

قطاع النقل

مقدمة :

بدأ اهتمام الدولة الاردنية بقطاع النقل منذ بداية تأسيسها حيث بدأت بوضع التشريعات الخاصة بالنقل ومن اوائل هذه التشريعات عام ١٩٢٦ قانون نقليات الطرق رقم (١١٦)، وفي عام ١٩٣٠ صدر قانون السكك الحديدية رقم (١٠٧) لسنة ١٩٣٠، ثم جاء بعد ذلك قانون نقل الركاب والبضائع في الجو رقم (١٠٠) لسنة ١٩٣٦، كما ظهرت "وزارة البرق والبريد والطيران المدني" للفترة ١٩٥٤ - ١٩٥٦. وفي عام ١٩٥٩ صدر قانون ميناء العقبة رقم (١٨) الذي انشئت بموجبه دائرة ميناء العقبة، وفي مجال الارصاد الجوية صدر نظام دائرة الارصاد الجوية رقم (١٩) لسنة ١٩٦٧ بعد ان كانت عبارة عن مكتب للرصد في مدينة القدس عام ١٩٥١. وبموجب ما تقدم فإن قطاع النقل بكافة انماطه كان موجوداً لفترات طويلة كل نمط بشكل مستقل عن الاخر وذلك قبل انشاء وزارة النقل.

وفي ١٣ شباط عام ١٩٦٥ أنشئت وزارة النقل في الحكومة التي شكلها دولة المرحوم وصفي التل حيث كانت تسمى وزارة المواصلات (الطيران المدني والسكك الحديدية وميناء العقبة)، وقد اتخذت الوزارة مسماها الحالي عام ١٩٧١ عندما صدر قانون وزارة النقل رقم (٤٢) وبهذا أصبح للوزارة وجود بموجب هذا القانون الذي يحدد مهام وصلاحيات الوزارة ويُشرع وجودها بحيث يشتمل على تفاصيل كثيرة للتعامل مع انماط النقل وبموجبه كانت مسؤولية الوزارة تنفيذ جميع انماط النقل مباشرة ووضع التشريعات المناسبة لكل نمط من انماط النقل حيث لم يكن هناك هيئات مستقلة تقوم بهذا الدور بموجب هذا القانون. وتماشياً مع التطورات والمستجدات والمتغيرات في قطاع النقل ومواكبةً للحدثة واستجابة لحركة التقدم المستمر في كافة المجالات وضرورة وجود هيئات مستقلة تعنى بكل قطاع من قطاعات النقل بشكل مستقل، تم وضع قانون النقل رقم (٨٩) لسنة ٢٠٠٣ حيث تغير دور وزارة النقل في التعامل مع انماط النقل المختلفة (بري، بحري، جوي، سككي) وأصبح من ابرز مهامها: وضع السياسة العامة للنقل والاشراف على تنفيذها، ومن ابرز اهدافها تعزيز دور القطاع الخاص وتشجيعه على الاستثمار في مجال النقل ورفع مستوى الخدمة في القطاع.

و انسجاماً مع سياسية ضبط الانفاق وضبط استخدام المركبات الحكومية لكافة الجهات تحت مظلة الدولة الاردنية تم عام ٢٠١٥ اطلاق مشروع تتبع المركبات/الآليات الحكومية ومراقبة استخدامها والذي يهدف الى استخدام المركبات ضمن اطار العمل الرسمي من قبل كافة الوزارات والهيئات والمؤسسات العامة والدوائر الحكومية

والبلديات ، ووقف هدر المال العام للمحروقات والصيانة والتأمين للمركبات، إضافة الى تحقيق العدالة بتوزيع المركبات الحكومية لكافة الجهات وتحقيق الرضا المجتمعي حول استخدام المركبات من قبل موظفي القطاع العام

التأسيس

كانت البدايات مع احد اقدم نمط من انماط النقل في الاردن وهو الخط الحديدي الحجازي الأردني والذي أمتد من الحدود الأردنية السورية مرورا بالزرقاء وعمان ومعان حتى الحدود السعودية، حيث تم إنشاء هذا الخط بعرض (١٠٥٠ ملم) خلال السنوات ١٩٠٠-١٩٠٨ ، تعاقبت على إدارة الخط الحديدي الحجازي عدة إدارات كانت أولها الإدارة التركية منذ عام ١٩٠٠ أي منذ بدء تأسيس الخط واستمرت إلى عام ١٩١٧، وقد قامت الحكومة الأردنية بتنظيم شؤون الخط الحديدي الحجازي في فترة مبكرة جدا من انشائها حيث أصدرت قانون السكك الحديدية في ١٩٣٠/٧/١ الذي نظم وحافظ على كافة شؤون الخط، ثم أُدير الخط من قبل إدارة حكومة الانتداب البريطاني على فلسطين ممثلة في إدارة سكك حديد فلسطين حتى عام ١٩٤٨ ومن ثم إدارة الجيش العربي الأردني من ١٩٤٨ ولغاية ١٩٥٠ لحقتها الإدارة المدنية الأردنية من تاريخ ١٩٥٠ ولغاية ١٩٥٢. وفي عام ١٩٥٢ تم إنشاء مؤسسة الخط الحجازي الأردني لتقوم بإدارة واستثمار أملاك الخط ضمن الأراضي الأردنية.

ويُعد النقل البري أو النقل على الطرق أحد أكثر انماط النقل تماساً مع المواطنين، وبدأ تنظيم هذا القطاع منذ بواكير تأسيس الدولة الأردنية حيث تم تنظيمه بموجب تشريعات عديدة ابرزها قانون النقل على الطرق لسنة ١٩٢٧ وقانون نقلات الطرق رقم (١١٦) لسنة ١٩٢٦، حيث كانت صلاحيات التنظيم واصدار التعليمات الخاصة بهذا القطاع موكلة القوات المسلحة في تلك الفترة، ومن ابرز التغييرات التي حدثت في تطوير النقل على الطرق منح شركة اتحاد باصات العاصمة المساهمة المحدودة حق تشغيل وتسيير الباصات على كافة الخطوط الواقعة ضمن منطقة الامتياز بموجب اتفاقية الامتياز بين الحكومة والاتحاد بموجب قرار مجلس الوزراء في عام ١٩٦٢، والذي أصبح فيما بعد مؤسسة النقل العام وهي الخلف القانوني شركة اتحاد باصات العاصمة المساهمة المحدودة.

