

غرفة تجارة عمان
Amman Chamber of Commerce



**دراسة حول
واقع الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص
في ميناء العقبة**

وحدة الدراسات والاتفاقيات الدولية

آب ٢٠١٢

دراسة غرفة تجارة عمان حول

واقع الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في ميناء العقبة

المحتويات

- مقدمة.
- الخلاصة التنفيذية.
- الجزء الأول:
 - لمحة حول ميناء العقبة.
 - نبذة حول أنشطة النقل والتخليص والملاحة والخدمات اللوجستية في ميناء العقبة.
- الجزء الثاني: نتائج أعمال جلسة التشاور والعصف الذهني التي تضمنت محاور:
 - العقبات المتعلقة بالعرض والطلب التي تعيق عمل الشركات والمؤسسات العاملة في مجال الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في ميناء العقبة.
 - العقبات المباشرة التي تعيق العمل في تقديم الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في ميناء العقبة.
 - العوامل والأسباب التي تؤدي إلى الارتفاع المتواصل للكلف وأسعار أجور خدمات النقل والتخليص والمناولة في ميناء العقبة، وسبل الحد منها.
 - طبيعة العلاقة ومستوى التعاون ما بين شركة ميناء الحاويات والقطاعات الخدمية العاملة في الميناء.
 - السلبيات والإيجابيات الناتجة عن إلغاء نظام الدور للشاحنات.
 - الإجراءات التي يمكن للحكومة اتخاذها لدعم القطاع العامل في مجال الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص.
- الجزء الثالث: نتائج أعمال الزيارة الميدانية لميناء العقبة وأنشطته المعنية.
 - لجنة نقابة أصحاب شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع بالعقبة.
 - شركة نافذ للخدمات اللوجستية.
 - مجموعة من أصحاب الشاحنات الفردية (في مواقعهم).
 - شركة تطوير العقبة.
 - مؤسسة الموانئ.
 - شركة ميناء الحاويات.
- الجزء الرابع: تعليمات تحديد عدد رحلات الشاحنات.
- الجزء الخامس: نتائج أعمال وتوصيات الجلسة التشاورية الختامية الموسعة للقطاعين العام والخاص.
- الجزء السادس: خلاصة التوصيات والمقترحات.
- قوائم بأسماء المشاركين في جلسات التشاور والعصف الذهني.

دراسة غرفة تجارة عمان حول

واقع الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في ميناء العقبة

مقدمة:

انطلاقاً من حرص غرفة تجارة عمان على تواصلها الدائم مع مختلف القطاعات التجارية والخدماتية، للتعرف على المشاكل والقضايا التي تواجهها وتعرض نموها تمهيداً لمعالجتها بثتى السبل المتاحة.

ونظراً لأهمية نشاط الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في تسيير أعمال التجار والمستوردين في ميناء العقبة، وبناءً على المعوقات التي ظهرت مؤخراً من إضرابات وتأخير لمصالح التجار في الميناء، وانعكاس ذلك سلباً على القطاع التجاري بشكل خاص وعلى الاقتصاد الأردني على وجه العموم، إلى جانب الارتفاع المتواصل في تكاليف الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في ميناء العقبة وما له من أثر مباشر على الأداء العام لتخليص البضائع من ميناء الحاويات ونقلها وتسليمها لأصحابها من التجار والمستوردين. فقد قرر مجلس إدارة الغرفة بناءً على توصية لجنة الدراسات والتشريعات والتدريب المنبثقة عنه، إدراج دراسة "واقع الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في ميناء العقبة" ضمن أعمال خطة عمل وحدة الدراسات والاتفاقيات الدولية بالغرفة.

وذلك إيماناً من الغرفة بأن تطور ونمو هذا النوع من الخدمات يعتبر عاملاً أساسياً من عوامل نمو حركة التجارة الداخلية والخارجية، وركيزة رئيسية في استغلال إستراتيجية موقع الأردن الجغرافي الذي يمثل بوابة اقتصادية للعديد من دول المنطقة، إلى جانب دور هذا النشاط في تطوير وتعزيز الخدمات التجارية اللوجستية وشبكات النقل التي من شأنها ربط مختلف أطراف المملكة داخلياً وخارجياً، إضافة إلى دورها في تعزيز قدرة انتقال عناصر الإنتاج من مكان لآخر، وربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك في الوقت والزمان المناسبين.

وقد تمثلت أبرز مراحل إعداد هذه الدراسة بعقد جلسة تشاور وعصف ذهني لمناقشة واقع أنشطة الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في ميناء العقبة، بمشاركة مندوبين من عدد من الجهات في القطاعين العام والخاص، وهي: [غرفة تجارة عمان، سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة، دائرة الجمارك الأردنية، وزارة النقل، شركة ميناء الحاويات، النقابة اللوجستية الأردنية، نقابة ملاحه الأردن، نقابة أصحاب شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع، نقابة أصحاب السيارات الشاحنة الأردنية العمومية]، وتبعها زيارة ميدانية قام بها فريق البحث القائم على إعداد هذه الدراسة إلى ميناء العقبة والأنشطة ذات الصلة، وذلك بهدف التعرف على أرض الواقع على طبيعة الخدمات المقدمة والمعوقات التي تحول دون تطور أداء الميناء، ووضع التوصيات المناسبة بشأنها. إضافة إلى عقد جلسة تشاور وعصف ذهني ثانية لإقرار التوصيات النهائية للدراسة. كما قامت غرفة تجارة عمان كذلك بعقد جلسة ختامية موسعة شارك فيها مجموعة من الجهات المعنية في القطاعين العام والخاص لمناقشة وبحث القضايا والتوصيات التي تضمنتها الدراسة.

الخلاصة التنفيذية:

تناولت الدراسة التي أعدتها غرفة تجارة عمان حول "واقع الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في ميناء العقبة" العديد من المحاور والقضايا التفصيلية المتعلقة بآليات العمل في ميناء العقبة والمعيقات التي تواجه نموها وتطورها بشكل ينسجم مع المتغيرات المحلية والإقليمية والدولية.

وقد خلّصت الدراسة إلى مجموعة متكاملة من التوصيات والمقترحات التي تم تجميعها بناءً على ما ورد بها من قضايا ومعيقات من جهة، وبناءً على آراء مختلف الجهات المعنية بعمل الموانئ في القطاعين العام والخاص من جهة أخرى.

ويمكن استخلاص أبرز ما ورد بالدراسة من توصيات ومقترحات، على النحو التالي، (علمًا بأنها مذكورة بشكل تفصيلي في الجزء الخامس من الدراسة):

- **أولاً:** رفع مستوى المعايير والأسس والإشترطات المطلوبة لتأسيس شركات النقل الحالية والمستقبلية، ووضع الحوافز المناسبة لدمج وإتلاف الشركات والمؤسسات العاملة في هذا القطاع، بما في ذلك إيجاد الحلول الكفيلة لمعالجة مشكلة أصحاب الشاحنات الفردية، ووضع الآليات المناسبة لضمان حقوقهم.
- **ثانياً:** وضع إطار تشريعي مناسب لضمان حقوق جميع الحلقات المتعلقة بالنقل، بما في ذلك تفعيل الإلتزام بتطبيق وثيقة النقل والتقييد بها.
- **ثالثاً:** تحسين وتطوير خدمات الميناء الأردني وزيادة مستوى تنافسيته.
- **رابعاً:** إعادة النظر بالكلف العالية للمحروقات المستخدمة للنقل العام والضرائب المرتفعة المفروضة عليها كالضريبة الخاصة وغيرها، وبشكل يعمل على تعزيز وضع قطاع النقل الأردني ويزيد من فرص نموه وتقدمه.
- **خامساً:** مراجعة وتحديث مختلف التشريعات التي تحكم العمل في منطقة العقبة والميناء، بما في ذلك التشريعات الأمنية والإجرائية. ووضع الآليات المناسبة لتوضيح وتطوير عمل النقل البحري.
- **سادساً:** تعزيز دور سلطة العقبة الاقتصادية الخاصة، ومعالجة تعدد المرجعيات الناظمة لعمل ميناء العقبة (خاصة في ظل تراجع دور مؤسسة الموانئ حالياً)، ووضع استراتيجية ورؤية واضحة لخارطة طريق تضمن تطوير آليات العمل والخدمات المقدمة في منطقة العقبة بأكملها.
- **سابعاً:** معالجة مشكلة تكديس الحاويات في الميناء، بما في ذلك مراجعة مستوى الرسوم المستوفاة على خدمات الميناء من مناولة وتخزين وأرضيات وغيرها.
- **ثامناً:** العمل بشكل جدي للنهوض والإرتقاء في مجال التدريب للعاملين في الملاحة والنقل البحري.
- **تاسعاً:** تفعيل عمل المجلس التنسيقي الحالي لجميع الجهات المعنية بعمل الميناء في العقبة. وتطوير آليات عمل الجهات الرقابية العاملة هناك، بما في ذلك رفع مستوى التنسيق فيما بينها وبين الجهات الممثلة للقطاع الخاص.

الجزء الأول:

أ - لمحة حول ميناء العقبة:

تعتبر مدينة العقبة، مركزاً تجارياً هاماً وملتقاً رئيساً لطرق التجارة وخطوط المواصلات العالمية على مر العصور، وقد شكلت منذ القدم همزة وصل ما بين دول العالم في آسيا وأوروبا وأفريقيا وجسراً يربط شرق الوطن العربي بغربه.

فلا شك أن الموانئ البحرية تعتبر من أهم المرافق الاقتصادية للدول، وبالتالي فإن ميناء العقبة يعتبر أحد العناصر الهامة في أنشطة النقل البحري الأردني، ومركزاً رئيسياً لنشاط التجارة البحرية الأردنية منذ العام ١٩٣٩، وله دور بارز في تنمية الاقتصاد الوطني من خلال عبور المستوردات والصادرات الأردنية، إضافة إلى بضائع الترانزيت إلى الدول المجاورة، ويظهر ذلك بشكل جلي من خلال الحركة التجارية النشطة التي تنتفذ من خلال هذا الميناء بشقيها في مجال الصادرات والمستوردات، حيث يتم تصدير ما نسبته (٧٨%) تقريباً من مجموع الصادرات الأردنية، واستيراد ما نسبته (٦٥%) من مجموع المستوردات الأردنية من خلال ميناء العقبة، إضافة إلى أن كل طن من البضائع المارة عبر الميناء - وحسب تقدير الخبراء المعنيين - يرفد الاقتصاد الوطني بحوالي (٢٥) دينار أردني.

وقد شهد ميناء العقبة تطوراً ملحوظاً في أنشطته المختلفة واستطاع المحافظة - إلى حد ما - على ميزته المنافسة مع الموانئ المجاورة، ليصبح احد الموانئ الرئيسية في منطقة البحر الأحمر، فقد تم التوسع في بناء الأرصفة الحديثة والمتخصصة التي تتناسب مع مختلف أنواع السفن والبضائع، وتحسين آليات ومعدات وأدوات المناولة فيه وحوسبة أعماله، وإدخال التكنولوجيا المتقدمة في عمل الموانئ، وتطبيق المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ من أجل تحقيق الأمن والسلامة للبضائع المستوردة منه والمصدرة له، بالإضافة إلى تقديم الخدمات اللوجستية العصرية بحيث أصبح يواكب الموانئ العالمية في الدول المتقدمة.

وقد بلغ عدد السفن التي أمتّ ميناء العقبة خلال العام ٢٠١١ ما مجموعه (٢٨٩٢) سفينة بانخفاض بسيط مقارنة بعدد السفن التي أمتّ الميناء خلال العام ٢٠١٠ والبالغة حينذاك (٢٩٠٢) سفينة.

وفيما يتعلق بحجم مناولة البضائع في ميناء العقبة خلال العام ٢٠١١، فقد ارتفع ليصل إلى ما مجموعه (١٩٠١) مليون طن، مقابل (١٦٠٨) مليون طن خلال العام ٢٠١٠، أي بارتفاع بلغ (٢٠٧) مليون طن، وبما نسبته (١٣،٧%).

وقد بلغ حجم المناولة من المستوردات في العام ٢٠١١ ما مقداره (١٠،٢) مليون طن، مقابل (٨،٧) مليون طن خلال العام ٢٠١٠ وبارتفاع نسبته (١٧،٢%) . أما حجم مناولة الصادرات فقد بلغت قيمته (٨،٩) مليون طن بارتفاع نسبته (١١،٢%) مقارنة بحجم مناولة الصادرات خلال العام ٢٠١٠ والبالغ في حينه (٨) مليون طن.

وفيما يتعلق بحركة الحاويات الصادرة والواردة عبر ميناء الحاويات في العقبة، فقد بلغ عدد الحاويات الصادرة عبر الميناء خلال العام ٢٠١١ من فئة (٤٠) قدم ما مجموعه (١٢٣٩٣٠) حاوية، بارتفاع نسبته (١٦،٧%) مقارنة بعددها خلال العام ٢٠١٠ والبالغة في حينه (١٠٦١٩٧) حاوية، فيما بلغ عدد الحاويات الصادرة عبر الميناء خلال العام ٢٠١١ من فئة (٢٠) قدم ما مجموعه (٩٨٧١٠) حاوية، بارتفاع نسبته (٨،٦%) مقارنة بعددها خلال العام ٢٠١٠ والبالغة (٩٠٨٦٥) حاوية.

أما الحاويات الواردة عبر ميناء العقبة خلال العام ٢٠١١ من فئة (٤٠) قدم، فقد بلغ عددها (١٢٨٧٣١) حاوية، بارتفاع مقداره (٢٠،٢%) مقارنة بعددها خلال العام ٢٠١٠ والبالغة حينذاك (١٠٧٠٤٩) حاوية. فيما بلغ عدد الحاويات الواردة عبر الميناء خلال العام ٢٠١١ من فئة (٢٠) قدم ما مجموعه (١٠١٦١٦) حاوية، مقابل (٨٨٣٠٢) حاوية خلال العام ٢٠١٠، وبزيادة نسبتها (١٥%).

وبخصوص السفن السياحية التي أمت الميناء خلال العام ٢٠١١ فقد بلغ عددها (١١٣) سفينة، بانخفاض نسبته (٢٥،١%) مقابل (١٥١) سفينة خلال العام ٢٠١٠. وقد بلغ عدد السياح (القادمين والمغادرين) اللذين زاروا الأردن على متن هذه السفن (١٤١،١) ألف سائح بانخفاض نسبته (٥%) مقارنة بعدد السياح اللذين زاروا الأردن على متن السفن خلال العام ٢٠١٠ والبالغ حينذاك (١٤٨،٥) ألف سائح، وقد انخفض إجمالي حركة الركاب القادمين والمغادرين من خلال ميناء العقبة في العام ٢٠١١ ليصل إلى (٨١٠،٧) ألف راكب، بانخفاض نسبته (١١،٤%) مقارنة بأجمالي عدد الركاب خلال العام ٢٠١٠ والبالغ في حينه (٩١٤،٩) مليون راكب.

ب- نبذة حول أنشطة النقل والتخليص والملاحة والخدمات اللوجستية:

ب/١: قطاع النقل:

يلعب قطاع النقل دوراً هاماً ومحورياً على مستوى الاقتصاد الوطني بشكل عام، والاجتماعي بشكل خاص، حيث أن النمو والازدهار اللذان يتحققان في هذا القطاع ينعكس بشكل ايجابي ومباشر على قطاعات اقتصادية عديدة أخرى من جهة، وعلى المستوى الرفاه الاجتماعي للمواطنين من جهة أخرى.

فعلى المستوى الاقتصادي، تتجلى مساهمة قطاع النقل في التنمية الاقتصادية والاستثمارية من خلال دوره المباشر والفعال في ربط القطاعات الإنتاجية المختلفة ورفدها بالمواد الأولية والأساسية في العملية الإنتاجية، أي انه يربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك، حيث أن إيصال المواد الأولية إلى المصنع أو البضائع الاستهلاكية إلى المستهلك لا يمكن إن يتم دون وجود نظام نقل فعال ومتطور يحقق الكفاءة المناسبة في سير العملية الإنتاجية بمختلف مراحلها، وبذلك فان أي قصور أو تراجع في قطاع النقل من شأنه أن يؤثر بشكل مباشر على عملية التدفق السلعي والإنتاجي ما بين المراكز الإنتاجية والاستهلاكية، إضافة إلى مساهمته في تشغيل الأيدي العاملة وتوفير فرص العمل لشريحة كبيرة من السكان سواء في مجال النقل ذاته أو في أي مجالات أخرى ترتبط به أو تتأثر بتطوره، كما ويلعب قطاع النقل دوراً هاماً في احتساب تكاليف السلع والبضائع، حيث تعتبر تكلفة النقل من أهم العناصر المؤثرة في احتساب تكاليف السلع ونقل البضائع، فانخفاضها أو ارتفاعها يؤدي بطريقة أو بأخرى إلى تحديد السعر النهائي للمنتج على المستهلك النهائي.

أما على المستوى الاجتماعي، فتعتبر وسائل النقل وتطورها عاملاً أساسياً في تحديد اختيارات الأفراد وأسرههم للمناطق التي يرغبون بالسكن بها وكذلك مكان العمل، حيث ان كثيراً من الموظفين والسكان يرون أن هنالك رابطاً مباشراً ما بين أماكن عملهم وسكنهم بتوفر وسائل نقل ميسرة ومتطورة، ولهذا فان دول العالم بأسرها تولي اهتماماً خاصاً بقطاع النقل لما له من انعكاسات مباشرة على سير وتطور الحياة الاقتصادية والاجتماعية على حد سواء.

ويتمتع الأردن بموقع جغرافي واستراتيجي مميز بين دول العالم، فهو يحتل موقع متوسط في قلب الشرق الأوسط وعلى خطوط الترانزيت ما بين دول أوروبا من جهة ودول الخليج من جهة أخرى، ويعتبر حلقة وصل بين العديد من دول المنطقة، الأمر الذي يجعل من قطاع النقل الأردني عصب الاقتصاد الوطني لما له من خصوصية وأثار مباشرة على تطور ونمو الاقتصاد الوطني بشكل عام، وعلى الحياة الاجتماعية للسكان بشكل خاص.

ويضم قطاع النقل الأردني عدة قطاعات فرعية أبرزها (السكك الحديدية، النقل البري للركاب، النقل البري للبضائع، النقل البحري، النقل الجوي، التخزين في المستودعات، الأنشطة الداعمة والمساندة).

