



منشورات لجنة تاريخ الأردن

سلسلة الكتاب رقم في تاريخ الأردن

تطور وسائط النقل

في الأردن

١٩٠٠ - ١٩٨٨ م

الدكتور يوسف مصطفى صيام

تطور وسائل النقل

في الأردن

١٩٠٠ - ١٩٨٨ م



منشورات لجنة تاريخ الأردن

سلسلة الكتاب الأم في تاريخ الأردن

تطور وسائط النقل

في الأردن

١٩٠٠ - ١٩٨٨ م

الدكتور يوسف مصطفى صيام

يوس يوسف صيام

تطور وسائل النقل في الأردن ١٩٠٠ - ١٩٨٨ / يوسف صيام.-

عمّان: لجنة تاريخ الأردن، ١٩٩٣

٩٧ ص. (منشورات لجنة تاريخ الأردن؛ ٢٣) (سلسلة الكتاب

الأم في تاريخ الأردن، ١٠).

ر.أ (١٩٣/٢/١٥٣)

١- النقل - الأردن (١٩٠٠ - ١٩٨٨) أ- العنوان

ب- السلسلة ج- السلسلة

(تمت الفهرسة بمعرفة المكتبة الوطنية)

بسم الله الرحمن الرحيم

تقديم

هذا الكتاب عن "تطور وسائط النقل في الأردن ١٩٨٨ - ١٩٠٠م" الذي أعده الأستاذ الدكتور يوسف مصطفى صيام (كلية الهندسة والتكنولوجيا - الجامعة الأردنية)، هو الكتاب العاشر في سلسلة "الكتاب الأم في تاريخ الأردن". وكان قد صدر قبله في هذه السلسلة تسعة كتب، هي:

- ١- الأردن في العصور الحجرية، للدكتور زيدان كفاقي.
 - ٢- جنوبي بلاد الشام: تاريخه وآثاره في العصور البرونزية، للأستاذ الدكتور خير نمر ياسين.
 - ٣- تاريخ الأردن منذ الفتح الإسلامي حتى نهاية القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي، للأستاذ الدكتور محمد عبد القادر خريسات.
 - ٤- قضاء عجلون في عصر التنظيمات العثمانية، للسيد عليان الجالودي والأستاذ الدكتور محمد عدنان البخيت.
 - ٥- النشر والمطابع والمكتبات، للدكتور فاروق منصور.
 - ٦- الأردن: دراسة جغرافية، للأستاذ الدكتور صلاح الدين البحيري.
 - ٧- التعليم العام في الأردن، للأستاذ الدكتور أحمد يوسف التل.
 - ٨- برامج تعليم الكبار ومحو الأمية في الأردن للسيد عبد الكريم المومني.
 - ٩- التعليم المهني في الأردن للدكتور المهندس منذر واصف المصري.
- بالإضافة إلى أربعة كتب في "سلسلة كتب المطالعة"، وخمسة كتب في "سلسلة البحوث والدراسات المتخصصة"، وكتاب واحد في "سلسلة المصادر

والمراجع".

وتماماً للفائدة، نضع - بعد هذا التقديم - مقدمة الكتاب الأول في سلسلة
"الكتاب الأم في تاريخ الأردن".

عمّان في:

رمضان ١٤١٣هـ

آذار (مارس) ١٩٩٣م

مقدمة الكتاب الأول

من سلسلة: "الكتاب الأم في تاريخ الأردن"

"لجنة تاريخ الأردن" لجنة مستقلة، تتخذ مقرها في المجمع الملكي لبحوث الحضارة الإسلامية (مؤسسة آل البيت) بعمان، ألفها صاحب السمو الأمير الحسن ولي العهد من رؤساء: المجمع الملكي لبحوث الحضارة الإسلامية (مؤسسة آل البيت)، والجامعة الأردنية، وجامعة اليرموك، وجامعة مؤتة، وجامعة العلوم والتكنولوجيا الأردنية، والجمعية العلمية الملكية، بعد أن وجه صاحب الجلالة الهاشمية الملك الحسين رسالة إلى سموه - في العشرين من شوال ١٤٠٧ هـ الموافق ١٦ حزيران ١٩٨٧ م - طلب جلالته فيها أن يتولى سموه تأليف لجنة مستقلة "من المفكرين والمؤرخين المرموقين من الجامعات ومراكز البحث العلمي من الذين يواكبون تطور بلدنا، ويشاركون في مسيرته المباركة، ليقوموا بوضع خطة متكاملة المراحل لكتابة تاريخ الأردن، في إطار تاريخ أمته العربية، ونشر بحوث ودراسات ذات مستوى علمي رفيع، ومنهج موضوعي يتوخى الحقيقة وحدها، ولا يقصد إلا وجه الحق، وتستخلص من هذه البحوث والدراسات سلسلة الكتب لمختلف الفئات من الناشئة إلى جبهة المثقفين إلى كبار المتخصصين: للتعليم والمطالعة والمراجعة".

وقد وضعت اللجنة خطة متكاملة لحصر المصادر والمراجع والوثائق المتعلقة بتاريخ الأردن، لإنجاز ثلاثة مشروعات - تصدر في ثلاث سلاسل متتابعة* - هي:

أ- سلسلة الكتاب الأم.

ب- سلسلة البحوث والدراسات المتخصصة.

ج- سلسلة كتب المطالعة.

* أضافت "لجنة تاريخ الأردن" سلسلة رابعة، هي: "سلسلة المصادر والمراجع".

واستكتبت ما يزيد على مئة وعشرين من الباحثين المتخصصين - من داخل الأردن وخارجه - لإعداد تلك البحوث والدراسات والكتب. ويسر اللجنة أن تقدم للقراء هذا الكتاب وهو الأول في "سلسلة الكتاب الأم" عن تاريخ الأردن، وستتابع "لجنة تاريخ الأردن" - بمشيئة الله - إصدار بحوث "الكتاب الأم" بحيث ينشر كل بحث فور إنجازه. والله نسأل أن يكون هذا الجهد بداية طيبة نافعة للقراء والباحثين في تاريخ الأردن، إنه نعم المولى ونعم النصير.

الدكتور ناصر الدين الأسد

رئيس لجنة تاريخ الأردن

رئيس المجمع الملكي لبحوث الحضارة الإسلامية

(مؤسسة آل البيت)

١ - لمحة تاريخية:

تطورت وسائل النقل تطوراً بارزاً منذ بداية هذا القرن فأصبح لدى معظم دول العالم وسائل مريحة وسريعة للنقل البري والبحري والجوي. وإذا كان هذا التطور قد شمل معظم دول العالم فإن لهذا التطور طابعاً خاصاً مميزاً في الأردن الذي وإن كان تاريخه الحديث يبدأ ببداية القرن العشرين، غير أن الحياة فيه لم تأخذ مجراها الطبيعي إلا منذ قدوم المغفور له الملك عبد الله بن الحسين عام ١٩٢١م. لقد كان المجتمع في شرقي الأردن في الفترة التي سبقت قدوم الملك عبد الله مجتمعاً بدائياً تغلب عليه الأمية والبداءة^(١). فلا طرق فيه ولا مدارس ولا مراكز صحية تستحق الذكر، ولا استقرار ولا زراعة معتبرة. ذلك لأن أهمية شرقي الأردن - في نظر الحكم العثماني - لم تزد عن كون طريق الحاج الشامي تمر فيه سنوياً ذهاباً وإياباً بين دمشق والمدينة المنورة، وإن هذا الحكم مضطراً لحماية طريق الحجاج لأسباب سياسية ودينية معينة^(٢). ففي مجال التعليم لم يكن في شرقي الأردن كلها سوى أربع مدارس رشدية (مدة الدراسة ثلاث سنوات وموادها: الهندسة والتاريخ والجغرافيا والطبيعيات) موزعة في كل من الكرك والسلط وإربد ومعان. وحوالي عشر مدارس ابتدائية (مدة الدراسة فيها ثلاث سنوات وموادها الأمور الدينية والخط والحساب)، بالإضافة إلى بعض الكتاتيب (التي كان يدرس فيها الشيوخ مبادئ الدين واللغة العربية)، وعدد قليل من المدارس الطائفية البسيطة. وفي مجال المواصلات كان الوضع أكثر سوءاً إذ لم يكن هناك سوى طريق ضيق يربط الكرم بالقطرانة بالإضافة إلى الخط الحديدي الحجازي بين دمشق والمدينة المنورة مروراً بدرعا وعمان وزيزيا والقطرانة ومعان والمدورة. ابتداءً العمل بمد هذا الخط عام ١٩٠٠م وأنجز عام ١٩٠٨م بطول ١٣٢٠ كم في عهد السلطان عبد الحميد الثاني الذي كان يعمل على رفع شأن الخلافة الإسلامية، وبالتالي اهتم ببناؤه لتسهيل الحج إلى الحرمين الشريفين في مكة المكرمة والمدينة المنورة^(٣). وفي

(١) منيب الماضي وسليمان موسى، تاريخ الأردن في القرن العشرين ١٩٠٠ - ١٩٥٩: ٢.

(٢) المرجع نفسه: ٣.

(٣) وزارة الثقافة والإعلام، الأردن في خمسين عام ١٩٢١ - ١٩٧١: ٥١٩.

عام ١٩١٦م أنشئ خط فرعي لسكة الحديد طوله أربعين كيلومتراً يصل محطة عنيزة إلى الشوبك. وعندما جاء الملك عبد الله إلى عمّان وأسس رسمياً إمارة شرقي الأردن يوم ١١ نيسان عام ١٩٢١م، وذلك بتشكيله حكومة مركزية برئاسته لجميع مقاطعات شرقي الأردن، بدأ التركيز على إنشاء المدارس وشق الطرق. ففي شهر تموز من عام ١٩٢١م (عام تأسيس الإمارة) تم إنشاء دائرة أطلق عليها اسم "النافعة" (وزارة الأشغال العامة والإسكان حالياً) وعين فيها مهندس واحد ومجموعة من العمال والموظفين للقيام بالخدمات المتعلقة بشق الطرق وبناء المدارس. كذلك امتلكت دائرة النافعة هذه سيارة واحدة وكانت من نوع فورد في وقت لم يكن فيه في شرقي الأردن آنذاك سوى سيارة مدنية واحدة وبعض السيارات العسكرية. واشتمل أول برنامج حكومي وضع في تاريخ إمارة شرقي الأردن في عهد وزارة دولة السيد حسن خالد أبو الهدى التي تأسست في ١٩٢٣/٩/٥م على وعد "بتسهيل المواصلات وزيادة عدد المدارس وإنشاء الطرق وتعميرها"^(١). وقد شجع هذا الوعد على قيام بعض المواطنين باقتناء بعض سيارات الركوب التي بلغ عددها ستاً في الفترة بين ١٩٢٢ و ١٩٣٠م وفتحوا مكاتب لها لنقل المسافرين من عمّان إلى المدن والقرى في شرقي الأردن وفلسطين وذلك ضمن المناطق التي يتوافر فيها طرق سالكة. كذلك بلغ عدد السيارات الخاصة عام ١٩٣٠م ستاً بما فيها السيارات الرسمية. وعن النقل بالقطار فقد بقي هذا وسيلة أساسية ورئيسية بعد تأسيس الإمارة لنقل الركاب والبضائع بين شمالي الأردن ووسطه وجنوبه. كما قام بعض المواطنين الموسرين باقتناء شاحنات لنقل البضائع من محطة سكة الحديد في عمّان إلى وسط عمّان وإلى مدينة السلط. وفي منطقة الجنوب كانت الدواب هي الوسيلة الوحيدة لنقل البضائع من محطة سكة الحديد في كل من معان وجرف الدراويش إلى الكرك والطفيلة وما حولهما^(٢). وبعد عام ١٩٣٠م بدأ بعض المواطنين باقتناء باصات لنقل الركاب من محطة سكة الحديد في عمّان إلى وسط عمّان خصوصاً بعد أن تكاثر الوافدون إلى عمّان من الأقطار العربية المجاورة،

(١) وزارة الأشغال العامة، التقرير السنوي عن أعمال ومنجزات الوزارة لعام ١٩٨٤: ١٠.

(٢) سليمان موسى، عمّان عاصمة الأردن: ٢٦٠.

وبذلك بدأت أول نواة للنقل الحديث في شرقي الأردن. ومع بداية الأربعينات انتشرت ملكية السيارات الخاصة، وبدأ فتح واستخدام مكاتب السفريات في وسط مدينة عمّان تمشياً مع حاجة المواطنين، وخصوصاً أولئك العاملون في المؤسسات الحكومية المدنية منها والعسكرية، للسفر ولنقل البضائع والمواد المختلفة بين مختلف المدن والقرى. ومنذ عام ١٩٤٦م على وجه التقريب، توسعت حركة النقل في المملكة بشكل ملحوظ بسبب زيادة عدد السكان وتطور أعمال شق الطرق وتعبيدها. وأصبح في عمّان العاصمة، العديد من شركات الباصات التي جرى توحيدها فيما بعد باسم شركة باصات العاصمة المساهمة المحدودة لتكون نواة للنقل العام الموحد داخل العاصمة.

وفيما يتعلق بالنقل الجوي، فيمكن القول بأن بداية استعمال الطائرات في الأردن تعود إلى ما قامت به بريطانيا عام ١٩٣٠م من إنشاء مطار ماركا العسكري، وكان عبارة عن مدرج صغير لاستعمال الطائرات الحربية والمدنية الصغيرة. وفي عام ١٩٤٦م تم إنشاء شركة طيران أردنية بريطانية مملوكة للقطاع الخاص، وفي عام ١٩٥٠م أنشئت مديرية الطيران المدني للعناية بشؤون المطارات في المملكة^(١). وفي عام ١٩٥٦م رحل الإنجليز عن مطار عمّان وأصبح تابعاً لمديرية الطيران المدني حيث بدأت بمشاريع لتوسيعه على مراحل مختلفة لمواجهة حركة النقل الجوي المتزايدة.

وعند الحديث عن النقل البحري فإن الأمر يقتصر على ميناء العقبة. لقد كان هذا الميناء في بداية هذا القرن عبارة عن ميناء طبيعي صغير قام الملك فيصل عام ١٩١٧م بتحويله إلى قاعدة تموين مهمة لقواته المحاربة ضد الأتراك. وبعد تأسيس إمارة شرقي الأردن أجريت بعض الإصلاحات والتوسعات على ميناء العقبة. وبحلول عام ١٩٣٩م بدأ ميناء العقبة مسيرته ببداية متواضعة حيث كانت المواد التموينية العسكرية تفرغ في المراسي بواسطة الموانع إلى حوض الموانع المزود برصيف للموانع بعمق ٧٥ و ٢ إلى ٣ أمتار، والواقع إلى جنوب القرية الصغيرة القديمة بطول ٤٧ متراً مع شريط بري ضيق بعرض سبعة أمتار^(٢).

(١) الملكية الأردنية - دائرة العلاقات العامة، ربع قرن في خدمة الأردن ١٩٦٣ - ١٩٨٨م.

(٢) وزارة النقل - قسم العلاقات العامة والإحصاء، ثلاثون عاماً من البناء ١٩٥٢ - ١٩٨١م: ٩-١١.

٢ - أهمية وسائط النقل:

تتفق دول العالم بلايين الدولارات سنوياً في مجالات النقل المختلفة نظراً لأهميتها وحيويتها من حيث ارتباطها ارتباطاً وثيقاً بعملية التطوير الاقتصادي والاجتماعي والصحي والثقافي. فبغير شبكة مواصلات محلية شاملة تربط مختلف المدن والقرى والأماكن السياحية ومواقع الإنتاج المتنوعة بعضها ببعض يستحيل دفع عجلة التقدم إلى الأمام، وبغير شبكة مواصلات تربط البلدان المجاورة يستحيل نقل المنتجات الزراعية والصناعية والمعدنية من وإلى كل جهة من جهات هذا البلد ومنها إلى البلدان المجاورة والبعيدة، إضافة إلى ذلك فإن وسائط النقل تساهم مساهمة كبرى في تعميم الثقافة وإيصال ثمارها إلى كل بيت في المدينة أو القرية أو البادية. وكذلك فإن من شأن توافر شبكة مواصلات جيدة أن يساعد في تحقيق التجانس الاجتماعي والتقارب بين مختلف فئات المجتمع وقطاعاته. وباختصار يمكن القول بأن موضوع النقل يمثل عنصراً مهماً جداً من عناصر الاقتصاد الوطني، ويظل النقل في حركة دائمة مستمرة لا يتوقف إلا بتوقف الحياة ومثلما هو حيوي في أوقات السلم نجده هكذا أيضاً في أوقات الحرب.

٣ - المعلومات ومصادرها:

تطلب هذا البحث جمع الكثير من المعلومات المتعلقة بتطور وسائط النقل في المملكة منذ بداية هذا القرن وحتى الآن. ولقد كانت الوزارات والدوائر والمؤسسات الرسمية في المملكة هي الرافد الأساسي لهذه المعلومات وذلك من خلال مكنتاتها ودوائر العلاقات العامة التابعة لها. كذلك تم الرجوع إلى بعض الكتب والتقارير والمذكرات الرسمية التي وثقت جوانب معينة وأساسية من تاريخ الأردن. ولعل من أهم هذه الوزارات والدوائر والمؤسسات التي نهلت من مكنتاتها ومصادرها المختلفة واستجابت مشكورة لاستفساراتي المتنوعة أذكر: وزارة الأشغال العامة والإسكان، ووزارة النقل والاتصالات ومؤسسة سكة حديد العقبة، ومديرية الأمن العام، وسلطة الطيران المدني، ومؤسسة النقل العام، والشركة الأردنية - السورية للنقل البري، وشركة النقل البري العراقية الأردنية، والملكية الأردنية. ولقد

لوحظ أن هناك نقصاً واضحاً في شمولية وتوثيق المعلومات الخاصة بوسائل النقل المختلفة لدى بعض الوزارات والدوائر والمؤسسات الحكومية التي تعني بشؤون وسائل النقل، مما أدى إلى عرض وتمثيل المعلومات بشكل غير الذي يتمناه الباحث. كذلك تبين أن هناك عدم تطابق في البيانات والمعلومات الواردة في التقارير السنوية المتتالية لبعض الوزارات مما اضطر الباحث إلى بذل جهد خاص لأغراض التمهيد والمقارنة والحذف والاستثناء. وأخيراً لم يأت البحث على ذكر المعلومات التفصيلية المتعلقة بشركات الباصات الخاصة ومشاريع الطرق القروية ونشاطات أخرى متعددة - ولكنها محدودة الأهمية ومتواضعة الحجم - لدائرة السير وسلطة الطيران المدني ومؤسسة سكة حديد العقبة ومؤسسة النقل العام.

٤ - المنهجية:

جرى في هذا البحث اتباع المنهجية التالية:

١- تقسيم وسائل النقل إلى ثلاث عناصر رئيسية هي:

أ) وسائل النقل البري. ب) وسائل النقل الجوي. ج) وسائل النقل البحري. وفيما يتعلق بوسائل النقل البري فقد تم تغطية مواضيع الطرق والمركبات وشركات النقل الرئيسية والسكك الحديدية. أما وسائل النقل الجوي فقد اشتملت على المطارات والملكية الأردنية وخطوط النقل الجوية وبعض المؤسسات والمحطات المهمة التي تساهم في حركة النقل الجوي الأردني ونشاطاتها. وفيما يتعلق بوسائل النقل البحري فقد جرى الحديث عن ميناء العقبة ومؤسسة الموانئ وشركة الجسر العربي للملاحة.

٢- تقسيم مراحل تطور وسائل النقل إلى ثلاث مراحل زمنية رئيسية هي:

أ) المرحلة الممتدة من بداية القرن العشرين وحتى عام ١٩٢١م وهو العام الذي تم فيه تشكيل أول وزارة أردنية في عهد إمارة شرقي الأردن بتكليف من الأمير عبد الله بن الحسين.

ب) المرحلة الممتدة من عام ١٩٢١م وحتى عام ١٩٥٣م وهو العام الذي تسلم فيه الملك الحسين بن طلال سلطاته، و ج) المرحلة الممتدة من عام ١٩٥٣م وحتى نهاية عام ١٩٨٨م.

٣- التركيز على المؤسسات والشركات والمشاريع الرئيسية المتعلقة بوسائل

النقل وعدم الإشارة إلى العديد من النشاطات ذات الحجم المتواضع ذلك لأنه سيكون يوسع القارئ أو الباحث تصور وجود مثل هذه النشاطات بالقياس إلى المشاريع والنشاطات الرئيسية، ومن ثم تتحقق غايات البحث دون حاجة لإطالته.

٥- وسائل النقل قبل تأسيس إمارة شرقي الأردن

٥-١ النقل البري:

كانت الحيوانات هي واسطة النقل في شرقي الأردن قبل قدوم الشراكس إليها في الثلث الأخير من القرن التاسع عشر، وبعد قدوم الشراكس كان هؤلاء أول من قاموا بصناعة واستعمال العربات ذات العجلات التي شاع استخدامها مع نهاية القرن التاسع عشر. وكانت هذه العربات مصنوعة من القصب ومن أعواد الخشب، وكان بعضها ذا عجلتين وتجرها الأبقار وبعضها ذا أربع عجلات وتجرها الخيول^(١).

وفي شهر أيلول من عام ١٩٠٠م، وتنفيذاً "للإرادة السنية" التي أصدرها السلطان عبد الحميد بدأ العمل بإنشاء الخط الحديدي الحجازي لربط دمشق بالمدينة المنورة مروراً بالأردن. ووصل هذا الخط عمان عام ١٩٠٣م ووصل معان عام ١٩٠٤م وأخيراً وفي عام ١٩٠٨م تم إنجازه بوصله إلى المدينة المنورة. وبلغ طول هذا الخط حوالي ١٣٢٠ كم وأما عرضه فكان ضيقاً لا يتجاوز ١٠٥ سم^(٢). وكانت الغاية الأساسية من إنشاء هذا الخط هي تسهيل الحج إلى الحرمين الشريفين في مكة المكرمة والمدينة المنورة. وقد ساهم هذا الخط في أعمال نقل الركاب والبضائع بين المدن والقرى الواقعة ما بين دمشق والمدينة المنورة منذ تاريخ إنجازه وحتى تاريخ نشوب الحرب العالمية الأولى عام ١٩١٤م حيث لحق الضرر بالقسم الواقع بين معان والمدينة المنورة. وفي عام ١٩١٧م توقف العمل بصورة نظامية على الجزء الواقع بين معان والمدينة المنورة بينما استمر على الجزء الواقع بين دمشق ومعان.