وفي مجال النقل البحري كانت الأردن تعتمد في تجارتها البحرية على الموانئ الفلسطينية وكانت العقبة قرية صغيرة لا يتجاوز عدد سكانها الألف نسمة قبل عام ١٩٤٧، ففي عام ١٩٥٢ تأسست سلطة ميناء العقبة والتي



أخذت على عاتقها التأسيس لملاحة بحرية، فوضعت التشريعات وبدأت في تشييد المواني، وبعد احتلال فلسطين بسيرة بدأ الأردن يفكر في العقبة لتكون منفذه البحري الرئيسي.

وفي مجال النقل الجوي ظهرت هنالك محاولات مبكرة لإنشاء شركة طيران وطنية، ففي عام ١٩٤٦ حيث أنشئت شركة "الطيران العربية"، ثم تأسس مطار عمان المدني عام ١٩٥٢ بمنطقة ماركا الشمالية في عمان على ارض مساحتها ٢,٧٥٠,٠٠٠ متر مربع وهو أول مطار تم بناؤه في الأردن، علما بان الحكومة الاردنية قامت بتنظيم شؤون النقل الجوي تشريعياً في عام ١٩٣٦ بموجب قانون نقل الركاب والبضائع في الجو رقم (١٠٠) والذي يحدد فيه مسؤوليات الناقل وواجبات وحقوق الركاب بكل ما يتعلق بالركاب والامتعة.

البناء

نشطت حركة النقل في المملكة الأردنية الهاشمية، وأصبح قطاع النقل من القطاعات التي خضعت للاهتمام المباشر من لدن القيادة الهاشمية، حيث يعتبر هذا القطاع الحلقة الأهم في التواصل مع العالم سواء عن طريق المنافذ البرية أو البحرية أو الجوية، ف جاء الاهتمام بقطاع النقل الجوي عن طريق إنشاء شركة الطيران الأردني عام الرسمي ١٩٦٣، بعد أن صدرت الإرادة الملكية في ١٩٦٣/١٢/٨ بتأسيسها تحت اسم (عالية)، خطوة بالغة الأهمية في هذا القطاع الحيوي، فبدأت بشكل واثق، وسيرت أولى رحلاتها في ١٩٦٣/١٢/١٥ من خلال ثلاثة خطوط هي بيروت والقاهرة والكويت، وكانت تعمل من خلال طائرة (دي سي ٧)، ثم تم تزويدها بطائرتي (دارت هيرالد) بعد شهر من انطلاق عملها، ثم طائرة أخرى من نوع (دي سي ٧)، ليصبح لها أسطولها الصغير، لتبدأ أولى رحلاتها العالمية إلى روما عام ١٩٦٥، ثم افتتحت خطاً جديداً لباريس، وأخر إلى لندن في عام ١٩٦٦، لتنضم إلى منظمة الطيران العالمية (اياتا) في عام ١٩٦٦.

تطورت المؤسسة وبدأ التفكير لتكون هي الناقل الوطني من خلال تحويلها لمؤسسة حكومية، فصدر قانون خاص بتحويلها إلى مؤسسة حكومية كاملة في عام ١٩٦٨، لتمد بعد ذلك خطوطا إلى الخليج العربي والى نيقوسيا وبنغازي وطهران واسطنبول وميونخ في عام ١٩٦٩.

في عام ١٩٧٠ بدأت عالية مرحلة جديدة من التطور المتسارع حيث ضمت لأسطولها طائرتي (بوينغ ٧٠٧، و ٣٢٠ سي) الجديتين، فسميت الأولى البتراء، والثانية جرش، وانتشرت مكاتبها في كثير من العواصم، وبدأت تسيير رحلاتها إلى مختلف مطارات العالم، لتشكل منذ ذلك الوقت إحدى الدعامات الأساسية للاقتصاد الوطني



ومصدراً لجلب العملات الصعبة، حيث تسهم بنحو ٣% من الناتج المحلي الإجمالي للمملكة، فضلاً عن كونها بيرة الذراع الرئيسية لاستقدام السياحة إلى الأردن من شتى أنحاء العالم.

وفي عام ١٩٧٢ تأسس مطار الملك الحسين الدولي في العقبة بعهد المغفور له جلالة الملك حسين بن طلال حيث سمي في حينه "مطار العقبة" ، وفي عهد جلالة الملك عبدالله الثاني حفظه الله ورعاه ، تم انشاء منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة التي تولت ادارتها سلطة المنطقة وعهد اليها والى شركة تطوير العقبة تطوير المرافق الرئيسية للموانئ والمطارات حيث تم تطوير مطار الملك حسين الدولي لتصل طاقته الاستيعابية إلى ١.٥ مليون مسافر سنويا، حيث تقوم شركة العقبة للمطارات بإدارته وتشغيله وبإشراف مباشر من شركة تطوير العقبة، وقد تم إعلان المطار مطارا مفتوحا بلا قيود منذ عام ٢٠٠٣، وبلغ عدد المسافرين خلال عام ٢٠١٩ حوالي 300 ألف مسافر .

يعمل مطار الملك حسين الدولي في العقبة على مدار ٢٤ ساعة مزود بمدرج ٣٠٠٠X٤٥ م وقد تم إعلان مطار الملك حسين الدولي في العقبة مطار ذو "الأجواء المفتوحة" لا تقتصر عليه حقوق الهبوط التقليدية الثنائية. هناك اهتماما "متزايدا" باستخدام المطار كمركز إقليمي لعمليات الشحن الجوي. لقد قامت شركة تطوير العقبة بإنشاء شركة العقبة للمطارات كخطوة إلى الأمام نحو تحويل أنشطة المطار إلى التجارية.

ومن أبرز المشاريع في مجال النقل الجوي ما قامت به شركة تطوير العقبة من خلال توقيع اتفاقية مع شركة ناشونال الكويتية لخدمات الطيران مدتها ١٥ عاما وفق عقد (تشغيل، إدارة، نقل ملكية) تقوم بموجبها شركة ناشونال بتطوير مرفق الشحن الجوي للاستخدام المشترك في مطار الملك الحسين الدولي، وبتشغيله وإدارته. كما وتقوم شركة ناشونال الكويتية بتحسين مستوى الخدمات والارتقاء بها لتعزيز تنافسيتها بما يواكب المعايير العالمية، وبناء مشاريع جديدة وتوليد حركة مرور جوي متزايدة في المطار عن طريق توفير أفضل مستوى من الخدمات للشركات الحالية والمستقبلية العاملة في المنطقة الاقتصادية الخاصة، فقد استثمرت الشركة ما قيمته (٤ ملايين دولار أمريكي) لتجهيز المرافق، وقد باشرت أعمالها في منتصف عام ٢٠٠٦.