وبالرغم من الأحداث الاقتصادية والسياسية والاجتماعية التي شهدتها دول المنطقة العربية، خاصة ما يعرف (بالربيع العربي) وتأثيراتها على مجمل إقتصادات المنطقة العربية، إضافة إلى تأثيرات الأزمة الاقتصادية العالمية التي أقلت بظلالها على قطاع النقل ولو بشكل غير مباشر من حيث تراجع حجم التجارة الدولية وتراجع الطلب العالمي الذي أدى بطبيعة الحال إلى انخفاض حجم السلع المستوردة أو السلع المارة بالترانزيت، إلا أن قطاع النقل الأردني ما زال يُشكل مساهمة مهمة ومباشرة في الناتج المحلي الإجمالي، والجدول التالي يبين أهم المؤشرات الاقتصادية الخاصة بقطاع النقل في الاقتصاد الوطني.

جدول رقم (١)
أهم المؤشرات الاقتصادية الخاصة بقطاع
النقل والتخزين والاتصالات للأعوام ٢٠٠٨-٢٠١٠

(مليون دينار)				الصفحة
٢٠١١ (**)	٢٠١٠ (**)	٢٠٠٩ (*)	٢٠٠٨ (*)	
٢٠٤٧٦,٥	١٨٧٦٢	١٦٩١٢,٢	١٥٥٩٣,٤	الناتج المحلي الإجمالي بأسعار السوق الجارية
٢٤٢٦,١	٢٢٨٥,٢	٢٠١٤,٨	١٨٤٨,٢	القيمة المضافة لقطاع النقل والتخزين والاتصالات
%٦,٢	%١٣,٤٢	%٩,٠١	%١٩,٠١	معدل النمو لقطاع النقل والتخزين والاتصالات
%١١,٨	%١٢,١٨	%١١,٩١	%١١,٨٥	مساهمة قطاع النقل والتخزين والاتصالات في الناتج المحلي الإجمالي
---	---	١١٠٩٩٢	١٠٢٦١٥	أعداد العاملين في قطاع النقل والتخزين والاتصالات
---	---	٢٨٤,٢	٥٣٩,٩	التكوين الراسمي الثابت الإجمالي في قطاع النقل والتخزين والاتصالات

(*) بيانات أولية (***) تقديرات ربعية
المصدر: وزارة النقل

أما من حيث مساهمة قطاع النقل في تشغيل الأيدي العاملة وتوفير فرص العمل، فقطاع النقل يلعب دوراً هاماً في مكافحة البطالة، حيث يعتبر العنصر البشري العامل الأساس الذي تقوم عليه سلسلة النقل التي تضم العديد من الاختصاصات (كالمهندسين، عمال الميكانيك، عمال الصيانة، عمال الخدمات، الإداريين، وغيرها)، الأمر الذي يعني توفير هذا القطاع لفرص عمل كثيرة من مختلف الاختصاصات.

وقد بلغت قوى العمل الأردنية العاملة بقطاع النقل في العام ٢٠٠٩ حوالي (١١٠) ألف عامل، مقابل (١٠٢) ألف عامل في العام ٢٠٠٩، وبنسبة نمو بلغت (٧,٨%)، ومن الجدير بالذكر أن قطاع النقل والتخزين والاتصالات استحوذ على أقل نسبة تشغيل للعمالة الوافدة من بين جميع القطاعات الاقتصادية الأخرى، إذ لم تتجاوز هذه النسبة (٠,٨%)، الأمر الذي يشير إلى قدرة قطاع النقل والتخزين

والاتصالات على إيجاد فرص عمل لشريحة كبيرة من العمالة الأردنية سواء في مجال النقل ذاته أو في أية مجالات أخرى ترتبط به، حيث أن أي تطور أو تقدم يحصل في قطاع النقل من شأنه أن ينعكس بشكل مباشر على استيعاب أعداد متزايدة من قوة العمل المحلية وبالتالي المساهمة في حل جزء من مشكلة البطالة، مما يعني ضرورة إيلاء هذا القطاع المزيد من الاهتمام والدراسات التي تهدف إلى تطويره ودعمه بمختلف الإمكانيات المتاحة .

وبلغ حجم التكوين الرأسمالي الثابت الإجمالي في قطاع النقل والتخزين والاتصالات للعام ٢٠٠٩ ما مجموعه (٢٨٤,٢) مليون دينار، بانخفاض ملموس بلغ (٢٥٥,٧) مليون دينار، مقارنة بحجمه خلال العام ٢٠٠٨ الذي بلغ في حينه (٥٣٩,٩) مليون دينار، ويعزى هذا الانخفاض إلى تداعيات وتأثيرات الأزمة المالية العالمية من حيث توفر السيولة العالمية وانعكاساتها على حجم الاستثمارات في قطاع النقل.

جدول رقم (٢)

أعداد الشركات المتخصصة والعاملة في قطاع النقل للأعوام ٢٠١٠-٢٠١١

التخصصات	النفط الخام	النقل البضائع	النقل الحاويات	النقل السيارات	النقل المبرد	النقل المتقلات	نقل الزيوت النباتية	نقل الاغنام والمواشي	نقل الباطون الجاهز	المجموع
عدد الشركات للعام ٢٠١٠	٧٣	٤٩	٩٦	١٠	٧	٨	٣	١	١	٢٤٨
عدد الشركات للعام ٢٠١١	٦٨	٥٣	٨٣	١٣	٦	٧	٣	٢	٣	٢٣٨

يبين الجدول السابق، تنوع أعداد الشركات العاملة بقطاع النقل الأردني والتي تغطي وتلبي كافة احتياجات القطاعات الاقتصادية المختلفة سواء العاملة في مجال الاستيراد أو التصدير أو النقل الداخلي، فقد بلغ عدد الشركات العاملة بهذا القطاع ما مجموعه (٢٣٨) شركة خلال العام ٢٠١١، مقابل (٢٤٨) شركة خلال العام ٢٠١٠.

ويظهر الجدول بوضوح تركّز معظم هذه الشركات في نشاط نقل الحاويات، والتي بلغ عددها (٨٣) شركة خلال العام ٢٠١١، وشكلت ما نسبته (٣٥%) من إجمالي عدد الشركات العاملة في النقل، مقابل (٩٦) شركة خلال العام ٢٠١٠، يلي ذلك الشركات العاملة بمجال نقل النفط الخام والتي بلغ عددها (٦٨) شركة خلال العام ٢٠١١ وشكلت ما نسبته (٢٨,٥%) من إجمالي عدد الشركات العاملة في مجال النقل، مقابل (٧٣) شركة خلال العام ٢٠١٠، ثم شركات نقل البضائع التي بلغ عددها (٥٣) شركة وشكلت ما نسبته (٢٢,٢%) من إجمالي عدد الشركات، مقابل (٤٩) شركة خلال العام ٢٠١٠.

جدول رقم (٣)
التوزيع الجغرافي للشركات العاملة بقطاع النقل
للأعوام ٢٠١٠-٢٠١١

المدينة	نפט خام	حاويات	البضائع	سيارات	مبرد	مثقلات	أغنام	زيوت
عمان	٢٧	٣٥	٢٤	٣	٤	٤	٢	٢
الرمثا	٢٨	١٣	٤	٧				
معان			٧					
العقبة		١٣	٥			٢		
أخرى	١٣	٢٢	١٣	٣	٢	١		١
المجموع العام	٦٨	٨٣	٥٣	١٣	٦	٧	٢	٣

ب/٢: الملاحظة:

يُشكل قطاع النقل البحري عنصراً هاماً وأساسياً من عناصر الإستراتيجية الوطنية لقطاع النقل الأردني التي تستند إليها وزارة النقل بالتعاون والمشاركة مع مختلف القطاعات التي لها علاقة بقطاع النقل الأردني.

وقد شهد قطاع النقل البحري في الأردن خلال السنوات العشر الماضية مشاريع كبيرة أسهمت في تطور ونمو حركة قطاع النقل البحري، والتي بدورها انعكست بشكل ايجابي على تطور ونمو قطاع النقل، أبرزها:

أولاً: توسعة ميناء الحاويات وإجراء الصيانة اللازمة لجميع أرصفة ميناء العقبة، وتحديث الآليات وتوسعه ارففه ميناء الحاويات، بشكل أدى إلى رفع قدرته الاستيعابية لمواجهة أي زيادة في كمية البضائع المصدرة أو المستوردة.

ثانياً: قيام نقابة الملاحة البحرية الأردنية بتوسيع مظلتها لتشمل جميع الأنشطة البحرية الأردنية، حيث تقوم النقابة بمتابعة جميع الأنشطة البحرية والقوانين مع المختصين، وقد بلغ عدد الشركات الأعضاء المسجلين بالنقابة حالياً (٦٦) شركة ملاحية.

ثالثاً: تم إنشاء الأكاديمية الأردنية للدراسات البحرية، وهي عضو في نقابة ملاحية الأردن وتقوم بتخريج مجموعات كبيرة من الضباط والمهندسين البحريين سنوياً، ويعملون في شتى المجالات على البواخر في الأردن ودول الخليج العربي والدول الأوروبية.

جدول رقم (٤)
حركة الترانزيت للأعوام ٢٠١٠-٢٠١١
(ألف طن)

الدولة	٢٠١٠	٢٠١١	نسبة التغير %
العراق	١١١,٩	١٤١,٣	٢٦,٢
سوريا	٥٣,١	٢٩,٦	٤٤,٢-
السعودية	١٤٧,٣	١٥٥,٢	٥,٣
لبنان	٢,١	٢,٦	٢٣,٨
الكويت	١٢,٧	١٨,٢	٤٣,٣
الإمارات	٤,٤	٦,٥	٤٧,٧
اليمن	٢٧٣	-	-
أخرى	٢٦٧	٢٧٥,٣	٣,١
المجموع العام	٥٩٩,٢	٦٢٩	٥

يُظهر الجدول أعلاه، حركة الترانزيت للبضائع المارة من ميناء العقبة للأعوام ٢٠١٠-٢٠١١، حيث شهدت إرتفاعاً بسيطاً خلال العام ٢٠١١ لتصل إلى (٦٢٩) ألف طن، مقابل (٥٩٩,٢) ألف طن خلال العام ٢٠١٠، ويُعزى هذا إلى تأثير ميناء العقبة بأحداث المنطقة العربية وخاصة الدول التي شهدت ما يسمى " الربيع العربي" كالجمهورية العربية السورية التي شهدت حركة الترانزيت معها تراجعاً واضحاً بنسبة (٤٤,٢%)، في حين لم تسجل حركة الترانزيت مع الجمهورية اليمنية أي تقدم يذكر.

ب/٣: قطاع التخليص ووساطة الشحن:

يُعتبر قطاع التخليص واحداً من أهم القطاعات والأنشطة الخدمائية الاقتصادية التي تقوم على متابعة وإنجاز المعاملات والإجراءات المتعلقة بالتجارة الخارجية من صادرات ومستوردات، ويقوم هذا القطاع بدوره كحلقة وصل ما بين أصحاب البضائع والجهات الرسمية الأخرى المعنية بالرقابة على السلع المصدرة والمستوردة.

ويتركز دور شركات التخليص ونقل البضائع بالتزامها بالمسؤولية الكاملة عن سلامة وأمن البضائع والسلع سواء المستوردة أو المصدرة منذ استلام مستندات التخليص ولحين تسليم البضائع لأصحابها، لقاء الأتعاب والرسوم والأجور التي تحققت على البضائع، وعادة ما تتلخص آلية نقل البضائع داخل المملكة من خلال الاتفاق المباشر ما بين أصحاب البضائع وشركات النقل أو شركات التخليص التي تعتبر الوسيط المفوض من التاجر لمتابعة عملية نقل بضائعه من المعبر الجمركي

إلى مستودعات التاجر، ولهذا ترتبط أنشطة وعمل شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع بعلاقة مباشرة ووطيدة بمختلف مراحل وصول البضائع ونقلها على الطرق، الأمر الذي يفرض على المُخلص أن يكون مطلعاً بشكل كامل على الإجراءات والمتطلبات (وبالأخص الأنظمة والتشريعات) الحكومية ذات العلاقة بالتخليص على البضائع.

هذا ويبلغ عدد شركات مكاتب تخليص ونقل البضائع ما يقارب (٤٨٤) شركة ومكتب في مختلف أنحاء المملكة، وهو عدد كبير جداً يفوق حاجة السوق الفعلية، علماً بأن هذه الشركات والمكاتب موزعة على (١٧) مركز تخليص جمركي في المملكة، وتتركز أنشطتها بشكل رئيسي في كل من (عمان، العقبة، المطار، العمري، والكرامة)، كما أن كل شركة من هذه الشركات لها فرع رئيسي وثلاث فروع أخرى بحد أدنى في المراكز الجمركية، ويقدر حجم رؤوس الأموال التي تتعامل بمهنة التخليص ونقل البضائع مضافاً إليها كفالات التراخيص بما مجموعه (٨-١٠) ملايين دينار أردني، علماً بأن رؤوس أموال شركات التخليص من الفئة الأولى يتوجب أن لا يقل عن (٥٠) ألف دينار أردني كحد أدنى للبدء بمزاولة المهنة.

وبحسب تعليمات وأنظمة الشركات العاملة بالتخليص ونقل البضائع، يتوجب أن لا يقل عدد الموظفين العاملين بالشركة أو الفرع عن (٤) مستخدمين، على أن تكون مؤهلات مديرها العام ومدراء فروعها من الحاصلين على الدرجة الجامعية الأولى، وتجدر الإشارة إلى أن مهنة التخليص تعتبر من المهن المحصورة بالعمالة الأردنية فقط.

وقد شهد قطاع التخليص ونقل البضائع في السنوات الأخيرة تطورات عديدة أسهمت في تطور ونمو أنشطته بشكل إيجابي انعكس على الارتقاء بعمل المخلصين، أبرزها التحول إلى العمل المحوسب حسب نظام (الاسيكودا) الدولي، بحيث يستطيع موظف التخليص بحسب هذا النظام إدخال المعلومات والبيانات الخاصة به عن طريق شبكة الانترنت طالما لديه رقم دخول على النظام الذي يُمنح للشركة من قبل دائرة الجمارك، إلى جانب التزام معظم شركات التخليص ونقل البضائع برفع الحد الأدنى لرأس المال إلى (٥٠) ألف دينار أردني وذلك بناءً على أنظمة وتعليمات وزارة النقل التي تشترط هذا الحد من رأس المال.

ومن الجدير بالذكر أن مهنة التخليص ونقل البضائع تتعامل مع نحو (٣٥) قانون ونظام وتعليمات، أهمها (قانون الجمارك، النقل، المواصفات والمقاييس، الصحة، الاستيراد والتصدير، الطاقة، الأمن العام، الزراعة، النقل البري والبحري، الغذاء والدواء، مؤسسة الموانئ) وغيرها من القوانين والأنظمة والتعليمات ذات العلاقة.

ب/٤: الخدمات اللوجستية:

شهد قطاع الخدمات اللوجستية تطوراً ملموساً خلال السنوات الأخيرة الماضية، وذلك انسجاماً مع تطور ونمو الاقتصاد الوطني بشكل عام، وتطور قطاع النقل الأردني على وجه الخصوص، بحيث أصبح هذا القطاع قادراً على المساهمة بشكل فعال في توفير السلع والخدمات إلى العملاء والمستهلكين في الأسواق المستهدفة وفقاً لحاجاتهم ورغباتهم بأفضل الطرق الممكنة والكفاءة العالية من حيث الوقت والمكان وسلامة المنتجات.

وترتبط الخدمات اللوجستية بأنشطة عديدة أهمها (النقل، التخزين، المناولة، تدفق المعلومات والرقابة).

وقد شهد الأردن خلال العقد الأخير نشاطاً ملحوظاً وتطوراً ملموساً في الخدمات اللوجستية، حيث تم إنشاء العديد من المشاريع الكبيرة في مجال الخدمات اللوجستية بمدينة العقبة وباستثمارات محلية ودولية متنوعة، كما تم تأسيس النقابة اللوجستية الأردنية في العام ٢٠٠٧، والتي تضم في عضويتها (وسطاء الشحن العاملين في مجالات الشحن البري والجوي والبحري ومقدمي الخدمات اللوجستية)، وتعمل هذه النقابة حالياً بالتعاون مع الجهات الحكومية المعنية على تطوير التشريعات الحالية ذات العلاقة، وتنظيم مهنة وسطاء الشحن، وبناء قاعدة تشريعية وتنظيمية للعاملين في نشاط الخدمات اللوجستية.

الجزء الثاني: الجلسة الأولى للتشاور والعصف الذهني:

العقبات التي تواجه نمو وتطور أنشطة الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في ميناء العقبة

قامت غرفة تجارة عمان بتنظيم الجلسة الأولى للتشاور والعصف الذهني بمشاركة مختلف الأطراف المعنية بنشاط ميناء العقبة، وقد تضمنت هذه الجلسة بحث ومناقشة مستفيضة للعقبات التي تؤدي إلى تراجع أنشطة الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في ميناء العقبة وتحول دون نموها وتطورها بالشكل المنشود، كما وتم وضع التوصيات والمقترحات المناسبة لمعالجة هذه العقبات والإرتقاء بمستوى هذه الخدمات بالشكل المنشود بما يلبي متطلبات التنمية الاقتصادية الشاملة والمستدامة.

وفيما يلي شرح تفصيلي لهذه المعوقات والمقترحات المتعلقة بشأنها:

أولاً: تضخم حجم قطاع النقل البري:

يفوق حجم أسطول النقل الأردني حاجة السوق وقوى العرض بكثير، وقد أدى هذا الفائض في عدد شركات النقل والشاحنات المملوكة للأفراد إلى الانخفاض الطبيعي في حجم الطلب نتيجة لزيادة حجم العرض، خاصة بعد تحرير نظام الدور في العقبة، علماً بأن هذا الفائض في عدد الشركات كان نتيجة لازدهار سوق النقل إلى العراق خلال السنوات السابقة.

وتجدر الإشارة إلى أن عدد الشاحنات العاملة حالياً في سوق النقل يبلغ أكثر من خمسة عشر ألف شاحنة، وأن (٦٠%) من عدد الشاحنات الإجمالي مملوكة للأفراد، و(٤٠%) منه مملوك لشركات النقل الكبرى.

ويُقدر حجم الشاحنات الفائضة عن الحاجة الفعلية للسوق المحلية بنحو خمسة آلاف شاحنة، وبالرغم من قيام وزارة النقل بوضع وتنفيذ بعض الآليات التي من شأنها الحد من تضخم هذا الأسطول من خلال عدم السماح باستيراد رؤوس القاطرات التي يزيد عمرها عن سنة واحدة فقط تسبق سنة التخليص، إلا أن هذه المشكلة لا تزال تُشكل العديد من العقبات في مجال تطوير قطاع النقل الأردني.

والمطلوب في هذا الشأن العمل على رفع وتنفيذ مستوى المعايير والأسس والأشترطات المطلوبة لشركات النقل البري الحالية والمستقبلية، ووضع الحوافز المناسبة لدمجها وإنتلافها، 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.

مع التأكيد على ضرورة تفعيل دور وزارة النقل في تنظيم وضبط قطاع النقل البري بمختلف مجالاته، خاصة في ظل عدم وجود مرجعية واضحة ومحددة لضبط العمل بشكل كامل في هذا القطاع.

