

# واقع قطاع نقل البضائع على الطرق في الأردن وتطلعاته

دراسة قطاعية أعددتها



غرفة تجارة عمان

تشرين الأول 2006

## فريق البحث

صبري الخصيب و مأمون صيدم

وحدة الدراسات والاتفاقيات الدولية  
إدارة الدراسات والتدريب

## المحتويات

- مقدمة ..... صفحة 2
- أهداف الدراسة ..... صفحة 3
- منهجية عمل الدراسة ..... صفحة 3
- لمحة عن قطاع نقل البضائع على الطرق ..... صفحة 4
- الموارد الرئيسية للدراسة ..... صفحة 9
  - أولاً: العقبات المتعلقة بالعرض والطلب التي تعيق قطاع نقل البضائع على الطرق في الأردن.
  - ثانياً: العقبات الأخرى التي تعيق العمل في هذا القطاع.
  - ثالثاً: الاحتياجات الحالية لعمليات البحث والتطوير في القطاع.
  - رابعاً: الإجراءات التي يمكن للحكومة إتخاذها لدعم هذا القطاع.
- وجهة نظر المخلصين الجمركيين ..... صفحة 14
- التوصيات والمقترحات ..... صفحة

## مقدمة:

إنطلاقاً من حرص غرفة تجارة عمان على التواصل الدائم مع مختلف القطاعات التجارية والخدماتية المنضوية تحت مظلتها ، للتعرف على المشاكل والقضايا التي تواجهها وتعترض نموها، وبناءً على اقتراح من وحدة الدراسات والاتفاقيات الدولية بالغرفة ، فقد تم ادراج دراسة "واقع قطاع نقل البضائع على الطرق في الأردن وتطلعاته" ضمن الخطة السنوية لإدارة الدراسات والتدريب للعام 2006.

إن تطوير قطاع النقل يعد عاملاً أساسياً من عوامل نمو حركة التجارة الداخلية والخارجية ، وركيزة رئيسية في استغلال استراتيجية موقع الأردن الجغرافي الذي يمثل بوابة اقتصادية للعديد من دول المنطقة. وتتمثل أهمية هذا القطاع الحيوي بوجود شبكات نقل كفؤة ومتكاملة تربط مختلف أطراف المملكة بعضها ببعض ، وتعمل على تعزيز قدرة إنتقال عناصر الإنتاج من مكان لآخر ، وربط مناطق الإنتاج بمناطق الإستهلاك في الوقت والزمان المناسبين.

وقد استندت هذه الدراسة الى بعض المعلومات المتوفرة لدى وزارة النقل، وأرشيف وحدة الدراسات والاتفاقيات الدولية في غرفة تجارة عمان حول قطاع نقل البضائع، وما ورد من الشركات العاملة في القطاع، بالإضافة الى نتائج جلسات العمل التي حضرها ممثلون عن مجموعة كبيرة من الشركات العاملة في قطاعي النقل والتخليص.

ويتوجه فريق الدراسة بالشكر والتقدير الى وزارة النقل لإسهامها في بعض المعلومات الواردة في الدراسة ومشاركتها في جلسات العمل مع العاملين في القطاع، وإلى جميع الشركات والمؤسسات التي لم تتوان في تقديم المعلومات اللازمة ، وتلك التي حضرت جلسات العمل، وساعدت في انجاز هذه الدراسة التي نأمل أن تسهم في القاء الضوء على المشاكل والعقبات التي تؤثر على عمل هذا القطاع المهم، لاخذها بعين الاعتبار عند وضع السياسات والبرامج والخطط الكفيلة بتطوير عمله وضمان استمراريته ونمائه.

## أهداف الدراسة:

تتمثل أهداف هذه الدراسة بما يلي:

- التعرف بأهمية قطاع نقل البضائع على الطرق ، وبدوره الاستراتيجي في الاقتصاد الوطني.
- التعرف إلى العقبات والتحديات التي تواجه نمو وتطور هذا القطاع.
- وضع المقترحات والإجراءات المتوجب اتخاذها للإرتقاء بأداء القطاع وتحسين نوعية خدماته.

## منهجية عمل الدراسة:

قام فريق البحث بانجاز الدراسة وإعدادها بصيغتها النهائية بعد المرور بعدة مراحل، هي:

- تحضير واعداد المعلومات والاحصائيات المتوفرة حول هذا القطاع، من مختلف الجهات والمصادر المعلوماتية المتخصصة.
- عقد جلستي عمل تشاوريتين (Focus Groups) مع مجلسي كل من "نقابة أصحاب السيارات الشاحنة الأردنية العمومية" و"نقابة أصحاب شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع"، ومجموعة من الشركات العاملة في القطاعين ، تم خلالهما بحث ومناقشة اهم المحاور التي لها علاقة بأداء وتطور القطاع بمختلف مجالاته.
- تبويب وتحليل جميع المعلومات التي تم استقاؤها وبلورتها من القائمين على القطاع والعاملين فيه ، والخروج بالنتائج والتوصيات المناسبة.

