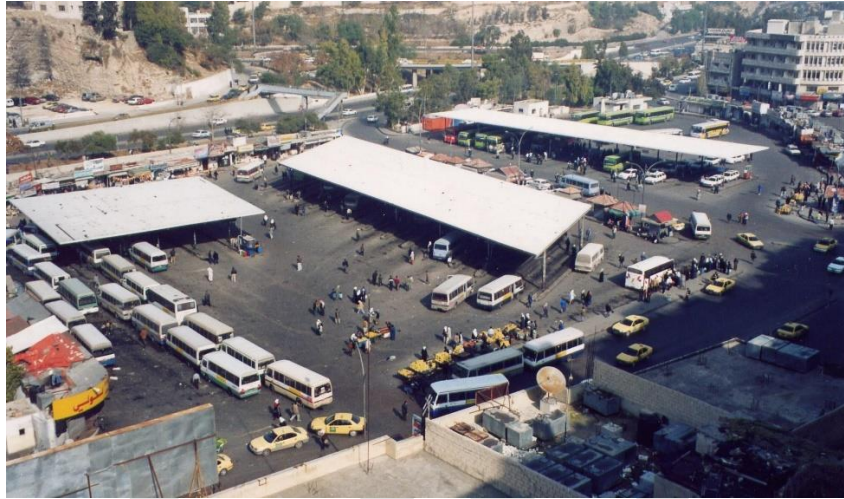




## قطاع النقل البري في الأردن

### تحليل وصفي وإستخلاص أهم المؤشرات ( 2017- 2011 )



إعداد : د. أمين شموط/ مرصد المشاريع الصغيرة والمتوسطة

إشراف : د. بشار الزعبي / المدير التنفيذي JEDCO

تشرين الأول، 2019

المحتويات	رقم الصفحة
المقدمة ،أهداف الدراسة، مصادر البيانات والمنهجية	3
الملخص التنفيذي للنتائج	4
التوصيات	8
أهمية قطاع النقل من منظور إقتصادي	9
مؤشرات الاداء لقطاع النقل الأردني ومقارنته دوليا	11
منشآت النقل البري حسب النشاط (العدد ، التوزيع النسبي)	12
تطور أعداد منشآت النقل البري حسب المحافظات	14
القيمة المضافة لمنشآت النقل حسب النشاط	16
القيمة المضافة لمنشآت النقل حسب المحافظات	19
تعويضات العاملين لمنشآت النقل البري .	21
الإستهلاك الوسيط لمنشآت النقل حسب النشاط	23
إيرادات النقل البري حسب المواد أو السلع التي يتم نقلها	28
القطاع غير المنظم للنقل	31
التوزيع النسبي حسب طبيعة المركبة (وسيلة النقل) في القطاع غير المنظم	33
النمو أعداد المركبات حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم	34
القيمة المضافة في القطاع غير المنظم حسب النشاط	36
القيمة المضافة للنقل البري حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم	37
الإستهلاك الوسيط حسب النشاط في القطاع غير المنظم	40
الإيرادات حسب المواد والسلع المنقولة في القطاع غير المنظم	45

## المقدمة

يتكون قطاع النقل حسب تقسيم دائرة الإحصاءات العامة الأردنية من من قطاعين فرعيين : هما القطاع المنظم ويشمل المنشآت التي لها أسماء تجارية وعناوين محددة ، والقطاع غير المنظم ويشمل المركبات التي يمتلكها أفراد ولكن ليس لها عناوين يمكن زيارتها وإنما تتواجد في أماكن تجمع إنطلاقها ، وفي هذا السياق ولا يقصد هنا كونه غير منظم بالفهوم الشائع "غير الرسمي" والذي لا يدخل في حسابات الناتج المحلي .

