JMC		جمعية الشحن الأردنية، تعريفاتها مماثلة تقريباً لأسعار المنطقة، ولكن تعريفات المنطقة تعتبر عالية نسبياً بالمقارنة مع المعدلات الدولية. محطة حاويات العقبة	7 نقاط	متوسط مستحقات الشحن المطبقة في موانئ الملاحية الداخلية في البلد مقارنة بمتوسط مستحقات الشحن في المنطقة. ويتعلق ذلك	EC-2.4:3 رسوم البضائع

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
		ACT تعتبر تعريفاتها أرخص قليلاً من بعض الموانئ مثل أم قصر (في العراق) والموانئ في إسرائيل، وهي تتمتع بتعريفات تنافسية جداً تعتبر في معظمها أرخص من التعريفات الإقليمية. وتظل التعريفات أرخص من تلك الإقليمية حتى بعد إضافة بعض العوائد (مثل عوائد الملكية الفكرية). وتعتبر التعريفات التي تفرضها ميناء العقبة أقل من تعريفات الموانئ الأخرى في المنطقة. وتعتبر تعريفات الهيئة البحرية الأردنية JMC مماثلة للتعريفات المفروضة على صعيد المنطقة.		برسوم تفرضها الميناء على استخدام مرافق الميناء في حركة الشحن.	
		لا تتوفر هذه الخدمة في الأردن.	غير متوفر	ويطبق متوسط رسوم خدمة الهويس على طول الممرات المائية الداخلية في البلد بالنسبة لمتوسط الرسوم المماثلة في المنطقة.	EC-2.5-3: رسوم خدمة الهويس
			المؤشر		EC-4: العمليات
JSA JMC		نقابة ملاحية الأردن JSA عضو في القائمة البيضاء، المنظمة البحرية الدولية IMO (تقوم المنظمة بوضع قائمة بالبلدان، ومن بينها تلك التي حصلت على شهادات معتمدة) شهادات الهيئة البحرية الأردنية JMC على القائمة البيضاء.	6 نقاط	مستوى مواعمة شهادات المشرفين على القوارب الوطنية وفقاً للترتيبات المتفق عليها على الصعيد دون الإقليمي.	EC-4.1-3: مواعمة شهادات المشرفين على القوارب
JSA		جمعية الشحن الأردنية JSA متوافقة تماماً مع الأحكام الدولية.	10 نقاط	مستوى مواعمة شروط عقد النقل مع الترتيبات المتفق عليها دولياً و/أو إقليمياً.	EC-4.2-3: شروط عقد النقل

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
			المؤشر		EC-6-3: تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ونظام النقل الذكي
			غير متوفر	نسبة طول الممرات المائية الداخلية المجهزة بخدمات معلومات الأنهار إلى الطول الكلي لشبكة الممرات المائية الداخلية.	EC-6.1-3: النسبة المئوية للممرات المائية الداخلية المجهزة بخدمات معلومات الأنهار RIS
JSA ACT ASEZ JMC		<p>جمعية الشحن الأردنية JSA تتوافر فيها محطات إذاعة ذات ترددات عالية، وهي تتبع السفن بنسبة 100 في المائة، وكذلك عمليات الارساء. في محطة حاويات العقبة ACT معظم الحلول التكنولوجية يتم تنفيذها، وتعمل بشكل جيد (بما يتوافق مع المعايير الدولية). مستوى التكامل بين مختلف الكيانات الحكومية جيد جداً، وتعتبر المحطة أفضل من الموانئ الأخرى في المنطقة.</p> <p>"TradeLens" هو منصة رقمية جديدة تعمل بالطاقة. الأردن هو أول بلد في الشرق الأوسط يستخدم برنامج مراقبة الحاويات (CCP) الذي يوفره مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة UNODC، مما من شأنه منع المخدرات/الجريمة، من خلال اتصال البرنامج بالإنترنت. منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة ASEZ تتمتع بنظام لتنظيم حركة الشاحنات في المنطقة (نظام "نافذ"). كما تتوفر فيها أنظمة</p>	8 نقاط	<p>درجة تطبيق الحلول التكنولوجية المرتبطة بخدمات معلومات الأنهار RIS في البلد، والتي تشمل (1) الإذاعة ذات الترددات العالية؛ (2) الاتصالات اللاسلكية للبيانات؛ (3) أنظمة الملاحة العالمية عبر الأقمار الصناعية GNSS (4) الإنترنت؛ (5) نظم تتبع السفن؛ (6) نظم الإبلاغ عن السفن.</p>	EC-6.2-3: تطبيق الحلول التكنولوجية المرتبطة بخدمات معلومات الأنهار RIS

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
		اتصال بالموانئ. الهيئة البحرية الأردنية 9/10.			
			غير متوفر	نسبة طول الممرات المائية الداخلية ذات الأهمية الدولية التي تتمثل لمعيار نظام عرض الخرائط وإرسال المعلومات إلكترونياً (ECDIS)، إلى إجمالي طول الممرات المائية الداخلية الدولية في البلاد.	EC-6.3-3: النسبة المتوية للممرات المائية الداخلية التي تتمثل لمعايير نظام عرض الخرائط وإرسال المعلومات إلكترونياً (ECDIS)
JMC	لا ينطبق؛ عدم توفر ممرات مائية داخلية.	الهيئة البحرية الأردنية JMC مجهزة بنظام التعرف الآلي AIS (تغطية كاملة لميناء العقبة) ولكن هذا لا ينطبق في الحالة الراهنة.		نسبة طول الممرات المائية الداخلية المجهزة بنظام التعرف الآلي AIS إلى الطول الإجمالي لشبكة الممرات المائية الداخلية.	EC-6.1-3: النسبة المتوية للممرات المائية الداخلية المجهزة بخدمات معلومات الأنهار RIS
			72 نقطة	96 نقطة كحد أقصى	1-4 النقل عبر الممرات المائية الداخلية
			18 نقطة	100 نقطة كحد أقصى	4,1 الفصل

2. البنية التحتية الخاصة بالنقل

يشير هذا المؤشر إلى مؤشر البنية التحتية في إطار الركيزة الاقتصادية والهيكل الأساسية لحركة المرور على الطرق، والهيكل الأساسية لحركة

السكك الحديدية، والهيكل الأساسية في الممرات المائية الداخلية في إطار الركيزة الاجتماعية لمؤشرات الربط المستدام للنقل الداخلي، وذلك لقياس مدى توافر الهياكل الأساسية للنقل في الأردن ومدى جودتها. ويوجد الجدول 3 نتائج تحليل البيانات فيما يتعلق بمؤشر تيسير عبور الحدود.

الجدول 3. النقاط المحرزة في إطار مؤشر البنية التحتية

المؤشرات	التعريف	النقاط	الإجابة	ملاحظات	المصدر
EC-4-1: البنية التحتية		المؤشر			
EC-4.1-1: النسبة المتوية لشبكة الطرق الدولية	نسبة الطول الكلي للطرق الدولية إلى إجمالي شبكة الطرق في البلاد. تشمل الطرق الدولية الممرات الدولية والطرق السريعة الدولية والطرق العادية الدولية على النحو المحدد في اتفاق الإسكوا بشأن الطرق الدولية في المشرق العربي.	10 نقاط	وزارة الأشغال العامة 10.4 في المائة.		وزارة الأشغال العامة
EC-4.2-1: طول شبكة الطرق الدولية لكل فئة	نسبة الطول الكلي للطرق الدولية إلى إجمالي شبكة الطرق في البلاد. الفئة 3 هي أدنى فئة من الطرق الدولية كما حددها اتفاق الإسكوا للطرق الدولية في المشرق العربي. بالنسبة للدول العربية، ينطبق الأمر على الطرق من الدرجة الثانية في شبكة M. وفي مناطق أخرى، قد يكون تصنيف الطرق مختلفاً. وهذا المؤشر هو عن أدنى فئة وفقاً لتصنيف شبكة الطرق الدولية.	7 نقاط	وزارة الأشغال العامة 24 في المائة.		وزارة الأشغال العامة
EC-4.3-1: مواعمة فئات الطرق في نقاط العبور الحدودية	عدد نقاط العبور الحدودية في البلاد التي تتسم بطرق ذات فئات متوائمة على بعد 50 كيلومتراً من نقطة العبور عندما تكون الطرق على أحد جوانب من نقطة العبور على سبيل	8 نقاط	وزارة الأشغال العامة نعم، في معظم نقاط العبور الحدودية.		وزارة الأشغال العامة

المؤشرات	التعريف	النقاط	الإجابة	ملاحظات	المصدر
	المثال من الدرجة الأولى، في حين تكون الطرق على الجانب الآخر من نقطة العبور من الفئة الثالثة، لا يمكن التكلم عن طرق متوائمة بل عن عرقلة وضيق.				
EC-4.4-1: مواعمة البنية التحتية لنقاط العبور الحدودية	مستوى المواعمة للبنية التحتية لنقاط العبور الحدودية بين البلد الذي تم تقييمه والبلد المجاور. ويتعلق هذا الأمر بمواعمة ما يلي: (1) عدد القنوات؛ (2) عدد مواقف السيارات؛ (3) عدد مراكز التفتيش؛ (4) ارتفاع هيكل الخدمة الخاصة بالمراقبة. في حال توفر أكثر من نقطة عبور واحدة، يجب احتساب متوسط النقاط لنقاط العبور الحدودية كافة. وإذا كان هناك أكثر من بلد مجاور واحد، فينبغي أيضاً حساب متوسط الدرجات.	8 نقاط	الجمارك الأردنية كل نقاط العبور الحدودية مماثلة تقريباً، باستثناء نقاط العبور على الحدود مع المملكة العربية السعودية، باعتبار أن نقطة العبور من الجانب السعودي أفضل.		الجمارك الأردنية
EC-4.5-1: طول شبكة الطرق الدولية بتصميم لسرعة لا تقل عن 100 كم/ساعة	نسبة إجمالي طول الطرق الدولية المصممة لسرعة لا تقل عن 100 كم/ساعة إلى إجمالي شبكة الطرق الدولية في البلاد.	صفر	وزارة الأشغال العامة 14.6 في المائة.		وزارة الأشغال العامة
EC-4.6-1: المواصفات القياسية والتقنية لتصميم الطرق الدولية الجديدة	مدى التزام بناء الطرق الدولية الجديدة باتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي، من حيث بارامترات التصميم والأبعاد، وعدد الممرات المرورية وعرضها، والخصائص الهندسية وغيرها من المواصفات التقنية، مشروطة بوظائفها وموقعها (الطوبوغرافيا، واستخدام الأراضي، وما إلى ذلك) والسياق التقني والاقتصادي العام.	10 نقاط	وزارة الأشغال العامة. توافق 100 في المائة مع المعايير الدولية.		وزارة الأشغال العامة

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
وزارة الأشغال العامة		وزارة الأشغال العامة توافق بنسبة 75 في المائة.	5 نقاط	تحديد مدى توفير مناطق مخصصة للراحة والخدمات وممرات لمراقبة المعابر، بالمقارنة مع حجم حركة المرور المتوقعة.	EC-4.7-1: كفاية مرافق الطرق الدولية على طول
إدارة المرور		يتم تطبيق نظام إدارة الأنفاق على غالبية شبكة الطرق، بما في ذلك الأنفاق.	7 نقاط	مدى توفر أنظمة لإدارة المرور ومراكز للتحكم في الأنفاق الطويلة (الأنفاق التي يزيد طولها عن 500 متر) والأنفاق ذات حركة المرور الكثيفة (أعلى من المتوسط اليومي السنوي وهو 2000 مركبة لكل خط)، على النحو المبين في اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي.	EC-4.8-1: توفير نظم لإدارة الأنفاق
إدارة المرور		تتوفر معدات مثل الإضاءة والتهوية في الأنفاق، ومخارج الطوارئ متاحة في بعضها فقط.	8 نقاط	نسبة طول الأنفاق الطويلة والأنفاق ذات الحركة الكثيفة، المجهزة بمخارج للطوارئ وامكانية وخدمات في حالات الطوارئ، ومعدات خاصة بالأنفاق (مثل أجهزة الإضاءة وأنظمة التهوية) وفقاً لاتفاق الإسكوا، إلى الطول الإجمالي للأنفاق الطويلة وتلك التي تشهد حركة مرور كثيفة على شبكة الطرق الدولية.	EC-4.9-1: توفير معدات السلامة للأنفاق
			المؤشر		SO-2-1: البنية التحتية لحركة المرور على الطرق
وزارة الأشغال العامة		وزارة الأشغال العامة 65 في المائة.	10 نقاط	نسبة الطول الكلي للطرق الدولية المزدوجة إلى الطول الكلي للطرق الدولية في البلاد.	SO-2.1-1: طول الطرق الدولية المزدوجة
وزارة الأشغال العامة		وزارة الأشغال العامة. توافق 100 في المائة مع المعايير الدولية.	10 نقاط	مواءمة المعايير الدولية المتعلقة بالإشارات المرورية والعلامات الأرضية في التشريعات الوطنية (مثل اللوائح والأنظمة الخاصة بإشارات المرور).	SO-2.2-1: مواءمة المعايير الدولية للإشارات المرورية والعلامات الأرضية

المؤشرات	التعريف	النقاط	الإجابة	ملاحظات	المصدر
SO-2.3-1: تقييم مؤشر الخشونة الدولية IRI	تصنيف مؤشر الخشونة الدولية IRI لإجمالي طول الطرق الدولية.		وزارة الأشغال العامة فقط بدأ العمل به مؤخراً، لا توجد أرقام حتى الآن.		وزارة الأشغال العامة
SO-2.4-1: عدد المواقف المؤمنة للشاحنات في نقاط العبور الحدودية	عدد المواقف في منطقة الوقوف المؤمنة (بالعدد المطلق) كنسبة مئوية من سعة الشاحنات في 24 ساعة.		لا توجد بيانات متاحة.		
SO-2.5-1: عدد حوادث سرقة البضائع	عدد حالات سرقة البضائع المبلغ عنها لكل 100 000 شاحنة تعمل في التجارة (الاستيراد والتصدير) سنوياً.	0 حالات	الجمارك الأردنية عدد حالات السرقة منخفض جداً، تتوفر كاميرات وعناصر لتأمين السلامة 24 ساعة في اليوم.		الجمارك الأردنية
4,2 النقل البري	120 نقطة كحد أقصى	83 نقطة			
EC-4-2: البنية التحتية	المؤشر				
EC-4.1-2: طول خطوط السكك الحديدية الدولية الرئيسية	نسبة الطول الكلي لخطوط السكك الحديدية الدولية الرئيسية (كم) إلى إجمالي شبكة السكك الحديدية في البلاد. بحسب الاتفاق المتعلق بالسكك الحديدية الدولية في المشرق العربي.	صفر	يبلغ الطول الإجمالي للخط الحديدي الحجازي الأردني 452 كم، لا تصنيف محدد. إجمالي طول السكك الحديدية هو 509 كم. من الناحية الفنية لا خطوط دولية.		مؤسسة الخط الحديدي الحجازي الأردني
EC-4.1-2: طول خطوط السكك الحديدية الدولية الرئيسية	نسبة الطول الكلي لخطوط السكك الحديدية الدولية الرئيسية (كم) إلى إجمالي شبكة السكك الحديدية في البلاد. بحسب الاتفاق المتعلق بالسكك الحديدية الدولية في المشرق العربي.	غير متوفر			
EC-4.3-2: عدد ممرات السكك الحديدية الدولية	عدد ممرات السكك الحديدية الدولية التي تمر عبر البلاد.	ممر واحد			

المؤشرات	التعريف	النقاط	الإجابة	ملاحظات	المصدر
EC-4.4-2: السرعة التجارية لخطوط السكك الحديدية الدولية	متوسط السرعة التجارية لغالبية خطوط السكك الحديدية الدولية على طول الأراضي الأردنية، والذي يساوي المسافة مقسومة على وقت الرحلة.	صفر	السرعة القصوى هي 40 كم/ساعة في حين أن سرعة التشغيل هي 25 كم/ساعة.		مؤسسة الخط الحديدي الحجازي الأردني
SO-1-2: البنية التحتية للسكك الحديدية		المؤشر			
SO-1.1-2: النسبة المئوية لخطوط السكك الحديدية الدولية التي تحتوي على مسارين على الأقل	نسبة خطوط السكك الحديدية الدولية على طول الأراضي الوطنية التي تتألف من مسارين على الأقل، إلى إجمالي طول خطوط السكك الحديدية الدولية على طول الأراضي الوطنية.	غير متوفر			مؤسسة الخط الحديدي الحجازي الأردني
SO-1.2a-2: خطوط أمنية للسكك الحديدية في نقاط العبور الحدودية (أمن البضائع)	مدى تجهيز السكك الحديدية في البلاد بخطوط أمنية، أي مسيجة ومضاءة بالكامل، من أجل الحد من سرقات البضائع.	غير متوفر			مؤسسة الخط الحديدي الحجازي الأردني
SO-2.5-1: سرقة البضائع	عدد حالات سرقة البضائع المبلغ عنها لكل 100 000 شاحنة تعمل في التجارة (الاستيراد والتصدير) سنوياً.	لا يوجد			مؤسسة الخط الحديدي الحجازي الأردني
SO-1.2c-2: المعايير على الخطوط الدولية	النوع الأكثر استخداماً من المعايير على خطوط السكك الحديدية الدولية في البلاد.	4 نقاط	المعايير المأهولة.		زيارة الموقع
SO-1.2d-2: الحوادث في المعابر	عدد الحوادث عند المعابر لكل 100,000 قطار سنوياً.	لا يوجد			مؤسسة الخط الحديدي الحجازي الأردني
SO-1.2e-2: الأمانة للسكك الحديدية العاملة ضمن البلاد	مدى توفر خطوط أمنية، أي مسيجة ومضاءة بالكامل على جانبي خطوط السكك الحديدية الدولية العاملة في البلد من أجل زيادة السلامة المرورية.	غير متوفر			مؤسسة الخط الحديدي الحجازي الأردني

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
مؤسسة الخط الحديدي الحجازي الأردني			لا يوجد	عدد الحوادث لكل 100,000 قطار في السنة، ناتجة بشكل رئيسي عن اختلال في النظام، مثل قضبان مكسورة، أبازيم في المسار، عدم وضع إشارات عند حالات الخطر الجانب إشارات خاطئة، عجلات ومحاور محطمة.	2-1.3-SO: عدد الحوادث الناجمة عن اختلال في النظام
			4 نقاط	80 نقطة كحد أقصى	4,2 النقل بالسكك الحديدية
			المؤشر		4-2-EC: البنية التحتية
			غير متوفر	نسبة طول الممرات المائية الداخلية ذات الأهمية الدولية التي تتوافق مع المعايير التقنية والتشغيلية المتفق عليها دولياً/إقليمياً، إلى الطول الإجمالي للممرات المائية الداخلية في البلاد. مقاييس البنية التحتية المرجوة محددة ضمن الجرد المتعلق بالمعايير والمقاييس الرئيسية لشبكة الممرات المائية.	3-1.3-EC: النسبة المئوية للممرات المائية الداخلية المتسقة مع المعايير الدولية
JSA ACT ASEZ JMC		1.3م وحدة معادلة لعشرين قدماً (فقط لمحطة الحاويات) (ما يقرب من 18.2 مليون طن سنوياً). منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة ASEZ حوالي 20 مليون طن سنوياً، 100,000 مركبة سنوياً، 800,000 حاوية سنوياً، القدرة الفعلية هي ضعف هذه الأرقام. الاستخدام الحالي هو 50 في المائة. الهيئة البحرية الأردنية JMC أرقام غير دقيقة، حوالي أكثر من 12 مليون طن سنوياً.	10 نقاط	قدرة استيعاب الحمولات في موانئ الملاحة الداخلية ذات الأهمية الدولية في البلاد، إلى الحد الأدنى من القدرة المنصوص عليها في الاتفاقات الدولية. ينص الاتفاق الأوروبي بشأن الممرات المائية الداخلية الرئيسية التي لها أهمية دولية على حد أدنى من قدرة الاستيعاب تصل إلى 0.5 مليون طن/سنة. مقاييس البنية التحتية المرجوة محددة ضمن الجرد المتعلق بالمعايير والمقاييس الرئيسية لشبكة الممرات المائية.	3-2.3-EC: قدرة موانئ الملاحة الداخلية على استيعاب الحمولات

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
JSA ACT ASEZ JMC		شركة العقبة للتنمية ADC، جميع البلدان (التي ليست خاضعة لقيود سياسية خاصة). محطة حاويات العقبة ACT، لا يمكن الوصول إلى البلدان غير الساحلية، أو البلدان التي تخضع لعقوبات من قبل الأمم المتحدة. منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة ASEZ، تلتزم بالقيود الدولية، ولكن يمكن الوصول إلى جميع البلدان الساحلية. الهيئة البحرية الأردنية JMC، يمكن الوصول إلى جميع دول العالم، باستثناء تلك الخاضعة لقيود سياسية خاصة.	جميع البلدان	العدد الإجمالي لبلدان المقصد التي يمكن الوصول إليها من خلال الممرات المائية الدولية والطرق الساحلية التي تمر عبر البلاد.	EC-3.3-3: عدد بلدان المقصد التي يمكن الوصول إليها عن طريق الممرات المائية الدولية والطرق الساحلية
JSA ACT ASEZ JMC		تتمتع شركة العقبة للتنمية ADC، على قدم المساواة مع المنظمة البحرية الدولية IMO ونقابة ملاح الأردن JSA ببنية تحتية وتشريعات متعلقة بالموانئ تعتبر من الأفضل في المنطقة. منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة ASEZ، البنية التحتية فيها حديثة (من أحدث البنى التحتية في المنطقة) وتتسق مع المعايير الدولية. الهيئة البحرية الأردنية JMC، متوافقة تماماً مع المعايير الدولية.	10 نقاط	درجة الموامة بين الاتفاقيات والصكوك القانونية الدولية ذات الصلة في القوانين الوطنية مع المعايير المتعلقة بالممرات المائية الداخلية (مثل قوانين الملاحة الداخلية للمجاري المائية والموانئ والقانون البحري).	EC-3.4-3: مواومة الممرات المائية الداخلية مع القوانين الوطنية
			20 نقطة	30 نقطة كحد أقصى	4,2 النقل عبر الممرات المائية الداخلية
			49 نقطة	100 نقطة كحد أقصى	4,2 الفصل

3. السلامة والأمن

الخاصة بالسفن، في إطار الركيزة الاجتماعية لمؤشرات الربط المستدام للنقل الداخلي، لقياس مدى الحفاظ على سلامة وأمن النقل الدولي في البلد. يوجز الجدول 4 نتائج تحليل البيانات فيما يتعلق بمؤشر تيسير عبور الحدود.