## لمحة عن قطاع نقل البضائع على الطرق في الاردن

يحتل الاردن موقعا جغرافيا واستراتيجيا مميزا في هذه المنطقة من العالم ، ويعتبر مركزا رئيسا وحلقة وصل بين العديد من دول المنطقة في مجال المعاملات الاقتصادية المختلفة ، خاصة وأن الموقع الجغرافي للمملكة يمكن أن يكون عنصرا أساسيا في خدمة التجارة الدولية بما يعود بالنفع وتحقيق المصالح المشتركة للدول المستفيدة بوجه عام والاقتصاد الوطني على وجه الخصوص ، إذا ما تم توفير البنية التحتية المناسبة ، والظروف البيئية الملائمة ، والانظمة والقوانين الحديثة ، بشكل يستجيب للتطورات الاقتصادية الدولية المتسارعة في قطاعي النقل والتجارة ، خاصة وأن تكاليف النقل والتخزين تعتبر من أهم العوامل المؤثرة في القدرة التنافسية لأية سلعة في التجارة الدولية 0

ويشتمل قطاع النقل الأردني على عدة قطاعات فرعية منها السكك الحديدية ، والنقل البري للركاب ، والنقل البري للبضائع ، والنقل البحري ، والنقل الجوي ، والتخزين ، والانشطة الداعمة والمساعدة 0 ويعتمد الاقتصاد الاردني بشكل رئيس على قطاع النقل البري للبضائع ، حيث يستحوذ هذا القطاع على الاهتمام الأكبر من جانب وزارة النقل بحكم أهميته وحيويته.

وتشير آخر الإحصاءات الرسمية إلى أن القيمة المضافة لقطاع النقل بلغت ما مجموعه (748.3) مليون دينار ( القيمة المضافة الكلية لهذا القطاع مطروحا منها قيمة مساهمة كل من البريد والاتصالات السلكية واللاسلكية) ، كما بلغت نسبة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي (10.6%) ، في حين بلغ عدد العاملين في هذا القطاع حوالي (90910) ، اما عدد الشركات العاملة في قطاع النقل بعامه فقد بلغت حتى شهر آب /2006 (158) شركة.

جدول يبين أعداد الشركات المرخصة لجميع التخصصات وعدد الأفراد العاملين حتى شهر آب /2006

التخصص	عدد الشركات	مجموع الرؤوس القاطرة		مجموع القاطرات	
		قاطرة ملك	عقود افراد	قاطرة ملك	عقود أفراد
نقل النفط الخام ومشتقاته بالصهاريج	54	2322	3220	1656	523
نقل السيارات	9	602	1225	192	73
نقل المثقلات (المعدات والآليات الثقيلة)	10	525	583	148	83
النقل المبرد	7	302	1572	165	805
نقل البضائع العامة على الطرق	29	2165	5331	1466	2376
نقل الاغنام والمواشي	1	18	0	16	13
نقل الزيوت النباتية	6	426	520	135	1

2357	1088	5764	2352	42	نقل الحاويات على الطرق
6245	4497	16992	8135	158	المجموع العام

يغطي نشاط الشركات العاملة في قطاع النقل اغلب المدن الرئيسية في المملكة، وبالرغم من تركيز إدارة هذه الشركات في العاصمة عمان إلا ان نشاطها لا يقتصر على مناطق معينة في المملكة، حيث تجوب الشاحنات من أقصى الجنوب لإقصى الشمال، ومن وإلى المعابر الجمركية المختلفة، تلبية لمتطلبات أصحاب البضائع ووكلائهم.