وفي إطار مهام "مرصد المشاريع الصغيرة والمتوسطة" التابع للمؤسسة الأردنية لتطوير المشاريع الاقتصادية والمتمثل في إعداد الدراسات والتقارير واستخلاص أهم المؤشرات التي تعكس واقع المنشآت الاقتصادية (الميكروية والصغيرة والمتوسطة)، وتسليط الضوء على الفرص الإستثمارية، وتحديد المعوقات التي تحد من فرص النجاح وتسليط الضوء على الأنشطة الاقتصادية المرتبطة بنجاح تلك المنشآت SME's، وعليه فقد تم تنفيذ هذه الدراسة التي جاءت تحت عنوان (قطاع النقل البري في الاردن - تحليل وصفي واستخلاص أهم المؤشرات 2011-2017)، وذلك ضمن حزمة من الدراسات التي تم تنفيذها منذ تأسيس "مرصد المشاريع الصغيرة والمتوسطة" عام 2016.

## أهداف الدراسة

1. تسليط الضوء على أهمية القطاع النقل من حيث الحصة في الإنفاق الأسري والمساهمة في القيمة المضافة الإجمالية للاقتصاد الوطني حسب المحافظات .
2. إظهار تطور الاردن حسب مؤشر الاداء الدعم اللوجستي الدولي بما في ذلك المؤشرات الفرعية ذات العلاقة ؛
3. إبراز أنشطة النقل البري المختلفة ذات القيمة المضافة المرتفعة ، وتطورها في القطاع المنظم وغير المنظم ؛
4. إظهار التطور في أعداد منشآت النقل البري عامة والمركبات حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم ؛
5. تسليط الضوء على قيم تعويضات العاملين في قطاع النقل البري عامة ونموها حسب نشاط النقل ؛
6. الوصول الى أهم بنود تكاليف المدخلات السلعية ونموها (وقود ومحروقات، قطع غيار، إطارات ، أخرى ) ، وأهميتها النسبية من مجمل الإستهلاك الوسيط السلعي؛
7. تسليط الضوء على نسب الإيرادات حسب المواد والسلع المنقولة في القطاع المنظم وغير المنظم للنقل البري.

## مصادر البيانات والمنهجية

تم الحصول على البيانات من خلال "مسح نفقات ودخل الأسرة" وبمسوح النقل والتخزين والتبريد ومسوح المنشآت خلال الفترة الزمنية (2011-2017) ، وقد تم الإشارة فيما يخص منشآت النقل أينما وردت في الدراسة على إنها "قطاع المنظم" في حين تم الإشارة الى المركبات والتي ليس لها عناوين يمكن زيارتها؛ وإنما تتواجد في أماكن تجمع إنطلاقها على إنها "قطاع غير منظم" بناءً على البيانات التعريفية Metadata والإحصائية "المسوحات" الصادرة من جانب دائرة الإحصاءات العامة الأردنية والتي صدرت في منتصف عام 2019 فيما يتعلق بمسح 2017 ، كما اعتمدت هذه الدراسة منهجية التحليل الوصفي وذلك باستخدام "البرمجيات الإحصائية" في اشتقاق الجداول والرسومات البيانية التوضيحية للوصول إلى

أهداف الدراسة، ومن ثم الخروج بتوصيات تخدم قطاع النقل كقطاع محوري يخدم القطاعات والأنشطة الاقتصادية الأخرى المتشابكة في الإقتصاد الوطني .

## الملخص التنفيذي لنتائج الدراسة

بلغت النسب الإنفاق الاسري على النقل حسب المحافظات ما يلي حسب الترتيب التنازلي :

- محافظة عجلون نحو 21%؛
- محافظة البلقاء ، ومحافظة جرش نحو 19% لكل محافظة؛
- محافظة المفرق ، محافظة معان نحو 18% لكل محافظة؛
- محافظة العقبة نحو 17%؛
- محافظات : العاصمة ، الزرقاء ، مادبا ، إربد، نحو 16% لكل محافظة؛
- محافظة الكرك نحو 14%؛
- الطفيلة محافظة نحو 13%.

## مؤشر الأداء اللوجستي الذي يصوره البنك الدولي

أظهرت النتائج تحسن تدريجي وبشكل واضح خلال الفترة الزمنية من 2012-2016 ، في حين تراجعت مرتبة الاردن عام 2018 وبفارق 17 في الرتبة و 0.27 في القيمة بالمقارنة لعام 2016.