ينطوي هذا المؤشر على مجموع قواعد حركة المرور على الطرق، وأنظمة المركبات، وقواعد المرور في الممرات المائية الداخلية ولوائح المرور

الجدول 4. النقاط المحرزة في إطار مؤشر السلامة والأمن

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
			المؤشر		SO-1-1: قواعد حركة المرور على الطرق
إدارة المرور		إدارة المرور، 100 في المائة. رغم عدم عضوية الأردن في اتفاقية فيينا لعام 1968.	10 نقاط	درجة الموامة بين اتفاقية لافتات وإشارات الطرق (1968) والقوانين الوطنية التي تشمل قواعد المرور الخاصة بالسائقين والقواعد الخاصة بالسائقين المحترفين، مثل قانون الطرق السريعة الوطني ولوائح المرور على الطرق.	EC-3.4-3: الموامة مع القوانين الوطنية وقواعد المرور
إدارة المرور		إدارة المرور.	10 نقاط	مدى وجود قواعد متعلقة بالسلوك المروري أي بشأن التوقف، المناورة، التجاوز، تغيير الاتجاهات، السلوك عند التقاطعات والمعابر، واستخدام المصابيح.	SO-1.1b-1: وضع قواعد بشأن حركة المرور
إدارة المرور		إدارة المرور كما هو مبين أعلاه. مع تزايد استخدام الوسائل الإلكترونية للسيطرة على السرعة.	10 نقاط	مدى تطبيق قواعد فعالة متعلقة بالسرعة. يمكن تقييم فعالية القواعد من خلال تحليل عدد الانتهاكات للحد الأقصى للسرعة المسموح بها (المؤشر SO-1.1d-1) في السنوات الخمس الماضية، حيث يمكن أن يمثل الاتجاه التنافسي قواعد فعالة.	SO-1.1c-1: قواعد فعالة متعلقة بالسرعة

المؤشرات	التعريف	النقاط	الإجابة	ملاحظات	المصدر
SO-1.1d-1: عدد الانتهاكات للحد الأقصى للسرعة	نسبة عدد المخالفات التي تتجاوز الحد الأقصى للسرعة إلى العدد الإجمالي للمخالفات المرورية المسجلة على الطرق الدولية سنوياً.	20-25 في المائة	إدارة المرور حوالي 20-25 في المائة.		إدارة المرور
SO-1.1e-1: قواعد فعالة بشأن معدات السلامة	وجود قواعد متعلقة باستخدام الإلزامي لمعدات السلامة ومدى فعاليتها: (1) أحزمة الأمان؛ (2) أنظمة تقييد الأطفال؛ و(3) وضع الخوذات. يمكن تقييم فعالية القواعد من خلال تحليل عدد الانتهاكات للحد الأقصى للسرعة المسموح بها (المؤشر SO-1.1d-1) في السنوات الخمس الماضية، حيث يمكن أن يمثل الاتجاه التنافسي قواعد فعالة.	4 نقاط	توجد قوانين وعقوبات متعلقة بإدارة حركة المرور ولكنها تطبق دائماً عن طريق التفتيش العشوائي وبشكل متقطع (في الفترات التي يقررها القسم) من خلال حملات محددة.		إدارة المرور
SO-1.1f-1: عدد الانتهاكات المتعلقة باستخدام معدات السلامة	عدد المخالفات المتعلقة باستخدام الإلزامي لمعدات السلامة (أحزمة الأمان، ونظم تقييد الأطفال، والخوذات)، العدد الإجمالي للمخالفات المرورية المسجلة على الطرق الدولية سنوياً.	حوالي 10 في المائة	إدارة المرور حوالي 10 في المائة.		إدارة المرور
SO-1.1g-1: قواعد فعالة بشأن تحميل البضائع ونقل الركاب	فعالية القواعد المتعلقة بتحميل المركبات ونقل الركاب، ووضع لوائح محددة لضمان سلامة البضائع والركاب في رحلات النقل بواسطة الحافلات. ويمكن تقييم فعالية القواعد من خلال تحليل عدد الانتهاكات المتعلقة بتحميل ونقل البضائع على الطرق الدولية في السنوات الخمس الماضية، حيث يمكن أن يمثل الاتجاه التنافسي قواعد فعالة.	6 نقاط	"نافذ" للشحن: الأحكام الوطنية التي تستند إلى حد كبير على الأحكام الدولية/الإقليمية هي قوانين إدارة المرور وتكييفها. تنص القوانين على عقوبات ولكنها تطبق دائماً عن طريق الاختيار العشوائي وبشكل متقطع (في الفترات التي يقررها القسم) من خلال حملات محددة.		"نافذ"
SO-1.1h-1: عدد المركبات التي توقفها الشرطة سنوياً	عدد السيارات والشاحنات التي توقفها الشرطة سنوياً إلى العدد الإجمالي للمركبات على الطرق الدولية سنوياً.	حوالي 15 في المائة	إدارة المرور حوالي 15 في المائة.		إدارة المرور

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
إدارة المرور		توجد قوانين وعقوبات متعلقة بإدارة حركة المرور ولكنها تطبق دائماً عن طريق التفتيش العشوائي وبشكل متقطع (في الفترات التي يقررها القسم) من خلال حملات محددة.	10 نقاط	وجود لوائح مرور خاصة للطرق السريعة و/أو الأنفاق، مثل حظر الوقوف للمركبات، وحظر التوجه بعكس السير أو التحويل، والالتزام باستخدام أضواء المركبة في الأنفاق.	SO-1.1i-1: تطبيق اللوائح الخاصة بالطرق السريعة والأنفاق
إدارة المرور		توجد قوانين وعقوبات ولكنها تطبق دائماً عن طريق التفتيش العشوائي وبشكل متقطع (في الفترات التي يقررها القسم) من خلال حملات محددة.	6 نقاط	وجود قواعد متعلقة بالتشتت أثناء القيادة ناتج عن استخدام أنظمة الترفيه والأجهزة الإلكترونية المحمولة أو الهواتف المحمولة. يمكن تقييم فعالية القواعد من خلال تحليل عدد الانتهاكات بسبب التشتت أثناء القيادة (المؤشر SO-1.1d-1) في السنوات الخمس الماضية، حيث يمكن أن يمثل الاتجاه التنافسي قواعد فعالة.	SO-1.1j-1: قواعد فعالة تعاقب على التشتت أثناء القيادة
إدارة المرور		إدارة المرور حوالي 10 في المائة.	حوالي 10 في المائة	نسبة عدد مخالفات القيادة المشتتة إلى العدد الإجمالي للمخالفات المرورية المسجلة على الطرق الدولية سنوياً.	SO-1.1k-1: عدد الانتهاكات المرتبطة بالقيادة المشتتة
"نافذ"		"نافذ" نظام ممتاز وموثوق به.	10 نقاط	وجود نظام ملائم يحدد المتطلبات الدنيا للمناهج والمؤهلات لمؤسسات القيادة المهنية (شهادة الكفاءة المهنية)، ومتطلبات الحصول على رخصة قيادة، بما في ذلك محتويات وإجراءات الامتحانات النظرية والعملية على حد سواء، ومتطلبات تدريب وترخيص مدربي القيادة وإعادة التدريب للسائقين المحترفين.	SO-1.1l-1: لوائح وقوانين بشأن التدريبات والفحوصات المخصصة للسائقين
"نافذ"		"نافذ" عدد المركبات المجهزة بعدد رسومي صفر.	صفر	نسبة عدد المركبات التجارية العاملة في مجال النقل الدولي والمجهزة بعدد رسومي، إلى	SO-1.2a-1: عدد المركبات المجهزة بعدد رسومي

المؤشرات	التعريف	النقاط	الإجابة	ملاحظات	المصدر
	العدد الإجمالي للمركبات التجارية العاملة في مجال النقل الدولي في البلد سنوياً.				
SO-1.2a-1: عدد المركبات المجهزة بعدد رسومي شغال	عدد المركبات العاملة في مجال النقل الدولي المجهزة بأجهزة العداد الرسومي الشغالة (المستخدمة)، إلى العدد الإجمالي للمركبات المجهزة بعدد والتي تستخدم للنقل الدولي في البلد سنوياً. ويمكن جمع البيانات من خلال دراسة استقصائية عن طريق تسجيل عدد الشاحنات المجهزة بعددات في نقاط العبور الحدودية (يمكن للشرطة أن تفرض معايير تقنية محددة في هذا الخصوص عند الدخول إلى نقاط العبور الحدودية).	صفر	عدم رصد أي مركبة (أو رصد عدد قليل للغاية من المركبات) مجهزة بعددات رسومية.	"نافذ"	
SO-1.3-1: وضع لوائح بشأن تأمين البضائع	وجود لوائح فعالة متعلقة بتأمين البضائع تشمل معايير سلامة حمولات المركبات، ورمز تحميل الشاحنات، وما إلى ذلك.	10 نقاط	وزارة النقل والمواصلات، لوائح متوفرة بشكل جزئي، مع عقوبات تطبق على المركبات التي لا تتبع اللوائح.		وزارة النقل والمواصلات
SO-1.4-1: عدد حوادث التصادم بسبب مخالفة قواعد المرور	عدد حوادث التصادم التي تنطوي على حركة المرور الدولية، بسبب انتهاك قواعد المرور في السنة.	150,000 حادث	إدارة المرور إجمالي الحوادث السنوية حوالي 150,000 حادث. حركة نقل البضائع تنطوي على حوالي 24 ف المائة من الحوادث في عام 2017.		إدارة المرور
SO-1.5-1: تطبيق النظام الوطني للسلامة على الطرق	مدى تطبيق النظام الوطني للسلامة على الطرق استناداً إلى خطة العمل الإطارية العالمية للسلامة على الطرق التي وضعها فريق الأمم المتحدة للوجستيات، والتي تشمل 5 ركائز هي: (1) إدارة السلامة على الطرق؛ (2) المستخدم الآمن؛ (3) المركبة الآمنة؛	7 نقاط	إدارة المرور الاستراتيجية تعالج الظروف المحلية على وجه التحديد، مع الامتثال للمعايير الدولية المعنية.		إدارة المرور

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
				(4) الطريق الآمن؛ (5) الاستجابة الفعالة بعد وقوع حادث.	
إدارة المرور		إدارة المرور، ممتاز، استناداً إلى خطة العمل الإطارية العالمية للسلامة على الطرق، يستغرق الأمر حوالي 15 دقيقة لجميع مقدمي الخدمات المطلوبة للوصول إلى موقع الحادث. تستخدم مروحيات الإنقاذ لنقل الضحايا من مواقع الحوادث في المناطق النائية لمرافق الرعاية.	10 نقاط	مدى وضع معايير وإجراءات الاستجابة بعد الحوادث استناداً إلى خطة العمل الإطارية العالمية للسلامة على الطرق التي وضعها صندوق الأمم المتحدة للسكان والتنمية، والتي تشمل ثمانية إجراءات. (1) اشتراط توفر جانب قانوني لأي شخص يود أداء أنشطة الإسعافات الأولية في حدود قدرته، (2) إدخال معايير للاستجابة المهنية للطوارئ بعد الحادث، (3) إدخال إطار لبرامج إعادة التأهيل، (4) إقامة صلة بين التأمين على المسؤولية وتمويل ضحايا الحوادث، وبرامج إعادة التأهيل، (5) تمكين عمليات الإنقاذ من حوادث التصادم والتحقيق فيها، (6) إدخال إطار واضح للتحقيق في الأعطال وجمع البيانات، (7) تعيين السلطات المسؤولة عن التنفيذ بما في ذلك إنفاذ المعايير القائمة وتطويرها، حسب الضرورة، (8) تقييم فعالية المعايير واكتمالها (قياساً بالإطار التنظيمي الدولي).	SO-1.6-1: تطبيق الاستجابة بعد وقوع الحوادث
			المؤشر		SO-3-1: اللوائح التنظيمية للمركبات
"نافذ"		"نافذ" تطبق اللوائح التنظيمية بما يتوافق مع الأحكام الدولية/الإقليمية.	10 نقاط	عدد اللوائح الوطنية المطبقة على المركبات الجديدة، والتي يتم تطويرها بما يتماشى مع الاتفاقات الدولية مثل اتفاقات الأمم المتحدة بشأن أنظمة المركبات.	SO-3.1-1: اللوائح التنظيمية المتعلقة بالمركبات

المؤشرات	التعريف	النقاط	الإجابة	ملاحظات	المصدر
SO-3.2-1: تطبيق عمليات التفتيش التقني الدورية	درجة تطبيق عمليات التفتيش الفني الدورية (PTIs) للمركبات.	4 نقاط	مؤسسة المواصفات والمقاييس الاردنية JSMO، تطبق عمليات التفتيش بصورة صارمة خلال عملية ترخيص السيارة سنوياً. "نافذ" نعم، عمليات تفتيش سنوية (ممتاز)		مؤسسة المواصفات والمقاييس الاردنية JSMO- "نافذ"
SO-3.3-1: وثائق تسجيل المركبات	درجة الاعتراف بوثائق تسجيل المركبات في البلد.	7 نقاط	معترف بها إقليمياً.		إدارة المرور
SO-1.3-2: عدد الحوادث الناجمة عن خلل تقني	عدد الحوادث، الناجمة بشكل رئيسي عن عطل تقني، لكل كم.	حوالي 12 في المائة			إدارة المرور
SO-3.5-1: عدد مراكز التفتيش الفني المعتمدة	عدد مراكز التفتيش الفني المعتمدة لكل مليون سيارة.	12 مركزاً	"نافذ" غير معتمد، ولكن المراكز الرسمية هي 12 مركزاً.		"نافذ"
4,3 النقل البري	160 نقطة كحد أقصى	114 نقطة			
SO-1-3 قواعد المرور		المؤشر			
SO-1.1-3: تطبيق قواعد الملاحة بما يتوافق مع القواعد الدولية	درجة تطبيق قواعد الملاحة المتوافقة مع القواعد الدولية (مثل المدونة الأوروبية للمجاري المائية الداخلية/CEVNI المطبقة في أوروبا) على المجاري المائية الدولية في البلد.	غير متوفر	غير متوفر.		

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
JSA ACT ASEZ JMC		جمعية الشحن الأردنية، لا حوادث مسجلة منذ 5 سنوات، حالة 1 (تعتبر دراسة حالة ناجحة للمنظمة البحرية الدولية) حيث غرقت سفينة ركاب، وتم إنقاذ 100 في المائة من الأشخاص الذين كانوا على متنها. محطة حاويات العقبة ACT، صفر. الهيئة البحرية الأردنية JMC لا حوادث في السنوات الخمس الماضية.	لا يوجد	عدد الحوادث المتعلقة بالملاحة في السنة. تتعلق هذه الحوادث بتلك الناتجة عن خلل في البنية التحتية للملاحة، مثل النقص في وسائل الملاحة الملائمة (الإشارات الرئيسية والعلامات الجانبية والعوامات الخ) وغيرها من العلامات والاشارات المتوفرة على طول طرق المجاري المائية للملاحة ليلا ونهارا.	3-2.1-SO: الحوادث المتعلقة بالملاحة
			المؤشر		3-2-SO اللوائح التنظيمية للسفن
	غير متوفر		غير متوفر	درجة موافقة الأحكام المتفق عليها دولياً/إقليمياً بشأن تسجيل سفن الملاحة الداخلية في القوانين والتشريعات الوطنية.	3-2.1-SO: موافقة تسجيل سفن الملاحة الداخلية
SA ACT ASEZ JMC		اللوائح الدولية لجمعية الشحن الأردني. محطة حاويات العقبة ACT تمثل للمعايير الدولية. الهيئة البحرية الأردنية JMC تعتمد الأحكام الوطنية التي تستند إلى حد كبير على الأحكام الدولية/الإقليمية.	10 نقاط	درجة قبول الشهادات الإلزامية المنسقة المتعلقة بالسفن (مثل شهادة السفن وشهادة القياس).	3-2.2-SO: قبول شهادات السفن الإلزامية المنسقة
JSA JMC		اتحاد الشحن الأردني. إن توفر النظام الآلي لتحديد الهوية من المعايير المطلوبة دولياً وهو متوفر في جميع السفن، فمن غير القانوني للسفن دخول ميناء العقبة بدون هذا النظام. الهيئة البحرية الأردنية JMC، نسبة 100 في المائة.	10 نقاط	نسبة السفن العاملة في مجال النقل الدولي المجهزة بالنظام الآلي لتحديد الهوية (AIS) إلى العدد الإجمالي للسفن التي تشارك في النقل الدولي في البلد سنوياً.	3-2.3-SO: عدد السفن المجهزة بالنظام الآلي لتحديد الهوية

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
SA ACT ASEZ JMC		جمعية الشحن الأردنية تجري التفتيش المادي للتحقق من كل هذه التفاصيل وفقاً للأحكام الدولية. محطة حاويات العقبة ACT تتوافق مع المعايير الدولية في هذا الشأن. الهيئة البحرية الأردنية JMC تطبق الأحكام الوطنية التي تستند إلى حد كبير على الأحكام الدولية/الإقليمية.	10 نقاط	درجة مواءمة الأحكام المتفق عليها دولياً/إقليمياً بشأن التخليص، وطول السفن المخصصة للملاحة في المياه الداخلية، وعمق المياه المطلوب لتسييرها في القوانين والتشريعات الوطنية.	SO-2.4-3: تطبيق أحكام متملقة بالتخليص، وطول السفن، وعمق المياه المطلوب لتسيير السفن.
SA ACT ASEZ JMC		جمعية الشحن الأردني. تعتمد على اللوائح الدولية. محطة حاويات العقبة ACT تمتثل للمعايير الدولية. الهيئة البحرية الأردنية JMC تعتمد على الأحكام الوطنية التي تستند إلى حد كبير على الأحكام الدولية/الإقليمية.	10 نقاط	درجة مواءمة الأحكام المتفق عليها دولياً/إقليمياً بشأن السفن المحملة بالركاب، في القوانين والتشريعات الوطنية.	SO-2.5-3: تطبيق الأحكام المتعلقة بسفن الركاب
			40 نقطة	60 نقطة كحد أقصى	4,3 النقل عبر المرات المائية الداخلية
			70 نقطة	100 نقطة كحد أقصى	4,3 الفصل

المستدام للنقل الداخلي، لقياس مدى سلامة نقل المواد الغذائية القابلة للتلف والبضائع الخطرة. يوجز الجدول 5 نتائج تحليل البيانات فيما يتعلق بهذا المؤشر.

4. نقل المواد الغذائية القابلة للتلف والبضائع الخطرة

ويشير هذا المؤشر إلى نقل المواد الغذائية القابلة للتلف ونقل البضائع الخطرة في إطار الركيزة الاجتماعية لمؤشرات الربط

الجدول 5. نقل المواد الغذائية القابلة للتلف والبضائع الخطرة

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
			المؤشر		SO-4-1: نقل المواد الغذائية القابلة للتلف
وزارة البيئة - "نافذ"		وزارة البيئة، تعتمد الأحكام الوطنية التي تستند جزئياً على الأحكام الدولية/الإقليمية. الجمعية الأردنية للتخليص تتبع أعلى المعايير والأحكام، وهذا واضح من خلال منع بعض الشحنات من الدخول إلى الأردن في حين يسمح لها بالدخول إلى البلدان المجاورة. "نافذ" تطبق الأحكام الوطنية التي تستند جزئياً إلى الأحكام الدولية/الإقليمية.	10 نقاط	درجة المواءمة بين الأحكام المتفق عليها دولياً/إقليمياً بشأن قائمة المواد الغذائية القابلة للتلف وظروف النقل المطلوبة لها، في القوانين والتشريعات الوطنية.	SO-4.1-1: قائمة بالمواد الغذائية القابلة للتلف وظروف النقل المطلوبة.
JSMO		مؤسسة المواصفات والمقاييس الأردنية JSMO، تعتمد على الأحكام الوطنية التي تستند جزئياً إلى تلك الدولية/الإقليمية. مؤسسة التخليص، تطبيق للأحكام بنسبة في 100 المائة، لا استثناءات.	10 نقاط	درجة المواءمة بين الأحكام المتفق عليها دولياً/إقليمياً بشأن متطلبات اختبار واعتماد المعدات الخاصة المستخدمة لنقل المواد الغذائية القابلة للتلف، في القوانين والتشريعات الوطنية. ويقصد بهذه المعدات، تلك المعزولة أو المبردة أو المبردة ميكانيكياً أو الساخنة كما هو مبين في الاتفاق بشأن نقل البضائع القابلة للتلف ATP.	SO-4.2-1: متطلبات اختبار المعدات واعتمادها

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
"نافذ"		"نافذ" هذه الأحكام غير متوفرة وغير مطبقة. جمعية التخليص، لا تستخدم العلامات المميزة، بل يتم تحديد المواد الغذائية القابلة للتلف بالاسم/المحتوى لفظياً في أغلبية الأحيان، أو من خلال الوثائق، يتم تجنب وضع العلامات بسبب الخوف من التهريب.	صفر	درجة الموامة بين الأحكام المتفق عليها دولياً/إقليمياً بشأن متطلبات تصنيف المعدات الخاصة المستخدمة لنقل المواد الغذائية القابلة للتلف، في القوانين والتشريعات الوطنية. ويقصد بهذه المتطلبات، العلامات المميزة التي تُلصق على المعدات الخاصة كما هو مُبيّن في الاتفاق بشأن نقل البضائع القابلة للتلف ATP.	SO-4.3-1: متطلبات تصنيف المعدات الخاصة
"نافذ"		"نافذ" هذه الأحكام غير متوفرة وغير مطبقة.	صفر	درجة الموامة بين الأحكام المتفق عليها دولياً/إقليمياً بشأن إصدار الشهادات ولوحات التصديق على الامتثال للمعدات الخاصة المستخدمة لنقل المواد الغذائية القابلة للتلف، في القوانين والتشريعات الوطنية.	SO-4.4-1: مواومة شهادة الامتثال
"نافذ"		"نافذ" تتم عمليات التفتيش في نقاط العبور الحدودية فقط، ولا يتم التفتيش أثناء عملية النقل.	لا يوجد	نسبة عمليات التفتيش على جانب الطريق للشاحنات التي تنقل المواد الغذائية القابلة للتلف إلى العدد الإجمالي للشاحنات التي تنقل المواد الغذائية القابلة للتلف العاملة في مجال النقل الدولي في البلد سنوياً. ويتعلق الأمر بالتفتيش للتحقق من استيفاء الشروط المتعلقة بنقل المواد الغذائية القابلة للتلف.	SO-4.5-1: عدد عمليات التفتيش للشاحنات التي تنقل المواد الغذائية القابلة للتلف
			المؤشر		SO-5.1-1: الأحكام العامة المتعلقة بنقل البضائع الخطرة براً
وزارة النقل والمواصلات - "نافذ"		وزارة البيئة، تعتمد الأحكام الوطنية التي تتواءم مع الأحكام لدولية/الإقليمية. "نافذ" سيتم تنفيذ الأحكام المتعلقة بنقل المواد الخطرة الصادرة عن اللجنة الاقتصادية لأوروبا قريبا جدا. جمعية التخليص، تعتمد على أحكام ومعايير	10 نقاط	درجة موامة الأحكام المتفق عليها دولياً/إقليمياً بشأن تصنيف البضائع الخطرة لأغراض النقل في القوانين والتشريعات الوطنية.	SO-5.1a-1: تصنيف البضائع الخطرة لأغراض النقل

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
		صارمة بالاستناد إلى الأحكام الدولية. وزارة النقل، تعتمد على اللوائح المحلية التي تقوم بشكل كامل على الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية (حوالي 90 في المائة). يتم العمل على تنفيذ الاتفاق الأوروبي في غضون الفترة 2019-2023.			
وزارة البيئة الأردنية قانون النقل البري المادة 20		وزارة البيئة، تعتمد الأحكام الدولية/الإقليمية. جمعية التخليص، تعتمد على أحكام ومعايير صارمة بالاستناد إلى الأحكام الدولية. وزارة النقل، تعتمد على اللوائح المحلية التي تقوم بشكل كامل على الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية (حوالي 90 في المائة). يتم العمل على تنفيذ الاتفاق الأوروبي في غضون الفترة 2019-2023.	10 نقاط	درجة مواءمة الأحكام المتفق عليها دولياً/إقليمياً بشأن وضع علامات التوضيب على عبوات البضائع الخطرة في القوانين والتشريعات الوطنية.	SO-5.1b-1: وضع علامات التوضيب على العبوات
وزارة البيئة الأردنية قانون النقل البري المادة 20		وزارة البيئة، تعتمد الأحكام الوطنية التي تتواءم بشكل كبير مع الأحكام الدولية/الإقليمية. جمعية التخليص، تعتمد على أحكام ومعايير صارمة بالاستناد إلى الأحكام الدولية. وزارة النقل، تعتمد على اللوائح المحلية التي تقوم بشكل كامل على الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية (حوالي 90 في المائة).	10 نقاط	درجة مواءمة الأحكام المتفق عليها دولياً/إقليمياً بشأن وضع العلامات على الحاويات والمركبات، في القوانين والتشريعات الوطنية. ويتعلق الأمر بوضع العلامات على الحاويات والمركبات المخصصة لنقل البضائع الخطرة.	SO-5.1c-1: العلامات على الحاويات والمركبات