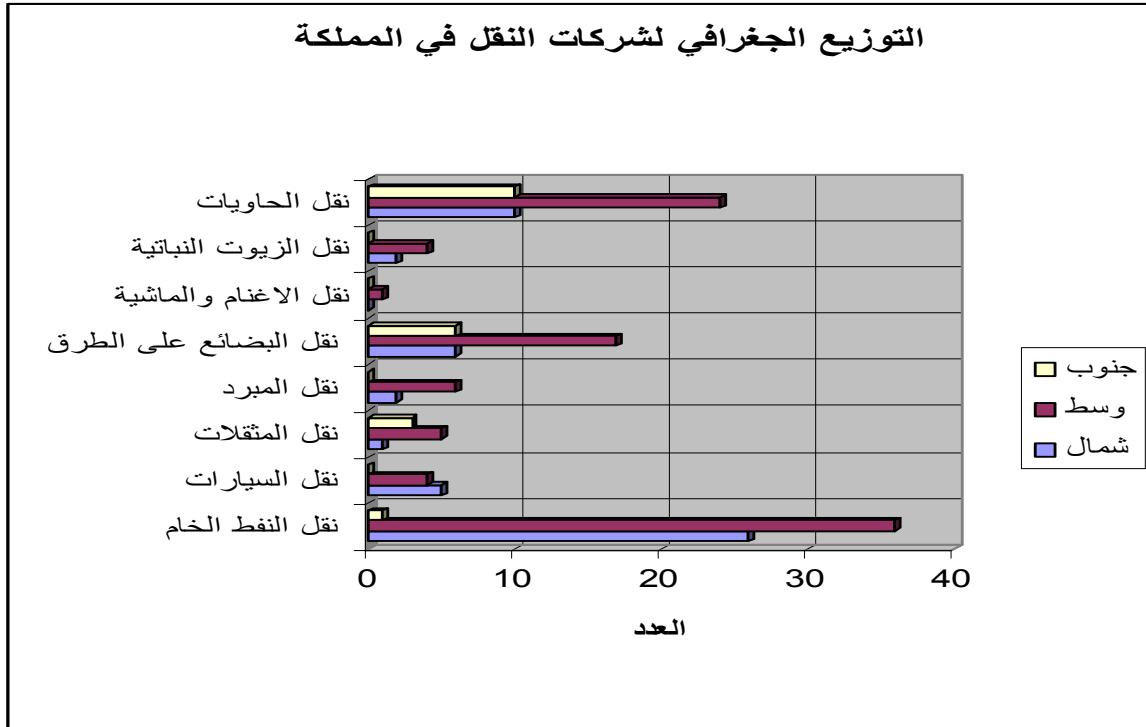
أما عن التوزيع الجغرافي لشركات النقل المرخصة من وزارة النقل، والبالغ مجموعها (169) شركة (العدد الفعلي لشركات النقل المرخصه 158 شركة إلا ان هنالك بعض الشركات المرخصة لأكثر من تخصص نقل)، فمنها (97) شركة في منطقة الوسط وتشكل ما نسبته (57.4%)، تليها منطقة الشمال بعدد (52) شركة وبنسبه (30.7%)، ثم منطقة الجنوب بعدد (20) شركة وبنسبة (11.8%).  
ويبلغ عدد الشركات العاملة في نقل البضائع على الطرق ما مجموعه (29) شركة وتشكل ما نسبته (17.1%) من اجمالي شركات النقل المرخصة.

#### التوزيع الجغرافي لشركات النقل المتخصص المرخصة من وزارة النقل حتى شهر آب / 2006

المنطقة الجغرافية				التخصص
المجموع الكلي	جنوب	وسط	شمال	
63	1	36	26	شركات نقل النفط الخام
9	0	4	5	شركات نقل السيارات
9	3	5	1	شركات نقل المثقلات
8	0	6	2	شركات نقل المبرد
29	6	17	6	شركات نقل البضائع على الطرق
1	0	1	0	شركات نقل الاغنام والماشية
6	0	4	2	شركات نقل الزيوت النباتية
44	10	24	10	شركات نقل الحاويات
169	20	97	52	المجموع

وتجدر الاشارة إلى أن قيمة رؤوس الاموال المستثمرة في قطاع النقل بلغت خلال العام 2004 ما مجموعه (1340) مليون دينار، منها (397.3) مليون دينار مستثمرة في قطاع النقل البري على الطرق، بنسبة (29.6%) من اجمالي استثمارات قطاع النقل، أما الاستثمارات الحكومية في قطاع النقل البري على الطرق فقد شكلت ما نسبته (2.7%) وبقيمه (11) مليون دينار، في حين بلغت قيمة الاستثمارات غير الاردنية من اجمالي رؤوس اموال شركات النقل المرخصة ما مجموعه (11.4) مليون دينار وبنسبه (2.8%).

### التوزيع الجغرافي لشركات النقل في المملكة



وقد بلغ عدد الشاحنات العاملة في قطاع النقل على الطرق حتى شهر تشرين الثاني 2005 ما مجموعه (12458) شاحنة ، منها (9478) شاحنة مملوكة لافراد وبنسبة ( 76%) ، مقابل (2992) شاحنة مملوكة لشركات وبنسبة (24%)، وشكلت الشاحنات حسب الموديل ( 1999-1995 ) ما نسبته (27.1%) وبعدهد (3382) شاحنة ، تليها الشاحنات حسب الموديل (1984-1980) بنسبة (22.6%) وبعدهد بلغ (2825) شاحنة ، كما شكلت الشاحنات حسب الموديل (1994-1950) ما نسبته (67.5%) وبعدهد (8415) شاحنة ، مما يظهر الحاجة الى تحديث وتطوير أسطول الشاحنات بما يتناسب مع تطور التجارة الاردنية اضافة الى دمج شاحنات الافراد بشركات كبرى ( كما سيرد لاحقا).

#### أعداد الشاحنات حسب الموديل ( إحصائية الترخيص لشهر 2005/11 )

الموديل	الافراد	الشركات	المجموع	(%) من المجموع الكلي
1959-1950	41	5	46	0.37
1969-1960	89	6	83	0.67
1979-1970	985	232	1217	9.7
1984-1980	2458	367	2825	22.6
1989-1985	1786	386	2172	17.4
1994-1990	1457	615	2072	16.6
1999-1995	2447	935	3382	27.1
2005-2000	215	446	661	5.3
المجموع الكلي	9478	2992	12458	100



وتجدر الإشارة إلى أن وزارة النقل قد خّطت خطوات كبيرة في مجال تحسين القطاع من النواحي التنظيمية والتشريعية ، ففي الجانب التشريعي تم اصدار وتحديث التشريعات التي تحكم عمليات قطاع نقل البضائع على الطرق ، وهي :

