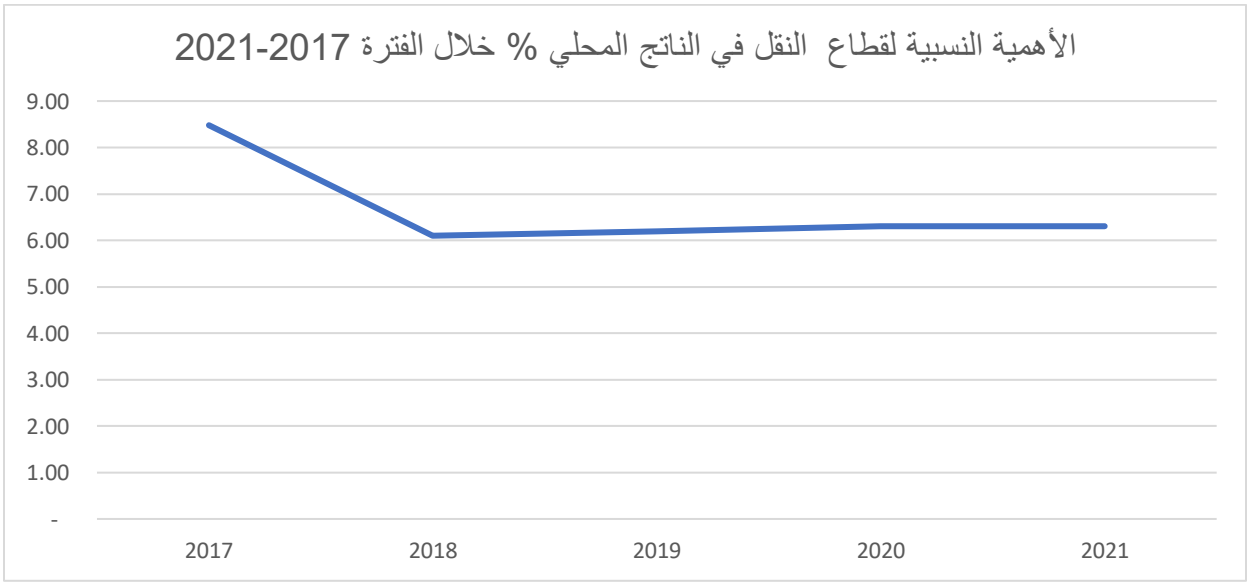
نظرة أولية
على واقع قطاع النقل
في الإقتصاد الوطني وأبرز التحديات التي تواجهه

يشكل قطاع النقل أحد القطاعات الحيوية في الاقتصاد الوطني، ويبرز ذلك من خلال مساهمته في الناتج المحلي الاجمالي، وأيضاً مساهمته في تحفيز النمو في القطاعات الاقتصادية الأخرى، إضافة إلى مساهمته في خلق فرص العمل والتشغيل للأردنيين، وبالتالي التخفيف من مشكلتي البطالة والفقر.

ويظهر أثر هذا القطاع بجميع فروعة، النقل البري، والنقل الجوي والنقل البحري، إضافة إلى النقل السككي، جلياً في حجم القيمة المضافة التي يقدمها للإقتصاد الوطني وإلى الترابطات الأمامية والخلفية مع القطاعات الأخرى، فمن حيث القيمة المضافة للقطاع فقد شكلت ركنا اساسياً من اركان الإقتصاد الوطني وساهم في الفترة السابقة في دعم النمو الإقتصادي في المملكة، ولكن تراجع أداء هذا القطاع خلال السنوات القليلة الماضية بتراجع القيمة المضافة لهذا القطاع، ففي الوقت الذي بلغت في عام 2017 حوالي 2.5 مليار دينار، أو ما نسبته 8.4% من إجمالي الناتج المحلي الإجمالي، إضافة إلى مساهمته الملموسة في النمو الإقتصادي الحقيقي وبما قيمته 1.7 من النمو الحقيقي في الناتج المحلي الإجمالي، تراجعت القيمة المضافة لتصل حدود 2 مليار دينار في عام 2021 أو ما نسبته 6.3 % من إجمالي الناتج المحلي الإجمالي، ولتنخفض مساهمته بالنمو إلى 0.3% فقط.

