

هيئة تنظيم النقل البري

# التقرير السنوي

# 20 25



اليوم وغداً

نخطط لنقل آمن ومستدام







حضرة صاحب الجلالة الهاشمية

"الملك عبدالله الثاني ابن الحسين المعظم - حفظه الله ورعاه"





صاحب السمو الملكي

"الأمير الحسين بن عبدالله الثاني ولي العهد المعظم"



## كلمة معالي وزير النقل



يعد قطاع النقل البري، شأنه شأن بقية القطاعات الحيوية، أحد الأعمدة الأساسية التي تقوم عليها التنمية الشاملة، لما له من أثر مباشر في حياة المواطنين، ودوره المحوري في دعم الاقتصاد الوطني، وتعزيز العدالة الاجتماعية، وتحسين جودة الحياة، والحد من التحديات المرورية والبيئية.

وفي عالم تتسارع فيه التحولات وتتزايد فيه توقعات الناس من مؤسساتهم، لم يعد النجاح المؤسسي مكسباً مؤقتاً أو إنجازاً مرحلياً، بل أصبح قدرة مستدامة على التكيف والتطوير وصناعة التغيير الإيجابي. إن الطريق نحو مؤسسات أكثر

كفاءة وفعالية يبدأ من الانفتاح على الرأي الآخر، وتغليب المصلحة العامة، والنظر إلى الاختلاف بوصفه فرصة للتعلم والتطوير، لا سبباً للتباعد أو الجمود.

وانطلاقاً من هذا الفهم، تركز عملية الإصلاح المؤسسي الحقيقي على ثلاثية متكاملة تشكل جوهر أي تحول ناجح: تحسين الواقع، وتوظيف التكنولوجيا، والتخطيط للمستقبل.

وخلال عام 2025، واصلت الهيئة جهودها الرامية إلى تطوير وتنظيم قطاع النقل البري بمختلف أنماطه، من خلال تنفيذ حزمة من الإجراءات الهادفة إلى تحديث التشريعات الناظمة، ورفع كفاءة الأداء المؤسسي، وتعزيز بيئة العمل، بما يضمن حفظ حقوق المواطنين والعاملين في القطاع.

كما عملت الهيئة على تنفيذ عدد من المشاريع التطويرية ركزت فيها على استخدام التكنولوجيا والذكاء الاصطناعي والأتمتة والتحول الرقمي، إذ تسهم هذه التقنيات في رفع كفاءة التشغيل وتحسين مستوى السلامة وتقليل التكاليف وقد أعلنت هيئة النقل البري مؤخراً عن مشاريع تتمحور حول شراكات إستراتيجية ومبادرات تمهيدية لاستخدام التكنولوجيا الحديثة والذكاء الاصطناعي وأتمتة الخدمات ضمن الخطط المستقبلية للتحويل الرقمي في قطاع النقل البري.

وقد أسهم مشروع التغيير المؤسسي في توفير قواعد بيانات متكاملة لقطاع النقل البري. دعمت عملية اتخاذ القرار المبني على مؤشرات دقيقة، وساعدت في توجيه الاستثمارات بكفاءة أعلى، بما ينعكس إيجاباً على واقع القطاع وتطويره.

وفي الختام، نؤكد التزام الهيئة بمواصلة العمل على تطوير قطاع النقل البري، بما يواكب تطلعات المواطنين ويسهم في تحقيق أهداف التنمية المستدامة، وبالتعاون مع مختلف الشركاء والجهات ذات العلاقة.

وزير النقل / رئيس مجلس ادارة الهيئة

المهندس نضال القطامين



## كلمة المدير العام

ينطلق عمل الهيئة من رؤية مؤسسية واضحة تقوم على اعتماد مجموعة من المحاور الإستراتيجية التي لا ترتبط بزمن محدد، بل تمثل مسار عمل مستمر تُبنى عليه الخطط وتُقاس من خلاله النتائج. وقد شكّل هذا العام محطة مهمة في ترسيخ هذه المحاور وتحويلها إلى برامج عمل قابلة للاستمرار والتطوير.



ويأتي في مقدمة هذه المحاور تطوير الواقع التنظيمي والتشغيلي، من خلال المراجعة الدورية للأنظمة والتعليمات وتحديثها بما يواكب احتياجات القطاع، إلى جانب الاستمرار في تسريع وتنشيط برنامج التبديل الاستراتيجي في قطاعي نقل الركاب والبضائع، باعتباره أداة محورية لتحسين كفاءة الأسطول ورفع مستويات السلامة وجودة الخدمة.

ويمثل التحول الرقمي محورًا ثابتًا في عمل الهيئة، حيث يجري العمل بشكل متواصل على إدخال التكنولوجيا وتعميق استخدامها عبر تفعيل الربط الإلكتروني مع الشركاء، وعلى وجه الخصوص إدارة ترخيص المركبات ودائرة الجمارك، والتوسع في تقديم الخدمات الإلكترونية التي بلغت اثنتين وأربعين خدمة، ضمن نهج يهدف إلى تبسيط الإجراءات وتعزيز الشفافية ورفع كفاءة الأداء المؤسسي.

كما تواصل الهيئة العمل على بناء القدرات المؤسسية بوصفه محورًا مستدامًا لا ينفصل عن التطوير التنظيمي والتقني، من خلال خطط توظيف نوعية تستجيب لمتطلبات التحول الرقمي والذكاء الاصطناعي، وتدعم الجوانب الفنية والتقنية والقانونية اللازمة لتمكين الهيئة من أداء دورها بكفاءة.

وفي موازاة ذلك، يستمر التخطيط لمشاريع المستقبل كمحور استراتيجي طويل الأمد، يشمل مبادرات تطوير مراكز الإنطلاق في الزرقاء والسلط والبتراء وجسر الملك حسين، واستكمال الأعمال الفنية لمحطة الركاب في مجمع المحطة بالتعاون مع وزارة النقل وأمانة عمان الكبرى، إضافة إلى استكمال مسارات التشغيل لمشروع الحافلات سريعة التردد، والعمل مع البلديات الكبرى على تطوير محاور النقل العام عبر حزمة متكاملة من الإجراءات التقنية والتحتية التي تمنح الأولوية لوسائل النقل الجماعي.

إن اعتماد هذه المحاور كمسارات عمل مستمرة يعكس التزام الهيئة بنهج مؤسسي يقوم على التراكم والبناء، ويؤكد أن ما تحقق خلال هذا العام ليس غاية بحد ذاته، بل خطوة ضمن مسار متصل يهدف إلى تطوير قطاع نقل منظم، كفؤ، ومستدام يخدم المصلحة العامة ويدعم أولويات التنمية الوطنية.

المدير العام/ نائب رئيس مجلس ادارة الهيئة  
المهندس رياض الخرابشة



# أعضاء مجلس الإدارة



معالي وزير النقل الأستاذ الدكتور نضال مرزقي القطامين  
رئيس مجلس الإدارة

عطوفة المدير العام المهندس رياض الخرابشة  
نائب رئيس مجلس الإدارة



سعادة الدكتور أحمد البطاينة  
قطاع خاص  
عضو مجلس إدارة



عطوفة الدكتور بكر الرحامنة  
أمين عام وزارة الإدارة المحلية  
للشؤون الإدارية والمالية بالوكالة  
عضو مجلس إدارة



عطوفة المهندس أحمد ملكاوي  
مدير المدينة  
عضو مجلس إدارة



عطوفة العميد المهندس مهند البطاينة  
مساعد مدير الأمن العام للمرور  
عضو مجلس إدارة



معالي المهندس مالك حداد  
قطاع خاص  
عضو مجلس إدارة



يستعرض التقرير السنوي لهيئة تنظيم النقل البري للفترة (2024-2025) أبرز الإنجازات والتطورات التي حققتها الهيئة في إطار تنفيذ خطتها الإستراتيجية، وبما ينسجم مع توجهات الدولة ورؤية التحديث الاقتصادي 2033، الهادفة إلى تعزيز كفاءة قطاع النقل البري، وتحسين جودة الخدمات المقدمة، ودعم النمو الاقتصادي المستدام.

وخلال الفترة المشمولة بالتقرير، ركزت الهيئة على تطوير منظومة النقل البري من خلال مواءمة السياسات والخطط مع محاور جودة الحياة، والشحن والخدمات اللوجستية، والاستدامة البيئية، وتعزيز الدور التنظيمي الذكي القائم على التخطيط المبني على البيانات والمؤشرات، إلى جانب تحديث الأطر التشريعية والتنظيمية بما يسهم في تنظيم السوق ورفع كفاءته وتنافسيته.

وقد انعكست هذه الجهود في تحقيق نتائج رقمية ملموسة، حيث بلغ حجم الاستثمار في قطاع النقل البري نحو 3.96 مليار دينار أردني، وتحسناً في نسبة مراكز الإنطلاق والوصول المؤهلة، وزيادة في عدد مواقف التحميل والتنزيل ليزيد على 613 موقعاً، إلى جانب تطوير البنية التحتية لمراكز الإنطلاق والوصول، فضلاً عن تحقيق مستويات عالية من الالتزام بالموازنة. إلى جانب تحقيق تقدم واضح في تجديد الأساطيل وخفض متوسط العمر التشغيلي للحافلات والشاحنات، والتوسع في استخدام المركبات العمومية الكهربائية والهجينة.

ويمثل التحول الرقمي محوراً ثابتاً في عمل الهيئة، حيث جرى التوسع في إدخال التكنولوجيا وتعميق استخدامها من خلال تفعيل الربط الإلكتروني مع الشركاء، وعلى وجه الخصوص إدارة ترخيص المركبات ودائرة الجمارك، إضافة إلى التوسع في تقديم الخدمات الإلكترونية التي بلغت اثنتين وأربعين خدمة، وإنشاء وتطوير قاعدة بيانات وطنية للنقل العام، وأتمتة الإجراءات التنظيمية، وتعزيز أنظمة المتابعة والرقابة، بما أسهم في تبسيط الإجراءات، ورفع مستوى الشفافية، وتحسين جودة اتخاذ القرار والكفاءة المؤسسية.

كما واصلت الهيئة العمل على تطوير الأداء المؤسسي وبناء القدرات البشرية باعتباره محوراً مستداماً للتطوير، من خلال خطط توظيف نوعية تستجيب لمتطلبات التحول الرقمي والذكاء الاصطناعي، وتدعم الجوانب الفنية والتقنية والقانونية، حيث بلغ عدد

موظفي الهيئة 196 موظفًا في عام 2025، وتم تنفيذ برامج تدريبية متخصصة داخلية وخارجية، وتحقيق نسبة التزام بالموازنة تجاوزت 95%، إلى جانب تحسين مستويات ورفع كفاءة الأداء العام.

وفي موازاة ذلك، استمر التخطيط لمشاريع المستقبل بوصفه محورًا استراتيجيًا طويل الأمد، شمل مبادرات تطوير مراكز الإنطلاق في الزرقاء والسلط والبتراء وجسر الملك حسين، واستكمال الأعمال الفنية لمحطة الركاب في مجمع المحطة بالتعاون مع وزارة النقل وأمانة عمان الكبرى، إضافة إلى استكمال مسارات التشغيل لمشروع الحافلات سريعة التردد، والعمل مع البلديات الكبرى على تطوير محاور النقل العام عبر حزمة متكاملة من الإجراءات التقنية والتحتية التي تمنح الأولوية لوسائل النقل الجماعي.

وقد أسهمت هذه الجهود مجتمعة في تحقيق أثر اقتصادي وبيئي إيجابي، تمثل في تحسين كفاءة منظومة النقل العام، وتقليل الكلف التشغيلية والأثار البيئية السلبية، وتعزيز تنافسية الشحن البري والخدمات اللوجستية، ورفع مستويات السلامة المرورية وتنظيم حركة النقل.

ويؤكد هذا التقرير قدرة هيئة تنظيم النقل البري على قيادة تحول مؤسسي وتنظيمي متكامل، والانتقال إلى نموذج حديث في إدارة قطاع النقل البري، قائم على التخطيط الاستراتيجي، والتحول الرقمي، ومؤشرات الأداء القابلة للقياس، بما يدعم تحقيق الأهداف الوطنية ويعزز جودة الحياة في المملكة.

## فهرس المحتويات

رقم الصفحة	المحتويات
-	كلمة معالي وزير النقل
-	كلمة المدير العام
-	أعضاء مجلس الإدارة
-	الملخص التنفيذي
	الباب الأول
01	الملخص الفني للخطة الإستراتيجية (2024-2026) والبرنامج التنفيذي نبذة عن الهيئة، مهامها، رؤيتها، رسالتها.....
02	• المقدمة.....
03	• نبذة عن هيئة تنظيم النقل البري.....
04	• مهام الهيئة.....
04	• مدخلات الخطة الإستراتيجية.....
05	• الهيكل التنظيمي لهيئة تنظيم النقل البري.....
06	• الخطة الإستراتيجية (الرؤية، الرسالة، القيم الجوهرية).....
07	• مصفوفة الشركاء.....
9	• أهداف محركات النمو الاقتصادي والأهداف الإستراتيجية.....
10	• ربط المبادئ الرئيسية لسياسة النقل بالأهداف الإستراتيجية.....
11	• الأهداف الإستراتيجية ومؤشرات قياس الأداء.....
13	• البرنامج التنفيذي لرؤية التحديث الاقتصادي (2023-2025).....
14	• محاور رؤية التحديث الاقتصادي الخاصة بقطاع النقل البري.....
15	• مصفوفة ربط محاور الرؤية بالمبادرات والأولويات.....
	الباب الثاني
16	الموارد البشرية وبناء القدرات في الهيئة.....
17	• المقدمة.....
17	• الموارد البشرية.....
18	• توزيع الموظفين حسب المحافظات.....
18	• توزيع الموظفين حسب الدرجات العلمية.....
19	• توزيع الموظفين حسب النوع الاجتماعي.....
19	• التدريب وبناء القدرات.....
	الباب الثالث

20	الموارد المالية .....
21	• المقدمة .....
22	• الإيرادات العامة 2025 .....
23	• النفقات الجارية والرأسمالية .....
25	• المقارنة الشاملة بين الإيرادات الإجمالية والنفقات الإجمالية .....
	<b>الباب الرابع</b>
27	إنجازات هيئة تنظيم النقل البري لعام 2025 .....
28	• الإنجازات في مجال دراسات النقل .....
38	• الإنجازات في مجال أنظمة النقل الذكية .....
50	• الإنجازات في مجال مرافق النقل .....
58	• الإنجازات في مجال مشاريع نقل كبرى .....
67	• الإنجازات في مجال سلامة النقل .....
72	• الإنجازات في مجال الأتمتة والتحول الرقمي .....
75	• الإنجازات في مجال التشريعات .....
	<b>الباب الخامس</b>
79	الشكاوى ورضا متلقي الخدمة .....
	<b>الباب السادس</b>
83	أرقام وإحصائيات .....
	<b>الباب السابع</b>
89	الأنشطة والفعاليات .....

## الباب الأول

الملخص الفني للخطة الإستراتيجية (2024-2026) والبرنامج التنفيذي

(نبذة عن الهيئة، مهامها، رؤيتها، رسالتها)

تأتي الخطة الإستراتيجية والبرنامج التنفيذي لهيئة تنظيم النقل البري في إطار التوجيهات الملكية السامية، وانسجامًا مع رؤية التحديث الاقتصادي وأهداف التنمية المستدامة، وبما يعزز دور قطاع النقل البري كأحد المحركات الرئيسة للنمو الاقتصادي وتحسين نوعية الحياة في المملكة الأردنية الهاشمية.

تُعد هيئة تنظيم النقل البري جهة تنظيمية مستقلة تتمتع بشخصية اعتبارية واستقلال مالي وإداري، وتضطلع بمسؤولية تنظيم وتخطيط والرقابة على أنماط النقل البري كافة، وتوفير خدمات نقل آمنة، متكاملة، ومستدامة، وبكلفة مناسبة، إلى جانب تشجيع الاستثمار ورفع كفاءة القطاع بما يخدم المصلحة العامة.

اعتمدت الخطة الإستراتيجية على تحليل شامل للبيئة الداخلية والخارجية للهيئة، ومراجعة السياسات والاستراتيجيات الوطنية ذات العلاقة، ومخرجات تقارير الأداء المؤسسي، بما يضمن مواءمة الأهداف والبرامج مع الأولويات الوطنية، خاصة محرك نوعية الحياة ضمن رؤية التحديث الاقتصادي.

وتتمحور الخطة حول رؤية تتمثل في تحقيق نقل بري ذكي، متكامل، وآمن بيئيًا واقتصاديًا، من خلال رسالة تقوم على تخطيط وتنظيم وتطوير أنظمة النقل البرية بالاستخدام الأمثل لتكنولوجيا المعلومات من خلال تنفيذ خطط التنمية المستدامة وفق أفضل المعايير الدولية.

حددت الخطة ثلاثة أهداف إستراتيجية رئيسة، تتمثل في رفع مستوى الأداء المؤسسي، تطوير منظومة النقل وخدماته والمساهمة في تخفيض الأثار البيئية السلبية الناتجة عن قطاع النقل. ولتحقيق هذه الأهداف، تم إعداد حزمة متكاملة من المبادرات والمشاريع التي شملت تطوير البنية التحتية للنقل البري والحضري، وتنفيذ مشاريع النقل الذكي وأتمتة الخدمات، وتحديث أساطيل النقل العام والشحن، وتأهيل مراكز الإنطلاق والوصول، ودعم مشاريع النقل المستدام والصديق للبيئة، إلى جانب مواءمة التشريعات وتبسيط الإجراءات المرتبطة بالنقل والتجارة.

أظهرت مؤشرات قياس الأداء تحسناً تدريجياً في عدد من الجوانب، من أبرزها حجم الاستثمار في قطاع النقل البري، وتطوير مرافق النقل والبنية التحتية، وتقليل متوسط العمر التشغيلي لأساطيل النقل، إضافة إلى تعزيز كفاءة الأداء المؤسسي والالتزام بالموازنات المعتمدة.

وفيما يتعلق بالبرنامج التنفيذي لرؤية التحديث الاقتصادي (2023-2025)، فقد بلغ عدد المشاريع المدرجة لقطاع النقل البري (11) مشروعاً، تم إنجاز مشروع واحد بالكامل، وإلغاء مشروعين، فيما تستمر متابعة (8) مشاريع بالتنسيق مع وزارة النقل. وتسير غالبية هذه المشاريع ضمن المسار المخطط له، مع وجود عدد محدود من المشاريع المتأخرة التي تتطلب تعزيز المتابعة والمعالجة لضمان تحقيق المستهدفات.

ختاماً، تعكس هذه الخطة التزام هيئة تنظيم النقل البري بتطوير قطاع نقل حديث وآمن ومستدام، يسهم في دعم التنافسية الاقتصادية، وتحسين نوعية الحياة للمواطنين، وتعزيز مكانة الأردن كمركز إقليمي ومحوري للنقل، وبما ينسجم مع رؤية التحديث الاقتصادي حتى عام 2033.

## نبذة عن هيئة تنظيم النقل البري

تم إنشاء هيئة تنظيم قطاع النقل العام بتاريخ 2001/11/16 والتي كانت تعني فقط بنقل الركاب استناداً لأحكام قانون النقل العام للركاب خلفاً لمؤسسة النقل العام، وفي عام 2011 صدر قانون جديد رقم (4) لعام 2011 لتشمل الهيئة نشاطات وصلاحيات أكبر تتعلق بكافة أنماط النقل البري في المملكة لتحل بذلك (هيئة تنظيم النقل البري) بموجب هذا القانون محل هيئة تنظيم قطاع النقل العام للركاب.

نص قانون هيئة تنظيم النقل البري رقم (4) لعام 2011 على أن:

أ- تنشأ في المملكة هيئة تسمى (هيئة تنظيم النقل البري) تتمتع بشخصية اعتبارية ذات استقلال مالي وإداري ولها بهذه الصفة تملك الأموال المنقولة وغير المنقولة والقيام بجميع التصرفات القانونية اللازمة لتحقيق أهدافها بما في ذلك إبرام العقود وقبول الهبات والتبرعات ولها حق التقاضي وأن تتيب عنها في الإجراءات القضائية وكيل عام إدارة قضايا الدولة أو أي محام آخر توكله لهذه الغاية.

ب- يكون مقر الهيئة في عمان، ولها إنشاء فروع أو فتح مكاتب في أي مكان داخل المملكة.

وتهدف الهيئة إلى تنظيم النقل البري وخدماته والرقابة عليها وتشجيع الاستثمار في قطاع النقل البري بما يتفق مع أهداف التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

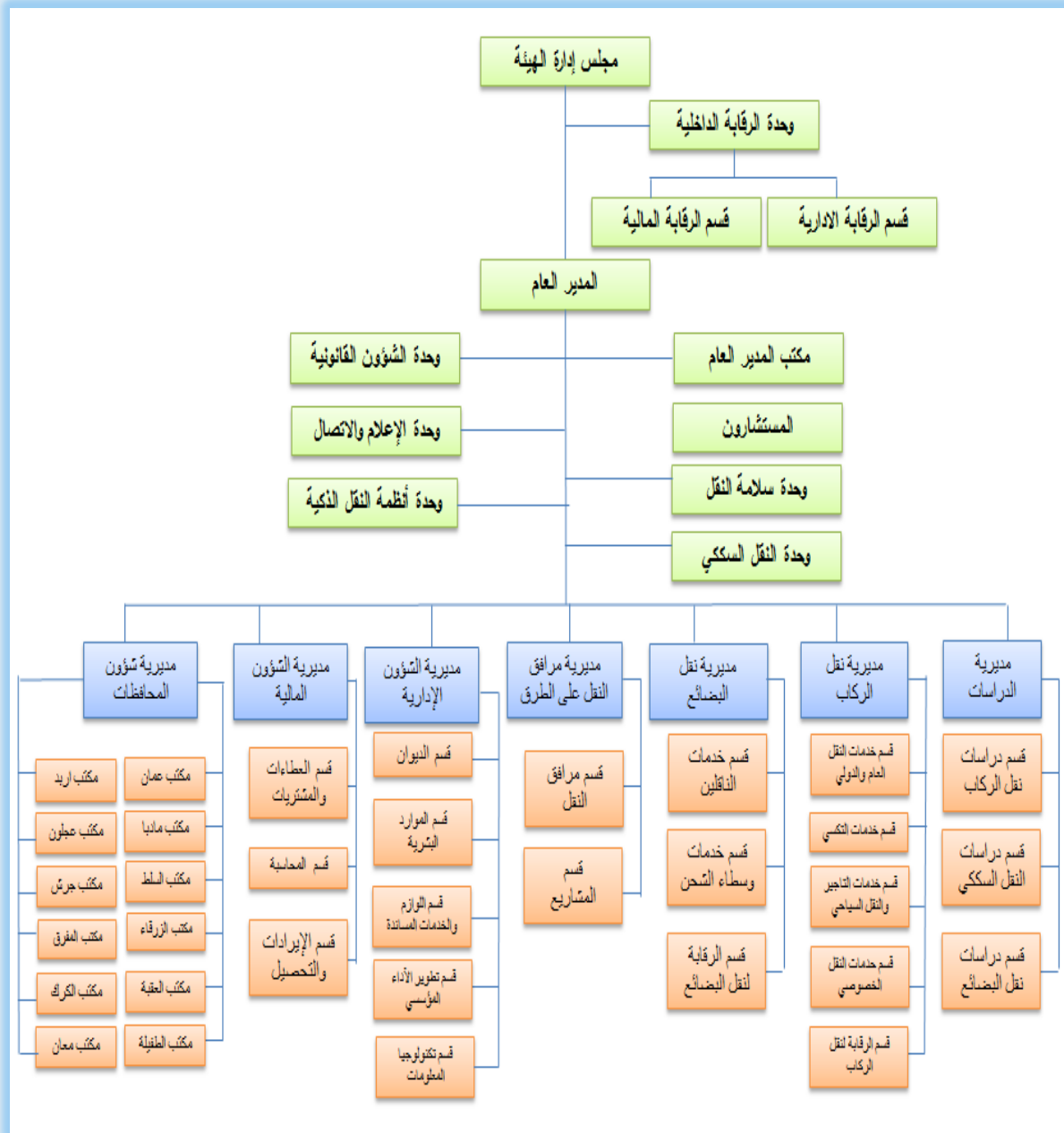
## مهام الهيئة

1. تنفيذ السياسة العامة للنقل البري.
2. العمل على تلبية الطلب على خدمات النقل البري وتأمينها بالمستوى الجيد والكلفة الملائمة .
3. تخطيط شبكة خدمات النقل البري ومرافقها ومساراتها.
4. وضع الخطط اللازمة لإنشاء مرافق النقل البري وتشغيلها وتنفيذها.
5. تحديد مواقع مرافق النقل البري بالتنسيق مع الجهات ذات العلاقة وإدارتها والإشراف على خدماتها.
6. التنسيق مع الجهات المختصة في وضع خطط إنشاء الطرق وبرامج صيانتها في المملكة وتقديم توصياتها بهذا الشأن بما يحقق المصلحة العامة للمستفيدين.
7. وضع إجراءات الوقاية من حوادث النقل البري وتطويرها حسب المتطلبات العالمية بالتعاون والتنسيق مع الجهات ذات العلاقة.