وتبتهت الحكومات الاردنية الى اهمية النقل السككي حيث باشرت مؤسسة سكة حديد العقبة التي تأسست عام ١٩٧٢ بعمليات نقل الفوسفات بعد الانتهاء من إنشاء خط حطيه (بطن الغول) - العقبة عام ١٩٧٥، وهي التي تقوم على إدارة هذه الخط مع مؤسسة الخط الحجازي الأردني، كما قامت الحكومات الاردنية المتعاقبة بالحفاظ على الخط الحديدي الحجازي كوقف نظراً لأهميته التاريخية، وعقدت اتفاقيات مبكرة (في الخمسينات من



القرن العشرين) مع حكومات (سوريا والسعودية) لإعادة تسيير الخط من دمشق مروراً بالأراضي الأردنية التي ترتبط بوزارة المدينة المنورة في الأراضي السعودية، وحالياً يُشرف على الخط مؤسسة الخط الحديدي الحجازي التي ترتبط بوزارة النقل.

وفي مجال النقل البحري فهناك ميناء العقبة وهو أحد الموانئ الرئيسية في المنطقة على مر العصور القديمة، وهو الميناء البحري الوحيد في المملكة الأردنية الهاشمية، يقع شرق مدينة العقبة الواقعة في جنوب المملكة على شاطئ خليج العقبة بدأ ميناء العقبة نشاطه في عام ١٩٣٩م وفي عام ١٩٥٢م تم تأسيس ميناء العقبة بإرادة ملكية سامية، جرى بعدها عدة تغييرات قانونية شملت المهام والمسئوليات مثل المؤسسة البحرية ودائرة ميناء العقبة، وحتى جاء عام 1979م عندما صدرت الإرادة الملكية السامية بدمج المؤسسة البحرية ودائرة ميناء العقبة تحت مسمى مؤسسة الموانئ.

في عام ٢٠٠١م تم إنشاء سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة التي تولت مهام تطوير وإدارة مرافق منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة بما فيها الموانئ من خلال الذراع التنفيذي لها شركة تطوير العقبة التي آلت إليها ملكية المرافق المينائية لتمكينها من تطويرها وتشغيلها وفق أفضل الممارسات العالمية ومن خلال حزمة من المشغلين المتخصصين.

تحقق العقبة اليوم التكاملية بين الموانئ واللوجستيات بصفتها مركزاً إقليمياً لوجستياً للنقل متعدد الوسائط يحتوي على موانئ متكاملة الخدمات ومطاراً دولياً بالإضافة إلى مرافق لوجستية متطورة وحديثة، حيث يتوفر في العقبة:

❖ ١٢ محطة موانئ للبضائع العامة والحاويات والنفط والغاز البترولي السائل والغاز الطبيعي المسال وميناء متخصص للفوسفات وآخر لمنتجات الأسمدة والكبريت والامونيا، وميناء متعدد الأغراض لاستقبال بواخر الحبوب والمواشي وغيرها من البضائع.

❖ تم استكمال ميناء العقبة الجديد بعدد ٩ أرصفة متعددة الأغراض يوفر أيضاً مرفق متخصص لتخزين الحبوب بطاقة استيعابية ١٠٠ ألف طن وجاري العمل على مضاعفتها إلى ٢٠٠ ألف طن.

❖ ٣٢ رصيفاً متخصصاً عاملاً لكافة أنواع البضائع

❖ ستة مواقع رئيسية للوجستيات التخزين والخدمات المرافقة توفر مساحة تخزينية تصل إلى (٢) مليون متر مربع.

❖ تسهيلات جمركية لبضائع الترانزيت مع منظومة متكاملة للمعاينة والتخليص مع إمكانية التخليص المسبق.

❖ خصومات الترانزيت تصل إلى (٤٠%) (بضائع عامة، صب جاف، صب سائل، حاويات).

❖ نظام الكتروني كفؤ لتنظيم حركة الشاحنات من خلال ٤ ساحات انتظار رئيسية.



❖ ١.٣ مليون وحدة مكافئة الطاقة الاستيعابية لميناء الحاويات قابلة للزيادة الى ٢ مليون فوراً من خلال زيادة قدرة القوة البشرية وساعات العمل.

❖ مطار ركاب دولي بخاصية الأجواء المفتوحة وتصنيف دولي عالٍ مع مرافق متطورة للشحن الجوي وصيانة الطائرات واستقبال الطائرات الخاصة.

ينعمُ اليوم قطاع النقل الاردني بكافة أنماطه لا سيما البحري منه باهتمام وعناية بالغة من قيادته الحكيمة التي اهتمت مبكراً بالنهوض بهذا القطاع الحيوي والهام كما هو في بقية القطاعات ، وهنا يكمن دور سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة من خلال ذراعها التطويري شركة تطوير العقبة وبالتشاركية مع وزارة النقل الاردنية على تحقيق مبدأ المشاركة بين القطاعين العام والخاص في مجالات تطوير وتشغيل سلة الاصول الاستراتيجية بما فيها الموانئ والمطار ، حيث تتعاقد شركة تطوير العقبة مع ٦ مشغلي موانئ وخدمات بحرية:

- شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ (مؤسسة الموانئ سابقاً) لإدارة وتشغيل الميناء الجديد وميناء النفط والغاز البترولي ومحطة بواخر الركاب وارصفة البضائع العامة والصب الجاف.
- شركة ميناء حاويات العقبة لتطوير وادارة وتشغيل ميناء الحاويات.
- شركة مناجم الفوسفات الاردنية لتشغيل ميناء الفوسفات الجديد.
- شركة الموانئ الصناعية الاردنية لتشغيل الميناء الصناعي.
- شركة الكهرباء الوطنية لتشغيل ميناء الغاز الطبيعي المسال.
- شركة ميناء العقبة للخدمات البحرية لتقديم خدمات القطر والارشاد للسفن التي تؤم موانئ العقبة.