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
		يتم العمل على تنفيذ الاتفاق الأوروبي في غضون الفترة 2019-2023.			
وزارة البيئة		وزارة البيئة، تعتمد الأحكام الوطنية التي تتواءم بشكل كبير مع الأحكام الدولية/الإقليمية. وزارة النقل، تعتمد على اللوائح المحلية التي تقوم بشكل كامل على الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية (حوالي 90 في المائة). يتم العمل على تنفيذ الاتفاق الأوروبي في غضون الفترة 2019-2023.	10 نقاط	درجة مواعمة الأحكام المتفق عليها دولياً/إقليمياً بشأن الوثائق والمعلومات المطلوبة، في القوانين والتشريعات الوطنية. ويتعلق الأمر بالوثائق المرتبطة بنقل البضائع الخطرة.	SO-5.1d-1: وثائق نقل البضائع الخطرة
		لا توجد بيانات متاحة.		النسبة المئوية لحركة المرور المصنفة على أنها نقل للبضائع الخطرة على شبكة الطرق الدولية.	SO-5.1e-1: النسبة المئوية لنقل البضائع الخطرة
					SO-5.2-1: الأحكام المتعلقة بتدريب الموظفين المشاركين في نقل البضائع الخطرة
			المؤشر		
وزارة النقل		وزارة النقل، تعتمد على اللوائح المحلية التي تقوم بشكل كامل على الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية (حوالي 90 في المائة). يتم العمل على تنفيذ الاتفاق الأوروبي في غضون الفترة 2019-2023. جمعية التخليص، أنشأ مركز تدريب إقليمي يستند إلى توصيات منظمة الجمارك العالمية، يقدم برامج حول التعامل بالبضائع الخطرة.	10 نقاط	درجة المواعمة بين الصكوك و/أو التوصيات القانونية الدولية/الإقليمية في الأحكام المتعلقة بتدريب الموظفين العاملين في نقل البضائع الخطرة في البلد. ويتعلق الأمر بالموظفين غير السائق، مثل طاقم المركبة، والمرسل، والناقل، والمرسل إليه، والمولد، والعامل في التعبئة، ومشغل الصهاريج، والمفرغ.	SO-5.2-1: الأحكام المتعلقة بتدريب الموظفين المشاركين في نقل البضائع الخطرة

المؤشرات	التعريف	النقاط	الإجابة	ملاحظات	المصدر
SO-5.2b-1: مواعمة متطلبات تعيين مستشار لشؤون السلامة	درجة مواعمة الأحكام الدولية/الإقليمية في التشريعات الوطنية بشأن متطلبات أنشطة نقل البضائع الخطرة (التي تشمل النقل، أو التعبئة أو التحميل أو الملء أو التفريغ ذي الصلة) بهدف تعيين مستشار أو أكثر من مستشاري السلامة يكون مسؤولاً عن تفادي المخاطر التي يتعرض لها الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة نتيجة هذه الأنشطة.	صفر	وزارة النقل، الشركات الخاصة والموانئ لديها مستشارين للأمن والسلامة، ولكنها لا تتبع لوائح تنظيمية رسمية.		وزارة النقل
SO-5.2c-1: عدد شهادات تدريب مستشاري السلامة الصادرة	نسبة شهادات تدريب مستشاري السلامة الصادرة/المجددة سنوياً من قبل سلطة وطنية مختصة أو الهيئة المعتمدة إلى العدد الإجمالي للتعهدات التي تشارك في الأنشطة ذات الصلة بالبضائع الخطرة.		لا توجد بيانات متاحة.		
SO-5.2d-1: توفير التدريب بشأن التوعية الأمنية	درجة مواعمة القواعد المتفق عليها دولياً/إقليمياً بشأن توفير التدريب على التوعية الأمنية للأشخاص المشاركين في نقل البضائع الخطرة. والعناصر المتفق عليها دولياً للتدريب على التوعية الأمنية محددة في الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية.	10 نقاط	الجمارك الأردنية، أنشأ مركز تدريب إقليمي تستند برامجه على توصيات منظمة الجمارك العالمية، وبعض هذه البرامج تتعلق بكيفية التعامل مع البضائع الخطرة.		الجمارك الأردنية
SO-5.3-1: عمليات التفتيش وتدابير الدعم الأخرى لضمان الامتثال لمتطلبات السلامة		المؤشر			
SO-5.3a-1: مواعمة إجراءات الموافقة على هيئات التفتيش	درجة مواعمة الأحكام الدولية/الإقليمية في التشريعات الوطنية بشأن إجراءات الموافقة على هيئات التفتيش من جانب السلطة المختصة. وتقوم هيئات التفتيش بتقييم	صفر	الجمارك الأردنية، لا تفويض لهيئات التفتيش، تتفرد الجمارك بعمليات التفتيش.		الجمارك الأردنية

المؤشرات	التعريف	النقاط	الإجابة	ملاحظات	المصدر
	المطابقة، وعمليات التفتيش الدورية، وعمليات التفتيش الوسيطة، وعمليات التفتيش الاستثنائية، ومراقبة دائرة التفتيش الداخلية (في حالة تفويض مهام التفتيش).				
SO-5.3b-1: إلغاء الموافقة على هيئات التفتيش	إلغاء أو تقييد الموافقة، التي تمنحها السلطة المختصة، لهيئات التفتيش التي لم تعد ممثلة للشروط أو لا تتبع الإجراءات المحددة في أحكام الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية.	صفر	الجمارك الأردنية، لا تفويض لهيئات التفتيش، تتفرد الجمارك بعمليات التفتيش.		الجمارك الأردنية
SO-5.3c-1: توافر المعلومات عن القيود المفروضة على النقل	توفر المعلومات عن قيود النقل المطبقة على نقل البضائع الخطرة.	10 نقاط	معظم اللوائح متاحة مجاناً على الانترنت على موقع السلطة المختصة، كما يمكن الحصول عليها عن طريق الاتصال المباشر بهذه السلطة.		الموقع الإلكتروني لوزارة النقل والمواصلات
SO-5.3d-1: الأمانة المرتبطة بنقل البضائع العالية الخطورة	درجة الموامة بين القواعد المتفق عليها دولياً/إقليمياً في التشريعات الوطنية بشأن متطلبات اعتماد خطة أمنية عند نقل البضائع العالية الخطورة وتنفيذها.	3 نقاط	وزارة البيئة، تعتمد الأحكام الوطنية لتي تستند جزئياً إلى الأحكام الدولية/الإقليمية		وزارة البيئة
SO-5.3e-1: الإبلاغ عن الحوادث التي تنطوي على بضائع خطرة	درجة الموامة بين القواعد المتفق عليها دولياً أو إقليمياً في التشريعات الوطنية بشأن إجراءات الإبلاغ عن حادث خطير أثناء تحميل البضائع الخطرة أو تعبئتها أو نقلها أو تفريغها. ويجب أن يُعد التقرير من قبل الأفراد المعنيين بالتعبئة والتحميل، على أساس النموذج الذي تنص عليه الاتفاقات الدولية/الإقليمية.	صفر	وزارة البيئة، تعتمد الأحكام الوطنية لا تستند إلى الأحكام الدولية/الإقليمية بأي شكل من الأشكال		وزارة البيئة
SO-5.3f-1: الأحكام المتعلقة بالمركبات التي تنقل البضائع الخطرة	مدى خضوع نقل البضائع الخطرة للاستخدام الإلزامي للمركبات التي تتطلبها المعايير الدولية	5 نقاط	وزارة البيئة، تعتمد الأحكام الوطنية التي تستند بشكل كبير إلى الأحكام		وزارة البيئة

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
		الدولية/الإقليمية مطلوب ايزو البيئة، والتي تشمل هذا النوع من الأحكام.		لنقل البضائع الخطرة، لاسيما من ناحية قوامها، ونوعها، ومدى خضوعها للفحص الفني السنوي.	
وزارة البيئة		وزارة البيئة، توضع وثائق وزارة البيئة على الحاويات، مع تسليط الضوء على خصائص المواد التي يجري نقلها.	صفر	درجة المواءمة بين القواعد المتفق عليها دولياً/إقليمياً في التشريعات الوطنية بشأن تقديم التعليمات كتابةً، بلغة يفهمها الطاقم، ليتم تنفيذها واتخاذ الاجراءات المناسبة في حالة وقوع حادث أو طارئ.	SO-5.3g-1: تعليمات كتابية في حالة الطوارئ
وزارة البيئة، جمعية التخليص.		وزارة البيئة لا توجد مثل هذه الأحكام، أو يتم تطبيقها. جمعية التخليص، بعض الحاويات الصغيرة (غير المخصصة للشحن) تخضع للوائح المحلية.	صفر	درجة المواءمة بين الأحكام المتفق عليها دولياً/إقليمياً في التشريعات الوطنية بشأن متطلبات تصميم العبوات والحاويات المخصصة لنقل البضائع الخطرة واختبارها والموافقة عليها.	SO-5.3h-1: متطلبات تصميم العبوات والحاويات واختبارها والموافقة عليها.
			المؤشر		SO-5.4-1: الأحكام المتعلقة بمعدات وعمليات النقل التي تنطوي على بضائع خطرة
وزارة البيئة، جمعية التخليص، "نافذ"		وزارة البيئة، لا توجد أو تطبق مثل هذه الأحكام. جمعية التخليص، تطبق أحكام خاصة في الموانئ متعلقة بالتحميل/التفريغ، والمساحات الخاصة ووحدات التخزين الخاصة. في النقل البري، لا تطبق مثل هذه الأحكام. أحكام محلية تستند إلى حد كبير إلى المعايير الدولية. "نافذ" لا توجد أو تطبق مثل هذه الأحكام.	صفر	درجة مواءمة الأحكام المتفق عليها دولياً/إقليمياً في الأحكام التنظيمية الوطنية المتعلقة بتحميل البضائع الخطرة وتفريغها وتسليمها.	SO-5.4a-1: الأحكام المتعلقة بتحميل البضائع الخطرة وتفريغها وتسليمها

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
الجمارك الأردنية- "نافذ للخدمات اللوجستية"		الجمارك الأردنية، تعتمد الأحكام الوطنية التي تستند إلى حد كبير على الأحكام الدولية/الإقليمية. "نافذ" تعتمد الأحكام الدولية/الإقليمية.	10 نقاط	درجة الموامة بين الأحكام المتفق عليها دولياً أو إقليمياً في التشريعات الوطنية بشأن المتطلبات المتعلقة بوحدات ومعدات النقل على متن السفن، مثل معدات مكافحة الحرائق ومعدات الحماية الشخصية.	SO-5.4b-1: المتطلبات الإلزامية المتعلقة بوحدات ومعدات النقل على متن السفن
			المؤشر		SO-6-1: نقل البضائع الخطرة - متطلبات البنية التحتية/الأجهزة
وزارة الأشغال العامة		وزارة الأشغال العامة، لا توجد أو تطبق مثل هذه الأحكام.	صفر	درجة موامة القواعد المتفق عليها دولياً/إقليمياً مع القانون الوطني بشأن تصنيف الأنفاق عند تطبيق القيود على مرور المركبات التي تنقل بضائع خطرة عبر الأنفاق. تحدد أحكام الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية، خمس فئات للأنفاق تختلف بحسبها درجة القيود المفروضة على نقل البضائع الخطرة.	SO-6.1-1: تطبيق تصنيف الأنفاق
وزارة الأشغال العامة		وزارة الأشغال العامة، لا توجد أو تطبق مثل هذه الأحكام من المقرر تطبيق هذه الضوابط بمجرد تنفيذ أحكام الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية.	صفر	توافر المعلومات عن تصنيف الأنفاق (بما في ذلك إشارات الطرق والعلامات)، والإخطارات بحظر/تقييدات الأنفاق والطرق البديلة لنقل البضائع الخطرة.	SO-6.2-1: توافر المعلومات عن تصنيف الأنفاق
"نافذ"		"نافذ" هذه الأحكام غير متوفرة وغير مطبقة.	صفر	درجة الموامة بين الأحكام المتفق عليها دولياً/إقليمياً مع القانون الوطني بشأن متطلبات المركبات لنقل البضائع الخطرة، فيما يتعلق بقوامها، ونوعها، وخضوعها للفحص الفني السنوي، ومدى توافرها مع أحكام الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية.	SO-6.3-1: المتطلبات المتعلقة بتصميم المركبات والموافقة عليها

المؤشرات	التعريف	النقاط	الإجابة	ملاحظات	المصدر
SO-6.4-1: مواعمة المتطلبات التي يتعين على طاقم المركبة الامتثال لها	درجة المواعمة بين الأحكام المتفق عليها دولياً/إقليمياً مع القانون الوطني بشأن المتطلبات التي يتعين على طاقم المركبة الامتثال لها، مثل استخدام أجهزة مكافحة الحريق، وحظر التدخين، وأجهزة الإضاءة المحمولة، وتشغيل المحرك أثناء التحميل أو التفريغ، واستخدام فرامل الوقوف وتثبيت العجلات.	صفر	الجمارك الأردنية، تعتمد الأحكام الوطنية التي تختلف تماماً عن الأحكام الدولية/الإقليمية، وهي لا تطبق فعلياً. في معظم الحالات تستند هذه الأحكام كلياً على سياسات شركات النقل.		الجمارك الأردنية
4,4 النقل البري	250 نقطة كحد أقصى	108 نقطة			
SO-5.1-1: الأحكام العامة المتعلقة بنقل البضائع الخطرة براً		المؤشر			
SO-2.1a-2: اللافتات والعلامات على العربات	درجة مواعمة الأحكام المتفق عليها دولياً/إقليمياً بشأن وضع العلامات على الحاويات والمركبات، في القوانين والتشريعات الوطنية. ويتعلق الأمر بوضع العلامات على الحاويات والمركبات المخصصة لنقل البضائع الخطرة.	10 نقاط	وزارة النقل، تعتمد على اللوائح المحلية التي تقوم بشكل كامل على الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية (حوالي 90 في المائة). يتم العمل على تنفيذ الاتفاق الأوروبي في غضون الفترة 2019-2023. وينطبق الأمر على العربات أيضاً.		وزارة النقل والموصلات قانون النقل البري المادة 20
SO-5.1e-1: النسبة المئوية لنقل البضائع الخطرة	النسبة المئوية لحركة المرور المصنفة على أنها نقل للبضائع الخطرة على شبكة الطرق الدولية.	غير متوفر	لا حركة مرور عبر السكك الحديدية في الوقت الراهن.		
SO-2.2-2: الأحكام المتعلقة بتدريب الموظفين المشاركين في نقل البضائع الخطرة		المؤشر			
SO-2.2a-2: توفير دورات تدريبية متخصصة	درجة المواعمة بين القواعد المتفق عليها دولياً/إقليمياً المتعلقة بتوفير التدريب المتخصص لموظفي النقل وموظفي السكك	غير متوفر	وعلى الرغم من عدم تطبيقها حالياً، توجد أحكام وضعت استناداً إلى قواعد متفق عليها إقليمياً.		JHR

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
				الحديدية المشاركين في نقل البضائع الخطرة. العناصر المتفق عليها دولياً للتدريب على التوعية الأمنية محددة في الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية.	
			المؤشر		SO-2.3-2: عمليات التفتيش وتدابير الدعم الأخرى لضمان الامتثال لمتطلبات السلامة
زيارة الموقع		القطارات غير تشغيلية، وقديمة جداً، من الواضح أنها لا تتبع الأحكام المعنية.	صفر	مدى خضوع نقل البضائع الخطرة للاستخدام الإلزامي للقطارات التي تستوفي الشروط المنصوص عليها في المعايير الدولية لنقل البضائع الخطرة، لاسيما من ناحية قوامها، ونوعها، ومدى خضوعها للفحص الفني السنوي.	SO-5.3f-1: الأحكام المتعلقة بالقطارات التي تنقل البضائع الخطرة
JHR		لا يوجد.	لا يوجد	عدد الحوادث التي تنطوي على نقل البضائع الخطرة بالسكك الحديدية لكل 100,000 كيلومتر قطاري كل عام.	SO-2.3b-2: عدد الحوادث التي تنطوي على نقل البضائع الخطرة
			10 نقاط	30 نقطة كحد أقصى	4,4 النقل بالسكك الحديدية
			المؤشر		SO-6-1: نقل البضائع الخطرة - المتطلبات الإدارية
JSA ACT ASEZ JMC		جمعية الشحن الأردنية، تتبع جميع أحكام شحن البضائع الخطرة القوانين المرعية الاجراء، وقد تم تخصيص طاقم سلامة خاص مسؤول عن التعامل مع البضائع الخطرة. محطة حاويات العقبة ACT، يتم اتباع قواعد المحطات التي عادة ما تكون متسقة مع المعايير	10 نقاط	درجة الموامة بين القواعد المتفق عليها دولياً/إقليمياً المتعلقة بتوفير التدريب المتخصص لموظفي النقل والطاقم المعني بنقل البضائع الخطرة. العناصر المتفق عليها دولياً للتدريب المتخصص في الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية.	SO-2.2a-2: توفير دورات تدريبية متخصصة

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
		الدولية، وتتبع التدابير الأمنية الأحكام الحكومية الصادرة في هذا الإطار. وتتبع المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية عند تسليم البضائع الخطرة. أنشأت لجنة أمان ولجنة أمنية إن الأحكام أكثر صرامة من الشروط الدنيا التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية. الهيئة البحرية الأردنية JMC، تعتمد الأحكام الوطنية التي تستند إلى حد كبير إلى الأحكام الدولية/الإقليمية (مثل المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة).			
		غير متوفر.	غير متوفر	النسبة المئوية لحركة المرور المصنفة على أنها نقل للبضائع الخطرة على شبكة الطرق الدولية.	SO-3.1e-3: النسبة المئوية لنقل البضائع الخطرة
		ما من عملية تفويض.	صفر	درجة موافقة الأحكام الدولية/الإقليمية في التشريعات الوطنية بشأن إجراءات تعيين هيئات التفتيش. وهيئات التفتيش هي هيئات خبراء متخصصة في تفتيش سفن الملاحة الداخلية، ونقل البضائع الخطرة عن طريق المجاري المائية الداخلية.	SO-5.3a-1: موافقة إجراءات تعيين هيئات التفتيش
		نفس الإجابة الواردة في SO-3.1a-3.	10 نقاط	مدى خضوع نقل البضائع الخطرة للاستخدام الإلزامي للسفن بحسب المعايير الدولية لنقل البضائع الخطرة، لاسيما من ناحية قوامها، ونوعها، ومدى خضوعها للفحص الفني السنوي.	SO-5.3f-1: الأحكام المتعلقة بالسفن التي تنقل البضائع الخطرة
		نفس الإجابة الواردة في SO-3.1a-3.	10 نقاط	درجة موافقة الأحكام المتفق عليها دولياً/إقليمياً في الأحكام التنظيمية الوطنية	SO-5.3a-1: الأحكام المتعلقة بتحميل البضائع الخطرة ونقلها وتفريغها وتسليمها

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
				المتعلقة بتحميل البضائع الخطرة ونقلها وتفريغها وتسليمها.	
		نفس الإجابة الواردة في SO-3.1a-3.	10 نقاط	درجة المواومة بين الأحكام المتفق عليها دولياً أو إقليمياً في التشريعات الوطنية بشأن المتطلبات المتعلقة بالسفن والمعدات، مثل ترتيبات إطفاء الحرائق والمعدات الخاصة.	SO-3.3b-3: المتطلبات الإلزامية المتعلقة بالسفن والمعدات
		لا تنفذ عمليات تعنى ببناء السفن.	غير متوفر	درجة المواومة بين الأحكام المتفق عليها دولياً أو إقليمياً في القانون الوطني بشأن متطلبات السفن لنقل البضائع الخطرة، فيما يتعلق بقواعد بناء سفن الشحن والدبابات، والبناء المطبق على السفن البحرية.	SO-4.1-3: المتطلبات المتعلقة ببناء السفن
		نفس الإجابة الواردة في SO-3.1a-3.	10 نقاط	درجة المواومة بين الأحكام المتفق عليها دولياً/إقليمياً في القانون الوطني بشأن المتطلبات التي يتعين على طاقم السفينة الامتثال لها، مثل نوع المصابيح المحمولة وحظر التدخين واستخدام النار والضوء.	SO-4.2-3: مواومة الشروط التي يتعين على طاقم السفينة الامتثال لها
			50 نقطة	70 نقطة كحد أقصى	4,4 النقل عبر المرات المائية الداخلية
			53 نقطة	100 نقطة كحد أقصى	4,4 الفصل

المتعدد الوسائط/المتداخل/المشترك. ويوجز الجدول 6 نتائج تحليل البيانات فيما يتعلق بمؤشر النقل المتعدد الوسائط.