## مدخلات الخطة الإستراتيجية

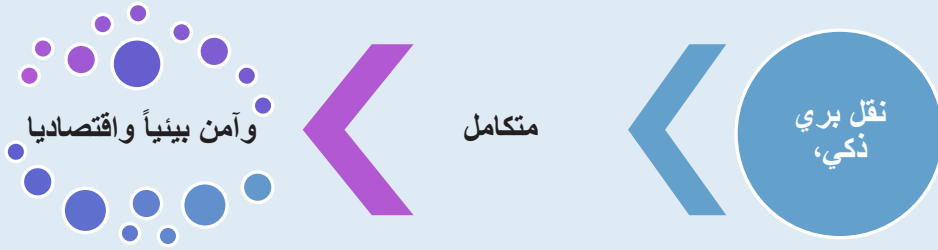
1. كتاب التكليف السامي والرسائل والرؤى الملكية.
2. رؤية التحديث الاقتصادي والبرنامج -التنفيذي لرؤية التحديث (2023-2025).
3. تقارير جائزة الملك عبدالله الثاني لتميز الأداء الحكومي.
4. إستراتيجية هيئة النقل وتقارير متابعة الإستراتيجية.
5. الأهداف الوطنية والقطاعية.
6. ملخص الخطة الإستراتيجية لقطاع النقل (2023 - 2027).
7. وثيقة السياسات العامة للنقل.
8. أهداف محركات النمو الاقتصادي - محور جودة الحياة.
9. أهداف التنمية المستدامة.
10. النقل الداخلي المستدام - تقارير الربط الوطني.
11. خطة تحفيز النمو الاقتصادي.
12. برنامج أولويات عمل الحكومة الاقتصادي (2021-2023).
13. الاستراتيجيات الوطنية ذات العلاقة.
14. الاتفاقيات والمعاهدات ومذكرات التفاهم المبرمة.
15. منهجية إعداد الإستراتيجية.
16. تحليل البيئة الداخلية للهيئة باستخدام (SWOT).
17. تحليل البيئة الخارجية للهيئة باستخدام (PESTEL).
18. نظام ضبط الجودة (الأيزو).

# الهيكل التنظيمي لهيئة تنظيم النقل البري



الشكل رقم (1): الهيكل التنظيمي لهيئة تنظيم النقل البري

• الرؤية:

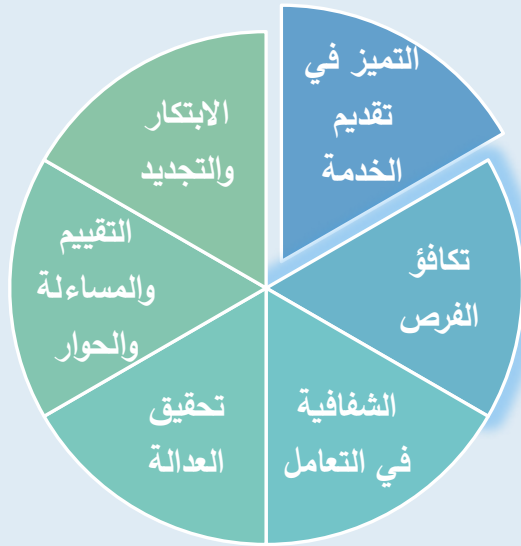


الشكل رقم (2): الرؤية لهيئة تنظيم النقل البري

• الرسالة:

تخطيط وتنظيم وتطوير أنظمة النقل البرية بالاستخدام الأمثل لتكنولوجيا المعلومات من خلال تنفيذ خطط التنمية المستدامة وفق أفضل المعايير الدولية.

• القيم الجوهرية:



الشكل رقم (3): القيم الجوهرية لهيئة تنظيم النقل البري

# مصفوفة الشركاء

## رئيسي استراتيجي

- وزارة النقل
- مديرية الأمن العام
- وزارة الاقتصاد الرقمي والريادة
- البنك المركزي الاردني
- وزارة الطاقة والثروة المعدنية
- وزارة الصناعة والتجارة
- وزارة الادارة المحلية
- هيئة النزاهة ومكافحة الفساد
- شركات اصحاب الباصات والشاحنات المشغلين الافراد
- الإدارة العامة للإقامة والحدود
- وزارة المالية/ دائرة الموازنة العامة
- مؤسسة المواصفات والمقاييس الأردنية
- وزارة الداخلية
- ديوان المحاسبة
- وزارة البيئة
- وزارة التخطيط والتعاون الدولي
- نقابة أصحاب مكاتب السيارات السياحية
- نقابة أصحاب السيارات العمومية ومكاتب التاكسي
- نقابة العاملين بالنقل البري والميكانيك
- النقابة العامة لأصحاب الباصات الأردنية
- جمعية النقل السياحي
- نقابة أصحاب السيارات الشاحنة الأردنية العمومية
- نقابة أصحاب شركات ومكاتب تخلص ونقل البضائع
- النقابة اللوجستية الأردنية

## رئيسي شريك

- معهد الإدارة العامة
- هيئة الخدمة والإدارة العامة

## مساند استراتيجي

وزارة الأشغال العامة والإسكان

دائرة العطاءات الحكومية

أمانة عمان

وزارة المالية / الأموال العامة والشؤون القانونية

وزارة المالية / دائرة المشتريات الحكومية

وزارة المالية / الجمارك

مركز إدارة الأزمات

وزارة الاستثمار

نادي السيارات الملكي

الجمعية الاردنية للوقاية من حوادث الطرق

الاتحاد العربي للنقل البري

## مساند شريك

الاتحاد العربي للنقل البري

الجمعية الأردنية للوقاية من  
حوادث الطرق

نادي السيارات الملكي

الشكل رقم (4): مصفوفة الشركاء

## أهداف محركات النمو الاقتصادي والأهداف الإستراتيجية

### • أهداف محركات النمو الاقتصادي (محرك نوعية الحياة)

تحسين نوعية الحياة لجميع الأردنيين من خلال تطوير وتطبيق مفاهيم حياتية تتمحور حول المواطن والبيئة.

### • الأهداف القطاعية:

توفير منظومة نقل متكاملة ومستدامة ومرنة وجعل الاردن مركزاً محورياً للنقل.

### • الأهداف الإستراتيجية:

1. رفع مستوى الأداء المؤسسي.
2. تطوير منظومة النقل وخدماته.
3. المساهمة في تخفيض الأثار البيئية السلبية الناتجة عن قطاع النقل.

### • المبادرات:

1. تطوير البنية التحتية لقطاع النقل البري.
2. تحسين البنية التحتية للنقل الحضري.
3. تطبيق مبادئ التنمية المستدامة والمشاريع الصديقة للبيئة.
4. مواءمة التشريعات والإجراءات المتعلقة بتسهيل النقل والتجارة وتبسيطها.
5. تنفيذ مشاريع لرفع سوية النقل العام بين العاصمة والمحافظات.

الجدول رقم (1): ربط المبادئ الرئيسية لسياسة النقل بالأهداف الإستراتيجية

الهدف الاستراتيجي	المبادئ الرئيسية لسياسة النقل
• تطوير منظومة النقل وخدماته.	الاستغلال الأمثل لمرافق وأنظمة النقل الحالية وصيانتها وإدامتها وتهيئتها لكافة شرائح المجتمع، واستكمال البنية الأساسية للشبكات الحالية، وتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط ليساهم في تعزيز التنافسية وتسهيل النقل والتجارة
• تطوير منظومة النقل وخدماته.	زيادة نسبة مساهمة القطاع الخاص في مشاريع قطاع النقل وتوفير حوافز ودعم مالي لتحفيز الشراكات.
-----	التأكيد على البعد الاقليمي واهمية الربط مع دول الجوار والاستفادة من الموقع الجغرافي للأردن واستثماره بالشكل الأمثل.
• تطوير منظومة النقل وخدماته. • المساهمة في تخفيض الأثار البيئية السلبية الناتجة عن قطاع النقل.	تعزيز سلامة النقل وحماية البيئة والحد من الأثار السلبية الناتجة عن قطاع النقل بحيث يساهم نظام النقل بالتنمية المستدامة ودعم تكنولوجيا النقل النظيفة مثل المركبات الكهربائية.
• تطوير منظومة النقل وخدماته.	تأمين نقل آمن وبكلفة مقبولة لغايات تحقيق أهداف التنمية الاجتماعية بحيث تكون خدمات النقل متاحة لكافة شرائح المجتمع من ضمنهم الأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن والأطفال بغض النظر عن الوضع الاجتماعي والاقتصادي والاصل والجنس والموقع الجغرافي.
• رفع مستوى الأداء المؤسسي. • تطوير منظومة النقل وخدماته.	تعزيز حماية أنظمة النقل والبيانات وخصوصيتها من التهديدات السيبرانية.

الجدول رقم (2): الأهداف الإستراتيجية ومؤشرات قياس أدائها

هدف محركات النمو الاقتصادي / محرك نوعية الحياة: تحسين نوعية الحياة لجميع الاردنيين من خلال تطوير وتطبيق مفاهيم حياتية تتمحور حول المواطن والبيئة										
الهدف القطاعي: توفير منظومة نقل متكاملة ومستدامة ومرنة وجعل الاردن مركزا محوريا للنقل										
الرقم	الهدف الاستراتيجي	المؤشر	2023		2024		2025		2026	
			فعلي	مستهدف	فعلي	مستهدف	فعلي	مستهدف	فعلي	مستهدف
1	تطوير منظومة النقل وخدماته	حجم الاستثمار في قطاع النقل البري	3.015	3.1	3.9	3.2	3.96	3.3	مليار	مليار
		درجة الرضا عن خدمات النقل العام	%68	%70	%68	%73	%68	%76	-	-
		عدد حافلات النقل العام لكل 1000 نسمة	0.54	0.58	0.54	0.58	0.52	0.60	-	-
		عدد مواقف التحميل والتنزيل	510	560	544	610	613	660		
		نسبة مراكز الإنطلاق والوصول المؤهلة	%50	%52	%56	%54	58%	%56		
		إعداد الشاحنات الأردنية الخارجة محملة عبر الحدود	10197	10800	10843	10900	298670	11000		
		نسبة الرؤوس القاطرة بعمر تشغيلي 20 سنة فأقل من الرؤوس الكلية	%49	%51	62%	%53	67%	%55		
		عدد شركات النقل المتخصص	334	344	338	354	301	364		
		العدد التراكمي للناقلين المرخصين (شركات للبضائع على الطرق)	334	344	338	354	301	364		
		عدد الشاحنات المملوكة لشركات منظمة (راس قاطر ومركبات شحن)	4825	4875	4323	4925	5132	4975		
2	المساهمة في تخفيض الأثار البيئية السلبية الناتجة عن قطاع النقل	متوسط العمر التشغيلي للحافلات المتوسطة (سنة)	14.4	14.3	14.4	14.3	14.3	14.2		
		متوسط العمر التشغيلي لحافلات النقل العام (سنة)	15.2	15.1	13.6	13.6	13.3	13.5		
		متوسط العمر التشغيلي لأسطول الشحن الثقيل (سنة) العاملة	19	18.9	16.5	16.5	16.6	16.4		

							نسبة السيارات العمومية الكهربائية (التطبيقات الذكية/سرفيس عمومي/تاكسي/تاجير) إلى السيارات العمومية الكلية		
	%20	3.5	%10	%3.5	%5	%1.32			
							نسبة السيارات العمومية الهايبرد (التطبيقات الذكية/سرفيس عمومي/تاكسي) إلى السيارات العمومية الكلية		
	%5.5	%4.6	%5	%4	%4.5	%4			
	%79	%66	%77	%71.2	%75	72.8	نسبة رضا الموظفين العام	رفع مستوى الأداء	3
	%95	%95	%95	%98.2	%95	%95	نسبة الالتزام بالموازنة	المؤسسي	

### المقدمة:

أطلقت عام 2022 رؤية التحديث الاقتصادي كخطة إستراتيجية وطنية عابرة للحكومات، تمتد حتى عام 2033، وتهدف إلى تسريع وتيرة النمو الاقتصادي وتحقيق تنمية شاملة ومستدامة. وتأتي هذه الرؤية ضمن منظومة التحديث الشامل في الدولة، إلى جانب التحديثين السياسي والإداري، بما ينسجم مع التوجيهات الملكية السامية لصاحب الجلالة الملك عبد الله الثاني ابن الحسين (حفظه الله)، الرامية إلى إطلاق الطاقات الوطنية، وتعزيز دور القطاع الخاص، وتوفير فرص عمل لائقة، وتحسين نوعية الحياة للمواطنين.

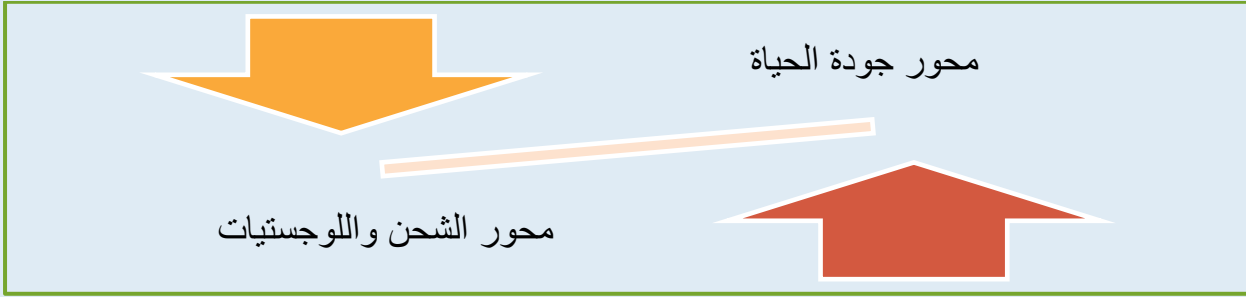
ويُدرج قطاع النقل ضمن محرك "توعية الحياة" في رؤية التحديث الاقتصادي، حيث يسهم في تحقيق الهدف الاستراتيجي المتمثل في تحسين نوعية الحياة لجميع الأردنيين، من خلال تطوير وتطبيق مفاهيم حياتية حديثة تتمحور حول المواطن وتحافظ على البيئة.

وبتحليل بطاقات الأولويات (المشاريع) المدرجة ضمن البرنامج التنفيذي لرؤية التحديث الاقتصادي حتى عام 2025، تبيّن ما يلي:

- بلغ عدد الأولويات/المشاريع المدرجة منذ عام 2022 (11) مشروعًا.
- تم إلغاء مشروعين، والإنتهاء من تنفيذ مشروع واحد بنسبة إنجاز (100%)، ليصبح عدد المشاريع قيد المتابعة حتى عام 2025 (8) مشاريع، يتم متابعتها بالتنسيق مع وزارة النقل من خلال ضباط الارتباط المعنيين.
- تسير (5) مشاريع وفق المسار المخطط له ضمن الرؤية، بنسبة (62.5%) من إجمالي المشاريع.
- في المقابل، هناك (3) مشاريع متأخرة عن الخطة الزمنية المعتمدة، بنسبة (37.5%).

ويعكس هذا التحليل أهمية تعزيز المتابعة والتنسيق المؤسسي، ومعالجة التحديات التي تواجه المشاريع المتأخرة، بما يضمن تحقيق مستهدفات رؤية التحديث الاقتصادي في قطاع النقل، والإسهام الفاعل في تحسين نوعية الحياة للمواطنين.

• محاور رؤية التحديث الاقتصادي الخاصة بقطاع النقل البري



الشكل رقم (5): محاور رؤية التحديث الاقتصادي الخاصة بقطاع النقل البري

■ المبادرات الواردة في رؤية التحديث الاقتصادي الخاصة بقطاع النقل البري.



الشكل رقم (6): المبادرات الواردة في رؤية التحديث الاقتصادي الخاصة بقطاع النقل البري

## مصفوفة تربط محاور الرؤية بالمبادرات والاولويات (المشاريع) المنبثقة منها



### المحور: جودة الحياة

اسم المبادرة: تحسين البنية التحتية للنقل الحضري

الأولويات الرئيسية (المشاريع):

1. نظام النقل الذكي (ITS) لتحسين خدمة النقل العام.

2. مشروع بناء قاعدة بيانات للنقل العام.

3. تطوير النموذج الوطني المحوسب لخدمات النقل العام (visum).

4. مشروع جسر الملك حسين.

5. هيكله خدمة مدن مراكز المحافظات من العاصمة عمان (الكرك، اربد، السلط، جرش).

### المحور: الشحن واللوجستيات.

اسم المبادرة (1): موائمة التشريعات والإجراءات المتعلقة بتسهيل النقل والتجارة وتبسيطها.

الأولويات الرئيسية (المشاريع):

1. إعداد وإقرار السكك الحديدية (أنظمة وتعليمات).

2. إعداد نظام وطني متكامل ووثيقة النقل لمشروع منظومة النقل الموحد.

• اسم المبادرة (2): تطبيق مبادئ التنمية المستدامة والمشاريع الصديقة للبيئة

• التحديث الاستبدالي لاسطول نقل البضائع بالشاحنات لرفع تنافسية الاسطول ولتوافق مع متطلبات الاتفاقيات الدولية وتشغيلها باستخدام التكنولوجيا الحديثة للوقود



الشكل رقم (7): مصفوفة تربط محاور الرؤية بالمبادرات والاولويات (المشاريع) المنبثقة منها

الباب الثاني  
الموارد البشرية وبناء القدرات في الهيئة

## المقدمة:

شهدت الهيئة نمواً تدريجياً في عدد موظفيها خلال الأعوام 2023-2025، حيث ارتفع العدد من 169 إلى 196 موظفاً، مع استقطاب 25 موظفاً جديداً. ويتركز معظم الموظفين في الإدارة العامة ومكتب عمّان، مع توزيع بقية الكوادر على المحافظات حسب إحتياجات العمل.

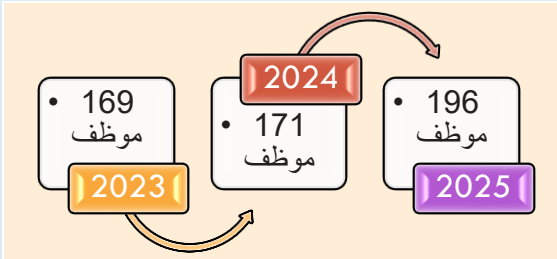
تشكل فئة حملة البكالوريوس النسبة الأكبر من الموظفين، مع تنوع في المؤهلات العلمية والنوع الاجتماعي بواقع 121 ذكراً و75 أنثى. كما نفذت الهيئة خلال عامي 2024-2025 ما مجموعه 87 دورة تدريبية داخلية وخارجية، استفاد منها 164 موظفاً، دعماً لتطوير الكفاءات وتحسين الأداء المؤسسي.

## الموارد البشرية

شهدت الهيئة نمواً تدريجياً في عدد موظفيها خلال الأعوام 2023-2025، حيث ارتفع العدد من 169 موظفاً في عام 2023 إلى 196 موظفاً في عام 2025، مع استقطاب 25 موظفاً جديداً خلال عامي 2024-2025.

الجدول رقم (3): توزيع الموظفين حسب السنوات

السنوات	2023	2024	2025
إعداد الموظفين	169	171	196



ويتوزع الموظفون على مختلف محافظات المملكة، مع تركيز النسبة الأكبر في مبنى الإدارة العامة ومكتب عمّان بواقع 131 موظفاً، إلى جانب توزيع متوازن لبقية الكوادر في المحافظات الأخرى وفقاً لإحتياجات العمل.

## إجمالي الموظفين (196)



الإدارة العامة (131)	مكتب الكرك (11)	مكتب الزرقاء (9)	مكتب اربد (9)	مكتب المفرق (8)	مكتب عجلون (5)	مكتب معان (5)	مكتب البلقاء (4)	مكتب مأدبا (4)	مكتب جرش (4)	مكتب الطفيلة (3)	مكتب العقبة (3)
----------------------	-----------------	------------------	---------------	-----------------	----------------	---------------	------------------	----------------	--------------	------------------	-----------------

ومن حيث المؤهلات العلمية، تشكل الكوادر الحاصلة على درجة البكالوريوس النسبة الأعلى، تليها فئات الدبلوم المتوسط والثانوية العامة فما دون، إضافة إلى وجود كفاءات من حملة الماجستير والدكتوراه، بما يعزز التنوع المعرفي والخبراتي داخل المؤسسة.



الشكل رقم (8): توزيع الموظفين حسب الدرجات العلمية

كما يبلغ عدد الموظفين الذكور 121 موظفاً مقابل 75 موظفة، مما يعكس تنوعاً في النوع الاجتماعي. ويؤكد هذا الواقع التزام المؤسسة بتعزيز مواردها البشرية ودعم قدرتها على تحقيق أهدافها الإستراتيجية بكفاءة وفاعلية.

 <b>الذكور (121)</b>	 <b>الإناث (75)</b>	الرقم	النوع الاجتماعي	العدد
		1	ذكور	121
		2	اناث	75

### التدريب وبناء القدرات

في إطار سعي الهيئة المستمر إلى رفع كفاءة الموارد البشرية وتطوير القدرات المؤسسية، وحرصها على مواكبة أحدث الممارسات المهنية والفنية، قامت الهيئة بعقد وتنفيذ عدد من الدورات التدريبية الداخلية والخارجية خلال الأعوام (2024-2025). وقد استهدفت هذه الدورات تأهيل وتطوير الموظفين في مجالات تخصصية مختلفة، بما يساهم في تحسين مستوى الأداء المؤسسي وتعزيز جودة الخدمات المقدمة. ويبين الجدول أدناه عدد الدورات المنفذة، وتصنيفها (داخلية وخارجية)، وإجمالي عدد الموظفين المستفيدين، إلى جانب أبرز الملاحظات المتعلقة بمواقع تنفيذ الدورات الخارجية.

الجدول رقم (6): توزيع الدورات على الموظفين خلال الأعوام (2024-2025)

ملاحظات	عدد الموظفين الكلي الحاصلين على الدورات	المجموع الكلي للدورات	عدد الدورات الخارجية	عدد الدورات الداخلية	السنة
الدورات التدريبية الخارجية كانت في الصين (دورة واحدة) وفي بريطانيا (دورة واحدة)	63	38	2	36	2024
الدورات التدريبية الخارجية كانت في البرازيل (دورة واحدة) وفي سنغافورة (دورة واحدة) وفي الصين (خمس دورات)	101	49	7	42	2025

## الباب الثالث الموارد المالية

يعدّ التقرير المالي لعام 2025 أحد المكونات الرئيسية للتقرير السنوي لهيئة تنظيم النقل البري، ويهدف إلى عرض الأداء المالي للهيئة خلال العام، من حيث الإيرادات المحققة، والنفقات الجارية والرأسمالية، ومصادر التمويل، بما يعكس مدى كفاءة استخدام الموارد المالية في تنفيذ الخطط والبرامج المعتمدة.

شهد العام المالي 2025 استقراراً نسبياً في المؤشرات المالية العامة، إذ بلغت الإيرادات الإجمالية ما قيمته (15,369,924) ديناراً أردنياً، وجاءت من عدة مصادر رئيسية، أبرزها إيرادات التطبيقات الذكية التي شكّلت نحو 33% من الإجمالي، إضافة إلى إيرادات تراخيص النقل والتشغيل، وإيرادات خدمات النقل العام، والغرامات والرسوم المتنوع وقد ساهم تنوع مصادر الإيرادات في تعزيز الاستدامة المالية للهيئة.