تكمن الأهمية الاقتصادية للموانئ بشكل عام باعتبارها محركاً تنموياً رئيسياً للإقتصاد الوطني سيما وأنها الحلقة المركزية في سلسلة النقل المتكامل وتعتبر من أساسيات التنمية ، نظراً لانعكاس خدماتها على مجمل الإقتصاد الوطني . حيث كانت الصادرات عن طريق الميناء في عام ١٩٥٢ (٨٤طن)، و(٦٥٨٨ طن) من الواردات، فيما كانت في نهاية عام ١٩٧٠ (١٨٦.٣٢٨ طن) من الصادرات، و(١٩٥٥٦٧ طن) من الواردات اما في عام ٢٠٢٠ فقد وصلت الى اكثر من ٢١ مليون طن من البضائع وحوالي ٨٠٠ الف وحدة مكافئة من الحاويات.

وفيما يتعلق بالنقل على الطرق أو النقل البري ، فقد ارتبط هذا النمط من النقل بمصطلح المواصلات حيث كانت وزارة المواصلات في بدايات الدولة الاردنية تعنى بالبرق والبريد والهاتف اذ أن البريد كان يُنقل بوسائط النقل.



وتدرج النقل البري في تطوره وتم بناؤه عبر عدة تشريعات ابرزها قانون نقليات الطرق رقم (١١٦) لسنة ١٩٦٢م. مع ضرورة الاشارة الى وجود قرار لمجلس الوزراء عام ١٩٦٢م قبل انشاء مؤسسة النقل العام يقضي ب (منح شركة اتحاد باصات العاصمة المساهمة المحدودة) حق تشغيل وتسيير الباصات على كافة الخطوط الواقعة ضمن منطقة الامتياز بموجب اتفاقية الامتياز بين الحكومة والاتحاد، و بعد تأسيس مؤسسة النقل العام عام ١٩٧٥ أصبحت المؤسسة هي المشغل للنقل العام على الطرق وبقي هذا الوضع بعد أن صدر قانون مؤسسة النقل العام لسنة ١٩٨٥ لتكون المؤسسة هي الخلف القانوني لشركة اتحاد باصات العاصمة المساهمة المحدودة التي كانت تعمل بموجب الامتياز الممنوح لها بالقانون رقم (٣٦) لسنة ١٩٦٤ الى أن صدر قانون النقل العام للركاب لسنة ٢٠٠١ والذي بموجبه تم تأسيس هيئة تنظيم قطاع النقل العام كخلف قانوني لمؤسسة النقل العام، وكمتابعة ومواكبة لأحدث التطورات وطرق الإدارة فقد تم انشاء هيئة تنظيم النقل البري عام ٢٠١١ وبموجب قانونها اصبحت الهيئة منظم للنقل البري وليست مشغلاً وذلك لمواكبة اخر التطورات في مجال ادارة المرافق العامة وقد وصل قطاع النقل البري الآن الى ترخيص شركات نقل الركاب التي تعمل عبر التطبيقات الذكية. ومن الجدير بالذكر ان موظفي هيئة تنظيم النقل البري يمكن لهم حمل صفة الضابطة العدلية بتفويض من المدير العام ليتسنى لهم ممارسة مهامهم التنظيمية والرقابية ، كما صدر قانون تنظيم نقل الركاب لسنة ٢٠١٧ لمزيد من تنظيم شؤون الركاب الذين يستخدمون النقل العام.

أما فيما يتعلق بالنقل البري بين الأردن والدول العربية الشقيقة فقد تم عام ١٩٧٥م تأسيس الشركة الأردنية السورية للنقل البري بهدف دعم وتطوير قطاع النقل في القطرين الأردني والسوري وكذلك تم عام ١٩٨٠م تأسيس شركة النقل البري العراقية الأردنية لأغراض نقل البضائع والمسافرين من عمان إلى بغداد والعكس، كما تم تأسيس شركة الجسر العربي للملاحة كنتاج للاتفاق المتميز بين حكومات الأردن، مصر، والعراق وقد تم تأسيسها في تشرين الثاني من عام ١٩٨٥ برأسمال مدفوع قدره (٦) ملايين دولار امريكي مقسمة بالتساوي بين الدول الثلاث المؤسسة. هذا بالإضافة إلى العديد من اتفاقيات النقل الخارجي بين الأردن والدول العربية الشقيقة المجاورة التي تهدف إلى تسهيل إجراءات النقل والتنسيق فيما بينها.

الازدهار

ازدهرت حركة التجارة في الأردن استيرادا وتصديرا، وكان ذلك بسبب توفر المنافذ والطرق البرية والبحرية والجوية، ومن أبرز انماط النقل التي ازدهرت النقل الجوي الذي يُعتبر أحد أهم محركات الاقتصاد الوطني وأداة من الأدوات الاستراتيجية لدعم النمو الاقتصادي والاستثماري، من خلال المساهمة في تنمية حركة التجارة البينية وفي



تنمية قطاع السياحة وبالتالي التنمية الاقتصادية حيث صدر اول قانون للطيران المدني في عام ١٩٤٥م رقم ١٥٠
(٢٥) ومن ثم صدر قانون اخر للطيران المدني رقم (٨) لسنة ١٩٤٨، وفي عام ١٩٥٠م انشاء مديرية الطيران المدني كإحدى دوائر وزارة المواصلات وبدأت المديرية بإمكانات بسيطة وكانت مسؤولة عن تشغيل مطاري عمان والقدس بمدرجين صغيرين.

وفي عام ١٩٥٣ تم اصدار قانون الطيران المدني رقم (٥٥) لسنة ١٩٥٣ وتوقف العمل بمطار القدس عام ١٩٧٦ مما ادى الى ازدياد الضغط على مطار عمان المدني الامر الذي تطلب توسيع مرافقه وكان اهمها مباني المسافرين والمدرج.

اما في عام ١٩٨٢ تم تحويل مديرية الطيران المدني الى سلطة الطيران المدني ذات شخصية اعتبارية تتمتع بالاستقلال الاداري بموجب قانون رقم (٢٦) لسنة ١٩٨٢ ومن ثم صدر قانون الطيران المدني رقم (٥٠) لسنة ١٩٨٥.