رسم بياني رقم (1)



ويشير تحليل المدخلات والمخرجات لبيانات الناتج المحلي الإجملي إلى الترابطات الأمامية والخلفية التي يشكلها هذا القطاع مع بقية القطاعات، فالإضافة إلى مساهمتة في خدمة القطاعات الإقتصادية كنقل الركاب وخدمة القطاعات الإقتصادية بنقل المواد الأولية والسلع النهائية في عمليات الإستيراد والتصدير. فعلى سبيل المثال تقدر قيمة الترابط الامامي والخلفي للنقل البري بحوالي 1.965، و النقل الجوي والبحري 2.018 أي أن الإستثمار بهذا باي من هذين القطاعين وبقيمة 100 مليون سينعكس أثره المباشر وغير المباشر على قطاعات الإقتصاد الوطني وبما مقداره 196.5مليون دينار و201.8 مليون على التوالي.

ويعود إنخفاض القيمة المضافة لهذا القطاع إلى عدد من الأسباب ومنها: ظروف التباطؤ الإقتصادي التي شهدها الإقتصاد الأردني، فبعد أن سجل الناتج المحلي الإجمالي نموًا بلغ متوسطه 6.3% خلال الفتـــرة 2000- 2008 تراجع متوسط النمو إلى 3.2% خلال الفترة 2009- 2021، يضاف إلى ذلك ظروف عدم الإستقرار في المنطقة وما يجري في سوريا والعراق وليبيا قد أثر سلباً على حركة نقل الركاب والبضائع مع هذه الدول، الأمر الذي حد من نشاط قطاع النقل، إلى جانب إرتفاع قيمة التكاليف الوسيطة والتي أثرت على أداء القطاع سلبياً وخصوصاً إرتفاع تكاليف المشتقات النفطية إلى مستويات قياسية، مرفق رقم (1) دون وجود برامج لحماية هذا القطاع من هذه الإرتفاعات، وقد إنعكس أثر ذلك على صافي القيمة المضافة لهذا القطاع، وبالتالي إنخفاض القيمة المضافية، الجدول المرفق.

وفيما يتعلق بدور هذا القطاع في تشغيل القوى العاملة الأردنية، فتشير البيانات المتاحة إلى ان هذا القطاع يشكل احد المشغلين الرئيسيين للقوى العاملة الأردنية، حيث شهدت أعداد العاملين في هذا القطاع إرتفاعاً بنسبة 23% خلال الفترة 2017 -2021 لتصل إلى حوالي 123 ألف عام 2021، ويشكل عدد العاملين في هذا القطاع ما نسبته 7% من إجمالي عدد المشتغلين في المملكة. ويعمل جلهم في القطاع العمومي غير المنظم(اي ليس من خلال شركات مرخصة) حيث بلغ عددهم حوالي 99445 عام 2021 او ما نسبته 80% من إجمالي المشتغلين في هذا القطاع. أما النسبة المتبقية والبالغة 20% فتعمل في القطاع المنظم من خلال شركات متخصصة في هذا القطاع.

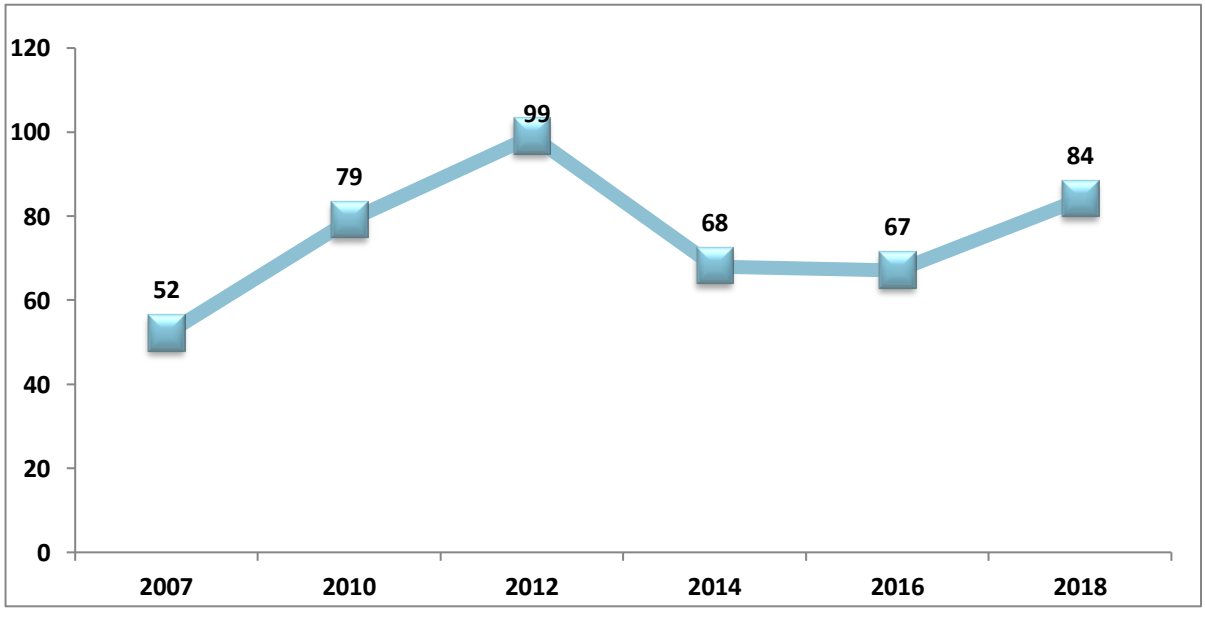
وقد انعكست آثار التباطؤ الإقتصادي الذي تشهده المملكة في السنوات الأخيرة في تراجع عدد فرص العمل المتاحة سنوياً في هذ القطاع والتي تراجعت من 1770 فرصة في عام 2017 إلى 876 فرصة في عام 2021، أو 1.7 % ما نسبته من إجمالي فرص العمل الجديدة في الإقتصاد الوطني، مقابل 6% عام 2019.