## تطور أعداد منشآت النقل البري حسب المحافظات 2011-2017

ظهر تباين واضح في أعداد منشآت النقل بين المحافظات ؛ حيث بلغت عدد المنشآت في العاصمة المرتبة الأولى الى نحو 213، 210 منشأة على التوالي للأعوام 2011، 2017 ، يلي ذلك محافظة أربد في المرتبة الثانية إذ بلغت أعداد منشآت النقل نحو 57، 69 منشأة على التوالي للأعوام 2011، 2017، ومن ثم حققت محافظة الزرقاء المرتبة الثالثة الى نحو 38،43 منشأة على التوالي للأعوام 2011، 2017.

النمو في القيمة المضافة لمنشآت النقل حسب النشاط

حيث أظهرت النتائج ان النمو في القيمة المضافة لنشاط نقل الركاب بلغ ذروته الى نحو 27% في عام 2012 ، في حين تراجع النمو بشكل حاد الى أن وصل نحو سالب 12% في عام 2017 ، وقد بلغ متوسط النمو نحو 4% خلال السنوات (2012-2017) .

كما أظهرت النتائج ان النمو في القيمة المضافة لمنشآت نقل البضائع بلغ أقصاه نحو 18% عام 2014 ، ومن ثم تراجع النمو بشكل تدريجي للسنوات التالية الى أن وصل نحو 4% عام 2017، وبمتوسط نمو بلغ نحو 10% خلال السنوات (2012-2017) .

في حين تذبذب النمو في القيمة المضافة لمنشآت السكك الحديدية ما بين القيم السالبة والموجبة خلال السنوات (2012-2017) .

## التوزيع النسبي للقيمة المضافة لقطاع النقل البري بين المحافظات

بلغ التوزيع النسبي للقيمة المضافة لمجمل منشآت النقل بين المحافظات في الأردن عام 2017 ، حسب الترتيب التنازلي الآتي : 76% ، 7% ، 4% ، 3% للمحافظات التالية على التوالي العاصمة ، اربد ، الزرقاء ومن ثم البلقاء ؛ حيث شكلت مجموع هذه المحافظات الخمس نحو 89% من مجمل القيمة المضافة لقطاع النقل البري لعام 2017 .

### النمو في قيم الإستهلاك الوسيط لمنشآت النقل البري حسب النشاط

بلغ متوسط النمو في الإستهلاك الوسيط حسب النشاط خلال الفترة الزمنية (2012-2017) ، كما هو الآتي :

➤ النقل البري للبضائع حقق المركز الأول حيث بلغ نحو 6%؛

➤ النقل البري للركاب حقق المركز الثاني حيث بلغ نحو 2%؛

➤ السكك الحديدية حققت نمو سالب وبمقدار 30%.

### التوزيع النسبي للإستهلاك الوسيط (سلعي ،خدمي)

حيث أظهرت النتائج أن المدخلات السلعية عام 2017 أعلى من نظيرتها مقرنة بعام 2011 حيث بلغت النسبة

83% عام 2017 في حين كانت 78% عام 2011 ، كما بلغت المدخلات الخدمية نحو 17% عام 2017

وهي نسبة اقل من نظيرتها البالغة نحو 22% في عام 2011 .

### مكونات الإستهلاك الوسيط السلعي للنقل البري

حيث بلغت النسب تنازلياً لإنفاق منشآت النقل كما هو الآتي :

➤ إرتفاع نسبة الوقود ومحروقات حيث بلغت النسبة 93% عام 2017 في حين كانت نحو 89% عام 2011؛

➤ إنخفاض نسبة قطع غيار وعدد وادوات مستهلكة حيث بلغت النسبة 5% عام 2017 في حين كانت نحو 7% عام

2011؛

➤ إنخفاض نسبة إستهلاك الإطارات حيث بلغت النسبة 2% عام 2017 في حين كانت نحو 4% عام 2011؛

➤ وبقيت نسبة المواد السلعية الأخرى بما في ذلك القرطاسية أقل من 1% .

### إورادات النقل البري حسب المواد أو السلع التي يتم نقلها

حيث أظهرت النتائج حسب الترتيب التنازلي لعام 2017 كما هو الآتي للنسب :

➤ المنتجات الزراعية حققت المركز الأول وبنسبة 27% ؛ حيث إنخفضت بنحو 7 نقطة مئوية عما كانت عليه 35% في عام

2011.