- قانون نقل البضائع على الطرق رقم (21) لسنة 2006 0
- نظام رسوم سيارات الشحن غير الأردنية 0
- تعليمات فصل القاطرة عن المقطورة لرفع كفاءة أسطول النقل الأردني العامل .
- تعليمات ترخيص الشركات لمزاولة أعمال النقل المتخصص 0

وقد انبثق عن قوانين النقل المنحصصة بعض الانظمة التي من شأنها تبسيط وتسهيل تطبيق هذه القوانين ، وهي :

- نظام تنظيم أعمال وسطاء الشحن 0
- نظام ترخيص الناقلين ووسطاء الشحن 0

اما عن مجالات النقل المتخصص ، فقد تم ترخيص عدد من الشركات المتخصصة في النقل ، أهمها :

- نقل النفط الخام بالصهاريج على الطرق 0
- نقل البضائع العامه على الطرق 0
- نقل الحاويات على الطرق 0
- نقل الزيوت النباتية بالصهاريج على الطرق 0
- نقل المثقلات على الطرق 0
- نقل السيارات على الطرق 0
- نقل الاغنام والمواشي على الطرق 0
- النقل المبرد على الطرق 0

وفي الجانب التنظيمي ، فقد تم اتخاذ الاجراءات التالية التي من شأنها تنظيم قطاع نقل البضائع على الطرق في المملكة:

- تحرير قطاع نقل البضائع وإلغاء العمل بنظام الدور والأجور لجميع أنماط النقل بالشاحنات في نهاية العام 2005 ، حيث أصبحت عملية النقل والأسعار خاضعة لقوى العرض والطلب 0

- صدور نظام الأبعاد القصوى والأوزان الإجمالية وقوة المحرك للمركبات رقم (42) لسنة 2002، حيث روعي في هذا النظام المواصفات العالمية وفئات الشاحنات الجديدة على الأسواق الأردنية 0
- صدور تعليمات نظام لوحات المركبات وتعليمات فصل تسجيل القاطرة عن المقطورة، والتي أعطت مرونة كبيرة جداً لتشغيل قطاع الشحن الأردني على أكثر من محور 0

## المحاور الرئيسية للدراسة

تركزت البنود التي تم طرحها ومناقشتها خلال جلسة العمل التي عقدت مع رئيس وأعضاء نقابة أصحاب السيارات الشاحنة الأردنية العمومية ، وعدد من أصحاب شركات النقل الأردنية ، حول عدد من الأمور الرئيسية ذات الصلة بنشاط قطاع نقل البضائع على الطرق في المملكة ، يمكن إيجازها بمايلي:

**أولاً: العقبات المتعلقة بالعرض والطلب التي تعيق القطاع من الوصول الى معدلات نمو أعلى:**

### (1) تأثير السوق العراقي على نشاط قطاع النقل:

أدى توقف النقل إلى السوق العراقي نتيجة الوضع الامني المتردي بالدرجة الاولى إلى تأثير نشاط النقل في المملكة بدرجة كبيرة جداً، فقد أدى عزوف الناقلين عن التوجه إلى السوق العراقي (بسبب خطف السائقين وعدم الأمان بشكل عام) إلى حدوث أزمة حادة لم يواجهها قطاع النقل في المملكة من قبل ، خاصة وأن السوق العراقي كان يشكل نسبة كبيرة بلغت (70%) من نشاط قطاع النقل الأردني ، وبالتالي فان توقف النقل الى السوق العراقي يعتبر السبب الرئيس في تراجع نشاط قطاع النقل الأردني.

### (2) العقبات التي تواجه قطاع النقل نتيجة تطبيق نظام الدخول والخروج من منطقة العقبة الخاصة وإليها:

- إن حدوث أي خطأ عفوي بسيط في إدخال بيانات الشاحنات على نظام التصاريح للشاحنات الداخلة للمنطقة مثل ( رقم السيارة ، الرقم الوطني ، رقم الرخصة ) ، تعتبره الجهات الرقابية خطأ فادحاً يؤدي إلى تعطيل دخول الشاحنات وإرجاعها الى البوابات الرئيسية لتصحيح هذه الأخطاء الناجمة أصلاً عن أخطاء موظفي الرقابة أنفسهم.
- إن تغيير مكان صف الباخرة في آخر وقت من قبل إدارة الميناء ، وبعد دخول الشاحنات الى الساحات المقررة مسبقاً ، ينجم عنه تعطيل لمصالح الناقلين ، حيث تلزم إدارة الميناء الشاحنات المتواجدة في الساحات الى الرجوع مجدداً الى البوابات الرئيسية لإستخراج تصريح دخول جديد للساحة الموازية للرصيف الجديد الذي تقرر تحويل الباخرة إليه ، علماً بأن التأخير في هذه الإجراءات ليس ذنب الناقل وإنما نتيجة لقرار موظفي الميناء ، لذا، فإنه يتوجب السماح للشاحنات التي دخلت الساحات قبل تغيير مكان صف الباخرة بالتوجه الى الساحة الجديدة دون الحاجة الى الرجوع لاستخراج تصريح دخول جديد.