ويذكر أن عدد المركبات المرخصة في المملكة قد إرتفع خلال السنوات الماضية بشكل ملحوظ ليصل إلى 1.7 مليون مركبة عام 2021، مقابل 1.5 مليون عام 2017 بإرتفاع نسبة 15% خلال هذه الفترة وتعزى الزيادة في عدد المركبات والخاصة منها إلى عدم توفر البنية التحتية ووسائل النقل العمومي المناسبة لخدمة المواطن.

ونظراً لأهمية هذا القطاع في الإقتصاد الوطني، فقد أولت البرامج الإقتصادية وخطط التحفيز الإقتصادي المتعاقبة إهتماما بهذا القطاع، وكان أخرها رؤية التحديث الإقتصادي 2022، والتي تبنت مجموعة من المبادرات لدعم **"قطاع النقل والخدمات اللوجستية"**، بهدف تحسين ترتيب الأردن في مؤشر البنك الدولي للخدمات اللوجستيه والذي تراجع في السنوات الأخيرة من 52 من أصل 160 في عام 2007 ليصل إلى 84 من أصل 160 دولة عام 2018 م. ويذكر أن تحسين ترتيب الأردن في المؤشر يعتمد على مجموعة من العناصر ومنها كفاءة إدارة الجمارك والحدود في سرعة وبساطة التخليص الجمركي، نوعية التجارة **والبنية التحتية للنقل، سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية**، كفاءة ونوعية الخدمات اللوجستية، القدرة على تتبع وتعقب الشحنات والبضائع، وتوقيت وصول الشحنات إلى الموقع المقرر في الوقت المحدد، ويشكل إرتفاع تكاليف الشحن أحد المحددات لنمو وتطور الأردن كمركز إقليمي في توفير النقل الجماعي للركاب والبضائع.

رسم بياني رقم (2)

ترتيب الأردن عالمياً في مؤشر الأداء اللوجستي للأعوام 2007 – 2018



التوصيات

في سبيل الوقوف على واقع قطاع النقل وتعظيم دورة الاقتصادي كمساهم اساسي في النمو الاقتصادي وخلق فرص العمل وتمكين القطاعات الاقتصادية، نقترح التوصيات التالية:

1. القيام بدراسات ميدانية لواقع قطاع النقل وتقديم الحلول العملية لتطوير هذا القطاع، ومعالجة التحديات التي تحد من تطوره.
2. تطوير نظام البيانات والمعلومات لدعم صناعة القرار السليم في هذا القطاع.
3. تطوير التطبيقات والحلول الذكية في خدمة القطاع.
4. مراجعة المنضومة التشريعية والسياسات المؤسسية اللازمة لتطوير القطاع.
5. الاسراع في تنفيذ البرامج والخطط الحكومية وماتضمنته من برامج ومشاريع للارتقاء بواقع هذا القطاع وخصوصا رؤية التحديث الاقتصادي 2022.
6. العمل على تعزيز دور الاردن كمركز اقليمي في تطوير الخدمات اللوجستية.
7. العمل على تحسين وضع الاردن في المؤشرات الدولية المعنية بهذا القطاع وخصوصا مؤشر البنك الدولى للاداء اللوجستي.