ثانياً: تدنى مستوى أسعار النقل نتيجة المنافسة الحادة:

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 أصاب سوق النقل المحلي خلال الفترة القريبية الماضية من انخفاض حاد 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 بعض الأسواق المجاورة، فالعرض ووجود الفائض الكبير بعدد الشاحنات العاملة في القطاع أدى إلى انخفاض الأسعار والأجور.

ويُقدر الخبراء بان مستوى انخفاض أجور النقل قد يصل في بعض الأحيان دون مستوى الكلف الحقيقية، مما يؤدي بطبيعة الحال إلى تراجع مستوى جودة الخدمات المنشودة، علماً بأن الحصة الأكبر من الآثار السلبية لانخفاض الأجور تنعكس بصورة مباشرة على الحلقة الأخيرة المعنية بنقل البضائع ألا وهي الشاحنات المملوكة للأفراد.

وبالرغم من قيام وزارة النقل بوضع حد أدنى لأجور النقل، إلا أن تحرير دور النقل في الميناء كان عاملاً أساسياً لحدوث بعض الفوضى في عمليات تنظيم النقل، مما أدى إلى عدم إمكانية إلزام أي ناقل بهذا الحد الأدنى للأجور.

والمطلوب في هذا المجال وضع إطار تشريعي وآلية مناسبة لضمان حقوق جميع الحلقات المتعلقة بالنقل بدءاً من ساحة الميناء مروراً بأي منطقة جغرافية أردنية أو مجاورة وانتهاءً بالوصول إلى مستودعات المستوردين، وذلك من خلال تعديل ومراجعة وتحديث كل من قانون ونظام وتعليمات ترخيص ناقلي ووسطاء الشحن، وتطبيق قانون نقل البضائع على الطرق بحزم، وبشكل يضمن الحفاظ على مصالح مختلف الأطراف المعنية في نشاط النقل وتحقيق مستوى متقدم من جودة خدماته.

ثالثاً: تأثر قطاع النقل الأردني بأسواق الدول المجاورة:

أدى انخفاض مستوى النقل إلى السوق العراقي نتيجة الوضع الأمني المتردي وقرارات الحكومة العراقية وسياساتها الجديدة إلى تأثر نشاط النقل في المملكة بدرجة كبيرة جداً، حيث قامت الحكومة العراقية بإصدار عدة قرارات لتقييد الاستيراد عبر ميناء العقبة، وقامت بفرض رسوم إضافية (كرسوم إعادة الإعمار) على المستوردات

الواردة عبر ميناء العقبة، مما أدى إلى توجه التجار العراقيين للاستيراد عبر موانئ الدول المجاورة كالجمهورية العربية السورية وغيرها، علماً بأن السوق العراقي كان يشكل نسبة كبيرة بلغت (٧٠%) من نشاط قطاع النقل الأردني.

المطلوب، قيام مختلف الجهات المعنية ببذل مزيد من الجهود واتخاذ الإجراءات المناسبة التي من شأنها تحسين وتطوير خدمات الميناء الأردني وزيادة مستوى تنافسيته بما يعمل على تسهيل التعامل مع دول خارجية جديدة وبديلة لدخول قطاع النقل الأردني إلى أسواقها، كدول الخليج العربي ومصر وفلسطين، ومحاولة التوسع في تقديم الخدمات لأسواق الدول المجاورة، وما سيتبع ذلك من نمو وتطور في أداء قطاع النقل الأردني ومقدمي الخدمات اللوجستية والتخليص في ميناء العقبة.

رابعاً: عدم الالتزام والتقييد بوثيقة النقل:

ترى وزارة النقل أن عدم التزام الشركات الناقلة وشركات التخليص بإبرام وثيقة النقل، يُعد من أهم الأسباب التي تحول دون استقرار مستوى الأجور وتحسن مستوى أداء نشاط النقل والتخليص عبر ميناء العقبة، خاصة وان هذه الوثيقة من شأنها أن تضمن حقوق جميع الأطراف المعنية بحلقات النقل، وبالذات لأصحاب الشاحنات الفردية. وتؤكد الوزارة بدورها على ضرورة تفعيل وتطبيق وإلزام العمل بوثيقة النقل، لما لها من أهمية بالغة في تنظيم عمليات النقل وضمان حقوق مختلف الأطراف من مستوردين وشركات نقل وناقلين فرديين، خاصة وأن (بون التحميل) لا يفي بالغرض المطلوب ولا يمكن إحلاله مكان وثيقة النقل نظراً لقلة المعلومات الواردة فيه.

وعليه، فإن الإلتزام بتطبيق وثيقة النقل يعتبر كافياً من حيث فرض رقابة شاملة على أداء العاملين في مجال النقل وتحسين آليات عمله، خاصة إذا ما تم تفعيل التقييد بهذه الوثيقة بصورة صحيحة، وضمن إجراءات سليمة ومبسطة، وفي ظل اتفاقها مع المعايير الدولية. إضافة إلى ضرورة عقد ندوات وورش عمل توعوية إرشادية للتعريف بأهمية تطبيق وثيقة النقل وإيجابياتها.

خامساً: غياب آلية عمل النقل البحري:

يشكو العاملون في مجال الخدمات اللوجستية والملاحة من غياب الآليات الواضحة لعمل النقل البحري في ميناء العقبة، مما يؤدي بشكل أو بآخر إلى تردّي أداء هذا النوع من النشاط والحيلولة دون نموه وتطوره بما يتناسب مع المستجدات والمتغيرات الدولية.

والمطلوب هنا قيام جميع الجهات المعنية في مجال النقل البحري وبالتنسيق مع القطاع الخاص العامل في هذا المجال بوضع الآليات المناسبة

لتوضيح وتطوير عمل النقل البحري، سواءً من حيث مراجعة وتعديل التشريعات والأنظمة التي تحكمها كالقانون البحري (النقل البحري)، أو من حيث وضع السياسات والاستراتيجيات التي من شأنها النهوض بعمل هذا النشاط بما ينسجم مع الطموحات الاقتصادية المستقبلية والاستفادة من الموقع الجغرافي المميز للمملكة.

سادساً: ازدياد كلف الخدمات نتيجة ارتفاع أسعار المحروقات:

لا شك أن الازدياد المتواصل لأسعار النفط عالمياً، أدى بشكل مباشر إلى ارتفاع كلف الخدمات المقدمة من قطاع النقل بشكل خاص، فبالإضافة إلى الارتفاع المتواصل للكلف بشكل عام كارتفاع مستوى المعيشة والازدياد المستمر لارتفاع أسعار المواد الاستهلاكية قاطبة، كان ارتفاع كلف المحروقات (الديزل للشاحنات) من أبرز العوامل التي أدت وما تزال تؤدي إلى تراجع أداء هذا القطاع بمختلف الجوانب.

وعليه، يرى العاملون في قطاع النقل أن هنالك حاجة ملحة لإعادة النظر بالكلف العالية للمحروقات (السولار) المستخدمة للنقل العام (نقل البضائع) والضرائب المرتفعة المفروضة عليها كالضريبة الخاصة وغيرها، وبشكل يعمل على الإسهام في تعزيز تنافسية خدمات النقل بكافة الأوجه الممكنة، وتعزيز وضع قطاع النقل الأردني ويزيد من فرص نموه وتقدمه.

سابعاً: إضرابات أصحاب الشاحنات الفردية:

لقد كان للإضرابات التي نفذها أصحاب الشاحنات الفردية تأثيراً سلبياً مباشراً على حركة الاستيراد والنقل والتخليص في ميناء العقبة، والتي كان وما يزال سببها الرئيس هو انخفاض أجور النقل لهؤلاء الفئة من أصحاب الشاحنات وضياع حقوقهم (حسب إدعاءاتهم) ما بين الشركات الناقلة وشركات التخليص.

حيث نفذ أصحاب الشاحنات الفردية نحو ثمانية إضرابات عن العمل، سعياً منهم لتنفيذ مطالبهم المتمثلة بتحقيق العدل والمساواة في توزيع العمل ما بينهم وبين شركات النقل الكبرى.

ويتضمن الجزء الرابع من الدراسة (البند ثالثاً) شرحاً تفصيلياً لمطالب أصحاب الشاحنات الفردية والحلول المقترحة من قبلهم.

إن توقف العمل في الميناء نتيجة هذه الإضرابات أمر غير مقبول لدى جميع الأطراف المعنية بالنشاط الاقتصادي في المملكة، وذلك لما له من آثار سلبية عديدة أبرزها توقف وتأخر تسليم الحاويات ونقلها إلى مقاصدها، حيث كاد أن يصل الأمر إلى فرض رسوم ازدحام في ميناء العقبة بسبب تلك الإضرابات.

بناءً على ما تقدم، فإن هناك ضرورة ملحة لقيام جميع الجهات ذات العلاقة بإيجاد الحلول الكفيلة لمعالجة مشكلة الشاحنات الفردية والتعامل بحزم لتطبيق القوانين النافذة تحاشياً لإلحاق الضرر بالاقتصاد الوطني في حال تعطل العمل مجدداً في الموانئ وميناء الحاويات تحديداً.

ثامناً: تقادم التشريعات المتعلقة بعمل الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص:

يرى العاملون في نشاط الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص أن التشريعات والقوانين والأنظمة التي تحكم عمل هذه الخدمات قد أصبحت متقادمة ولا تفي بالغرض المطلوب منها، ولا تتسجم مع الواقع الفعلي لآليات عمل هذه الخدمات، خاصة وأنها قد غيّبت في كثير من الأحيان عملية تنظيم الخدمات اللوجستية وتأمين مسؤولية الناقل.

وعليه، توصي الشركات والمؤسسات العاملة في هذا المجال بقيام الجهات الحكومية بالتعاون والتنسيق مع القطاع الخاص لمراجعة وتحديث التشريعات التي تحكم العمل في مجال الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص، كقانون النقل البحري (التجارة البحري) وقانون نقل البضائع على الطرق وبشكل ينسجم مع المتغيرات والمستجدات المحلية والإقليمية والدولية.

تاسعاً: تراكم الحاويات التي مضى على تخزينها ثلاث شهور فأكثر:

يشكو العاملون في مجال الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في ميناء العقبة من تراكم الحاويات التي مضى على تخزينها ثلاث شهور فأكثر، والتي أصبحت بمقتضى الحال وحسب قانون الجمارك حاويات مُعدة للإتلاف، إلا أن هنالك المئات من الحاويات التي ما تزال مخزنة في ساحات الميناء منذ سنوات (أي أنها تالفة).

وتكمن مشكلة عدم قيام الجهات المعنية بإتلاف هذه الحاويات بأربع

عوامل، هي:

١. عدم قيام أصحاب هذه الحاويات بالإيعاز لإتلاف هذه الحاويات بسبب تلف وانعدام قيمة البضائع المخزنة فيها.
٢. عدم وجود مكان متخصص لإتلاف الحاويات في منطقة العقبة، إضافة إلى محدودية القدرة الاستيعابية لدى جمرک عمان لاستقبال الحاويات الواردة عبر ميناء العقبة لإتلافها.
٣. ارتفاع رسوم الإتلاف.
٤. إنعدام قيمة البضائع التالفة المخزنة داخل الحاويات، وعدم تغطية قيمتها لمصاريف الإتلاف.

وللحد من هذه المشكلة، هناك عدد من التوصيات المقترحة لمعالجتها، وهي:

١. تطبيق قانون الجمارك الذي ينص على ضرورة إتلاف البضائع التي مضى على تخزينها ثلاث شهور فأكثر، بعد بيعها بالمزاد العلني.
٢. تخفيض رسوم الإتلاف، وتحويلها إلى رسم رمزي موحد (مقطوع).
٣. زيادة عدد اجتماعات لجان الإتلاف لثلاث مرات أسبوعياً.
٤. إنشاء مكان مخصص لإتلاف الحاويات في منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة.

عاشراً: آليات عمل شركة ميناء الحاويات:

يرى مجموعة من التجار والمستوردون ووكلائهم من العاملين في مجال الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص أن هناك عدد من المشاكل والمعوقات التي تواجه إنجاز أعمالهم مع شركة ميناء الحاويات، يتمثل أبرزها بما يلي:

١. تأخر قيام شركة ميناء الحاويات بمناولة البضائع والحاويات في الميناء لأسباب غير مبررة، مما يؤدي إلى تكبيد التجار والمستوردين لرسوم أرضيات وتخزين مرتفعة وغرامات متواصلة، إضافة إلى تعطل أعمالهم وتكبد الخسائر نتيجة لذلك.
٢. سرية وعدم معرفة محتوى الاتفاقية المبرمة ما بين الحكومة الأردنية وشركة ميناء الحاويات.
٣. عدم وجود الكوادر الكفوءة القادرة على العمل الفعال في مجال النقل والمناولة في شركة ميناء الحاويات.
٤. عدم وجود ممثلين عن القطاع الخاص العامل في مجال الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في مجلس إدارة شركة ميناء الحاويات.

وعليه، يرى العاملون في مجال الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في ميناء العقبة أن هناك بعض المقترحات والتوصيات التي من شأنها معالجة المشاكل الناجمة عن عدم قيام شركة ميناء الحاويات بعملها المطلوب، وهي:

١. وجوب قيام سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة بفرض سلطتها ومراقبتها على أعمال شركة ميناء الحاويات بما يضمن القيام بدورها بالشكل المناسب.
٢. الإفراج عن محتوى الاتفاقية المبرمة ما بين الحكومة الأردنية وشركة ميناء الحاويات وتوضيح بنودها لجميع العاملين في مجال الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في ميناء العقبة، وذلك من باب الشفافية والحاكمية المؤسسية.
٣. إدراج عضوية مندوبين من العاملين في مجال الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في مجلس إدارة شركة ميناء الحاويات، بهدف المشاركة في

تحسين أداء عمل الشركة ومعالجة العقبات التي تعترض تطور الخدمات في الميناء بشكل متواصل.

٤. ضرورة قيام شركة ميناء الحاويات بتوخي العدالة والعمل الشفاف والمساواة في التعامل ما بين البواخر الزائرة للميناء، بشكل يضمن عدم تمييز إنجاز أعمال واحدة على حساب الأخرى.

حادي عشر: دور سلطة العقبة الاقتصادية الخاصة، وتعدد المرجعيات الناظمة لعمل ميناء العقبة:

يؤكد العاملون في مجال الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص أن هنالك تعدداً وعدم وضوح للمرجعيات والمسؤوليات القائمة على متابعة ومراقبة العمل في ميناء العقبة، ففي حال ظهور أي عقبة أو مشكلة تستلزم معالجتها في الميناء لا تكون هنالك جهة متخصصة ومحددة لمتابعتها والعمل على معالجتها.

وبالتالي يستوجب لحل مشكلة تعدد المرجعيات القيام بالخطوات التالية:

- أ - إيجاد مرجعية موحدة للرقابة والإشراف على ميناء العقبة.
- ب تفعيل دور سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة للقيام بواجبها الإشرافي والرقابي بشكل يلبي متطلبات تطوير عمل الميناء وخدماته المختلفة.
- ت تعيين مفوض موانئ متخصص في سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة لمتابعة أمور تطوير الميناء بشكل مباشر.
- ث تعزيز عضوية القطاع الخاص لدى جميع الجهات العامة المعنية بعمل ميناء العقبة.

ثاني عشر: عدم وجود استراتيجية لتطوير الخدمات اللوجستية في ميناء العقبة:

يرى العاملون في مجال الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص ان عدم وجود إستراتيجية واضحة ومحددة لتطوير آليات العمل في منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة بمختلف المجالات والأوجه الاقتصادية والخدماتية، قد أدى بشكل مباشر إلى تردي وتراجع وضع الخدمات المقدمة لجميع الأطراف ذات العلاقة وعدم انسجامها مع المستجدات الاقتصادية التي تفرض استمرارية التحديث والتطوير للإرتقاء بأعمال هذه الخدمات.

وعليه يوصي العاملون في مجال الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص بضرورة قيام المستثمرين الرئيسيين العاملين في منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة بالتنسيق والتعاون ما بين مختلف الجهات المعنية لوضع استراتيجية ورؤية واضحة لخارطة طريق تضمن تطوير آليات العمل والخدمات المقدمة في منطقة العقبة بشكل يتناسب مع متطلبات التنمية الاقتصادية وتسهيل الإجراءات بمختلف السبل المتاحة.

ثالث عشر: ارتفاع رسوم الخدمات في ميناء العقبة:

يشكو التجار والمستوردون ووكلائهم من العاملين في مجال الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص من الارتفاع المتواصل لرسوم الخدمات المقدمة في ميناء العقبة، كرسوم التخزين والأرضيات والمناولة وغيرها من الخدمات الثابتة التي لم يطرأ عليها أي تطور أو تحديث، مما يزيد من الأعباء المالية التي يتكبدها المستورد وبالتالي انعكاسها على كلف البضائع وأسعارها النهائية للمستهلك.

وعليه، يرى القطاع التجاري والخدمي ضرورة مراجعة مستوى رسوم خدمات الميناء الرئيسي وميناء الحاويات من مناولة وتخزين وأرضيات وغيرها، وتخفيضها بشكل يتناسب مع طبيعة وحجم الخدمات المقدمة وبهوامش ربح معقولة، مما سيعمل على زيادة تنافسية ميناء العقبة ما بين الدول المجاورة من جهة، وانخفاض الكلف المستوفاة على البضائع المستوردة وأثرها على استقرار أسعارها للمستهلك النهائي من جهة أخرى.

مع التأكيد على ضرورة إلزام شركة ميناء الحاويات بتحمل كامل المسؤولية عن أي كلف ناجمة عن التأخير في معاينة الحاويات. إلى جانب إعادة النظر بمدة التخزين المجانية لتصبح كما كانت عليه بالسابق (عشرة أيام) بدلاً من سبعة أيام كما هو معمول به حالياً.

رابع عشر: التخوف من مشروع نقل الميناء:

هنالك تخوف، بل (رفض وتحفظ) لدى العاملين في الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص من مشروع نقل الميناء إلى موقعه الجديد الجاري العمل فيه حالياً، ويتمثل هذا التخوف من السلبيات المتوقع أن تنجم عن نقله، وذلك لعدة أسباب أهمها عدم إمكانية تلبية الميناء الجديد لاحتياجات التجار والمستوردين فنياً من حيث السعة والقدرة الاستيعابية، إلى جانب الكلفة المالية العالية لإنشاء الميناء الجديد.

ويوصي العاملون في قطاع الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص قيام كل من سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة وشركة تطوير العقبة بعقد جلسة تشاورية متخصصة مع جميع الأطراف العاملة في ميناء العقبة بالقطاعين العام والخاص، بحضور الخبراء اللذين أقرّوا مشروع الميناء الجديد، وذلك لبحث خطوات وإجراءات نقل الميناء، وتوضيح أية ملاحظات أو مخاوف لدى القطاع الخاص بهذا الشأن.