و في اطار اعادة هيكلة سلطة الطيران المدني تم انشاء هيئة تنظيم الطيران المدني كخلف قانوني و واقعي لسلطة الطيران المدني والت اليها جميع الحقوق التي كانت عائدة الى سلطة الطيران المدني كما تحملت الهيئة جميع الالتزامات المترتبة عليها تنفيذا لأحكام المادة (٦٨) من قانون الطيران المدني رقم (٤١) لسنة ٢٠٠٧ و تتمتع هيئة تنظيم الطيران المدني بالشخصية الاعتبارية وبالاستقلال المالي والاداري.

ومن أبرز مظاهر الازدهار المضطرد في قطاع النقل هو مسيرة الملكية الأردنية حيث شهدت تطورات متلاحقة وسريعة عبر أكثر من ٥٧ عاماً لمواكبة ابرز التطورات في هذا المجال، سواء على صعيد الأسطول ومواصلة تحديثه أو شبكة الخطوط أو العاملين أو الأنظمة المعلوماتية، فيما تسارعت وتيرة هذه التطورات وعملية التحديث والتطوير، حيث تخدم الملكية الأردنية اليوم نحو ٥٢ وجهة موزعة في أربع قارات من خلال ٢٧ طائرة حديثة انطلاقاً من مركز عملياتها الرئيسي في مطار الملكة علياء الدولي والذي شهد هو الآخر عملية تحديث شاملة ونقلة نوعية في مستوى الخدمات التي يقدمها للمسافرين، لتتنظم في عام ٢٠٠٧ إلى عضوية تحالف شركات الطيران العالمي (Oneworld) والذي يضم أفضل شركات الطيران في العالم، حيث وسعت عضوية الملكية الأردنية في هذا التحالف شبكتها الجوية لتنقل مسافريها إلى أكثر من ١١٠٠ مطار عالمي في ١٨٠ دولة.

وازدهر قطاع النقل السككي حيث تأسست مؤسسة سكة حديد العقبة حيث تأسست عام ١٩٧٢ لنقل الفوسفات إلى ميناء العقبة، ويتكون أسطول المؤسسة حالياً من ستة قاطرات تم إعادة أعمار قاطرتين بخاريتين خلال عام



٢٠١٢ ويبلغ عدد الصالونات ١٥ صالون، حيث تم إعادة أعمار صالونات الركاب وأصبح عدد الصالونات بـ ١٠ صالونات إضافة إلى أربع صالونات موجودة في سكة حديد العقبة والقاطرة التي أقلت جلالة الملك المؤسس عبدالله الأول.

ويستخدم الخط شاحنات لنقل البضائع تسمى بـ"شاحن مسكر" يبلغ عددها ٤٩، وشاحنات كشف جديدة لنقل الاسمنت ويبلغ عددها ١٥ شاحنة، وشاحنات كشف قديمة لنقل السيارات ويبلغ عددها ٨ شاحنات، وخمس صهاريج مياه وصهريج لنقل الديزل وآخران لنقل الفيول وثلاث عربات سرويس للخدمات وعربة للمطبخ، ومن خلال مواكبة أبرز الاساليب في إدارة المؤسسة تم تحويل المؤسسة الى شركة تحت مسمى "شركة العقبة للسكك الحديدية" اعتباراً من عام ٢٠١٨.

وفي مجال النقل البري والنقل العام تم تأسيس مؤسسة النقل العام سنة ١٩٧٥ كونه يمس القطاع الأكبر من المواطنين بحيث يشمل نقل الركاب، ثم تم بتاريخ ١٦/١١/٢٠٠١ إنشاء هيئة تنظيم قطاع النقل العام والتي كانت تعني فقط بنقل الركاب استناداً لأحكام قانون النقل العام للركاب واستمر هذا الوضع الى تاريخ ٢٠١١ حيث صدر قانون هيئة النقل البري لسنة ٢٠١١ واصبحت هذه الهيئة تُعنى بنقل الركاب والبضائع، وفي سبيل مواكبة التطور الحاصل في القطاع تم إصدار قانون نقل الركاب لسنة ٢٠١٧ بحيث يشمل تنظيمًا أكثر واشمل لقطاع نقل الركاب، إضافة الى صدور تشريعات عدة تنظم عملية نقل الركاب عن طريق التطبيقات الذكية.

وازدهر قطاع النقل البحري كثيرا من خلال ازدهار حركة التجارة البحرية الامر الذي تطلب إنشاء السلطة البحرية الأردنية (أصبح اسمها فيما بعد الهيئة البحرية الاردنية) والتي ترتبط بوزير النقل ومركزها الرئيسي في مدينة العقبة بموجب قانون الهيئة البحرية الأردنية رقم (٤٧) لعام ٢٠٠٢ بتاريخ ١٦/٨/٢٠٠٢، وذلك بهدف تنظيم ومراقبة وتطوير قطاع النقل البحري في المملكة، وتعزيز دور القطاع الخاص وتشجيع المنافسة والاستثمار ومنع الاحتكار في قطاع النقل البحري في المملكة، ورفع مستويات السلامة والأمن البحري والمساهمة في حماية البيئة البحرية على السفن الأردنية و المياه الإقليمية الأردنية، إضافة الى تنفيذ الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري التي تعقدها الحكومة الاردنية مع الدول الاخرى بهذا الخصوص. ومن أبرز مهام الهيئة البحرية الاردنية التعليم والتدريب البحري وفقا للاتفاقية الدولية لمعايير ومستويات التدريب البحري بحيث تقوم الهيئة باصدار الشهادات المتخصصة بهذا الموضوع، واستطاعت الهيئة الحصول على اعتراف الاتحاد الاوروبي بالشهادة البحرية الاردنية عام ٢٠١٢ مما اتاح المزيد من الفرص لحاملي الشهادة الاردنية للدراسات البحرية عام ٢٠٠٤ وترخيص مركز التعليم والتدريب البحري في العقبة عام ٢٠١٤.