(١) سليمان موسى، عمان عاصمة الأردن: ٤٧.

(٢) وزارة الثقافة والإعلام، الأردن في خمسين عاماً: ٥١٩-٥٢٢.

وفيما يتعلق بالطرق فلم يكن هناك سوى طريق ضيق يربط الكرك بالقطرانة بالإضافة إلى طريق تم رصفه بالحجارة عام ١٩١٨م بين عمّان والسلط. ولم تكن السيارات مألوفة قبل بدء الحرب العالمية الأولى وكانت سيارة القائد العثماني جمال باشا الصغير هي الأولى التي شاهدها الناس في شرقي الأردن عندما تسير بين عمّان والسلط^(١).

٥-٢ النقل الجوي قبل تأسيس إمارة شرقي الأردن:

لم يكن هناك مطارات وطائرات مدنية في شرقي الأردن قبل تاريخ تأسيس الإمارة. وكل ما في الأمر أنه جرى في عام ١٩١٨م تمهيد وإعداد أرض في موقع مطار عمّان / ماركا كجزء من استعدادات الأتراك لمواجهة تهديد القوات الإنجليزية المتمركزة في أريحا، وفي ذلك العام شاهد المواطنون في عمّان ولأول مرة طائرات تهبط في هذا المكان وتقلع منه.

٥-٣ النقل البحري قبل تأسيس إمارة شرقي الأردن:

يقتصر الأمر هنا على ميناء العقبة، وكان في بداية القرن العشرين عبارة عن ميناء طبيعي صغير قام الملك فيصل عام ١٩١٧م بتحويله إلى قاعدة تموين مهمة لقواته المحاربة ضد الأتراك.

٦- وسائل النقل في عهد جلالة المغفور له الملك عبد الله بن الحسين

٦-١ النقل البري:

عند تأسيس إمارة شرقي الأردن، كان القطار هو وسيلة النقل الأساسية، إذ كان القطار يوصل البضائع إلى معان أو جرف الدراويش ومن هناك كانت تستعمل الدواب لنقلها إلى مناطق أخرى مثل الكرك والطفيلة. وقبل ١٥ أيار ١٩٤٨م، وهو تاريخ انسحاب جيش الانتداب البريطاني من فلسطين، كان مقر إدارة الخط الحديدي الحجازي في مدينة حيفا وكانت هذه الإدارة تتبع لحكومة الانتداب في

(١) سليمان موسى، عمّان عاصمة الأردن: ٦٣.

فلسطين. أما خط سير القطار آنذاك فكان حيفا - سمخ - الشجرة - مزيريب - الحمة - درعا - عمّان - معان وبالعكس. وكان القطار، أثناء رحلته هذه، يتزود بالوقود الفحمي (من الفحم الحجري) من محطة عمّان، كما كانت تتم عملية تبادل الركاب المتوجهين إلى سوريا والقادمين منها إلى الأردن وفلسطين مع القطار العامل داخل سوريا. بعد ١٥ أيار ١٩٤٨م، انتقلت إدارة الجزء الموجود في الأردن للجيش العربي، واستمر هذا لغاية عام ١٩٥٠م حيث أصبحت إدارته جزءاً من وزارة المواصلات.

أما الطرق فلم يكن منها في البلد عن تأسيس إمارة شرقي الأردن سوى ممرات ترابية وعرة. وفي شهر تموز عام ١٩٢١م تم إنشاء دائرة "النافعة" وكان أول مشروع قامت به هو استبدال جسر حجري بجسر رعدان الخشبي في عمّان وذلك عام ١٩٢١م. وفي العام نفسه أيضاً، قامت "النافعة" بتعبيد طريق عمّان - السلط بعرض ستة أمتار مع بنكيت ترابي بعرض متر واحد على الجانبين، كذلك تم إنشاء طريق المفرق - جسر الجامع عام ١٩٣٤م. وكان تعبيد الطرق يتم آنذاك بعمل رصفة وصرار ورمل فقط حيث لم يستعمل الاسفلت (أو الاسمنت) في الإنشاءات المختلفة إلا بعد عام ١٩٣٥م^(١).

أما المركبات فلم يكن يتجاوز عددها عام ١٩٢١م الاثنتين إضافة إلى بعض السيارات العسكرية. وفي الفترة ما بين عام ١٩٢٢م وعام ١٩٣٠م قام بعض الموسرين باقتناء بعض السيارات وبلغ عددها ست سيارات عام ١٩٣٠م وفتحوا مكاتب لها لنقل المسافرين من عمّان إلى المدن والقرى في الأردن وفلسطين وذلك ضمن المناطق التي تتوافر فيها طرق سالكة. وخلال هذه الفترة أيضاً كان هناك حوالي ست سيارات خاصة ورسمية. ولتنظيم السير فقد شهد عام ١٩٢٦م تأسيس أول دائرة للسير في إمارة شرقي الأردن وكانت تعتبر آنذاك إحدى فروع قيادة الجيش. وبعد عام ١٩٣٠م بدأ بعض المواطنين باقتناء باصات لنقل الركاب من محطة سكة الحديد في عمّان إلى وسط عمّان. ومع بداية الأربعينات انتشرت ملكية السيارات الخاصة كما انتشرت كراجات السفريات في وسط عمّان وزاد

(١) وزارة الأشغال العامة، التقرير السنوي لعام ١٩٨٤م: ١٢.

عدد العاملين في هذا المجال بسبب ازدهار المدينة واتساع مجالات العمل وتعددتها في الدوائر الرسمية، المدينة منها والعسكرية. ومنذ عام ١٩٤٦م، على وجه التقريب، توسعت حركة النقل بشكل ملحوظ بسبب زيادة عدد السكان وتطور أعمال شق الطرق واتساعها وتعبيدها. وفي عام ١٩٤٦م أصبحت دائرة السير دائرة مستقلة بعد أن جرى فصلها عن شرطة العاصمة، وفي عام ١٩٥٠م استحدثت فروع لها في القدس ونابلس والخليل وإربد. وخلال هذه الفترة أيضاً، ١٩٤٦م - ١٩٥٠م، أصبح في عمان العديد من شركات الباصات التي جرى توحيدها فيما بعد باسم "شركة باصات العاصمة المساهمة المحدودة"، انظر الخارطة رقم (١).

٦-٢ النقل الجوي:

حتى عام ١٩٤٦م لم يكن هناك سوى مطار ماركا العسكري الذي قامت بريطانيا بإنشائه عام ١٩٣٠م، وكان عبارة عن مدرج صغير لاستعمال الطائرات العسكرية والمدنية الصغيرة. وفي عام ١٩٤٦م تم إنشاء شركة طيران أردنية بريطانية مملوكة للقطاع الخاص من قبل شركة لاجر البريطانية وميسورين من الأردنيين والفلسطينيين. وعرفت هذه الشركة باسم (ARAB AIRWAYS JERUSALEM)، وأقامت مدرجاً لإقلاع الطائرات وهبوطها بالقرب من مطار ماركا العسكري. وبدأت هذه الشركة عملها بسبع طائرات مروحية صغيرة من نوع (Rapid) تتسع كل منها لسبعة ركاب، وكانت تستخدم لنقل المسافرين بين مطار عمان ومطار قلنديا بالقدس. واستمرت هذه الشركة بالنقل الجوي المتواضع حتى عام ١٩٥٠م حيث بادرت الحكومة إلى إنشاء شركة أردنية حكومية باسم (الطيران الأردني JORDAN AIR) لتقوم بالنقل الجوي بين مطاري عمان وقلنديا، وبين مطار عمان ومطارات الدول العربية المجاورة. كذلك وفي السنة نفسها ١٩٥٠م، تم إنشاء "مديرية الطيران المدني" للإشراف على شؤون الطيران المدني وتأمين الخدمات الملاحية الجوية إضافة إلى بناء المطارات وإبرام اتفاقيات النقل الجوي^(١).

(١) سليمان موسى، عمان عاصمة الأردن: ٢٦٤.

٦-٣ النقل البحري:

بعد تأسيس إمارة شرقي الأردن، أجريت بعض الإصلاحات والتوسعات على ميناء العقبة، واستخدم بشكل أساسي لغايات تفريغ المواد التموينية العسكرية في المراسي^(١).

٧- وسائل النقل في عهد جلالة الملك الحسين بن طلال

٧-١ مراحل تطور النقل البري:

٧-١-١ مقدمة:

حتى عام ١٩٥١م كان يتم إنشاء معظم الطرق بأساليب تعتمد على الأيدي العاملة والأدوات البسيطة، وكانت هذه الطرق تفتقر إلى عناصر التصميم الحديثة، فقد كان عرض الاسفلت في معظم الطرق لا يتعدى خمسة أمتار وفي بعض الطرق كان الجزء المعبد على شكل ممرين متوازيين لاستيعاب عجلات السيارة فقط. ومع بداية تسلم جلالة الملك الحسين ابن طلال عرش المملكة عام ١٩٥٢م بدأ التركيز على تطوير حقل النقل في مختلف المجالات. ففي عام ١٩٥٤م تحولت دائرة النافعة التي كانت تعنى بشؤون الطرق من دائرة محدودة النشاط والإمكانات تتبع وزارة المواصلات إلى وزارة باسم خاص وكيان مستقل هي وزارة الأشغال العامة. ولقد قامت هذه الوزارة ومنذ نشأتها بتطوير شبكة الطرق في المملكة ورفع كفاءتها وتزويدها بمتطلبات السلامة العامة والخدمات الأخرى، ومن الواضح أنه كان لشبكة الطرق هذه دور كبير في مشاريع الخطط التنموية الشاملة. ولإعطاء فكرة عن هذا التطور في مجال الطرق نشير إلى أن عدد العاملين في هذا المجال لم يكن يتجاوز في بداية عقد الأربعينات العشرة أفراد من بينهم مهندس واحد، وهم الآن أكثر من خمسمائة ما بين مهندس وفني وإداري وعامل موزعين على تسع مديريات للأشغال في مراكز المحافظات، وعدة مديريات ووحدات للدراسة والفحوص المخبرية والتنفيذ والمراقبة والصيانة.. الخ. أما عن الأجهزة

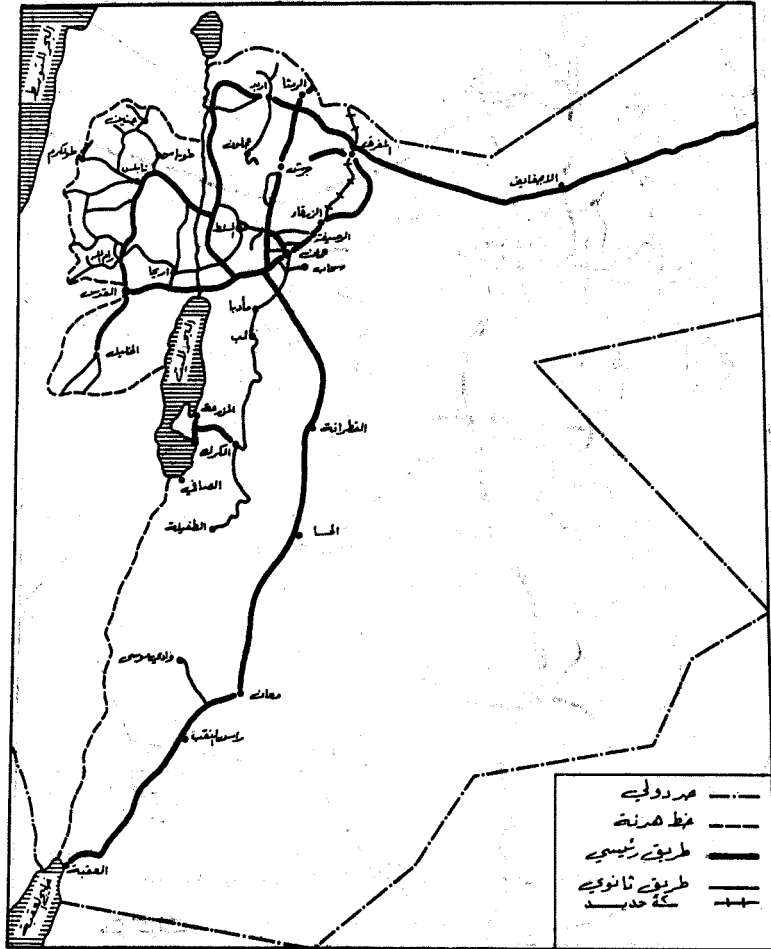
(١) وزارة النقل، ثلاثون عاماً من البناء: ١١.

والآليات المختلفة فلم يكن لدى دائرة الطرق سوى آلية واحدة عام ١٩٤١م، و (٢٠) آلية عام ١٩٥٢م، وهي الآن حوالي (٤٣٢) آلية. وعن أطوال الطرق فلم يتجاوز مجموعها في الضفتين ٩٩٥ كيلومتراً عام ١٩٥١م وها هي الآن، وفي عام ١٩٨٩م، تبلغ في الضفة الشرقية فقط حوالي ستة آلاف كيلومتر ما بين طرق رئيسية وثانوية وقروية ناهيك عن العديد من التقاطعات والتحويلات والجسور والأنفاق، انظر الخرائط أرقام ٢ و ٣ و ٤^(١) و ٥^(٢). ولمزيد من الدلالة على اهتمام الدولة بالطرق فقد بلغت قيمة مشاريع الطرق الرئيسية تحت التنفيذ لعام ١٩٨٤م حوالي مائة مليون دينار، كما بلغت مخصصات صيانة مختلف طرق المملكة للعام نفسه حوالي أربعة ملايين وستمائة وخمسين ألف دينار، بينما لم يتجاوز مجموع ما أنفق على الطرق في الفترة ١٩٢١م ولغاية ١٩٥١م مليونين وستمائة وخمسين ألف دينار^(٣). كذلك فقد توسعت حركة النقل الداخلي والخارجي حيث تم عام ١٩٧٥م تحويل شركة باصات العاصمة المساهمة المحدودة إلى مؤسسة رسمية باسم "مؤسسة النقل العام". وتقوم هذه المؤسسة الآن بتشغيل باصاتها على شبكة خطوط مجموعها ستة وسبعون خطاً يعمل عليها ما يزيد على ثلاثمائة باص تنقل من خلالها ما يزيد على مائة وخمسة وعشرين ألف راكب يومياً من مختلف مناطق العاصمة ومناطق الزرقاء والسلط ومادبا والفحيص وناعور وسحاب ومطار الملكة علياء الدولي. وفيما يتعلق بالنقل البري بين الأردن والدول العربية الشقيقة فقد تم عام ١٩٧٥م تأسيس الشركة الأردنية السورية للنقل البري بهدف دعم وتطوير قطاع النقل في القطرين الأردني والسوري وكذلك تم عام ١٩٨٠م تأسيس شركة النقل البري العراقية الأردنية لأغراض نقل البضائع والمسافرين من عمان إلى بغداد والعكس. هذا بالإضافة إلى العديد من اتفاقيات النقل الخارجي بين الأردن والدول العربية الشقيقة المجاورة التي تهدف إلى تسهيل إجراءات النقل والتتقل فيما بينها. وعن النقل بالسكك الحديدية فقد تطور هذا القطاع أيضاً، ففي بداية الخمسينات

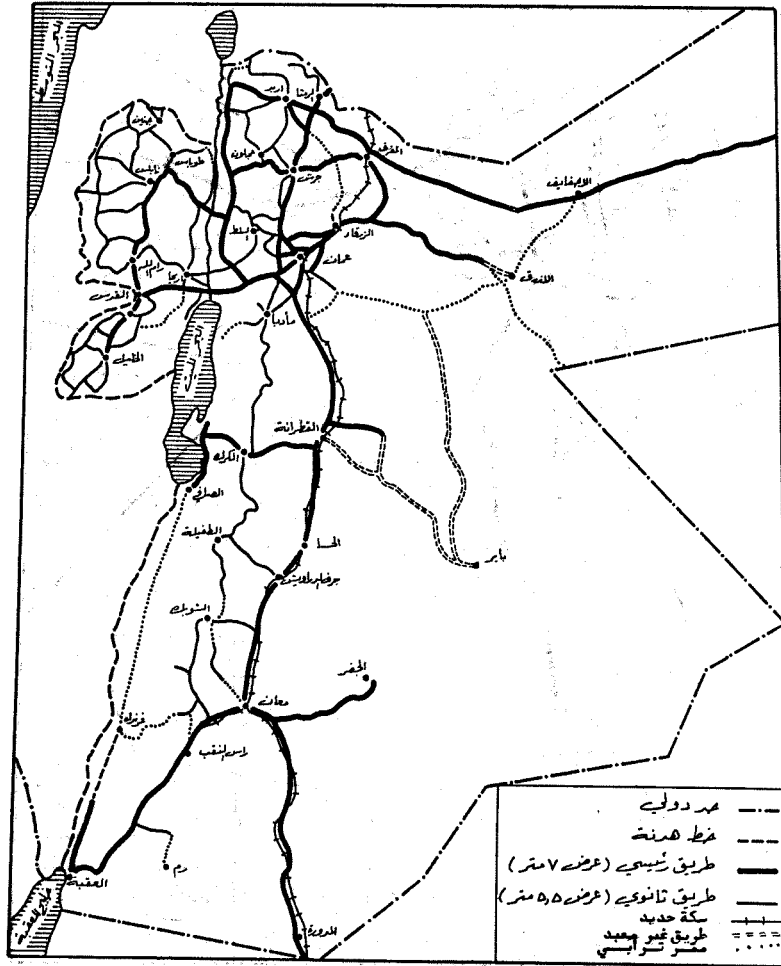
(١) وزارة الأشغال العامة، التنظيم والأجهزة والتطور في ٥٠ عاماً: ٦٦-٧٠.

(٢) وزارة الأشغال العامة، مذكرة رسمية من وزارة الأشغال العامة والإسكان / مديرية دراسات الطرق، ١٩٨٩م.

(٣) وزارة الأشغال، التقرير السنوي لعام ١٩٨٤م: ٥٧-٦٠.



الطرق المعبدة حتى عام ١٩٦١م
خارطة رقم (٢): الطرق الرئيسية والثانوية المعبدة حتى عام ١٩٦١م.



الطرقات المعبدة حتى عام ١٩٧٢ م
 خارطة رقم (٣): الطرقات الرئيسية والثانوية المعبدة حتى عام ١٩٧٢ م.

كان القطار يقوم بنقل الركاب بين عمّان ودمشق بمعدل رحلتين إلى ثلاث اسبوعياً، وفي عام ١٩٥٦م أصبح يقوم برحلة واحدة يومياً إضافة إلى نقل الفوسفات من مناجم الرصيفة إلى النقب، ونقل البضائع من النقب إلى عمّان. وفي عام ١٩٥٨م، وبعد أن تم إنشاء الطريق الصحراوي بدأت الشاحنات بنقل الفوسفات من مناجم الحسا ومناجم الرصيفة إلى العقبة مباشرة ونقل البضائع من ميناء العقبة إلى عمّان. وفي الستينات، برزت الحاجة إلى نقل كميات كبيرة من الفوسفات إلى العقبة تفوق طاقة النقل بالشاحنات، فقررت الحكومة إنشاء خط سكة حديد جديدة بين حطية والعقبة وربطه بالخط الحديدي الحجازي يكون من أهدافه الأساسية نقل الفوسفات بشكل فعال واقتصادي من مناجم الحسا إلى مستودعات التخزين في العقبة بطول ٨٣٣ و ٢٦٩ كم. وبالفعل بوشر بإنشاء الخط الذي سمي "مشروع سكة حديد حطية" بتاريخ ١٤/١١/١٩٧٢م وتم افتتاحه في ٦/١٠/١٩٧٥م. وبهذا نشأت مؤسسة مستقلة سميت "مؤسسة سكة حديد العقبة" مع بقاء مديرية الخط الحديد الحجازي على ما هي عليه بعد أن قامت المديرية بتأجير الخط بين الحسا ومعان إلى مؤسسة سكة حديد العقبة. وفي شهر تشرين الثاني من عام ١٩٧٩م بوشر بمد الخط بمقدار ٢٢ و ٦٩٤ كم ليصل منجم الحسا بمنجم الأبيض، وتم الانتهاء من ذلك في ٥/٢/١٩٨٢م، وبهذا يكون طول سكة حديد العقبة (الأبيض - الحسا - العقبة) حوالي ٢٩٢ و ٥٢٧ كم ناهيك عن الخطوط الفرعية وممرات الخدمة في المحطات الرئيسية^(١).

٧-١-٢ تطور وسائل النقل البري في مجال الطرق:

يمتلك الأردن حالياً شبكة من الطرق البرية المعبدة تعتبر من أفضل شبكات الطرق في الدول النامية، فمنذ بداية الخمسينات والأردن يشهد ثورة في إنشاءات الطرق تناولت الكم والنوع، وقد وضعت وزارة الأشغال العامة والإسكان مواصفات لهذه الطرق تتفق مع المواصفات العالمية. لقد تم تصنيف الطرق في المملكة حسب أهميتها الاقتصادية والسياحية والزراعية والعسكرية فمنها الرئيسي

(١) وزارة النقل، مجلة مؤسسة سكة حديد العقبة، ١٩٨٧م: ٨.

والثانوي والقروي. أما الطرق الرئيسية فهي الطرق التي تربط مراكز المحافظات بعضها ببعض، وتربط المملكة بالدول العربية المجاورة، ويكون عرضها سبعة أمتار على الأقل. وأما الطرق الثانوية فهي التي تربط المدن المهمة ببعضها وعرضها خمسة أمتار. وأخيراً الطرق القروية وهي التي تربط القرى بشبكتي الطرق الرئيسية والثانوية وعرضها ثلاثة أمتار.