- إقتصار التصريح الجمركي على سيارة واحدة وحاولية واحدة فقط ، مما يسبب اهدار المزيد من الوقت والجهد لاستخراج تصاريح متعددة ، بينما إصدار تصريح واحد لإكثر من شاحنة ولعدة حاويات سوف يعمل على اختصار الكثير من الوقت والجهد ويحقق الأهداف الأمنية المطلوبة ذاتها.
- هنالك غموض في الأسس المالية التي تقوم المفوضية بمطالبة شركات النقل بها ، حيث تطالب المفوضية بمبلغ إجمالي للرسوم دون إيضاح ماهيتها وانواعها.
- عدم تواجد الموظفين المختصين في المفوضية بعد الساعة الحادية عشر ليلاً ، مما يسبب تعطيل العمل وعدم إنجازه بالسرعة اللازمة.

### (3) تأثير نظام تحرير الدور على نشاط النقل:

أدى نظام تحرير الدور الذي بُدئ العمل به في منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة اعتباراً من بداية العام 2006 إلى خلق جو من المنافسة الحادة التي لم يسبق لها مثيل في السوق المحلي ، مما أدى إلى حدوث تأثير سلبي على أصحاب شركات النقل من حيث انخفاض أجور الشاحنات ، خاصة في ظل توقف النقل إلى السوق العراقي الذي كان يشكل نسبة كبيرة من نشاط النقل الخارجي ، كما أدى إلى وجود وسطاء جدد في سوق النقل ليست لديهم دراية كافية بالمسؤوليات المتوجبة تجاه أصحاب البضائع ، بينما أثر نظام تحرير الدور بشكل ايجابي على ارتفاع مستوى خدمات شركات النقل وتحسن كفاءة وحدائث اسطولها ، وفتح السوق بشكل مرن لمصلحة عموم العاملين في هذا القطاع من حيث المنافسة وتقديم الخدمة الأفضل.

وعلى غرف التجارة الأردنية أن تقوم بالتعريف بشركات النقل المسجلة رسمياً ، والتفريق بينها وبين الشاحنات المملوكة للأفراد، وتوعية جميع الأطراف المعنية بعملية النقل بضرورة الالتزام بوثيقة الشحن البري.

### (4) علاقة انخفاض أجور النقل بقوى العرض والطلب:

لا شك أن مرونة العرض والطلب في السوق المحلي للنقل له علاقة مباشرة بتغير أجور نقل البضائع سواء من حيث انخفاضها الناجم عن كثرة حجم العرض ، أو من حيث ارتفاعها الذي يمكن أن ينتج عن ازدياد حجم الطلب مقابل انخفاض حجم العرض ، وما ألم بسوق النقل المحلي خلال الفترة الماضية من العام الحالي من الانخفاض الحاد في أجور النقل كان نتيجة طبيعية لتحرير نظام الدور وارتفاع حجم عرض شركات النقل مقابل انخفاض حجم الطلب الذي تقلص بشكل ملحوظ نتيجة توقف نقل البضائع إلى السوق العراقي ، فالعرض ووجود الفائض الكبير بعدد الشركات العاملة في

القطاع أدى الى انخفاض الأسعار والأجور ، إلى جانب الأساليب الحديثة التي اتبعتها بعض شركات النقل المنافسة في إدارة نفقاتها وتخفيض تكاليفها وبالتالي انخفاض أجورها.

ويرى أصحاب شركات النقل أن هنالك حدوداً أو أسقفاً معينة يجب ان لا تتعداها أجور النقل (في حالة معاودة ارتفاعها مستقبلاً) لتجنب ارتفاعها بشكل سلبي يمكن أن يؤدي إلى لجوء التجار والمستوردين إلى موانئ ودول أخرى منافسة في المنطقة.

#### (5) تأثير وضع حد ادنى لأجور الشاحنات على العرض والطلب:

أدت تعليمات وزارة النقل التي تنص على وضع حد ادنى للاجور الى تهميش حرية السوق الحر القائم على قوى العرض والطلب ، مما ألحق الضرر بعدد كبير من الشركات نتيجة لهذه السياسة التي انعكست سلباً على ادائها من حيث المنافسة وتقديم الخدمات المميزة للزبائن ، خاصة وأن دور الحكومة يجب أن لا يتعدى وضع السياسات والضوابط المناسبة التي تحفز أداء القطاع وتطوير نشاطه، وليس تحديد الاسعار والاجور المسبقة التي من شأنها ان تؤدي الى الغاء المنافسة ولجوء بعض التجار الى موانئ ودول اخرى.

ويعزي بعض أصحاب شركات النقل صدور هذه التعليمات إلى أسباب اجتماعية تتعلق بالأحوال المالية السيئة لأصحاب الشاحنات المملوكة من الأفراد ، والتي تأثرت سلبياً بعد تحرير نظام الدور ، حيث أصبح أغلبية المستوردين أو وكلائهم يفضلون التعامل مع شركات النقل المسجلة رسمياً لضمان وصول بضائعهم آمنة في الوقت المناسب.