أما على صعيد الإنفاق العام، فقد بلغ إجمالي النفقات الفعلية (14,366,000) ديناراً أردنياً، توزعت بين النفقات الجارية بنسبة 19% من الإجمالي، والنفقات الرأسمالية بنسبة 81%، ما يعكس التوجه الاستراتيجي نحو تعزيز الإنفاق التنموي على مشاريع النقل العام والبنية التحتية.

تركزت النفقات الرأسمالية على تنفيذ مشاريع كبرى في المحافظات، من أبرزها مشاريع دعم أجور نقل طلال الجامعات الرسمية، مشروع مراكز الإنطلاق والوصول، مظلات محطات التحميل والتنزيل، ودعم مشاريع التحول الرقمي.

كما حافظت النفقات الجارية على مستويات معتدلة، ركزت على تعويضات العاملين، واستخدام السلع والخدمات، والنفقات التشغيلية الأساسية، بما يضمن استمرارية الأداء المؤسسي.

ويبيّن التحليل العام للتقرير المالي أن الهيئة تمكنت خلال عام 2025 من تحقيق توازن مالي إيجابي، مع المحافظة على نهج رشيد في إدارة الموارد العامة، وتوجيه الجزء الأكبر من الإنفاق نحو المشاريع ذات البعد الخدمي والتنموي، بما يعزز أهداف الهيئة في تطوير منظومة النقل البري وتحسين جودة خدماتها المقدمة للمواطنين.

## الإيرادات العامة لعام 2025

بلغ إجمالي الإيرادات المحققة خلال عام 2025 ما قيمته (15,369,924) ديناراً أردنياً، وشكّلت الرافد الأساسي لتمويل النفقات التشغيلية والمشاريع التطويرية للهيئة.

الجدول رقم (7): توزيع الإيرادات

<p>إيرادات التطبيقات الذكية • 5,103,455</p> <p>الإيرادات العامة • 10,266,468</p> <p>الإجمالي العام للإيرادات • 15,369,923</p>	النسبة من الإجمالي		بند الإيراد
	33%	5,103,455	إيرادات التطبيقات الذكية
	67%	10,266,468	الإيرادات العامة
	100%	15,369,923	الإجمالي العام للإيرادات

تشكّل إيرادات التطبيقات الذكية نحو ثلث إجمالي الإيرادات السنوية، ما يعكس تنامي الدور الرقمي في قطاع النقل البري.

## إجمالي الإنفاق العام لعام 2025:

بلغ إجمالي الإنفاق الفعلي للهيئة خلال عام 2025 ما مجموعه (14,366,000) ديناراً أردنياً تقريباً.

الجدول رقم (8): توزيع النفقات

<p>النفقات الجارية • 2,711,000</p> <p>النفقات الرأسمالية • 11,655,000</p>	النسبة من الإجمالي		نوع النفقات	
	19%	2,711,000	2,940,000	النفقات الجارية
	81%	11,655,000	12,225,000	النفقات الرأسمالية
	100%	14,366,000	15,165,000	الإجمالي العام

يظهر هذا التوزيع اعتماد الموازنة على المشاريع التطويرية والبنية التحتية كأولوية رئيسية، إلى جانب الحفاظ على استقرار النفقات التشغيلية ضمن حدودها المقررة.

## النفقات الجارية لعام 2025

بلغ إجمالي النفقات الجارية للهيئة خلال عام 2025 ما قيمته (2,711,000) ديناراً، وشكّلت ما نسبته 19% من إجمالي الموازنة العامة.

الجدول رقم (9): توزيع النفقات الجارية

المجموعة الرئيسية	القيمة (دينار)	النسبة من النفقات الجارية
تعويضات العاملين	1,920,000	71%
مساهمة الضمان الاجتماعي	239,000	9%
استخدام السلع والخدمات	506,000	19%
نفقات أخرى جارية	46,000	2%
الإجمالي	2,711,000	100%

## النفقات الرأسمالية لعام 2025

بلغ إجمالي النفقات الرأسمالية الفعلية لعام 2025 ما قيمته (11,655,000) ديناراً أردنياً، وشكّلت ما نسبته 81% من إجمالي الإنفاق العام. وتم توجيه هذه النفقات لتنفيذ مشاريع تطوير النقل العام والبنية التحتية، ومشاريع التحول الرقمي والأنظمة التقنية.

الجدول رقم (10): توزيع النفقات الرأسمالية.

اسم البرنامج	إجمالي الإنفاق (دينار)	نسبة من الإجمالي	أبرز البنود
الإدارة والخدمات المساندة 6162	570,000	5%	يشمل مشاريع تطوير خدمات الهيئة، الصيانة، الأتمتة، شراء الأجهزة والمعدات، والدراسات الفنية.
الاستثمار والتراخيص 6162	11,085,000	95%	يغطي مشاريع تطوير البنية التحتية للنقل العام في المحافظات، إنشاء محطات الإنطلاق والوصول.
الإجمالي العام	11,655,000	100%	—

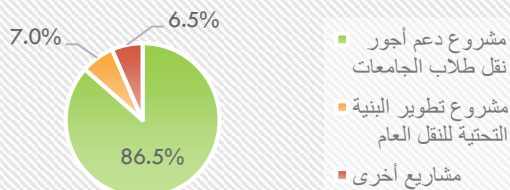
شهدت السنة المالية 2025 تنفيذاً واسعاً للمشاريع الرأسمالية التي تهدف إلى تطوير قطاع النقل العام وتعزيز البنية التحتية للنقل البري في مختلف المحافظات، إلى جانب استمرار الهيئة في برامج التحول الرقمي وتحديث أنظمتها المؤسسية.

وقد بلغ إجمالي النفقات الرأسمالية الفعلية لبرنامج الاستثمار والتراخيص ما قيمته (11,085,000) ديناراً أردنياً بنسبة 95% من إجمالي النفقات الرأسمالية، موزعة على عدد من المشاريع والبرامج ذات الطابع الخدمي والتنموي.

الجدول رقم (11): توزيع النفقات على المشاريع الرأسمالية

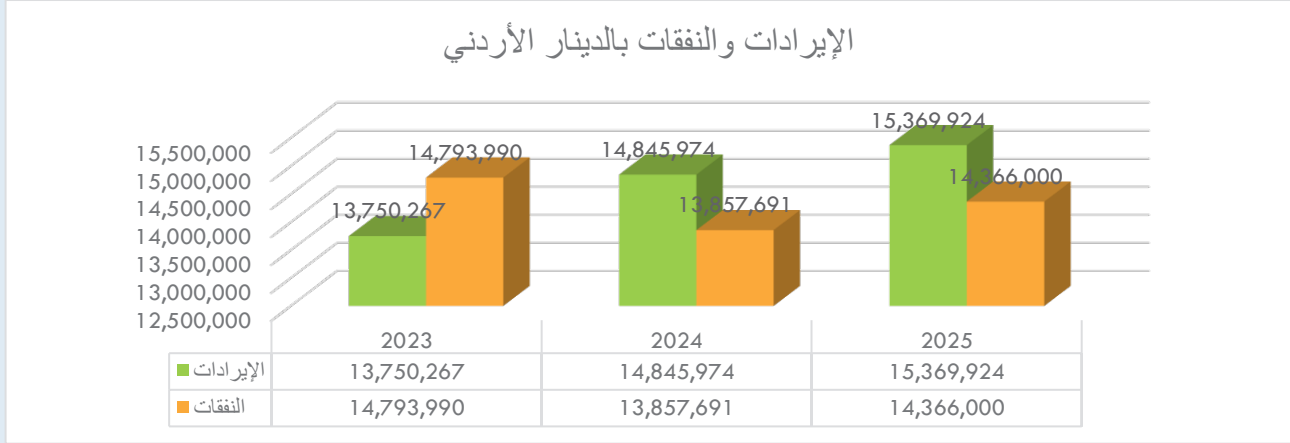
ملاحظات	النسبة من الإجمالي	قيمة الإنفاق (دينار)	
دعم أجور نقل طلال الجامعات	86.5%	9,600,000	مشروع دعم أجور نقل طلاب الجامعات
تنفيذ مشاريع مراكز الإنطلاق والوصول في المحافظات، إنشاء مظلات محطات التحميل والتنزيل، وتطوير مرافق النقل العام.	7%	760,000	مشروع تطوير البنية التحتية للنقل العام
شملت تطوير مركز إنطلاق ووصول جسر الملك حسين وتطوير البنية التحتية في المحافظات.	6.5%	725,000	مشاريع أخرى
	100%	11,085,000	الإجمالي العام للنفقات الرأسمالية لعام 2025

### النسبة من الإنفاق العام



## المقارنة الشاملة بين الإيرادات الإجمالية والنفقات الإجمالية للأعوام (2025-2023)

في إطار تعزيز الشفافية المالية، وبيان كفاءة إدارة الموارد المالية، تم إجراء مقارنة شاملة بين الإيرادات الإجمالية والنفقات الإجمالية لهيئة تنظيم النقل البري خلال الأعوام المالية (2025-2024-2023)، وذلك بهدف تحليل تطور الأداء المالي وقياس مستوى التوازن بين الموارد المتاحة وحجم الإنفاق الفعلي.



الشكل رقم (9): الرسم البياني للإيرادات والنفقات الإجمالية

وتوفر هذه المقارنة إطاراً تحليلياً لقراءة تطور العلاقة بين الإيرادات الإجمالية والنفقات الإجمالية خلال الفترة 2025-2023، بما يتيح تقييم مدى التوازن المالي بصورة موضوعية، دون استباق استنتاجات نهائية، مع الأخذ بعين الاعتبار المتغيرات المالية والتشغيلية التي أثرت على الأداء خلال كل سنة مالية.

الجدول رقم (12): مقارنة الإيرادات والنفقات الإجمالية وقيمة الفائض

السنة المالية	الإيرادات الإجمالية (دينار أردني)	النفقات الإجمالية (دينار أردني)
2023	13,750,267	14,793,990
2024	14,845,974	13,857,691
2025	15,369,924	14,366,000

تؤكد نتائج المقارنة الشاملة أن هيئة تنظيم النقل البري انتهجت خلال الأعوام (2023-2025) سياسة مالية متوازنة، قائمة على:

- ✓ تنوع مصادر الإيرادات.
- ✓ ضبط النفقات الجارية.
- ✓ توجيه الموارد المالية نحو المشاريع الرأسمالية ذات الأثر الخدمي والتنموي.



الشكل رقم (10): اجمالي الإيرادات والنفقات خلال الفترة (2023-2025)

وقد أسهم ذلك في تعزيز الاستدامة المالية للهيئة، وضمان قدرتها على تنفيذ خططها الإستراتيجية وتحقيق أهدافها في تطوير منظومة النقل البري وتحسين جودة الخدمات المقدمة.

## الباب الرابع إنجازات الهيئة

في هذا الباب سيتم عرض منظومة إنجازات هيئة النقل البري لعام 2025، والتي تعكس تقدماً متكاملًا في تطوير قطاع النقل من خلال محاور إستراتيجية مترابطة. شملت الإنجازات إعداد وتنفيذ دراسات متخصصة لدعم التخطيط واتخاذ القرار، وتطوير أنظمة نقل ذكية تسهم في رفع الكفاءة التشغيلية وتحسين تجربة المستفيدين.

كما حققت الهيئة تقدمًا ملحوظًا في مجال المرافق والبنية التحتية للنقل، وتنفيذ مشاريع نقل كبرى تدعم النمو الاقتصادي والاستدامة. وبرز الاهتمام بتعزيز سلامة النقل عبر تطبيق معايير وإجراءات متقدمة، إلى جانب دفع التحول الرقمي وأتمتة العمليات بما يحقق سرعة الأداء وجودة الخدمات.

وفي الإطار التنظيمي، تم تحديث وتطوير التشريعات بما يواكب أفضل الممارسات ويضمن حوكمة فعالة للقطاع. وتؤكد هذه الإنجازات مجتمعة التزام الهيئة برؤية مستقبلية تهدف إلى بناء منظومة نقل آمنة، ذكية، ومستدامة، تلبي إحتياجات المجتمع وتدعم التنمية الشاملة.

## الإنجازات في مجال دراسات النقل

### 1. مشروع هيكلية شبكة خطوط النقل العام بين مراكز المحافظات والعاصمة (المرحلة الأولى)

#### المقدمة:

يُعد مشروع هيكلية شبكة خطوط النقل العام بين مدن مراكز المحافظات والعاصمة (المرحلة الأولى) أحد المشاريع النوعية الهادفة إلى رفع كفاءة خدمات النقل العام وتحسين تجربة المستخدم، من خلال تنظيم التشغيل على الخطوط الرئيسية الأكثر طلبًا، وضمان إنطلاق الرحلات وفق جداول زمنية منتظمة ومعلنة وبنفس الكلفة الحالية، إلى جانب إدخال أنظمة النقل الذكية لتعزيز الرقابة وجودة الخدمة.

وقد اعتمد المشروع على تطوير نموذج تشغيلي حديث يقوم على دمج المشغلين الأفراد ضمن شركات تشغيل منظمة وفق أسس إدارية واضحة، وتفعيل أنظمة الدفع الإلكتروني، والتتبع، والمراقبة على الحافلات العاملة ضمن المشروع، بما يضمن الالتزام بالخطوط التشغيلية ومواعيد المغادرة والوصول، ورفع مستوى الاعتمادية لدى المستخدمين.

#### آلية التنفيذ

تم تنفيذ المشروع وفق منهجية متكاملة شملت:

- دراسة الخطوط الرئيسية وتحديد المسارات الأعلى طلبًا.
- تقدير الكلفة اللازمة لتطبيق المشروع بما يشمل الأجهزة والدعم التشغيلي.
- إنشاء شركات للمشغلين على نظام إدارة الأنشطة وتوحيد التشغيل ضمن إطار مؤسسي.
- توقيع عقود لتوفير أنظمة الدفع الإلكتروني وأنظمة المراقبة والتتبع وتركيبها على الحافلات.
- تزويد حافلات المشروع بأجهزة التتبع لضمان الالتزام بالمسارات والمواعيد التشغيلية.

- إسناد مسؤولية الإدارة والرقابة والمتابعة لشركة متخصصة.
- إنطلاق التشغيل الرسمي بتاريخ 2025/08/01.

### أهداف المشروع

- تحسين خدمات النقل العام المقدمة للركاب.
- توفير رحلات منتظمة بين المحافظات والعاصمة بترددات معلنة وكلفة ملائمة.
- رفع جودة أسطول النقل العام والسعي لتجديد المركبات وتحديثها.
- توفير خدمة نقل آمنة ومريحة تعزز ثقة المستخدمين بالنقل العام.

### نطاق المشروع (المرحلة الأولى)

شملت المرحلة الأولى تشغيل 4 خطوط رئيسية:



الشكل رقم (11): الخطوط الداخلة بالمشروع

وبعد 127 حافلة، وبكلفة تقريبية بلغت 4.5 مليون دينار شملت الأجهزة والدعم التشغيلي، مع استهداف خدمة 10 ملايين راكب سنوياً وتحقيق أكثر من 20 ألف رحلة شهرياً.

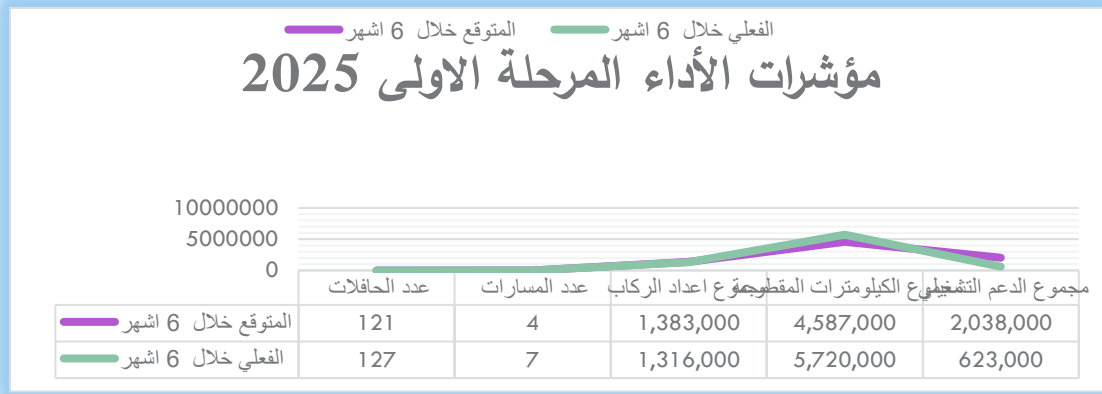
### أبرز الإنجازات

- حقق المشروع نتائج تشغيلية ملموسة انعكست على جودة الخدمة واستدامتها، ومن أبرز الإنجازات:
  - إدخال أنظمة النقل الذكية تتبع، رقابة، دفع إلكتروني (على 127 حافلة)، مما رفع كفاءة التشغيل وعزز مستوى الخدمة.
  - توفير أكثر من 20 ألف رحلة شهرياً ضمن ترددات تشغيل منتظمة.

- خدمة ما يزيد عن 300 ألف راكب شهرياً على الخطوط الأربعة، بما يعكس ارتفاع الإقبال وتحسن الاعتماد على النقل العام.
- نجاح المرحلة الأولى شكّل قاعدة قوية للانتقال إلى المرحلة الثانية وتوسيع الشبكة لتشمل خطوطاً إضافية وعددًا أكبر من الحافلات.

### مؤشرات الأداء

مؤشرات المرحلة الأولى (2025) - نتائج تعكس نجاح التشغيل وكفاءة الأداء أظهرت المرحلة الأولى من مشروع تطوير النقل العام بين المحافظات مؤشرات أداء إيجابية مقارنة بالتوقعات، بما يعكس نجاح النموذج التشغيلي وتطور مستوى الخدمة. حيث انه خلال أول 6 أشهر، كانت التوقعات تشير إلى تحقيق 1,383,000 راكب وقطع 4,587,000 كم، مع دعم تشغيلي متوقع يصل إلى 2,038,000 دينار.



### الشكل رقم (12) مؤشرات الأداء (المرحلة الأولى)

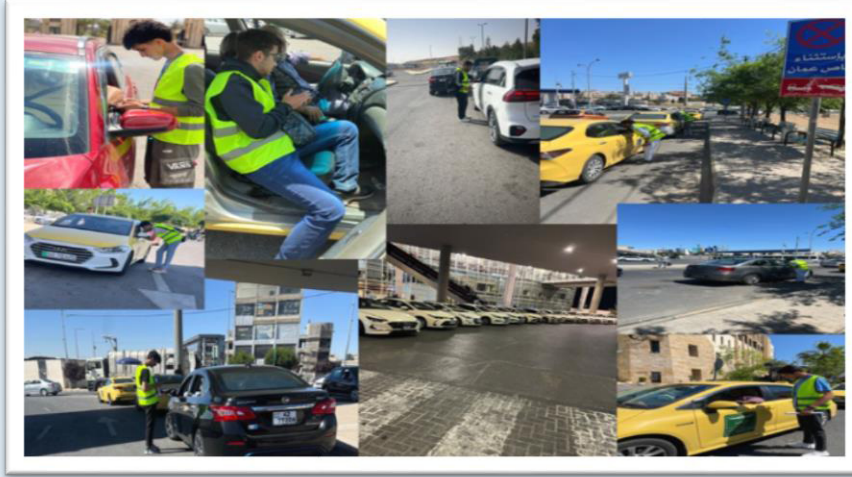
إلا أن النتائج الفعلية خلال الفترة ذاتها أظهرت:

- تشغيل 127 حافلة بدلاً من 121.
- توسيع نطاق التشغيل ليشمل 7 مسارات بدلاً من 4.
- تحقيق 1,316,000 راكب.
- قطع 5,720,000 كم أعلى من المتوقع.

تحقيق دعم تشغيلي فعلي بلغ 623,000 دينار فقط وهو أقل بكثير من الدعم المتوقع ويُعزى ذلك إلى ارتفاع الإقبال على الخدمة وجذب أعداد أكبر من الركاب مقارنة بالتقديرات، الأمر الذي انعكس على زيادة الإيرادات التشغيلية وتحسين كفاءة التشغيل، مما ساهم في تقليل الحاجة للدعم التشغيلي وتعزيز الاستدامة المالية للمشروع.

## 2. مشروع دراسة تحديد الحاجة وحجم الطلب الحالي والمستقبلي في الأردن على خدمات سيارات التاجير وخدمة السيارات الفخمة (الليموزين) ونقل الركاب من خلال استخدام التطبيقات الذكية وخدمات التاكسي بجميع أنماطه.

### المقدمة:



تأتي دراسة تحديد الحاجة وحجم الطلب الحالي والمستقبلي في المملكة الأردنية الهاشمية على خدمات سيارات التاجير وخدمة السيارات الفخمة (الليموزين)، وخدمات نقل الركاب عبر التطبيقات الذكية، وخدمات التاكسي بجميع أنماطه، في إطار

جهود الهيئة الرامية إلى تطوير وتنظيم قطاع نقل الركاب وتعزيز كفاءته وجودة الخدمات المقدمة للمواطنين والزوار، بما يواكب التغيرات المتسارعة في أنماط التنقل وإحتياجات السوق. وقد تم الإنتهاء من هذه الدراسة بهدف تحليل الواقع الحالي للأنماط المستهدفة وتحديد حجم الطلب القائم عليها، إلى جانب نمذجة البيانات وتقدير الطلب المستقبلي حتى عام 2035، من خلال تنفيذ مسوحات ميدانية ودراسات فنية متخصصة شملت مختلف محافظات المملكة. كما تناولت الدراسة أنماط خدمات نقل الركاب القائمة، بما يشمل: التاكسي الأصفر، التاكسي الفندقي، تكسي المعابر، سيارات التاجير، خدمات التطبيقات الذكية، وخدمة السيارات الفخمة (الليموزين)، وذلك للوقوف على مستوى الطلب وخصائصه وتوجهاته المستقبلية. وتُعد مخرجات هذه الدراسة مرجعًا داعمًا لاتخاذ القرار، حيث تسهم في تطوير السياسات التنظيمية والتشغيلية، وتقديم توصيات لتحسين مستوى الخدمة وضمان شموليتها، إضافة إلى دعم التخطيط الاستراتيجي لتطوير قطاع نقل الركاب في المملكة خلال السنوات القادمة.

### أهداف المشروع

- تحديد حجم الطلب الحالي على الأنماط جميعها ومن ثم نمذجة هذا الطلب للعشر سنوات المقبلة.
- تحليل أنماط النقل المختلفة وتقييم فعاليتها في تلبية إحتياجات المستخدمين.
- تقدير حجم الطلب الحالي والمستقبلي حتى عام 2035 باستخدام أدوات تنبؤية وإحصائية.
- تحديد التحديات التي تواجه كل من المستخدمين، السائقين، والمشغلين.
- تقديم مقترحات عملية لتحسين مستوى الخدمة وضمان الاستدامة التشغيلية والمالية.

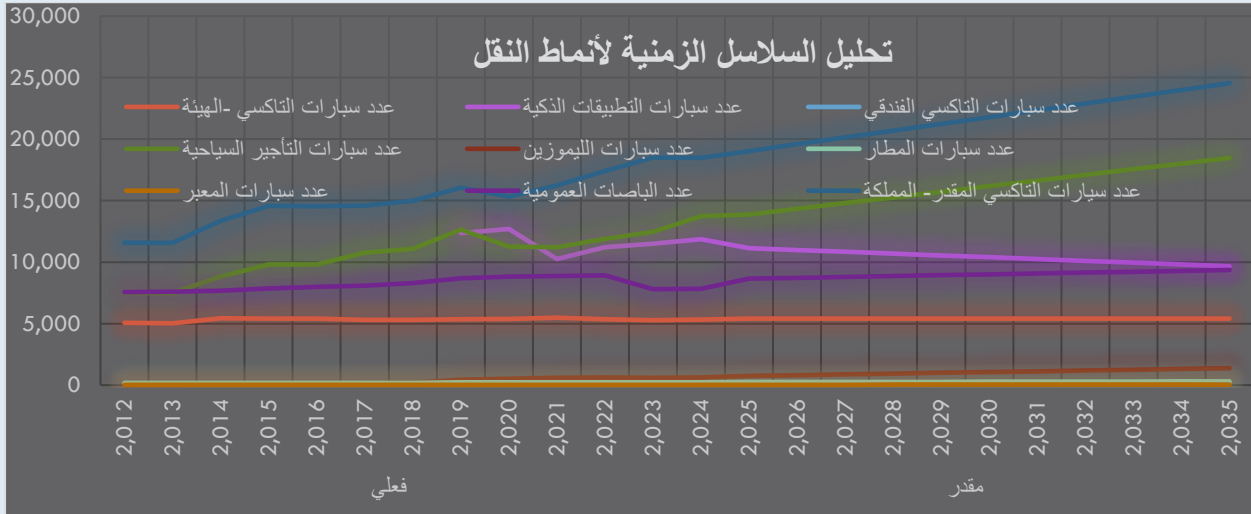
- توفير مرجعية واضحة لأصحاب القرار في زيادة سيارات الأنماط المذكورة أو التقليل منها.
- تحقيق فهم شامل لواقع النقل وإحتياجاته في محافظات المملكة، مع التركيز على التحديات الخاصة بكل منطقة، مثل التوزيع الجغرافي، الكثافة السكانية، وعوامل النمو الاقتصادي.