علماً بأن الجزء الثالث الدراسة يتضمن شرح تفصيلي لقضية نقل الميناء.

خامس عشر: افتقار الكوادر المؤهلة في مجال الملاحة والنقل البحري:

يرى العاملون في قطاع الملاحة البحرية والخدمات اللوجستية بأن السوق الأردني يفتقر إلى الكوادر المؤهلة والمدربة للعمل في هذا المجال، مؤكداً أن الأثر السلبي لهذا الافتقار سيصبح جلياً في المستقبل القريب، نظراً لكبر عمر الخبراء الحاليين العاملين في هذا المجال وعدم التزامن الفعلي في تدريب وتأهيل الخبرات الشابّة.

وبذلك يوصي المعنيون في هذا المجال ضرورة العمل بشكل جدي للنهوض والإرتقاء في مجال التدريب للعاملين في الملاحة والنقل البحري والخدمات اللوجستية لما لذلك من أهمية قصوى في استمرارية وتطور هذا القطاع الحيوي الهام، إضافة إلى تعزيز اواصر التعاون والتنسيق ما بين العاملين في هذه المجالات والجهات التي تمنح بعض أنواع التدريب المتخصص، وهي:

أ - الأكاديمية الأردنية للدراسات البحرية.

ب نقابة ملاحه الأردن.

ت - النقابة اللوجستية الأردنية.

سادس عشر: نظام الترخيص الجديد للشاحنات المخصصة لنقل السيارات:

ينص نظام الابعاد القصى والاوزان الاجمالية وقوة المحرك للمركبات رقم (٤٢) لسنة ٢٠٠٢ / الصادر بمقتضى الفقرة (أ) من المادة (١٩) والمادة (٦٤) من قانون السير رقم (٤٧) لسنة ٢٠٠١، بأنه يحدد طول المقطورة بما لا يتجاوز (١٣,٦٥)م، ويمكن بموافقة خاصة من المكتب الفني لشؤون السير السماح بأن يصبح الطول (١٦,٥٠)م (في حين كان الطول المسموح وفقاً للنظام السابق ٢٤م).

مع الأخذ بعين الاعتبار بأن كافة الناقلات المرخصة والعاملة حالياً مازالت وفق الاطوال السابقة (أي ٢٤م) وبعضها (١٦,٥٠)م + وصلة خاصة سهلة الفك والتركيب حسب الحاجة .

ويرى العاملون في قطاع النقل أن تفعيل هذا النظام مؤخراً له تداعيات عديدة، إذ كيف سيتم التعامل مع الناقلات العاملة والمرخصة سابقاً؟، وهل سيتم تكليف اصحابها بتقليص اطوالها من (٢٤)م لتصبح (١٣,٦٥) م؟، ام تركها على حالها وتجديد الترخيص سنوياً؟

وفي حال بقيت على حالها فسوف يكون هنالك صنفين من الناقلات يؤديان نفس الغرض لكن لكل واحدة مواصفات وقدرات مختلفة، الامر الذي يعطي انطباع بمحاباة فئة من الملاك على حساب فئة أخرى، وانعدام فرصة المنافسة بمستوى الخدمات بين هاتين الفئتين نظراً لانخفاض معدل تكلفة الوحدة المنقولة (السيارة) من

سابع عشر: قرار هيئة تنظيم النقل البري بتحميل حاوية واحدة لكل شاحنة:
يرى العاملون في قطاع النقل بأن قرار هيئة تنظيم النقل البري بإلزام الشاحنات بتحميل حاوية واحدة فقط بدلاً من حاويتين كما كان معمول به سابقاً سوف يؤدي إلى تحقيق العديد من الخسائر والآثار السلبية والأعباء المالية الإضافية على أصحاب البضائع، وعلى إزدياد مستوى الإزدحام في ميناء العقبة.

وعليه، فالمطلوب هنا قيام هيئة تنظيم النقل البري بإعادة دراسة قرار إلزام الشاحنات بتحميل حاوية واحدة بدلاً من حاويتين، وبما يضمن عدم تحميل خسائر وأعباء مالية إضافية للمستوردين من جهة، وتخفيف مستوى الإزدحام في ميناء العقبة من جهة أخرى. مع التأكيد على ضرورة زيادة دقة الفحص الفني على الشاحنات الناقلة من أجل تحقيق متطلبات السلامة العامة.

الجزء الثالث:

الزيارة الميدانية لميناء العقبة والأنشطة ذات العلاقة

قام فريق البحث بزيارة ميدانية إلى مدينة العقبة، تم خلالها الإطلاع على أرض الواقع على معظم الأنشطة المتعلقة بعمل الميناء، والإجراءات المتبعة منذ وصول الحاويات والبضائع على متن السفن لحين تسليمها لأصحابها من التجار والمستوردين.

أولاً: لجنة نقابة أصحاب الشركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع بالعقبة:

تمثل لجنة نقابة أصحاب شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع في العقبة جميع المخلصين الجمركيين الممارسين لإعمالهم في ميناء العقبة، سواء في الأنشطة المتعلقة بميناء البضائع الرئيسي أو ميناء الحاويات، وقد تم مقابلة مجموعة من الممارسين الميدانيين لأعمال التخليص في الميناء، وبعد محاورتهم بشأن العقبات التي تواجه أعمالهم وتحول دون نموها وتطورها بالشكل المطلوب، تبين وجود العديد من المعوقات (التي لم يتم ذكر معظمها في جلسة التشاور والعصف الذهني)، مع عدد من الجهات الرسمية، والتي يمكن إجمالها على النحو التالي:

أ - دائرة الجمارك:

بالرغم من الكفاءة التي شهد لها مختلف الأطراف المعنية بأنشطة ميناء العقبة للجهود المتواصلة لدائرة الجمارك وتطور أداء عملها بشكل يعمل على تسهيل الإجراءات وتبسيطها بما يتناسب مع المتغيرات المحلية والإقليمية والدولية، إلا أن هنالك بعض المعوقات التي ما تزال تتسبب بشكل أو بآخر بعملية التخليص على البضائع، أبرزها:

١ - يتم في بعض الأحيان تغيير نوع المسارب (الأحمر، الأصفر، والأخضر) التي تم تصنيف البضائع ضمنها عند وصولها لساحات الميناء، والتي تعتمد بالأساس على نوع البضائع ووصف المحتويات والرقم الضريبي للمستورد، وذلك بناءً على عدة عوامل أهمها، الإجهادات الفردية للمخزن الجمركي أو نتيجة للإخباريات التي قد تكون إخباريات كيدية في معظم الأحيان.

فهذه البضائع تكون قد دخلت فور وصولها إلى المسرب الأخضر، وبالرغم من حسن التاريخ والتعاملات السابقة للمستورد، إلا أن المخمن الجمركي يقوم بتغيير نوع مسربها من الأخضر إلى الأصفر أو الأحمر، مما يعني خضوع بعض العينات من تلك البضائع للفحوص المخبرية واستغراقها لفترات قد تصل إلى الأسبوع، مما يترتب على ذلك استيفاء رسوم تخزين إضافية وغرامات أعطال للوكيل البحري.

والمطلوب هنا قيام مندوبي دائرة الجمارك في ميناء العقبة بالإلتزام ما أمكن بالمسرب الذي تم تصنيف البضائع على أساسه عند دخولها للميناء، ومراعاة الحاجة الفعلية لفحص البضائع بناءً على السيرة السابقة لتعاملات المستورد ومدى التزامه بمختلف النواحي الجمركية ومتطلبات الأمن والسلامة.

مع التأكيد على أهمية تخفيض نسبة البضائع التي يتم تسريبها ضمن المسرب الأحمر بهدف تسهيل عملية التخليص على البضائع، وإلزام شركة ميناء الحاويات بتنزيل كامل المواد المراد معاينتها بنفس اليوم.

٢- هنالك مبالغة واضحة في تخمين أسعار البضائع لغايات فرض الرسوم الجمركية، حيث تقوم دائرة الجمارك بتقدير أعلى لقيمة البضائع المستوردة بناءً على أعلى الأسعار الواردة من التجار الآخرين المستوردين لذات النوع من البضائع، دون الأخذ بعين الاعتبار القيمة الحقيقية الواردة في الفواتير أو الأسعار العالمية التي قد تنخفض خلال فترات معينة أو الأسعار الخاصة التي يمكن للتاجر الحصول عليها من بلدان المنشأ ضمن عروض أو مزايا معينة قد يمنحها المصدرين.

والمطلوب هنا، قيام دائرة الجمارك بوضع آليات مرنة وفعالة تراعي مختلف العوامل التي قد تسهم في انخفاض أسعار البضائع أو ارتفاعها من بلد المنشأ، بحيث يتم تخمين البضائع المستوردة استناداً إليها، وعدم الإكتفاء بمقارنة الأسعار للبضائع المستوردة من التجار انفسهم، وفرض أعلاها.

٣- هنالك غياب واضح للتنسيق الفعلي بين الدوائر المعنية بإنجاز البيانات الجمركية (كدائرة الجمارك، وزارة الزراعة، مؤسسة المواصفات والمقاييس، وزارة الصحة، المؤسسة العامة للغذاء والدواء، شركة ميناء الحاويات).

حيث تقوم هذه الجهات بفرض تعليمات واشتراطات وإجراءات جديدة دون علم الجهات الأخرى بها، مما يؤدي إلى خلق معيقات جديدة وارتباكاً في إنجاز المعاملات بشكل يؤثر على فترة التخليص على البضائع المستوردة وتسليمها للتاجر المستورد.

والمطلوب هنا تفعيل عمل المجلس التنسيقي الحالي لجميع الجهات المعنية بإنجاز البيانات الجمركية في ميناء العقبة، وتعزيز مهمته في التنسيق بجميع الإجراءات المعنية بها وتوحيدها بشكل يضمن انسياب البضائع بسهولة ويسر وضمن آليات واضحة ومحددة.

ب دائرة المواصفات والمقاييس:

هنالك بعض المعوقات والقضايا سببها اشتراطات ومتطلبات مؤسسة المواصفات والمقاييس، وهي:

١- تقوم مؤسسة المواصفات والمقاييس في بعض الأحيان بفرض وتطبيق قراراتها وتعليماتها الجديدة بشكل فوري، دون منح أي فترة تمهيدية أو انتقالية للتاجر المستورد، حيث أن هنالك العديد من البضائع التي تصل إلى الميناء وتخضع بشكل فوري لبعض التعليمات والمواصفات التي تكون قد صدرت مؤخراً من مؤسسة المواصفات قبل علم التاجر بها، والتي كان آخرها (على سبيل المثال) وجوب إعادة تصدير البضائع التي لا تحتوي على ما يُشير إلى بلد المنشأ دون إتاحة الفرصة للتاجر المستورد لتعديل بطاقة البيان لهذه البضائع أو إضافة لاصق ببلد المنشأ عليها، مما يؤدي إلى إلحاق أضرار بالغة بالتاجر المستورد بسبب صدور تعليمات جديدة لم تكن مطبقة سابقاً.

والمطلوب هنا ضرورة قيام مؤسسة المواصفات والمقاييس بالتنسيق مع القطاع الخاص بشكل أساسي عند إصدار أو تعديل أية مواصفة قياسية، إضافة إلى منح فترة كافية للمستوردين لتطبيق المواصفات القياسية والتعليمات الجديدة والالتزام بها.

٢- لا يتمتع مندوب مؤسسة المواصفات والمقاييس بالصلاحيات المطلوبة في مواقع المعاينة لإنهاء المعاملات، مما يترتب على ذلك ضرورة قيام وكيل البضائع بمراجعة المركز الرئيسي للمؤسسة في العقبة للحصول على توقيع المدير المفوض هناك لإنهاء المعاملة.

كما أن مؤسسة المواصفات والمقاييس لا تمتلك نظام ربط إلكتروني مباشر ما بين مركزها الرئيسي ومندوبيها في المراكز الجمركية كالأبوية وميناء الحاويات ومستودعات القرية اللوجستية، مما يؤثر سلباً على تأخير إنجاز المعاملات واستغراقها لوقت طويل بسبب اضطرار وكيل البضائع لمراجعة المركز الرئيسي بعد إنهاء معاملته في تلك المراكز الجمركية.

والمطلوب هنا قيام مؤسسة المواصفات والمقاييس بتأسيس نظام إلكتروني عصري يضمن الربط الإلكتروني المباشر ما بين مندوبيها في الساحات والمراكز الجمركية مع المركز الرئيسي للمؤسسة، وتفويض الصلاحيات المناسبة لمندوبي المؤسسة في تلك المراكز للتوقيع على المعاملات وإنهاءها في الموقع دون الحاجة لقيام المستورد أو وكيله بمراجعة المركز الرئيسي للمؤسسة بشكل مباشر.

ج - الجهات الرقابية على الغذاء:

هنالك العديد من المعوقات والإجراءات التي من شأنها تعقيد إجراءات التخليص على البضائع المستوردة، نتيجة لبعض التعليمات والإجراءات المتبعة لدى الجهات الرقابية على الغذاء (وزارة الزراعة، وزارة الصحة، والمؤسسة العامة للغذاء والدواء)، وهي:

١ - هنالك غياب ملموس في التنسيق الفعلي ما بين الجهات الرقابية على المواد الغذائية وشركة ميناء الحاويات بشأن الأوقات المناسبة لتنزيل الحاويات ومعاينتها من قبل هذه الجهات، حيث تقوم شركة ميناء الحاويات بتنزيل الحاويات إلى ساحات المعاينة دون التنسيق مع هذه الجهات للقيام بشكل فوري لمعاينة البضائع، مما يؤدي إلى تحميل المستورد لرسوم وأرضيات وغرامات نتيجة تأخر الجهات الرقابية بالقيام بفحص ومعاينة هذه البضائع في الأوقات المناسبة.

والمطلوب هنا، وضع آلية مناسبة ما بين الجهات الرقابية الغذائية مع شركة ميناء الحاويات للتنسيق بشكل دوري ومباشر بخصوص الحاويات التي تم تنزيلها إلى ساحات المعاينة، بشكل يضمن قيام هذه الجهات بإنجاز فحوصاتها وإجراءاتها بأسرع وقت ممكن، تجنباً لتحميل المستورد رسوم وغرامات إضافية وتضرر وتلف البضائع بسبب ضعف التنسيق ما بين هذه الجهات.

٢ - هنالك مبالغة واضحة في حجم العينات التي يتم أخذها من بضائع المواد الغذائية المستوردة، حيث تقوم الجهات الرقابية على الغذاء بأخذ عينات من بضائع المواد الغذائية المستوردة حسب تاريخ التشغيل المطبوع عليها كل على حده، فبالرغم من أن هذه البضائع تكون ومُنتجة من ذات المصنع ومن ذات خط الإنتاج وواردة بذات الحاوية، إلا أن الجهات الرقابية الغذائية تقوم بفحص عينة من كل تاريخ تشغيل منها.

وتجدر الإشارة إلى أن الحاوية الواحدة قد يصل عدد التشغيلات للبضائع الواردة فيها إلى عشرين تشغيلة، علماً بأن الجهات الرقابية الغذائية تقوم باستيفاء رسوم فحص ونقل وتوصيل لكل عينة على حده، وبالتالي تكبيد التاجر المستورد رسوماً وأعباءً ماليةً وجهداً ووقتاً إضافياً لا مبرر له.

والمطلوب هنا، ضرورة قيام الجهات الرقابية الغذائية بإتباع منهجية عملية متطورة تتناسب مع فحص المواد الغذائية المستوردة ذات تواريخ التشغيلات المتعددة، دون الحاجة لفحص عينات من كل تاريخ تشغيلة

على حده، وبما يُحقق تخفيف الأعباء على التاجر من جهة وضمان سلامة تلك البضائع وصلاحياتها للاستهلاك من جهة أخرى.

إلى جانب التأكيد على أهمية إختصار حجم العينات (بشكل عام) ما يمكن تجنباً لإلحاق المستوردين بالخسائر وارتفاع مستوى التكاليف وانعكاسها بشكل أو بآخر على المستهلك النهائي.

٣- في معظم الأحيان، هنالك تأخير في صدور نتائج الفحوص المخبرية التابعة للجهات الرقابية الغذائية، والتي قد يستغرق بعضها من أسبوع إلى شهر، مما يترتب على ذلك تكبيد التاجر المستورد لرسوم أراضي وتخزين وGRAMAT ونقص في فترات صلاحية المواد الغذائية المستوردة بسبب ذلك التأخير.

والمطلوب هنا، قيام الجهات الرقابية الغذائية، ممثلة بكل من وزارة الزراعة ووزارة الصحة والمؤسسة العامة للغذاء والدواء، بتطوير آليات عملها ومنهجية فحص المواد الغذائية المستوردة، لضمان صدور نتائج فحوصاتها بوقت لا يتعدى أسبوع من تاريخ اخذ العينة، خاصة وان التاجر المستورد يقوم بدفع جميع الرسوم والتكاليف المترتبة على ذلك.

د - مؤسسة الموانئ:

يشكو المخلصون من ارتفاع أجور المناولة ورسوم الخدمات التي تستوفيها مؤسسة الموانئ في ميناء العقبة، خاصة وان ارتفاع تلك الأجر لا يتناسب مع مستوى وجودة الخدمات المقدمة من الميناء، وذلك في ظل التراجع الملحوظ في أداء وعمل الميناء كقدم الآليات وساحات التخزين غير الآمنة وغيرها من العوامل التي لا تتناسب مع ارتفاع مستوى أجور المناولة ورسوم الخدمات التي لا يقابلها أي مزايا أو تطور بالخدمات.

والمطلوب هنا، قيام مؤسسة الموانئ باتخاذ الإجراءات الكفيلة لتطوير آليات المناولة ورفع مستوى الخدمات المقدمة بشكل يتناسب مع مستوى الأجر والرسوم المستوفاة من أصحاب البضائع المستوردة، وبما ينسجم مع النمو الاقتصادي ويتأقلم مع التطورات التكنولوجية الحديثة في تقديم الخدمات.

هـ - هيئة تنظيم العمل الإشعاعي والنووي:

ينص قانون الوقاية الإشعاعية والأمان والنووي رقم (٤٣) لسنة ٢٠٠٧ على أن تقوم هيئة تنظيم العمل الإشعاعي والنووي بالتحقق من عدم

وجود تلوث اشعاعي يتجاوز الحد المسوح به في البضائع المستوردة إلى المملكة، وذلك من خلال مراقبتها للمستوردات الواردة عبر المنافذ الحدودية.