واليوم يعتبر مرفأ العقبة البحري الركيزة الأساسية للأردن، حيث يوفر منظومة موانئ على مستوى عالمية الميناء التقدّم والجودة في الخدمات والقدرة على استيعاب جميع أنواع البضائع والحاويات والصب الجاف والصب السائل، كما تستقبل البواخر السياحية على مدار العام، حيث استطاع ميناء العقبة أن يبرز على خارطة النقل البحري التجاري والسياحي على حد سواء، وهذا تعزز من خلال: منظومة متكاملة من الموانئ واللوجستيات والنقل متعدد الوسائط نبين فيما يلي نبذة عن هذه المشاريع الاستراتيجية التي شهدت مئوية الدولة الأردنية:

الموانئ والنقل البحري:

• ميناء العقبة الجديد:

تم الانتهاء من اعمال ميناء العقبة الجديد ونقل مرافق الميناء الرئيسي القديم في العقبة تدريجياً ووفق المخطط الشمولي، بحيث تتحول أراضي الميناء القديم إلى مراكز تسويق وترفيه مطلة على البحر بالإضافة إلى إنشاء مرسى بحري للقوارب واليخوت، حيث تم الانتهاء من أعمال بناء كافة الرزم لميناء العقبة الجديد قبل التاريخ المحدد لها للتسليم ويعمل حالياً ٩ أرصفة حيث يتم مناولة المواشي والفحم والحبوب بالإضافة لمناولة الكبريت بشكل مؤقت لحين الانتهاء من بناء الرصيف الجديد للميناء الصناعي.

• ميناء الحاويات

في عام ٢٠٠٣، سعت شركة تطوير العقبة بالنيابة عن سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة إلى إبرام شراكة استراتيجية لتحسين الكفاءة والقدرة والأداء التشغيلي لمحطة حاويات العقبة. وبعد توقيع عقد إدارة الميناء مع شركة تطوير العقبة في عام ٢٠٠٤، تولى شركة APM Terminals إدارة وتشغيل الميناء. في عام ٢٠٠٦، تم التوقيع على اتفاقية تطوير مشترك لمدة ٢٥ عاماً بين شركة تطوير اعقبة وميناء حاويات العقبة. وتم تكليف شركة APM الاردن بموجب العقد بتشغيل وإدارة وتسويق ميناء حاويات العقبة. كما تقوم بتنفيذ خطة رئيسية تتوقع من خلال مزيج من التحسينات المادية والتشغيلية تحقيق زيادة كبيرة في القدرة الإنتاجية.

واليوم، يشهد ميناء حاويات العقبة نقلة نوعية من ميناء مخدوم بالبواخر الصغيرة الى مرفق خط رئيسي لخطوط الملاحة. ويلعب دوراً هاماً في الاقتصاد الأردني ويعزز النمو والتنمية على المستوى الإقليمي، حيث يعد الميناء البوابة الرئيسية للسوق الأردني ونقطة عبور هامة للبضائع المارة بين البلدان في المنطقة. وقد بات الميناء الخيار الأول للتجارة بين العراق وبقية العالم.

• الميناء الصناعي



يضم الميناء عمليات المناولة لصادرات ومستوردات المجمع الصناعي وشركة البوتاس العربية والشركات الكيماوية المجاورة مثل الأسمدة والبوتاس والكبريت والأمونيا السائلة إلى جانب أعمال مناولة كافة المواد الكيميائية المسخرة لخدمة فـي تصـنيع هـذه الأسـمدة مـدة.

وقد وقعت شركة تطوير العقبة اتفاقية (BOT) على مبدأ البناء والتشغيل ونقل الملكية لمدة ٣٠ سنة وبقيمة ١٣٠ مليون دينار اعتباراً من ٢٠١٦/١١/١ مع شركة الموانئ الصناعية الأردنية والمملوكة لشركة مناجم الفوسفات الأردنية وشركة البوتاس العربية وذلك لإعادة تأهيل وتوسيع الميناء الحالي والعمل على تطويره وتحديثه حيث يضم الميناء رصيفا بحريا جديدا ومخازن وأنظمة التفريغ وأنظمة ناقلية إلى جانب معدات متطورة لمناولة وتحميل السفن. ويتمتع الرصيف الجديد بسعة مناولة قدرها ١٠ مليون طن سنوياً بما في ذلك معدات المناولة المتطورة والمنسجمة جميعها وعلى أعلى المقاييس مع المعايير البيئية العالمية.

• ميناء النفط

تمت توسعة ميناء النفط الخام لتصل طاقته الاستيعابية من ٧ ملايين طن سنوياً إلى ١٤ مليون طن سنوياً، ما يعادل ١٠٠ مليون برميل سنوياً، وسيتم أيضاً عمل مرحلة إضافية لزيادة السعة الاستيعابية لتخزين المشتقات النفطية لتصل الى ١٥٠ مليون م/٣ بعد انجاز المرحلة الثالثة من ٥٠ مليون م/٣ حالياً وليعمل على مدار الساعة.

• ميناء الغاز النفطي المسال

يعمل بكامل طاقته وبكفاءة عالية لتوفير احتياجات المملكة من الغاز الذي يستعمل في المنازل للطبخ والتدفئة.

• ميناء الفوسفات الجديد:

قامت شركة مناجم الفوسفات الاردنية ببناء وتشغيل وادارة وتطوير ميناء الفوسفات الجديد وعلى مبدأ البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) مع شركة تطوير العقبة ولمدة ٣٠ سنة، وبكلفة ١٧٠ مليون دينار أردني، حيث تم إنشاؤه ليكون بديلاً لميناء الفوسفات القديم الذي تم إزالته وقد تمت المباشرة في تشغيله تجارياً من ٢٠١٣/١/١، ومن المتوقع بلوغ حجم المناولة السنوية فيه الى ٦ ملايين طن، ويضم ميناء الفوسفات الجديد محطة تفريغ وتخزين للفوسفات بطاقة استيعابية مقدارها ٢٤٠ ألف طن، واجهزة مناولة متطورة ورصيف بطول ١٩٠ متر وذلك لتأمين رسو آمن للسفن الراسية، وحزام أنبوبي ناقل للفوسفات، يربط منطقة التحميل في الميناء بالمرافق التخزينية

شركة ميناء العقبة للخدمات البحرية

ولتشكيل نقله نوعية في اعادة وتأهيل وتطوير وادارة وتشغيل الخدمات البحرية في موانئ العقبة فقد تم تأسيس شركة ميناء العقبة للخدمات البحرية وهي شراكة ما بين شركة تطوير العقبة وانئتلاف مع شركة لامالكو



الإماراتية وشركة الخطوط البحرية الوطنية، وذلك لتعزيز قدرة الميناء التنافسية مع الموانئ المجاورة، وتطوير وتعمير الميناء، وتطوير الامن والسلامة البحرية والبيئية وتطوير الكوادر الأردنية المغلة للخدمات البحرية بحجم استثمار يفوق ١٢ مليون دينار وبعقد تطوير وتشغيل لمدة ١٥ عاما

كما تقوم الشركة بتشغيل رصيف الخدمات البحرية - القطر والارشاد لخدمة منظومة موانئ الطاقة، من خلال توفير منصة فنية لاستقبال وتفريغ سفن الغاز الطبيعي المسال في ميناء العقبة، وتقديم الخدمات البحرية المتخصصة لها، على أعلى المستويات العالمية.