- منتجات المقالع ومحاجر حققت المركز الثاني وبنسبة 20%؛ حيث إنخفضت بنحو 4 نقطة مئوية عما كانت عليه 24% في عام 2011.
- المنتجات غير المعدنية حققت المركز الثالث وبنسبة 18%؛ حيث إرتفعت نحو 5 نقطة مئوية عما كانت عليه 13% في عام 2011.
- كيماويات ولدائن حققت المركز الرابع وبنسبة 10%؛ حيث إرتفعت بنحو 2 نقطة مئوية عما كانت عليه 8% في عام 2011.
- كما حققت إيرادات نقل المياه وإيرادات نقل النفط النسب 6% ، 8% على التوالي ، حيث إرتفعت إيرادات المياه نحو 2 نقطة مئوية عما كانت عليه 6% عام 2011.

### القطاع غير المنظم للنقل الوبي

#### النمو في اعداد مركبات النقل حسب النشاط في القطاع غير المنظم 2012- 2017

تقارب متوسط النمو في القطاع غير المنظم لأعداد المركبات حسب النشاط (نقل ركاب ، نقل البضائع ) خلال الفترة الزمنية 2012- 2017 ، حيث أظهرت النتائج ان النمو لمركبات نقل الركاب بلغ نحو 3% في حين بلغ النمو في اعداد مركبات نقل البضائع نحو 2%.

#### التوزيع النسبي حسب طبيعة المركبة (وسيلة النقل) في القطاع غير المنظم 2017

حيث أظهرت النتائج حسب الترتيب التازلي لعام 2017 كما هو الآتي للنسب :

- وسيلة النقل شاحنة /براد المركز الأول وبنحو 37% ( لم تتغير النسبة عما كانت عليه في عام 2011)؛
- سيارات ركوب صغيرة حققت المركز الثاني وبنحو 28% ، حيث أنخفضت النسبة بمقدار 4 نقطة مئوية عما كانت عليه 32% في عام 2011؛
- مركبات شحن صغير حققت المركز الثالث وبنحو 18% ، حيث إرتفعت النسبة بمقدار 2 نقطة مئوية عما كانت عليه 16% في عام 2011؛
- كما حققت مركبات الصهاريج المركز الرابع وبنحو 8% ، حيث ارتفعت النسبة بمقدار 2 نقطة مئوية عما كانت عليه 6% في عام 2011؛

في حين ان الباصات الكبيرة لم تتغير النسبة عما كانت عليه في 2011 مقارنة بعام 2017 حيث بقيت النسبة ذاتها 3% من مجمل وسائل النقل في القطاع غير المنظم.

#### التوزيع النسبي للقيمة المضافة في القطاع غير المنظم حسب النشاط 2017

حيث أظهرت النتائج أن للقيمة المضافة لمركبات نقل البضائع كانت الحصة الاكبر حيث بلغت نحو 65% (إرتفاع بمقدار 8 نقطة مئوية عما كانت عليه 57% لعام 2011 ، في حين بلغت النسبة في أعداد مركبات نقل الركاب نحو 35%) انخفاض بمقدار 8 نقطة مئوية عما كانت عليه 43% في عام 2011) .

## التوزيع النسبي للقيمة المضافة للنقل البري حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم 2017

حيث أظهرت النتائج حسب الترتيب التنازلي لعام 2017 كما هو الآتي للنسب :

- وسيلة النقل شاحنة /براد المركز الأول وبنحو 49% ( حيث إرتفعت النسبة بمقدار 5 نقطة مئوية عما كانت عليه 44% في عام 2011)؛
- سيارات ركوب صغيرة حققت المركز الثاني وبنحو 18% ، حيث أنخفضت النسبة بمقدار 6 نقطة مئوية عما كانت عليه بنحو 24% في عام 2011؛
- مركبات شحن صغير و باصات صغيرة حققت النسب 10%، 10% على التوالي ، حيث أرتفعت باصات الشحن الصغيرة بمقدار 1 نقطة مئوية في حين إنخفض مركبات الباصات الصغير بنفس المقدار 1 نقطة مئوية عن عام 2011.
- الباصات الكبيرة بلغت النسبة 7% ، حيث إنخفضت بمقدار 1 نقطة مئوية عما كانت عليه 8% في عام 2011.
- كما حققت مركبات الصهاريج نسبة 6% مرتفعة بذلك بمقدار 2 نقطة مئوية عما كانت عليه 4% في عام 2011.