إلا أن هنالك بعض الإشكاليات في آليات عمل هذه الهيئة يتمثل أبرزها بعدم توفر الصلاحيات اللازمة لمندوبيها في المنافذ الجمركية لبيان عدم اختصاصها في البضائع المستوردة، مما يؤدي إلى تحويل تلك المعاملات إلى المركز الرئيسي للهيئة، وبالتالي تأخير إنجاز تلك المعاملات بشكل يعمل على تكبيد المستوردين للوقت والجهد والأعباء المالية الإضافية.

والمطلوب هنا، ضرورة قيام هيئة تنظيم العمل الإشعاعي والنووي بتطوير آلية عملها من خلال منح الصلاحيات اللازمة لمندوبيها في المراكز الجمركية لإنهاء معاملات البضائع المستوردة وبيان عدم اختصاصها بتلك البضائع دون الحاجة لتحويلها إلى المركز الرئيسي للهيئة، وبشكل يسهم في تسهيل وتبسيط إجراءات التخليص على البضائع المستوردة دون تأخير أو فرض أية أعباء إضافية.

وجهة نظر المخلصين الجمركيين في العقبة بشأن مشكلة الشاحنات الفردية:

أفادت لجنة نقابة أصحاب شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع بالعقبة، بأن علاقة المخلص الجمركي بعملية نقل البضائع تنحصر بالتنسيق ما بين المخلص نفسه وشركة النقل فقط، دون قيام المخلص بالتنسيق مع أصحاب الشاحنات الفردية بأي شكل من الأشكال.

ونفت اللجنة ما يقال بأن المخلصين الجمركيين هم أساس المشكلة التي دفعت بأصحاب الشاحنات الفردية للاعتصام والتوقف عن العمل، مبررين ذلك بأن المخلص يقوم بالتنسيق والطلب المباشر لنقل بضائع موكله من شركات النقل المرخصة رسمياً، والتي تقوم هي بتزويده إما بالشاحنات المملوكة للشركة نفسها، أو من خلال التعاقد مع أصحاب الشاحنات الفردية المؤتلفة معها.

وعليه، يرى المخلصون الجمركيون بأن مشكلة الشاحنات الفردية تقع ما بين شركات النقل الكبرى وأصحاب الشاحنات الفردية المؤتلفة ضمنها، حيث تقوم شركات النقل الكبرى بمنح أولوية العمل للشاحنات المملوكة لها، وفي حال عدم قدرتها على تلبية الطلب على النقل ضمن تلك الشاحنات المملوكة لها، تقوم في حينه بالتعامل مع الشاحنات الفردية المؤتلفة ضمنها، وبالتالي فإن أولوية العمل تكون لشاحنات شركات النقل ومن ثم لأصحاب الشاحنات الفردية.

ثانياً: شركة نافذ للخدمات اللوجستية ووجهة نظرها بشأن مشكلة الشاحنات الفردية:

تأسست شركة نافذ للخدمات اللوجستية في شهر تشرين ثاني من العام ٢٠٠٥، وهي شركة خاصة تعمل على تنظيم دخول وخروج الشاحنات من وإلى منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة.

ويرى السيد رائد الخوالدة / مدير العمليات والمساعدة في مركز الراشدية / شركة نافذ، بأن مشكلة أصحاب الشاحنات الفردية والإضرابات المتواصلة التي وصل عددها إلى ثمانية إضرابات حتى شهر نيسان من العام ٢٠١٢، يمكن إيجاز أهم أسبابها بما يلي:

أ - قيام شركات النقل الكبرى بمنح أولوية العمل للشاحنات المملوكة لها، ومن ثم تكليف أصحاب الشاحنات الفردية المؤتلفة ضمنها بالقيام بعمليات النقل التي تزيد عن قدرة الشاحنات المملوكة للشركة نفسها.

ب عدم الالتزام والعمل بشكل فعلي بوثيقة النقل التي تشتمل على الأجور وبيان البضائع والاتجاه الجغرافي، وتضمن حقوق جميع أطراف عملية النقل. ت عدم وجود مظلة موحدة لتنظيم وتنسيق مصالح وأعمال الشاحنات الفردية، وتشتتها ما بين شركات النقل الكبرى.

ث قيام بعض أصحاب الشاحنات الفردية أنفسهم بأجور متدنية للقيام بعمليات النقل، دون وساطة شركات النقل، مما أدى إلى ظهور المنافسة غير العادلة وتراجع مستوى الأجور الفعلية للنقل ضمن الشاحنات الفردية.

ج قيام شركات التخليص (في بعض الأحيان) بالتعامل بصورة مباشرة مع أصحاب الشاحنات الفردية، والتعاقد معهم لنقل البضائع بأجور أقل من الحد الأدنى للأجور المعمول به.

وعليه، يقترح مدير العمليات والمساعدة في مركز الراشدية / شركة نافذ، أن الحل الأفضل لمعالجة مشكلة الشاحنات الفردية يتمثل بالعمل على إنشاء شركة واحدة تجمع كافة أصحاب الشاحنات الفردية، لتنسيق العمل فيما بينهم، وبشكل يضمن تحقيق العدل والمساواة في توزيع العمل بشكل متساوٍ دون محاباة جهة على حساب الأخرى، إضافة إلى ضرورة قيام الجهات الرسمية بتفعيل الإلتزام بوثيقة النقل لضمان حقوق مختلف الأطراف المعنية.

ثالثاً: أصحاب الشاحنات الفردية:

قام فريق البحث بمقابلة مجموعة من أصحاب الشاحنات الفردية (بالتعاون مع هيئة تنظيم النقل البري) في مدينة العقبة / مجمع الراشدية.

وقد أفاد أصحاب هذه الشاحنات الفردية بأن هنالك ظلماً كبيراً واقعاً عليهم نتيجة قيام شركات النقل الكبرى وشركات التخليص بتركيز العمل في مجال النقل على فئة معينة من الشاحنات التي تكون مملوكة بالكامل لشركات النقل، موضحين بأن عملهم ينحصر بما يتبقى فقط من عمل فائض عن حاجة وقدرة شركات النقل الكبرى.

كما أفاد أصحاب الشاحنات الفردية بأن شركات التخليص لها دور كبير في ضياع حقوقهم، وذلك من خلال قيام هذه الشركات بالتعامل بشكل مباشر مع بعض أصحاب الشاحنات الفردية ودفع الحد الأدنى للأجور، ومن ثم استيفاء الحد الأعلى للأجور من التجار وأصحاب البضائع، والتي تزيد بشكل كبير عن تلك المدفوعة فعلياً.

أما بخصوص المطالب الفعلية لأصحاب الشاحنات الفردية، فهي تتلخص بإيجاز بما يلي:

١. تأسيس شركة واحدة تجمع كافة أصحاب الشاحنات الفردية لتنظيم ورعاية مصالحهم وتوزيع العمل فيما بينهم وبين شركات النقل الكبرى بشكل عادل وشفاف. **أو:**

٢. إعادة نظام الدور المعمول به منذ عام ١٩٦٢.

٣. تثبيت الأجر الحقيقي والفعلي من العقبة إلى عمان بـ (٥٠٠) دينار للسيارة (التريلا) و(٣٠٠) دينار للشاحنة (الرأس).

٤. فتح مكتب صرف في عمان أو العقبة، على أن يتقاضى عمولة ٤% على النقلة الواحدة.

٥. إلزام شركات التخليص بعمل كفالة مالية بقيمة البضائع التي بحوزتهم في مكاتب الصرف لضمان حقوق السائقين والمستثمرين.

٦. تسهيل الإجراءات داخل ميناء الحاويات، حيث يُمنع حالياً نزول السائق من سيارته لأي سبب، إضافة إلى وجود رادارات مراقبة لتصيد السائقين ومخالفتهم.

٧. فرض تأمين على الحاوية المحملة على ظهر السيارة لضمان سلامة البضائع والناقل تؤخذ من السائق بمقدار دينارين كما هو متبع سابقاً.

٨. إعادة النظر في آلية فرض المخالفات داخل ميناء الحاويات.

٩. إلغاء دفع مبلغ الدينارين التي تستوفى كفحص نووي في ميناء الحاويات، رغم أن عملية الفحص صورية فقط.

١٠. إعادة عملية تنظيم التسريب من مجمع الراشدية إلى الحكومة وإلغاء العقد المبرم مع شركة نافذ التي رفعت عملية التسريب للشاحنة الواحدة من دينار

ونصف إلى سبعة دنانير ونصف دون قيام هذه الشركة بتقديم أية خدمة تذكر للسائقين أو مجمع الراشدية.

وعليه، فإن هناك ضرورة ملحة لقيام جميع الجهات ذات العلاقة بإيجاد الحلول الكفيلة لمعالجة مشكلة الشاحنات الفردية والتعامل بحزم لتطبيق القوانين النافذة، تحاشياً لإلحاق الضرر بالاقتصاد الوطني في حال تعطل العمل مجدداً في الموانئ، وميناء الحاويات تحديداً.

رابعاً: شركة تطوير العقبة:

تأسست شركة تطوير العقبة في العام ٢٠٠٤ لتكون الذراع التطويري لمنطقة العقبة الاقتصادية الخاصة كشركة مملوكة من قبل الحكومة الأردنية وسلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة.

وقد تم تكليف شركة تطوير العقبة رسمياً بتطوير منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة وبناء البنية التحتية والفوقية اللازمة، وتوسيع القائم منها، وإيجاد العوامل الممكنة للأعمال الضرورية للمنطقة، وإدارة وتشغيل مرافقها الرئيسية. وعليه فقد تم نقل ملكية حزمة من الأصول وحقوق التطوير (الأراضي، المطار، الميناء، وخدمات المرافق العامة) للشركة لتقوم بدورها الأساسي وتطوير المنطقة من خلال استقطاب مطورين ومُستغلين وفق أفضل الأسس العالمية سعياً لتنفيذ المخطط التنظيمي الشمولي لمنطقة العقبة الاقتصادية الخاصة.

وبمقابلة السيد أمين قعوار / مدير العمليات التنفيذي لشركة تطوير العقبة، فقد تم بحث عدد من المحاور المتعلقة بعمل وأداء ميناء العقبة، تمثلت فيما يلي:

أ - مشكلة الشاحنات الفردية:

أفاد السيد قعوار أن مشكلة الشاحنات الفردية وإضرابهم عن العمل لعدة مرات كان له أكبر الأثر في إلحاق أضرار كبيرة بالاقتصاد الوطني، مبيناً أن السبب الرئيس في هذه المشكلة يكمن في تعدد الحلقات المتعلقة بعملية النقل بدءاً من التاجر مروراً بشركات التخليص وشركات النقل الكبرى وسماصرة النقل وانتهاءً بأصحاب الشاحنات الفردية أنفسهم.

وأفاد بان هنالك بعض الحلول التي من شأنها تخفيف وطأة هذه المشكلة ومعالجتها بشكل تدريجي، وذلك من خلال:

- ١- تأسيس مكتب تنسيقي موحد لإدارة العلاقة ما بين شركات النقل وأصحاب الشاحنات الفردية المؤتلفة ضمنها.
- ٢- تأسيس مظلة واحدة تضم كافة أصحاب الشاحنات الفردية، لتنظيم ورعاية مصالحهم ضمن أسس عادلة وشفافة.

٣- تعزيز دور وزارة النقل وهيئة تنظيم النقل البري لإدارة مشكلة الشاحنات الفردية، وتنظيم أعمالها ضمن آليات وأسس واضحة ومرنة تكفل تحقيق المساواة بين مختلف أطراف عملية النقل.

ب مشروع ميناء العقبة الجديد:

أكد السيد أمين قعوار ان موقع الميناء الحالي قد تم بيعه رسمياً من قبل الحكومة الأردنية لشركة (معبر) الإماراتية، وذلك مقابل مبلغ مقداره (٥٠٠) مليون دينار، قامت الحكومة الأردنية باستغلاله لجدولة ديونها لدى نادي باريس، وبالتالي فإن الموقع الحالي للميناء هو ليس ملكاً للحكومة الأردنية، ويتوجب إخلاءه وتسليمه لشركة معبر الإماراتية خلال العام ٢٠١٤.

علماً بأن شركة (معبر) الإماراتية ستقوم باستغلال الموقع الحالي للميناء لبناء مدينة استثمارية سكنية واقتصادية متطورة.

أما بخصوص الميناء الجديد، فقد تم إحالة العطاءات الخاصة باستكمال التصاميم الهندسية والبحرية للمشروع، ومن المفترض الانتهاء من كافة أعماله خلال العام ٢٠١٤، علماً بأن هذه المشروع قد تم اعتماده وإقراره بناءً على دراسات وأسس علمية دولية تضمن تلبية احتياجات الاقتصاد الوطني ومتطلباته المستقبلية، كما أن مشروع الميناء الجديد قابل للتوسعة في المستقبل حسب الاحتياجات الفعلية والقدرات الاستيعابية التي قد تتغير في المستقبل البعيد.

ت- تعدد المرجعيات في منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة:

أوضح مدير العمليات التنفيذي لشركة تطوير العقبة أن التطور والنمو الذي تشهده منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة يتطلب تواجد العديد من المؤسسات والجهات المعنية بتسيير و تنظيم آليات العمل في المنطقة، مبيناً أن العودة إلى مظلة رسمية واحدة لتنظيم وإدارة منطقة العقبة يعتبر الآن غير منطقي ولا ينسجم مع المتغيرات والتطورات التي تشهدها المنطقة.

إلا أنه أكد كذلك على ضرورة إيجاد آلية واضحة لتعزيز أواصر التعاون والتنسيق المباشر ما بين جميع هذه الجهات، بما يضمن توحيد الجهود وتضافرها بشكل بعيد كل البعد عن الإزدواجية في اتخاذ القرارات وتضارب المصالح.

ث- المشاريع الحالية والمستقبلية لتطوير ميناء العقبة:

يوجد العديد من المشاريع التي بدأت شركة تطوير العقبة بشكل فعلي بتنفيذها وتطويرها بهدف رفع كفاءة عمل الميناء، والوصول به إلى مستويات مميزة من الخدمة والأداء، وهذه المشاريع بإيجاز كما يلي:

- ١- تطوير وتحديث ميناء الركاب الحالي / ميناء الوسط: تقوم شركة تطوير العقبة حالياً بإعادة تأهيل وتحديث محطة الركاب والمساحات وبناء أرصفة جديدة تستوعب ثلاث سفن ركاب أو (رورو).
- ٢- إنشاء ميناء الركاب الجديد / الميناء الجنوبي: تقوم شركة تطوير العقبة بالتنسيق مع شركة الجسر العربي للاستثمار في هذا المشروع.
- ٣- تطوير وتحديث ميناء الحاويات: تم إنجاز التصميم الأولي وإنهاء تقييم الأثر البيئي وعمل المسوحات المائية والجيوتقنية وإنجاز وثائق العطاء وطرحه دولياً والبدء بالتنفيذ.
- ٤- تطوير وتحديث ميناء النفط الحالي بهدف تطويره ورفع مستويات السلامة والأمن وإيجاد وسائل تخزين بديلة: تم تنفيذ كافة متطلبات مذكرة التفاهم بين مختلف الأطراف المعنية وتوقيع اتفاقية التطوير والتشغيل، ويجري حالياً العمل على إنشاء الشركة الخاصة لإدارة وتشغيل ميناء النفط.
- ٥- تطوير أرصفة مناولة المواد السائلة والكيماوية والغاز البترولي: تم إنجاز أعمال التصميم الأولي وجاري العمل على تقييم الأثر البيئي، كما تم إنجاز المسوحات المائية والبدء بالمسوحات الجيوتقنية، وقد تم البدء بالعمل على إنجاز وثائق العطاء ليتم طرحه دولياً.
- ٦- تطوير وتحديث الأرصفة المتخصصة لمناولة الأسمنت والفوسفات والبوتاس: تم توقيع مجموعة من الاتفاقيات ومذكرات التفاهم لتطوير وإدارة وتشغيل ورفع كفاءة وقدرات مناولة هذه الأرصفة مع مجموعة من الشركات الوطنية.
- ٧- تطوير وتحديث الخدمات البحرية لقطر وإرشاد وإدخال وإخراج السفن: تم إدخال تسعة قطع بحرية جديدة (قاطرات وقوارب)، والتي من شأنها رفع مستويات أداء القطر والإرشاد إلى المعايير الدولية.
- ٨- مشروع ميناء العقبة الجديد: تم إحالة العطاءات الخاصة باستكمال التصاميم الهندسية والبحرية للمشروع، ومن المفترض الانتهاء من كافة أعماله خلال العام ٢٠١٤.

خامساً: مؤسسة الموانئ:

لعبت مؤسسة الموانئ الأردنية، على مدار سنوات عديدة مضت، دوراً هاماً في خدمة الاقتصاد الوطني بشكل عام، ومنطقة العقبة وقطاع النقل بشكل خاص، إذ إنها اعتبرت المحرك التنموي الرئيسي في مدينة العقبة ولسنوات عديدة، لكون أنشطتها تتداخل مع قطاعات اقتصادية مختلفة كالسياحة، والصناعة، والتجارة، وشركات التخليص والنقل، والجمارك، والبنوك، الأمر الذي جعل منها إحدى أهم المؤسسات الحكومية التي لها دور مميز في خدمة الاقتصاد الوطني ورفد خزينة الدولة، فقد بلغت إيراداتها في العام ٢٠١١ نحو (٧٣) مليون دينار، والوفر المحول منها لشركة تطوير العقبة بلغ (٣٩) مليون دينار.

إلا انه وبعد تأسيس سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة، وشركة تطوير العقبة، أصبحت مؤسسة الموانئ تعاني من مشاكل وعراقيل داخلية كثيرة، أثرت على أدائها ونشاطها بشكل سلبي، مما أدى إلى تراجع دورها التنموي التي كانت تقوم به سابقاً، خاصة في ظل تداخل الصلاحيات والواجبات وتعدد المسؤوليات وإزدواجية القرارات بين المؤسسات العامة القائمة بمنطقة العقبة (سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة، شركة تطوير العقبة، السلطة البحرية، ومؤسسة الموانئ).

تفيد مؤسسة الموانئ بأن إنشاء الميناء الجديد (المذكور في الجزء الثاني من الدراسة / البند الرابع عشر)، سوف يكون له آثار سلبية عديدة على أداء وعمل الميناء بشكل عام، وذلك لمحدودية قدرته وطاقته الاستيعابية لعدد البواخر وكميات البضائع المستوردة المخطط لها ضمن الدراسات التي تم إعدادها بهذا الخصوص من قبل شركة تطوير العقبة، التي أصبحت مؤسسة الموانئ تخضع تحت سلطتها حالياً.

وأوضح الكابتن منصور قوقزة / مساعد المدير العام لشؤون العمليات البحرية والأرصفة المتخصصة في مؤسسة الموانئ، بأن مشروع الميناء الجديد لا يلبي الطموح المستقبلي لزيادة كميات البضائع المستوردة وعدد البواخر الزائرة، مؤكداً أن مؤسسة الموانئ قد قدمت ملاحظاتها التفصيلية حول هذا المشروع بشكل منهجي وعلمي يوضح عدم قدرة الميناء الجديد على تلبية الطموحات المستقبلية، إلا أنه لم يتم الأخذ بتوصياتها بعين الاعتبار.