5. النقل المتعدد الوسائط

يشير هذا المؤشر إلى النقل المتعدد الوسائط في إطار الركيزة الاقتصادية لمؤشرات الربط المستدام للنقل الداخلي، بهدف قياس حصة الشحن

الجدول 6. مؤشر النقل المتعدد الوسائط

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
			المؤشر		EC-6-1: النقل المتعدد الوسائط/النقل المشترك
وزارة النقل والمواصلات - "نافذ"		وزارة النقل والمواصلات، الاستيراد: النقل البري 33 في المائة النقل الجوي 14.3 في المائة السفن 52.1 في المائة. التصدير: النقل البري 58.2 في المائة النقل الجوي 10.4 في المائة السفن 31 في المائة. "نافذ" للنقل المحلي، النقل البري 100 في المائة لأنه لا توجد ممرات مائية داخلية ولا سكك حديدية عاملة.	6 نقاط	نسبة طن الشحن التي يتم نقلها باستخدام وسائط النقل البري إلى مجموع الحمولة التي تنقل عبر الرحلات الدولية (العابرة) سنوياً.	EC-6.1-1: حصة وسائط النقل البري للشحن
وزارة النقل والمواصلات		وزارة النقل والمواصلات تعتمد على الأحكام المحلية التي تستند إلى الأحكام الدولية.	10 نقاط	درجة مواعمة القانون الوطني للنقل المتعدد الوسائط مع اتفاقات النقل الدولي و/أو الإقليمي المتعدد الوسائط، مثل الاتفاق الأوروبي بشأن الخطوط الدولية الهامة للنقل المختلط والمنشآت المتصلة بها.	EC-6.2-1: نهج النقل الواسع الوسائط
وزارة النقل والمواصلات		وزارة النقل والمواصلات 66 في المائة من الواردات 42 في المائة من الصادرات	7 نقاط	نسبة الوزن الإجمالي للبضائع الدولية (العابرة) (بالطن) التي تنقلها وسائل نقل متعددة الوسائط أو المتداخلة أو المختلطة، إلى الوزن الإجمالي للبضائع في السنة. يشير النقل المتعدد الوسائط إلى عقد نقل واحد يشمل	EC-6.3-1: حصة الشحنات المتعددة الوسائط والمتداخلة والمختلطة

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
				أكثر من وسيلة نقل واحدة ويقصد بالوسائط المتداخلة وسيلة نقل واحدة يتم نقلها بوسائط مختلفة مثل الشاحنات التي تنقل على العبارات أو على السكك الحديدية. وتشير الوسائط المختلطة إلى نقل البضائع في وحدة نقل واحدة باستخدام أكثر من طريقة نقل (على النحو الذي يحدده الاتفاق الأوروبي بشأن الخطوط الدولية الهامة للنقل المختلط والمنشآت المتصلة بها).	
وزارة النقل والمواصلات		وزارة النقل والمواصلات، 10 في المائة يوضع في الحاويات.	نقطتان	تعرف حصة البضائع المشحونة بالحاويات بأنها الوزن الإجمالي للبضائع المنقولة بالحاويات مقسوماً على الوزن الإجمالي للبضائع الدولية (العابرة) غير السائبة. لا تشمل هذه البضائع النفط والفحم والحبوب والسوائب والأسمت، وغيرها من المواد السائبة.	EC-6.4-1: حصة البضائع المشحونة بالحاويات
			25 نقطة	40 نقطة كحد أقصى	4,5 النقل البري
			المؤشر		EC-6-2: النقل المتعدد الوسائط/النقل المختلط الوسائط
		صفر حالياً.	صفر	نسبة طن الشحن التي يتم نقلها باستخدام السكك الحديدية إلى مجموع الحمولة التي تنقل عبر الرحلات الدولية سنوياً.	EC-6.1-2: حصة وسائط النقل بالسكك الحديدية
MOT JHR		>10 في المائة.	صفر	وتعرف حصة البضائع المشحونة بالحاويات بأنه الوزن الإجمالي للبضائع المشحونة بالحاويات مقسوماً على الوزن الإجمالي للبضائع غير السائبة المنقولة عبر السكك الحديدية. لا تشمل هذه البضائع النفط والفحم	EC-6.2-2: حصة البضائع المشحونة بالحاويات

المؤشرات	التعريف	النقاط	الإجابة	ملاحظات	المصدر
	والحبوب والسوائب والأسمت، وغيرها من المواد السائبة.				
EC-6.3-2: وقت مناولة الشحنات في المحطات الطرفية	الحد الأدنى من وقت المناولة للشحنات في المحطات، يعرّف بأنه الفترة من آخر وقت لقبول البضائع إلى مغادرة القطارات، ومن وصول القطارات إلى وقت توافر العربات الجاهزة لتفريغ وحدات التحميل.	غير متوفر	لا ينطبق.		
EC-6.4-2: وقت انتظار المركبات البرية	الحد الأدنى لوقت انتظار المركبات البرية، الذي يُعرّف بأنه وقت انتظار المركبات الطرفية لتسليم أو جمع وحدات التحميل في محطات السكك الحديدية.	6 نقاط	على الرغم من عدم عمل السكك الحديدية في الوقت الحالي، كان وقت الانتظار أقل من ساعة عندما كانت السكك الحديدية تعمل بشكل طبيعي.	JHR	
4,5 النقل بالسكك الحديدية	40 نقطة كحد أقصى	6 نقاط			
EC-5-3: النقل المتعدد الوسائط/النقل المختلط الوسائط		المؤشر			
EC-5.1-3: نسبة الحمولة من البضائع المنقولة عبر الممرات المائية الداخلية	نسبة الحمولة من البضائع المنقولة عبر الممرات المائية الداخلية إلى مجموع الحمولة المنقولة عبر الطرق والسكك الحديدية والممرات المائية الداخلية في السنة.				
EC-5.2-3: ربط محطات الموانئ بالطرق والسكك الحديدية	مدى ترابط المحطات في موانئ المجاري المائية الداخلية بالطرق الرئيسية وخطوط السكك الحديدية.	7 نقاط	شركة العقبة للتنمية ADC، تتوفر شبكة طرق تربط جميع الموانئ بالطرق الرئيسية. محطة حاويات العقبة AC، تتوفر شبكة تربط المحطة بالطرق، 700-1000 شاحنة/في اليوم للواردات. شبكة الطرق المتوفرة تستوفي المعايير الدولية ولكن ليس بشكل كامل (شروط	JSA ACT ASEZ JMC	

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
		الطرق والسلامة). منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة ASEZ، تتعامل مع 90 في المائة من الواردات و63 في المائة من الصادرات، والطرق هي وسيلة النقل الرئيسية في البلاد، والسكك الحديدية ليست نشطة حالياً، وبالتالي تعتبر شبكة الطرق عالية الجودة. 80-90 في المائة تصنيف لشبكة الطرق الداخلية (داخل الميناء) أي معايير عالية. لهيئة البحرية الأردنية JMC الشبكة الحالية كافية.			
			7 نقاط	20 نقطة كحد أقصى	4,5 النقل عبر الممرات المائية الداخلية
			63 نقطة	100 نقطة كحد أقصى	4,5 الفصل

6. البيئة والطاقة

ويشير هذا المؤشر إلى الركيزة البيئية في مؤشرات الربط المستدام للنقل الداخلي، لتقييم مدى تطبيق تدابير خفض الانبعاثات. ويوجز الجدول 7 نتائج تحليل البيانات فيما يتعلق بمؤشرات البيئة والطاقة.

الجدول 7. النقاط المسجلة على صعيد مؤشرات البيئة والطاقة

المؤشرات	التعريف	النقاط	الإجابة	ملاحظات	المصدر
EV-1-1: الأسطول		المؤشر			
EV-1.1a-1: عدد سيارات الركاب العاملة على الوقود البديل	نسبة عدد سيارات الركاب العاملة على الوقود البديل في مجال النقل الدولي إلى إجمالي عدد سيارات الركاب العاملة في مجال النقل الدولي في البلاد سنوياً. يشمل الوقود البديل الطاقة الكهربائية، والوقود الحيوي السائل، كالغاز الحيوي، ووقود الديزل الحيوي وغيرها من أنواع الوقود الحيوي السائل، والغاز الطبيعي (غاز طبيعي مضغوط/الغاز الطبيعي المسيل) والهيدروجين/مجموعة الوقود.	صفر	إدارة المرور، حوالي 15 في المائة (على مستوى المناطق الحضرية)، ونسبة صغيرة جداً مستخدمة في النقل الدولي (تقريباً غير موجودة).		إدارة المرور
EV-1.1b-1: عدد الحافلات العاملة على الوقود البديل	نسبة الحافلات العاملة على الوقود البديل في مجال النقل الدولي إلى العدد الإجمالي للحافلات العاملة في مجال النقل الدولي في البلد سنوياً. يتعلق الأمر بالحافلات التي تقل أكثر من 9 ركاب. يشمل الوقود البديل الطاقة الكهربائية، والوقود الحيوي السائل، كالغاز الحيوي، ووقود الديزل الحيوي وغيرها من أنواع الوقود الحيوي السائل، والغاز الطبيعي	صفر	إدارة المرور، تقريباً صفر.		إدارة المرور

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
				(غاز طبيعي مضغوط/الغاز الطبيعي المسيل) والهيدروجين/مجموعة الوقود.	
إدارة المرور		إدارة المرور، تقريباً صفر.	صفر	نسبة الشاحنات العاملة على الوقود البديل في مجال النقل الدولي إلى العدد الإجمالي للشاحنات العاملة في مجال النقل الدولي في البلد سنوياً. ويتعلق الأمر بالشاحنات التي تزن أكثر من 3.5 طن. يشمل الوقود البديل الطاقة الكهربائية، والوقود الحيوي السائل، كالغاز الحيوي، ووقود الديزل الحيوي وغيرها من أنواع الوقود الحيوي السائل، والغاز الطبيعي (غاز طبيعي مضغوط/الغاز الطبيعي المسيل) والهيدروجين/مجموعة الوقود.	EV-1.1c-1: عدد الشاحنات العاملة على الوقود البديل
إدارة المرور		إدارة المرور، حوالي 10 سنوات.	7 نقاط	متوسط عمر سيارات الركاب في البلاد	EV-1.2a-1: متوسط عمر سيارات الركاب
إدارة المرور		إدارة المرور، أكثر من 15 سنة	0 نقاط	متوسط عمر الحافلات العاملة في مجال النقل الدولي. يتعلق الأمر بالحافلات التي تقل أكثر من 9 ركاب.	EV-1.2b-1: متوسط عمر الحافلات
"نافذ"		"نافذ" 17 سنة.	صفر	متوسط عمر الشاحنات العاملة في مجال النقل الدولي. ويتعلق الأمر بالشاحنات التي تزن أكثر من 3.5 طن.	EV-1.2c-1: متوسط عمر الشاحنات
			المؤشر		EV-2-1: الانبعاثات
وزارة البيئة		وزارة البيئة، صارمة جداً، إذا تجاوزت المركبات 5 سنوات من العمر لا يسمح لها بدخول البلاد. لا يوجد معيار رسمي للحد من الانبعاثات، ولكن وزارة النقل تتبع بعض الأحكام المحلية.	10 نقاط	مستوى الصرامة في التشريعات الوطنية المتعلقة بانبعاثات المركبات لاسيما من ناحية تحديد الحد الأدنى من معايير الانبعاثات للمركبات الجديدة.	EV-2.1-1: مستوى الصرامة في التشريعات الوطنية المتعلقة بانبعاثات المركبات

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
وزارة البيئة، مؤسسة المواصفات والمقاييس الاردنية JSMO		وزارة البيئة، اجراءات نادرة جداً، يتم إجراء الاختبارات من قبل شرطة البيئة "الحراس" المجهزة بأجهزة محمولة لقياس مستويات ثاني أكسيد الكربون، ومع ذلك، لا يتم فرض القيود والعقوبات بشكل كبير، ولا تفرض أي عقوبات أو ضرائب على أثر انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المفرطة. المعايير الأردنية، في الزرقاء، محطة مجهزة بالمعدات واللوائح وعلى الرغم من وجود أجهزة القياس، فهي لا تستخدم.	صفر	الطريقة المستخدمة لقياس انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من المركبات البرية وتطبيق الضرائب المفروضة على المركبات استناداً إلى مستويات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المقاسة.	EV-2.2-1: انبعاثات ثاني أكسيد الكربون
وزارة البيئة		وزارة البيئة، تطبق أنظمة تعنى بالضوضاء على الأشغال والمرافق الصناعية، ولكن لا توجد أنظمة تعنى بالضوضاء الناتجة عن النقل.	صفر	تطبيق أنظمة تعنى بالضوضاء، عبر تقييم كمية/مدة/مصدر الضوضاء، للحد من مستويات الضوضاء المفرطة للسيارات.	EV-2.3-1: انبعاثات الضوضاء
"نافذ"		"نافذ" أكثر من 90 في المائة عبر الطرق.	صفر	نسبة الركاب الذين يستخدمون وسائل النقل البري إلى مجموع الركاب المشاركين في الرحلات الدولية سنوياً.	EV-2.4-1: حصة وسائل النقل البري للركاب
		لا توجد بيانات متاحة.		درجة تطبيق النماذج التشغيلية/أدوات البرمجيات للتنبؤ بالمخاطر المتصلة بالطقس التي تهدد الهياكل الأساسية للنقل. درجة تطبيق المستويات التالية وفقاً لمتطلبات الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ:- المستوى 1: أبسط طريقة ذات قيم افتراضية؛ - المستوى 2: مماثل للمستوى 1 ولكن مع معامل الانبعاثات الخاص بكل بلد وبيانات أخرى؛ - المستوى 3: نهج أكثر تعقيداً (نماذج).	EV-2.5-1: تطبيق نماذج للتنبؤ بالمخاطر المتعلقة بالطقس

المؤشرات	التعريف	النقاط	الإجابة	ملاحظات	المصدر
EV-2.6-1: تنفيذ تدابير التكيف التقني في النقل البري	درجة تنفيذ تدابير التكيف التقنية على الطرق، لاستعراض تأثير تغيير المناخ على نظام النقل البري، واقتراح خيارات التكيف. ومن الأمثلة على الوثائق التي تتناول هذه التدابير: إطار عمل واستراتيجية التكيف مع تغيير المناخ لوكالة الطرق السريعة (المملكة المتحدة)، ونظم المعلومات المتقدمة عن أحوال الطقس على الطرق (كندا)، وتكاليف آثار تغيير المناخ والتكيف معه (فرنسا).	7 نقاط	وزارة البيئة، أعدت مشروع خطة وطنية للتكيف. وتتناول سياسة تغيير المناخ قطاع النقل للفترة 2010-2020. ويجري حالياً وضع خطة جديدة للفترة 2020-2030. وهكذا يجري القيام بهذه التنبؤات والتقدير، وتجري دراسة السيناريوهات حتى عام 2100، وتكيف النماذج القائمة على هيئة المناخ لجعل هذه التنبؤات.		وزارة البيئة
EV-3-1: البنية التحتية		المؤشر			
EV-3.1-1: حصة محطات تعبئة الوقود البديل	نسبة عدد محطات تعبئة الوقود البديل على طول الطرق الدولية والداخلية إلى العدد الإجمالي لمحطات تعبئة الوقود على طول الطرق الدولية والداخلية. يشمل الوقود البديل الطاقة الكهربائية، والوقود الحيوي السائل، كالغاز الحيوي، ووقود الديزل الحيوي وغيرها من أنواع الوقود الحيوي السائل، والغاز الطبيعي (غاز طبيعي مضغوط/الغاز الطبيعي المسيل) والهيدروجين/مجموعة الوقود. يمكن تعريف محطات تعبئة الوقود البديل على أنها نقاط تعبئة الوقود البديل كجزء من محطات تعبئة الوقود.	صفر	منخفضة حالياً، يجري تنفيذها ببطء.		JHR
4,6 النقل البري	130 نقطة كحد أقصى	24 نقطة			
EV-1-2: الأسطول		المؤشر			
EV-1.1-2: متوسط عمر العربات	متوسط عمر العربات المشاركة في النقل الدولي.	صفر	القطارات والعربات قديمة جداً (أكثر من 25 سنة).		زيارة الموقع

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
زيارة الموقع		نفس ما سبق.	صفر	متوسط عمر القطارات المشاركة في النقل الدولي.	EV-1.2-2: متوسط عمر القطارات
JHR		لا يوجد.	صفر	نسبة القطارات التي تعمل بالهيدروجين في مجال النقل الدولي إلى العدد الإجمالي للقطارات العاملة في مجال النقل الدولي في البلد سنوياً.	EV-1.3-2: عدد القطارات التي تعمل بالهيدروجين
			المؤشر		EV-2-2: الانبعاثات
JHR			غير متوفر	نسبة الركاب الذين يستخدمون السكك الحديدية إلى مجموع الركاب المشاركين في الرحلات الدولية سنوياً.	EV-2.1-2: حصة نقل الركاب بالسكك الحديدية
			غير متوفر	درجة تنفيذ تدابير التكيف التقنية في النقل بالسكك الحديدية، لاستعراض تأثير تغير المناخ على نظام السكك الحديدية، واقتراح خيارات التكيف. ومن الأمثلة على تدابير التكيف التقني للسكك الحديدية زيادة قدرة الشبكة على الصمود أمام هطول الأمطار الغزيرة، وتركيب نظم للرصد تتألف من أجهزة استشعار بيئية وهندسية مختلفة (مقياس سرعة الرياح) على طول خطوط السكك الحديدية.	EV-2.2-2: تنفيذ تدابير التكيف التقنية في النقل بالسكك الحديدية
			صفر	50 نقطة كحد أقصى	4,6 النقل بالسكك الحديدية
			المؤشر		EV-1-3: الأسطول
		لا توجد بيانات متاحة.		نسبة السفن الداخلية العاملة بالوقود البديل إلى العدد الإجمالي للسفن الداخلية في البلد سنوياً. وأنواع الوقود البديلة للسفن الداخلية هي الغاز الطبيعي المسال، وغاز البترول	EV-1.1-3: عدد السفن الداخلية العاملة بالوقود البديل

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
				المسال، والميثانول، والوقود الحيوي، والهيدروجين، فضلا عن التورك، والهجين (الديزل - الكهربائي)، وأنظمة خلايا الوقود والبطاريات.	
JSA JMC		نقابة ملاحه الأردن، السفن التي تدخل الأردن عمرها في المتوسط من 10 إلى 12 سنة. الهيئة البحرية الأردنية JMC أقدم سفينة عمرها حوالي 45 سنة. 80-85 في المائة من السفن التي تدخل العقبة عمرها أقل من 10 سنوات. جميع السفن التي تدخل ميناء العقبة يجب أن تمتثل للأحكام البيئية بغض النظر عن العمر.	10 نقاط	متوسط عمر السفن الداخلية العاملة في مجال النقل الدولي.	EV-1.2-3: متوسط عمر السفن
			المؤشر		EV-2-3: الانبعاثات
JSA ACT ASEZ JMC		نقابة ملاحه الأردن، تطبق قوانين صارمة من وزارة البيئة. العقبة لديها واحدة من أفضل المراكز للتدابير المضادة للتلوث في المنطقة. منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة ASEZ، تطبق الأحكام البيئية على أساس أعلى المعايير التي تتواءم مع المعايير الدولية. الهيئة البحرية الأردنية JMC، تم توقيع معاهدات من قبل الأردن للحد من التلوث (مثل اتفاقيات مياه الصابورة وماربول 78/72) والاتفاقيات المضادة للقاذورات، ويتم تطبيق نظام عقوبات صارم من قبل سلطة العقبة.	10 نقاط	درجة مواءمة الأحكام المتفق عليها دولياً/إقليمياً في القوانين والتشريعات الوطنية بشأن منع تلوث المياه الناتج عن مخلفات السفن.	EV-2.1-3: مواءمة الأحكام المعنية بالوقاية من تلوث المياه

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
		وجميع هذه الأحكام تستند بشكل كامل إلى المعايير الدولية.			
	عدم توفر ممرات مائة داخلية.		غير متوفر	نسبة الركاب الذين يستخدمون الممرات المائية الداخلية للتنقل إلى مجموع الركاب المشاركين في الرحلات الدولية سنوياً.	EV-2.2-3: حصة الركاب في النقل عبر الممرات المائية الداخلية
	عدم توفر ممرات مائة داخلية.		غير متوفر	درجة تنفيذ تدابير التكيف التقني في الممرات المائية الداخلية، لاستعراض تأثير تغير المناخ على نظام النقل في الممرات المائية الداخلية، واقتراح خيارات التكيف. ومن الأمثلة على الوثائق التي تتناول هذه التدابير: خطة التكيف مع تغير المناخ لشبكة الممرات المائية الدولية (الولايات المتحدة الأمريكية)، وتأثير تغير المناخ على النقل بالطرق المائية الداخلية، والموقع التنافسي لميناء روتردام (هولندا).	EV-2.3-3: تنفيذ تدابير التكيف التقني في الممرات المائية الداخلية
			20 نقطة	50 نقطة كحد أقصى	4,6 النقل عبر الممرات المائية الداخلية
			28 نقطة	100 نقطة كحد أقصى	4,6 الفصل

7. مؤشرات خاصة بكوفيد-19

تم تكييف هذه المؤشرات الإضافية الأولية لتعكس جزئياً تأثير جائحة كوفيد-19، وقد تمت مشاركة هذه المؤشرات مع مسؤولي وأصحاب

المصلحة الرئيسيين في وزارة النقل، وسيتم أخذ ملاحظاتهم في الاعتبار لتطوير مؤشرات أكثر شمولاً توفر صورة أفضل للتأثير لمثل هذا الحدث غير الطبيعي. نذكر أدناه المؤشرات في مرحلتها الحالية.

الجدول 8. النقاط المسجلة على صعيد مؤشر خاص بكوفيد-19

المؤشرات	التعريف	النقاط	الإجابة	ملاحظات	المصدر
4-EM-1: حالة الوباء		المؤشر			
4-EM-1.1: بروتوكولات وفتح الأزمات للتعامل مع الوضع الوبائي	وجود بروتوكولات طوارئ لتسريع حركة البضائع في نقاط العبور الحدودية في حالات انتشار الوباء وتشكيل فرق أزمات لضمان الأداء العام للمهام الجمركية لتحسين كفاءة أنشطة عبور الحدود				
4-EM-1.2: الأولوية للبضائع الأساسية	سيتم توفير الممرات السريعة/علاج المسار السريع للشاحنات التي تحمل البضائع الأساسية (المدرجة في بروتوكول الطوارئ)، كجزء من البروتوكول، مثل السلع المتعلقة بالرعاية الصحية (الإمدادات والمعدات الطبية لمراكز الاختبار) والمنتجات الزراعية.				
4-EM-1.3: تمديد ساعات عمل نقاط العبور الحدودية الرئيسية	إمكانية تمديد ساعات عمل نقاط العبور الحدودية الرئيسية في الدولة لتقليل وقت التخليص عبر الحدود، من أجل ضمان التوريد الوطني للبضائع.				
4-EM-1.4: التبسيط المؤقت لإجراءات تأكيد بلد المنشأ المطبق على البضائع المستوردة.	التبسيط المؤقت لإجراء تأكيد بلد المنشأ المطبق على البضائع المستوردة.				

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
				الإعفاء من أو تمديد الموعد النهائي لدفع رسوم الاستيراد للسلع المتعلقة بالرعاية الصحية.	4-EM-1.5: رسوم الاستيراد للسلع المتعلقة بالرعاية الصحية
				<p>التمديد المؤقت لصلاحيات الشهادات، مثل الشهادات المتعلقة بالتدريب على البضائع الخطرة، وفحص الدبابات والمركبات على الطرق، وشهادات ربان القارب.</p> <p>تمديد مؤقت لصلاحيات رخص القيادة.</p> <p>تمديد مؤقت للتأشيرة للبحارة الذين حوصروا على متن السفن بسبب الإغلاق الناجم عن الوباء.</p> <p>الإعفاء المؤقت من ضبط وزن المركبات التي تنقل البضائع الأساسية.</p> <p>وجود لائحة مؤقتة لزيادة الحد الأقصى للقيادة اليومية من أجل ضمان التوريد الوطني للسلع.</p> <p>وجود لائحة مؤقتة لتقليل متطلبات وقت راحة السائقين من أجل ضمان التوريد الوطني للسلع.</p>	4-EM-1.6: التمديد والإعفاءات المؤقتة
				التخفيض المؤقت لتعريفات الوصول إلى مسارات السكك الحديدية لتعزيز القدرة التنافسية لشحن السكك الحديدية أثناء الوباء.	4-EM-1.7: التخفيض المؤقت لتعريفات الوصول إلى مسار السكك الحديدية
				الإزالة المؤقتة لجميع رسوم الطرق (بما في ذلك الجسور والأنفاق) في جميع أنحاء البلاد أثناء الوباء من أجل تقليل وقت السفر والتكاليف التشغيلية لحركة البضائع.	4-EM-1.8: الإزالة المؤقتة لرسوم الطرق

المصدر	ملاحظات	الإجابة	النقاط	التعريف	المؤشرات
				وجود نقطة اتصال ومعلومات عند نقاط العبور الحدودية العاملة لمساعدة السائقين والمسافرين أثناء حالات الطوارئ	4-EM-1.9: نقطة اتصال ومعلومات في نقاط العبور الحدودية
				إنشاء نقاط الفحص الطبي عند نقاط العبور الحدودية العاملة للتحقق من وجود مرض مشتبه به.	4-EM-1.10: نقاط الفحص الطبي
				يجب تقديم شهادات طبية للسائقين والأفراد قبل عبور الحدود كجزء من بروتوكول الطوارئ.	4-EM-1.11: الشهادات الطبية للسائقين والأفراد
				نشر أجهزة التصوير الحراري لفحص الركاب في محطات السكك الحديدية	4-EM-1.12: فحص الحرارة في محطات السكك الحديدية
				العدد الإجمالي للطرق الدولية التي تؤدي إلى نقاط العبور الحدودية في الدولة. يتعلق الأمر بتوفير طرق بديلة للمسافرين في حالة حدوث خلل يتسبب في إغلاق بعض نقاط العبور الحدودية. التكرار هو وجود العديد من الطرق/وسائل النقل الاختيارية بين نقاط الانطلاق والوجهة التي يمكن أن تؤدي إلى عواقب أقل خطورة في حالة حدوث اضطراب في جزء ما من النظام	4-EM-2.1: تكرار شبكات الطرق الدولية

أجريت سيناريوهات مختلفة لتحليل تصنيف البلدان بحسب النقاط. ويوجز كل من الجدول 9 والجدول 10 نتائج هذا التحليل.