مرفق رقم (1)

أهم المؤشرات في قطاع النقل					
	2017	2018	2019	2020	2021
القيمة المضافة لقطاع النقل بالدينار	2,505,161.60	1,878,373.00	1,983,752.00	1,976,247.00	2,046,114.00
الاهمية النسبية لقطاع النقل في الناتج المحلي %	8.48	6.10	6.20	6.30	6.30
عدد العاملين بقطاع النقل غير المنظم	88,116.00	88,541.00	90,490.00	93,952.00	99,445.00
عدد العاملين بالنقل البري ركاب / غير منظم	32982	32953	33095	35709	36118
عدد العاملين بالنقل البري بضائع/ غير منظم	55134	55588	57395	58243	63327
عدد العاملين بقطاع النقل والتخزين المنظم	21,791.00	21,871.00	22,838.00	24,596.00	24,096.00
اجمالي عدد العاملين في القطاعين المنظم وغير المنظم	109,907.00	110,412.00	113,328.00	118,548.00	123,541.00
عدد المركبات للاستخدمات الشخصية والنقل العمومي	1,502,133.00	1,635,222.00	1,680,247.00	1,728,144.00	1,794,073.00
صافي عدد الوظائف المستحدثة في قطاع النقل والتخزين	1770	1745	1959	-9593	876
نسبة عدد الوظائف المستحدثة في قطاع النقل والتخزين	3.6	5.1	5.9	15.1	1.7
نسبة المشتغلون في قطاع النقل والتخزين %	7.2	7	6.8	8.2	6.8
ترتيب الأردن في مؤشر الأداء اللوجستي	67/160	84 /160			
الناتج المحلي الإجمالي بباسعار السوق (بالدينار)	29,542,000	30,793,000	31,996,000	31,369,000	32,478,000

المصدر: دائرة الإحصاءات العامة
المجلس الاقتصادي والاجتماعي،
تقرير حالة البلاد، 2021.
وزارة الطاقة والثروة المعدنية.

مرفق رقم (2)

وزارة الطاقة والثروة المعدنية

أسعار البيع المحلة للمحروقات أنواعها من (2022/12/1)

Retail Prices of Petroleum Products تاريخ

(1/12/2022)

Product	Unit	السعر Price	الوحدة	المنتج
Gasoline, Unleaded 90	Fils/Liter	920	فلس/لتر	البنزن الخالي من الرصاص أوتان 90
Gasoline, Unleaded 95	Fils/Liter	1170	فلس/لتر	البنزن الخالي من الرصاص اوتان 95
Gasoline, Unleaded 98	Fils/Liter	1320	فلس/لتر	البنزن الخالي من الرصاص اوتان 98
Diesel	Fils/Liter	895	فلس/لتر	زيت الغاز (السولار)
Kerosene	Fils/Liter	860	فلس/لتر	الكاز
LPG (12.5 kg)	JD/Cylinder	7.00	دينار/اسطوانة	الغاز البترولي المس ال (اس طوانة 5.12 غ) (الاس تخدام المنزلي والمطاعم الشعبية)
LPG (50 kg)	JD/Cylinder	38.75	دينار/اسطوانة	الغاز البترولي المسال (اسطوانة 50 غ)
LPG (bulk) for Central Distribution	JD/Ton	728.54	دينار/طن	الغاز البترولي المسال الجملة (bulk) للتوزع المرز ي
Natural Gas Industry	JD/MMBTU	5.211	دينار/مليون و.ح.ب	الغاز الطبعي للصناعة (*)
Fuel Oil 3.5% sulfur	JD/Ton	372.64	دينار/طن	زيت الوقود 5.3% برت
Fuel Oil (1% sulfur)	JD/Ton	407.75	دينار/طن	زيت الوقود 1% برت
Avtur-(Local Companies)	Fils/Liter	722	فلس/لتر	وقود الطائارت للشرات المحلة
Avtur-(Foreign Companies)	Fils/Liter	727	فلس/لتر	وقود الطائارت للشرات الأجنبة
Avtur- (Charter Flights)	Fils/Liter	742	فلس/لتر	وقود الطائارت للرحلات العارضة
Fuel Oil (Bunkers)	JD/Ton	372.64	دينار/طن	زيت الوقود للبواخر
Diesel (Bunkers)	Fils/Liter	895	فلس/لتر	زيت الغاز (السولار) للبواخر
Asphalt	JD/Ton	402.66	دينار/طن	الإسفلت

(*) السعر غير شامل الضريبة على أن يتم إضافة الضريبة بحسب قرارات مجلس الوزراء بالخصوص.