وبخصوص شكاوى التجار والمخلصين حول ارتفاع أجور المناولة ورسوم الخدمات في ميناء العقبة، أكدت المؤسسة بأن أجورها تتناسب مع مستوى الخدمات المقدمة، كما أن هذه الأجور تعتبر منافسة مع الأجور التي يتم استيفاؤها في موانئ البلدان المجاورة.

وبشأن المعوقات التي تواجه تطور أداء الميناء، أفاد مساعد المدير العام لشؤون العمليات البحرية والأرصفة المتخصصة في مؤسسة الموانئ، بأن أبرزها يتمثل بترهل الهيكل الإداري لمؤسسة الموانئ، وعدم تطوير كادرها الإداري والتنفيذي بالشكل المطلوب، ويُعزى ذلك إلى إتفاقية التشغيل المبرمة ما بين المؤسسة وشركة تطوير العقبة، والتوجه نحو إنشاء الميناء الجديد، إضافة إلى تعدد وإزدواجية القرارات والصلاحيات والجهات المنظمة لعمل الميناء، وضعف التنسيق والتعاون الفعلي الشفاف فيما بينهم.

وبذلك فإن التشوهات الهيكلية وتراجع دور مؤسسة الموانئ وفقدانها لمركزها القانوني جاء نتيجة لإلغاء قانون المؤسسة ودخولها ضمن اتفاقية تشغيل مع

شركة تطوير العقبة، مما يستدعي إعادة إحياء هذه المؤسسة الهامة وتعزيز دورها من خلال إعادة إستقلاليتها القانونية أو تحويلها إلى شركة.

سادساً: شركة ميناء الحاويات:

قام فريق البحث بزيارة ميدانية إلى ميناء الحاويات، بمرافقة ممثلها السيد علاء فخري يعقوب من الدائرة التجارية بالشركة.

قامت شركة تطوير العقبة (ADC) باعتبارها الشركة المسؤولة عن تنفيذ الخطة الشمولية لمنطقة العقبة الاقتصادية الخاصة في العام ٢٠٠٦، بتوقيع اتفاقية مع شركة (أي بي مولر لمحطات الحاويات/ عضو مجموعه أي بي مولر - ميرسك) لمدة ٢٥ عاماً لإنشاء شركة ميناء حاويات العقبة، وبموجب هذه الاتفاقية تتولى هذه الشركة إعادة هيكلة ميناء الحاويات وإدارته وتشغيله وتسويقه.

وتبلغ مساحة ميناء الحاويات (٥٠٠) متراً مربعاً، يديره ويشرف على تنفيذ خدماته وأعماله نحو (٨٠٠) موظف، وتري شركة ميناء الحاويات بأن ميناء حاويات العقبة يُعتبر من أفضل موانئ الحاويات في المنطقة من حيث مستوى جودة خدماته وسرعة تنفيذها ضمن أعلى مستويات أسس التكنولوجيا والسلامة العامة، ويُعزى إرتفاع مستوى الأجر المستوفاة في ميناء حاويات العقبة مقارنة بموانئ الدول المجاورة إلى الخدمات المتقدمة والتطور الدائم الذي تحاول شركة ميناء الحاويات توفيره لتنفيذ أعمالها بشكل عصري ينسجم مع المتغيرات والمتطلبات الدولية.

وتقوم شركة ميناء الحاويات حالياً بعدة مشاريع للتوسعة والتطوير، أهمها:

- ١- توسعة الرصيف الرئيسي ليصبح ما مساحته (١٠٠٠) متر بدلاً من (٥٤٠) متر حالياً، وسيتم الانتهاء من توسعته في العام ٢٠١٤، مما سيعمل على مضاعفة القدرة الاستيعابية للبواخر في ميناء الحاويات.
- ٢- إنشاء ساحات تخزين إضافية لتصبح قدرة التخزين لدى هذه الساحات بما مقداره (١,٥) مليون وحدة مكافئة (TEU)، وذلك بدلاً من القدرة الحالية لساحات التخزين التي تستوعب (٨٥٠) ألف وحدة مكافئة (TEU).
- ٣- قامت الشركة بتجميع كافة النقاط والمراكز المتعلقة بعملية التحميل والتنزيل (المركز الجمركي، الفحص النووي، القبان، والترصيص) بموقع واحد، وذلك بهدف تسهيل عملية دخول وخروج الحاويات من وإلى البوابة الرئيسية للميناء.

كما تمتلك شركة ميناء الحاويات نظام الكتروني متطور لمتابعة الحاويات منذ تحميلها في بلدان المنشأ ولغاية وصولها وخروجها بشكل كامل من ساحات الميناء.

وتُقدر القدرة الاستيعابية لميناء الحاويات حالياً بما مقداره (٥٠٠) حركة لنقل الحاويات من على متن السفن وإليها، وبمعدل (٥٠) حاوية يتم تحميلها وتنزيلها كل ساعة.

وتتمثل إجراءات شحن الحاويات المصدرة خارج المملكة من خلال عدة إجراءات تبدأ بوصول الحاويات على متن الشاحنات إلى مجمع الراشدية (تبعد نحو ٤٠ كيلو متر من الميناء)، حيث تقوم شركة نافذ للخدمات اللوجستية المتواجدة في مجمع الراشدية بالتنسيق مع ميناء الحاويات لوصول الشاحنات إلى الساحة رقم (١) ضمن الوقت المتفق عليه، وتقوم شركة ميناء الحاويات بدورها في تفقد هذه الحاويات ونظافتها وخلوها من الأضرار، ومن ثم إخراج المعاملة جمركياً بعد إجراء عمليات الوزن والفحص النووي والترصيص، وبعد وصول الشاحنات إلى ساحات الميناء الداخلية يتم تحميل الحاويات على متن السفن.

أما بشأن الإجراءات الخاصة بالحاويات الواردة، فيتم تنزيلها من على متن السفن ضمن آليات شركة ميناء الحاويات ونقلها إلى الساحات الداخلية للميناء، سواء تلك المخصصة للمعاينة أو المخصصة للتخزين، حيث يتوفر لدى ميناء الحاويات عدة ساحات للمعاينة الجمركية أوللتخزين الاعتيادي، أو ساحات التخزين المبرد التي تحتوي على (٩٠٠) وصلة كهربائية قابلة للزيادة من خلال مولدات كهربائية متخصصة عند الحاجة، علماً بأن هنالك بعض الساحات المخصصة لأنواع معينة من البضائع أهمها المواد الخطرة (كالبرولين)، والمواد الخاصة (كالدخان والبضائع ذات الكلف العالية).

وبحسب إحصائيات شركة ميناء الحاويات، فإن تحميل وخروج الحاويات من ساحات التخزين، بعد استكمال كافة إجراءاتها الجمركية إلى البوابة الرئيسية للميناء تستغرق فترة لا تزيد عن (٢٤) دقيقة في الأحوال العادية، وفترة لا تزيد عن الساعة الواحدة في حال الإزدحام غير الطبيعي.

وبخصوص تكدّس بعض الحاويات في ساحات التخزين في ميناء الحاويات، فإن شركة ميناء الحاويات تُحمل كامل مسؤولية تكدّس هذه الحاويات لدائرة الجمارك التي يفرض عليها قانون الجمارك بيع محتويات هذه الحاويات بالمزاد العلني بعد مرور فترة ثلاثة أشهر من تاريخ تخزينها، حيث لا تقوم دائرة الجمارك بدورها المطلوب في هذا المجال، مما يؤدي إلى تكدّس الحاويات بشكل غير مقبول في ساحات التخزين بميناء الحاويات ويزيد من إزدحامها بشكل يعمل على تراكم الخسائر لمختلف الأطراف المعنية، بدءاً من المستوردين أصحاب البضائع ومروراً بدائرة الجمارك والمخلصين الجمركيين وانتهاءً بشركة ميناء الحاويات، كما أن مشكلة إضراب الشاحنات الفردية كان لها أثر كبير أيضاً في تكدّس الحاويات في ساحات الميناء. علماً بأن شركة ميناء الحاويات لا تستوفي أية رسوم تخزين أو

أرضيات أو غرامات على الحاويات التي تحتوي على بضائع تالفة مهما بلغت فترة تخزينها.

وبالتالي فإن مسؤولية تكس الحاويات في ساحات التخزين لمدة تزيد عن ثلاثة أشهر تقع (حسب وجهة نظر شركة ميناء الحاويات) بشكل كامل على دائرة الجمارك التي يفرض عليها القانون القيام ببيع محتوى هذه الحاويات بالمزاد العلني.

الجزء الرابع:

تعليمات تحديد عدد رحلات سيارات الشحن

قامت هيئة تنظيم النقل البري بتاريخ ٢٠١٢/٣/٢١ بإصدار تعليمات تنص على قيام الهيئة بتطبيق نظام الكتروني إعتباراً من تاريخ ٢٠١٢/٤/١ لتحديد عدد رحلات سيارات الشحن على الشاحنات الأردنية المخصصة لنقل الحاويات، والتي تدخل من ساحة المسربة والتفتيش في مجمع الراشدية وتخرج من مركز جمرك وادي اليتيم، وعلى النحو التالي:

- احتساب الرحلة من دخول مجمع الراشدية إلى خروجها من مركز جمرك وادي اليتيم.
- تقوم الهيئة وقبل نهاية كل شهر بتحديد عدد الرحلات للشهر التالي. (تم تحديدها لشهر نيسان بعدد ثمانية رحلات لكل شاحنة).
- يحتسب الشهر من الساعة الثانية عشرة من صباح أول يوم من كل شهر وتنتهي في تمام الساعة الحادية عشرة وتسعة وخمسين دقيقة من منتصف الليل من آخر يوم في الشهر.
- تقوم شركة نافذ للخدمات اللوجستية بالتعميم على الشركات عدد الرحلات المعتمد، أو أي تعديل على العدد المعتمد من خلال نظام خدمة العملاء عند تفعيل التغيير بهذا الخصوص.
- يعرض نظام دخول وخروج الشاحنات عدد الرحلات المستخدمة والعدد المتبقي للقاطرة أو المقطورة لذلك الشهر عند تقديم كل تصريح.
- عندما ينتهي العدد المسموح للقاطرة أو المقطورة، تظهر إحدى أو كلا العبارات التالية على نظام دخول وخروج الشاحنات عند تقديم التصريح وحسب الحالة: (القاطرة تجاوزت عدد الرحلات لهذا الشهر) و/أو (المقطورة تجاوزت عدد الرحلات لهذا الشهر).

وقد صدرت هذه التعليمات بعد أن كانت الهيئة قد أصدرت سابقاً تعليمات تنص على تحديد عدد الرحلات لكل شاحنة بواقع رحلة واحدة كل (٤٨) ساعة، أي بواقع (١٢ - ١٤) رحلة شهرياً، في حين أن التعليمات الجديدة قد حددت عدد الرحلات بواقع (٨) رحلات شهرياً فقط.

من الواضح أن هيئة تنظيم النقل البري قامت بإصدار هذه التعليمات سعياً منها لمعالجة مشكلة أصحاب الشاحنات الفردية، إلا أن هذه التعليمات لم تلق ردود الفعل الإيجابية المتوقعة من مختلف الأطراف المتعلقة بعملية النقل.

حيث تعتبر شركات النقل أن هذه التعليمات تُعد محاباة واضحة لأصحاب الشاحنات الفردية، وتتعارض مع أبسط قواعد المنافسة العادلة في ظل السوق الحر القائم على أسس العرض والطلب.

أما التجار وشركات التخليص، فيعتبرون أن تلك التعليمات هي عودة غير مباشرة لنظام الدور القديم، مما يعني إضطرارهم للتعامل مع بعض شركات النقل أو أصحاب الشاحنات الفردية اللذين يقدمون خدمات دون المستوى المطلوب.

وحسب آراء أصحاب الشاحنات الفردية، فإن هذه التعليمات لا تُعتبر حلاً جذرياً لمعالجة المشكلة القائمة، مؤكداً على أهمية قيام الجهات الرسمية باتخاذ إجراءات عملية أخرى أهمها: زيادة أجور نقل الحاويات على متن الشاحنات، وتأسيس شركة أو مظلة واحدة لأصحاب الشاحنات الفردية لتنظيم ورعاية مصالحهم، مع الأخذ بعين الاعتبار تحديد نسبة لا تقل عن (٦٠%) من حاجة سوق النقل لهذه الشركة والشاحنات التابعة لها.

نتائج أعمال وتوصيات الجلسة التشاورية الختامية الموسعة من القطاعين العام والخاص

عقدت غرفة تجارة عمان جلسة حوارية موسعة ومتخصصة لمناقشة وبحث خلاصة المعوقات والتوصيات (أنفة الذكر) التي تضمنتها الدراسة حول واقع الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في ميناء العقبة، وقد شارك في الجلسة رئيس وأعضاء لجنة الدراسات والتشريعات والتدريب في الغرفة، بحضور معالي وزير النقل، وكل من عطوفة مدير عام دائرة الجمارك، مدير عام مؤسسة المواصفات والمقاييس، مدير عام مؤسسة الموانئ، مدير عام هيئة تنظيم العمل الإشعاعي والنووي، مساعد أمين عام وزارة الصناعة والتجارة، مساعد مفوض الإيرادات والجمارك بسلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة، الرئيس التنفيذي لشركة تطوير العقبة، نائب مدير الرقابة على الغذاء في المؤسسة العامة للغذاء والدواء، المدير التنفيذي التجاري لشركة ميناء الحاويات، إلى جانب ممثلي القطاع الخاص من مختلف النقابات المعنية كنقابة ملاحه الأردن، نقابة أصحاب شركات ومكاتب التخليص ونقل البضائع، النقابة اللوجستية الأردنية، النقابة العامة لتجار الكهربائيات والإلكترونيات، النقابة العامة لتجار المواد الغذائية، النقابة العامة لتجار الأقمشة والألبسة، النقابة العامة لوكلاء السيارات وتجار قطع السيارات ولوازمها، هيئة مستثمري المناطق الحرة الأردنية، جمعية تجار السيراميك والأدوات الصحية.

وقد قام المشاركون من القطاعين العام والخاص وبحث ومناقشة خلاصة التوصيات التي خرجت بها الدراسة، ويمكن إيجاز أبرز ما جاء في هذه المناقشات بمحورين رئيسيين، الأول يتناول المداخلات والملاحظات، والمحور الثاني يتناول التوصيات:

المحور الأول: المداخلات والملاحظات التي تم طرحها ومناقشتها خلال الجلسة الختامية الموسعة ما بين القطاعين العام والخاص:

- أشار معالي الدكتور هاشم المحاميد / وزير النقل، إلى ان وزارة النقل وهيئة تنظيم النقل البري تقوم حالياً بإعداد مشروع نظام "تنظيم وتصنيف ناقلي الشحن"، الذي من شأنه العمل على زيادة كفاءة شركات النقل والناقلين الأفراد، والذي من المتوقع ان يتم الإنتهاء منه والبدء بتنفيذه قبل بداية العام المقبل ٢٠١٣.

كما أكد معالي وزير النقل أن الوزارة قامت بتشكيل لجنة وطنية لتسهيل التجارة والنقل بهدف وضع الأسس المناسبة لتوحيد مرجعيات النقل في

المملكة، وتطوير آليات عمله بما يضمن رفع مستوى أدائه بالشكل المنشود.

● أوضح المهندس زهير حنتر / مدير مديرية النقل على الطرق في وزارة النقل، ان هنالك عدة ضوابط وإجراءات قد تم اتخاذها خلال السنوات الأخيرة للحد من إغراق قطاع النقل الأردني، يتمثل أبرزها بعدم السماح باستيراد الشاحنات التي يقل عمرها عن سنة واحدة من تاريخ الصنع، وأربع سنوات لغايات تبديل الشاحنات الموجودة أصلاً في المملكة.

● أوضح عطوفة السيد محمد المبيضين / مدير عام مؤسسة الموانئ، أن التأثير السلبي لتضاؤل مستوى النقل إلى السوق العراقي يعتبر أمراً سياسياً محضاً ناجماً عن قرارات الحكومة العراقية، مؤكداً ان تعرفه الخدمات في الميناء تُعتبر منافسة ومعتدلة مقارنة بتعرفة الموانئ الأخرى في دول المنطقة، مبيناً ان هنالك خصماً تشجيعياً يصل إلى ما نسبته (٥٠%) على رسوم التخزين والخدمات اللوجستية لبضائع الترانزيت العراقية المارة عبر ميناء العقبة، كما أن هنالك مباحثات جارية ومستمرة ما بين الجانبين الأردني والعراقي لتحفيز وتسهيل مرور بضائع الترانزيت العراقية عبر ميناء العقبة بشتى السبل الممكنة.

● أشار عقيد جمارك خالد العبابنة / مدير الترانزيت والتخليص في دائرة الجمارك، إلى ان قرارات الحكومة العراقية المتعلقة بفرض رسوم إعادة إعمار بواقع (٥%) وضريبة دخل بواقع (٢%) على بضائع الترانزيت المارة عبر ميناء العقبة تعتبر هي أهم المعوقات التي تحد من قيام التجار العراقيين بالتعامل مع ميناء العقبة.

● أوضح الكابتن محمد الدلاييح / مدير نقابة ملاحه الأردن، أن النقابة بالتعاون مع الجهات الحكومية والخاصة المعنية قد أنجزت ما يزيد عن مائة مادة من مسودة مشروع القانون البحري، مؤكداً أن كامل مواد مشروع القانون ستكون جاهزة لعرضها على ديوان التشريع قبل نهاية العام الحالي ٢٠١٢.

● أكد معظم المشاركين أن هنالك غياباً واضحاً لدور وزارة النقل في ضبط وتنظيم ورعاية قطاع النقل الأردني، مؤكداً على أهمية تفعيل دورها كجهة رقابية متخصصة.

● أوضح عقيد جمارك منذر المعدي / المدير السابق لجمرك العقبة، أن مشكلة تكدس الحاويات في ميناء الحاويات أصبحت الآن أقل ضرراً

بكثير عما كانت عليه سابقاً، خاصة في ظل قيام شركة ميناء الحاويات بإعفاء أصحاب الحاويات التي مضى على تخزينها أكثر من ثلاثة شهور وتحتوي على بضائع تالفة من رسوم الأرضيات والتخزين.

كما أشار كذلك إلى قرار دائرة الجمارك الذي صدر مؤخراً والذي سمح ببيع محتوى الحاويات التي مضى على تخزينها أكثر من ثلاثة شهور بالمزاد العلني وبما نسبته (٧٠%) فقط من قيمتها التخمينية، بدلاً مما كان معمول به سابقاً بضرورة بيعها بما لا يقل عن كامل قيمتها التقديرية، مما أدى إلى تخفيض حجم تراكم الحاويات الموجودة في الميناء.