الجدول 9. تحليل نقاط البلد من حيث النقل على الطرق

مشروع © UNECE 2019 - UNDA SB-010893		اسم المشروع والجهة
	2020/9/30	تاريخ التحديث:
	الأردن	البلد
39,8 في المائة	406 نقطة	نقاط البلد:
	الطريق	وسائط النقل المطبقة:

التقدم المرجح (بالنسبة المئوية)	نقاط مرجحة	الحد الأقصى من النقاط المرجحة	التقدم المحرز (بالنسبة المئوية)	النقاط	الحد الأقصى من النقاط	وسائط النقل
40	406 نقطة	1020 نقطة	39,8	406 نقطة	1020 نقطة	الطريق
0	صفر	صفر	14,3	20 نقطة	140 نقطة	السكك الحديدية
0	صفر	صفر	88,6	209 نقاط	236 نقطة	الممرات المائية الداخلية
39,8	406 نقطة	1020 نقطة	45,5	635 نقطة	1396 نقطة	المجموع

التقدم المحرز (بالنسبة المئوية)	النقاط	الحد الأقصى من النقاط	التقرير الوطني للربط
15	52 نقطة	340 نقطة	الطريق
0	صفر	30 نقطة	السكك الحديدية
84	72 نقطة	86 نقطة	الممرات المائية الداخلية
27	27 نقطة	100 نقطة	4,1 تيسير عبور الحدود
75	83 نقطة	110 نقطة	الطريق
6	4 نقاط	70 نقطة	السكك الحديدية
100	20 نقطة	20 نقطة	الممرات المائية الداخلية
54	54 نقطة	100 نقطة	4,2 البنية التحتية
71	114 نقطة	160 نقطة	الطريق
100	40 نقطة	40 نقطة	الممرات المائية الداخلية
77	77 نقطة	100 نقطة	4,3 السلامة والأمن
43	108 نقطة	250 نقطة	الطريق

التقرير الوطني للربط	الحد الأقصى من النقاط	النقاط	التقدم المحرز (بالنسبة المئوية)
السكك الحديدية	10 نقاط	10 نقاط	100
الممرات المائية الداخلية	60 نقطة	50 نقطة	83
4,4 نقل المواد الغذائية القابلة للتلف والبضائع الخطرة	100 نقطة	53 نقطة	53
الطريق	40 نقطة	25 نقطة	63
السكك الحديدية	10 نقاط	6 نقاط	60
الممرات المائية الداخلية	10 نقاط	7 نقاط	70
4,5 التشغيل المتداخل	100 نقطة	63 نقطة	63
الطريق	120 نقطة	24 نقطة	20
السكك الحديدية	20 نقطة	صفر	0
الممرات المائية الداخلية	20 نقطة	20 نقطة	100
4,6 البيئة والمجتمع	100 نقطة	28 نقطة	28

الجدول 10. تحليل نقاط البلد عند اعتبار طرق النقل البري والبحري قابلة للتطبيق

اسم المشروع والجهة	مشروع © UNECE 2019 - UNDA SB-010893
تاريخ التحديث:	2020/9/30
البلد	الأردن
نقاط البلد:	284 نقطة 53,2 في المائة
وسائط النقل المطبقة:	الطرق، الممرات المائية الداخلية

وسائط النقل	الحد الأقصى من النقاط	النقاط	التقدم المحرز (بالنسبة المئوية)	الحد الأقصى من النقاط المرجحة	نقاط مرجحة	التقدم المرجح (بالنسبة المئوية)
الطريق	1020 نقطة	406 نقطة	39,8	388 نقطة	154 نقطة	40
السكك الحديدية	140 نقطة	20 نقطة	14,3	صفر	صفر	0
الممرات المائية الداخلية	236 نقطة	209 نقاط	88,6	146 نقطة	130 نقطة	89
المجموع	1396 نقطة	635 نقطة	45,5	534 نقطة	284 نقطة	53,2

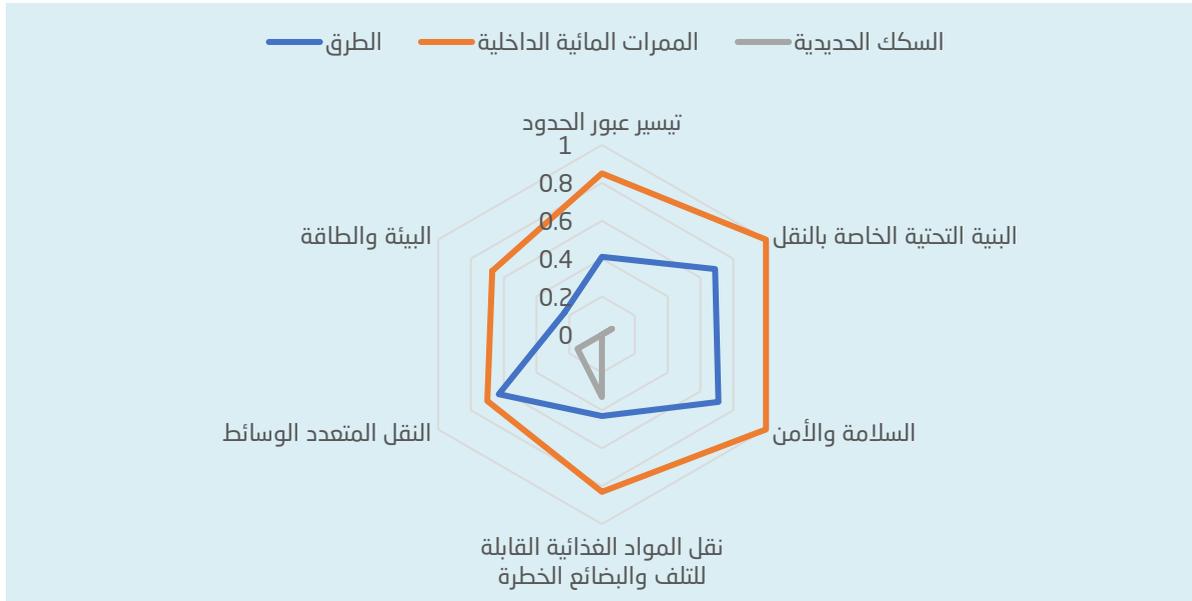
التقرير الوطني للربط	الحد الأقصى من النقاط	النقاط	التقدم المحرز (بالنسبة المئوية)
الطريق	340 نقطة	52 نقطة	15
السكك الحديدية	30 نقطة	صفر	0
الممرات المائية الداخلية	86 نقطة	72 نقطة	84
4,1 تيسير عبور الحدود	100 نقطة	27 نقطة	27
الطريق	110 نقطة	83 نقطة	75
السكك الحديدية	70 نقطة	4 نقاط	6
الممرات المائية الداخلية	20 نقطة	20 نقطة	100
4,2 البنية التحتية	100 نقطة	54 نقطة	54
الطريق	160 نقطة	114 نقطة	71
الممرات المائية الداخلية	40 نقطة	40 نقطة	100
4,3 السلامة والأمن	100 نقطة	77 نقطة	77
الطريق	250 نقطة	108 نقطة	43
السكك الحديدية	10 نقاط	10 نقاط	100
الممرات المائية الداخلية	60 نقطة	50 نقطة	83
4,4 نقل المواد الغذائية القابلة للتلف والبضائع الخطرة	100 نقطة	53 نقطة	53
الطريق	40 نقطة	25 نقطة	63
السكك الحديدية	10 نقاط	6 نقاط	60
الممرات المائية الداخلية	10 نقاط	7 نقاط	70
4,5 التشغيل المتداخل	100 نقطة	63 نقطة	63
الطريق	120 نقطة	24 نقطة	20
السكك الحديدية	20 نقطة	صفر	0
الممرات المائية الداخلية	20 نقطة	20 نقطة	100
4,6 البيئة والمجتمع	100 نقطة	28 نقطة	28

وُحسب درجة البلد كمتوسط مرجح، مع احتساب النقاط المرجحة لكل قطاع:

$$.Weighted\ Score\ of\ Sector = \left(\sum_{4.1\ to\ 4.6} Chapter\ Score\ of\ Sector \right) \times Sector\ Weight$$

تم حساب درجة البلد عن طريق جمع النقاط المرجحة الثلاثة الناتجة المرتبطة بالقطاعات الثلاثة. وقد سجل تقدم محرز تم رصده عن طريق تقسيم كل درجة بالدرجة القصوى الممكنة للجزء المحدد. وعلاوة على ذلك، تم تحديد درجات كل قطاع، ويمكن الاطلاع على مقارنة بين هذه الدرجات في الشكل 4.

الشكل 4. مقارنة بين الدرجات لكل قطاع



2. النتائج والتوصيات

ألف. ملاحظات ختامية

1. تيسير عبور الحدود

(أ) لمحة عامة

تمثل التجارة عبر الحدود 30 في المائة من إجمالي التجارة الأردنية (بالأطنان، 2018)، وللتجارة البرية مع المملكة العربية السعودية النصيب الأكبر من هذه التجارة (9 في المائة). وكانت التجارة مع العراق والجمهورية العربية السورية تلعب دوراً رئيسياً في النقل عبر الحدود، لكن الحدود أغلقت في أعقاب الاضطرابات الإقليمية، ولم يعاد فتحها إلا في عامي 2018-2019، وهي لا تزال تسجل مستويات منخفضة مقارنة مع مستويات ما قبل الإغلاق.

(ب) النقل البري

هناك وعي متزايد بأهمية المناطق العابرة للحدود بالنسبة لمستقبل المنطقة. وهناك أيضاً التزام سياسي كبير بتيسير عبور الحدود مقرون بمجموعة من الإعلانات السياسية والقوانين والاتفاقات/المعاهدات التي تسهل عملية التعاون.

ويتوفر الموظفون المدربون تدريباً جيداً (من جميع الفئات) على مدار الساعة طوال اليوم في جميع نقاط العبور الحدودية ومحطات التخليص البري. ويتم تعزيز خلفيتهم وخبراتهم من خلال برامج تدريبية

يشترك الأردن في الحدود مع العراق والجمهورية العربية السورية والأراضي الفلسطينية والمملكة العربية السعودية. وعلى الرغم من أن الموقع الاستراتيجي للأردن كان عبئاً عليه خلال الأزمتين العراقية والسورية الأخيرة، إلا أنه من المتوقع أن يتمكن من الاستفادة من إعادة بناء البلدين واستئناف تدفقات العبور بين دول مجلس التعاون الخليجي ومنطقة المشرق. وفي ظل الاضطرابات الأخيرة، من المتوقع أن يظل الأردن مورداً هاماً لخدمات النقل البري للتجارة مع مختلف الدول المجاورة له وأن يؤدي دوراً بارزاً في الربط بين البلدان عندما تستقر المنطقة. ويعتبر ممر النقل البري الرئيسي في البلاد حلقة الوصل بين العقبة وعقمان (HW-15/M45). ويربط هذا الممر الميناء بعقمان والمراكز السكانية الأخرى، والمناطق الصناعية الشمالية، والمعابر الحدودية الرئيسية مع الجمهورية العربية السورية والعراق. كما أن هذا الممر يربط الميناء بمصانع البوتاس في البحر الميت، وبمناجم الفوسفات. وتوجد ممرات أخرى تعتبر مهمة في عملية للشحن وهي HW-30 و HW-40، وهي تربط عقمان ومناطق الإنتاج في الشمال بالمعبر الحدودي البري مع المملكة العربية السعودية في العمري؛ و HW-5، الذي يربط مناجم الفوسفات بالميناء؛ و HW-35، الذي يربط بين مدينتي عقمان وإربد.

(د) النقل المائي

قطاع النقل البحري لا يحظى بما يكفي من الاهتمام (بالقدر الذي يستحقه) من الحكومة التي تموله بموارد مالية حكومية محدودة مما يؤثر على الاستثمار القوي.

العقبة هي البوابة التجارية الوحيدة في الأردن ولها موقع جغرافي متميز ولكن الساحل الأردني المحدود يقيد التوسع في الأنشطة الاقتصادية والصناعية والسياحية والاجتماعية.

على الصعيد الدولي، يشارك الأردن في الاتفاقيات المتعلقة بالنقل البحري. كما وقعت البلد اتفاقيات ثنائية في مجال النقل البحري مع جميع بلدان المنطقة.

وشبكة الطرق التي تربط ميناء العقبة بالعديد من البلدان في المنطقة تسهل عمليات العبور. ويتأثر ذلك سلباً بالشواغل الأمنية، ولا سيما فيما يتعلق بالتمسك بالحدود مع عدة بلدان وعدم الاستقرار السياسي.

2. البنية التحتية الخاصة بالنقل

(أ) النقل البري

يُنشئ الموقع الجغرافي الاستراتيجي للأردن طلباً قوياً على البنية التحتية للنقل والمرافق. بالإضافة إلى ذلك، فإن عدد السياح الكبير في الأردن، يزيد من استخدام البنية التحتية.

ويظهر الأردن نمواً مستداماً نتيجة كونه مستفيداً كبيراً من دعم وكالات التمويل للاستثمار في البنية التحتية، كما أن المقاولين الكبار لهم حضور كبير في السوق الأردنية.

متعددة وفعالة. ومع ذلك، هناك قدرات محدودة من الموارد المؤسسية والبشرية بسبب عدم كفاية موظفي الجمارك في بعض المراكز الحدودية التي من شأنها تلبية الطلب الحالي على الخدمات ذات الصلة.

ويوجد تنسيق جيد في جميع نقاط العبور الحدودية بين الجمارك والأمن وجميع السلطات الأخرى ذات الصلة. ويتم تبادل المعلومات والبيانات بين مختلف سلطات الحدود، وتصدر العديد من الدراسات والمنشورات بشأن التعاون عبر الحدود.

(التعاون عبر الحدود CBC)، يستند بشكل أساسي إلى النهج الوطنية. وعلاوة على ذلك، تتعاون عدة مناطق عابرة للحدود مع الشركاء الاقتصاديين والاجتماعيين الناشطين في التعاون غير الرسمي عبر الحدود.

إن الربط البري إلى ميناء العقبة البحري في حالة معقولة مع قدرات غير مستخدمة في بعض الطرق.

ويتم تنفيذ التكنولوجيات الجديدة مثل التتبع الإلكتروني وأنظمة الفحص بالأشعة السينية، والتخليص الجمركي الإلكتروني، والنظام الإلكتروني للتصاريح والتراخيص، وeTIR وأحدث نظم النافذة الإلكترونية الواحدة. ومع ذلك، فإن تطبيق إدارة الأسطول ونظام الرسوم الإلكترونية (ETC) غير متوفر. كما أن بعض المعدات وخاصة أجهزة التفتيش بالأشعة السينية قديمة وتحتاج إلى استبدال.

(ج) النقل بالسكك الحديدية

حالياً، لا يوجد نقطة عبور حدودية تعمل على السكك الحديدية. كان هناك نقطة عبور حدودية تعمل على السكك الحديدية (مع الجمهورية العربية السورية) ولكن توقفت عن العمل في عام 2010 ولا تزال متوقفة حتى الآن.

ويوفر تعزيز التعليم البحري في الأردن الكوادر البحرية المؤهلة لدعم نمو القطاع البحري. ولدى العاملين في قطاع النقل البحري (الإدارة البحرية، ونظام الموانئ، والقطاع البحري الخاص) قاعدة معرفية وخبرة ومهارات متقدمة. ومع ذلك، فإن الموارد المالية المحدودة تؤثر على صيانة المرافق البحرية إلى جانب التأثير على إنجاز مشاريع الربط بين العقبة والميناء البري.

3. السلامة والأمن

(أ) النقل البري

تعتبر قضايا السلامة والأمن شواغل رئيسية، نظراً لعدم الاستقرار السياسي والاجتماعي والاقتصادي الإقليمي، ومع ذلك فإن البيانات التي تم جمعها كشفت أنها في مستوى طبيعي، وقد وضعت إشارات وعلامات الطرق على جميع الطرقات، ويجري إنفاذ قواعد المرور على الطرق، مما يؤدي إلى مستوى طبيعي من السلامة على الطرق. ولا يزال عدد حوادث الطرق يمثل مشكلة. ووفقاً لأحدث بيانات منظمة الصحة العالمية التي نُشرت في عام 2018، بلغت الوفيات الناجمة عن حوادث المرور في الأردن 2,244 أو 6,77 في المائة من إجمالي الوفيات. ومعدل الوفيات المعدلة حسب السن هو 27.46 لكل 100,000 نسمة من السكان، مما يجعل الأردن في المرتبة #49 عالمياً.

(ب) النقل بالسكك الحديدية

المستوى الحالي للسلامة والأمن للبنية التحتية للسكك الحديدية الأردنية منخفض جداً ويمكن تصنيفه على أنه خطير في بعض الأجزاء. وهناك نقص حاد في تدابير السلامة والأمن الفعالة، وحتى تلك القائمة لا تمثل لأي معايير.

وجميع الطرق، بما في ذلك الطرق المؤدية إلى نقاط العبور الحدودية، مصممة وفقاً لمواصفات تقنية تمتثل مع المعايير الدولية. والطرق في جميع المناطق الحدودية البرية، من نفس الدرجة ومزودة بأجهزة مراقبة متسقة لحركة المرور (إشارات المرور وعلامات الطرق) وهي تتوافق مع المعايير الدولية. ومع ذلك، إن الطرق غير مزودة بمسرب صعود في الأماكن الشديدة الانحدار.

يتمتع السكان المحليون في سن العمل الذين يخدمون قطاع البناء بقاعدة مهارات قوية، ولكن ارتفاع مستويات البطالة في صناعة البناء يؤدي إلى هجرة عالية وسريعة للعمال المهرة إلى دول الخليج الغنية المجاورة.

ولا يحظى المستثمر في البنية التحتية للنقل في الأردن بتشجيع الإطار التنظيمي والتشريعي، ويعتمد بناء البنى التحتية على بعض مصادر التمويل.

(ب) النقل بالسكك الحديدية

البنية التحتية للسكك الحديدية الأردنية ضعيفة للغاية وكانت تحظى ببعض أعمال الصيانة قبل أن تصبح غير عملية بالكامل في عام 2018. وهناك نقص حاد في مهندسي السكك الحديدية المحليين ذوي الخبرة والموظفين المدربين مما جعل من الخبراء الاستشاريين الأجانب الخبراء المهيمنين. ومع ذلك، هناك وعي متزايد بأهمية هذا الأسلوب ودوره في تحسين الناتج المحلي الإجمالي للبلد، إلى جانب تزايد عدد الأنشطة التدريبية.

(ج) النقل المائي

الأردن لديه بنية تحتية قوية في مجال إنشاء الموانئ مع نظام ميناء جديد في العقبة وأرصفتها متخصصة.

4. نقل المواد الغذائية القابلة للتلف والبضائع الخطرة

(أ) النقل البري

الوكالة الحكومية (إدارة الغذاء والدواء الأردنية (JFDA) مسؤولة عن موازنة التشريعات الوطنية مع المعايير الدولية والقواعد والأحكام المتفق عليها دولياً ومع متطلبات الاتفاق بشأن نقل البضائع القابلة للتلف .ATP.

وتنسّق جميع المسائل المتعلقة بنقل المواد الغذائية القابلة للتلف والبضائع الخطرة مع المعايير الدولية والأحكام المتفق عليها. وتشمل هذه المسائل التعريف والتصنيف وإجراءات الموافقة على هيئات التفتيش ووضع العلامات وغيرها. والمعلومات المتعلقة بشروط وقيود نقل البضائع الخطرة متاحة مجاناً للجمهور. والأحكام المتعلقة بنقل السلع الخطرة متوائمة تماماً مع الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية.

لم يبلغ عن وقوع حوادث تتعلق بنقل بضائع خطيرة في الأردن.

لا توجد سوى قاعدة بيانات محدودة بشأن جميع جوانب نقل المواد الغذائية القابلة للتلف والسلع الخطرة. وبالمثل، هناك دراسات (غير كافية) محدودة من شأنها تحسين خدمات نقل المواد الغذائية القابلة للتلف والبضائع الخطرة.

وعدد الأشخاص المدربين العاملين في هذا القطاع غير كاف.

(ج) النقل المائي

للأردن علاقة متميزة مع جميع المنظمات الدولية ذات الصلة، ولا سيما المنظمة البحرية الدولية والوكالة الأوروبية للسلامة البحرية. وانضم الأردن إلى جميع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالأمن البحري والسلامة البحرية (ISPS Code) وتم تنفيذ قانون أمن السفن/الموانئ الدولي على متن السفن الأردنية وفي جميع موانئ العقبة.

وتطبق أعلى معايير السلامة البحرية والأمن البحري في جميع المنشآت وأرصفت الموانئ. ويتم إجراء تمارين السلامة بشكل دوري.

(د) كوادر البحرية المؤهلين

يتبع الأردن نظام اتصالات بحري متقدم ومؤهل ينفذ جنباً إلى جنب مع نظم ترخيص لجميع أرصفة الميناء التي يتم تفتيشها بشكل دوري. كما ينفذ نظام للاستجابة للحوادث وخاصة الحوادث البحرية في خليج العقبة.

يوجد نظام مراقبة متطور لجميع السفن التي ترفع العلم الأردني والسفن الأجنبية التي تأتي إلى ميناء العقبة، لضمان امتثالها لجميع أنظمة السلامة والأمن.

والعوامل الرئيسية التي تؤثر سلباً على النقل المائي هي البيروقراطية الحكومية، باعتبار أنها تؤثر على سرعة اتخاذ القرارات وتؤدي إلى تأخيرات كبيرة في تنفيذ التدابير الموصى بها؛ عدم كفاية التنسيق والتعاون بين الأطراف المعنية؛ وهجرة المواهب الأردنية المتخصصة بسبب انخفاض الأجور.

ويتم موازنة القانون الأردني المتعلق بالنقل المتعدد الوسائط وفقاً للاتفاقات الدولية للنقل المتعدد الوسائط.

وترتبط محطات ميناء العقبة بشكل جيد بشبكة الطرق والسكك الحديدية.

ومتوسط وقت المناولة للشحنات (لاسيما الفوسفات والبتاسيوم) في المحطات الطرفية قصير نسبياً. ومن ناحية أخرى، هناك نقص في الموارد البشرية المتخصصة في النقل والخدمات اللوجستية، واللازمة لتطوير النقل المتعدد الوسائط، مما يشكل عائقاً فيما يتعلق بالنقل المتعدد الوسائط.

(ب) النقل بالسكك الحديدية

لا يوجد نظام نقل عبر السكك الحديدية في ظل غياب خدمات السكك الحديدية بعد توقف التشغيل في عام 2018.

(ج) النقل المائي

ترتبط محطات ميناء العقبة بشكل جيد بشبكة الطرق والسكك الحديدية.

الأردن طرف في اتفاقية تطوير النقل المتعدد الوسائط واتفاقية جامعة الدول العربية للنقل المتعدد الوسائط، وهو يشاركه في جميع الاجتماعات والمناسبات ذات الصلة.

ترتبط محطات ميناء العقبة بشبكة الطرق والسكك الحديدية، ولكن هناك نقص في الموارد المالية لتطوير وسائل النقل المتعدد الوسائط بكفاءة وتنافسية.

عدم الاستقرار السياسي في بلدان المنطقة يؤثر على تدفق السلع.

(ب) النقل بالسكك الحديدية

لا ينطبق.

(ج) النقل المائي

هناك أرصفة متخصصة في العقبة للتعامل مع المواد الخطرة.