## التوزيع النسبي للإستهلاك الوسيط حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم

حيث أظهرت النتائج حسب الترتيب التنازلي لعام 2017 كما هو الآتي للنسب :

- وسيلة النقل شاحنة /براد المركز الأول وبنسبة 40% ( حيث إرتفعت النسبة بمقدار 2 نقطة مئوية عما كانت عليه 38% في عام 2011)؛
- سيارات ركوب صغيرة حققت المركز الثاني وبنسبة 33% ، حيث أنخفضت النسبة بمقدار 6 نقطة مئوية عما كانت عليه بنحو 39% في عام 2011؛
- مركبات شحن صغير و باصات صغيرة حققت النسب 10%، 7% على التوالي ، حيث إرتفعت نسبة باصات الشحن الصغيرة بمقدار 2 نقطة مئوية في حين إنخفضت مركبات الباصات الصغير بمقدار 1 نقطة مئوية عن عام 2011.
- الباصات الكبيرة بلغت النسبة 5% ، حيث إرتفعت بمقدار 1 نقطة مئوية عما كانت عليه 4% في عام 2011.

كما حققت مركبات الصهاريج نسبة 5% مرتفعة بذلك بمقدار 1 نقطة مئوية عما كانت عليه 4% في عام 2011.

## التوزيع النسبي للإيرادات بين القطاع المنظم وغير المنظم حسب المواد والسلع التي يتم نقلها لعام 2017

حيث بينت النتائج بعض أهم النسب المؤية للقطاع غير المنظم كالآتي :

➤ النفط إرتفعت النسبة الى نحو 10% في حين كانت النسبة 4% عام 2011؛

- الآليات والمعدات حيث إرتفعت النسبة الى نحو 95% في حين كانت النسبة نحو 47% عام 2011؛
- مواد غير المعدنية حيث إنخفضت النسبة الى نحو 85% في حين بلغت نحو 90% عام 2011؛
- منتجات مقالع ومحاجر حيث إنخفضت النسبة الى نحو 81% في حين بلغت نحو 91% عام 2011؛
- المواد الكيماويات ومنتجات اللدائن حيث إنخفضت النسبة الى نحو 25% في حين بلغت نحو 59% عام 2011.

## التوصيات

- بحث سبل الإرتقاء بقطاع النقل الأردني والذي أظهر تراجع بشكل واضح في مؤشر الأداء اللوجستي عام 2018 والصادر عن البنك الدولي ، وذلك من خلال مراجعة المؤشرات الفرعية والتي أظهرت تدني تنافسية القطاع (اسعار تنافسية) ، وكذلك الحال في مؤشر نوعية اللوجستيات وكفاءتها ؛
- بحث سبل تخفيض تكاليف الوقود والمحروقات لقطاع النقل ؛ حيث ظهر إرتفاع نسبة الوقود ومحروقات من مجمل المدخلات السلعية في قطاع النقل البري من نسبة 89% عام 2011 إلى نحو 93% عام 2017؛ وذلك من خلال التأكيد على مواكبة المحركات الحالية مع ما هو مستجد تقنيات حديثة أكثر كفاءة في إستخدام الوقود خاصة لنشاط نقل البضائع .
- بحث سبل التوسع في قطاع "النقل المنظم" بما أمكن في اطار النمو المتوازن للقطاعات المحورية والمتشابكة في الإقتصاد الأردني ، حيث أن الإيرادات لمركبات القطاع "غير المنظم" للنقل تجاوز القطاع المنظم لمركبات النقل لأغلب الأنشطة الإقتصادية في مجمل قطاع النقل البري.
- إعداد دراسات متخصصة تبحث أثر تطور قطاع النقل على الأنشطة الإقتصادية الأخرى (تتبع الأثر) من خلال نماذج رياضية وقياسية معتمدة .
- ضرورة إدراج مسائل تطوير قطاع النقل والمشاركة في سلاسل القيمة العالمية ضمن الخطط التنموية الشاملة حرصاً على ربط هذه المسائل بالإقتصاد المحلي وتعزيز القدرة على إغتنام الفرص المتاحة في الأسواق الدولية فيما يتعلق بالسلع النصف مصنعة ؛ مما يتيح للشركات الصغيرة والمتوسطة المحلية إمكانية المشاركة في عمليات الإنتاج في إطار سلاسل القيمة العالمية وتقاسم الإنتاج على الصعيد الدولي.