ويرى العاملون في القطاع ان الاجراءات التي تقوم بها الجهات الحكومية المختصة في ضبط الالتزام بالحد الأدنى للأجور تعد كافية حالياً ، حيث تتلخص بإنذار المخالف في المرحلة الأولى ، ومن ثم حجز كفالته المالية ، ووقف ترخيص عمله جزئياً أو كلياً في حالة تكرار عدم الالتزام، مع التأكيد على ضرورة التحقق من الشكاوى الكيدية التي تتبعها بعض شركات النقل ضد شركات أخرى في إطار المنافسة غير العادلة.

أن فرض الإلتزام بتطبيق وثيقة النقل يعتبر كافياً من حيث فرض رقابة شاملة على أداء شركات النقل وتحسين آليات عملها ، اذا ما تم تفعيله بصورة صحيحة ، وضمن إجراءات سليمة ومبسطة.

## (6) حجم الشركات العاملة:

يبلغ عدد الشركات العاملة في قطاع نقل البضائع على الطرق (29) شركة عاملة ، وهو عدد مرتفع يفوق حاجة السوق وقوى العرض بكثير ، وقد أدى هذا الفائض في عدد الشركات والشاحنات المملوكة الى انخفاض حجم الطلب وتدني مستوى الاجور ، خاصة بعد تحرير نظام الدور في العقبة ، علماً بأن هذا الفائض في عدد الشركات كان نتيجة لإزدهار سوق النقل الى العراق خلال السنوات السابقة.

وتجدر الإشارة إلى أن عدد الشاحنات العاملة حالياً في سوق النقل يبلغ أكثر من اثني عشر ألف شاحنة ، تشكل نسبة الشاحنات التي يفوق موديلها 1997 (5%) منها فقط ، وأن (75%) من عدد الشاحنات الإجمالي مملوك للأفراد ، و(25%) منه مملوك لشركات النقل الكبرى.

والمطلوب حالياً العمل على الحد من زيادة أعداد هذه الشركات ، ووضع آلية مناسبة لتصنيفها وإعادة تأهيلها وتحديث أسطولها بما يتناسب مع المتغيرات والمتطلبات الحالية والمستقبلية ، وبما يضمن تقديم مستوى مميز من الخدمات التي ينشدها أصحاب البضائع ووكلائهم.

**ثانياً: عقبات أخرى تعيق العمل في هذا القطاع مثل ( القوانين والانظمه ، عقبات استثمارية ، وغيرها ):**

- ارتفاع قيمة غرامات التحميل وفروق الاوزان ( الحمولات المحوريه ) التي تدفع على الطرق ، والمفروضة من قبل وزارة الاشغال العامة.
- عدم وجود قبان لوزن جميع محاور الشاحنة مجتمعة ، حيث تقوم وزارة الأشغال العامة بوزن الحمولات المحورية لكل محور بمفرده ، مما يتسبب بفرض غرامة عدم تساوي اوزان المحاور ، بينما يتوجب وزن جميع المحاور مجتمعة.
- عدم شمول تراخيص الشاحنات على تصنيفات محددة لنقل بعض أنواع البضائع ، كالمواد الكيماوية وغيرها.
- عدم توفر السائقين الاردنيين للعمل في السوق المحلي بدرجة كافية ، وإشتراط فئات عمرية محددة لمنح رخص السياقة لبعض الفئات العليا.
- عدم تفعيل الحوافز الممنوحة لقطاع النقل في قانون تشجيع الاستثمار ، بالرغم من صدور قرار من رئاسة الوزراء بشموله.
- تعليمات نظام السير فيما يتعلق بوجود دفع المخالفة في المنطقة ذاتها التي تم تحرير المخالفة فيها.

### ثالثاً: الاحتياجات الحالية لعمليات البحث والتطوير في القطاع:

- أهمية استخدام التكنولوجيا الحديثة والمتطورة في تطوير أداء القطاع وعمله كحوسبة الأعمال الإدارية والمالية لشركات النقل ، واستخدام أنظمة تتبع المركبات، ورفع كفاءة ومستوى التعاملات الالكترونية.
- تدريب الموظفين العاملين في شركات النقل وتأهيلهم ، في الأمور الإدارية والتسويقية والمالية وغيرها.
- التعاون مع وزارة العمل / مؤسسة التدريب المهني لتأهيل السائقين الاردنيين وتدريبهم بكفاءة على قيادة الشاحنات وعلى كيفية التعامل مع الأمور الإدارية والتنفيذية المتعلقة بالنقل الآمن للبضائع.
- التأكيد على أهمية قيام الجامعات والمعاهد الأردنية بتدريس مادة "اقتصاديات النقل" ، نظراً لأهميتها وفق احتياجات سوق العمل.
- التعاون والتنسيق مع غرف التجارة الأردنية للتعريف لدراسة أوضاع شركات النقل المسجلة رسمياً وتدريب موظفيها وتقديم الإستشارات لها.