تُجرى تدريبات ومناورات سلامة للتعامل مع الحالات التي تشمل تسرب هذه المواد الخطرة وفقاً للمدونة الدولية للبضائع الخطرة البحرية (IMDG).

وتخضع جميع المرافق لإجراءات تفتيش صارمة لضمان مطابقتها للمتطلبات الدولية.

والأردن طرف في جميع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمواد الخطرة، والتي تغطي أيضاً القضايا المذكورة في إطار النقل البري.

ومن ناحية أخرى، فإن عدد الأشخاص المدربين على مكافحة الحوادث من هذا النوع غير كاف. وبالمثل، فإن نوعية وكمية الدراسات المتاحة اللازمة لتحسين الخدمات المتعلقة بنقل الأغذية القابلة للتلف والسلع الخطرة، غير كافية. وأخيراً، فإن الموارد المالية المحدودة تضعف القدرة على الاستجابة للمخاطر المحتملة.

5. النقل المتعدد الوسائط

(أ) النقل البري

الموقع الاستراتيجي الجغرافي للأردن، يتيح له الفرصة للاختيار من بين مجموعة واسعة من وسائل النقل.

وتولي الحكومة الأردنية أهمية خاصة لخليج العقبة، من حيث الحفاظ على البيئة والمرجان. كما أدخلت مؤخراً تعديلات على التشريعات القائمة لتخفيض الكربون المنبعث من وقود السفن.

وسيتم تعزيز النقل المتعدد الوسائط بشكل كبير من خلال تنفيذ رابط بطول 160 كم يتم تمويله مؤخراً، بين العقبة والميناء الجاف في معان.

6. البيئة

ومن العوامل الأخرى التي تؤثر على البيئة المائية في العقبة محدودية الساحل الأردني ووجود العديد من الأنشطة الصناعية والاقتصادية في منطقة ضيقة.

(أ) النقل البري

متوسط عمر سيارات الركاب والحافلات والشاحنات هو 10 و20 و17 سنة على التوالي مع حوالي 15 في المائة من إجمالي أسطول المركبات (سيارات الركاب فقط) تستخدم أنواع الوقود البديلة. وأسطول الشاحنات قديم ويؤثر تأثيراً كبيراً على البيئة ولا سيما من حيث الضوضاء في المناطق الحضرية وتلوث الهواء.

وتتوافق التشريعات الوطنية المتعلقة بالضوضاء وانبعاثات المركبات مع المعايير والاتفاقات الدولية. ومع ذلك، هناك نقص في الرقابة من حيث تنفيذ هذه التشريعات.

النقل بالسكك الحديدية

غير موجود (لا توجد عمليات).

النقل المائي

تتوافق جميع التشريعات ذات الصلة مع المعايير والاتفاقيات الدولية، وانضم الأردن إلى جميع الاتفاقيات المتعلقة بالبيئة البحرية.

وتصنف منطقة خليج العقبة، وفقاً للمنظمة البحرية الدولية، كمناطق خاصة ويجب حمايتها من التلوث الناجم عن السفن.

باء. التوصيات

1. معلومات عامة

يمكن تعزيز أسواق النقل ذات الأداء الجيد من خلال المنافسة والاستدامة، وهو نهج يهدف إلى تفضيل الاستدامة والأسواق التنافسية التي تتسم بكفاءة التكلفة دون المساس بالجودة.

ويتيح هذا النهج قدرات استثمارية كافية في الأساطيل والتكنولوجيا والحلول الرقمية وتدريب العمالة للحفاظ على المنافسة. وينبغي أن تشمل التوصيات المتعلقة بتحسين أداء قطاع النقل البري في الأردن الركائز الأساسية التالية:

- تحديث عمليات النقل البري وتطويرها؛
- التغييرات في الإطار التنظيمي والمؤسسي للقطاع؛
- التحول الاستراتيجي للقطاع من خلال توفير بيئة ملائمة؛

وبناءً على التوصيات، ينبغي أولاً تصميم خطة عمل استراتيجية، ثم يجب أن تتولى الوزارة زمام المبادرة وأن تنفذ الخطة بالتعاون مع أصحاب المصلحة في القطاع.

2. التوصيات

- وينبغي أن تستمر الجهود المبذولة لاستقطاب استثمارات المانحين الثنائيين في المنطقة لتمويل بعض تكاليف مشاريع النقل نظراً لاهتمامهم الوطني. وفي هذا الصدد، حولت الحكومة مؤخراً المركز القديم (المملوك لوزارة النقل والمواصلات) إلى شركة جديدة مملوكة من قبل سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة. وفي الآونة الأخيرة، تمكنت الشركة الجديدة من تأمين التمويل لبناء خط جديد للسكك الحديدية (بطول 160 كم) يربط ميناء العقبة بالميناء الجاف في معان.

استناداً إلى نتائج هذه الدراسة، يمكن تجميع التوصيات المتعلقة بتحسين أداء قطاع النقل البري في الأردن في ما يلي:

- وسائط النقل؛
- الإجراءات والمؤسسات؛
- البنية التحتية؛
- البيئة والطاقة المستدامة.

4. الإجراءات والمؤسسات

- تطبيق معايير أكثر صرامة للوصول إلى سوق النقل (مثل شروط الجدوى المالية والاستدامة المفروضة على شركات النقل). الإنفاذ الفعال للشروط التنظيمية الصارمة لتأمين تنفيذ عمليات نقل فعالة وأمنة ومستدامة تتوافق مع معايير الجودة. وبشكل أكثر تحديداً، القيام بمراقبة صارمة لظروف السائق (فترات القيادة والراحة) وعلى الظروف الفنية للمركبات (الوزن والأبعاد على الطريق)؛ إنشاء مرصد لقطاع النقل البري واللوجستيات وإضفاء الطابع المؤسسي عليه، مما سيوفر بيانات مفيدة من أجل تقييم القطاع على النحو الصحيح، ورصد إصلاحه، والتصدي للتحديات المتعددة؛ وتوجد مصادر بيانات ذات صلة في الأردن ولكن لا يزال هناك مجال للتحسين حسب المعلومات والتواتر والدقة وتوافر الجمهور؛ وينبغي لجميع الأطراف المعنية أن تتعاون بنشاط لتوفير التدريب اللازم؛ الدورات التعليمية. وهذا أمر ضروري بصفة خاصة في مجال الأغذية القابلة للتلف والبضائع الخطرة؛ تطبيق أنظمة وحلول تكنولوجيا المعلومات في كل خطوة من خطوات سلسلة النقل بما في ذلك تخطيط وإدارة الأسطول، والعلاقة مع العملاء؛ إجراء تقييم دوري لمؤشرات الربط المستدام للنقل الداخلي وضمان التعاون الفعال بين البلدان

3. سياسة النقل

- لا بد من تكييف قدرات وموارد الهيئات العامة المعنية، وأهمها وزارة النقل والمواصلات العاملة في إدارة النقل البري، لاسيما في مجال بناء القدرات؛
- القضاء على الأنظمة غير المنطقية التي تحد من الإنتاجية (مثل الحظر القائم على حاويتين 20ft يتم نقلهما على شاحنة مناسبة من الناحية الفنية للقيام بعدد محدود من الرحلات)؛
- تنظيم عمليات النقل لضمان معايير الجودة وتحسين الإنتاجية؛
- على الحكومة أن تواصل بذل كل جهد ممكن لتبسيط الإعدادات المؤسسية لميناء العقبة قدر الإمكان. ومن شأن ذلك أن يعالج التحديات مثل التأخيرات التي يواجهها أصحاب المصلحة والمستثمرين في المنطقة، بسبب عدم كفاية الهيكل الإداري وببطء عمليات اتخاذ القرار؛
- وضع وإعداد استراتيجيات وطنية لنقل البضائع الخطرة كاستراتيجية شاملة لمجال النقل من أجل تعزيز السلامة في النقل وحركة المرور والبيئة مع مراعاة وظائف سلاسل اللوجستيات؛
- إنشاء إطار تشريعي متماسك لتنظيم النقل المتعدد الوسائط بمشاركة جميع أصحاب المصلحة من سلسلة اللوجستيات، بهدف تحديد جميع المشاكل والتحديات والاتجاهات المستقبلية؛

- الحكومة بحاجة لتأمين تمويل وتنفيذ إعادة تأهيل سكة حديد الحجاز وإنشاء وصلة العقبة - معان الجديدة (160 كم).

6. البيئة والطاقة المستدامة

- تقييم إمكانات شركة سكة حديد الحجاز في تقديم بعض الخدمات السياحية. يجب على شركة سكة حديد الحجاز أن تواصل - على نطاق معقول - تشغيل قاطرة تعمل بالبخار والتي هي جزء من التراث الثقافي الأردني الفريد؛
- مراجعة التشريعات الوطنية المتعلقة بالمواد الغذائية القابلة للتلف للتأكد من شموليتها وتغطيتها للمتطلبات اللازمة لظروف النقل والاختبار وتصنيف المعدات الخاصة والموافقة وشهادة الامتثال، ولضمان أنها تتوافق مع المعايير واللوائح الدولية؛
- تنفيذ برامج تجديد الأسطول من خلال مجموعة متنوعة من أدوات السياسة العامة مثل برامج إعادة الشراء (التي تم تجميعها في كتيب متاح للجمهور)، وبعضها موجود في الأردن؛
- وينبغي لجميع الأطراف المعنية الاستفادة من الاهتمام الكبير الذي يولى لتصحيح الظروف التي تسببها جائحة كوفيد-19.

- المجاورة لتسهيل الربط في عمليات النقل الداخلي. ويمكن أن تؤدي اللجنة الاقتصادية لأوروبا دوراً هاماً في هذا الصدد؛
- التنفيذ الكامل للمشروع الوطني للتجارة. لا ينفذ المشروع حالياً إلا جزئياً.

5. البنية التحتية

- إن ضمان استمرار الحصول على التمويل الإقليمي والدولي (في شكل منح وقروض) إلى جانب مشاركة القطاع الخاص يؤدي إلى استمرار نمو القطاع؛
- إن وزارة الأشغال العامة والطرق بحاجة إلى إيلاء المزيد من الاهتمام لشبكة الطرق وخاصة تلك التي تربط نقاط العبور الداخلية مع الداخل. وينبغي أن تحظى 15 HWY (الطريق الصحراوي) على وجه الخصوص باهتمام خاص لتأمين التشغيل الكامل والأمن في أقرب وقت ممكن؛
- على الحكومة الأردنية بذل كل جهد ممكن وتأمين الأموال اللازمة لتمكين السكك الحديدية من لعب دورها الحالي والمستقبلي في نقل البضائع والركاب على حد سواء. ولذلك، ينبغي اتخاذ القرارات المتعلقة بمشروع السكك الحديدية الوطنية في أقرب وقت ممكن؛

3. برنامج بناء القدرات

نظرة عامة حول برنامج بناء القدرات

معلومات عامة	
العنوان	تنظيم حلقة العمل الوطنية بشأن المؤشرات المستدامة للنقل الداخلي.
المدينة/البلد	عمّان، الأردن.
التاريخ	
المستفيدون	وزارة النقل، ووزارة الأشغال العامة والإسكان، وزارة البيئة، الجمارك الأردنية، منظمة المعايير والمقاييس الأردنية، جمعية أصحاب شركات التخليص والنقل، مؤسسة التنمية، محطة حاويات العقبة، سلطة المنطقة الاقتصادية الخاصة، إدارة المرور، مؤسسة سكة حديد الحجاز الأردنية، والجمعية اللوجستية الأردنية.
الوكالة القائمة بالتنفيذ	الإسكوا.
الشركاء المحليون وغيرهم	المستشار الوطني: خير جدعان.
موجز	
معلومات أساسية	المؤشرات المستدامة للنقل الداخلي هي مجموعة من المؤشرات يتم تطويرها لمساعدة البلدان على الإبلاغ عن التقدم الذي تحرزه نحو تحقيق أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة، وخطة التنمية المستدامة لعام 2030، وفي نهاية المطاف برنامج عمل فيينا. وستتمكن البلدان والمنظمات الشريكة لها من إقامة تقييمها لفعالية وكفاءة نظم النقل ومستوى امتثال الأطر الإدارية والقانونية الوطنية للصكوك القانونية للأمم المتحدة في مجال النقل وتيسير عبور الحدود، مما يوفر منظوراً محلياً وعابراً للحدود، ويحسن القدرة التنافسية والسلامة وكفاءة الطاقة والأمن في قطاع النقل. وعلاوة على ذلك، ستتمكن البلدان من قياس فعالية جهودها في تنفيذ الصكوك القانونية للأمم المتحدة في مجال النقل، والعمل على مواءمة وتوحيد القواعد والوثائق، بما في ذلك من خلال تنفيذ الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل والمرور العابر والاتفاقيات الإقليمية/الثنائية تنفيذاً أكثر فعالية.
أهداف المشروع	وسيعزز المشروع قدرة المنظمات الحكومية وغير الحكومية على: <ul style="list-style-type: none"> • تطبيق المؤشرات المستدامة للنقل الداخلي؛ • معالجة الثغرات في البنية التحتية التي حددتها المؤشرات من أجل تعزيز قدرة البلد على الربط في مجال النقل؛

معلومات عامة	
<ul style="list-style-type: none"> • تعزيز القدرة التقنية والمؤسسية على تجميع البيانات القطرية سنوياً ورصد التقدم المحرز. 	
<p>ستشمل أنشطة المشاريع مبدئياً ما يلي:</p> <p>1. تحديد أصحاب المصلحة</p> <p>ويتعلق هذا النشاط بوضع قائمة بالجهات المعنية من المنظمات الحكومية وغير الحكومية التي ستشارك وتساهم في جمع البيانات السنوية للمؤشرات المستدامة للنقل الداخلي. ويطلب ذلك تعيين جهة تنسيق لكل منظمة.</p> <p>2. مقدمة حول المؤشرات المستدامة للنقل الداخلي</p> <p>مشاركة أصحاب المصلحة في حلقة العمل الخاصة بالتعرف على المؤشرات المستدامة للنقل الداخلي التي ستكفل فهماً أساسياً للمؤشرات وصياغتها وتطبيقها وذلك في إطار إعداد استراتيجيات تحسين الترابط في مجال النقل.</p> <p>3. تعيين نقاط التنسيق</p> <p>وينبغي أن يعين جميع أصحاب المصلحة نقاط التنسيق، ومهامها ومسؤولياتها. وتمثل المهام الرئيسية المحددة في نقطة التنسيق في تنسيق الاجتماعات نصف السنوية، والاتصالات بين أصحاب المصلحة، وإنشاء قاعدة بيانات والاحتفاظ بها.</p> <p>4. تنظيم اجتماعات/مناقشات نصف سنوية لرصد التقدم المحرز</p> <p>تنظيم اجتماعات منتظمة (كل ستة أشهر) لرصد التقدم المحرز في جمع البيانات وتبادل التحديات في سياق عملية التقييم وخلال هذه الاجتماعات، سيناقش أداء البلد استناداً إلى المؤشرات المستدامة للنقل الداخلي وعلاوة على ذلك، ستصاغ توصيات لوضع إطار للسياسة العامة للنقل قائم على الأدلة.</p> <p>5. تطوير موقع إلكتروني</p> <p>تطوير موقع إلكتروني للمشروع يعمل كقناة اتصال لأصحاب المصلحة، لتخزين التقارير الرسمية ذات الصلة بقاعدة البيانات المتعلقة بالمؤشرات المستدامة للنقل الداخلي.</p>	<p>قائمة أنشطة المشاريع المتوخاة</p>
<p>إنشاء قواعد جيدة لإعداد التقرير السنوي المتعلق بالمؤشرات المستدامة للنقل الداخلي لاستخدامه كأداة لوضع إطار لسياسة النقل القائمة على الأدلة. وهذا من شأنه تعزيز الربط المستدام للنقل على المستويات الوطنية والإقليمية والدولية وتنفيذ أهداف التنمية المستدامة المتعلقة بالنقل.</p>	<p>النتائج المتوخاة</p>

المرفق 1. نموذج استبيان (الجمارك الأردنية)

مشروع حساب التنمية رقم: © UNECE 2020 – SB-010893.

الدولة: المملكة الأردنية الهاشمية.

مرحلة جمع البيانات: استبيان موجه للكيان.

نموذج الأسئلة.

الكيان: الجمارك الأردنية.

عدد الأسئلة: 54.

أولاً: أسئلة ذات إجابات نصية محددة حول نقطة العبور الحدودية (18 سؤال).

يرجى تزويد اجابة نصية مستقلة عن كل معبر حدودي للطرق والسكك الحديدية لكل سؤال في هذا الجزء.

سؤال	عدد
هل عدد الموظفين العاملين في المعبر الحدودي متناسب مع حجم الحركة المرورية على المعبر؟	1
هل يتكون المعبر الحدودي من مركز حدودي واحد مشترك؟ ام مركزين منفصلين على كل طرف من الحدود؟ وفي حال تواجد مركز واحد مشترك فهل يعمل بشكل مستمر؟	2
هل يوجد مسارب خاصة لتفتيش المركبات والبضائع؟ ام ان جميع عمليات التفتيش تتم في المسارب الرئيسية نفسها؟	3
هل يوجد مواقف ووحدات تخزين للبضائع التي يتم شحنها عبر المعبر؟	4
هل المراكز المعنية بفحص وتخليص البضائع المنقولة منفصلة عن المعبر الحدودي ومتواجدة بمواقع بعيدة عن المعبر نفسه؟ (إجراءات التخليص المعنية هنا تشمل التفتيش الصحي للبضائع، التزامها بالمعايير التقنية، ضبط الجودة ... الخ).	5
هل يوجد مسارب خاصة سريعة او إجراءات تخليص مسرعة للشاحنات التي تنقل بضائع قابلة للتلف أو حيوانات عبر المعبر الحدودي؟	9
هل يوجد اتفاقيات تعاون مع جهات رسمية محلية اخرى تهدف الى تخفيف إجراءات الضبط المتكررة على المعبر الحدودي عن طريق تفويض احدى الجهتين بهذه الإجراءات؟	7
هل يوجد اتفاقيات تعاون بين جهتي الحدود الدولية تهدف الى تخفيف إجراءات الضبط المتكررة على المعابر الحدودية عن طريق تفويض احدى الجهتين بهذه الإجراءات؟	8
إذا وجب عليك تفتيش جميع الشاحنات الخاضعة لنظام النقل البري الدولي (التير)، فما هو متوسط عدد الشاحنات التي يمكنك تخليصها من المعبر في الوحدة الزمنية الواحدة؟ (مثلاً - شاحنة في اليوم، - شاحنة في الساعة).	9

عدد	سؤال
10	إذا لم يكن هناك تفتيش للشاحنات الخاضعة لنظام النقل البري الدولي (التير)، فما هو متوسط عدد الشاحنات التي يمكنك تخليصها من المعبر في الوحدة الزمنية الواحدة؟ (مثلاً - شاحنة في اليوم، - شاحنة في الساعة).
11	إذا وجب عليك تفتيش جميع الشاحنات، فما هو متوسط عدد الشاحنات التي يمكنك تخليصها من المعبر في الوحدة الزمنية الواحدة؟ (مثلاً - شاحنات في اليوم، - شاحنات في الساعة).
12	إذا لم يكن هناك تفتيش للشاحنات، فما هو متوسط عدد الشاحنات التي يمكنك تخليصها من المعبر في الوحدة الزمنية الواحدة؟ (مثلاً - شاحنة في اليوم، - شاحنة في الساعة).
13	ما هو متوسط وقت الانتظار الذي تقضيه الشاحنات في طوابير الانتظار وحتى وصولها الى كشك التفتيش؟ (يرجى تزويد اجابات لأوقات الذروة وخارجها)
14	ما هو اجمالي تكلفة تخليص الحاوية الواحدة التي يتم تصديرها عبر المعبر الحدودي؟ (التكلفة تشمل تكلفة المعاملة والاجراءات، تحميل وتنزيل البضائع، وتكاليف التفتيش).
15	ما هو اجمالي تكلفة تخليص الحاوية الواحدة التي يتم استيرادها عبر المعبر الحدودي؟ (التكلفة تشمل تكلفة المعاملة والاجراءات، تحميل وتنزيل البضائع، وتكاليف التفتيش).
16	ما هو اجمالي تكلفة تخليص الحاوية الواحدة العابرة (transit) عبر المعبر الحدودي؟ (التكلفة تشمل تكلفة المعاملة والاجراءات، تحميل وتنزيل البضائع، وتكاليف التفتيش).
17	هل تصنف الطرق الواقعة ضمن 50 كم من المعبر الحدودي بنفس التصنيف على جهتي المعبر؟
18	هل البنية التحتية لمرافق التحكم عند المعبر الحدودي مكافئة لتلك الموجودة على الطرف الآخر من الحدود؟ (البنية التحتية تشمل عدد المسارب، مرافق الاصطافاف، فتحات التفتيش، ارتفاع أبراج المراقبة ... الخ).

ثانياً: أسئلة محددة من إجابات Likert (3 أسئلة).

يرجى تزويد اجابة مستقلة عن كل معبر حدودي للطرق والسكك الحديدية لكل سؤال في هذا الجزء على المقياس الموضح أدناه.

مقياس	1	2	3	4
	غير متوفر	ضعيف	متوسط	ممتاز

عدد	سؤال
19	ما هو تقييمك لمستوى تبادل المعلومات بين الجهات الوطنية المعنية بالمعابر الحدودية والذي يهدف الى تحسين الكفاءة ودقة المعلومات؟
20	ما هو تقييمك لمستوى تبادل المعلومات بين الجهات الحدودية المحلية والخارجية، والذي يهدف الى تحسين الكفاءة ودقة المعلومات؟
21	ما هو تقييمك لمستوى الفصل المروري للمركبات عند المعابر، والذي يهدف لإعطاء الأولوية للمركبات الحاملة لتصاريح نقل خاصة تخضع لإجراءات رقابة مختلفة؟

ثالثاً: أسئلة عامة (9 أسئلة)

يرجى تزويد اجابة نصية لكل سؤال.

سؤال	عدد
ما هو متوسط سعر الشحن البري المطبق في الأردن؟	22
هل يُسمح لشركات النقل الأجنبية بالدخول والعمل في الأردن؟ وهل يطبق عليها قيود للحصص المخصصة لها؟	23
ما هي درجة تطبيق الحلول الإلكترونية في المعابر الحدودية؟ تشمل هذه الحلول نظام التير الإلكتروني (eTIR)، نظام eCMR، النافذة الإلكترونية الواحدة. إلخ.	24
ما هي درجة تطبيق حلول إلكترونية تتيح التعرف على معلومات البضائع المنقولة قبل وصولها الى المعبر الحدودي، بهدف التخليص المسبق وتسريع العمليات؟	25
هل يتوفر أجهزة تستخدم تكنولوجيا التفتيش غير التطفلي بالإشعاع لفحص الحاويات، والكشف عن المواد المختلفة وقراءة الختم الإلكتروني (eSeals) في المعابر الحدودية؟	26
ما درجة توفر واستخدام الأنظمة الذكية في المعابر الحدودية والمناطق المحيطة بها؟ تشمل هذه الأنظمة الاشارات المرورية الذكية، أنظمة قراءة لوحات المركبات، أنظمة التعرف التلقائي على الحاويات ... الخ.	27
ما درجة توفر وفعالية قوانين تحميل ونقل البضائع الهادفة الى حماية البضائع والمركبات الناقلة؟	28
ما هو معدل عدد حالات سرقة البضائع المبلغ عنها في السنة؟	29
هل يتم القيام بإجراءات تفحص بشكل دوري للجهات المفوضة بالتفتيش، والتي قد تسبب بسحب تصاريح التفويض في حال عدم التزامها بالمعايير المطلوبة؟	30

رابعاً: الأحكام واللوائح (24 سؤال)

يرجى تزويد اجابة حول درجة تناسق القوانين المحلية مع القوانين الموضوعة عالمياً او في المنطقة، لكل من البنود التالية، وباستخدام المقياس المعطى أدناه.