### منهجية الدراسة

- تقييم مستوى الخدمة: فهم توفر الخدمة ومدى تلبية الأنماط المختلفة لإحتياجات المستخدمين من حيث الكلفة، السرعة، والراحة.
- تحليل التحديات: ساعد في الكشف عن التحديات التي تواجه كل نمط، مثل ارتفاع الكلفة أو عدم توفر الخدمة في بعض المناطق أو الأوقات.
- تحديد العوامل المؤثرة: قدم التحليل معلومات أساسية عن المتغيرات المؤثرة في الطلب على كل نمط، مثل الكلفة، الزمن، الراحة، وسهولة الحصول على الخدمة.
- دعم التخطيط المستقبلي: وفر التحليل قاعدة بيانات دقيقة
- التنبؤ بحجم الطلب: معطيات الواقع وتحليله كان الأساس في تحديد حجم الطلب المتوقع على كل نمط من الأنماط المختلفة.
- تعزيز صنع القرار: تحليل الوضع الحالي وفر المعلومات اللازمة للجهات المعنية لتحسين السياسات والخدمات ذات العلاقة بكل نمط نقل.

### خطوات التحليل

- تجميع البيانات حسب المحافظة والمتغيرات المؤثرة لتحديد الإتجاهات المناسبة.
- إعداد البيانات ومعالجتها: تم تنظيف البيانات من خلال التعامل مع القيم المفقودة والقيم المتطرفة، وتحويل البيانات إلى متغيرات رقمية لتسهيل التحليل.
- بناء نموذج للتنبؤ بعدد الرحلات المستقبلي في كل محافظة باستخدام الطريق المناسبة.
- إيجاد قيمة المتغيرات بالإعتماد على معدلات النمو (Growth rates) لكل متغير من البيانات التاريخية في كل محافظة.
- استخدام معدلات النمو لإيجاد قيم المتغيرات المستقلة بعد عشر سنوات (عام 2035).
- تطبيق هذه القيم في نموذج التنبؤ الخاص بكل محافظة لإيجاد عدد الرحلات المطلوبة بعد عشر سنوات.



الشكل رقم (13) تحليل السلاسل الزمنية لأنماط النقل المختلفة والتغيرات المتوقعة

## النتائج التي خرجت بها الدراسة لأنماط النقل المستهدفة من الناحية التكاملية والتنظيمية

### 1. تأثير أنماط النقل على النقل العام:

#### • الوضع الراهن:

النقل العام يخدم نسبة محدودة من الطلب اليومي، مقابل توسع واضح في أنماط بديلة مثل التاكسي والتطبيقات الذكية بسبب مرونتها وسرعة الوصول، مما أدى إلى انخفاض استخدام النقل الجماعي وتراجع جدواه الاقتصادية.

#### • فرص التحسين:

رغم التأثير السلبي الحالي، يمكن تحويل العلاقة إلى تكامل فعال، من خلال الاستثمار في النقل المكثف (LRT، BRT) وربطه بأنماط النقل الأخرى عبر سياسات تنظيمية وتكنولوجية.

#### • الهدف:

بناء منظومة نقل مستدامة ومتوازنة تستوعب النمو السكاني حتى 2035، وتقلل الاعتماد على المركبات الخاصة، وتعيد ثقة المستخدم بالنقل العام.

### 2. مقترحات التكامل والتنظيم

#### • تحسين النقل العام:

زيادة التردد، توفير مسارات مخصصة، وبيئة محطات مريحة وآمنة.

#### • تنظيم العلاقة مع الأنماط الأخرى:

تحويل التاكسي والتطبيقات إلى خدمات مغذية للنقل المكثف بدلاً من التنافس معه.

- سياسات تشجيعية وتنظيمية:
- قيود تشغيلية ذكية، دعم مالي للمستخدم، ربط التراخيص بمستوى التكامل مع النقل العام، وتبني نموذج شامل للتنقل الذكي.

### 3. أثر النقل غير المرخص

- **الواقع:**
- تزايد النقل غير المرخص باستخدام سيارات خاصة وتطبيقات غير قانونية خاصة في عمّان، إربد، والزرقاء نتيجة للبطالة، ضعف التغطية، وسهولة الاستخدام.
- **التأثير:**
- أدى إلى منافسة غير عادلة أثّرت على دخل السائقين وأضعفت الطلب على كافة الأنماط المرخصة (التكسي، الفنادق، المطار، التطبيقات، الليموزين، السياحة).
- **الحل:**
- تنظيم السوق، تشديد الرقابة، وتحقيق العدالة التشغيلية بين الأنماط الرسمية وغير الرسمية لحماية دخل العاملين وتعزيز كفاءة النقل الحضري.

### توصيات: النقل غير المرخص – الواقع والتحديات

- رغم محدودية البيانات المتاحة حول النقل غير المرخص، فإن المؤشرات الميدانية والدلائل من السوق تشير إلى تأثيره الكبير والمتنامي، خصوصاً في ظل ضعف الضبط القانوني.
- يوصى بإجراء دراسة مستقلة تستخدم أدوات تحليل ذكية (المسوحات السرية، تتبع التطبيقات) لضبط حجم الظاهرة بدقة.
- أهمية متابعة وسائل التواصل الاجتماعي ومشاركة شركات الاتصالات لضبط المخالفات الرقمية.
- ضرورة التوعية العامة بمخاطر النقل غير المرخص، وتفعيل العقوبات والرقابة.

### 4. التطبيقات الذكية – من المركزية إلى الانتشار

- رغم أن ترخيص التطبيقات الذكية محصور رسمياً في عمّان، إلا أن الاستخدام الفعلي واسع في محافظات مثل إربد، الزرقاء، السلط، ومادبا.
- دوافع الانتشار تشمل ضعف النقل العام، كثافة الطلاب والشباب، وانتشار الإنترنت.
- التوسع الجغرافي للتطبيقات أصبح ضرورة اجتماعية واقتصادية، بشرط:
  - إعداد نظام ترخيص موحد يشمل جميع المحافظات.
  - تنفيذ تدريجي في المحافظات ذات الطلب الأعلى.
  - ربط التطبيقات بمنظومة النقل العام وجعلها أدوات مساندة لا منافسة.

- وضع نظام رقابي إلكتروني واضح لضبط الأسعار والخدمة والجودة.

### 5. منح التراخيص وتأثيرها الحضري والمروري

- زيادة التراخيص ضرورية لمواكبة التوسع العمراني والنمو السكاني والطلب على الخدمات، لكنها ستُضيف ضغطاً على:

- المواقع والبنية التحتية،
- تنظيم المرور والمراقبة الميدانية،
- مستوى الخدمة (LOS) خاصة في المدن الكبرى.
- الحل يتطلب:

- تطوير البنية التحتية والمداخل والمخارج،
- إنشاء مواقع جديدة،
- دمج اعتبارات السلامة في التصميم المروري،
- توزيع التراخيص جغرافياً حسب الحاجة.

### 3. مشروع النموذج الوطني المحوسب للتنبؤ بالنقل بالشراكة مع أمانة عمان

#### المقدمة:

هو مشروع تشاركي بين الهيئة وأمانة عمان لربط نموذج نقل عام أعدته الهيئة بنموذج النقل العام الخاص بالأمانة لإيجاد نموذج موحد يتضمن خطوط النقل الواقعة ضمن صلاحياتهما باستخدام برمجية تخطيط النقل (visum).

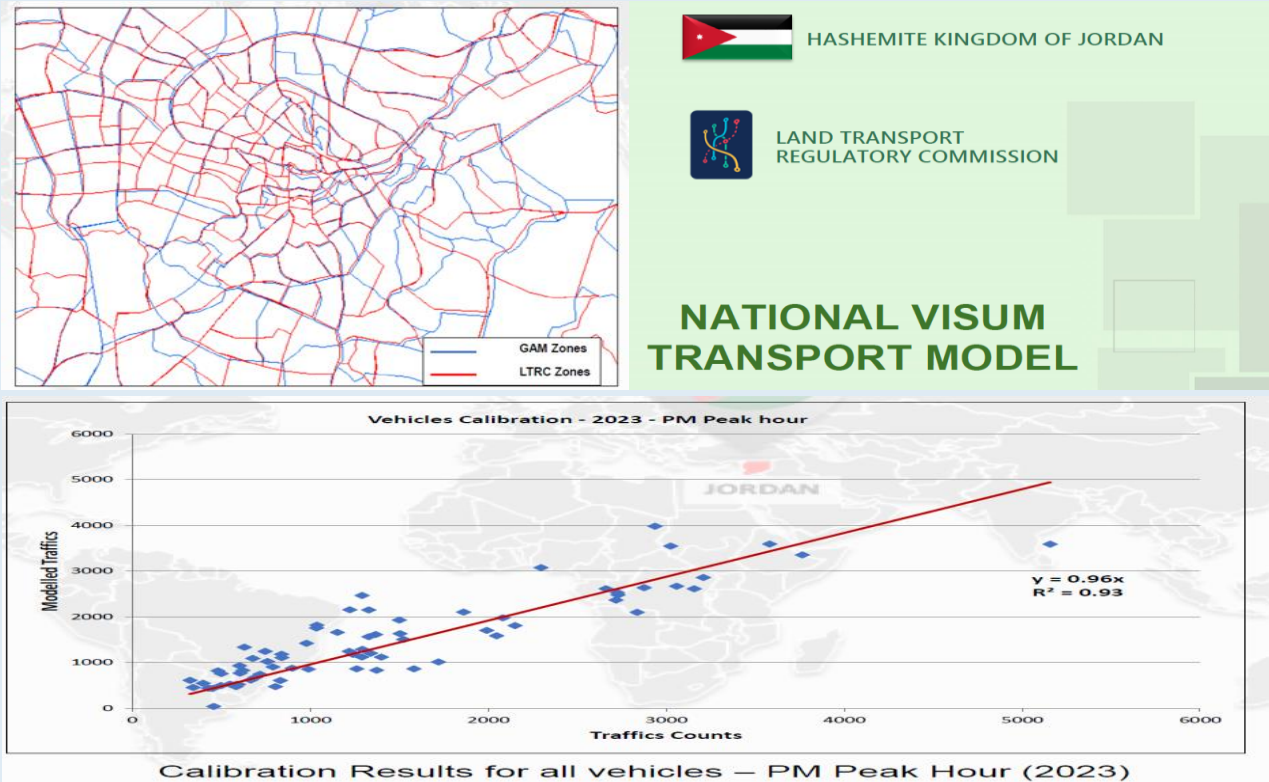
#### أهداف المشروع:

- دمج نماذج النقل على برمجي (visum) المبنية حالياً في هيئة تنظيم النقل العام وأمانة عمان الكبرى في نموذج وطني موحد معتمد ومتكامل للنقل.
- استخدام النماذج لدراسة مشاريع النقل وتقييمها وتخطيطها، حيث ان عملية الدمج تعتبر حجر الأساس لتقييم النقل البيئي بين مدينة عمان والمدن المجاورة.
- اتخاذ قرارات أكثر دقة وملائمة فيما يخص التحديث على شبكة النقل العام.

- تحديث قاعدة بيانات العرض والطلب على الخدمات لسنة الأساس التي سيتم استخدامها في النموذج الوطني.
- مراجعة وتقييم النماذج الحالية بحيث يسمح هذا النموذج لكل من الهيئة وأمانة عمان بعمل تنبؤات أفضل لحركة المرور والسماح بتحليل أفضل لمشاريع النقل الجماعي المستقبلية مثل شبكة الباص سريع التردد المقترحة والمترو وغيرها من مشاريع البنية التحتية والنقل الجماعي.
- اعتماد النموذج الوطني للنقل كنموذج موحد لتتمكن جميع الوزارات والمؤسسات الرسمية وغير الرسمية المهمة باستخدامه وتطويرها.

### نتائج المشروع:

1. ترقية نسخة نموذج المتوفر لدى الهيئة إلى (VISUM VERSION 20).
2. دمج قواعد بيانات GIS الخاصة بأمانة عمان وهيئة تنظيم النقل البري.
3. تطوير النموذج ليكون قادر على:
  - تحليل المسارات، أوقات الرحلات، وتقدير الركاب، تقدير الحجم المروري على الشبكة.
  - تمثيل أنظمة التعرف.
  - إعداد سيناريوهات مستقبلية لمشاريع شبكة الطرق والنقل.



#### 4. مشروع دراسة صرف الدعم التشغيلي لمشغلي وسائط النقل العام

هي دراسة انبثق منها قرار مجلس الوزراء في جلسته التي عقدت بتاريخ 22-6-2025 بتخصيص مبلغ أربعة ملايين ومئة ألف دينار لتغطية كلفة الدعم التشغيلي لمشغلي وسائط النقل العام، وذلك للفترة الممتدة من بداية شهر حزيران/ 2025 إلى 2025/12/31.

#### أهداف المشروع:

- التخفيف من الأعباء المالية على مشغلي وسائط النقل العام الناجمة عن تقلبات أسعار المحروقات عالمياً.
- الحفاظ على استقرار أجور النقل العام ومنع أي زيادات قد تؤثر على المواطنين، خصوصاً ذوي الدخل المحدود.
- دعم قطاع النقل العام باعتباره خدمة أساسية تسهم في تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية.
- تحسين موثوقية واستدامة منظومة النقل العام من خلال توفير بيئة تشغيلية أكثر استقراراً للمشغلين.
- تعزيز كفاءة الإنفاق الحكومي من خلال ربط الدعم بآلية تنفيذ واضحة وبحسب نوع وسيلة النقل.

#### نتائج المشروع

صرف الدعم التشغيلي لمشغلي وسائط النقل العام بشكل شهري لكل فئة من وسائط النقل وبواقع (100) دينار شهرياً للحافلة المتوسطة (داخلي وخارجي)، و(170) ديناراً شهرياً للحافلة الكبيرة (خارجي)، و(60) ديناراً شهرياً للسيارات الصغيرة (السرفيس).

### 1. مشروع توفير أنظمة رقابية إلكترونية للنقل العام في مراكز الإنطلاق والوصول (CCTV)

يتكون المشروع من مركز مراقبة رئيسي تابع لإدارة الهيئة في مدينة عمان تم إنشاؤه في المرحلة الأولى يحتوي على جميع المتطلبات الرئيسية لإدامة تشغيل النظام وحفظ المعلومات واسترجاعها ويعرض البث المباشر لجميع كاميرات المراقبة الموجودة في مراكز الإنطلاق والوصول ضمن اختصاص الهيئة مرتبط بمراكز مراقبة فرعية موجودة في مكاتب الهيئة في المحافظات بحيث توفر للعاملين في المحافظات البث المباشر لكاميرات المراقبة التابعة لهم بالإضافة إلى ربط النظام مع مديرية الامن العام/ التحكم والسيطرة\_ نظام كوحدة أمان.

#### مبررات المشروع:

1. عدم وجود وسيلة إلكترونية لمراقبة وسائط النقل العام ومدى توفرها في مراكز الإنطلاق والوصول.
2. عدم القدرة على ادارة أسطول النقل العام بالشكل الأمثل من حيث توزيع الحافلات على الخطوط المزدهمة في ساعات الذروة.
3. عدم وجود وسيلة لتقييم أداء مراقبين الهيئة في مراكز الإنطلاق والوصول.
4. عدم وجود نظرة شمولية ومتكاملة لمراكز الإنطلاق والوصول من حيث توفر الحافلات ومعالجة الإزدحامات.
5. عدم توفر معلومات عن حركة الحافلات من خلال مراكز الإنطلاق والوصول.
6. عدم توفر وسائل تشعر المستخدم لوسائط النقل العام بالأمان داخل مراكز الإنطلاق والوصول.

#### أهداف المشروع والقيمة المضافة

إن الهدف الرئيسي لمشروع مراقبة مراكز الإنطلاق والوصول بكاميرات مراقبة هو تحسين الخدمات المقدمة لمستخدمي وسائط النقل العام من خلال توزيع الحافلات على الخطوط المزدهمة في ساعات الذروة وتوفير الأمان لمستخدمي النقل العام وأحكام المراقبة على مشغلين الحافلات لضمان تقديم مستوى أعلى من جودة الخدمات المقدمة لمستخدمي النقل العام.

#### ويمكن تلخيص الأهداف المرجوة من المشروع والقيمة المضافة على الشكل التالي:

1. إيجاد وسيلة إلكترونية لمراقبة وسائط النقل العام ومدى توفرها في مراكز الإنطلاق والوصول.
2. ادارة أسطول النقل العام بالشكل الأمثل من حيث توزيع الحافلات على الخطوط المزدهمة في ساعات الذروة.
3. تقييم عمل مراقبين الهيئة في مراكز الإنطلاق والوصول.
4. توفر نظرة شمولية ومتكاملة لمراكز الإنطلاق والوصول من حيث توفر الحافلات ومعالجة الإزدحامات المرورية.
5. توفر معلومات عن حركة الحافلات من خلال مراكز الإنطلاق والوصول.
6. توفير وسائل تشعر المستخدم لوسائط النقل العام بالأمان داخل مراكز الإنطلاق والوصول

## مكونات المشروع:

### المرحلة الأولى:

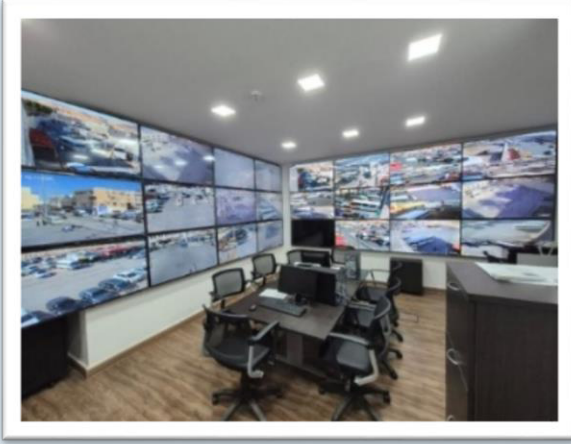
1. تم تجهيز مركز المراقبة الرئيسي في مبنى الهيئة الرئيسي.
2. تم تركيب كاميرات المراقبة في مراكز الإنطلاق والوصول في المراكز التالية:



- مركز إنطلاق ووصول سفريات اربد الجديد.
- مركز إنطلاق ووصول جرش الرئيسي.
- مركز إنطلاق ووصول عجلون الرئيسي.
- مركز إنطلاق ووصول (الملك عبدالله) / الزرقاء.
- مركز إنطلاق ووصول الجامعة الهاشمية /باصات عمان.

### المرحلة الثانية: تهدف إلى تركيب كاميرات مراقبة (CCTV)

في بقية مراكز الإنطلاق والوصول التابعة للهيئة كمرحلة ثانية بواقع (51) كاميرا. ويهدف إلى تمكين مدراء مكاتب الهيئة في المحافظات من الاطلاع على حركة وسائط النقل العام العاملة ضمن الاختصاص داخل مراكز



الإنطلاق والوصول والتنسيق المباشر والفوري مع المراقبين في الميدان لتوزيع وسائط النقل العام على الخطوط المزدهمة وضمن رؤية شمولية لجميع مراكز الإنطلاق والوصول ضمن اختصاص المكتب في المحافظة ووجود مركز مراقبة رئيسي في إدارة الهيئة يمكن من خلاله الاطلاع على جميع المجريات في مراكز الإنطلاق والوصول.

### مؤشرات قياس الأداء وعوامل النجاح

يمكن تلخيص عوامل النجاح الرئيسية للمشروع من خلال النقاط التالية:

1. التزام موظفي الهيئة بالتعامل مع النظام وإعداد التقارير اليومية.
2. توزيع الصلاحيات في المراقبة لمكاتب الهيئة في المحافظات تبعاً لمراكز الإنطلاق والوصول داخل المحافظة.
3. مشاركة جميع الجهات المعنية بمراكز الإنطلاق والوصول بمخرجات المشروع.
4. توفير البنية التحتية المناسبة لضمان استمرارية وإدامة تشغيل المشروع.
5. الصيانة الدورية الوقائية لجميع مكونات المشروع.

## 2. مشروع بناء القاعدة الجيومكانية لهيئة تنظيم النقل البري

### وصف المشروع:

1. تحليل، تصميم، برمجة، تطوير، تنزيل، تعريف، تشغيل، فحص وربط البرمجيات والأجهزة الخاصة.
2. توريد وتركيب الأجهزة والمعدات المطلوبة والبنية التحتية اللازمة بموجب وثائق العطاء وتقديم الخدمات المعرفة في وثيقة العطاء.
3. توفير وتقديم طريقة عمل لتوكيد الجودة على الأنظمة وحسب مواصفات ووثائق العطاء.
4. تقديم جميع خدمات الدعم الفني والصيانة الوقائية للأنظمة والتطبيقات والبرامج ولمدة 5 سنوات بما في ذلك الإصدارات الجديدة وإصلاح الإصدار للنسخ المقدمة (upgrades, updates, bug fixes) والضمان بالإضافة إلى توفير وتركيب قطع الغيار اللازمة للصيانة وتطويرها وتشغيلها وفحصها وربطها مع الأجهزة المذكورة مع مراعاة أن تكون الأعمال حسب مواصفات ووثائق العطاء.
5. نقل المعرفة والتدريب لمستخدمي النظام لدى الأطراف المعنية حسب ما ورد في وثيقة العطاء.
6. تقديم الوثائق المطلوبة وجميع ما تم تطويره من برمجيات ووثائق بالإضافة إلى جميع ما ورد في وثيقة العطاء من متطلبات التسليم وجميع ما ورد سواء في العرض الفني المقدم من المناقص أو الملاحق التابعة لها أو المراسلات والخاصة ببناء القاعدة الجيومكانية لهيئة تنظيم النقل البري وكما ورد في وثائق العطاء.
7. تقديم أعمال الصيانة حسب ما ورد في الإتفاقية.

### المبررات

عدم توفر نظام فعال متطور يحتوي على إجراءات إلكترونية يواكب التكنولوجيا الحديثة لأنظمة المعلومات الجغرافية.

### أهداف المشروع

1. توفير وتطوير وتحديث وإنشاء نظام فعال ومتطور يحتوي على إجراءات إلكترونية يواكب التكنولوجيا الحديثة بحيث يتم تحميل كافة أنواع المعلومات ومنها: الصور، الفيديو، المعلومات البيانية، المعلومات المكانية وسهولة الرجوع إليها وقدرتها على التحديث والمشاركة بين مستخدمي النظام ونقل واقع الحال للنقل العام وبكافة أنماطها.
2. تسهيل اتخاذ القرار المناسب والقدرة على التنبؤ المستقبلي والتخطيط في إطار السعي الدائم لهيئة تنظيم قطاع النقل البري لتطوير قطاع النقل البري الخاص بنقل الركاب، واستخدام تقنيات ذكاء الأعمال الحديثة Business intelligence لاستخراج تقارير ومؤشرات لها الشأن في الدراسات والتنبؤات المستقبلية.

3. إعادة هيكلة الأنظمة المستخدمة في قطاع نقل الركاب في المملكة وتحسين حركة المواطنين وتقديم الخدمة لهم بجودة عالية.

4. تحديث وتطوير خدمات النقل البري وتقليل الإجراءات اللازمة لذلك.