### رابعاً: الإجراءات التي يمكن للحكومة إتخاذها لدعم هذا القطاع:

- الاسراع بإقرار قانون هيئة تنظيم قطاع النقل على الطرق.
- قيام وزارة النقل بتصنيف شركات النقل المسجلة ضمن فئات أو درجات محددة لاعتمادها لغايات العطاءات.
- العمل على إلزام الجهات صاحبة العطاءات على التعامل مستقبلاً مع شركات النقل المصنفة فقط.
- السماح بمنح تصاريح العمل للسائقين غير الأردنيين لحين توفر سائقين أردنيين أكفاء.

## وجهة نظر المخلصين الجمركيين

تضمنت منهجية عمل الدراسة ، كما هو مذكور في مطلعها ، عقد جلسات عمل لأصحاب شركات النقل ممثلين بنقابة أصحاب السيارات الشاحنة الأردنية العمومية ، والمخلصين الجمركيين ممثلين بنقابة أصحاب شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع الذين لهم علاقة مباشرة ووظيفة بمختلف مراحل نقل البضائع على الطرق ، وإيصالها إلى مقاصدها.

وتتلخص آلية نقل البضائع داخل المملكة من خلال الإتفاق المباشر بين أصحاب البضائع وشركات النقل ، أو بين شركات التخليص التي تعتبر الوسيط المفوض من التاجر لمتابعة عملية نقل بضائعه من المعبر الجمركي الى المنطقة المستهدفة ، وهذه الطريقة هي السائدة في أغلب الأحيان ، حيث أن شركة التخليص هي التي تقوم عادة بالتفاوض مع شركات النقل التي تراها مناسبة لنقل البضائع ، وبدفع أجور النقل نيابة عن التاجر قبل تحصيلها منه بعد انتهاء جميع الإجراءات الجمركية وغير الجمركية.

ويرى قطاع التخليص الجمركي أن قطاع النقل قد مر بمراحل عديدة أدت الى معالجة الكثير من الثغرات والعقبات التي كانت تعترض نموه وتنظيم آليات عمله، من أهمها تحرير دور الشاحنات في العقبة اعتباراً من بداية العام الجاري ، وما نتج عنه من ايجابيات عديدة أهمها حرية اختيار التاجر او الوسيط لشركة النقل التي يراها مناسبة لنقل بضائعه ، وازدياد حدة المنافسة بين شركات النقل سواء من حيث الاجور أو جودة الخدمة والتزامها بشروط النقل المتفق عليها.

إلا أن تدخل وزارة النقل خلال شهر حزيران من العام الجاري بوضع حد أدنى لأجور الشاحنات ، أدى إلى تعطيل مرونة سوق النقل والتأثير على حركة العرض والطلب فيه ، إلى جانب الحاق الضرر بأصحاب البضائع ووكلائهم (المخلصين) وما نتج عن ذلك من ايقاف للعقود المتفق عليها مع شركات النقل ، خاصة وان هذه الأجور أصبحت أعلى بكثير من الأجور المتداولة قبل تحديدها ، حيث أن ما شهدته سوق نقل البضائع خلال الفترة الأخيرة من ركود في نقل البضائع إلى العراق وإنخفاض حجم المناولة في ميناء العقبة ، أدى إلى انخفاض حجم الطلب وازدياد حجم العرض وبالتالي إنخفاض أجور النقل ، وعليه يرى المخلصون الجمركيون ان وضع حد أدنى للأجور يعتبر عقبة رئيسة لا تتسجم مع قوى السوق الحر ومرونة العرض والطلب ، ويتوجب إعادة تحريرها، بحيث يتم تحديدها بناءً على قوى العرض والطلب والمنافسة العادلة بين شركات النقل.



وتؤكد شركات تخليص البضائع على أن تحرير دور الشاحنات أدى أيضاً إلى خلق إيجابيات جانبية أخرى في تنظيم أسلوب النقل ، وإلتزام شركات النقل (المسجلة قانونياً) بمواعيد تحميل ووصول الشاحنات في أوقاتها ، وحرصها على سلامة البضائع المحملة على شاحناتها ، حيث أن حجم الأجور وكفاءة شركة النقل وحدثة أسطولها ومركزها المالي الذي يضمن حقوق التاجر وسلامة بضائعه ، أصبحت الأسس المهمة التي يعتمدها التاجر أو وكيله في إختيار الشركة الناقلة.

وتقترح شركات التخليص ضرورة إعطاء مزيد من المرونة في امكانية تحويل الشاحنات لتحميل مختلف انواع البضائع سواء كانت حاويات أو بضائع سائبة أو بضائع ذات طبيعة معينة ، بحيث يتم فك أو تركيب جوانب المقطورات حسب ما يتطلبه نوع البضائع ، دون التشديد على وجوب توفر شاحنات متخصصة لنقل بضائع معينة طالما يمكن نقلها بالشاحنات الأخرى بشكل آمن ومضمون.

وأخيراً ترى شركات التخليص أن العامل الرئيس والوحيد في تعزيز العلاقة بين شركات النقل والتخليص ، يتمثل في إلتزام كل قطاع بقواعده ، وتأدية دوره المنوط به بتناغم وتكامل تامين مع دور القطاع الآخر ، بعيداً عن التنافر أو التضارب.