ويبين الجدول رقم (١) نفقات الطرق المعبدة في المملكة خلال الفترة الزمنية من ١٩٢١م وحتى نهاية عام ١٩٨٨م^(١)^(٢). كما يبين الجدول رقم (٢) مجموع أطوال الطرق المعبدة في المملكة لفترات زمنية متتالية تنتهي بعام ١٩٨٨م^(٣)^(٤). كذلك يبين الجدول رقم (٣) أطوال شبكات الطرق الرئيسية والثانوية والقروية لمختلف محافظات المملكة حتى نهاية عام ١٩٨٨م^(٥). أما الجدول رقم (٤) فيبين أطوال الطرق بين مختلف المدن والمناطق والحدود المهمة في المملكة كما هو الحال عام ١٩٨٨م. كما تبين الخرائط أرقام ٥ و ٦ و ٧ و ٨ و ٩ و ١٠ و ١١ و ١٢ شبكة الطرق لمحافظات العاصمة وإربد والبلقاء والزرقاء والكرك ومعان والطفيلة والمفرق على التوالي^(٦).

(١) وزارة الأشغال، التنظيم والأجهزة والتطوير: ٦٧.

(٢) وزارة الأشغال، مذكرة رسمية / طرق، ١٩٨٩م.

(٣) وزارة الأشغال، التنظيم والأجهزة: ٦٥-٧١.

(٤) وزارة الأشغال، مذكرة رسمية / طرق، ١٩٨٩م.

(٥) المرجع نفسه.

(٦) المرجع نفسه.

النفقات (بالدينار)	الفترة
١٥٠	١٩٢١-١٩٣٠م
٥٠٠	١٩٣١-١٩٤٠م
٢	١٩٤١-١٩٥٠م
٣ ٢٠٠	١٩٥١-١٩٥٥م
٩ ٦٠٠	١٩٥٦-١٩٦٠م
٦	١٩٦١-١٩٦٥م
١١ ٣٠٠	١٩٦٦-١٩٧٠م
المعلومات المتوفرة مبعثرة وغير دقيقة	١٩٧١-١٩٧٥م
=	١٩٧٦-١٩٨٠م
=	١٩٨١-١٩٨٥م
=	١٩٨٦- حتى الآن

جدول رقم (١): نفقات الطرق الرئيسية والثانوية المعبدة في المملكة خلال الفترة الزمنية من ١٩٢١ وحتى نهاية عام ١٩٨٨م^(١).

(١) وزارة الأشغال، مذكرة رسمية / طرق، ١٩٨٩م.

السنة	مجموع أطوال الطرق الرئيسية المعبدة بالكيلومتر
لغاية ١٩٥١م	٩٩٥ (في الضفتين)
لغاية ١٩٦١م	١٦٤٥ (في الضفتين)
لغاية ١٩٧٢م	٣١٨٤ (في الضفتين)
لغاية ١٩٨٨م	٤٥٥٢ (في الضفة الشرقية فقط)

جدول رقم (٢): مجموع أطوال الطرق الرئيسية المعبدة في المملكة لفترات
زمنية متتالية^(١).

(١) وزارة الأشغال، مذكرة رسمية / طرق، ١٩٨٩م.

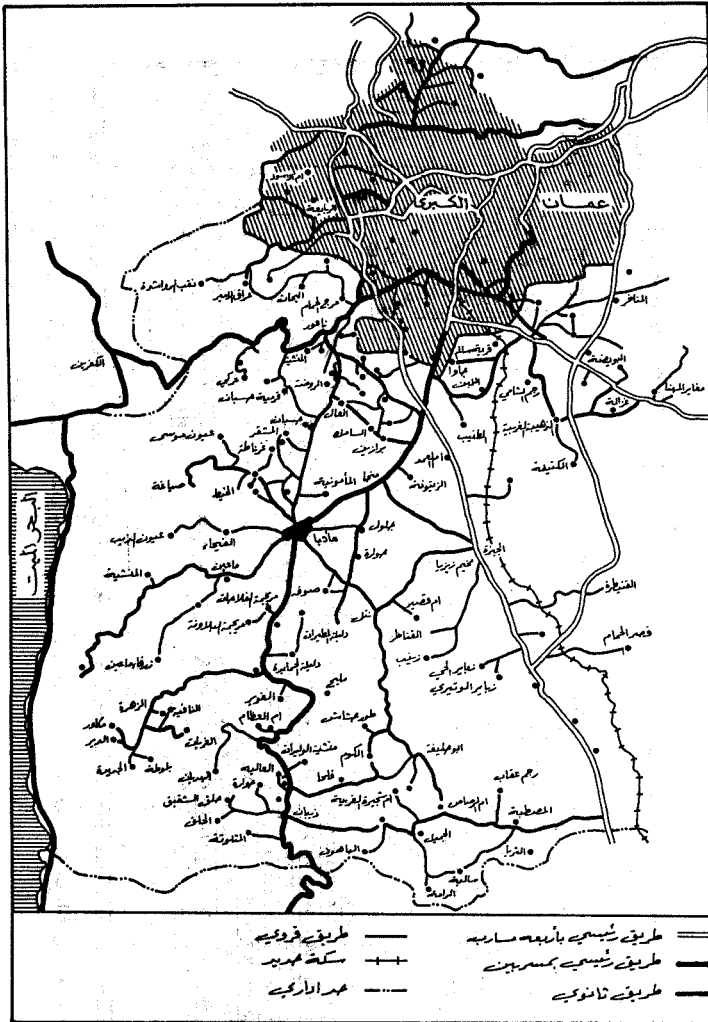
المحافظة	الطرق الرئيسية		الطرق الثانوية	الطرق القروية
	أربعة مسارب	مسربان		
العاصمة	٢٧٠	٢٦٣	٢٧٥	٢٠٤
اربد	٤	٣١٨	٤٢٩	٢٦٣
البلقاء	٣١	١٢٤	١٤٤	١٤٨
الكرك	٧٤	٢١٣	١٦٦	١٧٥
معان	١٢٤	٥٨٠	٢٧٠	١١٩
الطفيلة	٢٨	١٣٧	٧٣	٥٦
الزرقاء	٤١	١٦١	٨١	٤٧
المفرق	٤٢	٤٠٩	٢٩٥	١٤٠
المجموع	٦١٤	٢٢٠٥	١٧٣٣	١١٥٢

جدول رقم (٣): أطوال شبكات الطرق الرئيسية والثانوية والقروية مقدرة بالكيلومتر في مختلف محافظات المملكة الأردنية الهاشمية، ١٩٨٨م^(١).

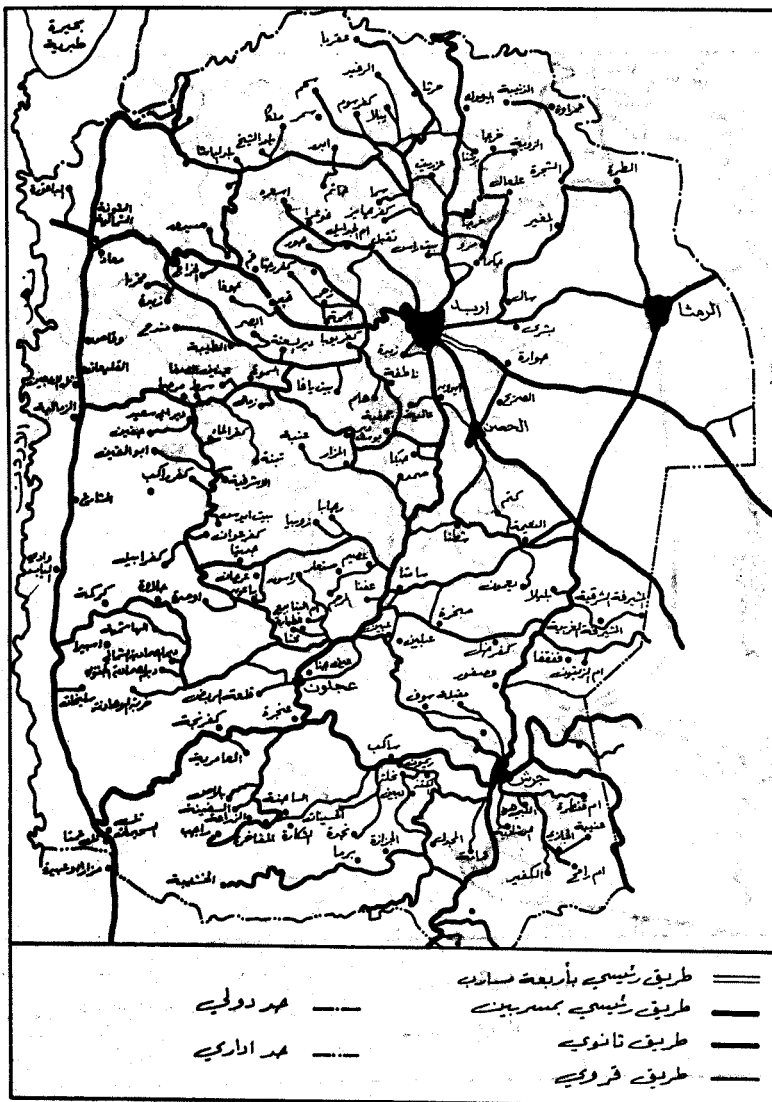
(١) وزارة الأشغال، مذكرة رسمية / طرق، ١٩٨٩م.

[illegible]

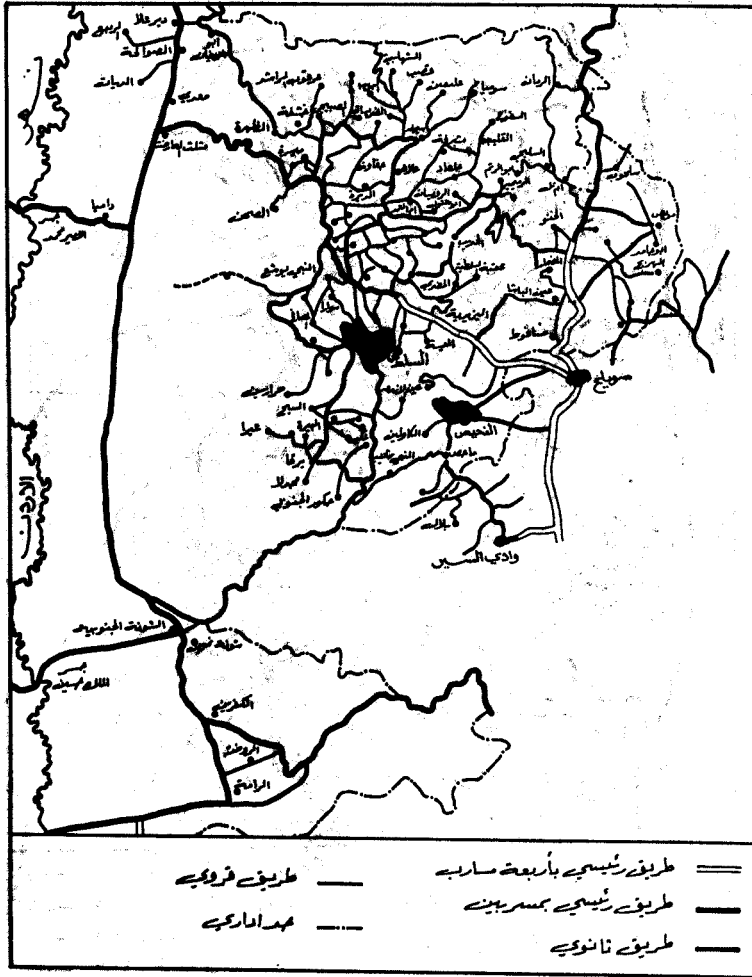
جدول رقم (٤): أطوال الطرق بين مختلف المدن والناطق والحدود المهمة في المملكة كما هو الحال عام ١٩٨٨م^(١)



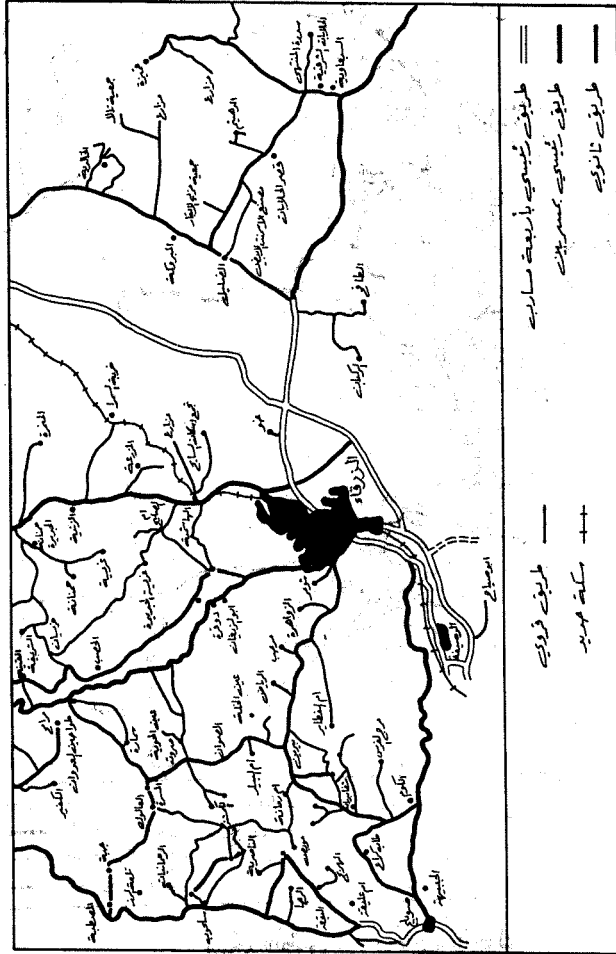
شبكة الطرق في محافظة القادسية
خارطة رقم (٥): شبكة الطرق في محافظة العاصمة



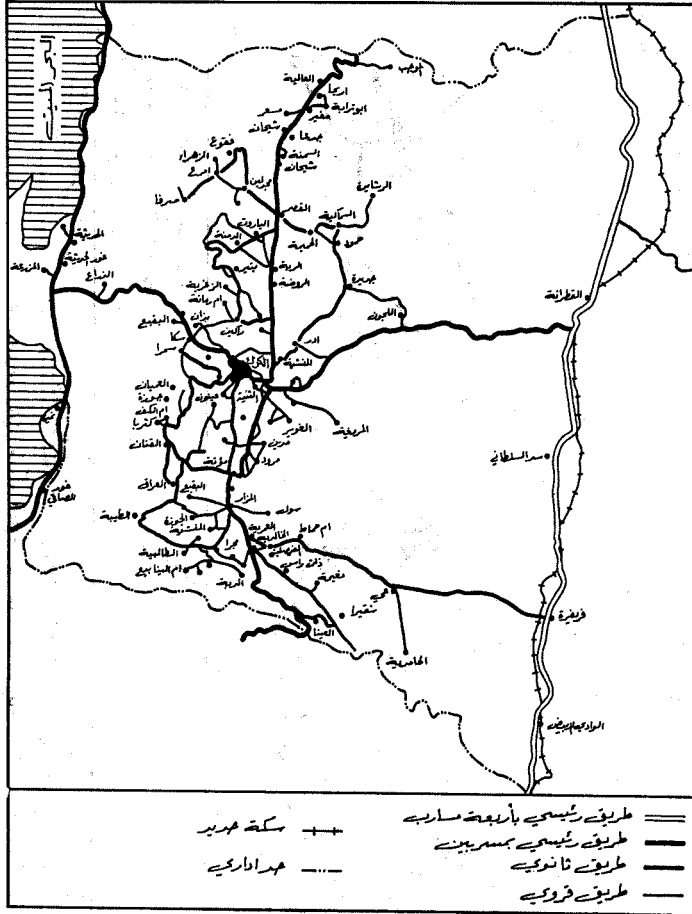
شبكة الطرق في محافظة اربد
 خارطة رقم (٦): شبكة الطرق في محافظة اربد



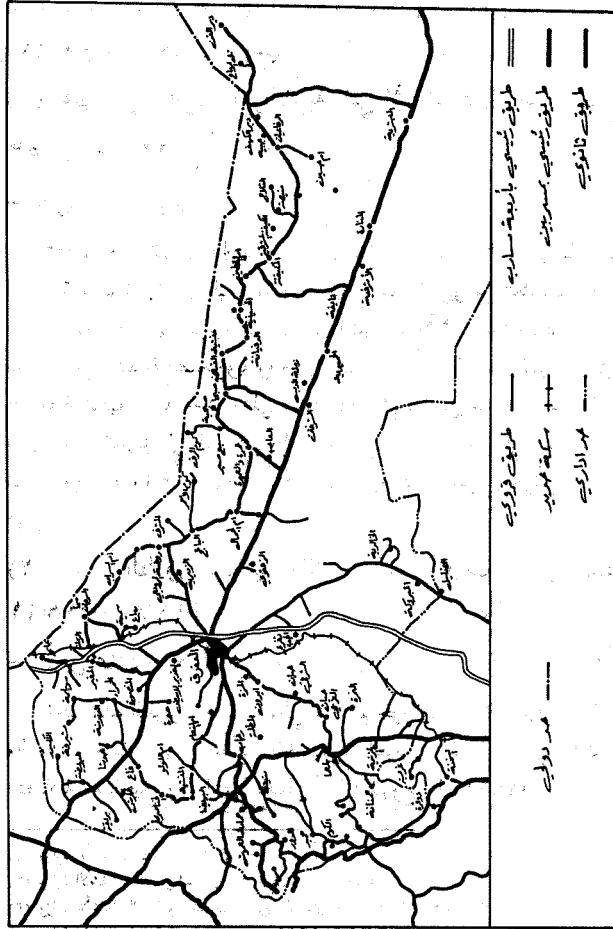
شبكة الطرق في محافظة البلقاء
 خارطة رقم (٧): شبكة الطرق في محافظة البلقاء



شبكة الطرق في محافظة الزرقاء
خارطة رقم (٨): شبكة الطرق في محافظة الزرقاء



شبكة الطرق في محافظة الكرك
 خارطة رقم (٩): شبكة الطرق في محافظة الكرك



شبكة الطرق في محافظة القديسية
خارطة رقم (١٢): شبكة الطرق في محافظة القديسية

ونذكر فيما يلي بعضاً من أهم الطرق الرئيسية التي تم إنشاؤها في (١): الفترة ١٩٥٣م - ١٩٦٠م، (٢): الفترة ١٩٦١م - ١٩٧٠م، (٣): الفترة ١٩٧١م - ١٩٨٠م والفترة ١٩٨١م - حتى الآن (١) و (٢) و (٣) و (٤).

(١) أهم الطرق الرئيسية والثانوية التي أنجزت خلال السنوات ١٩٥٣ - ١٩٦٠م - الطريق الصحراوي:

تشكل هذه الطريق الجزء الأكبر من الطريق التجاري الذي يربط عمّان - العاصمة بميناء العقبة على البحر الأحمر ويتفرع هذا الطريق من الكيلومتر (١٧) من طريق عمّان - مادبا جنوب عمّان باتجاه الشرق قليلاً ثم يسير جنوباً باتجاه مدينة معان مخترقاً المنطقة الصحراوية ومحاذياً لخط سكة الحديد حتى يلتقي بطريق معان - العقبة غرب مدينة معان وعلى مسافة (٢١٤) كم من عمّان تقريباً. وقد بوشر بتنفيذ هذه الطريق في آذار من عام ١٩٥٧م وانتهى العمل في منتصف الشهر العاشر من عام ١٩٦٠، وبلغت التكاليف الكلية لهذا المشروع حوالي ٢,٧ مليون دينار.

(٢) أهم الطرق الرئيسية والثانوية التي أنجزت خلال السنوات ١٩٦١ - ١٩٧٠م

- طريق عمّان - جرش - الرمثا:

تعتبر هذه الطريق وطولها حوالي ٩١ كم جزءاً من شبكة الطرق البرية العربية والدولية، حيث تربط المملكة بالجمهورية العربية السورية، وهي ذات أهمية اقتصادية وسياحية. وقد انتهى العمل بهذا المشروع عام ١٩٦١م.

(١) وزارة الأشغال، التنظيم: ٦٥-٧١.

(٢) وزارة الأشغال، التقرير السنوي لعام ١٩٨٤م: ٥٠-٥٨.

(٣) وزارة الأشغال العامة والإسكان، التقرير السنوي ١٩٨٧م: ٣٩-٤٢.

(٤) وزارة الأشغال، مذكرة رسمية / طرق، ١٩٨٩م.

- طريق عمان - ناعور - البحر الميت:
هذه الطريق وطولها ٥٦ كم ذات أهمية اقتصادية وسياحية عظيمة حيث تربط الأردن بفلسطين، وقد انتهى العمل بهذا المشروع بحدود عام ١٩٦١ م.
- طريق الكرك - الطفيلة:
طول هذه الطريق حوالي ٦٣ كم وقد أنجزت عام ١٩٦٢ م.
- طريق القدس - البحر الميت:
تعتبر هذه الطريق امتداداً لطريق عمان - البحر الميت، وتشكل ممراً حيوياً بين ضفتي المملكة بالإضافة إلى أهميتها السياحية والاقتصادية. وقد انتهى العمل بهذا المشروع مع بداية عام ١٩٦٣ م بطول ٢٩ كم وبتكاليف كلية بلغت حوالي ٨٦٥٢٠٠ دينار.
- طريق تحويلة العقبة - وادي اليتيم:
يبلغ طول هذه الطريق حوالي ٢٥ كم، وتم العمل فيها عام ١٩٧٠ م.
- طريق مفرق دامية - الشونة الشمالية:
أنجز هذا المشروع بحدود عام ١٩٧٠ م وبلغ طوله ٦١ كم تقريباً.
- (٣) الطرق المهمة التي أنجزت خلال السنوات ١٩٧١ م - ١٩٨٠ م
- طريق الزرقاء - الأزرق:
يبلغ طول هذا الطريق حوالي ٧٠ كم، وانتهى العمل به بحدود عام ١٩٧١ م.
- طريق معان - المدورة - الحدود السعودية:
طول هذا الطريق ١٢٨ كم، وتم العمل به بحدود عام ١٩٧١ م.
- طريق جرش - عنجرة - كريمة:
طول هذا الطريق حوالي ٢٧ كم، وانتهى العمل به بحدود عام ١٩٧١ م.

- اوتسترد عمان - الزرقاء:

يتكون هذا من أربعة مسارب للسير السريع، وقد بلغت تكاليف إنشائه حوالي مليونين ومائتي ألف دينار، وانتهى العمل به بحدود عام ١٩٧٥م.