5. تحقيق الوفرة المالي في ظل الظروف الإقتصادية الصعبة.

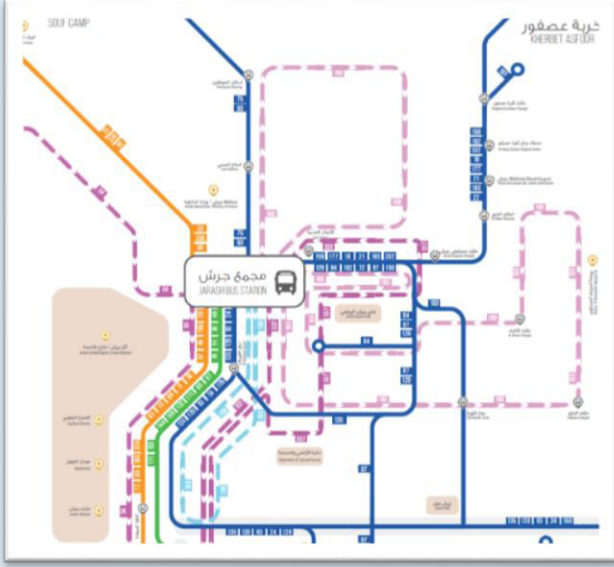
6. رفع مستوى وتطوير البنية التحتية لقطاع النقل البري وإضافة خدمات إبداعية.

الجدول رقم (13): المحافظات المستهدفة في مشروع بناء القاعدة الجيومكانية.

اسم المرحلة	المحافظات المستهدفة
المرحلة الاولى	اربد - الزرقاء - جرش
المرحلة الثانية	عمان - الكرك - مادبا - المفرق
المرحلة الثالثة	البلقاء - عجلون - الطفيلة - معان - العقبة



## المخرج والنتيجة والأثر



1. نشاء قاعدة بيانات جيومكانية (Geodatabase) محدثة وشاملة ودقيقة وموحدة لكل من المعلومات الجغرافية والوصفية بحيث يتم ربط قاعدتي GIS & قاعدة البيانات الجديدة الخاصة بنقل الركاب برقم خط موحد، بناءً على نظام ترقيم يتم استخدام الرموز والأرقام فيه ويتم اعتماده من قبل صاحب العمل.

2. بوابة إلكترونية جيومكانية ( GIS Cloud GIS Portal ) تحتوي على كافة معلومات النقل العام والتي تتيح عرضها ومشاركتها من خلال جميع الجهات الحكومية بكل سهولة ويسر.

3. بناء تطبيق بنظم المعلومات الجغرافية لعمل التحديثات اللازمة والحاصلة في قاعدة البيانات الجغرافية لاحقاً" والتحليل واستخراج التقارير من ضمنها على سبيل المثال لا الحصر:

- أسماء الخطوط المارة بموقف.
- أسماء الخطوط المنطلقة من مركز الإنطلاق والوصول.
- أسماء وإعداد وسائل النقل المارة بشارع معين.
- إيجاد أسماء الخطوط التي يتم استخدامها للوصول إلى منطقة او موقف معين.
- 4. وغيرها من أدوات التحليل.

5. أدوات إنتاج وتمثيل لمسارات خطوط النقل العام من خلال إعداد الخرائط التوضيحية (SCHEMATIC MAPS) وخرائط ورقية لمسارات خطوط النقل العام لكل محافظة مع مراعاة تداخلات المسارات ويجب قبولها واعتمادها من قبل صاحب العمل.

6. تقديم تقرير موجودات الهيئة والذي يتضمن شرح مفصل لإحتياجات هيئة النقل البري بكافة مديرياتها لتتمكن من ربطها جميعها بالمعلومات الجيومكانية.

### 3. عطاء تصميم وتطوير وتنفيذ وتشغيل عمليات مشروع إدارة وتشغيل خدمات النقل البري في المملكة.

#### المقدمة.

تُعد وثيقة النقل البري وثيقةً أساسيةً لإدارة وتنظيم حركة البضائع عبر شبكة الطرق في المملكة، إذ تمثل مستنداً قانونياً ورسمياً لتسجيل تفاصيل عقد النقل وتوثيق جميع مراحل عملية النقل وتتبعها بدقة. وتأتي هذه الوثيقة ضمن الإطار التنظيمي الوطني الذي تشرف عليه هيئة تنظيم النقل البري، بما يضمن الامتثال للتشريعات المعمول بها، ويعزز مستويات السلامة والكفاءة في قطاع النقل البري. كما تُسهم وثيقة النقل البري في تعزيز الأمان والشفافية والكفاءة التشغيلية في قطاع الخدمات اللوجستية، وتدعم مواءمته مع المعايير الإقليمية والدولية. ومع استمرار جهود الرقمنة والتكامل الإقليمي، يُتوقع أن يزداد دور هذه الوثيقة أهميةً في دعم الاقتصاد الوطني وتحسين تنافسية قطاع النقل والخدمات اللوجستية في الأردن.

#### أهداف وغايات المشروع:

1. استقطاب جهة متخصصة لإدارة وتشغيل خدمات النقل البري: يهدف العطاء إلى اختيار جهة مؤهلة لتتولى مسؤولية إدارة وتشغيل خدمات النقل البري (التسجيل الإلكتروني ووثيقة النقل البري ونظام المحاسبة ونظام الدور ونظام المراقبة الإلكتروني على المعابر وباقي الخدمات والمتطلبات وبحسب وثيقة العطاء)، من خلال إبرام عقد مدته خمس سنوات مع هيئة تنظيم النقل البري. ستتضمن هذه الشراكة ضمان استدامة وديمومة المشروع وتحقيق أهداف هـ مقابل نسبة مشاركة في الإيرادات يتم الاتفاق عليها.
2. تطوير البنية التحتية والفوقية التقنية للحل المتكامل: يشمل العطاء تطوير جميع المكونات التقنية والبنية التحتية اللازمة لتشغيل المشروع بشكل آمن وفعال. يتعين على الجهة المقدمة للخدمة توفير الأنظمة، البرمجيات، والأجهزة المطلوبة وتشغيلها وصيانتها لضمان استمرارية ونجاح المشروع طوال مدة العقد.
3. ضمان جودة الأداء والتطوير المستمر: يتطلب العطاء من الجهة المقدمة للخدمة تقديم تقارير دورية عن الأداء، وإجراء التحسينات الضرورية لتحقيق الأهداف المرجوة. يشمل ذلك الالتزام بالمعايير التشغيلية والفنية المعتمدة، وتوفير التدريب اللازم للكوادر المحلية لضمان استدامة المشروع وتطويره باستمرار.
4. تعزيز الكفاءة التشغيلية والتكامل مع الجهات المعنية: من خلال التكامل مع الجهات الرئيسية المعنية بالنقل البري وتبادل المعلومات عبر قنوات اتصال متطورة، يهدف المشروع إلى تحسين كفاءة العمليات التشغيلية وتسهيل التنسيق بين مختلف الأطراف، مما يعزز من جودة الخدمة وشفافية العمليات.

5. تحقيق الرقابة والسلامة في النقل البري: يتضمن المشروع تطبيق نقاط تفتيش إلكترونية على الحدود للتحقق من هوية الشاحنات، نوع الحمولة، وجنسية المركبة، وضمان وجود وثيقة نقل إلكترونية صالحة، مما يساهم في رفع مستوى الأمان والسلامة في عمليات النقل البري.
6. دعم التحول الرقمي وتشجيع الاستثمار في قطاع النقل: من خلال إنشاء نظام رقمي متكامل وشامل، يسعى المشروع إلى تحسين البنية التحتية الرقمية في قطاع النقل وتعزيز الاستثمار في هذا المجال الحيوي، مما يدعم التنمية الاقتصادية في الأردن ويساهم في تحسين جودة خدمات النقل البري.
7. إنشاء قاعدة بيانات مركزية من خلال نظام التسجيل الإلكتروني: يهدف المشروع إلى بناء قاعدة بيانات مركزية شاملة تتضمن جميع بيانات المركبات والشركات والسائقين المعنيين بعمليات النقل البري. سيتم إنشاء وحدة تسجيل متكاملة ضمن النظام لتجميع هذه البيانات وتحديثها بشكل مستمر، مما يساهم في توفير بيانات دقيقة ومحدثة لدعم اتخاذ القرارات وتحسين كفاءة العمليات.
8. إقامة غرفة قيادة وتحكم مركزية وفرعية: يشمل المشروع إنشاء غرفة قيادة وتحكم مركزية مزودة بأحدث التقنيات لمراقبة وتوجيه عمليات النقل البري في الوقت الفعلي. ستمكن هذه الغرفة الفرق المختصة من مراقبة سير العمليات واتخاذ القرارات الفورية والتدخل عند الضرورة لضمان سلامة وكفاءة عمليات النقل.
9. ضمان استلام مالكي الشاحنات لأجورهم بعد تسليم البضائع: يهدف المشروع إلى تطوير آلية للتحقق وضمان استلام مالكي الشاحنات/الأفراد لأجورهم المستحقة من شركات النقل المتعاقد معها بعد إتمام عملية تسليم البضائع. ستعمل هذه الآلية على تعزيز الشفافية وضمان حقوق مالكي الشاحنات.

### دور هيئة تنظيم النقل البري

جعلت هيئة تنظيم النقل البري، باعتبارها الهيئة التنظيمية الرئيسية في الأردن، استخدام وثيقة النقل البري إلزامياً لجميع البضائع المنقولة براً. كما تأتي هذه المتطلبات كجزء من مبادرة أوسع لتنظيم وتحديث قطاع الخدمات اللوجستية في المملكة لخلق بيئة تنافسية تتوافق مع المعايير الدولية. حيث يشمل دور الهيئة الإشراف على إصدار واستخدام النظام الإلكتروني لوثيقة النقل وضمان تلبية المتطلبات الوطنية ومتطلبات النقل عبر الحدود.

## العناصر الرئيسية لوثيقة النقل

تشمل وثيقة النقل الحالية عدة أقسام أساسية:

1. **معلومات المرسل والمستلم:** تتضمن أسماء وعناوين وبيانات الاتصال لكل من الشاحن والمستلم، مما يوفر سلسلة واضحة من المسؤولية.
2. **وصف البضائع:** يتضمن تفاصيل عن نوع ووزن وقيمة البضائع، مما يسمح للسلطات بالتحقق من شرعية الشحنة.
3. **معلومات الناقل:** تتضمن بيانات التعريف الخاصة بالناقل والسائق، مما يساعد على التحقق من الخدمة ومراقبتها.
4. **تفاصيل التحميل والتفريغ:** تسجل أوقات وأماكن التحميل والتفريغ، وهي ضرورية لمراقبة جداول النقل والسيطرة على التأخيرات.
5. **تعليمات خاصة للتعامل:** تتضمن تعليمات محددة للتعامل مع البضائع، وهو أمر هام بشكل خاص للبضائع القابلة للكسر أو الخاضعة للتنظيم.

## نطاق العمل

### • نطاق العمل يشمل المراكز الحدودية والمناطق الحرة والمواقع والأماكن التالية:

1. مركز خدمة العملاء - عمان.
2. قسم تطوير الأعمال.
3. منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة / الساحة الرئيسية (1).
4. منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة / الساحة الجنوبية (2).
5. منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة / الساحة خروج الحاويات.
6. مركز جمرك العمري - صادر / وارد.
7. مركز جمرك جابر - صادر / وارد.
8. مركز جمرك الكرامة - صادر / وارد.
9. مركز جمرك جسر الملك حسين - صادر / وارد.
10. مركز جسر الشيخ حسين - صادر / وارد.
11. مركز جمرك بواخر الركاب.
12. مركز جمرك الدرة.
13. مركز جمرك المدورة.
14. منطقة حرة الزرقاء.
15. مركز الشحن الجوي في مطار الملكة علياء.

### • الأنظمة الإلكترونية والبرمجيات

### نطاق العمل يشمل تطوير وتهيئة وتشغيل وصيانة وإدانة الأنظمة والبرمجيات التالية:

1. نظام التسجيل الإلكتروني.

2. نظام نقاط المراقبة والمتابعة الإلكترونية على المعابر.
3. نظام إدارة شركات النقل ووسطاء الشحن والأفراد.
4. نظام تنظيم دور نقل (البضائع، الحاويات، مواد خطرة، أي نمط آخر).
5. نظام التصاريح الفردية، الدولية، السنوية، المركبات الأجنبية (ترانزيت).
6. نظام إدارة المحاصصة للشركات.
7. نظام إدارة مخالفات أسطول الشحن (شركات وأفراد).
8. نظام التراخيص.
9. نظام شحن المطار.
10. نظام أذونات تحميل البضائع.
11. نظام إدارة مراكز الإنطلاق والتفريغ والتعرفة (بداية، تسليم، المسار، التعرف).
12. نظام الإشعارات والتعاميم.
13. التقارير (Reports & Dashboards).
- تقارير يومية، أسبوعية، شهرية، سنوية.
- تقارير مؤشرات الأداء، تقارير تحليلية (Static and Dynamic).
14. الربط الإلكتروني مع جميع الأنظمة الداخلية والخارجية اللازمة لعمل هذه الأنظمة.

#### • الخدمات الإلكترونية

نطاق العمل يشمل تطوير وتهيئة وتشغيل (51) خدمة إلكترونية مثل (إصدار وثيقة نقل/ إصدار تصريح النقل/ إضافة مركبة... إلخ).

#### 4. إدخال أنظمة النقل الذكي على وسائط النقل لتحسين خدمات النقل العام / الحافلات التي تندرج ضمن برنامج الدعم الحكومي لخطوط الجامعات الرسمية

##### المقدمة:

في ضوء تنفيذ الخطة الإستراتيجية للأعوام (2024 - 2026) لهيئة تنظيم النقل البري، ومتابعة تنفيذ المشاريع الواردة فيها، وإنطلاقاً من الحرص على إدخال مشروع أنظمة النقل الذكية حيز التنفيذ، وذلك لغايات البدء بتفعيل استخدام تقنية المعلومات والاتصالات الرائدة في أنظمة إدارة وسائط النقل، وأتمته دفع الأجور، تتبع المركبات، وإيجاد حلول فعّالة على الصعيد الوطني توظّف التكنولوجيا الحديثة لتحسين معايير خدمات النقل العام في المملكة على رأسها الموثوقية والإعتمادية وتحسين كفاءة البيئة التشغيلية تم السير في تنفيذ مشروع إدخال أنظمة النقل الذكية لتحسين خدمات النقل العام على مستوى المملكة على مراحل ومستويات مختلفة بما يحسن خدمات النقل العام. وعليه، جاءت الحاجة للتعاقد مع شركة متخصصة لتوريد وتركيب وتشغيل وصيانة أنظمة النقل الذكي لمشروع إدخال أنظمة النقل الذكي على وسائط النقل لتحسين خدمات النقل العام / الحافلات

التي تندرج ضمن برنامج الدعم الحكومي لخطوط الجامعات الرسمية، والعاملة على مساراتها بما مجموعه (376) حافلة (متوسطة وكبيرة).

### أولاً: وصف المشروع



يهدف هذا المشروع إلى تحسين خدمة النقل العام لطلاب الجامعات، من حيث إيجاد وسيلة إلكترونية لتحصيل الأجر وتحديد قيم دعم الأجر للطلاب، وتوفير وسيلة إلكترونية لمراقبة وسائط النقل العام من حيث التزامهم بالمسار والأجر والترددات والالتزام بالإرشادات المرورية، وتوفير معلومات دقيقة متعلقة بعدد الركاب

(الطلاب)، ومراقبة التزام الحافلات بمسارات الخطوط وتردداتها، بالإضافة إلى أن هيئة تنظيم النقل البري بحاجة إلى تطبيق أنظمة النقل الذكية على الحافلات التي تندرج ضمن برنامج الدعم الحكومي لخطوط الجامعات الرسمية، لغايات ضبط آلية تحصيل الأجر، وضبط آلية تقديم الدعم الحكومي من خلال نظام إلكتروني. وذلك من خلال اتفاقية يتم إعدادها لهذه الغاية تتضمن جميع المتطلبات والالتزامات لضمان إنجاز المشروع على النحو الأمثل من قبل الأطراف ذات الصلة (هيئة تنظيم النقل البري / وزارة الاقتصاد الرقمي والريادة / الشركات الموردة للأجهزة / الشركات المشغلة للحافلات).

### ثانياً: الإطار الزمني للمشروع ومدة المشروع

تكون مدة العقد (4) أربع سنوات تبدأ من تاريخ توقيعه، ما لم يتم إنهائه مسبقاً وفقاً لأحكام العقد، مع أحقية الهيئة بتغيير الإعداد وفق ما تراه مناسباً خلال وبعد مدة سريان العقد مع إعلام مزود الخدمة بتفاصيل تغيير الإعداد وإعادة الفك والتركيب.

### ثالثاً: نطاق عمل المشروع

تعتبر أنظمة النقل الذكية من الأنظمة الرئيسية لضمان تحقيق مستوى الخدمة المستهدف لمشروع إدخال أنظمة النقل الذكي على وسائط النقل لتحسين خدمات النقل العام / للحافلات التي تندرج ضمن برنامج الدعم الحكومي لخطوط الجامعات الرسمية، والعاملة على مساراتها بما مجموعه (376) حافلة (متوسطة وكبيرة)، وتعمل على الخطوات التالية وهي:

- (قرى النعيمات / جامعة الحسين)، (معان/جامعة الحسين)، (جامعة العلوم والتكنولوجيا مع عمان - جرش - عجلون - السلط - المفرق)، (الجامعة الهاشمية مع - الزرقاء - اربد - جرش - السلط - عجلون - مادبا - المفرق - الجبل الشمالي - ابونصير - ناعور - البقعة)، (الجبل الشمالي / الجامعة الاردنية)، (عمان / جامعة

اليرموك)، (المفرق / جامعة اليرموك)، (اريد / جامعة آل البيت)، (جرش - جامعة آل البيت)، (عمان - جامعة آل البيت)، (الزرقاء - جامعة آل البيت)، وكما هي مفصلة في الجدول التالي.

الجدول رقم (14): نطاق عمل المشروع

عدد الحافلات		اسم الخط	اسم الجامعة	
حافلة	متوسطة			
26	0	معان / جامعة الحسين	جامعة الحسين بن طلال	1
35	0	الزرقاء / الجامعة الهاشمية	الجامعة الهاشمية	2
5	0	اريد / الجامعة الهاشمية		3
4	0	جرش / الجامعة الهاشمية		4
4	0	السلط / الجامعة الهاشمية		5
3	0	عجلون / الجامعة الهاشمية		6
20	0	مادبا / الجامعة الهاشمية		7
4	0	المفرق / الجامعة الهاشمية		8
12	0	الجبل الشمالي / الجامعة الهاشمية		9
5	0	ابو نصير / الجامعة الهاشمية		10
18	0	ناعور - مرج الحمام / الجامعة الهاشمية		11
2	0	البقعة / الجامعة الهاشمية		12
53	0	عمان - جامعة العلوم والتكنولوجيا		جامعة العلوم والتكنولوجيا
1	5	جرش - جامعة العلوم والتكنولوجيا		14
0	4	عجلون - جامعة العلوم والتكنولوجيا		15
4	0	السلط - جامعة العلوم والتكنولوجيا		16
5	1	المفرق - جامعة العلوم والتكنولوجيا		17
8	0	الجبل الشمالي / الجامعة الاردنية	الجامعة الاردنية	18
24	0	عمان / جامعة اليرموك	جامعة اليرموك	19
48	1	المفرق / جامعة اليرموك	جامعة آل البيت	20
		اريد / جامعة آل البيت		21
11	0	جرش - جامعة آل البيت		22
30	0	عمان - جامعة آل البيت		23
41	0	الزرقاء جامعة آل البيت		24
2	0	قرى النعيمات / جامعة الحسين	جامعة الحسين بن طلال	25

## ليشمل نطاق العمل

1. توريد وتركيب وتشغيل وصيانة الأنظمة الرئيسية التالية:

- نظام تحصيل الأجور الإلكتروني (Automatic Fare Collection System).
- نظام إلكتروني للمقاصة المالية (Clearing House System).
- نظام تتبع مركبات النقل العام (Automatic Vehicle Location System).
- نظام المراقبة بالكاميرات داخل مركبات النقل العام (CCTV System).
- نظام معلومات الركاب (Passenger Information System).
- تطوير الربط الإلكتروني مع تطبيق سند (من خلال خدمة رقمية سيتم تطويرها بالتنسيق ما بين وزارة الاقتصاد الرقمي ومورد أنظمة النقل الذكية) لغايات الحصول على الدعم الحكومي من خلال التحقق من استحقاق الطالب للدعم وإصدار وتفعيل البطاقة الخاصة به / QR Code (بطاقة جديدة / بدل تالف/ بدل فاقد / إعادة تفعيل البطاقة بشكل فصلي)، وذلك حسب المعايير المعتمدة من وزارة الاقتصاد الرقمي والريادة لتعريف بطاقة الطالب.

2. تفعيل خدمة بطاقة الطالب على الحافلات التي تستخدم حالياً أجهزة الدفع الإلكتروني وهي كما يلي: (الجامعة الهاشمية مع رغدان (43 حافلة) - سحاب (23 حافلة) - دوار الجمرك (23 حافلة) - البيادر (6 حافلة) - محطة الباص السريع الزرقاء (10 حافلات)) وعددهم 105 حافلة، وأي خطوط أخرى تفعل هذه الخدمة.

### 1. مشاريع مراكز الإنطلاق والوصول

#### 1. محطة الجيزة للنقل العام

- الإجراءات المتخذة: تم الإنتهاء من إنجاز المشروع في بداية العام 2025.
- حالة المشروع: منجز (100%).
- كلفة المشروع: 400 ألف دينار من موازنة مجلس محافظة العاصمة.
- مكونات المشروع: تم إنشاء المشروع على مساحة (2350) متر مربع من أرض مملوكة لبلدية الجيزة، حيث تم تأهيل البنية

التحتية للمشروع إنشاء مسارب مظلة لجميع خطوط النقل العاملة من وإلى لواء الجيزة بالإضافة إلى أسوار وأرصفة وإنارة، وتم تزويدها بلوحات إرشادية بأسماء الخطوط.

#### 2. مركز إنطلاق ووصول

##### البترا الداخلي/ وادي

##### موسى

- الإجراءات المتخذة: تم الإنتهاء من إعداد الدراسات والمخططات الهندسية ووثائق عطاء التنفيذ.
- حالة المشروع: تم إحالة العطاء في نهاية كانون الأول 2025/



• كلفة المشروع: 3,07 مليون دينار من (2.07 مليون من موازنة الهيئة و 1 مليون من موازنة سلطة اقليم البترا التنموي السياحي).

• مكونات المشروع: يقع المشروع على أرض مساحتها (4,5) دونم مملوكة لسلطة اقليم البترا، وهو إعادة تأهيل لمجمع وادي موسى الحالي يتضمن إنشاء 3 طوابق، طابق التسوية الثانية على منسوب الشارع السفلي من جهة سوق الخضار سيستخدم لاصطفاف السيارات الخاصة (Park and Ride) يتسع لـ 50 سيارة وسيسهم في معالجة الاصطفاف العشوائي، وطابق التسوية الأولى لوسائط النقل العام ويتسع لجميع خطوط النقل العام الداخلية بالإضافة إلى طابق أرضي على منسوب الشارع العلوي فيه مبنى خدمي إداري تجاري بمساحة (760) متر مربع.

### 3. محطة ناعور للنقل العام

- الإجراءات المتخذة: تم الإنتهاء من إعداد الدراسات والمخططات الهندسية ووثائق عطاء التنفيذ.
- حالة المشروع: تم إحالة العطاء في نهاية تشرين الثاني /2025.
- كلفة المشروع: 375 ألف دينار (335 ألف من موازنة مجلس محافظة العاصمة لعطاء التنفيذ، و 40 ألف من موازنة الهيئة لعطاء الإشراف الهندسي).
- مكونات المشروع: سيتم إعادة تأهيل موقف حي الشهيد (الموقف الحالي لباصات ناعور)، حيث يتكون المشروع من مظلتين معدنيتين بمساحة (500) متر مربع مزودة بمقاعد لانتظار الركاب، وثمانية مواقف لوسائط النقل العاملة على خطوط النقل من وإلى ناعور بالإضافة إنشاء الأرصفة والمساربات اللازمة ومتطلبات السلامة المرورية ومناطق خضراء.