• ورداً على عدم توفر مناطق مخصصة لإتلاف الحاويات في منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة، أوضح المهندس غسان غانم / الرئيس التنفيذي لشركة تطوير العقبة أن هناك توجهاً لإنشاء موقع مخصص لإتلاف الحاويات في العقبة في حال توفرت الإجراءات والضوابط البيئية المناسبة لذلك.

في حين أشار السيد أحمد آل خطاب / مساعد مفوض شؤون الإيرادات والجمارك في سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة، إلى أن الرسوم الحالية لإتلاف الحاويات تعتبر معتدلة ولا تزيد عن مائة دينار للطن الواحد، مبيناً أن مشكلة إتلاف الحاويات بشكل عام تكمن في عامل رئيسي يتمثل في الأضرار البيئية والسلبيات الناجمة عنها.

• بين السيد (ريشارد ديفيدسين) / المدير التنفيذي التجاري لشركة ميناء الحاويات، أن شركة ميناء الحاويات تقوم بجهود متواصلة لتحسين أداء ميناء الحاويات والإرتقاء بخدماته لمستوى جودة يضاهي الموانئ في دول المنطقة، مبيناً أن العمل جارٍ حالياً لزيادة القدرة الاستيعابية لميناء الحاويات، وتخفيض الفترة التي تستغرقها تنزيل وتحميل الحاويات وخرجها من حرم الميناء، وذلك من خلال تركيب جهاز الفحص الإلكتروني (سكانر) الذي سيعمل على فحص ومعاينة البضائع الواردة في الحاويات دون الحاجة لتنزيل البضائع من أماكنها.

وأشار إلى أن التعرف التي تفرضها شركة ميناء الحاويات على الأرضيات والتخزين والمناولة وغيرها تعتبر رسوماً معتدلة تتناسب مع جودة الخدمات المقدمة وضمن المعدل المعمول به في موانئ دول المنطقة.

● أكد المهندس غسان غانم / الرئيس التنفيذي لشركة تطوير العقبة أن قرار نقل ميناء العقبة إلى المنطقة الجنوبية قد جاء بناءً على دراسات وتخطيطات من شركات دولية متخصصة، مبيناً أن مشروع الميناء الجديد يراعي مختلف الإحتياجات الحالية والمستقبلية وسيتمتع بكفاءة تشغيلية عالية المستوى ومدروسة بشكل تفصيلي دقيق.

في حين أشار السيد عبد المجيد القرالة / مدير العمليات في مؤسسة الموانئ، أن مشروع الميناء الجديد لن يلبي الحاجة الفعلية للمملكة، سواءً من حيث المساحة أو من حيث القدرة الاستيعابية الحالية والمستقبلية، وخاصة فيما يتعلق بالأمور الفنية كعمق الغاطس لرصيف الميناء الجديد.

● أوضح المهندس زهير حتر / مدير مديرية النقل على الطرق في وزارة النقل، ان تعديل وتفعيل نظام الأبعاد القصوى والأوزان الإجمالية للشاحنات بما لا يتجاوز (١٣,٦٥) متر للشاحنة الواحدة يأتي ضمن ضروريات ومتطلبات السلامة العامة، خاصة وأن طبيعة وشبكات الطرق في المملكة تقتضي تخفيض أطوال الشاحنات من (٢٤) متر إلى (١٣,٦٥) متر، وكما هو معمول به في معظم بلدان العالم.

● أكد عقيد جمارك منذر المعدي / المدير السابق لمركز جمرك العقبة، ان هنالك تعليمات صدرت مؤخراً تقتضي بالإلتزام بالمسارب الجمركية بأقصى درجة ممكنة للحد من تغيير نوع المسارب التي تم تصنيف البضائع ضمنها عند وصولها لساحات الميناء، خاصة في ظل التوجه الحالي لتركيب جهاز الفحص الإلكتروني (سكانر).

● بخصوص المبالغة في تخمين أسعار البضائع لغايات فرض الرسوم الجمركية، أكد عقيد جمارك خالد العبابنة، ان المراكز الجمركية تبذل أقصى جهداً لقبول سعر الصفقة والقيمة المقدمة كما وردت من المستورد، إلا في بعض الحالات التي يُشكك بأن فيها تلاعباً واضحاً بالأسعار، مبيناً أن نسبة القضايا والشكاوى المتعلقة بالمبالغة بقيمة التخمين لا تتجاوز (٣%) من إجمالي المعاملات الجمركية.

● أوضح عطوفة الدكتور حيدر الزبن / مدير عام مؤسسة المواصفات والمقاييس، أن جميع القرارات والتعليمات التي تصدر عن مؤسسة المواصفات والمقاييس تكون صادرة بمشاركة ممثلي القطاع الخاص الأعضاء في مجلس إدارة المؤسسة، مبيناً ان إدارة المؤسسة تقوم بمنح

المستوردين فترات كافية ومناسبة قبل البدء بتطبيق أي تعليمات او قرارات جديدة.

وأشار عطوفة الدكتور الزين إلى أن جميع القرارات والتعليمات التي تصدر عن مؤسسة المواصفات والمقاييس تهدف بشكلٍ أساسي إلى حماية المستهلك الأردني وتحقيق متطلبات السلامة العامة ضمن الأسس والمعايير الدولية.

وأضاف عطوفة الدكتور الزين أن مدراء ومندوبي مؤسسة المواصفات والمقاييس في المراكز الجمركية يتمتعون بتفويض وصلاحيات مدير عام المؤسسة، مبيناً أن هنالك جهوداً متواصلة للعمل في المستقبل القريب على إتمام عمليات الربط الإلكتروني ما بين المندوبين في المعابر الجمركية والمركز الرئيسي للمؤسسة.

● أكد المشاركون في الجلسة من القطاع الخاص على رفضهم التام لإدخال أي بضائع او سلع قد تكون مضرّة بالمواطن الأردني أو لا تحقق قواعد السلامة العامة أو أن تكون مخالفة للمواصفات القياسية الأردنية، مؤكدين في الوقت ذاته على ضرورة مرونة التعامل مع بعض البضائع التي لا تُشكل خطورة أو ضرر على سلامة المستهلك.

● أشار الدكتور فؤاد دعاس / نائب مدير الرقابة على الغذاء في المؤسسة العامة للغذاء والدواء، إلى أن هناك تعليمات وأسس جديدة قيد الدراسة والإعداد لمعالجة مشكلة تضخم حجم العينات التي يتم اخذها من بضائع المواد الغذائية المستوردة، مبيناً ان مشروع هذه التعليمات سيأخذ بعين الاعتبار آراء وتوجهات مختلف الجهات المعنية في القطاعين العام والخاص، وبما يضمن تحقيق مزيد من المرونة وتخفيف للأعباء والكلف المادية المترتبة على المستورد.

● أوضح الدكتور جمال شرف / رئيس هيئة تنظيم العمل الإشعاعي والنووي، ان الهيئة قامت مؤخراً بتحديث جميع أجهزة الفحص الموجودة في المعابر الجمركية بهدف تسهيل وتبسيط وزيادة دقة الفحص النووي للبضائع المستوردة، كما يتم حالياً تدريب ورفع كفاءة موظفي الهيئة لإنجاز مهامهم واعمالهم ضمن مستوى متقدم من الجودة والسرعة في الإنجاز.

وأكد الدكتور شرف على أن الرسوم التي يتم إستيفاؤها من قبل الهيئة تعتبر رسوماً معتدلة لتلبية وسد الكلف التشغيلية الناجمة عن عمل الهيئة في فحص المواد المستوردة وضمان خلوها من الإشعاعات الضارة.

- أشار السيد محمد المبيضين / مدير عام مؤسسة الموانئ، أن التشوهات الهيكلية وتراجع دور مؤسسة الموانئ وفقدانها لمركزها القانوني جاء نتيجة لإلغاء قانون المؤسسة ودخولها ضمن اتفاقية تشغيل مع شركة تطوير العقبة، مؤكداً على ضرورة إعادة إحياء هذه المؤسسة الهامة وتعزيز دورها من خلال إعادة إستقلاليتها القانونية أو تحويلها إلى شركة.

المحور الثاني: التوصيات التي خرج بها المشاركون في الجلسة الختامية الموسعة ما بين القطاعين العام والخاص:

- التأكيد على أن معالجة قضايا ومشاكل الناقلين الأفراد (أصحاب الشاحنات الفردية) تُعد الركيزة الأساسية لمعالجة الاختلالات الرئيسة التي تحد من نمو وتطور قطاع النقل بشكل عام.
- ضرورة وضع تعليمات رسمية وواضحة لتنظيم العلاقة والتعامل ما بين شركات النقل وأصحاب الشاحنات الفردية المؤتلفة معهم، وبشكل يعمل على ضمان حقوق مختلف الأطراف المعنية بحلقة النقل بما في ذلك مصالح وحقوق أصحاب الشاحنات الفردية.
- هنالك حاجة مُلحة لوضع خطة أو سياسة أو استراتيجية وطنية شاملة ومتكاملة للنهوض بقطاع النقل، تأخذ بعين الاعتبار جميع الحلقات العاملة ضمن قطاع النقل والمعوقات التي تواجه أدائها، والتطلعات المستقبلية للإرتقاء بأداء هذا القطاع بما ينسجم مع المتغيرات والمستجدات المحلية والإقليمية والدولية، على أن تكون الجهات الحكومية المعنية قادرة على تنفيذها ومتابعتها بشكل مرن وفعال.
- وضع الآليات المناسبة لتحفيز شركات النقل لتحديث أسطولها البري، بما يضمن رفع مستوى كفاءتها بشكل يتناسب مع متطلبات التنمية وتحقيق أسس السلامة العامة.
- ضرورة البحث عن أسواق خارجية جديدة وبديلة لدخول قطاع النقل الأردني إلى أسواقها، كدول الخليج العربي ومصر وفلسطين، وذلك لسد

وتلبية حجم العرض الزائد عن حاجة السوق الأردني في قطاع النقل الأردني.

● ضرورة تنظيم وتحديد أجور وبدلات النقل بناءً على طبيعة ومستوى الخدمة الفعلية المقدمة من شركات النقل أو الناقلين الأفراد وضمن هوامش ربح معقولة تضمن تحقيق مصالح مختلف الأطراف المعنية.

● تفعيل وتطبيق وإلزام العمل بوثيقة النقل، لما لها من أهمية بالغة في تنظيم عمليات النقل وضمان حقوق مختلف الأطراف من مستوردين وشركات نقل وناقلين فرديين، خاصة وأن (بون التحميل) لا يفي بالغرض المطلوب ولا يمكن إحلاله مكان وثيقة النقل نظراً لقلّة المعلومات الواردة فيه. إضافة إلى ضرورة عقد ندوات وورش عمل توعوية إرشادية للتعريف بأهمية تطبيق وثيقة النقل وإيجابياتها.

● هنالك أولوية قصوى لمعالجة وتعديل قانون سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة بشكل يعمل على الحد من ازدواجية الصلاحيات والقرارات في منطقة العقبة، وإعادة بناء تسلسل المرجعيات بما يضمن تسهيل وتبسيط آليات العمل لجميع الحلقات المعنية بالعمل الاقتصادي في منطقة العقبة.

● إعادة النظر بأسعار المحروقات (السولار) للشاحنات، حيث تصل نسبة كلف المحروقات بما يزيد عن (٦٠%) من إجمالي الكلف التشغيلية للنقل، وذلك بهدف زيادة وتعزيز تنافسية قطاع النقل الأردني ورفع مستوى أداءه.

● ضرورة تخصيص موقع في منطقة العقبة لإتلاف الحاويات التي تحتوي على بضائع تالفة، ضمن أسس مرنة واجور معتدلة.

● وضع الآليات المناسبة والمرنة للتعامل مع البضائع المخالفة للمواصفات القياسية الأردنية التي تصل إلى المعايير الجمركية، بحيث يتم إعادة العمل بمنح المستورد أحقية القيام بإجراءات تصحيحية لمعالجة مشكلة بطاقة البيان على السلع المستوردة من جهة، أو السماح بإعادة تصدير البضائع إلى المناطق الحرة في المملكة مع وضع إشارة على تلك البضائع لضمان عدم دخولها للإستهلاك المحلي، ودون الحاجة لإجبار المستورد على إعادة تصدير تلك البضائع إلى بلد المنشأ.

- إعادة النظر بآلية عمل هيئة تنظيم العمل الإشعاعي والنووي، وخاصة ما يتعلق منها بإرتفاع الرسوم والكلف التي تتقاضاها الهيئة على فحص المواد المستوردة، وضرورة وضع آلية مناسبة لتحديد الدول التي تحتاج البضائع الواردة منها إلى الفحص النووي، وبشكل يعمل على عدم إخضاع جميع المستوردات من جميع البلدان بشكل جزافي لهذا الفحص، وبما يضمن تسهيل وتبسيط إجراءات التخليص على البضائع وتخفيف الأعباء والكلف المالية الناجمة عنها والتي تترتب بالنهاية على المستهلك النهائي (المواطن).

خلاصة التوصيات والمقترحات

بناءً على ما تم الإشارة إليه من معيقات ومقترحات تم طرحها ومناقشتها والتأكيد عليها خلال جلسات التشاور والعصف الذهني التي شارك بها مجموعة من العاملين في أنشطة الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في ميناء العقبة، ونتائج الزيارة الميدانية التي قام بها فريق البحث إلى ميناء العقبة والأنشطة المتعلقة به، والجلسة الختامية الموسعة للقطاعين العام والخاص، يمكن إيجاز التوصيات التي خلصت إليها هذه الدراسة بما يلي:

١. العمل على رفع مستوى وتنفيذ المعايير والأسس والأشترطات المطلوبة لشركات النقل البري الحالية والمستقبلية، ووضع الحوافز المناسبة لدمجها وإتلافها، 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. مع التأكيد على ضرورة تفعيل دور وزارة النقل في ضبط وتنظيم عمل قطاع النقل البري بمختلف مجالاته.

٢. هنالك حاجة ملحة لوضع خطة أو سياسة أو استراتيجية وطنية شاملة ومتكاملة للنهوض بقطاع النقل، تأخذ بعين الاعتبار جميع الحلقات العاملة ضمن قطاع النقل والمعيقات التي تواجه أدائها، والتطلعات المستقبلية للإرتقاء بأداء هذا القطاع بما ينسجم مع المتغيرات والمستجدات المحلية والإقليمية والدولية، على أن تكون الجهات الحكومية المعنية قادرة على تنفيذها ومتابعتها بشكل مرن وفعال.

٣. وضع إطار تشريعي وآليات مناسبة لضمان حقوق جميع الحلقات المتعلقة بالنقل بدءاً من ساحة الميناء، مروراً بأي منطقة جغرافية أردنية أو مجاورة، وانتهاءً بالوصول إلى مستودعات المستوردين، وذلك من خلال تعديل ومراجعة وتحديث كل من قانون ونظام وتعليمات ترخيص ناقلي ووسطاء الشحن، وتطبيق قانون نقل البضائع على الطرق بحزم، وبشكل يضمن الحفاظ على مصالح مختلف الأطراف المعنية في نشاط النقل وتحقيق مستوى متقدم من جودة خدماته.

٤. قيام مختلف الجهات المعنية ببذل مزيد من الجهود واتخاذ الإجراءات المناسبة التي من شأنها تحسين وتطوير خدمات الميناء الأردني وزيادة مستوى تنافسيته بما يعمل على تسهيل التعامل مع دول خارجية جديدة وبديلة

لدخول قطاع النقل الأردني إلى أسواقها، كدول الخليج العربي ومصر وفلسطين، ومحاولة التوسع في تقديم الخدمات لأسواق الدول المجاورة، وما سيتبع ذلك من نمو وتطور في أداء قطاع النقل الأردني ومقدمي الخدمات اللوجستية والتخليص في ميناء العقبة.

٥. الإلتزام بتطبيق وثيقة النقل وتفعيل التقيد بها، لما لها من أهمية بالغة في تنظيم وضمان حقوق مختلف الأطراف من مستوردين وشركات نقل وناقلين فرديين، خاصة إذا ما تم تفعيل التقيد بهذه الوثيقة بصورة صحيحة، وضمن إجراءات سليمة ومبسطة، وفي ظل اتفاقها مع المعايير الدولية. إضافة إلى ضرورة عقد ندوات وورش عمل توعوية إرشادية للتعريف بأهمية تطبيق وثيقة النقل وإيجابياتها.

علماً بأن (بون التحميل) لا يفي بالعرض المطلوب ولا يمكن إحلاله مكان وثيقة النقل نظراً لقلة المعلومات الواردة فيه.

٦. قيام جميع الجهات المعنية في مجال النقل البحري وبالتنسيق مع القطاع الخاص العامل في هذا المجال بوضع الآليات المناسبة لتوضيح وتطوير آليات عمل النقل البحري، سواءً من حيث مراجعة وتعديل التشريعات والأنظمة التي تحكمها كالقانون البحري، أو من حيث وضع السياسات والاستراتيجيات التي من شأنها النهوض بعمل هذا النشاط بما ينسجم مع الطموحات الاقتصادية المستقبلية والاستفادة من الموقع الجغرافي المميز للمملكة.

٧. إعادة النظر بالكلف العالية للمحروقات (السولار) المستخدمة للنقل العام (نقل البضائع) والضرائب المرتفعة المفروضة عليها كالضريبة الخاصة وغيرها، وبشكل يعمل على الإسهام في تعزيز تنافسية خدمات النقل بكافة السبل الممكنة، ويزيد من فرص نمو وتقدم قطاع النقل الأردني.

٨. أ - إيجاد الحلول الكفيلة لمعالجة مشكلة الشاحنات الفردية والتعامل بحزم لتطبيق القوانين النافذة منعاً لأي إضرابات مستقبلية، وتفادياً لإلحاق الضرر بالاقتصاد الوطني في حال تعطل العمل مجدداً في الميناء.
ب للتأكيد على أهمية وضع تعليمات رسمية وواضحة لتنظيم العلاقة والتعامل ما بين شركات النقل وأصحاب الشاحنات الفردية المؤتلفة معهم، وبشكل يعمل على ضمان حقوق مختلف الأطراف المعنية بحلقة النقل بما في ذلك مصالح وحقوق أصحاب الشاحنات الفردية.

ت تنظيم وتحديد أجور وبدلات النقل بناءً على طبيعة ومستوى الخدمة الفعلية المقدمة من شركات النقل أو الناقلين الأفراد وضمن هوامش ربح معقولة تضمن تحقيق مصالح مختلف الأطراف المعنية.