- طريق الأزرق - الحدود السعودية:

بدأ العمل بهذا المشروع، الذي يمتد بين بلدة الأزرق والحدود السعودية بطول ٥٠ كم، في ٢١/١٠/١٩٧٤م وتم إنجازه في ٢٠/١/١٩٧٧م بكلفة ١,٣٥ مليون دينار وتشكل هذه الطريق جزءاً من مشروع طريق عربي دولي تربط الأردن بالسعودية والكويت ودول الخليج العربي لغايات تسهيل حركة الاتصال والتبادل التجاري بين هذه الدول بالإضافة إلى تنشيط حركة الترانزيت العربي، والمساعدة في تطوير المناطق التي تمر منها اقتصادياً واجتماعياً.

- طريق الصافي - العقبة:

تربط هذه الطريق بين بلدة الصافي ومدينة العقبة بطول ١٨٧,٥ كم وعرض ٧ أمتار، وهي طريق مهمة لتصدير البوتاس، ولاستثمار الإمكانات الزراعية في الأغوار الجنوبية ووادي عربة، بالإضافة إلى أهميتها في تشجيع السياحة وخدمة حركة النمو الاجتماعي في المنطقة. ويعتبر هذا المشروع جزءاً من طريق رئيسي يربط شمالي المملكة بجنوبيها مخترقة أهم المناطق الزراعية والمعدنية في الأغوار الشمالية والوسطى ووادي عربة. وقد أنجز عام ١٩٧٩م.

(٤) الطرق المهمة التي أنجزت أو لا زالت تحت الإنشاء خلال السنوات

١٩٨٠م - حتى الآن

- طريق الجويذة - الموقر - الأزرق:

يتكون هذا المشروع من طريق رئيسي يربط منطقة عمان (الجويذة) بالموقر ثم الأزرق ويبلغ طوله ٨٨ كم منها ١٠ كم بأربعة مسارب وتقاطعات منفصلة بمنطقة الجويذة وسحاب والباقي بمسربين. وصممت الطريق لاستيعاب حركة السير الكثيف والتقليل المتجه نحو العراق حيث تشكل جزءاً من الطريق الرئيسي الذي

يربط العراق وميناء العقبة. كذلك يساعد هذا المشروع على تنشيط حركة الترانزيت العربي والدولي وتطوير التجارة والانتقال بما يخدم الأهداف الاقتصادية العربية. وقد أنجز هذا المشروع عام ١٩٨٥م وبلغت كلفته ٩ ملايين دينار.

- طريق مطار الملكة علياء الدولي - مرج الحمام:

بلغت تكاليف هذا المشروع حوالي ٧ ملايين دينار وتم إنجازه عام ١٩٨٤م بأربعة مسارب.

- تقاطع مستشفى الجامعة الأردنية:

يتكون من جسر علوي وطرق الاقتراب والخدمة اللازمة لتنظيم حركة المرور والإشارات الضوئية، وبلغت كلفة هذا التقاطع حوالي ١,٢ مليون دينار وأنجز بكامله عام ١٩٨٤م.

- طريق صويلح - مفرق طريق جرش القديمة:

يتكون هذا المشروع من طريق بأربعة مسارب وجزيرة وسطية بطول ١١ كم. وتم إنجاز هذا المشروع عام ١٩٨٥م وبلغت كلفته حوالي ٣ ملايين دينار.

- طريق تقاطع مستشفى الجامعة الأردنية - شارع مكة:

يتكون هذا المشروع من طريق رئيسي بستة مسارب وجزيرة وسطية وأرصفة جانبية بطول ٣,٥ كم ويربط منطقة الجامعة الأردنية وتلاع العلي بشارع مكة والمدينة الطبية. ويساعد هذا المشروع في التخفيف من أزمات المرور داخل العاصمة وخصوصاً على تقاطعات المدينة الرياضية ودوار جمال عبد الناصر (الداخلية) والدوار الثالث. وأنجز هذا المشروع عام ١٩٨٥م، وبلغت كلفته حوالي نصف مليون دينار تقريباً.

- تقاطع صويلح:

وهو عبارة عن جسر علوي ونفق مع الطرق المحيطة والإشارات الضوئية اللازمة، والهدف منه حل أزمة المرور داخل مدينة صويلح، وبالتالي تسهيل حركة السير والمحافظة على السلامة العامة. وبلغت كلفة هذا المشروع حوالي ٢,٦ مليون دينار وتم إنجازه عام ١٩٨٥م.

- طريق اسمنت الجنوب / الطريق الصحراوي:

يتكون المشروع من طريق رئيسي بمسربين بطول ٢٣ كم وتقاطع منفصل على الطريق الصحراوي، ويربط مصنع اسمنت الجنوب بالطريق الصحراوي قرب الحسينية لتسهيل عملية نقل وتصدير منتجات مصنع الاسمنت في الرشادية، وتطوير المنطقة المحيطة بها زراعياً واجتماعياً. وأنجز هذا المشروع عام ١٩٨٨ م بكلفة ٥,٥ مليون دينار تقريباً.

- طريق الزرقاء - جرش:

يتكون هذا المشروع من طريق رئيسي بمسربين وبطول ٣٤ كم يربط مدينة الزرقاء بمدينة جرش مما يسهل حركة المرور بين المدينتين ونقل الحاصلات الزراعية بينهما ويعمل على تطوير المناطق المحيطة به وعلى امتداد سيل الزرقاء زراعياً واقتصادياً واجتماعياً. وأنجز هذا المشروع عام ١٩٨٨ م وبلغت كلفته حوالي ٥ ملايين دينار.

- طريق رحاب / جامعة اليرموك:

يتكون هذا المشروع من طريق رئيسي بمسربين وبطول ١٦ كم، ويربط رحاب بثلث النعيمة، ويعتبر استمراراً لطريق الزرقاء - الهاشمية - رحاب مما يسهل التنقل بين الزرقاء ومحافظة اربد وجامعتي اليرموك والتكنولوجيا، ويقتصر المسافة بينهما. كما أنه يخدم المنطقة ويطورها زراعياً واجتماعياً. وأنجز هذا المشروع عام ١٩٨٨ م، وبلغت كلفته حوالي ٢,٥ مليون دينار.

- طريق تحويلة الزرقاء:

يتكون هذا المشروع من طريق رئيسي بأربعة مسارب وجزيرة وسطية وتقاطعات منفصلة بطول ١٢ كم يربط جسر عوجان بطريق خو / المنطقة الحرة مع وصلة إلى المنطقة الحرة بطول ٣,٥ كم مما يسهل مرور الشاحنات المتجهة إلى سوريا والعراق وشمال المملكة دون الحاجة للمرور داخل منطقة الزرقاء. وأنجز هذا المشروع عام ١٩٨٨ م وبلغت كلفته ٧ ملايين دينار.

- طريق عمان - معان الصحراوي المحسن:

تم تحويل الطريق الصحراوي القديم ما بين عمان ومعان إلى طريق محسن بأربعة مسارب مع جزيرة وسطية وتقاطعات منفصلة وتحويلات حول المدن الرئيسية تجنباً للسير من خلالها. ويعتبر هذا الطريق الشريان الرئيسي في طرق المملكة التي تتقل البضائع من وإلى ميناء العقبة، وقد قسم هذا الطريق إلى ثلاثة أقسام هي: طريق معان - الحسا وطوله ٧٣ كم، وطريق سواقة / الحسا وطوله ٧١ كم، وطريق الجويذة - سواقة وطوله ٦١ كم، وقد أنجز هذا المشروع عام ١٩٨٩م بكلفة حوالي ٤٥ مليون دينار.

- طريق الزرقاء - المفرق - الحدود السورية:

يتكون المشروع من طريق رئيسي بطول ٥٢ كم بأربعة مسارب وتقاطعات منفصلة تمتد من نهاية تحويلة الزرقاء وحتى مدينة المفرق، والباقي البالغ ٨٠ كم بمسربين من مدينة المفرق وحتى الحدود السورية. ويهدف المشروع إلى ربط العاصمة بالمنطقة الشمالية من المملكة وسوريا لتنشيط وتسهيل حركة المرور، وتقصير المسافة بين البلدين وخدمة حركة الترانزيت. ومن المتوقع أن ينجز هذا المشروع عام ١٩٩٠م بتكلفة ٨ ملايين دينار على وجه التقريب.

- طريق الأزرق - باير - الجفر:

يتكون هذا المشروع من طريق رئيسي بمسربين يربط منطقة الأزرق بمنطقة الجفر لتقصير المسافة بين العقبة والأزرق والحدود العراقية وتسهيل حركة الترانزيت. ويبلغ طوله ١٨٠ كم، ومن المتوقع أن ينجز عام ١٩٩١م* بتكلفة حوالي ٤١ مليون دينار. ومن الجدير بالذكر أنه يجري استخدام الرصفة الخرسانية القاسية في إنشائه.

- طريق مثلث المصفاة / مثلث الأزرق:

وهو طريق مزدوج رئيسي بطول ٧ كم ومن المتوقع إنجازه عام ١٩٩٠م*.

* كان هذا البحث قد أُنجز عام ١٩٨٨م، ولدى المباشرة بطباعة هذا الكتاب في بداية عام ١٩٩٣م، كانت طريق الزرقاء - المفرق - الحدود السورية وطريق الأزرق - باير - الجفر وطريق مثلث المصفاة / مثلث الأزرق قد أُنجزت في مواعيدها المقررة (المؤلف).

- طريق الجويذة - سواقة:
- طريق مزدوج رئيسي بطول ٥٦ كم وقد تم إنجازه عام ١٩٨٩ م.
- طريق معان - رأس النقب:
- طريق رئيسي مزدوج بطول ٢٥,٥ كم وقد تم إنجازه عام ١٩٨٩ م.
- طريق عمان - ناعور - البحر الميت:
- وهو طريق رئيسي مزدوج بطول ٢,٥ كم، ومن المتوقع إنجازه خلال عام ١٩٩١ م.
- طريق الأزرق - الحدود السعودية:
- طريق رئيسي بمسربين بطول ٧٠ كم وهو تحت التنفيذ.
- طريق اربد - جرش (الجزء الثاني):
- طريق رئيسي مزدوج بطول ١٨ كم وهو تحت التنفيذ.
- طريق السلط - العارضة الأغوار الوسطى:
- طريق بأربعة مسارب وبطول ٦ كم ولا زال تحت التنفيذ.
- طريق الزارة - غور الحديثة:
- طريق رئيسي بمسربين بطول ٣١,٥ كم ولا زال العمل جارياً بالمشروع.
- طريق الأزرق - الحدود العراقية (جزء أ):
- سيعاد إنشاء طريق رئيسي بمسربين، وبطول ٥٢ كم، وهو تحت التنفيذ.
- طريق الأزرق - الحدود العراقية (جزء ب):
- طريق رئيسي بمسربين بطول ٥٩,٥ كم والعمل جار بالمشروع.
- طريق الأزرق - الحدود العراقية (جزء ج):
- طريق رئيسي بمسربين بطول ٥٩,٥ كم والعمل جار بالمشروع.

- طريق عمان - ناعور - البحر الميت، المرحلة الثانية:

طريق رئيسي وهو عبارة عن تحويلة حول مدينة ناعور وبطول ٥,٧ كم بأربعة مسار، لا يزال تحت التنفيذ.

- طريق العقبة الخلفي، الجزء (أ) والجزء (ب):

طريق رئيسي بفرعين يربط ميناء الحاويات وميناء البترول مع الطريق الرئيسي عمان / العقبة عند وادي اليتم بطول إجمالي ٣١ كم مع أربعة تقاطعات منفصلة، ولا يزال تحت التنفيذ.

- طريق السخنة - القنية:

طريق ثانوي يصل بلدة السخنة بقرية القنية بطول ١٨,٢٦ كم بمسربين مع إنشاء جسر فوق سيل الزرقاء، ولا يزال العمل جارياً بالمشروع.

- طريق اردب - ثغرة عصفور:

طريق بأربعة مسار بطول ٢٥,٧ كم، مع إنشاء تقاطع منفصل متكامل عند مثلث النعيمة، مع ممر سفلي، ولا يزال العمل جارياً بالمشروع.

- طريق الشيدية - مناجم الفوسفات (الجزء الثاني):

طريق بطول ١٢ كم، وهو عبارة عن تكملة للجزء المنجز الذي طوله ١٠ كم، ويربط مناجم الفوسفات بطريق معان - المدورة.

٧-٣-١ تطور وسائط النقل البري في مجال المركبات:

سنعرض لمراحل تطور وسائط النقل في مجال المركبات من خلال بيان الجوانب المهمة المتعلقة ببعض المؤسسات والدوائر التي تعنى بشكل مباشر بشؤون المركبات في المملكة. ومن هذه المؤسسات والدوائر: مؤسسة النقل العام، ودائرة السير، والشركة الأردنية السورية للنقل البري، وشركة النقل البري العراقية الأردنية.

١-٧-٣-١ مؤسسة النقل العام:

من الطبيعي أن يرافق التوسع والتطور من شق الطرق ازدياد ملموس في أعداد المركبات المختلفة وفي حركة النقل الداخلي والخارجي. ففي مدينة عمّان - العاصمة - مثلاً انتشرت في البداية شركات الباصات للنقل داخل عمّان، وكانت هذه الشركات تتنافس فيما بينها بأساليب لا تراعي مصلحة المواطنين في عمّان وفي المدن الأخرى مما دفع الدولة إلى توحيدها باسم "شركة باصات العاصمة المساهمة المحدودة". وفي عام ١٩٧٥م اشترت الحكومة أسهم هذه الشركة وتحولت بذلك إلى مؤسسة رسمية باسم "مؤسسة النقل العام"^(١). وكان أسطول هذه المؤسسة يضم في البداية ١٨٨ باصاً من الحجم الكبير و ٦٠ باصاً من الحجم الصغير يغطي من خلالها مناطق العاصمة كافة وقسماً من ضواحيها. غير أنه مع ازدياد حركة العمران ومشاريع الإسكان والنشاط التعليمي والتجاري وتنقل الموظفين... الخ كان لا بد من خدمة مناطق ومدن أخرى تحيط بالعاصمة كالزرقاء والسلط ومادبا والفحيص وماحص وناعور وسحاب ومطار الملكة علياء الدولي. لذلك عمدت المؤسسة إلى استيراد (٢٥٠) باصاً جديداً من نوع "مان"، وزادت من عدد الخطوط التي تعمل عليها لتصبح (٧٦) خطاً يعمل عليها ما يزيد على (٣٢٠) باصاً (٢٤٣ مان و ٧٧ مرسيدس) تنقل من خلالها ما يزيد على (١٢٥) ألف راكب يومياً. كذلك قامت المؤسسة بتخصيص مجموعة من باصاتها لخدمة القادمين والمغادرين من وإلى الضفة الغربية عبر جسري الملك حسين والأمير محمد، إلا أن العمل على هذين الخطين أوقف عام ١٩٨٦م. وساهمت المؤسسة أيضاً بنقل الحجاج إلى بيت الله الحرام، كما تقوم بتأمين وصول موظفي بعض الشركات من وإلى أماكن عملهم بالإضافة إلى أعمال نقل متفرقة أخرى كثيرة. وللدلالة على حجم أعمال النقل التي قامت المؤسسة بها من خلال أسطولها نورد فيما يلي الجدول رقم (٥) الذي يبين إجمالي عدد الركاب الذين تم نقلهم للمدة من عام ١٩٧٦م وحتى نهاية عام ١٩٨٨م^(٢).

(١) سليمان موسى، عمّان عاصمة الأردن: ٢٦٠.

(٢) مذكرة رسمية من مؤسسة النقل العام، ١٩٨٩م.

وعن أعداد العاملين في مؤسسة النقل العام، فقد بلغ عدد السواقين (٥٤٦) وعدد الفنيين (٢٥٠) وعدد الموظفين الإداريين وغيرهم من مستخدمي المؤسسة (٢١٢)، وبالتالي يكون العدد الإجمالي (١٠٠٨) موظفين ومستخدمين.

السنة	عدد الركاب
١٩٧٦	٣٠,٥٠٠,٠٠٠
١٩٧٧	٣٢,٨٠٠,٠٠٠
١٩٧٨	٣٣,٩٥٠,٠٠٠
١٩٧٩	٣٧,٢٠٠,٠٠٠
١٩٨٠	٣٩,٧٠٠,٠٠٠
١٩٨١	٤٠,٠٠٠,٠٠٠
١٩٨٢	٤٠,٥٠٠,٠٠٠
١٩٨٣	٤٠,٦٠٠,٠٠٠
١٩٨٤	٤٣,٠٠٠,٠٠٠
١٩٨٥	٤٣,٥٠٠,٠٠٠
١٩٨٦	٤٥,٥٠٠,٠٠٠
١٩٨٧	٤٣,٦٠٠,٠٠٠
١٩٨٨	٤٣,٨٥٠,٠٠٠

جدول رقم (٥): إجمالي أعداد الركاب الذين قامت مؤسسة النقل العام بنقلهم خلال الفترة ١٩٧٦ - ١٩٨٨ م.

٧-١-٣-٢ دائرة السير:

كانت دائرة السير حتى عام ١٩٦٨م تقوم بمهام السير والترخيص معاً إلى أن تم الفصل بين هاتين المهمتين بإدارتين مستقلتين وتولت كل منهما القيام بمهامها وواجباتها الموكولة إليها وفق قانون النقل على الطرق وتعليماته. وتوالي بعد ذلك افتتاح أقسام وفروع لإدارة الترخيص في باقي محافظات المملكة وتعليماته. وتوالي بعد ذلك افتتاح أقسام وفروع لإدارة الترخيص في باقي محافظات المملكة بهدف تسهيل العمل وتقديم الخدمات للمواطنين بشكل أفضل. كذلك تم استحداث قسم مراكز تدريب السواقين عام ١٩٧٨م، كما تم إنشاء أربع محطات لفحص المركبات بمختلف أنواعها وأحجامها مزودة بأحدث الأجهزة الميكانيكية بالإضافة إلى عدة مصانع للأرقام. وبهذا فإن إدارة الترخيص تقوم حالياً بجميع الخدمات المتعلقة بأمور إصدار رخص اقتناء المركبات وتجديدها، وإصدار رخص بدل تالف وضائع، وتحويل مركبات من صفة إلى أخرى، وتبادل أرقام مركبات ونقل ملكيتها ورهنها وفك رهنها، وإصدار وكالات بالاستعمال للمركبات وشطبها من القيود لعدم صلاحيتها^(١). ونبين فيما يلي الإحصائيات المهمة التي تعكس تطور النشاطات التي تتبع دائرة السير:

(١) أعداد المركبات العاملة في المملكة:

ازدادت أعداد المركبات العاملة في المملكة زيادة هائلة خلال العقدين الماضيين، فبينما كان مجموعها ٢١٩٧٠ مركبة عام ١٩٧٠م تضاعف بما يزيد على أحد عشر ضعفاً عام ١٩٨٨م حيث أصبح ٢٤٩٥٩٠ مركبة. وتشمل هذه المركبات الصالونات والباصات العمومية والخصوصية والسياحية وكذلك الشاحنات والقلابات وصهاريج النضح العمومية والخصوصية وصهاريج البترول وتناك الماء العمومية والخصوصية والتراكتورات الزراعية والدراجات النارية والمركبات الإنشائية والمركبات الحكومية والهيئات الأخرى (إدخال مؤقت، ولوحة زرقاء، وهيئة سياسية). ويبين الجدول رقم (٦) أعداد المركبات العاملة في المملكة للسنوات ١٩٦٦م، ١٩٦٧م، ١٩٧٠م ولغاية ١٩٨٨م والشكلان (١) و (٢) يبينان تمثيلاً بيانياً لأعداد المركبات^(٢).

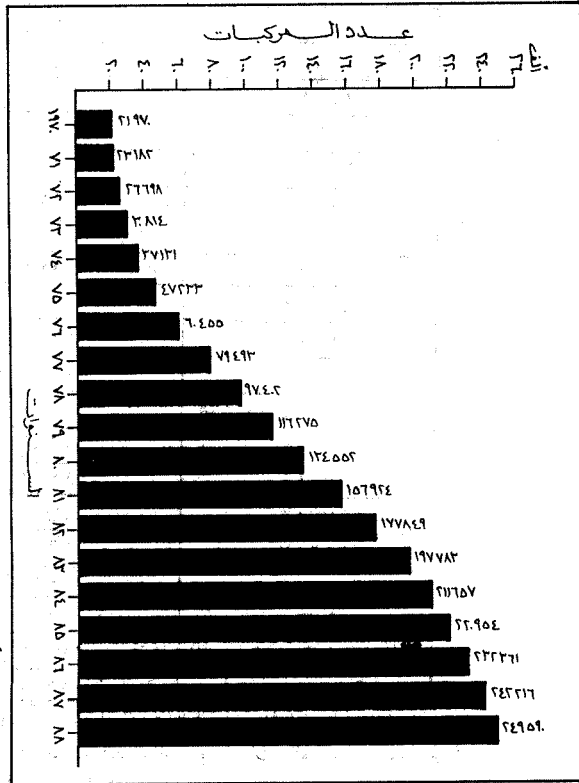
(١) مذكرة رسمية من دائرة ترخيص السواقين والمركبات، ١٩٨٩م.

(٢) مديرية الأمن العام - إدارة العلاقات والتوجيه المعنوي - ، مجموعة تقارير سنوية عن النشاطات والإنجازات لإدارة ترخيص السواقين

والمركبات، ١٩٦٦م - ١٩٨٨م.