#### 4. مشروع محطة جسر الملك حسين للنقل العام

- الإجراءات المتخذة: تم الإنتهاء من المراحل الثلاثة الأولى لعطاء الدراسة والتصميم
- حالة المشروع: مرحلة التصميم والمخططات الهندسية، المشروع في المرحلة الرابعة (تسليم المخططات الهندسية وإعداد وثائق عطاء التنفيذ).
- كلفة المشروع التقديرية: 2,6 مليون دينار (متوفرة على موازنة الهيئة للأعوام 2026-2027)
- مكونات المشروع: ساحات وأسوار وأرصفة ومسارب مظلمة ومواقف للمركبات العمومية (سرفيس الجسر) العاملة على النقل من وإلى الجسر وتشمل:
  - (138) موقف للحافلات المتوسطة والصغيرة.
  - (2) مواقف لتحميل سيارات التاجير.
  - (4) مواقف لشحن المركبات (2 للمركبات العمومية، 2 للمركبات الخاصة).
  - (87) مواقف سيارات خاصة من ضمنها (2) موقف لذوي الإعاقة.

مباني عدة تشمل مبنى إداري خدمي تجاري من طابقين بمساحة (1300) متر مربع يتضمن صالة لانتظار الركاب، مرافق خدمية للركاب ومصلى ومحال تجارية ومكاتب إدارية لهيئة تنظيم النقل البري ولشركة إدارة المحطة مستقبلا، مبنى استراحة للسائقين، مبنى لمراقبي الحركة، مبنى محطة صيانة (بناشر) ومبنى غرفة التحكم بمواقف التاجير بالإضافة إلى 4 نقاط لشحن السيارات الكهربائية ومحطة صيانة روتينية.



#### 5. مشروع مركز إنطلاق ووصول الزرقاء الجديد

- الإجراءات المتخذة: الإتفاقية مع صندوق المشاريع التنموية / القوات المسلحة وتقديم (78) دونم من الأرض المملوكة لهم بجانب محطة حافلات التردد السريع (BRT)، الإنتهاء من المراحل الأولى والثانية.

- (التصاميم الأولية) والدراسة المرورية والمالية للمشروع.
- حالة المشروع: (المرحلة الثالثة) مرحلة التصاميم التفصيلية.
- كلفة المشروع التقديرية: 10 مليون دينار (تم طلبها على موازنة 2026-2028).
- مكونات المشروع: يقع المشروع على أرض مساحتها (100) دونم بجانب محطة حافلات التردد السريع، وسيوفر مسارب لجميع خطوط ووسائل النقل العام العاملة في الزرقاء بالإضافة إلى ساحات ( Park and Ride ) توفر 350 موقف سيارة، ومبنى إداري خدمي تجاري بمساحة 6000 متر مربع، يتضمن مكاتب إدارية للهيئة ولمشغل المركز مستقبلا، ومحال تجارية وخدمية منها عيادة ومحطة أمنية وصالات لانتظار الركاب واستراحة للسائقين وخدمات لصيانة الحافلات ومحطات شحن كهربائية بالإضافة إلى مسجد.





## 2. مشاريع مظلات مواقف التحميل والتنزيل

### 1- مشروع مظلات مواقف التحميل والتنزيل / لواء الجامعة

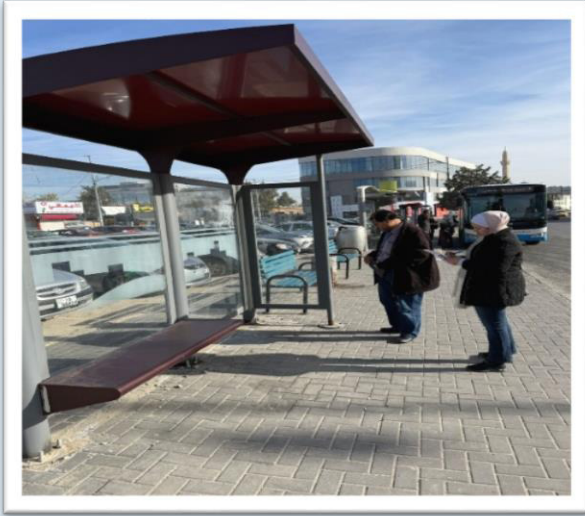
تم بالتنسيق مع أمانة عمان الكبرى إطلاق مشروع إنشاء (100) مظلة على مواقف التحميل والتنزيل في لواء الجامعة / العاصمة عمان وبتنفيذ مبلغ (125) ألف دينار من موازنة مجلس محافظة العاصمة.

## 2- مشروع مظلات مواقف التحميل والتنزيل / لواء سحاب - الخشافية

تم انجاز المرحلة الأولى والثانية بإنشاء (19) مظلة معدنية على مواقف التحميل والتنزيل على مسارات خطوط النقل العام في لواء سحاب - منطقة الخشافية وأحد وبالتنسيق مع أمانة عمان الكبرى وبكلفة بلغت (50) ألف دينار من مخصصات موازنة مجلس محافظة العاصمة ويتضمن التنفيذ إقامة مظلة معدنية بالإضافة إلى مقعد وأعمال مدنية تشمل الأرصفة والكندرين والبلاط الاسمنتي، وتم في شهر 12/2025 إحالة المرحلة الثالثة على مقاول محلي لتنفيذ (10) مظلات أخرى استكمالاً للمرحلة الأولى والثانية.

## 3- مشروع مظلات مواقف التحميل والتنزيل / لواء الطيبة - محافظة اربد

تم في العام 2025 الإنتهاء من تنفيذ (9) مظلات على مواقف التحميل والتنزيل في لواء الطيبة اربد وبكلفة (25) ألف دينار ممولة من مجلس محافظة اربد. وقد شمل المشروع إنشاء مظلة معدنية مزودة بمقعد وإنشاء رصيف للمظلة.



## ج. تشغيل مراكز الإنطلاق والوصول

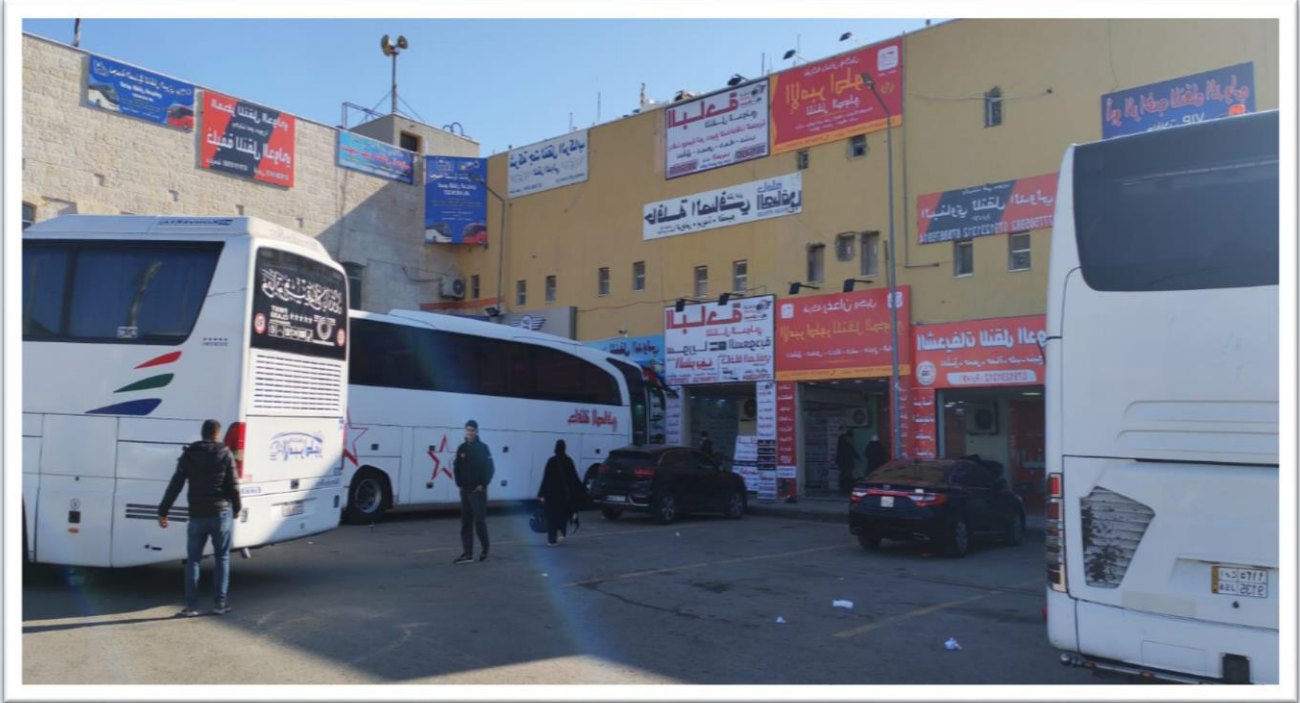
### 1- تشغيل مركز الإنطلاق الموحد لسيارات السفريات الخارجية

تم بتاريخ 2025/1/2 تشغيل وتفعيل مركز الإنطلاق الموحد للسفريات في منطقة أم صويونية - بالقرب من دوار الشرق الأوسط، تبلغ مساحته (21) دونم وقد تم إنشاؤه من قبل الوحدة الاستثمارية - مؤسسة الضمان

الاجتماعي على نظام الشراكة (BOT) ويهدف المركز إلى: توفير محطة إنطلاق لسيارات السفريات الخارجية في العاصمة عمان بمواصفات عالية الجودة.

1. تنظيم سوق العمل لسيارات السفريات الخارجية .
2. تنظيم العلاقة بين صاحب المكتب ومالكي السيارات.
3. الحد من المنافسة غير المتكافئة مع السيارات غير الاردنية .

سيقوم هذا المركز بتشغيل 25 مكتب، حيث سيتم توزيع ما مجموعه 1616 سيارة. من المتوقع أن يستخدم المركز حوالي 574,500 مسافر سنوياً ويبلغ حجم الاستثمار في هذا المشروع 2 مليون دينار.



## 2- تشغيل مركز إنطلاق ووصول الكرك:

تم بتاريخ 2025/1/2 تشغيل وتفعيل مركز إنطلاق ووصول الكرك والذي تم إنشاؤه من قبل الهيئة في العام 2014 على مساحة (28) دونم من أراضي منطقة التثية في محافظة الكرك، حيث تم إجراء الصيانة اللازمة للمشروع ونقل جميع خطوط النقل العاملة إليه ليكون مركز إنطلاق ووصول لمحافظة الكرك.



### 1. مشروع الربط للنقل العام بين مدينتي عمان والزرقاء حافلات التردد السريع - (BRT)

#### المقدمة:



إن تعزيز استخدام النقل العام من خلال تطوير نوعية الخدمات المقدمة يعتبر داعماً رئيسياً لإستراتيجية متعددة الوسائط، فلا يمكن أن يبقى النقل العام مجرد وسيلة نقل منخفض الكفاءة لمن لا يملكون سيارات خاصة، إضافة إلى ذلك، فإن النقل العام يجب أن يكون قادراً على جذب ركاب جدد بحيث تصبح الخدمات المقدمة ذات الجودة العالية قادرة على منافسة السيارات الخاصة. إن الانتقال من وضع الخدمات الحالي إلى خدمات عالية الجودة بتكلفة مناسبة ومجدية اقتصادياً ليس تحدياً سهلاً

أبدأ، فهو يتطلب تمهيداً مبدئياً لطريقة جديدة لتشغيل خدمات النقل العام (الشبكة والجدول الزمنية).

#### وصف عام للمشروع وتصميم المشروع:

- يعتبر مشروع وطني وتم إشراك جميع الوزارات والمؤسسات الوطنية المعنية في تنفيذه وجميع الإنجازات هي إنجازات وطنية مشتركة، و دشّن المشروع كفكرة منذ 2009 ووضع حجر الأساس في 2010، لكن التنفيذ تأخر لعدة أعوام، قبل أن يعاد إطلاقه بشكل فعلي عام 2016، وبدأ البناء عام 2018 واكتملت الفكرة بالتشغيل التجريبي للمشروع بإفتتاح ملكي للمشروع بحضور جلالة الملك عبد الله الثاني المعظم حفظه الله ورعاه بتاريخ 2024/5/15.
- حيث يقوم مشروع حافلات التردد السريع بين مدينتي عمان والزرقاء على تسيير حافلات التردد السريع بين عمان والزرقاء من خلال مسار بطول (20) كم تقريباً لتوفير خدمات نقل عام بين عمان والزرقاء آمنة ومنظمة وذات كفاءة عالية وتحافظ على البيئة، وذلك من خلال إعادة تأهيل وتوسعة طريق الأوتوستراد وإجراء العديد من التحسينات المرورية ، إضافة لإنشاء محطات للركاب مزودة بأحدث

التقنيات ووسائل التكنولوجيا كأنظمة الدفع الإلكتروني وإصدار التذاكر الإلكترونية وأنظمة المراقبة داخل المحطات في الزرقاء وطارق ومحطة المحطة وربط المشروع داخل مدينة عمان مع المشروع بين مدينتي عمان والزرقاء من خلال مشروع التشغيل المشترك والشبك مع أمانة عمان في محطة المحطة وطارق وعين الغزال. وكما سيتم طرح عطاء للتشغيل الرسمي لحافلات التردد السريع بين عمان والزرقاء بعدد 79 حافلة بأحدث المواصفات منها 26 حافلة مفصلية بطول 18م و52 حافلة بطول 12 م.

- تم تصميم مسار حافلات التردد السريع ضمن الجزيرة الوسطية لأوتوستراد عمان الزرقاء مع المحافظة على السعة الكلية (3 مسارب في كل اتجاه) لحرم الأوتوستراد (60) متر.
- تم تطوير مسار الأوتوستراد من خلال زيادة مسرب لكل اتجاه وإنشاء جسور وإنفاق جديدة.

### 1. الهدف من المشروع:

1. توفير خدمات مستدامة وآمنة وفعالة ومؤثرة للنقل العام الجماعي بين عمان والزرقاء.
2. النهوض بقطاع النقل العام ومرافقه وخدماته وخلق بيئة استثمارية وتشغيل العمالة المحلية.
3. التقليل من الحوادث والتلوث البيئي والمحافظة على شبكة الطرق.
4. تقليل إعداد وسائل النقل والكلف التشغيلية وإستهلاك الوقود.

### 2. التحديات:

1. المشاكل الإدارية وتأخر التنفيذ، والافتقار لشبكة تغذية كافية من الحافلات الفرعية والمشاة.
2. الانتقادات تشير إلى بطء التنفيذ وتقليل شوارع السيارات مما أثر على حركة بعض المناطق.

### 3. الفرص:

1. نظام نقل حديث يقلل الضغط المروري، ويخفف من الانبعاثات ويخفض كلفة التنقل للمواطنين.
2. إشراك البنك الدولي والتخطيط الموسع يعزز إمكانيات التوسع والحصول على تمويل مستمر.

### الأثر الاقتصادي والاجتماعي للمشروع:

1. خدمة سكان عمان والزرقاء وطلاب الجامعات في توفير نظام نقل آمن ومريح ومنتظم لهم يومياً، وتوفير فرص عمل للمواطنين.
2. التقليل من الإزدحامات المرورية وحوادث السير والتقليل من إستهلاك المحروقات، والمحافظة على بيئة نظيفة من خلال تقليل نسب الانبعاثات الناجمة عن عوادم السيارات.
3. شهدت إقبالاً ملموساً منذ الإنطلاق، مع تقدير أن المشروع يوفر وقتاً ويقلل الإعتماد على السيارات الخاصة والمسافات الطويلة، خاصة بين عمان والزرقاء.

## أبرز ملامح المشروع:

### - مراحل تنفيذ البنية التحتية للمشروع (طول المسار 23 كم):

1. الحزمة الأولى (3.6km): تم تنفيذ البنية التحتية من مسارات مخصصة للحافلات ومحطات والأعمال المدنية لتحسين وتوسعة المسار من مجمع المحطة وتنتهي قبل تقاطع عين غزال.
2. الحزمة الثانية (3.3km): تم تنفيذ البنية التحتية من مسارات مخصصة للحافلات والمحطات والأعمال المدنية لتحسين المسار بحيث تبدأ قبل تقاطع عين غزال وتنتهي بعد جسر ماركا باتجاه الزرقاء (تضمنت هذه الحزمة تنفيذ محطة ماركا).
3. الحزمة الثالثة (8km): تم تنفيذ البنية التحتية من مسارات مخصصة للحافلات والمحطات والأعمال المدنية لتحسين المسار بحيث تبدأ بعد جسر ماركا إلى قبل تقاطع الجامعة الهاشمية (تضمنت هذه الحزمة تنفيذ محطة البيبسي ومحطة الرصيفة).
4. الحزمة الرابعة (4.3km): تم تنفيذ البنية التحتية من مسارات مخصصة للحافلات والمحطات والأعمال المدنية لتحسين المسار بحيث تبدأ قبل تقاطع الجامعة الهاشمية إلى موقع محطة الركاب في الزرقاء (تضمنت هذه الحزمة تنفيذ محطة الهاشمية ومحطة الزرقاء).
5. وصلة (تقاطع طارق - عين الغزال) (3.6 km): تم تنفيذ البنية التحتية من مسارات مخصصة للحافلات والمحطات والأعمال المدنية لتحسين المسار بحيث تبدأ من تقاطع طارق إلى تقاطع عين الغزال (تضمنت هذه الحزمة تنفيذ محطة طارق ومحطة الأمير فيصل ومحطة الروضة).
6. تنفيذ وإنشاء محطة ركاب المحطة: قيد إجراءات طرح وإحالة عطاء التنفيذ والموعد المتوقع لإنجازه في نهاية عام 2027.
7. تم طرح عطاء أعمال التصميم والإشراف على نظام التيار المنخفض الخاص بمحطات الباص سريع التردد عمان - الزرقاء.

### - تمويل مشاريع البنية التحتية:

- تم تمويل مشاريع البنية التحتية لمشروع حافلات التردد السريع بين عمان والزرقاء عن طريق قرض من صندوق استثمار اموال الضمان الاجتماعي بقيمة 140 مليون دينار.
- تم تمويل مشاريع وصلة طارق /عين غزال وكما يلي:
  - 11 مليون مساهمة أمانة عمان.
  - 16 مليون مساهمة الخزينة.
  - 19 مليون منحة كويتية.
- سيتم تمويل تنفيذ محطة ركاب المحطة بمساهمة من الخزينة "وزارة النقل" وأمانة عمان الكبرى.

- مراحل تشغيل مشروع حافلات التردد السريع بين عمان والزرقاء :

أ. التشغيل التجريبي:



- بدأ التشغيل التجريبي في شهر 5 / 2024، بعد إفتتاحه من قبل جلالة الملك عبدالله الثاني، حيث بدأ التشغيل من خلال مسارين رئيسيين (102 و103) من محطة الزرقاء إلى كل من " محطة المدينة الرياضية ومجمع المحطة"، وبأجرة مجانية لكبار السن (فوق 65). بتكلفة تعرفة ثابتة (65 قرشاً).

- في نهاية شهر 12 / 2024، بدأ التشغيل التجريبي للمسار رقم (104) بين عمان والزرقاء مروراً بصويلح والجامعة الأردنية بالإضافة إلى المسارات (102 و103) "بتكلفة ثابتة 80 قرشاً".

الجدول رقم (15) نتائج التشغيل التجريبي لمسارات حافلات التردد السريع بين عمان والزرقاء

رقم المسار	المسار	عدد الحافلات	متوسط عدد الركاب اليومي خلال ايام العمل
102	محطة الزرقاء - محطة المدينة الرياضية	30	18,619
103	محطة الزرقاء - محطة المحطة (رغدان)	10	5,437
104	محطة الزرقاء - محطة صويلح	16	10,153
	المجموع	56	34,209

## ب. التشغيل الرسمي لمشروع حافلات التردد السريع بين عمان والزرقاء :

تم الإنتهاء من تنفيذ دراسة الجدوى الإقتصادية للتشغيل الموحد لحافلات التردد السريع داخل عمان وبين مدينتي عمان والزرقاء، حيث سيتم طرح عطاء التشغيل من قبل وزارة الاستثمار " وحدة الشراكة بين القطاعين العام والخاص " وستكون الجهة المتعاقدة أمانة عمان الكبرى.

الجدول رقم (16): معلومات مسارات الخطوط المقترح تشغيلها عند طرح العطاء التشغيلي الرسمي لحافلات التردد السريع بين عمان والزرقاء "المسارات التي تقع ضمن صلاحيات الهيئة".

المسار	عدد الحافلات / نوع الحافلة	طول المسار (كم)
الزرقاء - الجامعة الاردنية	24 حافلة (18 م)	28.41
الزرقاء - المحطة	10 حافلات (12م)	19.70
الجامعة الهاشمية - دوار المدينة الرياضية	12 حافلة (12م)	32.96
الجامعة الهاشمية - المحطة	12 حافلة (12م)	30.97
الجامعة الهاشمية - الزرقاء	14 حافلة (12 م)	13.13
عدد الحافلات الكلي مع الحافلات الاحتياطية 8 % (18 م)		26 حافلة
عدد الحافلات الكلي مع الحافلات احتياط 8% (12 م)		52 حافلة
مجمع عدد الحافلات الكلي بدون احتياط 8%		78 حافلة

طرحت وزارة الاستثمار من خلال وحدة الشراكة بين القطاعين العام والخاص دعوة التأهيل الأولي لتنفيذ مشروع حافلات التردد السريع- المرحلة الأولى بين عمان والزرقاء، من خلال عطاءين منفصلين يشملان تشغيل الحافلات وإدارة نظام تحصيل الأجرة وذلك في نهاية شهر 9/2025.

## 2. نظام تنظيم نقل الركاب باستخدام التطبيقات الذكية والتعليمات الصادرة بموجبه:

### المقدمة:

تهدف التعليمات الخاصة بتنظيم نقل الركاب من خلال استخدام التطبيقات الذكية لسنة 2025 إلى تشجيع الاستثمار وتعزيز التنافسية في هذا القطاع عبر السماح بترخيص شركات جديدة وتحديد شروط واضحة للتصاريح دون تقييد عدد السيارات، مع ضمان تقديم الخدمة وفق أفضل الممارسات.

تشمل هذه التعليمات التعريفات، متطلبات الطلب والمرفقات، شروط وإجراءات الترخيص، شروط إصدار التصاريح، الالتزامات التشغيلية للشركات والسائقين (مقدمي الخدمة)، المعايير الفنية للمركبات، الربط الإلكتروني بين أنظمة الشركات وأنظمة الهيئة، الرقابة والتفتيش، معايير جودة الخدمة والامتثال، إجراءات حظر أو تعليق المخالفين، حماية البيانات، معالجة الشكاوى، الرسوم والغرامات، مدة الترخيص والتجديد، أحكام عامة وصلاحيات الهيئة في الرقابة والإلغاء، بدل الخدمات، وأخيراً إلغاء التعليمات السابقة لعام 2018.

### الاسباب الموجبة

1. تشجيع الاستثمار وتعزيز التنافسية في مجال (نقل الركاب باستخدام التطبيقات الذكية) وذلك بقبول طلبات ترخيص لشركات جديدة، وتعويم عدد التصاريح دون تحديد حصة من عدد السيارات العاملة لدى اي من المرخص لهم ومقدمي هذه الخدمة لضمان تقديم الخدمة وفقاً أفضل الممارسات.
2. تفعيل الربط الإلكتروني بين الأنظمة التي تحددها الهيئة وأنظمة التطبيقات الذكية لنقل الركاب.
3. تحديث التعليمات الخاصة بترخيص (شركات تنظيم نقل الركاب من خلال استخدام التطبيقات الذكية) والتصاريح الممنوحة للمرخص لهم لتحقيق معايير جودة الخدمة والامتثال.
4. فرض شروط ومعايير الملاءة وجودة الخدمة والامتثال (على الشركة، مقدم الخدمة، المركبة).
5. تنظيم العلاقة بين الشركات ومقدمي خدمة النقل من جميع الجوانب بما يحقق التوازن والعدالة للطرفين.
6. توضيح الإجراءات المتخذة من قبل هيئة تنظيم النقل البري لمعالجة الشكاوى التي ترد على الشركات ومقدمي الخدمة.