٩. مراجعة وتحديث التشريعات التي تحكم العمل في مجال الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص كقانون النقل البحري وقانون نقل البضائع على الطرق، وذلك بالتعاون والتنسيق ما بين الجهات الحكومية والقطاع الخاص، وبشكل ينسجم مع المتغيرات والمستجدات المحلية والإقليمية والدولية.

١٠. معالجة مشكلة تكدّس الحاويات التي مضى على تخزينها ثلاثة شهور فأكثر، من خلال:

- أ - تطبيق قانون الجمارك الذي ينص على ضرورة إتلاف البضائع التي مضى على تخزينها ثلاث شهور فأكثر، بعد بيعها بالمزاد العلني.
- ب - تخفيض رسوم الإتلاف، وتحويلها إلى رسم رمزي موحد (مقطوع).
- ت - زيادة عدد اجتماعات لجان الإتلاف لثلاث مرات أسبوعياً.
- ث - إنشاء مكان مخصص لإتلاف الحاويات في منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة.

١١. معالجة المشاكل الناجمة عن عدم قيام شركة ميناء الحاويات بعملها المطلوب، من خلال:

- أ - قيام سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة بفرض سلطتها ومراقبتها على أعمال شركة ميناء الحاويات بما يضمن القيام بدورها بالشكل المناسب.
- ب - الإفراج عن محتوى الاتفاقية المبرمة ما بين الحكومة الأردنية وشركة ميناء الحاويات وتوضيح بنودها لجميع العاملين في مجال الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في ميناء العقبة.
- ت - إدراج عضوية مندوبين من العاملين في مجال الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في مجلس إدارة شركة ميناء الحاويات، بهدف المشاركة في تحسين أداء عمل الشركة ومعالجة العقبات التي تعترض تطور الخدمات في الميناء بشكل متواصل.
- ث - ضرورة قيام شركة ميناء الحاويات بتوخي العدالة والعمل الشفاف والمساواة في التعامل ما بين البواخر الزائرة للميناء، بشكل يضمن عدم تمييز إنجاز أعمال واحدة على حساب الأخرى.

١٢. تعزيز دور سلطة العقبة الاقتصادية الخاصة، ومعالجة تعدد المرجعيات الناظمة لعمل ميناء العقبة، من خلال:

- أ - إيجاد مرجعية موحدة للرقابة والإشراف على ميناء العقبة.

- ب - تعديل قانون سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة بشكل يعمل على الحد من إزدواجية الصلاحيات والقرارات في منطقة العقبة، وإعادة بناء تسلسل المرجعيات بما يضمن تسهيل وتبسيط آليات العمل لجميع الحلقات المعنية بالعمل الاقتصادي في منطقة العقبة.
- ت - تفعيل دور سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة للقيام بواجبها الإشرافي والرقابي بشكل يلبي متطلبات تطوير عمل الميناء وخدماته المختلفة.
- ث - تعيين مفوض موانئ متخصص في سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة لمتابعة أمور تطوير الميناء بشكل مباشر.
- ج - تعزيز عضوية القطاع الخاص لدى جميع الجهات العامة المعنية بعمل ميناء العقبة.

١٣. وضع استراتيجية ورؤية واضحة لخارطة طريق تضمن تطوير آليات العمل والخدمات المقدمة في منطقة العقبة بشكل يتناسب مع متطلبات التنمية الاقتصادية وتسهيل الإجراءات بمختلف السبل المتاحة.

١٤. مراجعة مستوى الرسوم المستوفاة على خدمات ميناء الحاويات من مناولة وتخزين وأرضيات وغيرها، وتخفيضها بشكل يتناسب مع طبيعة وحجم الخدمات المقدمة وبهوامش ربح معقولة، وبشكل يضمن زيادة تنافسية ميناء العقبة ما بين الدول المجاورة من جهة، وانخفاض الكلف المستوفاة على البضائع المستوردة وأثرها على استقرار أسعارها للمستهلك النهائي من جهة أخرى. مع التأكيد على ضرورة إلزام شركة ميناء الحاويات بتحمل كامل المسؤولية عن أي كلف ناجمة عن التأخير في معاينة الحاويات. إلى جانب إعادة النظر بمدة التخزين المجانية لتصبح كما كانت عليه بالسابق (عشرة أيام) بدلاً من سبعة أيام كما هو معمول به حالياً.

١٥. ضرورة قيام كل من سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة وشركة تطوير العقبة بعقد جلسة تشاورية متخصصة مع جميع الأطراف العاملة في ميناء العقبة بالقطاعين العام والخاص، بحضور الخبراء اللذين أقروا مشروع الميناء الجديد، وذلك لبحث خطوات وإجراءات نقل الميناء، وتوضيح أية ملاحظات أو تخوفات لدى القطاع الخاص بهذا الشأن، علماً بأن العاملين في قطاعات النقل والتخليص والخدمات اللوجستية قد أبدوا رفضهم وتحفظهم على نقل الميناء لأسباب مالية وفنية وتشغيلية.

١٦. ضرورة العمل بشكل جدي للنهوض والإرتقاء في مجال التدريب للعاملين في الملاحة والنقل البحري والخدمات اللوجستية لما لذلك من أهمية قصوى في استمرارية وتطور هذا القطاع الحيوي الهام، إضافة إلى تعزيز اواصر

التعاون والتنسيق ما بين العاملين في هذه المجالات والجهات التي تمنح بعض أنواع التدريب المتخصص، وهي:
ث للأكاديمية الأردنية للدراسات البحرية.
ج نقابة ملاحه الأردن.
ح -النقابة اللوجستية الأردنية.

١٧. هنالك ضرورة قصوى لإعادة النظر بنظام الابعاد القصوى والاوزان الاجمالية وقوة المحرك للمركبات رقم (٤٢) لسنة ٢٠٠٢/ الصادر بمقتضى الفقرة (أ) من المادة (١٩) والمادة (٦٤) من قانون السير رقم (٤٧) لسنة ٢٠٠١ الذي ينص على تقليص طول المقطورة من (٢٤)م إلى (١٣,٦٥)م، لما لذلك من آثار سلبية مباشرة من شأنها إلحاق الاقتصاد الوطني بخسائر مادية ومعنوية وتراجع في مستوى تنافسية ميناء العقبة والناقلين الأردنيين، إلى جانب الأعباء المالية الإضافية التي ستترتب على تقليص طول المقطورات من ازدياد في التكاليف التشغيلية وارتفاع مستوى الازدحام في ميناء العقبة.

١٨. ضرورة قيام هيئة تنظيم النقل البري بإعادة دراسة قرار إلزام الشاحنات بتحميل حاوية واحدة بدلاً من حاويتين، وبما يضمن عدم تحميل خسائر وأعباء مالية إضافية للمستوردين من جهة، وتخفيف مستوى الازدحام في ميناء العقبة من جهة أخرى. مع التأكيد على ضرورة زيادة دقة الفحص الفني على الشاحنات الناقلة من أجل تحقيق متطلبات السلامة العامة.

١٩. ضرورة قيام دائرة الجمارك في ميناء العقبة بالإلتزام ما أمكن بالمسرب الذي تم تصنيف البضائع على أساسه عند دخولها للميناء، ومراعاة الحاجة الفعلية لفحص البضائع بناءً على السيرة السابقة لتعاملات المستورد ومدى التزامه بمختلف النواحي الجمركية ومتطلبات الأمن والسلامة. مع التأكيد على أهمية تخفيض نسبة البضائع التي يتم تسريبها ضمن المسرب الأحمر بهدف تسهيل عملية التخليص على البضائع، وإلزام شركة ميناء الحاويات بتنزيل كامل المواد المراد معاينتها بنفس اليوم.

٢٠. قيام دائرة الجمارك بوضع آليات مرنة وفعالة تراعي مختلف العوامل التي قد تسهم في انخفاض أسعار البضائع او ارتفاعها من بلد المنشأ، بحيث يتم تخمين قيمة البضائع المستوردة استناداً إليها، وعدم الإكتفاء بمقارنة الأسعار للبضائع المستوردة من التجار انفسهم وفرض أعلاها.

٢١. تفعيل عمل المجلس التنسيقي الحالي لجميع الجهات المعنية بإنجاز البيانات الجمركية في ميناء العقبة، وتعزيز مهمته في التنسيق بجميع الإجراءات

المعنية بها وتوحيدها بشكل يضمن انسياب البضائع بسهولة ويسر وضمن آليات واضحة ومحددة.

٢٢. ضرورة قيام مؤسسة المواصفات والمقاييس بتعزيز مستوى التنسيق مع القطاع الخاص بشكل أساسي عند إصدار أو تعديل أية مواصفة قياسية، إضافة إلى منح فترة كافية للمستوردين لتطبيق المواصفات القياسية والتعليمات الجديدة والالتزام بها.

٢٣. وضع الآليات المناسبة والمرنة للتعامل مع البضائع المخالفة للمواصفات القياسية الأردنية التي تصل إلى المعابر الجمركية، بحيث يتم إعادة العمل بمنح المستورد أحقية القيام بإجراءات تصحيحية لمعالجة مشكلة بطاقة البيان على السلع المستوردة من جهة، أو السماح بإعادة تصدير البضائع إلى المناطق الحرة في المملكة مع وضع إشارة على تلك البضائع لضمان عدم دخولها للإستهلاك المحلي، ودون الحاجة لإجبار المستورد على إعادة تصدير تلك البضائع إلى بلد المنشأ.

٢٤. الطلب من مؤسسة المواصفات والمقاييس تأسيس نظام إلكتروني عصري يضمن الربط الإلكتروني المباشر ما بين مندوبيها في الساحات والمراكز الجمركية مع المركز الرئيسي للمؤسسة، وتفويض الصلاحيات المناسبة لمندوبي المؤسسة في تلك المراكز للتوقيع على المعاملات وإنهاءها في الموقع دون الحاجة لقيام المستورد أو وكيله بمراجعة المركز الرئيسي للمؤسسة بشكل مباشر.

٢٥. وضع آلية مناسبة ما بين الجهات الرقابية على المواد الغذائية المستوردة مع شركة ميناء الحاويات للتنسيق بشكل دوري ومباشر بخصوص الحاويات التي يتم تنزيلها إلى ساحات المعاينة، بشكل يضمن قيام هذه الجهات بإنجاز فحوصاتها وإجراءاتها بأسرع وقت ممكن، تجنباً لتكبيد المستورد رسوماً وغرامات إضافية وتضرر وتلف البضائع بسبب ضعف التنسيق ما بين هذه الجهات.

٢٦. ضرورة قيام الجهات الرقابية الغذائية بإتباع منهجية عملية متطورة تتناسب مع فحص المواد الغذائية المستوردة ذات تواريخ التشغيلات المتعددة دون الحاجة لفحص عينات من كل تاريخ تشغيل على حده، وبما يضمن تخفيف الأعباء على التاجر من جهة وضمان سلامة تلك البضائع وصلاحياتها للاستهلاك من جهة أخرى. إلى جانب التأكيد على أهمية إختصار حجم العينات (بشكل عام) ما أمكن تجنباً لإلحاق المستوردين بالخسائر وارتفاع مستوى التكاليف وانعكاسها بشكل أو بآخر على المستهلك النهائي.

٢٧. ضرورة قيام الجهات الرقابية الغذائية، ممثلة بكل من (وزارة الزراعة ووزارة الصحة والمؤسسة العامة للغذاء والدواء)، بتطوير آليات عملها ومنهجية فحص المواد الغذائية المستوردة، لضمان صدور نتائج فحوصاتها بوقت لا يتعدى أسبوع من تاريخ اخذ العينة، خاصة وان التاجر المستورد يقوم بدفع جميع الرسوم والتكاليف المترتبة على ذلك.

٢٨. تفويض مدير عام مؤسسة الموانئ كامل الصلاحيات اللازمة لتطوير الهيكل الإداري للمؤسسة، وتعزيز دورها ورفع مستوى كفاءة خدماتها المقدمة في الميناء بما ينسجم مع التطور الاقتصادي في المملكة.

٢٩.

أ - إعادة النظر بآلية عمل هيئة تنظيم العمل الإشعاعي والنووي، وخاصة ما يتعلق منها بارتفاع الرسوم والكلف التي تتقاضاها الهيئة على فحص المواد المستوردة، وضرورة وضع آلية مناسبة لتحديد الدول التي تحتاج البضائع الواردة منها إلى الفحص النووي، وبشكل يعمل على عدم إخضاع جميع المستوردات من جميع البلدان بشكل جزافي لهذا الفحص، وبما يضمن تسهيل وتبسيط إجراءات التخليص على البضائع وتخفيف الأعباء والكلف المالية الناجمة عنها والتي تترتب بالنهاية على المستهلك النهائي (المواطن).

ب منح الصلاحيات اللازمة لمندوبي هيئة تنظيم العمل الإشعاعي والنووي في المراكز الجمركية لإنهاء معاملات البضائع المستوردة وبيان عدم اختصاصها بتلك البضائع دون الحاجة لتحويلها إلى المركز الرئيسي للهيئة، وبشكل يُسهل في تسهيل وتبسيط إجراءات التخليص على البضائع المستوردة دون تأخير أو فرض أية أعباء إضافية.

قائمة المشاركين بجلسة التشاور والعصف الذهني الأولى لدراسة غرفة تجارة
عمان حول
"واقع الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في ميناء العقبة"
السبت ٢٠١٢/١/١٤

الرقم	السادة	المنصب	الجهة
١	العين رياض الصيفي	رئيس مجلس الإدارة	غرفة تجارة عمان
٢	م.باسم فراج	أمين سر مجلس الإدارة	غرفة تجارة عمان
٣	طارق الطباع	أمين صندوق مجلس الإدارة	غرفة تجارة عمان
٤	محمد البقاعي	نائب أمين سر مجلس الإدارة	غرفة تجارة عمان
٥	حسان العمدة	نائب أمين صندوق مجلس الإدارة	غرفة تجارة عمان
٦	أحمد آل خطاب	مساعد مفوض الإيرادات والجمارك	سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة
٧	عميد جمارك/ منذر المعدي	مدير جمرک العقبة	دائرة الجمارك الأردنية
٨	عقيد جمارك/ جلال القضاة	مدير جمرک عمان	دائرة الجمارك الأردنية
٩	م. زهير حتر	مدير مديرية النقل على الطرق	وزارة النقل
١٠	علاء يعقوب	الدائرة التجارية	شركة ميناء الحاويات
١١	نبيل الخطيب	نقيب	النقابة اللوجستية الأردنية
١٢	عبدالله الجبور	مدير	نقابة وكلاء الشحن اللوجستية الأردنية
١٣	م. بسام الجازي	نقيب	نقابة ملاحه الأردن
١٤	الكابتن محمد الدلابيح	مدير	نقابة ملاحه الأردن
١٥	عبد المنعم العزايزة	نقيب	نقابة أصحاب شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع
١٦	تيسير الخضري	عضو الهيئة الإدارية	نقابة أصحاب شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع
١٧	عطية البشابشة	عضو الهيئة الإدارية	نقابة أصحاب شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع
١٨	م.جمال اهديل	عضو الهيئة الإدارية	نقابة أصحاب السيارات الشاحنة الأردنية العمومية
١٩	سليم جدعون	خبير نقل وتخليص	النقيب السابق لنقابة أصحاب شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع
٢٠	مهند العطار	المدير العام	غرفة تجارة عمان
٢١	هشام الدويك	مساعد المدير العام	غرفة تجارة عمان
فريق البحث			
٢٢	صبري الخصيب	رئيس وحدة الدراسات والاتفاقيات الدولية	غرفة تجارة عمان/فريق البحث
٢٣	مأمون صيدم	باحث اقتصادي	غرفة تجارة عمان/ فريق البحث

قائمة المشاركين بجلسات البحث والتشاور ضمن الزيارة الميدانية لفريق البحث
لميناء العقبة والأنشطة المتعلقة به

٣-٥ نيسان ٢٠١٢

دراسة غرفة تجارة عمان حول
"واقع الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في ميناء العقبة"

الرقم	السادة	المنصب	الجهة
١	أمين قعوار	مدير العمليات التنفيذي	شركة تطوير العقبة
٢	م. معين الزعبي	مدير تنفيذ مشاريع النقل والبنية التحتية	شركة تطوير العقبة
٣	كابتن منصور قوقزة	مساعد المدير العام لشؤون العمليات البحرية والأرصدة المتخصصة	مؤسسة الموانئ
٤	م. وليد القرامسة	مدير دائرة التطوير والتدريب	مؤسسة الموانئ
٥	علاء يعقوب	الدائرة التجارية	شركة ميناء الحاويات
٦	راند الخوالدة	مدير العمليات والمساعدة	شركة نافذ للخدمات اللوجستية
٧	سمير الزعبي	لجنة نقابة أصحاب شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع / العقبة	لجنة نقابة أصحاب شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع / العقبة
٨	محمد جلال	لجنة نقابة أصحاب شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع / العقبة	لجنة نقابة أصحاب شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع / العقبة
٩	خالد فرحان	لجنة نقابة أصحاب شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع / العقبة	لجنة نقابة أصحاب شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع / العقبة
فريق البحث			
١٠	صبري الخصيب	رئيس وحدة الدراسات والاتفاقيات الدولية	غرفة تجارة عمان/فريق البحث
١١	مأمون صيدم	باحث اقتصادي	غرفة تجارة عمان/ فريق البحث

قائمة المشاركين بجلسة التشاور والعصف الذهني الثانية لإقرار توصيات دراسة
غرفة تجارة عمان حول
"واقع الخدمات اللوجستية والنقل والتخليص في ميناء العقبة"
السبت ٢٠١٢/٦/٩

الرقم	السادة	المنصب	الجهة
١	ريم بدران	النائب الثاني لرئيس مجلس الإدارة	غرفة تجارة عمان
٢	حسان العمد	نائب أمين صندوق مجلس الإدارة	غرفة تجارة عمان
٣	نبيل الخطيب	نقيب	النقابة اللوجستية الأردنية
٤	عبد المنعم العزايزة	نقيب	نقابة أصحاب شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع
٥	انور صبيح	أمين السر	نقابة ملاحه الأردن
٦	تيسير الخضري	عضو الهيئة الإدارية	نقابة أصحاب شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع
٧	عطية البشابشة	عضو الهيئة الإدارية	نقابة أصحاب شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع
٨	م.جمال اهديل	عضو الهيئة الإدارية	نقابة أصحاب السيارات الشاحنة الأردنية العمومية
٩	سليم جدعون	خبير نقل وتخليص	النقيب السابق لنقابة أصحاب شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع
١٠	هشام الدويك	مساعد المدير العام للشؤون الإدارية	غرفة تجارة عمان
فريق البحث			
١١	صبري الخصيب	رئيس وحدة الدراسات والاتفاقيات الدولية	غرفة تجارة عمان/فريق البحث
١٢	مأمون صيدم	باحث اقتصادي	غرفة تجارة عمان/ فريق البحث