السنة	العدد
١٩٦٦	٢٣٥١٨
١٩٦٧	٢٧٢٦٣
١٩٦٨	غير متوفر
١٩٦٩	غير متوفر
١٩٧٠	٢١٩٧٠
١٩٧١	٢٣١٨٢
١٩٧٢	٢٦٦٩٨
١٩٧٣	٣٠٨١٤
١٩٧٤	٣٧١٣١
١٩٧٥	٤٧٢٣٣
١٩٧٦	٦٠٤٥٥
١٩٧٧	٧٩٤٩٣
١٩٧٨	٩٧٤٠٢
١٩٧٩	١١٦٢٧٥
١٩٨٠	١٣٤٥٥٢
١٩٨١	١٥٦٩٢٤
١٩٨٢	١٧٧٨٤٩
١٩٨٣	١٩٧٧٨٣
١٩٨٤	٢١١٦٥٧
١٩٨٥	٢٢٠٩٥٤
١٩٨٦	٢٣٢٣٦١
١٩٨٧	٢٤٢٢١٦
١٩٨٨	٢٤٩٥٩٠

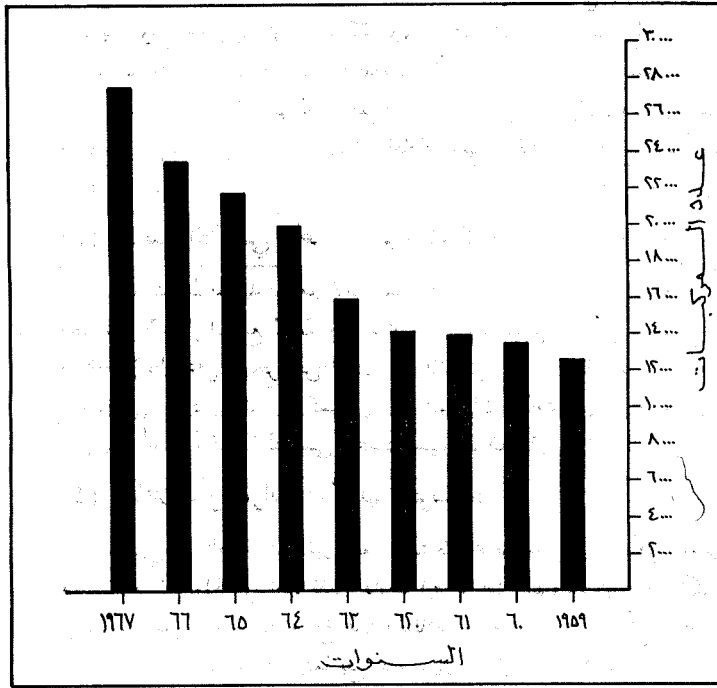
جدول رقم (٦): أعداد المركبات العاملة في المملكة للسنوات ١٩٦٦ - ١٩٨٨م، وتشمل هذه المركبات الصالونات والباصات العمومية والخصوصية والسياحية وكذلك الشاحنات والقلابات والصهاريج والتتكات والثلاجات والتراكتورات الزراعية والدراجات النارية والمركبات الإنشائية. ويرجى الملاحظة بأن أعداد المركبات في الضفة الغربية غير مشمولة في الفترة ١٩٦٨ - ١٩٨٨م.



أعداد المركبات العاملة في المملكة (١٩٧٠ - ١٩٨٨)

وتشمل هذه المركبات الصالونات والباصات العمومية والمقصورة والسياحية، وكذلك الشاحنات والتلاجات والصهاريج والتبكتات والتلاجات والراكورات الزراعية والبراجات النارية والمركبات الانشائية.

شكل رقم (١): أعداد المركبات العاملة في المملكة (١٩٧٠ - ١٩٨٨).



شكل رقم (٢): بيان أعداد المركبات الميكانيكية المسجلة (١٩٥٩ - ١٩٦٧ م).

(٢) خطوط السرفيس وأعداد السيارات العاملة عليها:

تسهيلاً لحركة نقل المواطنين والزائرين بين مختلف الأحياء والمراكز والمؤسسات داخل مدن المملكة فقد كان هناك نمو مطرد في أعداد خطوط السرفيس وفي أعداد السيارات العاملة عليها. ونتيجة لهذا النمو فقد بلغ مجموع أعداد خطوط السرفيس في المملكة لعام ١٩٨٨م ١٨٤ خطاً، كما بلغ مجموع أعداد السيارات العاملة عليها للسنة نفسها ٧٧٣٣. والجدول رقم (٧) يبين أعداد خطوط السرفيس وأعداد السيارات العاملة عليها لمختلف مدن المملكة عام ١٩٨٨م^(١).

(٣) مكاتب التاكسي وأعداد السيارات العاملة فيها:

كان للنشاط المتزايد في مجالات السياحة والتجارة بالإضافة إلى توسع حركة العمران والانتشار الواسع لمعاهد ومؤسسات التعليم والتزايد الهائل في عدد سكان المدن والإقبال على الهجرة من الريف إلى المدن وغيرها الأثر الأكبر في الزيادة المطردة في أعداد مكاتب التاكسي وأعداد السيارات العاملة فيها. والجدول رقم (٨) يبين أعداد مكاتب التاكسي وأعداد السيارات العاملة فيها لعام ١٩٨٨م^(٢).

(٤) الحافلات وسيارات الركوب المتوسطة:

لتسهيل نقل الطلبة والموظفين والعمال بشكل خاص والمواطنين بشكل عام بين مختلف مدن المملكة وقراها، فقد ازدادت الحاجة إلى استخدام الباصات الكبيرة والمتوسطة. ففي عام ١٩٨٨م بلغ عدد الحافلات (سعة خمسين راكباً) العاملة في المملكة ما مجموعه ٤٩٥، كما بلغ عدد سيارات الركوب المتوسطة العاملة في المملكة للعام نفسه ٢١٧١. والجدول رقم (٩) يبين أعداد الحافلات وسيارات الركوب المتوسطة عام ١٩٨٨م لمختلف مدن المملكة^(٣).

(١) مذكرة رسمية من دائرة ترخيص السواقين والمركبات، ١٩٨٩م.

(٢) المرجع نفسه.

(٣) المرجع نفسه.

المحافظة	عدد خطوط السرفيس	عدد السيارات العاملة على خطوط السرفيس
العاصمة	٩١	٥٤٣٨
اربند	٣٦	١٨٢٠
الزرقاء	١٣	١٤٠
الكرك	١٠	٤٠
معان	١	٤
البلقاء	٨	١٠٣
المفرق	٩	٤٨
الطفيلة	١٠	١٨
العقبة	٦	١٢٢
المجموع	١٨٤	٧٧٣٣

جدول رقم (٧): أعداد خطوط السرفيس وأعداد السيارات العاملة في المملكة عام ١٩٨٨م.

المحافظة	عدد مكاتب التاكسي	عدد السيارات العاملة فيها
العاصمة	١٩٩	٤٧٣٣
اربيد	٢٩	٥٠٤
البلقاء	١٧	٢٩٣
الزرقاء	٨	٢٥٥
معان	٤	٧٦
المفرق	٢	١٣
الكرك	١	١١
الطفيلة	٢	٢٥
العقبة	١٢	٣٠٠
المجموع	٢٧٤	٦٢١٠

جدول رقم (٨): أعداد مكاتب التاكسي وأعداد السيارات العاملة فيها في المملكة
عام ١٩٨٨ م.

عدد سيارات الركوب المتوسطة	عدد الحافلات	مركز الترخيص
١١١٩	٤٠٠	العاصمة
٧٤٤	٧٥	اربد
٨٢	٤	الكرك
١٦	٣	معان
٩٦	٢	المفرق
٨٨	٩	البلقاء
٢٢	٢	العقبة
٤	—	الطفيلة
٢١٧١	٤٩٥	المجموع

جدول رقم (٩): عدد الحافلات (باصات سعة ٤٠ - ٥٠ راكباً)
وسيارات الركوب المتوسطة (٢٠ - ٢٥ راكباً) المرخصة عام ١٩٨٨م في
مختلف مناطق المملكة.

(٥) مكاتب تأجير السيارات السياحية وأعداد السيارات العاملة فيها:

كان للنشاط المتزايد في حقل السياحة، بالإضافة إلى ازدهار حركة التجارة والعمران والاستثمارات المتنوعة، وإقبال المغتربين على قضاء معظم إجازاتهم في وطنهم الأردن الحافز المهم لتنامي أعداد مكاتب تأجير السيارات وأعداد السيارات العاملة عليها. ففي عام ١٩٨٨م بلغ مجموع مكاتب تأجير السيارات السياحية في كل من عمّان والعقبة (٤٢) و (٥) على التوالي، كما بلغ عدد السيارات العاملة عليها (٦٧٠) من عمّان و (٣٥) من العقبة، لاحظ الجدول رقم (١٠) ^(١).

(٦) مكاتب السفريات الخارجية وأعداد السيارات والحافلات العاملة فيها وأسماء الخطوط الخارجية العاملة عليها:

مساهمة في ازدهار اقتصاد المملكة، وتشجيعاً لقطاعي السياحة والتجارة، وتقوية للروابط بين أبناء الدول العربية الشقيقة، وتسهيلاً لتنقل المواطنين الأردنيين العاملين في الخارج بين بلدهم الأردن ومراكز إقامتهم في الدول الشقيقة المجاورة فقد نشطت وازدادت أعداد مكاتب السفريات الخارجية وأعداد السيارات العاملة فيها وأسماء الخطوط العاملة عليها. والجدول رقم (١١) يبين أعداد مكاتب السفريات الخارجية، وأعداد السيارات العاملة فيها، وأسماء الخطوط العاملة عليها في المملكة عام ١٩٨٨م. والجدول رقم (١٢) يبين أعداد الحافلات وسيارات الركوب المتوسطة العاملة على الخطوط الخارجية المنطلقة من مدن المملكة إلى الدول العربية المجاورة عام ١٩٨٨م ^(٢).

(٧) مراكز تدريب السواقين وأعداد السيارات العاملة فيها:

دفعت حركة النقل المتنامية على الصعيدين الداخلي والخارجي بالإضافة إلى الإقبال الهائل والمتزايد على امتلاك السيارات لأغراض متعددة إلى ازدياد مطرد في أعداد مراكز تدريب السواقين، وفي أعداد السيارات العاملة فيها. والجدول (١٣) يبين هذه الأعداد في مختلف مدن المملكة لعام ١٩٨٨م ^(٣).

(١) مذكرة رسمية من دائرة ترخيص السواقين والمركبات، ١٩٨٩م.

(٢) المرجع نفسه.

(٣) المرجع نفسه.

المحافظة	عدد المكاتب	عدد السيارات العاملة فيها
عمّان	٤٢	٦٧٠
العقبة	٥	٣٥
المجموع	٤٧	٧٠٥

جدول رقم (١٠): أعداد مكاتب تأجير السيارات السياحية وأعداد السيارات العاملة فيها بالمملكة عام ١٩٨٨م.

المحافظة	عدد المكاتب	أعداد السيارات العاملة		
		خط السعودية	خط بغداد - الكويت	خط الشام - بيروت
العاصمة	٢٣	٢١١	٣٤	٢٧٠
الكرك	١	٢	—	—
المفرق	١	٩	—	٢٣
معان	١	١٣	—	—
العقبة	٣	٧٥	—	—
الزرقاء	١٠	١١٠	٢٩	١٣٩
اربد	٢	٤٩	٢٠	١٩٨
البلقاء	—	—	—	—
الطفيلة	—	—	—	—
المجموع	٤١	٤٦٩	٨٣	٦٣٠
المجموع العام	١١٨٢ سيارة			

جدول رقم (١١): أعداد مكاتب السفريات الخارجية وأعداد السيارات العامة فيها
وأسماء الخطوط العاملة عليها في المملكة عام ١٩٨٨ م.

المحافظة	اسم الخط	عدد الحافلات	عدد سيارات الركوب المتوسطة
العاصمة	عمّان - بغداد	٥٠	-
	عمّان - بغداد - الكويت	١١	-
	عمّان - الشام - بيروت	٥	١
	عمّان - السعودية	٤	-
	عمّان - أبو ظبي	١	-
اربـد	اربـد - بغداد	١	-
	اربـد - الشام	٦	-
	اربـد - المفرق - الأزرق -		
	العمرى - الدمام - الرياض - الدوحة	١	-
الزرقاء	الزرقاء - بغداد	١	-
	الزرقاء - الأردن - السعودية -	١	-
	الكويت		

جدول رقم (١٢): أعداد الحافلات وسيارات الركوب المتوسطة العاملة على الخطوط الخارجية المنطلقة من مدن المملكة إلى الدول العربية المجاورة وذلك عام ١٩٨٨م.

المحافظة	عدد مراكز تدريب السواقين	عدد السيارات العاملة لديها
العاصمة - عمان	٥٦	٢٨٦
اربد	١٨	٨٢
الزرقاء	١٩	٩٣
الكرك	٧	٣١
معان	٢	١١
البلقاء	٨	٥١
المفرق	٣	١٤
الطفيلة	٢	١٠
العقبة	٣	١٣
المجموع	١١٨	٥٩١

جدول رقم (١٣): أعداد مراكز تدريب السواقين وأعداد السيارات العاملة فيها
بالمملكة عام ١٩٨٨م.

١-٣-٣ - الشركة الأردنية - السورية للنقل البري:

أسست هذه الشركة عام ١٩٧٥م برأس مال قدره ٨ ملايين دينار أردني يقسم إلى حصتين متساويتين لكل من المملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية العربية السورية. ومدة هذه الشركة غير محدودة، ومركزها عمان - عاصمة المملكة الأردنية الهاشمية - أما أهدافها فتتلخص في: دعم قطاع النقل البري وتطويره بما ينسجم مع تطور النشاط الاقتصادي ونمو التجارة في الأردن وسوريا، وتوفير فرص العمل لمواطني البلدين، ولتكون أداة توازن بين القطاعين العام والخاص في مجال النقل البري. أما واجبات هذه الشركة فتتلخص في القيام بجميع أنواع النقل البري للأشخاص والبضائع على شبكة الطرق الدولية وتشمل: النقل داخل كل من سوريا والأردن، والنقل من الأردن إلى سوريا وبالعكس والنقل من سوريا والأردن إلى الدول المجاورة. وبلغ إجمالي عدد شاحنات الشركة ٣٦٥ شاحنة مختلفة منها ١١٣ شاحنة تعمل في سوريا و ٢٥٢ شاحنة تعمل في الأردن. أما عن حجم النقل فقد نقلت شاحنات هذه الشركة ما يزيد على ٨ ملايين طن من المواد المختلفة وخصوصاً مادة الفوسفات من المناجم إلى العقبة. والجدول رقم (١٤) يبين إجمالي الحمولات المنقولة للمدة من عام ١٩٧٧م وحتى نهاية عام ١٩٨٧م. وأخيراً يعمل في هذه الشركة ما يزيد على سبعمائة موظف من مواطني الأردن وسوريا ما بين مهندس ميكانيكي وموظف إداري وموظف فني وموظف سائق^(١).

- شركة النقل البري العراقية الأردنية:

أسست هذه الشركة بتاريخ ١/٥/١٩٨٠م برأس مال قدره ٥٠ مليون دولار أمريكي يقسم إلى حصتين متساويتين لكل من المملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية العراقية^(٢). ومدة عقد هذه الشركة خمسون عاماً قابلة للتجديد بناء على رغبة الطرفين المتقاعدين. أما مقرها الرئيسي فهو مدينة عمان ولها فرع في مدينة بغداد. وتقوم الشركة بجميع عمليات النقل البري بما في ذلك نقل البضائع

(١) الشركة الأردنية - السورية للنقل البري، ١٩٧٦م - ١٩٨٧م، وزارة النقل - عمان.

(٢) عقد تأسيس شركة النقل البري العراقية الأردنية، وزارة النقل - عمان.

والمسافرين لحسابها أو لحساب الآخرين، وجميع العمليات المتممة لها. وتملك الشركة ٩٠٠ شاحنة (قاطرة ونصف مقطورة) وعدداً من الباصات لنقل المسافرين من عمّان إلى بغداد وبالعكس، وتمارس أعمال الوكالات البحرية والتخليص. واستطاعت الشركة منذ بداية التشغيل في ١٩٨١/٧/١م حتى نهاية عام ١٩٨٧م نقل ما مجموعه ٦٣٨٥٢٠٤ أطنان. والجدول رقم (١٥) يبين إجمالي الحمولات المنقولة للمدة من عام ١٩٨١م وحتى نهاية عام ١٩٨٨م^(١).

السنة	الحمولة بالطن
١٩٧٧	٢٤٨,٨٨٠
١٩٧٨	٥٥٠,٠١٨
١٩٧٩	٦٤٣,٧٠٤
١٩٨٠	٦٤٥,٨٧٧
١٩٨١	٥٠٥,٩٨٥
١٩٨٢	٤٤٤,٢٠٠
١٩٨٣	٧٠٩,٩٨٢
١٩٨٤	٩٦٣,٨٢٤
١٩٨٥	١,٠١٥,٤٠١
١٩٨٦	١,٢١٦,٤٣٦
١٩٨٧	١,٢٤٦,٥٩٩
١٩٨٨	١,٦٠٠,٠٠٠

جدول رقم (١٤): إجمالي الحمولات التي قامت بنقلها شاحنات الشركة الأردنية - السورية للنقل البري للمدة من عام ١٩٧٧ وحتى نهاية عام ١٩٨٨م.

(١) مجلة النقل البري العربي، العددان الخامس عشر والسادس عشر: ١٥.

السنة	الحمولة بالطن
١٩٨١	٦٢٠٩٣
١٩٨٢	٧٤٥٠٢١
١٩٨٣	٨٩٦١١٥
١٩٨٤	٩٧٤٤٨٩
١٩٨٥	١٠٨٣٣١٨
١٩٨٦	١٢٠١٣٥٢
١٩٨٧	١٤٢٢٨١٨
١٩٨٨	١٢٩٥٨٩٢

جدول رقم (١٥): إجمالي الحمولات التي قامت بنقلها شاحنات شركة النقل
البري العراقية الأردنية من عام ١٩٨١م وحتى نهاية عام
١٩٨٨م.

أما مجموع المسافرين الذين نقلتهم الشركة على خط عمّان - بغداد فقد بلغ حوالي (٧٢) ألف مسافر ما بين عامي ١٩٨١م و ١٩٨٧م. وعن عدد العاملين في الشركة فقد بلغ في آب ١٩٨٨م ١٦٨٨ عاملاً عربياً و ٤٤ مستخدماً أجنبياً.

٧-١-٤ تطور وسائل النقل البري في مجال السكك الحديدية:

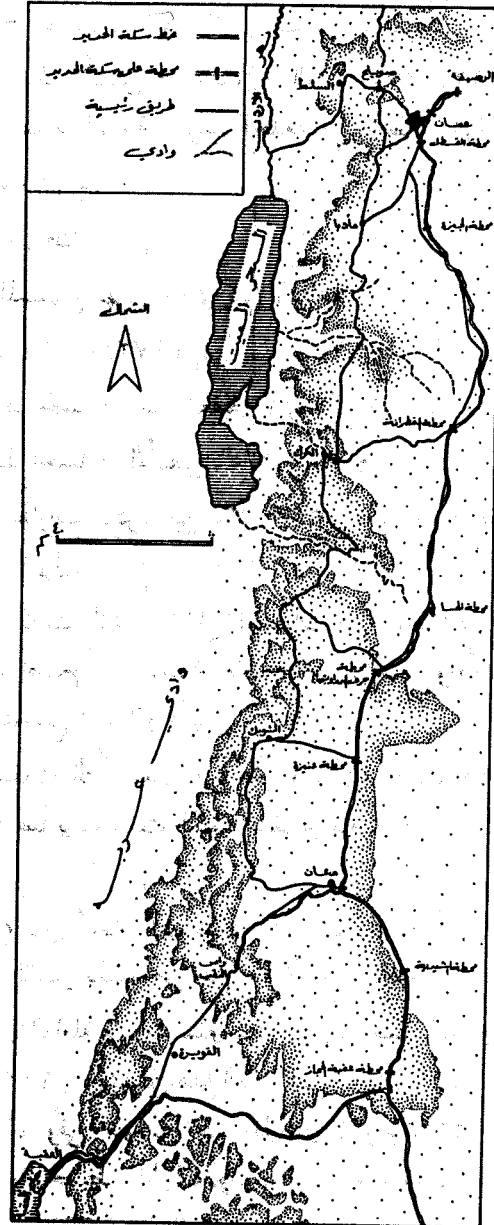
تطور هذا القطاع أيضاً في عهد جلالة الحسين بن طلال، فبالإضافة إلى الخط الحديدي الحجازي الذي كان يقوم في بداية الخمسينات بنقل الركاب بين عمّان ودمشق بمعدل رحلتين إلى ثلاث اسبوعياً فقد تم إنجاز مشروع خط مؤسسة سكة حديد العقبة. وبدأت فكرة إنجاز هذا المشروع في الستينات بهدف ربط مناجم الحسا بميناء العقبة كي تتسنى زيادة حجم صادرات الفوسفات بوسائل اقتصادية حديثة وفعالة وبكلفة أقل. وفي الرابع عشر من شهر تشرين الثاني سنة ١٩٧٢م بدأ العمل في تنفيذ هذا المشروع، وتم افتتاحه في السادس من تشرين الأول سنة ١٩٧٥م^(١). وسمي هذا المشروع في البداية "مشروع سكة حديد حطية"، وعند الانتهاء منه نشأت مؤسسة مستقلة سميت "مؤسسة سكة حديد العقبة" مع بقاء مديرية الخط الحديدي الحجازي على ما هي عليه بعد أن قامت المديرية بتأجير الخط بين الحسا ومعان إلى مؤسسة سكة حديد العقبة. ومن أهم أهداف هذه المؤسسة توفير وسيلة لنقل الفوسفات الأردني بشكل اقتصادي من المناجم إلى ميناء التصدير في العقبة أو أي مكان آخر معروف، وتوفير المرافق والتسهيلات اللازمة لنقل البضائع من ميناء العقبة وإليه. وتطوير قطاع السياحة وإنعاش التنمية الاقتصادية في المناطق الجنوبية من المملكة. غير أن مؤسسة سكة حديد العقبة حالياً تعتبر الوسيلة الرئيسية لنقل الفوسفات الأردني من المناجم إلى ميناء العقبة ليس إلا.

وفي شهر تشرين الثاني عام ١٩٧٩م بدأت خطوة توسعية جديدة في هذا المشروع لمد خط يصل إلى مناجم الأبيض، وقد تم إنجاز هذا الخط بتاريخ ١٩٨٢/٢/٥م، ومن المعلومات العددية والتواريخ البارزة لهذا المشروع ما يلي^(٢)، انظر الخارطة رقم (١٣):

(١) وزارة النقل، منحدرات وزارة النقل خلال الخطة الثلاثية ١٩٧٣ - ١٩٧٥م.

(٢) وزارة النقل، مجلة مؤسسة سكة حديد العقبة ١٩٨٧: ٨.