### أهم الإضافات الجديدة بالمقارنة بالتعليمات السابقة لسنة 2018:

1. صدور قرار الموافقة المبدئية على طلب الترخيص خلال سبعة أيام من تقديمه بناءً على تنسيب اللجنة المختصة، ويلتزم مقدم الطلب بمراجعة الهيئة لاستلام القرار خلال نفس المدة، وفي حال عدم المراجعة يعتبر الطلب لاغياً تلقائياً.
2. مواصفات السيارة لتصبح " ألا تقل القدرة الحصانية لمحرك المركبات العاملة على البنزين أو الكهرباء أو من النوع الهجين عن 134 حصاناً، أو ما يعادل 100 كيلو واط (KW) كحد أدنى." بدلا من " ان لا تقل سعة المحرك عن 1600 للسيارات العاملة بالبنزين ويسمح للسيارات العاملة بالمحركات الهجينة والكهرباء شريطة ان تكون نسبة قوة المحرك إلى الوزن (كيلو واط / طن)، القوة (Din700020) الوزن الفارغ (Kerb Weight 1167 JSO) لا تقل عن (65KW) إذا كانت تعمل بنظام الكهرباء.
3. أن يتضمن الملصق على QR code يحتوي على كافة المعلومات الواردة في التصريح والمتعلقة بمقدم الخدمة ويلتزم المرخص له بربطه مع اي نظام تحدده الهيئة.
4. آلية حجب الخدمة عن أي مقدم خدمة ينتهك شروط الامتثال أو جودة تقديم الخدمة، حيث يتم اعتماد الآلية مسبقاً من قبل المدير العام مع مراعاة طبيعة المخالفة عند تطبيق الحجب. ويلتزم مقدم الترخيص بتزويد الهيئة أسبوعياً بقائمة أسماء مقدمي الخدمة، أرقام المركبات، وأسباب الحجب، سواء ورقياً أو

- إلكترونياً. ويُلاحظ أن حجب الخدمة نهائياً عن مقدم الخدمة لا يلغي التصريح الساري المفعول الممنوح له، ويمكن تعديل اسم المرخص له في التصريح لشخص آخر بعد موافقته.
5. تنظيم التخفيضات أو العروض ترويجية على التعرفة المعتمدة بشرط ألا تقل عن التعرفة المستخدمة لسيارات التاكسي العادي، على أن يتم الالتزام بالمعايير التالية: تقديم تفاصيل واضحة ومتكاملة لكل عرض ترويجي تشمل الشروط، تاريخ العرض، مدة العرض، وحدود الاستخدام، مع تقديم هذه المعلومات للهيئة قبل إطلاق العرض. كما يُحظر على المرخص له تقديم عروض مضللة تتعلق بالأسعار أو الشروط، ويلتزم بالشفافية الكاملة في جميع العروض.
6. تقديم تخفيضات أو عروض ترويجية خاصة بالأشخاص ذوي الإعاقة بعد موافقة المدير العام، على أن تكون التكاليف على نفقة المرخص له فقط، دون التأثير على حقوق مقدم الخدمة في الحصول على الأجرة الفعلية للرحلة.
7. بعد موافقة المدير العام، بتطبيق نموذج تسعير تفاوضي بين الراكب ومقدم الخدمة، على أن يبدأ التفاوض من الحد الأدنى المعتمد (تعرفة سيارات التاكسي العادي + 15%)، مع وضع آلية واضحة لمنع استغلال الراكب وضمان حقوق مقدم الخدمة، وتمكين الهيئة من مراقبة الالتزام بالحدود الدنيا والعليا للأجرة إلكترونياً.
8. تصنيف الخدمات للمرخص له وبعد اخذ الموافقة المسبقة من المدير العام اضافة تصنيفات للخدمة مثل نوع محدد من السيارات لتمكين الراكب من اختيار الخدمة المناسبة لإحتياجاته
9. تمكين الهيئة من الوصول المباشر إلى جميع البيانات المتعلقة بالخدمة، بما في ذلك بيانات الرحلات، التشغيل، السلامة، والبيانات المالية، عبر الربط الإلكتروني، مع تزويد الهيئة بالتقارير والمعلومات المطلوبة بشكل دوري أو فوري وفق معايير الدقة، التحديث الفوري، وأمن المعلومات المعتمدة. كما تُحدد جميع البيانات والشروط والمتطلبات الفنية والتنظيمية في عقد مشاركة البيانات والربط الإلكتروني المعتمد من الهيئة.
10. تزويد الهيئة بأي وقت بالبيانات والإحصاءات والتقارير المتعلقة بالخوارزميات المستخدمة، لضمان التزامه بالنظام والتعليمات، مع الحفاظ على أسرارته التجارية. كما يجب أن تضمن الخوارزميات العدالة في المخرجات، دون الإضرار بالراكب أو مقدم الخدمة أو المرخص لهم، وأي تعديل جوهري على الخوارزميات يتطلب إشعار الهيئة وموافقتها المسبقة. يشكل المدير العام لجنة مراجعة فنية لمراقبة التزام المرخص له بالجوانب الفنية والتقنية للخوارزميات.
11. تركيب وتشغيل أنظمة المراقبة على نفقته وفق مواصفات الهيئة والحصول على الموافقات اللازمة، مع تخزين البيانات التشغيلية الضرورية بما يضمن حماية الخصوصية والامتثال للقوانين، وتقديم تقارير دورية للهيئة، مع اعتبار أي امتناع عن تزويد البيانات أو مخالفة الشروط إخلالاً بشروط الترخيص.
12. إعداد سياسات تشغيلية عادلة وواضحة تحمي حقوق مقدمي الخدمة والركاب، تحظر الصياغات المبهمة أو التعسفية، وتزويد الهيئة بنسخ محدثة من الشروط والأحكام عند كل تعديل.

13. تتمتع الهيئة بصلاحيات الرقابة والتفتيش على المرخص له ومقدمي الخدمة، بما يشمل دخول المقار، الاطلاع على السجلات والأنظمة، وسحب المستندات أو العينات، مع تحرير محاضر تفتيش تعرض على الإدارة لاتخاذ القرار اللازم.

14. مخالفات مقدم الخدمة يجوز للمدير العام اتخاذ إجراءات ضد مقدم الخدمة المخالف بحسب جسامه وتكرار المخالفة، وتشمل: الإيقاف المؤقت (أسبوع واحد)، الإيقاف لمدة سنة عند تكرار المخالفات أكثر من ثلاث مرات، الإيقاف الدائم في حال خرق النظام العام أو الآداب العامة، واتخاذ أي إجراءات قانونية بحق المرخص له وفق التشريعات ذات الصلة.

15. استيفاء الهيئة بدل خدمات محددة، ويشمل: 100 دينار عند إضافة مقدم خدمة ثاني، و20 ديناراً عن الفاقد أو التالف للتصريح، العمل على تطبيق آخر، تغيير مقدم الخدمة، أو أي تعديلات واردة على التصريح.

### 3. مشروع دعم أجور طلاب الجامعات الرسمية

#### المقدمة:

في إطار سعي الحكومة الأردنية لتخفيف العبء المالي على طلبة الجامعات الرسمية وأسره تم إطلاق "مشروع دعم نقل طلبة الجامعات الأردنية الحكومية" في عام ٢٠١٠ لتقديم دعماً مالياً للطلاب لتغطية جزء من تكاليف النقل، ويشمل هذا الدعم وسائل النقل العامة كحافلات النقل العام الكبيرة والمتوسطة.

#### أهداف المشروع

- تقديم دعم بنسبة 50% من الأجور المستحقة لطلاب الجامعات الرسمية.
- تشجيع استخدام الطلاب على استخدام وسائل النقل العام.
- تحسين نوعية الحياة لجميع الأردنيين من خلال تطوير وتطبيق مفاهيم حياتية تتمحور حول المواطن والبيئة.

#### أبرز ملامح المشروع:

- بدأ تطبيق المشروع وصرف الدعم لطلبة الجامعات الحكومية في عام 2011.
- نسبة الدعم: 50% من قيمة الأجور.
- عدد المركبات التي تعمل على نقل الطلاب: 441 مركبة.
- المستفيدون من الدعم: حوالي 130 ألف طالب جامعي.

## الجامعات المشمولة بالدعم:

1. (من عام 2011 ولغاية 2024) جامعة العلوم والتكنولوجيا/ اربد، الجامعة الهاشمية/ الزرقاء، وجامعة الحسين بن طلال / معان.
2. زيادة مظلة الدعم خلال (2024 - 2026) لتشمل عدد من الجامعات الحكومية الأخرى وهي (جامعة آل البيت، جامعة اليرموك، الجامعة الأردنية وجامعة البلقاء).  
بناء على الخطة الإستراتيجية لهيئة النقل البري (2024-2026) سييتم إدخال أنظمة النقل الذكية لتحسين خدمة النقل العام - مرحلة الحافلات العاملة على خطوط الجامعات الحكومية المشمولة بمشروع دعم أجور الطالب.

## مقدار الإنفاق على المشروع (2023-2025):

الجدول التالي يبين حجم الدعم السنوي خلال الثلاث سنوات السابقة.

الجدول رقم (17): مقدار الإنفاق على المشروع (2023-2025):

السنة	2023	2024	2025
دعم أجور نقل طلاب الجامعات (قيمة الإنفاق بالدينار)	11,000,000	9,800,000	9,600,000

### 1. مشروع الاستبدال التحديثي لوسائط النقل العام

في إطار إستراتيجية استبدال وتحديث الحافلات وسيارات الركوب المتوسطة العاملة على الخطوط الرئيسية والداخلية في المملكة وتحديثها ومن أجل تشجيع وتحفيز المشغلين قرر مجلس الوزراء في جلسته بتاريخ 2008/1/8 الموافقة على منح إعفاءات وتخفيضات ضريبية وجمركية لتطبيق قرار الاستبدال التحديثي حيث بدأ العمل بهذا القرار في بداية العام 2008 وفي إطار تحسين جودة وكفاءة النقل العام، تتواصل جهود تحديث الأسطول، حيث بلغ العدد التراكمي للحافلات التي تم تحديثها 4,348 حافلة وحافلة متوسطة منها 167 مركبة في عام 2025 ويؤكد هذا الواقع الدور الحيوي لقطاع نقل الركاب في دعم الحركة الإقتصادية والاجتماعية، وأهمية الاستمرار في تطويره بما يتوافق مع متطلبات التنمية المستدامة.

#### أهداف المشروع

1. تشجيع مالكي وسائط النقل العام على الاستبدال والتخفيف من الأعباء المالية المترتبة عليهم بشطب موديل واحد من فئة المتوسطة او الحافلة في كل عام وذلك حتى 2030.
  2. التوجه إلى أنماط النقل الجماعي وزيادة السعة المقعدية وتشجيع مالكي وسائط النقل العام للركاب والمشغلين العاملين بالقطاع على الاستبدال والتحول إلى أنماط نقل أخرى أقل تكلفة وأثر وذلك من خلال المساهمة بالحفاظ على البيئة بالإضافة إلى انخفاض الكلف التشغيلية مما ينعكس بشكل إيجابي على قطاع النقل في المملكة.
  3. تحسين مستواه وتقليل نسبة الحوادث المرورية والتلوث البيئي الذي تحدثه عوادم المركبات القديمة والعمل على تحديث أسطول النقل العام للركاب وتوفير خدمات نقل ذات فاعلية واعتمادية.
- #### الأثار الناتجة عن استصدار قرار تحديث وسائط النقل العام
1. الوفرة في كمية الوقود نتيجة تخفيض إستهلاك الطاقة ونتيجة تخفيض كمية الزيوت والشحوم المستخدمة في تكاليف الصيانة وقطع غيار المركبات.
  2. رفع مستوى خدمات النقل المقدمة للركاب.
  3. تحديث أسطول النقل العام.
  4. توفير اعتمادية عالية على النقل العام.
  5. الإنعكاسات الإيجابية على البيئة:
- المساهمة في الحد من انبعاث كمية غاز ثاني أكسيد الكربون (CO<sub>2</sub>) إلى الجو نتيجة تحديث الحافلات والحافلات المتوسطة.
  - 6. المساهمة في تحقيق شروط ومتطلبات السلامة العامة للحد من وقوع حوادث السير على الطرق.
- وقد تم اعتماد آلية شطب الحافلات والحافلات المتوسطة العاملة على خطوط نقل الركاب والمسجلة بالصفة العمومية وكما هو موضح في الجدول أدناه.

الجدول رقم (18): آلية شطب الحافلات والحافلات المتوسطة المسجلة بالصفة العمومية

الحافلات		الحافلات المتوسطة	
سنة الشطب	الموديل	سنة الشطب	الموديل
2026	1995 فما دون	2026	2000 فما دون
2027	1997-1996	2027	2002-2001
2028	1999-1998	2028	2004-2003
2029	2001-2000	2029	2006-2005
2030	2003-2002	2030	2008-2007
2031	الشطب حسب العمر التشغيلي	2031	الشطب حسب العمر التشغيلي

2. مشروع تحديث الحافلات والحافلات المتوسطة المرخصة بالصفة الخصوصية ومركبات النقل المدرسي.

تضمن قرار مجلس الإدارة رقم (2024/6) تاريخ (2024/11/24) تمديد مهل الشطب للحافلات والحافلات المتوسطة المرخصة بالصفة الخصوصية كما يلي:

الجدول رقم (19): مهل الشطب للحافلات والحافلات المتوسطة المرخصة بالصفة الخصوصية

الحافلات		الحافلات المتوسطة	
سنة الشطب	الموديل	سنة الشطب	الموديل
2026	1991 فما دون	2026	1996 فما دون
2027	1992	2027	1997
2028	1993	2028	1998
2029	1994	2029	1999
2030	1995	2030	2000
2031	الشطب حسب العمر التشغيلي	2031	الشطب حسب العمر التشغيلي

وتم التأكيد في الجلسة رقم (2025/5) تاريخ 2025/9/10 على اتباع نفس الآلية أعلاه لتحديث مركبات النقل المدرسي حيث تم تحديث (19، 147) مركبة مرخصة بالصفة الخصوصية وتحديث (6، 48) مركبة ضمن نمط النقل المدرسي خلال الاعوام 2024 و2025 على التوالي.

### 3. مشروع التحديث الاستبدالي للشاحنات

#### المقدمة:

مشروع وطني يهدف إلى تجديد أسطول الشاحنات العاملة في قطاع النقل البري من خلال استبدال الشاحنات القديمة والمتهالكة بأخرى حديثة وفق معايير فنية وتشغيلية متطورة. ويُطبق المشروع ضمن إطار تنظيمي يضمن رفع مستوى السلامة على الطرق، وتعزيز كفاءة النقل اللوجستي، وتقليل الانبعاثات الناتجة عن المركبات الثقيلة. صدر قرار مجلس الوزراء رقم (12788) في جلسته بتاريخ 2023/8/10 بالموافقة على منح إعفاءات ضريبية وجمركية لتطبيق قرار التحديث الاستبدالي حيث بدأ العمل بهذا القرار في تاريخ 2023/8/10.

الجدول رقم (20): إعداد الشاحنات التي تم تحديثها منذ صدور القرار

الإعداد التي تم تحديثها	الفترة الزمنية
2118	منذ 10 اب 2023 - 31 كانون الاول 2023
2270	منذ 1 كانون الثاني 2024 - 31 كانون الاول 2024
797 مضاف اليها الاستثناءات وعددها 197	منذ 1 كانون الثاني 2025 - 10 اب 2025
483	عدد الشاحنات المحدثة بعد إنتهاء القرار
5670	المجموع الاجمالي حتى تاريخ 2025/12/31

### 4. مشروع تأهيل السائقين

#### المقدمة:

يهدف مشروع تأهيل السائقين في قطاع النقل البري إلى رفع كفاءة السائقين المهنيين وتعزيز مستويات السلامة المرورية وجودة الخدمات المقدمة، من خلال إعداد وتطبيق مناهج تدريبية متخصصة تغطي مختلف أنماط النقل البري. ويشمل المشروع إعداد مناهج تدريبية معتمدة لدورات تأهيل سائقي مركبات الشحن، وسائقي سيارات الركوب الصغيرة ونقل الركاب، وسائقي وسائط النقل السياحي، وسائقي وسائط نقل الطلاب، إضافة إلى منهج خاص بنقل المواد الخطرة، بما يراعي خصوصية كل نشاط، ومتطلباته الفنية، والتشغيلية، والتشريعية. تكمن أهمية المشروع في دوره المحوري في تحسين السلامة على الطرق، والحد من الحوادث المرورية، ورفع مستوى الاحترافية والالتزام لدى السائقين، بما ينسجم مع التشريعات الوطنية والمعايير الإقليمية والدولية. كما يسهم المشروع في تعزيز كفاءة قطاع النقل البري والخدمات اللوجستية، وتحسين جودة الخدمة المقدمة للمواطنين والمستفيدين، ودعم تنافسية الاقتصاد الوطني.

ويأتي هذا المشروع انسجامًا مع رؤية التحديث الاقتصادي ومحركات تحسين نوعية الحياة، من خلال الاستثمار في رأس المال البشري، وخلق فرص عمل مستدامة، وتعزيز ثقافة النقل الآمن والمسؤول، بما ينعكس إيجابًا على التنمية الإقتصادية والاجتماعية في المملكة.

### مناهج تدريب السائقين:



1. مناهج دورة تأهيل سائقين مركبات الشحن.



1. مناهج دورة تأهيل سائقي سيارات الركوب الصغيرة / نقل الركاب.



1. مناهج دورة تأهيل سائقي وسائط النقل السياحي.



1. مناهج دورة تأهيل سائقي وسائط نقل الطلاب.



1. مناهج نقل المواد الخطرة..1

### الشكل رقم (14) مناهج تدريب السائقين

الجدول رقم (21): عدد الدورات التي تم عقدها من قبل حتى نهاية 2025

الرقم	النمط	المعهد المروري		نادي السيارات الملكي	
		عدد المشاركين	عدد الدورات	عدد المشاركين	عدد الدورات
1	دورات نقل المواد الخطرة والقابلة للانفجار	4319	92	-	-
2	دورات النقل العام	5384	146	3104	171
3	دورات نقل الطلاب والحافلات الخصوصية	4832	127	2384	161
4	دورات النقل السياحي وشركات التأجير	849	29	863	76
5	دورات نقل الشحن الثقيل	738	27	343	32
	المجموع	16122	421	6694	440
	عدد الدورات الكلي	861			
	عدد السائقين الكلي	22816			



حققت هيئة تنظيم النقل البري تقدماً ملموساً في مجال الأتمتة والتحول الرقمي، انسجاماً مع توجهات الحكومة في تحديث القطاع العام وتحسين جودة الخدمات المقدمة. وقد شملت هذه الإنجازات أتمتة عدد كبير من الخدمات والإجراءات التنظيمية، مما أسهم في تسهيل إنجاز المعاملات، وتقليل الوقت والجهد على متلقي الخدمة، والحد من التدخل البشري.

ومن أبرز الإنجازات تطوير وتفعيل الأنظمة الإلكترونية الخاصة بإصدار وتجديد التراخيص والتصاريح، وأتمتة إجراءات تنظيم نقل البضائع وبعض خدمات نقل الركاب، بما في ذلك تتبع المركبات، والرحلات، وتعزيز الرقابة، والامتثال. كما تم إطلاق بعض الخدمات الإلكترونية التي تتيح لمقدمي الخدمة والسائقين إنجاز معاملاتهم عن بُعد، بما يعزز الشفافية ويرفع كفاءة الأداء المؤسسي.

وساهم التحول الرقمي في تحسين إدارة البيانات وبناء قواعد معلومات دقيقة تدعم اتخاذ القرار، وتعزيز التكامل مع الجهات الحكومية ذات العلاقة. كما دعمت هذه الجهود رفع مستوى السلامة، وتحسين كفاءة التشغيل، وتطوير قطاع النقل البري والخدمات اللوجستية، بما ينسجم مع رؤية التحديث الاقتصادي ومحور تحسين نوعية الحياة.

## المحاور الرئيسية:

### المحور الأول: إطلاق الخدمات الرقمية والمنظومات الحديثة

1. الإطلاق الرسمي للموقع الإلكتروني: تم إطلاق الموقع الإلكتروني للهيئة ليعمل كمنصة إلكترونية رئيسية للتواصل مع الجمهور ومقدمي الخدمات.

2. الإطلاق التجريبي لمنظومة نقل الركاب: يجري حالياً العمل على إكمال منظومة نقل الركاب الحديثة، والتي ستحدث نقلة نوعية في قطاع النقل وخدمة الركاب.

3. تنفيذ نظام أرشفة المعاملات إلكترونياً: تم تطوير وتنفيذ نظام متكامل لأرشفة المعاملات على قاعدة البيانات المركزية، بهدف تحقيق إدارة فعالة وآمنة للسجلات والوثائق، وتعزيز سرعة واسترجاع المعلومات.

### المحور الثاني: تطوير وتحديث البنية التحتية التقنية

#### 1. تحديث وتطوير الأجهزة

- توريد وتركيب (38) جهاز حاسوب حديث ذي مواصفات عالية لتعزيز القدرات الحاسوبية.
- توريد وتركيب (25) طابعة متطورة لتحسين كفاءة العمليات الإدارية.

#### 2. تحديث وتطوير البرمجيات

تحديث أنظمة التشغيل (Windows) وحزمة برامج (Office) والعديد من البرامج لجميع الأجهزة لضمان الاستقرار والأمان.

3. تعزيز استمرارية العمل وضمان استمرارية الخدمة، إنشاء نظام احتياطي شامل للبيانات الهامة، مما يضمن حمايتها وسهولة استعادتها في حالات الطوارئ.

### المحور الثالث: تعزيز أمن المعلومات والأمن السيبراني

تفعيل سياسات الأمن السيبراني: تم وضع وتنفيذ سياسات أمنية متكاملة لحماية الشبكات والبيانات من التهديدات الإلكترونية، والارتقاء بمعايير الأمان الرقمي.

#### المحور الرابع: تطوير أنظمة التشغيل وبناء القدرات البشرية

تطوير وتفعيل نظام شامل للصيانة الوقائية والفورية لأجهزة الحاسوب في الإدارة العامة ومكاتب المحافظات، لضمان استمرارية العمل دون انقطاع.

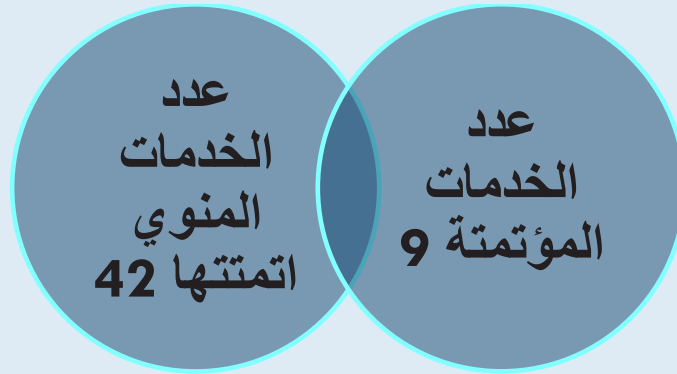
#### 2. بناء وتنمية قدرات الكوادر البشرية

برامج تدريبية للموظفين على استخدام الأنظمة والبرامج الجديدة، لضمان تحقيق أقصى استفادة من الإمكانيات المطورة ورفع الكفاءة التشغيلية.

## الإجازات:

- إطلاق نظام المستودعات 2025/2/6
- إطلاق نظام العهدة 2025/2/6
- إطلاق نظام المحاسبة 2025/2/9
- إطلاق نظام الأموال الأميرية 2025/3/3
- إطلاق نظام الكفالات 2025/3/6
- إطلاق نظام التراسل الإلكتروني (زأجل) 2025/3/18
- إطلاق الموقع الإلكتروني الجديد للهيئة 2025/7/21

عدد الخدمات المؤتمتة وعدد الخدمات الورقية حسب تقرير وحدة التحول الرقمي في رئاسة الوزراء:



الشكل رقم (15) الخدمات المؤتمتة وعدد الخدمات الورقية

### المقدمة:

حققت هيئة تنظيم النقل البري إنجازات ملموسة في مجال التشريعات، من خلال تطوير وتحديث الإطار القانوني الناظم لقطاع النقل البري بما يواكب متطلبات التحديث المؤسسي والاقتصادي. وشملت هذه الإنجازات إعداد ومراجعة الأنظمة والتعليمات والقرارات التنظيمية الخاصة بنقل الركاب والبضائع، وتنظيم عمل السائقين ومقدمي خدمات النقل، بما يعزز الامتثال والعدالة التنافسية ويرفع مستويات السلامة والكفاءة التشغيلية. كما أسهمت الهيئة في مواءمة التشريعات الوطنية مع أفضل الممارسات والمعايير الإقليمية والدولية، ودعم التحول الرقمي والأتمتة، وتحسين بيئة الاستثمار في قطاع النقل البري، بما ينعكس إيجاباً على جودة الخدمات المقدمة للمواطنين ودعم التنمية الاقتصادية المستدامة.