## أهمية قطاع النقل من منظور اقتصادي

يحتل قطاع النقل مكانة هامة في هيكل الإقتصاد الوطني وحسب بيانات مسوحات النقل الصادرة عن دائرة الإحصاءات العامة حيث بلغت مساهمته قطاع النقل في الناتج المحلي في الأردن نحو 5.6% في منتصف عام 2019 ، في حين حقق النقل البري (باستثناء نقل الانابيب ) نحو 3.8% لعام 2017 .

وتمثل شبكات النقل المختلفة الشرايين التي يتدفق من خلالها الانشطة الإقتصادية حيث ان بقدر إتساعها في إستخدامها وجودتها بمثابة أحد المعايير الدولية في قياس التقدم الحضاري للامم ، إذ يلعب قطاع النقل دوراً محورياً هاماً في التأثير الإيجابي أو السلبي في دفع باقي القطاعات والانشطة الإقتصادية في الإقتصاد الوطني بما في ذلك التأثير على حركة التجارة الخارجية . بإضافة إلى الدور المحوري في الربط بين المدن والقرى وبما تحتويه من تجمعات زراعية وصناعية مع بعضها البعض داخلياً في البلد الواحد ، و تبرز هذه الأهمية من خلال عاملين رئيسين : العامل الأول كون قطاع النقل قطاعاً خدمياً إنتاجياً يخدم بقية القطاعات الإقتصادية الأخرى وتعتمد عليه سواء نقل مدخلاتها أو مخرجاتها ، العامل الثاني يتمثل في الدور الذي يلعبه قطاع النقل في مجال النمو المتوازن والتنمية الإقتصادية والإجتماعية بما في ذلك التجارة الخارجية ؛ حيث أن توفر خدمات النقل بشكل كفوء يحدد قدرة مستوى البلدان على المشاركة في التجارة العالمية بما في ذلك نوع وطبيعة هذه المشاركة . ويمكن تعريف عملية النقل بأنها تغيير مكان الأشخاص والبضائع من مكان لآخر ، أو حتى من نقطة إلى نقطة زمنية أخرى ، بحيث يترتب على هذا التغيير قيمة مضافة يتحصل عليها الأشخاص أو تزداد بها قيمة السلع المقولة طبقاً لوسيلة النقل المستخدمة<sup>1</sup>.

وقد أشارت دراسة أعدتها منظمة التعاون والتنمية في الميدان الإقتصادي إلى تحسين نوعية البنى التحتية المرتبطة بالنقل والتجارة بنسبة 10 % قد يؤدي ذلك إلى إرتفاع الصادرات الزراعية للبلدان النامية بنسبة 30 % ، واما في ما يخص المنطقة العربية ، حيث اشارت تقديرات " الإسكوا" بان سناريو تخفيض تكاليف النقل سنوياً بنسبة 5 % قد ينتج عن ذلك نمو بنحو 23% في التجارة الإقليمية بحلول عام 2020.

وقد برز مؤخراً دور سلاسل القيمة العالمية من حيث إرتباطها الوثيق بتطور تكاليف وجودة خدمات النقل ؛ إذ ظهرت الدراسات بان أكثر من 50% من الأنشطة التجارية المرتبطة بتصنيع السلع حول العالم تصنف على إنها سلع وسيطة ، حيث أصبحت عملية تجزئة عمليات الإنتاج عبر الحدود الوطنية ممكنة بفضل التطور الإداري والتكنولوجي الحاصل على صعيد وسائل النقل بما في ذلك وسائل الإتصال واللوجستي المساندة وبشكل أساسي لقطاع النقل مما سهل تبادل عوامل الإنتاج ومخرجاته<sup>2</sup>.