مقياس	1	2	3	4	5
	لا يوجد قانون معني او مطبق	يتم العمل بقوانين محلية مختلفة تماماً عن القوانين العالمية او الموجودة في المنطقة	يتم العمل بقوانين محلية مبنية جزئياً على قوانين عالمية او معمول بها في المنطقة	يتم العمل بقوانين محلية مبنية بالكامل على قوانين عالمية او معمول بها في المنطقة	يتم العمل بالقوانين العالمية او الموضوعة في المنطقة

عدد	سؤال حول
31	شروط الدخول لوسائل النقل المندرجة تحت معاهدات عالمية. (مثل التير وغيرها).
32	شروط تصاريح النقل.
33	شروط ابعاد وأوزان المركبات.
34	قوائم المواد الغذائية القابلة للتلف وشروط نقلها.
35	الفحص والموافقة على شروط المعدات والمركبات التي تقوم بنقل المواد الغذائية القابلة للتلف. (المعدات المقصودة مثل وحدات التبريد).
36	تصنيف المعدات المتخصصة بنقل المواد الغذائية القابلة للتلف. (بواسطة رموز مطبوعة على هذه المعدات).
37	اصدار شهادات التزام بالمعايير للمعدات الناقلة للمواد الغذائية القابلة للتلف.
38	تصنيف البضائع الخطرة.
39	وضع ملصقات وتوسيم البضائع الخطرة.
40	وضع اللافتات والعلامات المميزة للحاويات والمركبات الناقلة للبضائع الخطرة.
41	الوثائق المطلوبة لنقل البضائع الخطرة.
42	تدريب الافراد المعنيين بالتعامل مع البضائع الخطرة، كتحميل وتنزيل هذه البضائع.
43	تعيين مختص سلامة، مسؤول عن الحد من مخاطر نقل البضائع الخطرة.
44	التوعية العامة للأشخاص المشاركين في عمليات نقل البضائع الخطرة.
45	إجراءات الموافقة على تفويض جهات تفتيش ثانوية.
46	الاعتماد والعمل بخطة أمنية شاملة، عند نقل البضائع الخطرة؟
47	التبليغ عن الحوادث المعنية بعمليات نقل البضائع الخطرة بشكل منظم.
48	المواصفات المطلوبة للمركبات الناقلة للبضائع الخطرة.
49	الوثائق الارشادية لطاقم نقل البضائع الخطرة، والمحتوية على تعليمات التعامل مع حالات الطوارئ.
50	التصنيع، الفحص، والموافقة على الحاويات المعنية بنقل البضائع الخطرة.
51	تحميل وتنزيل البضائع الخطرة.
52	معدات السلامة للمركبات والافراد. (مثل مظفاة الحريق).
53	بنية ونوعية المركبات الناقلة للبضائع الخطرة.
54	تصرفات الكادر المعني بنقل البضائع الخطرة. (كمنع التدخين وتشغيل المحرك اثناء التحميل والتنزيل، وغيرها من التصرفات المتعلقة بالسلامة).

المرفق 2. تحليل نقاط القوة والضعف والفرص والتهديد (SWOT)

المقدمة

الميناء، فقد كان من المفيد التحقيق في تحليل عناصر الميناء كما يراها أصحاب المصلحة. يقدم جدول المرفق 1.2 ملخصاً عاماً لتحليل (SWOT) هذا.

تحليل (SWOT)

تم تطوير تحليل (SWOT) التفصيلي بناءً على مجموعة المؤشرات المستخدمة في المرفق، كما هو معروض في جدول المرفق 2.2.

تم إعداد الجدول بناءً على ظروف التشغيل العادية للأوضاع (قبل الظروف الحالية غير الطبيعية التي نتجت عن جائحة كوفيد-19). يأخذ التحليل في الاعتبار عدم وجود نقل سكي فعال في الأردن، وهو محلي فقط مع خدمات محدودة (سياحية بشكل أساسي). لا توفر أي شحن أو نقل للركاب، والسكك الحديدية محصورة داخل الحدود الوطنية، أي لا يوجد بها أي نقاط تسهيل عبور. وعلاوة على ذلك، تجدر الإشارة إلى أن الأردن ليس لديه طرق مياه داخلية (IWW)، حيث يعتبر ميناء العقبة هو البوابة الوحيدة التي توفر النقل المائي.

يشكل تحليل (SWOT) نقاط القوة والضعف والفرص والتهديد أداة سريعة وبسيطة لفهم الصورة الكلية الشاملة. تنظر نقاط القوة والضعف داخلياً وتساعد في تحديد ما يمكن أن يفعله المشروع. بينما تكون التهديدات والفرص خارجية وتساعد على رؤية ما وراء المشروع. ويمكن أن تصبح التهديدات فرصاً أو العكس.

يعتبر تحليل (SWOT) نقطة انطلاق للتخطيط الاستراتيجي، ويمكن استخدامه في صنع القرار، وتعزيز التفكير الاستراتيجي وتمكين التفكير الاستباقي. وقد يكون غير موضوعي، لذلك انظر إليه كدليل وليس كوصفة⁵.

تحليل (SWOT) لميناء العقبة بشكل عام

نظراً لأهمية التدفقات عبر ميناء العقبة (70 في المائة من إجمالي التجارة بالطن في عام 2018) ومن أجل تحديد إجراءات أكثر ملاءمة ونجاحاً لتحسين أداء

جدول المرفق 1.2. تحليل نقاط القوة والضعف والفرص والتهديد (SWOT) لميناء العقبة

نقاط الضعف	
الموقع	<ul style="list-style-type: none"> • إمكانية إعادة الشحن محدودة حيث يقع ميناء العقبة في خليج مغلق؛ • ارتفاع تكاليف الشحنات القادمة من أوروبا (قناة السويس)؛ • فرص محدودة للمواد السائلة (القرب من المملكة العربية السعودية).
النقل البري	<ul style="list-style-type: none"> • معروض مفرط من الشاحنات (سوق شديد الانقسام) مع خدمة رديئة.
الجمارك	<ul style="list-style-type: none"> • عدم وجود أجهزة فحص حديثة؛ • تأخر إجراءات التخليص لوثائق الحاويات.
العمليات	<ul style="list-style-type: none"> • عدم وجود دحرجة لنواذ الرسو؛ • ارتفاع استخدام ساحة الحاويات (يمكن أن يحد من سعة المحطة)؛ • ارتفاع وقت مكوث الحاويات (10.14 يوم في عام 2016).

نقاط القوة	
البنية التحتية	<ul style="list-style-type: none"> • بنية تحتية جيدة ذات قدرة كافية لدعم السوق الأردني على المدى القصير والمتوسط. • ومع ذلك، هناك حاجة إلى قدرة أعلى لدعم الاحتياجات طويلة الأجل؛ • حوض جيد مقارنة بالموانئ المجاورة؛ • النظام: تركز شركة تطوير العقبة على تعزيز أدائه وجاذبيته.
الموقع	<ul style="list-style-type: none"> • البوابة البحرية الاردنية الوحيدة للبضائع؛ • قريب من دول عديدة (المملكة العربية السعودية، والعراق، والجمهورية العربية السورية).
جيوسياسية	<ul style="list-style-type: none"> • دولة مستقرة مقارنة بالدول المجاورة.
مشغل الحاويات	<ul style="list-style-type: none"> • مشغل من الدرجة الأولى، يدير محطة الحاويات مع جوائز للتميز في الأداء.

التهديدات	
النقل البري	<ul style="list-style-type: none"> • تهديدات مستمرة باحتياجات سائقي الشاحنات التي قد توقف النقل البري داخل الأردن.
تسرب البضائع	<ul style="list-style-type: none"> • المخاطر المحتملة بسبب الموانئ المجاورة التي تقدم بدائل أسرع و/أو أرخص في حالة إعادة فتح الحدود.
توريد السوائل السائبة	<ul style="list-style-type: none"> • اعتماد الأردن على رصيف نفط واحد قد يعيق إمداد البلاد في حالة وقوع أي حادث (رصيف متنوع جديد قيد الإنشاء حالياً).

الفرص	
عبور البضائع من/إلى	<ul style="list-style-type: none"> • تبوك مدينة سعودية مجاورة فيها عدد من المشاريع الجديدة. يمكن التزود من العقبة؛ • الجمهورية العربية السورية التي كانت بحاجة إلى الكثير من الشحنات للتعافي من النزاعات الأخيرة؛ • العراق، وخاصة شحنات الحاويات وبضائع الدحرجة، بالرغم من ارتفاع المنافسة.
	<ul style="list-style-type: none"> • تصدير النفط العراقي للاستفادة من بناء خط أنابيب جديد

جدول المرفق 2.2. تحليل نقاط القوة والضعف والفرص والتهديد (SWOT)

المسألة	نقاط القوة	نقاط الضعف	الفرص	التهديد
1. تسهيل عبور الحدود	النقل البري			
	<ul style="list-style-type: none"> التزام سياسي كبير لتسهيل عبور الحدود؛ مجموعة من الإعلانات السياسية والقوانين وأدوات التعاون (المعاهدات والاتفاقيات والجمعيات الثنائية/الثلاثية)؛ زيادة الوعي بأهمية المناطق العابرة للحدود لمستقبل المنطقة؛ جميع موظفون في جميع محطات تخليص البضائع والطرق الداخلية مدربون تدريباً جيداً (الجودة العالية) ذوي الخبرة (من جميع الفئات) متاحون على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع على الرغم من عدم كفاية العدد؛ برامج تدريبية فعالة متعددة المستويات (أساسية عامة، 	<ul style="list-style-type: none"> لا تطبق أي من اتفاقيات العبور بالكامل؛ تنفيذ الإعلانات السياسية والقوانين وأدوات التعاون ضعيف نوعاً ما؛ لم ينضم الأردن بعد إلى اتفاقية النقل الدولي العابر للحدود؛ التغييرات في قيود النقل والقواعد والإجراءات دون إشعار كاف من الكيانات المنظمة للمشغلين في القطاعين الخاص والعام؛ مخاوف أمنية خاصة للمشغلين الدوليين وعدم اليقين السياسي؛ محدودية القدرات المؤسسية والموارد البشرية مع عدم كفاية موظفي الجمارك في بعض المراكز الحدودية؛ تقادم بعض الأجهزة خاصة 	<ul style="list-style-type: none"> تحرص الحكومة الأردنية على زيادة الترابط الإقليمي في المستقبل، ونتيجة لذلك، قد يقدم صناع القرار الحكوميون الدعم لمشاريع تنموية جديدة؛ يوفر التطبيق الكامل لمشروع النافذة الواحدة للتجارة (بدأ في حزيران/يونيو 2020) الفرصة لتنفيذ الخدمات التي من شأنها زيادة الكفاءة وتحسين التنسيق بين الإدارات ذات الصلة لتلبية الاحتياجات الجمركية؛ تزيد العولمة من نقل البضائع ويوفر النمو السريع للصين فرصاً جديدة؛ من المتوقع أن تستأنف المنطقة العربية النمو؛ زيادة التقدم في التعاون والتكامل الإقليميين؛ 	<ul style="list-style-type: none"> تعتمد التنمية الإقليمية إلى حد كبير على التطورات السياسية؛ ينعكس عدم الاستقرار السياسي في المنطقة سلباً على الخطط والمشاريع الطموحة؛ التأثيرات غير المتوقعة ل جائحة كوفيد-19؛ انخفاض القدرة التنافسية الدولية لميناء العقبة مقارنة بموانئ الدول المجاورة؛ ابتكارات مخفضة التكلفة في قطاع السكك الحديدية والنقل الجوي؛ زيادة مستويات الضوضاء البيئية وتلوث الهواء؛ بنية تحتية ضعيفة؛ ليس هناك الكثير من الصناديق المحددة وضعف التابعة منها للمنافذ الحدودية أو الأنشطة عبر

المسألة	نقاط القوة	نقاط الضعف	الفرص	التهديد
	<ul style="list-style-type: none"> متقدمة ومتخصصة / مركزة)؛ التنسيق بين الجمارك والأمن وجميع السلطات الأخرى ذات الصلة في جميع المنافذ الحدودية؛ تم تجهيز جميع المنافذ الحدودية المفتوحة لحركة البضائع الدولية بالمعدات والتقنيات اللازمة؛ تطبيق تقنيات جديدة مثل التتبع الإلكتروني وأنظمة الفحص بالأشعة؛ يتم تنفيذ النموذج الإلكتروني للنافذة الواحدة والجمارك وللتصاريح والتراخيص واتفاق النقل الدولي العابر للحدود؛ نظام معلومات إلكتروني للبضائع متقدم وكامل يسمح بالتخليص المسبق وقابل للتطبيق على جميع البضائع؛ ربط الطريق إلى ميناء العقبة 	<ul style="list-style-type: none"> أجهزة الفحص بالأشعة؛ ضعف البنية التحتية في بعض المراكز الحدودية؛ لا يوجد تعريف واضح للمنطقة العابرة للحدود في جميع المعابر، مما يؤدي إلى غموض اللوائح (خاصة المكانية منها)؛ تحتفظ الحدود بطريقة ما بدورها في الفصل مع الموقع المحيطي الوطني للمناطق الحدودية؛ لا توجد أنشطة منسقة لإقامة اتصالات رسمية للتعاون مع المراكز المجاورة؛ عدم التنسيق أو عدم التقاسم أو عدم كفاية الإجراءات في معالجة العقبات غير المادية؛ لم يتم استغلال إمكانات التعاون الرسمي عبر الحدود من الناحية الاقتصادية والاجتماعية؛ 	<ul style="list-style-type: none"> زيادة المخاوف الأمنية العامة؛ يقع الأردن على حدود المملكة العربية السعودية، الغنية وذات الناتج المحلي الإجمالي المرتفع، واقتصادات الانتعاش المتوقعة: العراق والجمهورية العربية السورية؛ جيران الأردن أغنياء بموارد الطاقة؛ إنشاء مشاريع مشتركة عبر الحدود وتوسيع العلاقات التجارية بين دول المنطقة؛ يمكن تحقيق استخدامات جديدة بالإضافة إلى تجارة السلع، مثل النقل الجماعي للسكان عبر الأردن إلى مختلف الدول المجاورة؛ الاتصال بطريق الحرير الذي تنوي تشييده الصين عبر باكستان وإيران والعراق؛ 	<ul style="list-style-type: none"> الوطنية أو للتكامل؛ تمنع المصالح المكتسبة الاستفادة الكاملة من إمكانات الأردن.

المسألة	نقاط القوة	نقاط الضعف	الفرص	التهديد
	<ul style="list-style-type: none"> البحري في حالة جيدة؛ القدرات غير مستغلة في بعض الطرق؛ تشجيع الاستثمار وخاصة من الصناديق الخليجية والأوروبية؛ العديد من الدراسات والمنشورات وخاصة ذات النهج الوطني حول التعاون عبر الحدود؛ تعاون غير رسمي بين عدة مناطق عابرة للحدود مع شركاء اقتصاديين واجتماعيين نشطين في التعاون عبر الحدود؛ تبادل المعلومات والبيانات بين سلطات الحدود المختلفة؛ المستشارون نشيطون في العملية؛ تشغيل مناطق التحكم خارج المسار في جميع الأوقات؛ 	<ul style="list-style-type: none"> دراسات حول التعاون عبر الحدود الثنائية أو متعددة الأطراف استثنائية؛ تحد تشريعات التأشيرات الأردنية من نقل الشاحنات والباصات؛ نقل غير ملائم متعدد الوسائط وغير متكامل في سلاسل التوريد الرئيسية؛ عدم وجود نظام منسق للعبور الجمركي على الطرق في دول المنطقة؛ لا يوجد تطبيق لإدارة الأسطول. 	<ul style="list-style-type: none"> البرامج التي تهدف إلى تنشيط الصناعات الوطنية تخلق طلباً على النقل، والذي بدوره يخلق فرصاً لدفع جدول الأعمال لتحسين الترابط؛ تصدير أقوى للمنتجات الزراعية؛ زيادة وعي أصحاب المصلحة وصناع القرار الحكوميين بضرورة التنمية الإقليمية؛ إنشاء نظام التعرف المرورية الإلكتروني على الطرق الدولية مثل الطريق الصحراوي. 	

المسألة	نقاط القوة	نقاط الضعف	الفرص	التهديد
	<ul style="list-style-type: none"> • تتم جميع إجراءات الرقابة في محطات التخليص الداخلي ونظام إدارة المخاطر الجمركية منفذاً؛ • تكلفة تصدير وعبور حاوية مكافئة أقل من المتوسط الإقليمي؛ • تعتمد شروط القبول على الاتفاقيات الدولية؛ • يعتمد الاعتراف برخصة القيادة على اتفاقيات الأمم المتحدة بشأن حركة المرور على الطرق واتفاقية التنسيق؛ • تعتمد متطلبات الوزن وأبعاد السيارة على الشهادة الدولية لوزن المركبة. 			
النقل السككي				
		<ul style="list-style-type: none"> • لا يوجد حالياً معبر حدودي للسكك الحديدية؛ • كان هناك معبر حدودي واحد مع الجمهورية العربية السورية، لكنه توقف عن العمل في عام 2010 وحتى الآن. 		

المسألة	نقاط القوة	نقاط الضعف	الفرص	التهديد
النقل المائي				
	<ul style="list-style-type: none"> العقبة هي الميناء الوحيد في الأردن والمسؤول عن غالبية نقل البضائع الدولية. وهذا ينعكس إيجاباً على الأهمية الوطنية للميناء والقدرة على الاستثمار فيه؛ الموقع الجغرافي المتميز لميناء العقبة؛ انضم الأردن إلى جميع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري؛ وقع الأردن اتفاقيات ثنائية في مجال النقل البحري مع كافة دول المنطقة؛ تسهل شبكة الطرق التي تربط ميناء العقبة بالعديد من دول المنطقة عمليات العبور. 	<ul style="list-style-type: none"> لا يحظى قطاع النقل البحري بالاهتمام الكافي، الذي يستحقه، من الحكومة؛ تؤثر الموارد المالية الحكومية المحدودة على إمكانات الاستثمار؛ يحد الساحل الأردني المحدود من توسع الأنشطة الاقتصادية والصناعية والسياحية والاجتماعية؛ ضعف البنية التحتية نتيجة عدم كفاية التمويل لعمليات الصيانة اللازمة؛ محدودية الموارد المالية التي تؤثر على المشاريع المستقبلية الجديدة. 	<ul style="list-style-type: none"> علاقات الأردن المتميزة مع دول الجوار واهتمام الحكومة بالتعاون والتكامل الإقليمي؛ تنفيذ مشروع النافذة الواحدة الوطني للتجارة؛ إعادة الإعمار المتوقعة للجمهورية العربية السورية والعراق والدول المتضررة الأخرى في المنطقة؛ زيادة حجم التبادلات التجارية بين مصر ودول الخليج العربي عبر ميناء العقبة؛ جيران الأردن أغنياء بموارد الطاقة؛ إقامة مشاريع مشتركة عبر الحدود وتوسيع العلاقات التجارية بين دول المنطقة. 	<ul style="list-style-type: none"> عدم الاستقرار السياسي في المنطقة مما ينعكس سلباً على الخطط والمشاريع الطموحة؛ التأثيرات غير المتوقعة ل جائحة كوفيد-19؛ تنافسية ميناء العقبة مقارنة بموانئ الدول المجاورة؛ ارتفاع مستويات التلوث البيئي في خليج العقبة نتيجة زيادة حجم الأنشطة الاقتصادية. قد يؤدي ذلك إلى إنشاء لوائح جديدة للتشغيل داخل الخليج، مما يؤدي إلى زيادة تكاليف التشغيل؛ مخاوف أمنية، خاصة فيما يتعلق بالارتباط الحدودي مع العديد من الدول وعدم اليقين السياسي.
النقل البري				
2. البنية التحتية للنقل	<ul style="list-style-type: none"> للمقاولين الكبار حضور كبير في السوق الأردني؛ 	<ul style="list-style-type: none"> مستويات عالية من البطالة في صناعة البناء. 	<ul style="list-style-type: none"> يؤدي استمرار الوصول إلى التمويل الإقليمي 	<ul style="list-style-type: none"> خطر سلبى من انخفاض محتمل في التمويل

المسألة	نقاط القوة	نقاط الضعف	الفرص	التهديد
	<ul style="list-style-type: none"> • يظهر الأردن نمواً مستداماً نتيجة كونه مستفيداً كبيراً من دعم وكالات التمويل للاستثمار في البنية التحتية؛ • يتمتع السكان المحليون في سن العمل الذين يخدمون قطاع البناء بقاعدة مهارات قوية؛ • يخلق الموقع الجغرافي الاستراتيجي للأردن طلباً قوياً على البنية التحتية للنقل والمرافق؛ • تم تصميم جميع الطرق، بما في ذلك الطرق الموجودة في المعابر الحدودية، ولها مواصفات فنية وفقاً للمعايير الدولية؛ • الطرق في جميع المعابر الحدودية من نفس الفئة مع أجهزة تحكم مرورية منسقة بالكامل (إشارات المرور وعلامات المرور وعلامات 	<ul style="list-style-type: none"> • هجرة عالية وسريعة للعمال المهرة إلى دول الخليج الغنية المجاورة؛ • الإطار التنظيمي والتشريعي محبط للمستثمرين؛ • انخفاض عدد السكان في سن العمل؛ • الاعتماد الجزئي على التمويل الخارجي لدفع نمو قطاع البناء؛ • يؤدي الافتقار إلى الشفافية إلى تأخيرات لا يمكن تحملها في العديد من المشاريع؛ • تخلق النظم المالية والتنظيمية غير الملائمة مشاكل لتمويل المشاريع. 	<ul style="list-style-type: none"> • والدولي (في شكل منح وقروض) بالتساوي مع مشاركة القطاع الخاص إلى استمرار نمو القطاع؛ • يمكن أن تكون الممرات الاقتصادية بمثابة حلقة وصل للبنية التحتية لعولمة القطاعات الصناعية؛ • إنشاء خط سكة حديد بين العقبة والمدينة المنورة وتأهيل خط سكة حديد الحجاز. 	<ul style="list-style-type: none"> • الضخم، نتيجة عدم الاستقرار الإقليمي (السياسي والاقتصادي والاجتماعي)؛ • التأخير المفرط في تنفيذ الأنشطة المخطط لها بسبب الظروف الإقليمية غير المتوقعة؛ • امكانية نقص العمالة الماهرة، الناجم عن الهجرة إلى البلدان المجاورة ذات الأجور الأعلى بكثير، في إعاقه قدرة الشركات على توسيع الإنتاج.