سكة حديد العقبة
خارطة رقم (١٣):
سكة حديد العقبة



- طول خط الحسا - الأبيض: (٢٢,٦٩٤) كم (خط مفرد).
- طول خط الحسا - العقبة: (٢٦٩,٨٣٣) كم (خط مفرد).
- الطول الإجمالي لخط الأبيض - الحسا - العقبة: (٢٩٢,٥٢٧) كم (خط مفرد) ما عدا الخطوط الفرعية وممرات الخدمة في المحطات الرئيسية.
- عرض الخط: (١٠٥٠) مم.
- الوزن المحوري (١٦) طناً.
- السرعة القصوى المسموح بها: (٦٠) كم / الساعة.
- بداية إنشاء الخط: ١٩٧٢/١١/١٤ م.
- تاريخ التشغيل لخط الحسا - ميناء العقبة: ١٩٧٥/١٠/٦ م.
- تاريخ التشغيل لخط الحسا - الأبيض: ١٩٨٢/٢/٥ م.
- تستعمل المؤسسة قطارات مكونة من ٣٠-٣٤ شاحنة تجرها قاطرات ثنائية كهربائية تعمل بالديزل.
- لغاية عام ١٩٨١ م كانت المؤسسة تنقل الفوسفات من منجم الحسا فقط إلا أن أسطول المؤسسة أصبح - التوسعة الإضافية بين الحسا والأبيض - ينقل الفوسفات من منجمي الحسا والأبيض.
- بلغت كمية الفوسفات التي نقلت من عام ١٩٨٠ م - ١٩٨٨ م ما مقداره ٢٠,٩٣١,١٦٧ طناً بينما بلغت الكمية المنقولة لعام ١٩٨٨ م ٢٢,٢٤٩,١٦٣ طناً.
- الجدول رقم (١٦) يبين أعداد الشاحنات المحملة وكميات الفوسفات المنقولة ومتوسط حمولة القطار بالطن من عام ١٩٨٠ م - ١٩٨٨ م.
- العدد الفعلي للقوى العاملة في مؤسسة سكة حديد العقبة كما هو في ١/١/١٩٨٩ م يبلغ ١١٤٢. ويشتمل هذا العدد على مختلف الفئات العاملة على الخطوط الحديدية، وفي شؤون الجر والميكانيك والإشارات والاتصالات والمباني والإدارة والتخطيط والحركة والنقل واللوازم والمستودعات والشؤون المالية.

١٩٨٨	١٩٨٧	١٩٨٦	١٩٨٥	١٩٨٤	١٩٨٣	١٩٨٢	١٩٨١	١٩٨٠	
٥٢٦٨	٦٠٩٥٧	٦٤٦٠٣	٥٧٠٩٢	٧٣٥٤٠	٦١٧١٢	٥١٢٨٨	٣٨٩٧٢	٣١٠٧٢	عدد الشاحنات المحملة
٢,٢٤٩٢	٢,٥٨٣٩	٢,٧٨٤٠	٢,٤٧٣٧	٣,١٥٢٧	٢,٥٩١٩	٢,١٥٤١	١,٦٣٦٨	١,٣٠٤٩	كمية الفوسفات المحملة (بالمليون طن)
١٣٨٧	١٣٣٧	١٤١٦	١٣٤٥	١٣٦٩	١٣٤٣	١٢٤٥	١٢٥٢	١٢٤٤	متوسط حمولة القطار (بالطن)

جدول رقم (١٦): أعداد الشاحنات المحملة وكميات الفوسفات المنقولة ومتوسط حمولة القطار من عام ١٩٨٠م وحتى عام ١٩٨٨م.

٧-٢ مراحل تطور النقل الجوي في عهد جلالة الملك الحسين بن طلال

٧-٢-١ مقدمة:

بدأ الإقبال على وسائل النقل الجوي يتزايد بشكل ملحوظ مع نهاية عقد الخمسينات حيث ارتفع عدد المسافرين جواً من ٦٠٠٠ عام ١٩٥١م إلى حوالي ٦٠٠٠٠ عام ١٩٦٠م. وفي عام ١٩٦٣م، وبالتحديد في الخامس عشر من شهر كانون الأول ١٩٦٣م، أنشئت "عالية" كشركة مساهمة وبدأت بطائرة مستعملة من طراز "دي - سي - ٧" تخدم شبكة مكونة من ثلاثة خطوط هي بيروت - القاهرة - الكويت. ثم ما لبثت أن أضافت طائرتين من طراز "دارت هيرالد"، وأضافت جدة كنقطة جديدة إلى شبكتها، ثم ضمت طائرة "دي - سي - ٧" ثانية إلى أسطولها^(١). أما أول طائرة نفّاثة فقد كانت من نوع "كرافيل"، وانضمت إلى الأسطول سنة ١٩٦٦م ثم أضيفت طائرة أخرى وكذلك عدة محطات في الشرق والغرب كالظهران والدوحة وميونخ واستانبول. واستمر هذا النمو والتوسع حتى سنة ١٩٦٧م حيث فقدت "عالية" عدداً من طائرات أسطولها، وتوقف العمل في مطار القدس بسبب العدوان الإسرائيلي الصهيوني. ومن نتائج هذا العدوان أن ازداد الضغط على مطار عمان المدني في ماركا مما تطلب توسيع مرافقه من خلال توسيع مباني المسافرين وتوسيع المدرج لإقلاع الطائرات وهبوطها، وتزويده بأجهزة الاتصالات والإرشاد الحديثة. وفي الوقت نفسه بوشر بإنشاء مطار مدني في مدينة العقبة وتم افتتاحه عام ١٩٧٢م. وفي أواخر شهر شباط سنة ١٩٦٨م تم تحويل "عالية" إلى مؤسسة مملوكة للحكومة. انطلقت "عالية" إثر هذا التحويل في حركة نمر مطرد فاستعملت لأول مرة طائرات "البوينغ ٧٠٧" وتبع ذلك دخول طائرات "البوينغ ٧٢٧" والطائرات الضخمة من نوع "بوينغ ٧٤٧" و "الترايستار" و "الإيرباص".

ومع النمو السريع في عدد الطائرات والخطوط لمواكبة الازدياد في النشاط

(١) الملكية الأردنية - دائرة العلاقات العامة، ربع قرن في خدمة الأردن، ١٩٦٣م - ١٩٨٨م.

الاقتصادي والسياحي وحركة النقل الجوي عبر الأردن، ازداد الضغط على مطار ماركا بشكل يفوق بكثير قدرته الاستيعابية مما تطلب ثانية إجراء المزيد من التوسعات والإضافات في مرافقه المختلفة. غير أن هذا لم يحل المشكلة بشكل ملائم مما اضطر الحكومة إلى اتخاذ قرار بإنشاء مطار جديد بمواصفات عالمية، وتولت وزارة النقل مسؤولية تنفيذ هذا المشروع المهم عام ١٩٧٦م، وسمي بـ "مطار الملكة علياء الدولي" وتم افتتاحه في ٢٥/٥/١٩٨٣م. ويستطيع هذا المطار الجديد استيعاب حوالي ثلاثة ملايين مسافر سنوياً بين قادم ومغادر مع إمكانية للتوسع والزيادة إلى ستة أو ثمانية ملايين مسافر عند الضرورة. وبلغت تكلفة إنشاء هذا المطار حوالي مائة مليون دينار، ويعتبر من المنجزات الحضارية المتقدمة والمهمة في الأردن. ولا بد أن نقول في هذا المجال بأن مؤسسة عالية قد سميت حديثاً بـ "الملكية الأردنية"، وأضحى أسطولها واحداً من أكثر أساطيل الطيران حداثة في العالم.

وفي عام ١٩٨٢م تم تحويل مديرية الطيران المدني بموجب قانون سلطة الطيران المدني رقم ٢٦، إلى "سلطة الطيران المدني" التي تقوم حالياً برسم السياسة العامة للنقل الجوي في المملكة والإشراف عليه بما يتفق ومتطلبات الاقتصاد القومي.

ونذكر فيما يلي بعض الجوانب الأساسية المتعلقة بتطوير حركة النقل الجوي من خلال الحديث عن المؤسسات والمطارات الوطنية، والخطوط العاملة في هذا المجال.

٧-٢-٢ سلطة الطيران المدني:

تم بموجب قانون سلطة الطيران المدني رقم (٢٦) لسنة ١٩٨٢م تحويل مديرية الطيران المدني إلى سلطة تسمى "سلطة الطيران المدني" تكون ذات شخصية اعتبارية وتمتع بالاستقلال الإداري^(١). وتشرف هذه السلطة على إدارات المطارات الثلاث، "مطار الملكة علياء الدولي، ومطار عمان / ماركا، ومطار العقبة" وترتبط بوزير النقل والاتصالات. وهي بذلك مسؤولة عن مرفق الطيران المدني في المملكة وإدارته وتميمته والقيام بجميع الأعمال المتعلقة به، ورفع مستوى النقل الجوي من

(١) المملكة الأردنية الهاشمية (قانون سلطة الطيران المدني رقم (٢٦) لسنة ١٩٨٢م)، الجريدة الرسمية، رقم ٦٣٧ تاريخ ٤/٤/١٩٨٢م.

النواحي الفنية والاقتصادية، وتشجيعه واستغلاله بطريقة اقتصادية مجدية. كذلك تقوم السلطة برسم السياسة العامة للنقل الجوي في المملكة، وعقد الاتفاقيات الثنائية مع الدول التي تقوم "الملكية الأردنية" على أساسها بتشغيل رحلاتها.

وقد بلغ عدد موظفي سلطة الطيران المدني عام ١٩٨٨م ١٣٧٢ موظفاً منهم (٨٧) مهندساً و (٢) طياراً و (١١٦) مراقباً جويّاً و (٣٣٨) فنياً و (٣٦١) إدارياً و (١٠٤) مأمورين للعمليات الأرضية و (٥٠) مهنيّاً و (١٠٩) سائقين و (٢٠٥) عمال. وهم موزعون على النحو التالي:

- الإدارة العامة: ٤٣٨ موظفاً.
- مطار الملكية علياء الدولي: ٥٩١ موظفاً.
- مطار عمان المدني: ٢١٦ موظفاً.
- مطار العقبة: ٧١ موظفاً.
- كلية الملكة نور الفنية: ٥٦ موظفاً.

وقامت السلطة حتى نهاية عام ١٩٨٨م بإبرام (٥٦) اتفاقية ثنائية للنقل الجوي، كما قامت بالإشراف على نشاطات النقل الجوي لـ (٢٤) شركة عربية وأجنبية تعمل من الأردن وإليه.

ويبين الجدول رقم (١٧) تطور حركة النقل الجوي في الأردن خلال السنوات ١٩٧٧ - ١٩٨٧م. كما يبين الجدول رقم (١٨) حجم موازنة سلطة الطيران المدني الجارية والرأسمالية للسنوات ١٩٨٣م - ١٩٨٨م. والجدول رقم (١٩) يبين حجم الإنفاق للمشاريع الرأسمالية للسنوات ١٩٨٣م - ١٩٨٧م. أما الجدول رقم (٢٠) فيبين موازنة السلطة لعام ١٩٨٨م، والجدول رقم (٢١) يبين المخصصات المرصودة للنفقات الرأسمالية للعام ذاته^(١).

(١) سلطة الطيران المدني، مذكرة رسمية، ١٩٨٩م.

السنة	عدد الطائرات القادمة والمغادرة	عدد المسافرين قادمون + مغادرون	الشحن الجوي بالطن	عدد الطائرات العابرة
١٩٧٧	١٤١٨٠	٩٠٦١١٣	٢٤٠٦٣	٢٢٤٤٤
١٩٧٨	١٥٥١٨	١١٥٢٢٦١	٢٨٣٩٣	٢٦٤٤٥
١٩٧٩	١٧٨٤٧	١٤٥١٠٦٨	٤٠٨٤٦	٢٩٢٦٥
١٩٨٠	٢١٨٥٠	١٨١١٧٥٧	٥١٢١٥	٣٦٠٥٢
١٩٨١	٢٧٧١٢	٢٣٠٣٦٦٨	٦٢٩٢٠	٥٤٥٣١
١٩٨٢	٢٦٨١٣	٢٥٣٣٣١١	٦٧٣٣٦	٥٣٨٨٨
١٩٨٣	٢٤٤١٦	١٩٤٢٩٩٠	٦٤٥٦١	٥٧٣٢٤
١٩٨٤	٢٠٦٥٢	١٧٣٢١٦٢	٦٦٤٤٩	٥٧٨٧٠
١٩٨٥	٢٠٠٩٩	١٧٢٠٦٨٤	٧١٥٥٤	٥٨٨٠٥
١٩٨٦	٢٠١٩٦	١٥٢٧٩٤٩	٧٤٣٩٠	٥٧٥٥٨
١٩٨٧	٢٠٢٨٨	١٥٩٥١٠٨	٨٠٦٠٦	٥٢٦٨٣

جدول رقم (١٧): تطور حركة النقل الجوي في الأردن خلال السنوات
١٩٧٧م - ١٩٨٧م.

السنة	المخصصات المرصودة
١٩٨٣	٢٣٥١٠٠٠
١٩٨٤	٧٧٦١٠٠٠
١٩٨٥	٨٤٣١٠٠٠
١٩٨٦	٩٤٠٠٠٠٠
١٩٨٧	٨٩٨٤٠٠٠
١٩٨٨	٩١٦٤٠٠٠

جدول رقم (١٨): حجم موازنة سلطة الطيران المدني الجارية والرأسمالية للسنوات ١٩٨٣ - ١٩٨٨ م.

السنة	النفقات الرأسمالية المقدرة	النفقات الرأسمالية الفعلية
١٩٨٣	٦٥٠٠٠٠	٩٧٧٠٠٠
١٩٨٤	١٤٧٣٠٠٠	١٤٧٢٠٠٠
١٩٨٥	٢٥٦٦٠٠٠	٨٧٠٠٠٠
١٩٨٦	٣٤٠٠٠٠٠	١٢٣٧٠٠٠
١٩٨٧	٣٥٠٠٠٠٠	٢٦١٥٠٠٠

جدول رقم (١٩): حجم الإنفاق للمشاريع الرأسمالية لسلطة الطيران المدني للسنوات ١٩٨٣ - ١٩٨٧ م.

المخصصات المرصودة	رقم المادة وعنوانها
٢٨٤٠٠٠٠	١٠٠ - الرواتب والأجور والعلاوات
٢٣٥٠٠٠٠	٢٠٠ - النفقات الأخرى
٢٧٤٠٠٠	٣٠٠ - النفقات التحويلية
٥٤٦٤٠٠٠	المجموع

جدول رقم (٢٠): موازنة سلطة الطيران المدني لعام ١٩٨٨م.

المخصصات المرصودة	رقم المادة وعنوانها
٥٢٠٠٠	٤٠٣ - أجهزة وآلات ومعدات
٨٢٥٠٠٠	٥٠٤ - لوازم
٢١١٦٠٠٠	٥٠٥ - معدات وآلات وأجهزة
٥٩٨٠٠٠	٥٠٧ - أبنية وإنشاءات
١٠٩٠٠٠	٥٠٩ - نفقات أخرى
٣٧٠٠٠٠٠	المجموع

جدول رقم (٢١): المخصصات المرصودة للنفقات الرأسمالية لسلطة الطيران المدني لعام ١٩٨٨ م.

٧-٢-٣ المطارات

٧-٢-٣-١ مطار عمّان المدني - ماركا:

أصبح هذا المطار صالحاً لاستقبال الطائرات الكبيرة منذ عام ١٩٥٥م، وذلك بفضل التحسينات التي أجريت على مطار عمّان المدني - ماركا مباشرة عقب تسلم جلالة الملك حسين سلطاته الدستورية عام ١٩٥٣م. وقد استمرت هذه التحسينات إلى يومنا هذا، وأصبح يتألف من مدرج واحد بطول ٣٢٨٦ متراً وعرض ٤٥ متراً بالإضافة إلى ساحات لوقوف الطائرات المدنية تبلغ مساحاتها حوالي ٨٦٣٠٠ متر مربع، وتستوعب ١٢ طائرة نفثة من حجم "بوينغ ٧٠٧". أما حرم المطار فتبلغ مساحته ٢٣٩٠ دونماً يضم بداخله، إضافة إلى المدرج وساحات وقوف الطائرات، مبنى المسافرين (مساحته ٢٦٢٤٦م^٢ ويستوعب ١٣١٢ راكباً). ومبنى القادمين (مساحته ٤٤٣م^٢ ويتسع لـ ٥٩٤ مسافراً)، وصالة الانتظار (مساحتها ٣٧٥م^٢ وتتسع لـ ١٨٧ شخصاً)، وحظائر صيانة الطائرات (مساحتها ٢٥٠٢م^٢). كذلك فقد تم خلال السنوات الست الماضية ١٩٨٣ - ١٩٨٩م تطوير شبكة المساعدات الملاحية وتطوير خدمات الطيران المدني من خلال شراء أجهزة ملاحية وتركيبها، وإنشاء شبكة اتصالات متحركة وتطوير شبكة الضغط العالي وتحديث نظام الاقتراب. كذلك فقد أنجز الكثير في مجالات تحسين الخدمات والمرافق وفي مجالات صيانة أجهزة الاتصالات والمساعدات الملاحية والمعدات الكهربائية والميكانيكية والآليات والمدرج والممرات والأبنية.

ويعمل في مطار عمّان المدني - ماركا نحو (٢١٦) موظفاً ما بين مهندس وإداري وفني ومهني وعامل، ويعتبر المطار البديل لمطار الملكة علياء الدولي في حالة إغلاق مفاجئ بسبب الطقس أو غيره. كذلك يستخدم هذا المطار كمركز لعدة نشاطات في حقل الطيران، من بينها استخدامه من قبل شركة الأجحة العربية وطائرات أكاديمية الطيران الملكية الأردنية ونادي الطيران الشراعي وطائرات سلاح الجوي الملكي الأردني والصقور الملكية وغيرها من النشاطات المتعلقة بأغراض التدريب والعروض ... الخ^(١).

(١) سلطة الطيران المدني، مذكرة رسمية، ١٩٨٩م.

٧-٢-٣-٢ مطار الملكة علياء الدولي:

ازدادت حركة النقل الجوي (عدد المسافرين، وعدد الطائرات، وكمية البضاعة المشحونة، والبريد) بشكل ملحوظ بعد عام ١٩٧٣م بسبب ازدياد النشاط الاقتصادي في المملكة، وازداد الطلب على الأيدي العاملة، وتكرار إغلاق مطار بيروت بسبب الحرب الأهلية، إضافة إلى الحرب العراقية الإيرانية. وأدت هذه الزيادة في حركة النقل الجوي إلى زيادة الضغط على مطار عمّان المدني - ماركا مما استوجب إنشاء مطار جديد وحديث، هو مطار الملكة علياء الدولي. وتم اختيار موقع مطار الملكية علياء قرب الجيزة عام ١٩٦٣م ووضعت التصميم الكاملة له عام ١٩٧٠م. وبوشر بالتنفيذ عام ١٩٧٦م وتم افتتاحه رسمياً أمام الملاحة الجوية الدولية في ٢٥/٥/١٩٨٣م. وقد بلغت تكلفة إنشاء المطار حوالي مائة مليون دينار، وهو يلبي جميع المعايير المقررة من قبل منظمة الطيران المدني الدولية. أما حرم المطار فتبلغ مساحته (١٤٠٠٠) دونم وتشتمل على مدرجين متوازيين بطول (٣٦٦٠) متراً وعرض ٦١ متراً يمتدان من الشرق إلى الغرب وتفصل بينهما مسافة مقدارها ١٥٢٥ متراً، وبذلك يمكن هبوط أو إقلاع طائرتين في آن واحد. وهناك مرسى وقوف الطائرات ومساحته (١٦٢٠٠٠)م^٢ يتسع لـ (٣٢) طائرة نفثة في آن واحد، وحظائر صيانة الطائرات بمساحة (١٦٥٠٠)م^٢ تتسع لثلاث طائرات كبيرة أو خمس طائرات صغيرة في آن واحد. ويستوعب المطار نحو ثلاثة ملايين مسافر سنوياً مع توافر الإمكانيات لتوسيع مباني المسافرين لاستيعاب ثمانية ملايين مسافر عام ٢٠٠٠ إذا لزم الأمر. وتتكون الأبنية الخاصة بالمسافرين من بناءين يتألف كل منهما من ثلاثة طوابق ومساحة كل بناء (٣١٠٠٠) متر مربع، كما يربط بين البناءين جسر علوي يمتد بين طابقيهما الأوسطين. كذلك فإن لكل مبنى خمس بوابات لمرور المسافرين من الطائرة للمبنى عبر جسر مباشر. ويحتوي كل بناء على خدمات كاملة تشمل مكاتب الطيران، والصحة، والجوازات، والجمارك، والانتظار، والمكاتب الحكومية والاستعلامات ومقاصف ومجموعة كبيرة من الخدمات تضاهي أحدث ما يتوافر في هذا المجال في العالم. ومن الخدمات المميزة في مطار الملكة علياء الدولي السوق الحرة التي تم افتتاحها في أواخر شهر أيلول

١٩٨٨م، وتتيح للمسافرين القادمين فرصة التسوق منها، وهذا يشكل خطوة غير عادية مقارنة بالأسواق الحرة المماثلة المعروفة في العالم. وبالإضافة إلى كل هذه الخدمات هناك "فندق عالية" الذي أقيم في المطار وخصص لاستخدام مسافري الترانزيت، ويتكون من (٣١٥) غرفة. وهناك مبان أخرى يشتمل عليها المطار من بينها مبنى برج المراقبة الجوية ومبنى الشحن الجوي ومبنى الإدارة وصيانة الأبنية ومبنى الإطفائية والطوارئ... الخ^(١). ولا زال العمل مستمراً لتطوير مرافقه من خلال تقديم خدمات أفضل للمسافرين والطائرات وتوفير الكوادر البشرية والإدارية والفنية لتشغيله وتوفير الأجهزة والمعدات الإلكترونية والوسائل التقنية الحديثة وتحديث إنارة المدارج وإصلاحها ورفعها، واستكمال نظام المعلومات الجوية منه. أما مجموع العاملين في مطار الملكة علياء الدولي فيبلغ نحو (٥٩١) موظفاً ما بين إداري ومهندس وفني ومهني وعامل.