• ميناء الشيخ صباح للغاز الطبيعي المسال

يعمل الآن بكامل طاقته الانتاجية وفق أعلى المستويات والمواصفات العالمية، وأن باخرة الغاز العائمة "جولار إسكيمو، الرأسية على رصيف ميناء الشيخ صباح وفرت على خزينة الدولة أكثر من ٥٠٠ مليون دولار سنويا.

يشغل الميناء من قبل شركة الكهرباء الوطنية ومشغل فرعي عالمي على مستوى ريادي في تشغيل مثل هذه المنشآت الحساسة.

• ميناء الركاب

يجري العمل لتوسيع وتأهيل ميناء الركاب بهدف مواكبة النمو والتطور الذي يشهده قطاع النقل البحري في المنطقة على ثلاث مراحل وبفترات زمنية محددة، حيث تم الانتهاء من المرحلتين الاولى والثانية حيث شملت المرحلة الاولى تأهيل المباني القائمة واستبدال الرصيف القديم برصيف حديث قادر على استقبال ٣ قطع بحرية كما توفر المرحلة الثانية مساحات اضافية لا تقل عن ١٥٠٠ متر مربع لصالات استقبال القادمين، أما المرحلة الثالثة ستشمل الامتداد والتوجه إلى الجنوب عند الوصول إلى عدد معين للركاب والسفن القادمة والمغادرة من محطة الركاب في مدينة العقبة.

• الميناء الاوسط

يعتبر تطوير الميناء الاوسط مهما لمنتجات كثيرة، وسيشتمل المشروع على ثلاث أرصفة جديدة بعد إعادة تأهيل الأرصفة القائمة، حيث يضم الميناء ستة أرصفة منها رصيف مؤتة العائم ويستقبل سفنا بإزاحة لغاية ٥٣ ألف طن، ويجري العمل حالياً على إعداد الدراسة الشمولية للميناء الأوسط.

مشاريع اللوجستيات:

➤ قرية العقبة اللوجستية

تقدم قرية العقبة اللوجستية حزمة متكاملة من الخدمات اللوجستية في العقبة بالإضافة إلى تقديم خدمات تخزين للحاويات والبضائع والتي تخدم بذلك حركة التجارة في المملكة والمنطقة بشكل عام.

اكتملت المرحلتين الأولى والثانية من مراحل التطوير والتي اشتملت في المرحلة الأولى على أعمال البنية التحتية، وبناء محطة مناولة الحاويات بمساحة ١٠ آلاف متر مربع، لمناولة وتخزين البضائع المجزأة (LCL)، وساحات تخزين خارجية بمساحة ٥ آلاف متر مربع، ومركزا لوجستيا بمساحة ١٠ آلاف متر مربع مقسم إلى منطقتين للتخزين المبرد والجاف، ومنشأة توزيع (قبان)، ومركز الخدمات إذ تم الانتهاء من تطوير ما مساحته ٥ آلاف متر مربع من المباني بهدف خدمة المتعاملين مع القرية.

كما تضمنت المرحلة الثانية أعمال البنية التحتية، وبناء مراكز لوجستية وعددها اثنان وبمساحة إجمالية بلغت ٢٠ ألف متر مربع، وساحة تخزين إضافية بمساحة ٥ آلاف متر مربع، وساحات تخزين ومناولة خارجية بمساحة ٢٥ ألف متر مربع.

تعد القرية حاليا من المقاصد الاستثمارية اللوجستية المهمة في منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة نظرا لقربها من ميناء الحاويات وتوفيرها كافة احتياجات المستثمرين في هذا القطاع الواعد في العقبة.

• مجمع مستودعات العقبة (الشركة الوطنية العقارية)

يقع على بعد ١٢ كم إلى الجنوب الشرقي من مركز مدينة العقبة و٦ كم عن ميناء العقبة للحاويات وبمحاذاة الطريق الدولي الذي يربط العقبة بالدول المجاورة مثل المملكة العربية السعودية والعراق وسوريا، وتبلغ المساحة الكلية للمشروع ١,٥ مليون متر مربع تم تطويرها " كمجمع أعمال متكامل" حيث تم تطوير وتجهيز المرافق والمساحات التالية :

- مستودعات تخزين حديثة وبمواصفات عالية الجودة لخدمة مشاريع التخزين المختلفة وبمساحة إجمالية بلغت (٢٠٠,٠٠٠ م^٢).
- مباني صناعية نمطية جاهزة بمواصفات عالية الجودة وبمساحات متفاوتة لإقامة الصناعات الخفيفة والمتوسطة بمساحة إجمالية بلغت (١٥,٠٠٠ م^٢).
- أراضي مطورة ومخدومة والتي يتوفر فيها بنية تحتية متكاملة مخصصة للشركات والمؤسسات التي تطمح في الحصول على مواقع لبناء المخازن أو وحدات الصناعات الخفيفة و المتوسطة أو ساحات التخزين المفتوح بمساحة إجمالية بلغت (٥٠٠,٠٠٠ م^٢).

- مكاتب إدارة للشركة ضمن مبنى الإدارة والخدمات في المجمع.
- **مخازن الغلال "الصوامع"**

ان ميناء العقبة الجديد سيشكل مركزا عالميا، لإعادة تصدير الحبوب، لاسيما مادة القمح، حيث يجري العمل على توسعة طاقة صوامع تخزين القمح من ١٠٠ ألف طن الى ٢٠٠ الف طن، مما سيمنح منطقة العقبة الاقتصادية بعدا اقتصاديا ولوجستيا على المستوى الدولي.