وفي هذا الإطار، حرصت الهيئة على تطوير منظومة تشريعية متجددة تستجيب للتحولات الحديثة في القطاع، مما انعكس بشكل مباشر على إصدار أنظمة جديدة وإقرار تعليمات تنظيمية تواكب التطورات التقنية، كإطلاق أنظمة إدارة صندوق دعم نقل الركاب، والتنظيم الإداري، وترخيص خدمات التاجير، إضافةً إلى تنظيم نقل الركاب باستخدام التطبيقات الذكية.

### 1. الأنظمة والتعليمات التي تم إنجازها في سنة 2025:

يبيّن الجدول أدناه الأنظمة والتعليمات التي تم إنجازها خلال عام 2025، والتي جاءت في إطار تطوير الإطار التشريعي والتنظيمي لقطاع نقل الركاب، وتعزيز كفاءة الحوكمة، وتنظيم مختلف أنماط وخدمات النقل، بما ينسجم مع التوجهات الوطنية والتطورات التقنية الحديثة، ويسهم في تحسين جودة الخدمات المقدّمة للمستخدمين.

الجدول رقم (22): الأنظمة والتعليمات التي تم إنجازها في سنة 2025

ملاحظات	الأنظمة والتعليمات
تم إقراره وارساله إلى رئاسة الوزراء	نظام ادارة صندوق دعم نقل الركاب لسنة 2024
تم إقراره وارساله إلى رئاسة الوزراء	نظام التنظيم الإداري لهيئة تنظيم النقل البري
تم إقراره وارساله إلى رئاسة الوزراء	نظام ترخيص خدمة التاجير
تم نشرة بالجريدة الرسمية 2025/10/16	نظام تنظيم نقل الركاب باستخدام التطبيقات الذكية
تم نشرة بالجريدة الرسمية 2025/12/1	تعليمات تنظيم نقل الركاب باستخدام التطبيقات الذكية
تم إقرارها وارسالها إلى رئاسة الوزراء	تعليمات تنظيم خدمات نقل الركاب بين المملكة والدول الأخرى
تم إقرارها وارسالها إلى رئاسة الوزراء	تعليمات إصدار تذاكر الركوب في وسائل نقل الركاب المنتظم
تم إقرارها وارسالها إلى رئاسة الوزراء	تعليمات تملك حافلات النقل الخاص للركاب واستخدامها والمواصفات والشروط الفنية الواجب توفرها فيها
تم النشر في الجريدة الرسمية	التعليمات المعدلة لتعليمات ترخيص مكاتب السيارات الفخمة (الليموزين)
تم النشر بالجريدة الرسمية	التعليمات المعدلة لتعليمات مكاتب تاجير السيارات
تم التعديل على المادة (9) بسنة 2024	تعليمات معدلة لأسس وشروط منح التراخيص والتصاريح لتشغيل خطوط نقل الركاب وتعديلاته

## 2. عطاء تقديم خدمات استشارية لإعداد التشريعات القانونية بموجب قانون السكك الحديدية رقم (24) لسنة 2012.

### المقدمة:

تسعى هيئة تنظيم النقل البري إلى تطوير الإطار التشريعي لقطاع السكك الحديدية في الأردن، بما يتماشى مع أفضل الممارسات الدولية. يهدف المشروع إلى إعداد إطار قانوني شامل يحقق معايير السلامة والكفاءة الاقتصادية، ويعزز دور الأردن كمركز إقليمي للنقل والخدمات اللوجستية. يُعد قطاع السكك الحديدية عنصراً أساسياً في شبكة النقل الوطنية، حيث يساهم في النمو الاقتصادي والتنمية الاجتماعية والاستدامة البيئية. ومع ذلك، فإن الإطار القانوني والتنظيمي الحالي الذي يحكم هذا القطاع يعتبر قديماً ومتجزئاً، مما يؤدي إلى عدم الكفاءة، ومخاوف تتعلق بالسلامة، ومحدودية مشاركة القطاع الخاص. لمعالجة هذه التحديات، هناك حاجة لإعداد تشريع شامل وحديث يتماشى مع أفضل الممارسات الدولية ويدعم التنمية المستدامة لقطاع السكك الحديدية. وسوف توفر هذه التشريعات إطاراً قانونياً قوياً لتنظيم عمليات السكك الحديدية، وتعزيز السلامة، وتشجيع الاستثمار الخاص، وضمان الاستدامة البيئية.

### نطاق العمل:

التشريعات المطلوبة اصداها بموجب قانون السكك الحديدية رقم (24) لسنة 2012 ونظام رخص ورسوم تقديم خدمات السكك الحديدية لسنة 2014، مع مراعاة نظام التنظيم الجيد وتقييم الأثر للتشريعات والسياسات رقم (16) لسنة 2025 الصادر بمقتضى المادة (120) من الدستور.

### الأهداف:

1. صياغة تشريعات تضمن تحقيق توازن فعال بين المسؤوليات التنظيمية والمهام التشغيلية في قطاع السكك الحديدية، بهدف تعزيز كفاءة النقل ورفع مستوى جودة الخدمات المقدمة للمستخدمين.
2. وضع إطار قانوني شامل وواضح لمنح التراخيص للمشغلين في قطاع السكك الحديدية، يتضمن تحديد الصلاحيات وآليات الإشراف الفعالة لضمان الامتثال الكامل للتشريعات والمعايير المعمول بها.
3. تعزيز جاذبية قطاع السكك الحديدية للاستثمارات من خلال تطوير نصوص قانونية تشجع الاستثمارات المحلية والأجنبية، مع تضمين أحكام واضحة تنظم مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص Public and Private Partnerships (PPP)، بما يتوافق مع التشريعات السارية وأفضل الممارسات الدولية.
4. تطوير آليات إنفاذ واضحة وفعالة تشمل تحديد العقوبات والإجراءات القانونية اللازمة لمعالجة حالات عدم الامتثال، بهدف ضمان احترام التشريعات وحماية مصالح قطاع السكك الحديدية.
5. وضع معايير فنية وتشغيلية تتسجم مع أفضل الممارسات الدولية، لضمان جودة الأداء وسلامة التشغيل في كافة جوانب قطاع السكك الحديدية.

## مخرجات العمل:

- إعداد الأنظمة والتعليمات التنفيذية التي يجب إصدارها استناداً إلى قانون السكك الحديدية رقم 24 لسنة 2012 ونظام رخص ورسوم تقديم خدمات السكك الحديدية لسنة 2014، لضمان توافق التشريعات مع الأطر القانونية القائمة في الدول المجاورة والدول المتقدمة وفق أحدث الممارسات وتوفير الاستشارات المتخصصة لذلك.
- تطوير أنظمة وتعليمات تتوافق مع المعايير الدولية المعتمدة، بما في ذلك معايير الاتحاد الدولي للسكك الحديدية (UIC) واتفاقية النقل الدولي للسكك الحديدية (OTIF) وغيرها من الهيئات ذات الصلة، لضمان الالتزام بمتطلبات السلامة والجودة على المستوى العالمي.
- وضع معايير وبروتوكولات تضمن التوافق والتشغيل المتداخل (Interoperability) بين شبكات السكك الحديدية المحلية والدولية، بهدف تسهيل حركة النقل وتحقيق التكامل بين الدول والمشغلين المختلفين مع التركيز على سلامة وأمن البنية التحتية للسكك الحديدية، بالإضافة إلى حماية الركاب والموظفين، مع تطوير آليات استجابة فعّالة للطوارئ والحوادث.

الباب الخامس  
الشكاوى ورضا متلقي الخدمة

## المقدمة:

يعرض هذا التقرير خلاصة الشكاوى والاستفسارات التي تم استقبالها ومعالجتها خلال عام 2025، والمتعلقة بقطاع النقل بمختلف أنماطه، وذلك في إطار تعزيز جودة الخدمات وتحسين مستوى الاستجابة لملاحظات المواطنين.

بلغ إجمالي عدد الشكاوى والاستفسارات المعالجة (1289) شكوى، وردت عبر عدة قنوات تواصل، تصدرتها وسائل التواصل الاجتماعي والبريد الإلكتروني، ما يعكس اعتماد المواطنين المتزايد على القنوات الإلكترونية للتواصل مع الجهة المعنية.

وتوزعت الشكاوى على عدد من المديريات المختصة، أبرزها مديرية شؤون المحافظات ومديرية نقل الركاب والتطبيقات الذكية، حيث تركزت القضايا حول ضعف الالتزام بخدمات النقل العام، الأجور، العمر التشغيلي لوسائل النقل، شروط الترخيص، والاستغلال المادي، إضافة إلى شكاوى تتعلق بتسعيرة الرحلات والخدمات المقدمة عبر تطبيقات النقل الذكية.

كما شملت الشكاوى موضوعات مالية وإدارية، أبرزها دعم المحروقات ودعم طلاب الجامعات، إلى جانب الاستفسارات والاعتراضات المتعلقة بنتائج التوظيف.

ويؤكد هذا التقرير أهمية الاستمرار في تطوير آليات الرقابة والمتابعة، وتفعيل قنوات التواصل المختلفة، ومعالجة أسباب الشكاوى المتكررة، بما يسهم في تحسين كفاءة منظومة النقل، ورفع مستوى رضا المواطنين، وتحقيق العدالة في تقديم الخدمات.

### مجالات الشكاوى حسب المديريات

توزعت الشكاوى على ستة محاور رئيسية:

#### 1. مديرية شؤون المحافظات :

تركزت الشكاوى حول ضعف خدمات النقل العام، عدم الالتزام بالمسارات ونهاية الخطوط، زيادة الأجور، تحميل ركاب زيادة، نقص عدد الحافلات، التعدي بين الخطوط، التصاريح المؤقتة، استحداث خطوط جديدة، التعدي من النقل الخصوصي، العمر التشغيلي لوسائل النقل، واستبدال الحافلات بالسرافيس.

## 2. مديرية نقل الركاب :

شملت شكاوى تتعلق بالعمر التشغيلي لباصات النقل المدرسي، شروط الترخيص والتحويل، عدم التزام شركات النقل المدرسي بالعقود، ترخيص الحافلات للمعاهد والمصانع، مكاتب تأجير السيارات السياحية، الاستغلال المادي، عدم تشغيل عداد التاكسي، سوء المعاملة، والامتناع عن التحميل.

## 3. مديرية نقل البضائع :

تركزت الشكاوى حول عدم الالتزام بأسعار وثيقة النقل، شروط ترخيص شركات نقل البضائع، دور التحميل، المطالبة بتفعيل وثيقة النقل، وشطب واستبدال الشاحنات.

## 4. مديرية الشؤون المالية :

انحصرت الشكاوى في مواعيد صرف دعم المحروقات ودعم طلاب الجامعات الحكومية.

## 5. مديرية الشؤون الإدارية :

شملت الاستفسارات حول نتائج فرز طلبات التوظيف والاعتراض على نتائج الوظائف المعلن عنها.

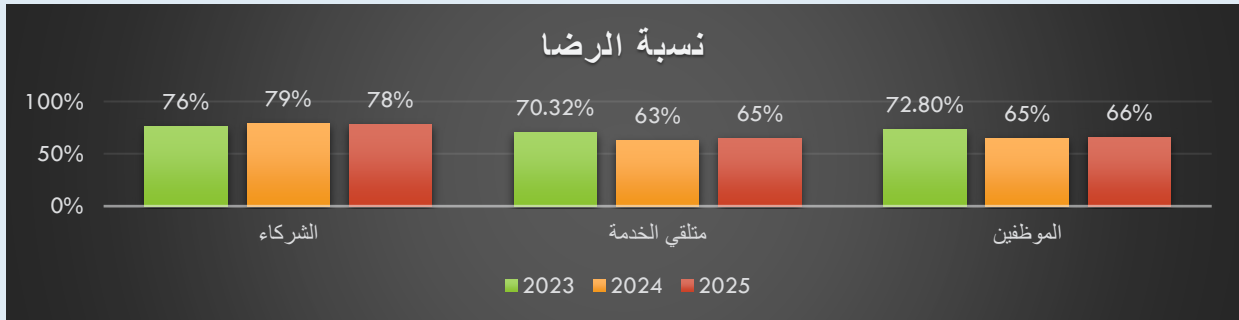
## 6. التطبيقات الذكية :

تتاولت الشكاوى التصاريح، الدفع الإلكتروني، رسوم التصاريح، العمر التشغيلي للمركبات، شروط ترخيص شركات التطبيقات، حظر حسابات الكباتن، التطبيقات غير المرخصة، اختلاف التسعيرة، إلغاء الرحلات، تخفيض أسعار الرحلات.

الجدول رقم (23): عدد الشكاوى والاستفسارات التي تم معالجتها خلال عام 2025 من خلال مصادرها:

الرقم	المصدر	المجموع
1	منصة بخدمتكم	242
2	ماسنجر فسيبوك الهيئة	539
3	الهاتف الأرضي	100
4	الخط الساخن/ تم تفعيله 2025/6	84
5	البريد الإلكتروني (info)	273
6	وسائل الإعلام (المقروءة والمرئية والمسموعة)	42
7	مكتب خدمة الجمهور/ الإدارة العامة	2
8	مجموعات الفيسبوك لقضايا النقل	1
9	لجنة الشكاوى والاعتراضات	0
10	صندوق الشكاوى والاقتراحات/الإدارة العامة	3
11	صندوق الشكاوى والاقتراحات/ المكاتب	3
	المجموع النهائي	1289

نسبة الرضا لآخر ثلاثة سنوات.



الشكل رقم (16) نسبة الرضا

## الباب السادس أرقام وإحصائيات

## أولاً: نقل الركاب

يُعدّ قطاع نقل الركاب أحد المكونات الأساسية لمنظومة النقل البري في المملكة، حيث يبلغ إجمالي أسطول وسائط النقل العام نحو 40,446 مركبة تغطي أنماطاً متعددة تشمل النقل العمومي، والتكسي، والتأجير، والنقل السياحي، والتطبيقات الذكية، والنقل المدرسي، والدولي. ويبرز قطاع سيارات التأجير والتطبيقات الذكية كأحد أكبر المكونات من حيث عدد المركبات، بما يعكس تنوع خدمات النقل وتطورها. كما يشمل القطاع خدمات نقل متخصصة، مثل النقل السياحي إضافة إلى خدمات موجهة للأشخاص ذوي الإحتياجات الخاصة، بما يعزز الشمولية وسهولة الوصول. وفي إطار تحسين جودة وكفاءة النقل العام، تتواصل جهود تحديث الأسطول، حيث بلغ العدد التراكمي للحافلات التي تم تحديثها 4,348 حافلة. ويؤكد هذا الواقع الدور الحيوي لقطاع نقل الركاب في دعم الحركة الإقتصادية والاجتماعية، وأهمية الاستمرار في تطويره بما يتوافق مع متطلبات التنمية المستدامة.

### إحصائية بأعداد الشركات والمركبات العاملة لديها لكافة أنماط نقل الركاب

الجدول رقم (24) إعداد الشركات والمركبات العاملة لديها لكافة أنماط نقل الركاب

العدد	البيان
40446	عدد الأسطول لوسائط النقل العام (حافلات، سيارات الركوب المتوسطة، الركوب الصغيرة والتاكسي)
982	سيارة سرفيس عمومي ضمن اختصاص الهيئة
3671	حافلة متوسطة عمومي ضمن اختصاص الهيئة
796	حافلة عمومي ضمن اختصاص الهيئة
12128	سيارات تأجير
224	عدد مكاتب سيارات التأجير
10807	عدد المركبات المسجلة بالصفة الخصوصية
9899	عدد الحافلات المتوسطة المسجلة بالصفة الخصوصية
908	عدد الحافلات المسجلة بالصفة الخصوصية
1204	عدد المركبات المسجلة بصفة النقل السياحي المتخصص
632	عدد الحافلات المتوسطة المسجلة بصفة النقل السياحي المتخصص
572	عدد الحافلات المسجلة بصفة النقل السياحي المتخصص
27	عدد شركات النقل السياحي المتخصص
5268	سيارات تكسي أصفر
124	عدد مكاتب تكسي اصفر
228	سيارات تكسي المطار
1	عدد مكاتب تكسي المطار

30	سيارات تكسي المعبر
1	عدد مكاتب تكسي المعبر
565	السيارات الفخمة (الليموزين)
24	عدد مكاتب السيارات الفخمة (الليموزين)
115	سيارات مكتب تكسي فندقي
13	عدد مكاتب تكسي الفندقي
30	عدد سيارات التاكسي لذوي الإحتياجات الخاصة (تكسي اصفر)
237	أسطول النقل دولي
28	عدد مشغلي النقل الدولي
893	أسطول شركات التاجير
586	عدد الحافلات المتوسطة المسجلة بصفة تأجير
307	عدد الحافلات المسجلة بصفة تأجير
16	عدد شركات التاجير
1152	سيارات سفريات خارجية
4	عدد شركات التطبيقات الذكية
11925	أسطول التطبيقات الذكية
27	عدد شركات النقل المدرسي
2328	أسطول شركات النقل المدرسي
24	عدد الحافلات لذوي الإحتياجات الخاصة
167	عدد الحافلات العمومي التي تم تحديثها (تراكمي للعام 2025)
4348	عدد الحافلات العمومي التي تم تحديثها (تراكمي لجميع الاعوام)

متوسط العمر التشغيلي للمركبات وعدد الحافلات لكل 1000 نسمة

الجدول رقم (25) متوسط العمر التشغيلي.

0.52	عدد الحافلات لكل 1000 نسمة
13.3	متوسط العمر التشغيلي للحافلات الكبيرة
14.3	متوسط العمر التشغيلي للحافلات المتوسطة

تصنيف المركبات الصغيرة حسب نوع الوقود

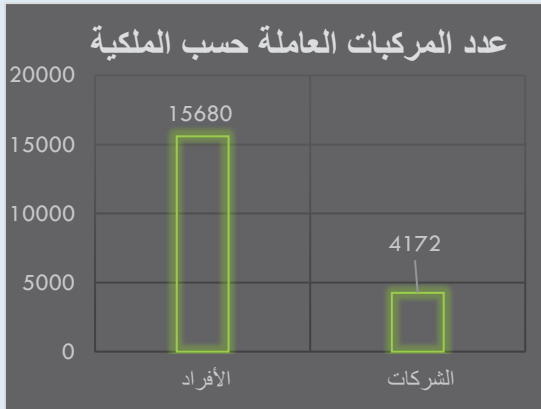
الجدول رقم (26) تصنيف المركبات الصغيرة حسب نوع الوقود.

تصنيف المركبات الصغيرة المرخصة للعمل على خدمات النقل من قبل الهيئة حسب نوع الوقود			
كهرباء	هجين (Hybrid)	بنزين	النمط
407	3350	16711	جميع الأنماط (سرفيس - تكسي الاصفر - تكسي المعير - تكسي الفندقية تكسي المطار - الليموزين - سيارات التاجير) بإستثناء العاملة على التطبيقات الذكية
727	10766	432	السيارات العاملة على التطبيقات الذكية
1134	14116	16805	المجموع

## ثانياً: نقل البضائع

يُعدّ قطاع نقل البضائع في الأردن أحد الركائز الأساسية للاقتصاد الوطني، مستفيداً من الموقع الجغرافي الاستراتيجي للمملكة الذي يجعلها ممراً برياً يربط بين دول المشرق العربي ودول الجوار، إضافة إلى دورها المحوري في ربط هذه الدول بمواني البحر الأحمر، وعلى رأسها ميناء العقبة. ويسهم هذا الموقع في تعزيز حركة التجارة الإقليمية ويدعم مكانة الأردن كمركز لوجستي مهم في المنطقة.

ويستحوذ قطاع النقل البري على نحو 80% من إجمالي حركة نقل البضائع في المملكة، معتمداً بشكل رئيسي على الشاحنات والمركبات الثقيلة، التي يبلغ عددها 19,852 مركبة. ويتوزع هذا الأسطول بين الملكية الفردية وملكية الشركات، حيث تشكل المركبات المملوكة للأفراد ما يقارب 79% بواقع 15,680 مركبة، مقابل 21% مملوكة للشركات، ما يعكس الدور المحوري للأفراد في تشغيل هذا القطاع.



ويغطي قطاع نقل البضائع أنماطاً متعددة تشمل نقل النفط الخام ومشتقاته بالصهاريج، ونقل السيارات والمتعلقات، ونقل المواد المبردة، والبضائع العامة، والأغنام والمواشي، والزيوت النباتية، والحاويات، إضافة إلى نقل الباطون الجاهز. ويؤكد هذا التنوع أهمية القطاع في دعم مختلف الأنشطة الاقتصادية والإنتاجية، وتعزيز سلاسل التوريد، وضمان استدامة حركة التجارة الداخلية والخارجية.

### إعداد الرؤوس القاطرة والمقطورات/ أنصاف المقطورات

الجدول رقم (27) إعداد الرؤوس القاطرة والمقطورات/ أنصاف المقطورات.

البيان	العدد
عدد الرؤوس القاطرة	19852
عدد المقطورات	25174

إعداد شركات النقل المتخصصة على الطرق حسب نمط النقل (العاملة فقط)

الجدول رقم (28) إعداد شركات النقل المتخصصة على الطرق حسب نمط النقل (العاملة فقط)

العدد	نمط النقل
156	نقل البضائع العامه على الطرق
117	نقل الحاويات على الطرق
30	نقل النفط الخام ومشتقاته بالصهاريج
12	نقل السيارات
11	نقل المواد المبردة
10	نقل المثقلات
5	نقل الاغنام والمواشي
3	نقل الزيوت النباتيه
4	نقل الباطون الجاهز

معدل عمر أسطول الشحن وإعداد الشاحنات المستحدثة

الجدول (29) معدل عمر أسطول الشحن وإعداد الشاحنات المستحدثة

العمر	البيان
16.6	معدل عمر أسطول الشحن (سنة) العاملة
18.1	معدل عمر أسطول الشحن (سنة) العامة

## الباب السابع الأنشطة والفعاليات

بحث مطالب شركات النقل السياحي والنقل  
الدولي خلال موسم الحج



بحث تعزيز التعاون بين "المتقاعدين  
العسكريين" وهيئة تنظيم النقل البري

تحت رعاية معالي وزير النقل: إنطلاق  
وإطلاق مذكرة تفاهم بين هيئة تنظيم النقل  
البري وجامعة الحسين التقنية في مجالات  
التكنولوجيا والذكاء الاصطناعي



تفقد وزير النقل الدكتور نضال القطامين  
ومدير عام هيئة تنظيم النقل البري المهندس  
رياض الخرابشة سير العمل في مشروع  
الباص سريع التردد (BRT) الذي يربط بين  
محافظة عمان والزرقاء



ورشة تعريفية نظمها المركز الوطني  
للأمن السيبراني

الحكومة تبحث خطط تطوير جسر الملك  
حسين وتعزيز كفاءة المراكز الحدودية



وزير النقل يبحث تحسين أوضاع السائقين  
وتعزيز حمايتهم الاجتماعية



بلدية الزرقاء وهيئة النقل تبحثان التعاون  
المشترك

ورشة تدريبية حول تمكين المرأة





اجتماعات اللجنة الفنية الأردنية-  
المصرية المشتركة للنقل البري

المشاركة في المؤتمر والمعرض الأردني  
الدولي للشحن واللوجستيات العقبية  
(JIFEX)



اجتماعات لجنة الخدمات العامة والنقل النيابية



احتفال هيئة تنظيم النقل البري بيوم العلم الاردني

نهاية التقرير