١-٢-٣-٢-٧ شركات الطيران العاملة من مطار الملكية علياء الدولي وإليه: فيما يلي أسماء شركات الطيران العربية والأجنبية العاملة حالياً من مطار الملكة علياء الدولي وإليه برحلات جوية منتظمة بإشراف سلطة الطيران المدني^(٢):

Royal Jordanian	١- الملكية الأردنية
Saudia	٢- الخطوط السعودية
Lufthansa	٣- الخطوط الألمانية
Air France	٤- الخطوط الفرنسية
British Airways	٥- الخطوط البريطانية
Alitalia	٦- الخطوط الإيطالية
Iraqi Airways	٧- الخطوط العراقية
Kuwaiti Airways	٨- الخطوط الكويتية
Middle East Airlines	٩- الخطوط اللبنانية

Gulf Air	١٠ - طيران الخليج
Emirates Air	١١ - طيران الإمارات
Yemenia	١٢ - الخطوط اليمنية
Egypt Air	١٣ - الخطوط المصرية
Libyan Arab Airlines	١٤ - الخطوط الليبية
Tunisia	١٥ - الخطوط التونسية
TAROM	١٦ - الخطوط الرومانية
Turkish Airlines	١٧ - الخطوط التركية
PIA	١٨ - الخطوط الباكستانية
AEROFLOT	١٩ - الخطوط السوفيتية
Olympic Airways	٢٠ - الخطوط اليونانية
Swiss Air	٢١ - الخطوط السويسرية
JAT	٢٢ - الخطوط اليوغسلافية
KLM	٢٣ - الخطوط الهولندية

ويبين الجدول رقم (٢٢) تطور حركة النقل الجوي من المملكة وإليها خلال السنوات ١٩٧٧م - ١٩٨٨م^(١).

(١) سلطة الطيران المدني، مذكرة رسمية، ١٩٨٩م.

السنة	عدد الطائرات (القادمة والمغادرة)	عدد المسافرين (قادمون + مغادرون)
١٩٧٧	١٤١٨٠	٩٠٦١١٣
١٩٧٨	١٥٥١٨	١١٥٢٣٦١
١٩٧٩	١٧٨٤٧	١٤٥١٠٦٨
١٩٨٠	٢١٨٥٠	١٨١١٧٥٧
١٩٨١	٢٧٧١٢	٢٣٠٣٦٦٨
١٩٨٢	٢٦٨١٣	٢٥٣٣٣١١
١٩٨٣	٢٤٤١٦	١٩٤٢٩٩٠
١٩٨٤	٢٠٦٥٢	١٧٣٢١٦٢
١٩٨٥	٢٠٠٩٩	١٧٢٠٦٨٤
١٩٨٦	٢٠١٩٦	١٥٢٧٩٤٩
١٩٨٧	٢٠٢٨٨	١٥٩٥١٠٨
١٩٨٨	٢٠٧٠٣	١٦٤٤٨٧٥

جدول رقم (٢٢): تطور حركة النقل الجوي من المملكة وإليها خلال السنوات ١٩٧٧ - ١٩٨٨ م.

٧-٢-٣ مطار العقبة:

تم افتتاح مطار العقبة عام ١٩٧٢م، وبهذا أصبح المطار المدني الثالث في الأردن. ويخدم هذا المطار حالياً الرحلات الداخلية بين عمّان والعقبة مما يسهل - بشكل خاص - حركة السياح بين عمّان من جهة ومدينة العقبة والمناطق السياحية الأخرى في جنوبي المملكة. وعلى الرغم من أن هذا المطار لا يرقى في وضعه الحالي إلى مستوى المطار الدولي إلا أن العمل جار بشأن تطوير خدماته واستكمال تجهيزاته لتمكينه من العمل المتواصل (٢٤ ساعة) ومن ثم رفع مستوى تصنيفه ليصبح مطاراً دولياً. ولقد تم خلال السنوات الست الماضية (١٩٨٣ - ١٩٨٩م) تطوير وتحسين المدرج وممر الطائرات والمدخل وتوسيع مرسى المطار وتركيب أجهزة إنارة وتوسيع مبنى المسافرين ومواقف السيارات. وإنشاء مكاتب ومحلات تجارية، وتحسين الخدمات والمرافق وصيانتها في مجال أجهزة الاتصالات والمساعدات الملاحية والمعدات الكهربائية والميكانيكية والآليات وصيانة المدرج والممرات والأبنية. ويعمل حالياً في مطار العقبة نحو ٧١ موظفاً^(١).

٧-٢-٤ الملكية الأردنية:

في الخامسة عشر من شهر كانون الأول لعام ١٩٦٣م، ولدت "عالية" كشركة مساهمة لتواجه التحديات العالمية والمحلية الناجمة عن وجود صناعة نقل جوي متطورة وحديثة في العالم. وبدأت عالية - كما ذكرنا - بطائرة مستعملة من طراز "دي - سي - ٧" تخدم شبكة مكونة من ثلاثة خطوط هي بيروت - القاهرة - الكويت، ثم ما لبثت أن أضافت طائرتين من طراز "دارت هيرالد" وأضافت جدة كنقطة جديدة إلى شبكتها وضمت طائرة "دي - سي - ٧" ثانية إلى أسطولها الصغيرة. وفي عام ١٩٦٦م انضم إلى أسطولها أول طائرة نفاثة ثم أضيف طائرة نفاثة أخرى وعدة محطات في الشرق والغرب كالظهران والدوحة وميونخ واستتابول إلى أن وقع عدوان ١٩٦٧م ففقدت "عالية" عدداً من طائرات

(١) سلطة الطيران المدني، مذكرة رسمية، ١٩٨٩م.

أسطولها. وفي أواخر شهر شباط سنة ١٩٦٨م تم تحويل "عالية" إلى مؤسسة مملوكة للحكومة ورافق ذلك نمو مطرد في نوع الطائرات وعددها، وحجم الخدمات ومستواها.

ويبين الجدول رقم (٢٣) تطور أسطول الملكية الأردنية (الاسم الحديث لمؤسسة عالية) خلال السنوات ١٩٦٤ - ١٩٨٨م^(١). ويلاحظ من هذا الجدول أن عدد طائرات أسطول الملكية الأردنية لعام ١٩٨٨م قد بلغ ١٧ طائرة موزعة على الشكل التالي:

بوينغ (٧٠٧ - ٣٢٠ C)، عدد ٣

بوينغ (٧٢٧ - ٢٠٠ A)، عدد ٣

بوينغ (٧٤٧ - ٢٠٠ B)، عدد ١

ترايستار (٥٠٠ - ١٠١١ L)، عدد ٧

ايرباص (٣٠٠ - ٣١٠ A)، عدد ٣

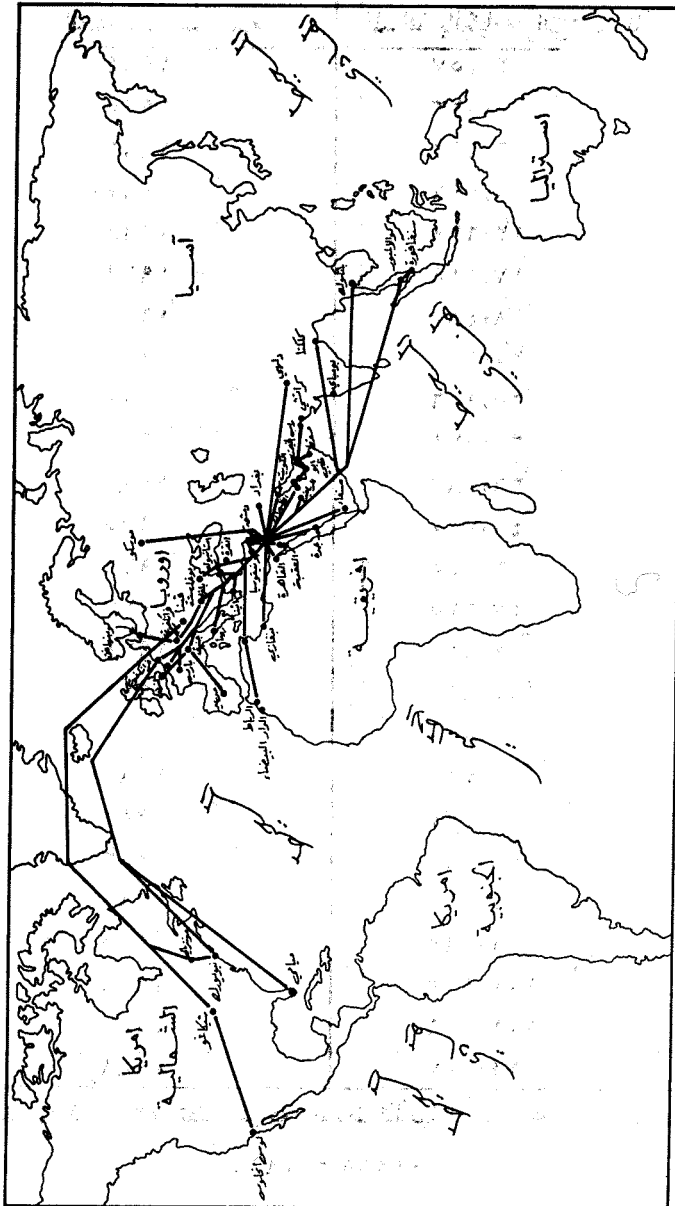
يخدم أسطول الملكية الأردنية أطول شبكة خطوط عربية تقارب (١٢٥) ألف كيلومتر غير مكرر تغطي (٤٤) محطة في أربع قارات. في (١٥٣) رحلة اسبوعية منتظمة، وهناك طائرة للملكية الأردنية تحط أو تغلق في مطار ما من العالم كل ثماني عشرة (١٨) دقيقة على مدار الليل والنهار. وهذه الحركة الدؤوبة تخدم خطأً يمتد من بانكوك وسنغافورة شرقاً إلى نيويورك - شيكاغو ولوس انجلوس - ميامي - مونتريال غرباً ماراً بأضخم المحطات والمدن المنتشرة بين هاتين النقطتين بشبكة مدروسة لتسهيل وصول المسافرين من الشرق إلى الغرب وبالعكس، انظر الخارطة رقم (١٤). ويبين الجدول رقم (٢٤) تطور شبكة خطوط الملكية الأردنية خلال السنوات ١٩٦٤م - ١٩٨٨م^(٢). وارتفع عدد الركاب من (٥٠) ألف مسافر سنة ١٩٥٦م إلى حوالي (٩٠) ألف مسافر عام ١٩٦٤م ثم تضاعف هذا الرقم عدة مرات خلال السنوات التالية كما هو مبين في الجدول رقم (٢٥) التالي.

(١) الملكية الأردنية، ربع قرن في خدمة الأردن.

(٢) المرجع نفسه.

نهاية السنة	دارت هارت	دي- سي	كارا فيل	فوكر ٢٧	بوينغ ٧٠٧	بوينغ ٧٢٠	بوينغ ٧٢٧	بوينغ ٧٤٧	تراي ستار	ايرباص	المجموع
١٩٦٤	٢	٢									٤
١٩٦٥	١	٢	١								٤
١٩٦٦	—	٢	٢								٤
١٩٦٧		—	٢	١							٣
١٩٦٨			٣	١							٤
١٩٦٩			٣	١							٤
١٩٧٠			٣	—							٣
١٩٧١			٣		٢						٥
١٩٧٢			٣		٢						٧
١٩٧٣			٢		٢						٥
١٩٧٤			١		٢		٣				٧
١٩٧٥			٠		٢		٣				٩
١٩٧٦					٤		٣				٨
١٩٧٧					٤		٣	٢			١٠
١٩٧٨					٤		٣	٢			١٠
١٩٧٩					٧		٢	٢			١٢
١٩٨٠					٧		٣	٢			١٣
١٩٨١					٦		١	٣	٣		١٩
١٩٨٢					٣		١	٦	٥		١٨
١٩٨٣					٣		—	٦	٥		١٧
١٩٨٤					٣		٥	٣	٦		١٧
١٩٨٥					٣		—	٤	٨		١٧
١٩٨٦					٣		—	٤	٨		١٧
١٩٨٧					٣			٤	٨	٢	١٨
١٩٨٨					٣			٣	٧	٣	١٧

جدول رقم (٢٣): تطور أسطول الملكية الأردنية من عام ١٩٦٤م حتى عام ١٩٨٨م.



السنة	المسافة بالكيلومترات غير المكررة
١٩٦٤	٣,١٥٧
١٩٦٥	٥,٥٢٣
١٩٦٦	٦,٦٩٢
١٩٦٧	١١,٧٩٦
١٩٦٨	١٣,٦٢٩
١٩٦٩	١٧,٨٨٨
١٩٧٠	١٨,٤٨٠
١٩٧١	٢٠,٤٦٥
١٩٧٢	٢٥,٩٢٦
١٩٧٣	٣٠,٥٣٨
١٩٧٤	٣٦,٠٨٣
١٩٧٥	٤٠,٧١٠
١٩٧٦	٥٣,٦٤٥
١٩٧٧	٥٧,٣٢٥
١٩٧٨	٦٢,٦١١
١٩٧٩	٦٣,٨٩٧
١٩٨٠	٦٧,٨٥٠
١٩٨١	٧٠,٧٥٤
١٩٨٢	٧٦,٧٧٧
١٩٨٣	٧٦,٠٩٠
١٩٨٤	٨٧,٠٢٧
١٩٨٥	١٠١,٧٦٩
١٩٨٦	١٠٧,٨٦٣
١٩٨٧	١٠٢,٠٢٩
١٩٨٨	١٢٤,٦٧٧

جدول رقم (٢٤): تطور شبكة خطوط الملكية الأردنية خلال السنوات
١٩٦٤ - ١٩٨٨ م.

السنة	عدد المسافرين
١٩٦٤	٨٦,٨٧٧
١٩٦٥	١١١,١٥٦
١٩٦٦	١٥١,١٦٠
١٩٦٧	١٠٨,٣٥٥
١٩٦٨	١٠٦,١٩٠
١٩٦٩	١٢٠,٤٨٦
١٩٧٠	١١٨,٧٩٤
١٩٧١	١٢٤,٩٤٣
١٩٧٢	١١٨,٩٠٥
١٩٧٣	١٦٢,٣٢٧
١٩٧٤	٢٤٣,٣٥٥
١٩٧٥	٣٧٩,٩١١
١٩٧٦	٤٧٥,٤٧٠
١٩٧٧	٥٤٦,٩٤٠
١٩٧٨	٧٣٩,٣٣٥
١٩٧٩	٩١٤,٤٨٣
١٩٨٠	١,١١٢,٥٥٦
١٩٨١	١,٤٤٣,٢٨١
١٩٨٢	١,٧٧٦,٢٧٣
١٩٨٣	١,٤٥٦,٣٣٤
١٩٨٤	١,٣٢٧,٥٩٢
١٩٨٥	١,٢٩٠,٢٩٤
١٩٨٧	١,١٧٧,٩٨٥
١٩٨٨	٩٦٢,٢٣٠

جدول رقم (٢٥): تطور عدد المسافرين على طائرات الملكية الأردنية خلال السنوات ١٩٦٤ - ١٩٨٨ م.

وكان عدد العاملين في الملكية الأردنية عند قيامها عام ١٩٦٣م لا يتجاوز (٢٥٠) موظفاً وهو الآن نحو أربعة آلاف موظف تزيد نسبة الأردنيين منهم على ٩٠%، ويشمل هذا العدد حوالي (٧٥) مهندساً و (٢٨٥) فني طيران مرخصاً.

٧-٢-٥ كلية الملكية نور الفنية:

عمدت سلطة الطيران المدني إلى تأسيس مدرسة فنية جرى تطويرها لتصبح كلية مجتمع فنية قادرة على تخريج مراقبين جويين مؤهلين لمراقبة الأجواء الأردنية، وفنيي اتصالات، وفنيين لتشغيل الأنظمة المعقدة المستخدمة في السلطة وصيانتها، بالإضافة إلى اعتبارها مركزاً لعقد دورات متخصصة في مختلف المجالات التي تهتم بحقل الطيران المدني. وقد تم الانتهاء حديثاً من إنشاء مبنى الإدارة الذي يضم: قسم التدريب، وقسم معالجة البيانات، والحاسوب. وكذلك تم تجهيز الكلية بمختبر كهرباء ومعدات وأجهزة إضافية أدت إلى اعتمادها عام ١٩٨٧م من قبل وزارة التعليم العالي ضمن الكليات التي تمنح شهادة الدبلوم. ويعقد في هذه الكلية حالياً دورات متعددة في مجال المراقبة الجوية وصيانة الرادار وبرمجة الحاسوب والتقنيات الرقمية وإدارة المستودعات وغيرها بهدف تعزيز الكوادر اللازمة لتشغيل وإدامة المطارات المدنية وتأهيلها. ويدرس في كلية الملكة نور الفنية عدد من أبناء الدول العربية الشقيقة، وقد استطاعت سلطة الطيران المدني بالتعاون مع المنظمة الدولية للطيران المدني - التي مقرها مونتريال في كندا - أن تجعل من هذه الكلية مركزاً تدريبياً يغطي احتياجات الشرق الأوسط، وأن تقوم الكلية بأعمال المنظمة كمركز إقليمي لها في منطقة الشرق الأوسط. أما عدد العاملين في الكلية من مهندسين وإداريين وفنيين فيبلغ حوالي ستة وخمسين^(١).

٧-٢-٦ مركز المراقبة الجوية الرادارية:

تم افتتاح مركز المراقبة الجوية الرادارية في نهاية عام ١٩٨٥م، وهو مزود بكامل الأجهزة وأحدثها، وتوفر هذه الأجهزة تغطية لمعظم الأجواء الأردنية، وتسمح

(١) سلطة الطيران المدني، مذكرة رسمية ١٩٨٩م.

بمراقبة خط سير جميع الطائرات التي تعبر أجواء الأردن مراقبة دقيقة تضمن سلامة هذه الطائرات. ومن هذه الأجهزة: جهاز رادار أولي وثانوي وغرفة عمليات وجهاز تشبيهي لأغراض المراقبين الجويين الذين يعملون في المركز^(١).

مراحل تطور النقل البحري في عهد جلالة الملك الحسين بن طلال:

للحديث عن موضوع النقل البحري وتطوره في عهد جلالة الملك حسين بن طلال لا بد من الإشارة بشيء من التفصيل عن ميناء العقبة أولاً ثم عن الخطوط البحرية الوطنية الأردنية ثانياً. ونعرض فيما يلي مراحل تطور ميناء العقبة وبعض الإنجازات الرئيسية لشركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية.

٧-٣-١ ميناء العقبة:

٧-٣-١-١ مقدمة:

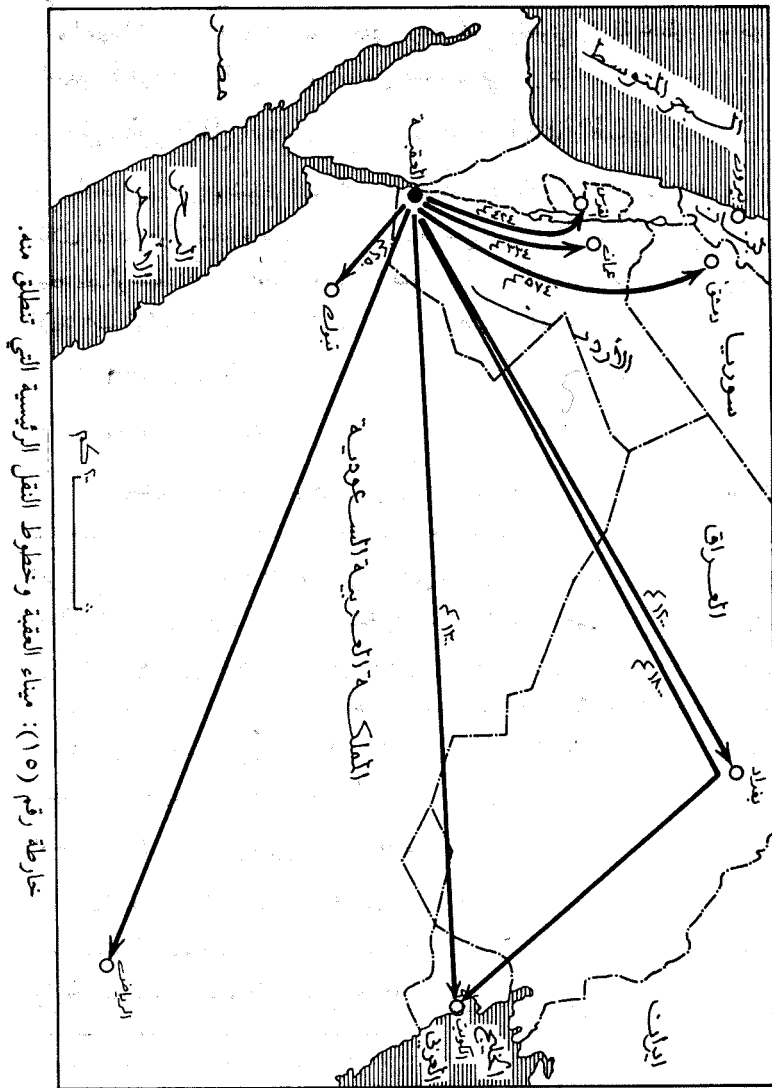
يعتبر ميناء العقبة المنفذ البحري الوحيد للأردن [أنظر الخريطة رقم (١٥)]، وقد بدأ مسيرته عام ١٩٣٩م ببداية متواضعة حيث كانت المواد التموينية العسكرية تفرغ في المراسي بواسطة الموانع إلى حوض الموانع المزود برصيف للموانع بعمق حوالي ٣ أمتار إلى جنوب القرية الصغيرة القديمة (العقبة) بطول ٤٧ متراً مع شريط بري ضيق بعرض سبعة أمتار. وفي عام ١٩٥٢م صدرت الإرادة الملكية السامية بتأسيس "سلطة ميناء العقبة" التي أعيدت تسميتها عام ١٩٥٩م وأصبحت تعرف بـ "دائرة ميناء العقبة". وفي عام ١٩٧٨م تم دمج هذه الدائرة مع المؤسسة البحرية لميناء العقبة تحت اسم "مؤسسة الموانئ"^(٢).