النقل البري :

- **منظومة لوجستيات النقل البري (مشروع دخول وخروج الشاحنات):**

لتطبيق مفهوم التكامل بين الموانئ واللوجستيات فقد قامت سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة وشركة تطوير العقبة وبالتشارك مع وزارة النقل في عام ٢٠٠٥ وبموجب تعليمات رقم (٨٩) لسنة ٢٠٠٥ وتحديداً بعد قرار تحرير الدور والأجور، بتأسيس وإنشاء مشروع دخول وخروج الشاحنات ، لغايات تنظيم قطاع النقل البري وتعزيز وتطوير منظومة تسهيل النقل والتجارة (سلسلة النقل والتزويد) ضمن حدود منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة ، وذلك من خلال إيجاد ساحات انتظار للشاحنات داخل المنطقة تتكون من ٤ ساحات انتظار بكلفة (٧) مليون دينار مرتبطة بنظام إلكتروني متطور (نظام التحكم ومراقبة الشاحنات) يربط بين هذه الساحات ومواقع التحميل والتفريغ ، وذلك لضمان انسيابية حركة الشاحنات إلى الموانئ والمساهمة في رفع إنتاجيتها، بإستخدام أفضل أنواع الأنظمة وتكنولوجيا الإتصال وفق أفضل الممارسات العالمية في هذا المجال ودعم الإجراءات الرقابية والأمنية المختلفة لمواقع التحميل والتفريغ من خلال إعتماد تصريح المشروع كوثيقة دخول إلى الموانئ المختلفة والمحافظة على البيئة من خلال منع الإصطفاف العشوائي للشاحنات داخل المنطقة ، وتحقيق معايير السلامة العامة وتوفير فرص عمل مباشرة وغير مباشرة للأردنيين .

- **الساحات اللوجستية - المركز الجمركي الجديد-**

انطلاقاً من مسؤولية سلطة منطقة العقبة لتطوير الموانئ والقطاع اللوجستي في المنطقة وتحسين سلسلة التوريد وحركة التجارة فقد قامت شركة تطوير العقبة بتنفيذ وتجهيز مركز جمركي جديد يبعد ١٤ كم عن ميناء الحاويات، حيث تضافرت جهود كافة الجهات الرقابية والجمركية في تشغيل المركز بنجاح من ٢٠١٦/٤/٣ وقد عمل المركز بكامل طاقته الإنتاجية منذ بداية التشغيل، حيث أن أهم اهداف المشروع هو نقل كافة الأنشطة الجمركية من ميناء الحاويات بهدف تعزيز كفاءة المناولة في ميناء الحاويات وتقليل وقت



المكوث للبضائع وزيادة ادوات الرقابة على البضائع من خلال منظومة أجهزة فحص الأشعة والحاويات كبيرة وتطبيق افضل الممارسات الدولية في مجال نقل الحاويات.

• ساحة الراشدية

انطلاقاً من رؤية سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة وبتوجيهات حكومة المملكة الأردنية الهاشمية لتطوير البنى الأساسية لمشاريع النقل وتوفير بيئة مناسبة لذلك تعكف شركة تطوير العقبة على تأهيل وتطوير مجمع الشاحنات في منطقة الراشدية وتوفير البنى الأساسية اللازمة وساحات مبيت والمرافق الصحية والمطاعم ومحلات الصيانة وغيرها من الخدمات، حيث يعتبر مجمع الشاحنات في منطقة الراشدية أكبر موقع يضم كافة انماط الشحن ويمثل البوابة الرئيسية لدخول الشاحنات الى منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة.

• ساحة الحجاج والمعتمرين

نفذت شركة تطوير العقبة ساحة خدمات متكاملة قريبة من ميناء الركاب لخدمة حركة المعتمرين والحجاج من جمهورية مصر العربية في مواسم الحج والعمرة كما يمكن استخدامها لغايات اصطاف الشاحنات القادمة والمغادرة لجمهورية مصر العربية في غير تلك المواسم.

النقل السككي والموانئ البرية:

تعكف كل من سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة وشركة تطوير العقبة بالتنسيق مع الوزارات المعنية على تجهيز الدراسات والتصاميم اللازمة لتنفيذ مشروع سكة الحديد على المسار الضيق، لتمكين ميناء الحاويات من القيام بدوره من مناولة الحاويات ومنع تكديس الحاويات داخله حيث بينت الدراسات أهمية وجود خط للسكة الحديدية يربط ميناء حاويات العقبة والميناء البري في معان والذي يعتبر احد اهم المشاريع الاستراتيجية لدعم التنمية في محافظات الجنوب من الناحية الاقتصادية والاجتماعية من خلال توفير فرص استثمارية وفرص عمل مباشرة وغير مباشرة وتخفيف العبء على شبكة الطرق الدولية عدا عن رفع القدرة الاستيعابية لميناء حاويات العقبة.



بهدف تطوير منظومة النقل السككي، تسعى الوزارة للمضي قدماً في تنفيذ المرحلة الأولى من مشروع شبكة السكك الحديدية الوطنية والمتمثلة بالخط الواصل ما بين الموانئ البحرية في العقبة مروراً بمدينة معان ووصولاً للميناء البري المقترح إنشائه في الماضونة جنوب عمان، حيث تم تحديث دراسات الجدوى المالية والاقتصادية لهذه المرحلة والتي بينت جدوى المشروع من الناحية المالية والاقتصادية، كما يجري العمل على تحديث دراسات الجدوى للمرحلة الثانية من مشروع شبكة السكك الحديدية الوطنية والمتمثلة بالوصلات الممتدة من الميناء البري في الماضونة لكل من (مدينة الزرقاء وإربد و الحدود السعودية والحدود العراقية).

حيث يعتبر هذا المشروع من المشاريع الاستراتيجية على قائمة أولويات الدولة والتي سيكون لها أثر مباشر على نمو الاقتصاد الوطني

و سيؤمن هذا المشروع الربط الاقليمي مع شبكات السكك الحديدية في دول مجلس التعاون الخليجي وسوريا والعراق، ومنها إلى أوروبا وآسيا، حيث يشكل الأردن نقطة رئيسية وهامة بين كل هذه الدول علماً بأن الاتحاد من أجل المتوسط (Union for Mediterranean UFM) قد صنف الشبكة داخل المملكة الأردنية الهاشمية كأولوية قصوى للتنفيذ لتحقيق هدف الربط على مستوى المنطقة.