المسألة	نقاط القوة	نقاط الضعف	الفرص	التهديد
	<ul style="list-style-type: none"> الطريق) وفقاً للمعايير الدولية؛ يؤدي وصول عدد كبير من السياح إلى الأردن، إلى زيادة الطلب على البنية التحتية. 			
النقل السككي				
<ul style="list-style-type: none"> الدراسات متوفرة لتحسين خدمات السكك الحديدية؛ زيادة الوعي بأهمية هذه الوسيلة ودورها في تحسين الناتج المحلي الإجمالي للدولة؛ تزايد عدد الأنشطة التدريبية. 	<ul style="list-style-type: none"> عقبات فنية جادة وحادة؛ مستويات صيانة منخفضة للغاية؛ نقص في عدد المهندسين المحليين ذوي الخبرة في مجال السكك الحديدية والموظفين المدربين. 	<ul style="list-style-type: none"> الأموال مؤمنة لتنفيذ المشاريع المخططة؛ إنشاء الخط الجديد للسكك الحديدية بين العقبة وميناء معان الجاف (بتمويل من مستثمرين سعوديين). 	<ul style="list-style-type: none"> عدم الاستقرار الإقليمي السياسي والاجتماعي والاقتصادي. 	
النقل المائي				
<ul style="list-style-type: none"> يملك الأردن بنية تحتية قوية في مجال إنشاء الموانئ؛ نظام الموانئ الجديد في العقبة والأرصفة المتخصصة؛ لدى العاملون في قطاع النقل البحري (الإدارة البحرية ونظام الموانئ والقطاع البحري الخاص) قاعدة معرفية 	<ul style="list-style-type: none"> تؤثر الموارد المالية المحدودة على صيانة المرافق البحرية؛ تؤثر الموارد المالية المحدودة على انجاز مشاريع الربط بين العقبة والميناء البري. 	<ul style="list-style-type: none"> استغلال الموقع الجغرافي المتميز لخدمة دول الجوار في زيادة حجم الاستيراد عبر ميناء العقبة؛ سيؤدي وصل الميناء البحري بالميناء البري عبر سكة حديدية إلى تحسين ربط الميناء، من خلال توفير النقل بتكاليف أقل؛ يعزز وجود الدعم الحكومي ووجود 	<ul style="list-style-type: none"> تؤثر الموارد المالية المحدودة على صيانة المرافق من خلال نقص عمليات الصيانة؛ يؤثر عدم تنفيذ الربط بين الميناء البري والميناء البحري على تدفق البضائع؛ هجرة الكفاءات الأردنية المؤهلة إلى دول الجوار ذات الأجور الأعلى. 	

المسألة	نقاط القوة	نقاط الضعف	الفرص	التهديد
	<ul style="list-style-type: none"> وخبرات ومهارات متقدمة؛ • يوفر تطوير التعليم البحري في الأردن موظفين بحريين مؤهلين لدعم نمو القطاع البحري. 		<ul style="list-style-type: none"> التمويل أهمية الأسطول البحري الوطني. 	
النقل البري				
3. السلامة والأمن	<ul style="list-style-type: none"> • تتماشى التشريعات الوطنية مع اتفاقيات الأمم المتحدة والأحكام ذات الصلة المتفق عليها دولياً؛ • تستخدم وتائق تسجيل المركبات المعترف بها دولياً وفعالة؛ • فرضت وسارية المفعول قواعد السلامة المتعلقة بالتشغيل، مثل نقل الركاب، واستخدام أحزمة المقاعد وتحميل البضائع وتفريغها؛ • فرضت وسارية المفعول القواعد المتعلقة بالسائقين، مثل استخدام الهاتف أثناء القيادة؛ • تطبيق نظام جيد للإبلاغ عن الحوادث وتسجيلها؛ 	<ul style="list-style-type: none"> • عدم كفاية المدربين وتدريب هيئات إنفاذ القانون؛ • التقلب في مستوى الإنفاذ مع مرور الوقت؛ • استهداف الإنفاذ والتركيز على قواعد/قوانين ومخالفات محددة، مثل السرعة، على حساب الآخرين؛ • تستغرق العديد من التوصيات الصادرة عن اللجان والبحوث المتخصصة وقتاً طويلاً للتنفيذ (في حال تم تنفيذها أصلاً)؛ • قد لا تكون بعض القوانين الوطنية متنسقة بشكل كامل مع الاتفاقيات/الأحكام الصادرة عن الأمم المتحدة أو الدولية؛ • عدم كفاية التنسيق والتعاون 	<ul style="list-style-type: none"> • تخضع أنظمة ترخيص القيادة وفحص المركبات للمراجعة بشكل مستمر. من المخطط إدخال متطلبات أكثر صرامة تغطي جميع جوانب السلامة والأمن؛ • يمنح الهيكل الجديد لإدارة الأمن العام للنقل تحسين الصلاحيات والمرونة والتمويل؛ • تخطط وزارة الأشغال العامة والسكن لنظام صيانة فعال، ونشر نظام النقل الذكي ذو معايير دولية على المستوى الإقليمي لضمان التشغيل البيئي وإزالة الكربون من النقل البري؛ • أعدت وزارة النقل استراتيجية وطنية للسلامة 	<ul style="list-style-type: none"> • عدم الاستقرار السياسي غير المتوقع في دول الجوار والمنطقة؛ • يرجع التأخير المفرط في تنفيذ خطط وزارة الأشغال العامة والسكن والمعهد المروري الأردني واستراتيجية وزارة النقل بشكل أساسي إلى التغيير السريع في اتخاذ القرار على المستوى الوزاري والمستويات الأخرى؛ • عدم القدرة على تأمين التمويل الكافي للعديد من الجوانب خاصة تلك التي كانت تعتبر تقليدياً أقل أهمية مثل صيانة الطرق.

المسألة	نقاط القوة	نقاط الضعف	الفرص	التهديد
	<ul style="list-style-type: none"> • تتوفر قاعدة بيانات متعلقة بالسلامة بدرجة عالية من الموثوقية؛ • تنفيذ أنظمة ترخيص السائقين وفحص المركبات • تطبيق نظام النقاط على مخالفات السائقين؛ • استجابة جيدة بعد الحادث وإزالة سريعة لموقع الحادث؛ • العديد من الدراسات والمنشورات المتعلقة بالسلامة والأمن من قبل المعهد المروري الأردني وغيره. 	<ul style="list-style-type: none"> • بين الجهات المعنية؛ • عدم وجود منحدرات هروب للشاحنات على المنحدرات شديدة الانحدار. 	<ul style="list-style-type: none"> • المرورية للفترة 2020-2025؛ • توفير جسور المشاة على طول الطرق الرابطة خاصة في المناطق الحضرية. 	
النقل السككي				
		<ul style="list-style-type: none"> • عدم وجود إجراءات السلامة والأمن الفعالة؛ • لا تتوافق إجراءات السلامة والأمن مع أي معايير. 	<ul style="list-style-type: none"> • إنشاء خط سكة حديد جديد بين العقبة وميناء معان الجاف. 	
النقل المائي				
<ul style="list-style-type: none"> • انضم الأردن إلى جميع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالأمن والسلامة البحرية (ISPS Code) وتم تنفيذ رمز أمن السفن الدولية/الموانئ على متن السفن 	<ul style="list-style-type: none"> • يؤثر نقص الموارد المالية على تنفيذ بعض المهام؛ • يؤدي عدم استقلالية القرار والبيروقراطية الحكومية إلى تأخير تنفيذ التوصيات ويؤثر 	<ul style="list-style-type: none"> • الكفاءات الأردنية في قطاع النقل البحري مؤهلة لمزيد من فرص الاستثمار إذا تم استغلالها بشكل جيد؛ • إن السمعة الممتازة للتعليم البحري في الأردن مؤهلة 	<ul style="list-style-type: none"> • من الممكن أن يؤثر عدم الاستقرار السياسي في دول الجوار والمنطقة على حركة الملاحة في خليج العقبة؛ • من الممكن أن يؤثر عدم استقلالية القرار الإداري البحري على سرعة 	

المسألة	نقاط القوة	نقاط الضعف	الفرص	التهديد
	<ul style="list-style-type: none"> الأردنية وجميع موانئ العقبة؛ يتمتع الأردن بعلاقة مميزة مع جميع المنظمات الدولية ذات الصلة، وخاصة المنظمة البحرية الدولية (IMO) والوكالة الأوروبية للسلامة البحرية؛ يتم تطبيق أعلى معايير الأمن والسلامة البحرية في جميع الإنشاءات وأرصفت الموانئ؛ يتم إجراء تدريبات وتمارين السلامة بشكل دوري؛ الأفراد البحريون مؤهلون؛ نظام اتصالات بحري متقدم ومؤهل؛ وجود نظام ترخيص مطبق لجميع أرصفة الموانئ وعمليات تفتيش دورية؛ نظام تحكم متطور لجميع السفن التي ترفع العلم الأردني والسفن الأجنبية التي تصل إلى ميناء العقبة للتأكد من مطابقتها لكافة شروط الأمن والسلامة؛ نظام متطور للاستجابة 	<ul style="list-style-type: none"> على سرعة اتخاذ القرار؛ تأخر إقرار القانون البحري الأردني؛ التنسيق والتعاون غير الكافي بين الأطراف المعنية، ونظام التفويض يكاد يكون منعدم؛ هجرة الكفاءات الأردنية المتخصصة بسبب تدني الرواتب. 	<ul style="list-style-type: none"> لمزيد من الاستثمار الناجح في قطاع الشحن البحري؛ إن علاقة الأردن المتميزة مع المنظمات الدولية والإقليمية مؤهلة لفرص التطوير والدعم والتدريب المتقدم وتأهيل الكفاءات الأردنية؛ استغلال السمعة الطبية لتنمية الخبرات الأردنية في مجالات الأمن والسلامة البحرية في تسويق الموانئ الأردنية. 	<ul style="list-style-type: none"> الاستجابة للأحداث البحرية؛ عدم القدرة على تأمين التمويل الكافي لتحديث معدات الاتصالات البحرية التي تتطور بسرعة في العالم؛ يحتاج تهديد الطائرات بدون طيار، والذي أصبح تهديداً متزايداً للسلامة والأمن، إلى برامج حماية متقدمة؛ زيادة حركة السفن البحرية دون وجود برامج دعم حكومية للحفاظ على مستويات السلامة وتقليل مخاطر التلوث البيئي.

المسألة	نقاط القوة	نقاط الضعف	الفرص	التهديد
	<ul style="list-style-type: none"> للحوادث البحرية في خليج العقبة؛ أكثر من 90 في المائة من سفن النقل الدولية مجهزة بنظام التعرف الآلي (AIS). 			
4. نقل المواد الغذائية القابلة للتلف والبضائع الخطرة	النقل البري			
	<ul style="list-style-type: none"> إن إدارة الغذاء والدواء الأردنية (JFDA)، وكالة حكومية، هي المسؤولة عن مواءمة التشريعات الوطنية مع المعايير الدولية والقواعد والأحكام المتفق عليها دولياً ومع متطلبات اتفاقية النقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للتلف (ATP)؛ يتم تنسيق العديد من الأحكام المتعلقة بنقل المواد الغذائية القابلة للتلف والبضائع الخطرة مع المعايير الدولية والأحكام المتفق عليها، وتشمل الأمثلة التصنيف، والموافقة على هيئات التفتيش، ووضع العلامات والتوسيم، والتدريب، والنقل؛ المعلومات المتعلقة بنقل البضائع 	<ul style="list-style-type: none"> عدد غير كاف من الأشخاص المدربين المشاركين في هذا القطاع؛ عدم وجود نظام للإبلاغ عن حوادث نقل البضائع الخطرة؛ محدودية قاعدة البيانات الكافية حول جميع جوانب نقل المواد الغذائية القابلة للتلف والبضائع الخطرة؛ محدودية الدراسات الكافية اللازمة لتحسين خدمات نقل المواد الغذائية القابلة للتلف والبضائع الخطرة؛ غياب التدريب على التوعية الأمنية؛ لا توجد معلومات حول تصنيف النفق وبالتالي لا يتم تطبيقها. 	<ul style="list-style-type: none"> يجري إعداد وتنفيذ تقرير وطني عن الأحداث المتعلقة بالخدمتين (أي نقل المواد الغذائية القابلة للتلف والبضائع الخطرة)؛ يتم إعداد اللوائح الفنية الوطنية وفقاً للمعايير والقواعد الدولية والأحكام المتفق عليها؛ تنفيذ البرنامج التدريبي الشامل المُعد بالفعل لعام 2021؛ إنشاء معهد لتدريب وتأهيل الكوادر للتعامل مع مثل هذه المواد. 	<ul style="list-style-type: none"> التأخير المفرط المحتمل في تنفيذ الأنشطة المستقبلية كما هو مخطط له بسبب الظروف السياسية والصحية (جائحة كوفيد-19) غير المتوقعة وصعوبات التمويل؛ إشراك القطاع الخاص ومستوى التفاهم والتعاون الذي تمارسه شركات النقل الخاصة في تطبيق الإجراءات الحكومية؛ مستوى إنفاذ القواعد واللوائح ذات الصلة المعمول بها؛ عدم كفاية التمويل المطلوب لتنفيذ الخطط والبرامج (تدريب، تخزين بيانات، دراسات... الخ) قيد الإعداد.

المسألة	نقاط القوة	نقاط الضعف	الفرص	التهديد
	<ul style="list-style-type: none"> الخطرة متاحة مجاناً للجمهور؛ تتوافق الأحكام المتعلقة بنقل البضائع الخطرة تماماً مع الاتفاقية الأوروبية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة عن طريق البر (ADR). 			
النقل السككي				
	<ul style="list-style-type: none"> تتوافق الأحكام المتعلقة بنقل البضائع الخطرة بشكل كامل مع اللوائح المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالسكك الحديدية (RID)، بموجب اتفاقية النقل الدولي بالسكك الحديدية (COTIF)؛ تطبيق المعايير الدولية لجوانب نقل البضائع الخطرة المتعلقة ببنائها واختبارها وفحصها الفني وموافقات تغليفها. 	<p>حالياً غير موجود. توقفت عملياتها تماماً في عام 2018.</p>	<p>تنفيذ مشاريع السكك الحديدية المستقبلية المخطط لها.</p>	<p>نقص التمويل اللازم لتنفيذ الخطط والبرامج.</p>
النقل المائي				
	<ul style="list-style-type: none"> توافر الكوادر المؤهلة للتعامل مع هذه المواد؛ أرصدة متخصصة للتعامل مع المواد الخطرة في العقبة؛ إجراء تمارين وتمارين السلامة 	<ul style="list-style-type: none"> قلة عدد الأفراد المدربين على مكافحة الحوادث من هذا النوع خاصة مع قرب مرافق الميناء من بعضها البعض في المنطقة الصناعية؛ 	<ul style="list-style-type: none"> يساهم إنشاء خط السكة الحديد من موانئ العقبة إلى المنافذ البرية في تقليل فرص وقوع حوادث خطيرة؛ إنشاء خط انابيب لنقل المشتقات 	<ul style="list-style-type: none"> يزيد من مخاطر وقوع الحوادث قرب مرافق الميناء من بعضها البعض بسبب المساحة المحدودة للساحل الأردني؛

المسألة	نقاط القوة	نقاط الضعف	الفرص	التهديد
	<ul style="list-style-type: none"> • للتعامل مع الحالات التي تشمل تسرب هذه المواد بما يتوافق مع البضائع البحرية الدولية الخطرة (IMDG Code)؛ • تخضع جميع المرافق ومرافق الموانئ لإجراءات تفتيش صارمة للتأكد من مطابقتها للمتطلبات الدولية؛ • الأردن طرف في جميع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمواد الخطرة والتي تشمل: <ol style="list-style-type: none"> (1) تعريف وتصنيف وتوثيق المواد والبضائع الخطرة. (2) إجراءات اعتماد جهات التفتيش. (3) تعليم الحاويات والعوات. (4) شروط تعيين مستشار السلامة. (5) أحكام تدريبية للعاملين ذوي الصلة. (6) أحكام التعامل مع البضائع الخطرة، بما في ذلك المناولة والتحميل والتفريغ والمعدات الموجودة على ظهر السفينة. (7) تعليمات في حالة الطوارئ. 	<ul style="list-style-type: none"> • تضعف الموارد المالية المحدودة القدرة على الاستجابة للمخاطر المحتملة؛ • يزيد من المخاطر الناجمة عن التلوث ضيق الساحل الأردني وكثرة الأنشطة الاقتصادية والصناعية وتركزها في منطقة واحدة؛ • عدم وجود دراسات كافية ضرورية لتحسين خدمات نقل المواد الغذائية والسلع الخطرة القابلة للتلف. 	<ul style="list-style-type: none"> • النفطية وخاصة فرص تصدير النفط العراقي من خلال وجود رصيف نفطي متخصص؛ • استثمار السمعة الطيبة للإدارة البحرية في الحصول على برامج تدريبية متقدمة للكفاءات الأردنية في التعامل مع الأحداث البحرية المختلفة. 	<ul style="list-style-type: none"> • يزيد الحجم المحدود لخليج العقبة من مخاطر التلوث الناتج عن تسرب المواد الخطرة، حيث أن جميع البضائع على مرفئة صغيرة نسبياً؛ • يؤدي عدم إنشاء خط أنابيب لنقل النفط من الميناء إلى مواقع التوزيع أو التخزين إلى زيادة خطر حدوث تسرب؛ • تم تأخير إنشاء الخط الحديدي من العقبة إلى الموانئ البرية؛ • عدم كفاية التمويل المطلوب لتنفيذ الخطط والبرامج (التدريب، تطوير المرافق، الدراسات، إلخ).

المسألة	نقاط القوة	نقاط الضعف	الفرص	التهديد
	(8) وجود خطط أمنية لنقل البضائع شديدة الخطورة.			
النقل البري				
5. متعدد الوسائط	<ul style="list-style-type: none"> الأردن طرف في اتفاقية تطوير النقل متعدد الوسائط (TRACECA) لعام 2009؛ وقع الأردن اتفاقيات حول النقل الدولي المشترك للبضائع؛ يتم تنسيق القانون الأردني المتعلق بالوسائط المتعددة وفقاً لاتفاقيات النقل المتعدد الوسائط الدولية؛ ربط جيد لمحطات ميناء العقبة بشبكة الطرق والسكك الحديدية؛ إن متوسط وقت مناولة الشحنات (الفوسفات والبوتاسيوم بشكل رئيسي) في المحطات قصير نسبياً. 	نقص الموارد البشرية المتخصصة في النقل واللوجستيات، وهو أمر ضروري لتطوير نقل متعدد الوسائط يتسم بالكفاءة والتنافسية.	الموقع الاستراتيجي للأردن مع إمكانات كبيرة للتدفقات الدولية للتصدير والاستيراد والسلع العابرة.	التأخير في إنشاء خط السكة الحديد المقصود من العقبة إلى المدينة بسبب الظروف المستقبلية الإقليمية غير المتوقعة والتي تنعكس سلباً على تحسين/دعم عملية الشحن بالحاويات متعددة الوسائط ومتعددة الوسائط.
		غياب الوسائط المتعددة.	إنشاء خط سكة حديد جديد بين العقبة وميناء معان الجاف.	عدم استكمال خط السكك الحديدية الجديد بين العقبة وميناء معان الجاف.

المسألة	نقاط القوة	نقاط الضعف	الفرص	التهديد
6. البيئة	النقل المائي			
	<ul style="list-style-type: none"> • ربط جيد لمحطة ميناء العقبة بشبكة الطرق وخطوط السكك الحديدية؛ • الأردن طرف في اتفاقية تطوير النقل متعدد الوسائط؛ • الأردن طرف في اتفاقية جامعة الدول العربية للنقل متعدد الوسائط ويشارك في جميع الاجتماعات والفعاليات ذات الصلة؛ • تطوير القطاع اللوجستي الأردني وامتلاكه لمنشآت ومساحات تخزين وخبرات متطورة؛ • صدر القانون الأردني للنقل المتعدد الوسائط وفق اتفاقيات النقل الدولي متعدد الوسائط؛ • وجود وصلة بين محطات ميناء العقبة وشبكة الطرق والسكك الحديدية؛ • توافر الكوادر المؤهلة. 	<ul style="list-style-type: none"> • عدم وجود أسطول بحري أردني يساهم في خفض تكلفة النقل البحري وزيادة حجم البضائع؛ • عدم اتمام الربط بين العقبة والموانئ الجافة؛ • عدم الاستثمار في خدمات الدعم اللوجستي الكافية مثل التغليف. 	<p>بناء الوصلة الجديدة بين العقبة وميناء معان الجاف.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • يؤثر عدم الاستقرار السياسي في دول المنطقة على تدفق السلع؛ • التأثير غير المتوقع لجائحة كوفيد-19؛ • قلة الأموال اللازمة لتنفيذ المشاريع المخطط لها.
النقل البري				<ul style="list-style-type: none"> • الضوضاء وانبعثات المركبات الوطنية؛
	<ul style="list-style-type: none"> • عدم وجود رقابة على اللوائح فيما يتعلق بالعمر والشروط الفنية؛ 	<ul style="list-style-type: none"> • يهدف تحليل قابلية التأثر بالبنية التحتية إلى تعزيز 	<p>تأخير البنية التحتية الملائمة والبرامج التعليمية والقياسات</p>	

المسألة	نقاط القوة	نقاط الضعف	الفرص	التهديد
	<ul style="list-style-type: none"> وجود تشريعات وفقاً للمعايير والاتفاقيات الدولية؛ حوالي 15 في المائة من إجمالي أسطول المركبات عبارة عن سيارات ركاب تعمل بالوقود البديل، بما في ذلك المركبات ذات الوقود البديل التالي: الغاز فقط، والهجين، والمركبات الكهربائية فقط، ولا تشمل المركبات التي تعمل بوقود الغاز البترولي. 	<p>يبلغ متوسط عمر الأسطول 17 عاماً وبعض الشاحنات العاملة تجاوزت عمرها.</p>	<p>القدرة على التكيف؛</p> <ul style="list-style-type: none"> الاستفادة من الاهتمام الكبير بتصحيح الظروف التي تسببها جائحة كوفيد-19. 	<p>التشريعية بسبب الظروف السياسية والاقتصادية والاجتماعية الحالية وغير المتوقعة في المستقبل.</p>
النقل السككي				
		لا توجد عمليات.		
النقل المائي				
	<ul style="list-style-type: none"> جميع التشريعات ذات العلاقة متوافقة مع المعايير والاتفاقيات الدولية، وقد انضم الأردن إلى جميع الاتفاقيات المتعلقة بالبيئة البحرية؛ تصنف منطقة خليج العقبة حسب المنظمة البحرية الدولية (IMO) كمنطقة خاصة ويجب حمايتها من التلوث الناجم عن السفن؛ 	<ul style="list-style-type: none"> محدودية الموارد المالية؛ ضيق الساحل الأردني ووجود العديد من الأنشطة الصناعية والاقتصادية في منطقة ضيقة. 	<ul style="list-style-type: none"> مستوى كبير ومتزايد من الدعم الدولي للقضايا البيئية؛ إمكانية الاستفادة من الاستقرار الإقليمي المتوقع في تشجيع السياحة الخارجية من السفن السياحية والغوص البحري؛ إن السمعة الإيجابية للأردن في المنتديات البحرية الدولية فيما يتعلق بإجراءات مراقبة 	<ul style="list-style-type: none"> قد تؤثر الموارد المالية المحدودة على مواكبة الاستعداد الجيد لحالات الطوارئ؛ يشكل تركيز الأنشطة الصناعية في منطقة ضيقة على الشاطئ الجنوبي تهديداً مستمراً؛ تشكل حركة السفن في منطقة ضيقة، بسبب الساحل الأردني المحدود، تهديداً للحوادث التي قد تؤدي إلى

المسألة	نقاط القوة	نقاط الضعف	الفرص	التهديد
	<ul style="list-style-type: none"> • في الآونة الأخيرة، دخلت حيز التنفيذ تعديلات لخفض الكربون في وقود السفن إلى 500 جزء بالمليون؛ • تولي الحكومة الأردنية أهمية خاصة لخليج العقبة وتكوينه البيئي والحفاظ على المرجان. 		<p>التأثير البيئي تخلق فرصة لتعزيز هذه السمعة وتصبح رائدة بالقدوة داخل المنطقة.</p>	<p>تسرب مواد ضارة بالبيئة؛</p> <ul style="list-style-type: none"> • تهدد حركة القوارب السياحية والأجزاء البحرية الحياة البحرية والمرجان في الخليج؛ • ارتفاع مستويات التلوث البيئي في خليج العقبة نتيجة زيادة حجم الأنشطة الاقتصادية.