٧-٣-٢ مراحل تطور ميناء العقبة:

منذ بداية تسلم جلالة الملك حسين لعرش المملكة بدأ العمل بإجراء بعض التوسعات اليسيرة على رصيف الموانع القديم وإضافة المستودعات والساحات له. ونتيجة للجهد والتنظيم فقد زادت حركة البضائع في الميناء من (٦٠) ألف طن عام

(١) سلطة الطيران المدني، مذكرة رسمية ١٩٨٩م.

(٢) وزارة النقل، ثلاثون عاماً من البناء: ١١.



١٩٥٣م إلى (٢٠٠) ألف طن عام ١٩٥٥م ثم إلى (٦٠٠) ألف طن عام ١٩٥٩م. وقد تم خلال هذه الفترة (١٩٥٢ - ١٩٦٠م) إنجاز المشاريع التالية بتكلفة حوالي (٢) مليون دينار^(١):

- بناء خمسة مستودعات وساحات تستوعب (٢٠) ألف طن من البضائع.
- بناء رصيف لتصدير خام الفوسفات بطول (٢١٠) أمتر وغطاس (١٠)م مع جهاز بواخر آلي ثابت بقدرة (٥٠٠) طن / الساعة.
- بناء مستودعين لتخزين الفوسفات سعة كل منهما (٢٠) ألف طن.
- بناء رصيف بضائع بطول (١٦٠) متراً وغطاس (١٠)م مع مستودع تخزين مساحته ٦٠٠٠م^٢.
- إنشاء محطة للكهرباء ومشغل لصيانة الآليات.

وفي الفترة ١٩٦١م - ١٩٦٥م تم إنجاز المشاريع الرئيسية التالية بتكلفة حوالي (١,٥) مليون دينار^(٢).

- بناء رصيف بضائع آخر على امتداد الرصيف الأول بطول (١٨٠) متراً وغطاس (١٠)م.
- بناء مستودع تخزين مساحته (٦٠٠٠)م^٢.
- شراء آليات لمناولة البضائع.

كذلك تم في الفترة ١٩٦٦ - ١٩٧٠م إجراء التوسعات التالية بتكلفة حوالي (٣) ملايين دينار^(٣):

- بناء رصيف آخر لتصدير خام الفوسفات بطول (١٨٠) متراً وغطاس حوالي (١٤) متراً يستطيع استقبال بواخر من حمولة (١٠٠) ألف طن.
- بناء مستودعين لتخزين الفوسفات سعة كل منهما (٧٠) ألف طن.

(١) وزارة النقل، ثلاثون عاماً من البناء: ١١.

(٢) المرجع نفسه.

(٣) المرجع نفسه.

- إنشاء جهاز إطفاء خاص بالميناء.
- إنشاء محطة لاسلكية للاتصال بالبوأخر.
- تقوية المحطة الكهربائية بمولدات جديدة.
- بناء صهاريج وقود وزيت نباتية في حرم الميناء.
- وفي الفترة ١٩٧١ - ١٩٧٥ م تم تزويد الميناء بأحدث الآليات لمناولة البضائع شملت الرافعات والروافع الشوكية الأقسطة الكهربائية الناقلة والتراكاتورات والكرجات وغيرها من الآليات^(١).
- وفي الفترة ١٩٧٦ - ١٩٨٠ م تم إنجاز المشاريع التالية^(٢).
- بناء رصيفين عائمين طول كل منهما (١٥٠) متراً وعرض (٣٥) متراً وغطاس حوالي (١٤) متراً مع الساحات التابعة لهما مساحتهما (١٠٦) آلاف م^٢.
- إنشاء جهاز آلي متحرك على رصيف الفوسفات بقدرة (٢١٠٠) طن / الساعة.
- إنشاء مستودعين لتخزين الفوسفات سعة كل منهما (١١٥) ألف طن.
- إنشاء أربعة أرصفة للبضائع بطول (١٨٠) متراً وغطاس حوالي (١٠) م لكل منها.
- إنشاء رصيف للبضائع بطول (١٥٠) متراً وغطاس حوالي (٦,٥) م.
- إنشاء رصيفين للبضائع والمواعين بطول (١٥٠) متراً وغطاس حوالي (٥,٥) م.
- إنشاء أربعة مستودعات لتخزين البضائع مساحتها (٢١٠٠) م^٢ ومستودع تبريد ملحق بأحدهما سعته (٥٠٠) طن.
- تحديث رصيف المواعين القديم وعمل حوض لها يقيها من تقلبات الطقس.
- إنشاء أربعة هناجر مساحتها (١٢٠٠) م^٢.
- إنشاء وتعبيد ساحات مكشوفة لتخزين البضائع مساحتها (٩٠) ألف م^٢.

(١) وزارة النقل، ثلاثون عاماً: ١٦.

(٢) المرجع نفسه.

- إنشاء وتعبيد ساحة مساحتها (٨٠) ألف م^٢.
- إنشاء (٥٨) وحدة سكنية للموظفين المتزوجين.
- بناء مدينة عمالية للعمال والموظفين العزاب تتسع لـ (١٥٠٠) شخص.
- إنشاء مركز للتدريب البحري لتدريب الموظفين والعاملين في الميناء بالإضافة إلى تدريب كوادر جديدة للميناء.
- بناء مشغل مركزي حديث لصيانة آليات البناء، ومشغل آخر لصيانة آليات مناولة الحاويات.
- بناء مبنى جديد لإطفائية الميناء.
- إنشاء صوامع للحبوب في حرم الميناء سعة (٥٠) ألف طن من الحبوب.
- كذلك فقد تم إجراء المزيد من التوسعات والتحسينات منذ عام ١٩٨١م وحتى الآن منها ^(١) و ^(٢):
- إنشاء رصيف لتصدير واستيراد مستوردات وصادرات الأسمدة الكيماوية والبوتاس مع معدات المناولة الخاصة بكل منهما.
- بناء (١٥٠) شقة سكنية للموظفين المتزوجين.
- إنجاز مشروع التخلص من غبار الفوسفات لمعالجة التلوث البيئي.
- إنشاء متزلق بحري لصيانة مواعين مؤسسة الموانئ وقواربها.
- إنشاء رصيف الحاويات بطول (٥٨٠) متراً وغطاس حوالي (١٤) متراً مع رافعتين لمناولة الحاويات قدرة كل منهما (٤٠) طناً.
- شراء حاسوب وتركيبه لتحسين فاعلية إدارة الميناء وتخزين البضائع وقطع الغيار.
- إنشاء أرصفة متعددة ومتنوعة لتصدير خام الفوسفات والبضائع المختلفة، بالإضافة إلى شراء آليات جديدة لمناولة البضائع وقوارب قطر وإرشاد.
- ويبين الجدول رقم (٢٦) حركة ميناء العقبة منذ عام ١٩٥٢م إلى عام ١٩٨١م.

(١) وزارة النقل، ثلاثون عاماً: ٢٣ - ٢٧.

(٢) وزارة النقل، مذكرة رسمية، ١٩٨٩م.

السنة	عدد البواخر	الوارد بالطن	الصادر بالطن
١٩٥٢	١٢	٦٥٨٨	٨٤
١٩٥٣	١١٧	٦٥١٧٨	٤٠١٠
١٩٥٤	١٧٣	٨٠١٤٢	١٢٣٣٩
١٩٥٥	٢١٩	١٣٤٦٢٥	٦٦٢٥١
١٩٥٦	١٣٨	٧٦٧٩٥	٦٧٣٣٦
١٩٥٧	٩٥	٤٧٦٠٤	٩٩١٧٢
١٩٥٨	٣٠٥	٢٧٢٤٠٥	١٣٧٨١٢
١٩٥٩	٣٧٠	٤٥٣٦٧٢	١٣٦٦٣٤
١٩٦٠	٤٠٧	٤٦١٣٠٣	٢٢٣٦١٧
١٩٦١	٤٤٠	٤٢٠٢٩٥	٣١١٤٣٦
١٩٦٢	٤٣٥	٣٦٨٦٤٢	٢٨٦٤٩٣
١٩٦٣	٥٠٠	٤٥١٦٩٥	٢٧٥١٨٩
١٩٦٤	٥٤٢	٣٤٠٣٣٣	٤٩٣١٢٧
١٩٦٥	٥٧٠	٤٠٨٢٠١	٥٢١٦٣٤
١٩٦٦	٦٦٦	٥٩٠٢٨١	٦٥٧٢١٨
١٩٦٧	٤٥٢	٣٥٣٧٩٣	٦٥٠٩٢٩
١٩٦٨	٤٥٢	٣٥٣٧٩٣	٦٥٠٩٢٩
١٩٦٩	٢٧٥	١٦١٤١٥	٦٩٤٧٤٩
١٩٧٠	٢٦٩	٢٠٥٠٠٧	٥٣٨٥٤٢
١٩٧١	٢٢٠	١٩٥٥٦٧	١٨٦٣٢٨
١٩٧٢	٢٥٤	٢٧٨٠٥٩	٣٨٧١٦٤
١٩٧٣	٣٢٧	٥١٨٦١٤	٧٠٤٩٣٩
١٩٧٤	٣٠٤	٤٣٣٧٩٤	٨١١٢٣٧
١٩٧٥	٢٩٩	٣٦٧٤٢٣	١١١٦١٧٤
١٩٧٦	٥١٦	٦٨٢٧٩٥	٨٧٠٦١٣
١٩٧٧	١٠٦٤	١٣٦٨٦٦١	١٦٣١٨٤٢
١٩٧٨	٩٤٤	١٣٨٩٣٩٠	١٧٢٢٢٨٣
١٩٧٩	١١٩٧	١٥٥٠٧٨١	٢١٠٨٢٧٣
١٩٨٠	١٢٣٨	٢٣٠١٣٦٩	٢٧٠٨٧٣١
١٩٨١	١٤٦٦	٣٠٢٤١٣٥	٣٥٧٤٤٥٦
	١٧٤٤	٥٨٠٤٦٨٦	٣٥٣٠٠٦٢

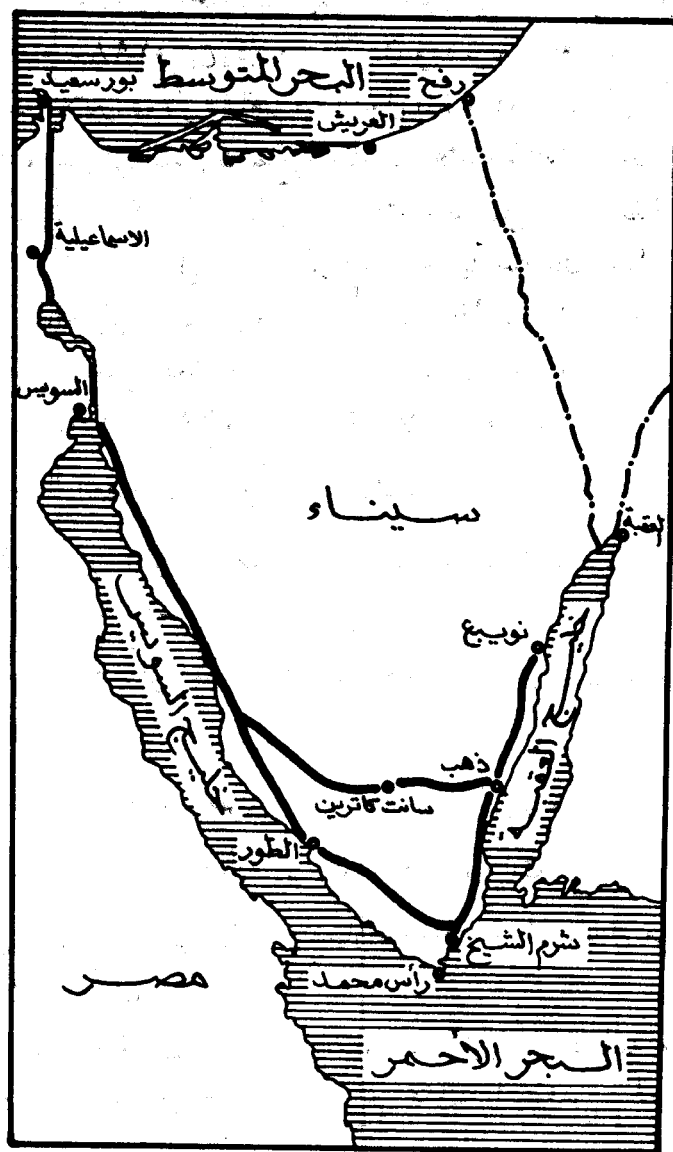
جدول رقم (٢٦): حركة ميناء العقبة منذ عام ١٩٥٢ إلى عام ١٩٨٨.

٧-٣-٢ شركة الجسر العربي للملاحة:

تأسست شركة الجسر العربي للملاحة كشركة مساهمة ذات مسؤولية محدودة بموجب اتفاقية التعاون الملاحي وعقد التأسيس الموقعين في السادس والعشرين من شهر تشرين الثاني لعام ١٩٨٥م بين كل من الأردن ومصر والعراق. ومركز الشركة عمّان ورأسمالها ستة ملايين دولار تساهم فيه الدول المشاركة بالتساوي. أما أغراض الشركة الرئيسية فتتلخص في القيام بجميع عمليات الملاحة والنقل البحري للركاب والبضائع. ولقد باشرت شركة الجسر العربي للملاحة تشغيل خط العقبة - نويبع، انظر الخريطة رقم (١٦)، ويعمل على هذا الخط حالياً عبارتان هما: "الحسين" و "المبروكة"، وتبلغ طاقة كل منهما (١٤٥٠) راكباً بالإضافة إلى (٢٠٠) سيارة و (٢٠) شاحنة. وكمثال على حجم الخدمات التي تقدمها هذه الشركة فقد قامت بنقل (٥٥٩٧٥٢) مسافراً و (٣٠٢٩٣) سيارة خلال عام ١٩٨٧م^(١).

- ومن مميزات خط العقبة - نويبع ما يلي (انظر الخارطة رقم ١٦):
- تيسير نقل الركاب بين الأردن ومصر عن طريق عمّان / القاهرة بواسطة خط مباشر بالسيارات والعبارات.
 - تيسير سبل نقل البضائع بأقل التكاليف وتنمية حركة التجارة بين الأردن ومصر.
 - تنشيط حركة السياحة بين مصر والأردن.
 - المساهمة في نقل الحجاج عن طريق ميناء العقبة بسبل ميسرة.
 - شحن السيارات والركاب بالإضافة إلى البضائع والمبردات ... الخ.
 - تسيير خط نقل بري - بحري مباشر بالسيارات الخاصة باستخدام مرسى نويبع - ميناء العقبة والعكس.
 - تسيير خط نقل بري وبحري باستخدام سيارات الأتوبيس المنتظمة من القاهرة إلى نويبع ثم العبارات إلى ميناء العقبة ثم عمّان باستخدام الخطوط البرية بالأردن.
 - بقي أن نذكر هنا بأن المسافة بين عمّان والعقبة برّاً تبلغ (٣٣٥) كم والمسافة بين العقبة ونويبع بحراً (٦٧) كم.

(١) شركة الجسر العربي للملاحة، مذكرة رسمية، عمّان، ١٩٨٩م.



خارطة رقم (١٦): الخط البحري، العقبة - نويبع

٨- الاستنتاجات:

- ١- كانت وسائل النقل الآلية في الضفة الشرقية قبل مجيء جلالة المغفور له الملك عبد الله بن الحسين شبه معدومة، باستثناء الخط الحديدي الحجازي.
- ٢- على الرغم من ضعف الإمكانيات المادية وانخفاض الكثافة السكانية في الضفة الشرقية في بداية عهد جلالة المغفور له الملك عبد الله بن الحسين، إلا أن قطاع النقل احتل جانباً مهماً من جوانب التنمية التي شهدتها إمارة شرقي الأردن حيث اشتمل أول برنامج حكومي وضع في تاريخ هذه الإمارة على وعد بتسهيل المواصلات وإنشاء الطرق وتعميرها.
- ٣- تطورت وسائل النقل في الأردن في عهد جلالة الملك حسين على صعيد التخطيط والتنظيم والتصميم والتنفيذ والسلامة العامة والخدمات والأعمال الأخرى تطوراً بارزاً أضحت معه من أهم الإنجازات التي تحققت في عهد جلالته، وهي بمثابة قفزة نوعية في مجال الخدمات المختلفة المقدمة لمواطني المملكة.
- ٤- هناك حاجة إلى التركيز على وسائل النقل البري بواسطة السكك الحديدية، حيث أبرز هذا البحث أن هذا القطاع المهم من النقل لم يتطور بالنسبة نفسها التي تطورت فيها وسائل النقل الأخرى.
- ٥- لاحظ الباحث أن هناك نقصاً واضحاً في شمولية المعلومات الخاصة بوسائل النقل المختلفة وتدقيقها وتوثيقها لدى بعض الوزارات والدوائر والمؤسسات الحكومية التي تعنى بشؤون وسائل النقل إذ احتوت التقارير والمذكرات الرسمية الصادرة عنها على الكثير من الأرقام المتضاربة.
- ٦- لوحظ أن تنفيذ معظم شبكات النقل المختلفة في عهد جلالة الملك حسين يجري وفق أسس علمية حديثة متطورة، وأن أكثر الطرق حيوية وحركة تقع في منطقة البادية، مثل الخط الصحراوي وطريق المفرق - العراق، حيث تنشط الشاحنات والمركبات الأخرى لنقل البضائع والمنتجات الزراعية والمعدنية

كالفوسفات.

٧- تعتبر الفترة ١٩٧٥ - ١٩٨٥م الذروة من حيث عدد وأهمية مشاريع النقل المختلفة التي تم إنجازها في المملكة منذ بداية هذا القرن. ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى تأثير المملكة بالطفرة الاقتصادية التي شهدتها دول الخليج العربي المصدرة للنفط إضافة إلى الحرب الأهلية في لبنان والحرب العراقية الإيرانية.

ثبت المراجع:

- (١) سليمان موسى،
عمّان عاصمة الأردن، منشورات أمانة العاصمة، عمّان، ١٩٨٥م.
- (٢) الملكية الأردنية - دائرة العلاقات العامة،
ربع قرن في خدمة الأردن ١٩٦٣ - ١٩٨٨م.
- (٣) منيب الماضي وسليمان موسى،
تاريخ الأردن في القرن العشرين ١٩٠٠ - ١٩٥٩م، ط٢، مكتبة
المحتسب، عمّان، ١٩٨٨م.
- (٤) وزارة الأشغال العامة،
- التقرير السنوي عن أعمال ومنجزات الوزارة لعام ١٩٨٤م.
- التنظيم والأجهزة والتطور في ٥٠ عاماً، مديرية البحث الهندسي،
١٩٧٣م.
- مذكرة رسمية، وزارة الأشغال العامة والإسكان، مديرية دراسات
الطرق، ١٩٨٩م.
- (٥) وزارة الثقافة والإعلام،
الأردن في خمسين عاماً ١٩٢١ - ١٩٧١م، دائرة المطبوعات والنشر،
عمّان ١٩٧٢م.
- (٦) وزارة النقل - قسم العلاقات العامة والإحصاء،
ثلاثون عاماً من البناء ١٩٥٢ - ١٩٨١م: ٩ - ١١.

فهرس المحتويات

٣	تقديم
٥	مقدمة الكتاب الأول من سلسلة "الكتاب الأم في تاريخ الأردن"
٧	١. لمحة تاريخية
١٠	٢. أهمية وسائط النقل
١٠	٣. المعلومات ومصادرها
١١	٤. المنهجية
١٢	٥. وسائط النقل قبل تأسيس إمارة شرقي الأردن
١٢	١-٥. النقل البري
١٣	٢-٥. النقل الجوي
١٣	٣-٥. النقل البحري
١٣	٢. وسائط النقل في عهد جلالة المغفور له الملك عبد الله بن الحسين
١٣	١-٦. النقل البري
١٥	٢-٦. النقل الجوي
١٧	٣-٦. النقل البحري
١٧	٧. وسائط النقل في عهد جلالة الملك الحسين بن طلال
١٧	١-٧. مراحل تطور النقل البري
١٧	١-١-٧. مقدمة
٢٢	٢-١-٧. تطور وسائط النقل البري في مجال الطرق
٤٣	٣-١-٧. تطور وسائط النقل البري في مجال المركبات
٤٤	١-٣-١-٧. مؤسسة النقل العام
٤٦	٢-٣-١-٧. دائرة السير
٥٩	٣-٣-١-٧. الشركة الأردنية - السورية للنقل البري

٦٢	٧-١-٤. تطور وسائل النقل البري في مجال السكك الحديدية.....
٦٦	٧-٢. مراحل تطور النقل الجوي
٦٦	٧-٢-١. مقدمة.....
٦٧	٧-٢-٢. سلطة الطيران المدني.....
٧٣	٧-٢-٣. المطارات.....
٧٣	٧-٢-٣-١. مطار عمان المدني / ماركا
٧٤	٧-٢-٣-٢. مطار الملكة علياء الدولي
	٧-٢-٣-١. شركات الطيران العاملة من وإلى مطار الملكة علياء الدولي
٧٥	
٧٨	٧-٢-٣-٣. مطار العقبة
٧٨	٧-٢-٤. الملكية الأردنية
٨٤	٧-٢-٥. كلية الملكة نور الفنية
٨٤	٧-٢-٦. مركز المراقبة الجوية الرادارية.....
٨٥	٧-٣. مراحل تطور النقل البحري
٨٥	٧-٣-١. ميناء العقبة
٨٥	٧-٣-١-١. مقدمة
٨٥	٧-٣-١-٢. مراحل تطور ميناء العقبة
٩١	٧-٣-٢. شركة الجسر العربي للملاحة
٩٣	٨. الاستنتاجات
٩٥	ثبت المراجع
٩٧	فهرس المحتويات

منشورات
لجنة تاريخ الأردن
رقم (٢٣)
ربيع الآخر ١٤١٣ هـ
آذار (مارس) ١٩٩٣ م

لجنة تاريخ الأردن
بواسطة
المجمع الملكي لبحوث الحضارة الإسلامية
(مؤسسة آل البيت)

العنوان البريدي: ص.ب (٩٥٠٣٦١) عمّان - الأردن
العنوان البرقي: آل البيت - عمّان
التلكس: ٢٢٣٦٣ Albait Jo, Amman – Jordan
الفاكس: ٨٢٦٤٧١
الهاتف: ٨١٥٤٧١ - ٨١٥٤٧٤

رقم الإيداع لدى المكتبة الوطنية
(١٩٩٣/٢/١٥٣)