## التوصيات والمقترحات

بعد استعراض وتحليل المعوقات والعقبات التي تعترض أداء قطاع نقل البضائع على الطرق في المملكة ، والأخذ بعين الاعتبار الوضع القائم لهذا القطاع ، ووجهات نظر العاملين فيه وطموحاتهم الهادفة نحو الإرتقاء به إلى المستوى المنشود، يمكن إستخلاص بعض التوصيات والمقترحات التي نأمل أن تكون ضمن الأولويات والإستراتيجيات المستقبلية للجهات ذات العلاقة:

- الإسراع في إقرار قانون هيئة تنظيم قطاع نقل البضائع على الطرق ، لما له من أهمية في تنظيم مصالح هذا القطاع وتطوير آليات عمله.
- ضرورة العمل على تحديث أسطول النقل في الأردن ، والإرتقاء بمستوى خدماته ، وتطوير آليات عمله التقنية ، سواء من حيث تحديث موديلات الشاحنات ، أو مرونة تحويلها لتحميل مختلف انواع البضائع بطرق آمنة وسهلة ، مما سيعمل على تخفيض الكلف الإنتاجية ورفع مستوى كفاءة النقل في المملكة.
- وضع آلية مناسبة لإلزام أصحاب الشاحنات الفردية بالتسجيل كشركات رسمية سواء من خلال إندماجهم بشركات قائمة، أو إنشاء مجموعة شركات جديدة تضم جميع الشاحنات المملوكة من الأفراد ، وذلك بهدف تنظيم أعمالهم ومصالحهم والحد من طرق الإستغلال المختلفة التي تصاحب عمليات النقل من جانب هذه الفئة.
- ضرورة تفعيل تطبيق وثيقة النقل ، وإلزام جميع الشركات بإبرامها رسمياً عند الإتفاق على أي نوع من عمليات نقل البضائع في المملكة.
- التأكيد على أهمية وضع تصنيفات ثابتة لحمولات جميع أنواع البضائع ، وخاصة ما يتعلق منها بالمواد الكيماوية.
- ضرورة تصنيف شركات النقل ضمن درجات محددة تستند إلى حجم رأس مال الشركة وعدد الشاحنات المملوكة لها ومستوى خدماتها ، وإلزام الجهات الحكومية صاحبة العطاءات باختيار شركات النقل المرخصة والمصنفة رسمياً فقط.

- العمل على تفعيل الخط الحديدي لنقل البضائع والحاويات من الميناء البحري إلى الميناء البري في معان ، مما سيؤدي إلى تنظيم وتحسين آليات نقل البضائع وسهولة خروجها من منطقة العقبة الخاصة.
- ضرورة تعديل وتطوير الآليات الخاصة بأوزان الحمولات المحورية بما يضمن وزن جميع محاور الشاحنة مجتمعة ، ومن ثم توزيع الأوزان على محاور الشاحنة ، دون وزن كل محور بمفرده وفرض الغرامات بحجة زيادة الأوزان في بعض المحاور عن الحد المسموح به ، وبخاصة لبعض انواع البضائع التي لا تكون اوزانها متشابهة في جميع محاور الشاحنة الواحدة.
- تفعيل وتطوير آليات عمل المنطقة الحدودية المشتركة مع الجانب العراقي لنقل البضائع إليها دون الحاجة إلى نقلها داخل الحدود العراقية غير الآمنة.
- ضرورة قيام شركات النقل الكبرى بالتعاون والتنسيق مع وزارة العمل ومؤسسة التدريب المهني لتدريب وتأهيل سائقي الشاحنات.
- تبسيط إجراءات منح تصاريح دخول الشاحنات لمنطقة العقبة الخاصة ، والسماح بأن يكون التصريح لأكثر من شاحنة واحدة و لأكثر من حاوية بنفس التصريح الواحد ، وكذلك زيادة مستوى المرونة في السماح للشاحنات بالتحرك داخل الساحات الجمركية حسب متطلبات العمل ، أو حسب تغير اماكن إصطفاف البواخر على أرصفة الميناء.
- ضرورة تواجد موظفي منطقة العقبة الخاصة خلال الساعات الليلية ، لتسهيل عمل الشاحنات وإنهاء إجراءات دخولها أو خروجها بسهولة ويسر.
- تأهيل شركات النقل المرخصة لإستخدام التقنيات الحديثة في تطوير آليات عملها سواء من خلال أنظمة تتبع الشاحنات أو حوسبة أعمالها وتعزيز تعاملاتها الإلكترونية.
- السماح لشركات النقل بتوظيف نسبة معينة من السائقين غير الأردنيين ، لحين توفر سائقين أردنيين مدربين ومؤهلين.
- ضرورة منح مزيد من المرونة في تعليمات إشتراط عمر السائق لمنحه رخصة السياقة لبعض الفئات العليا.

- حث المؤسسات الأكاديمية والتعليمية الأردنية على إدخال مادة "إقتصاديات النقل" ضمن المساقات التدريسية لديها.
- أهمية قيام غرف التجارة الأردنية بتوعية المستوردين بشأن أسماء شركات النقل المرخصة رسمياً ، بهدف الحد من التعامل مع الشاحنات المملوكة للأفراد.

**تمت ،،**