وتعتبر خدمات النقل والخدمات اللوجستية الفاعلة الكفوء من حيث التكلفة من أهم المعايير الدولية لإستقطاب الشركات الأجنبية وتشجيعها على الإستثمار في الإنتاج أو لتنفيذ مراحل محددة من عملية الإنتاج ، مما يتيح للشركات الصغيرة والمتوسطة

1 إقتصاديات النقل واللوجستيات ، د. محمود حامد محمود / دار حيمثرا للنشر ، الطبعة الاولى 2017.

2 النقل والإتصال بسلاسل القيمة العالمية – أمثلة من المنطقة العربية ، الأمم المتحدة ، اللجنة الإقتصادية والإجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) 2018.

المحلية إمكانية المشاركة في عمليات الإنتاج في إطار سلاسل القيمة العالمية وتقاسم الإنتاج على الصعيد الدولي والتي كانت حكرًا في السابق على الشركات العملاقة والمتعددة الجنسيات.

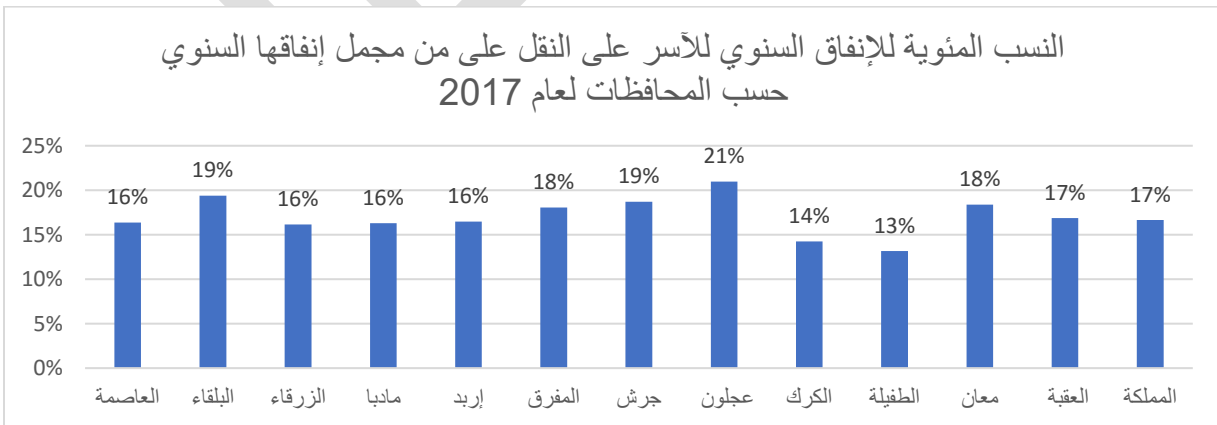
كما قد اشارت تقارير "الأسكوا" مؤخرًا بنتمتع المنطقة العربية بميزات تخولها تعزيز مشاركتها في سلاسل القيمة العالمية بسبب قربها من مراكز الإنتاج العالمية في أوروبا وآسيا ، بما في ذلك موقعها في الشرق الاوسط عند تقاطع طرق التجارة العالمية وبتنوع قدرتها وثروتها وتدني كلفة اليد العاملة فيها نسبيًا ، إلا ان مشاركة هذه المنطقة لا تزال أدنى بكثير مما هي قادرة عليه ، فلم تتجح في الإنخراط الفعلي إلا قلة قليلة من بلدانها<sup>3</sup>. وقد فشلت بلدان عديدة في الانضمام إلى شبكات الإنتاج العالمي (سلاسل القيمة ) بسبب تكاليفها المرتفعة للنقل ، أو عدم قدرتها على تسليم المنتجات في الوقت المناسب أو الإيفاء بمتطلبات عقود التسليم المبرمة مسبقاً مع الأطراف المنخرطة بسلاسل القيمة العالمية .

### قطاع النقل في الاردن حسب مؤشر نفقات الأسرة لعام 2017

يظهر الشكل رقم (1) نسبة الإنفاق على النقل الى مجمل الإنفاق السنوي للأسر في الأردن حسب المحافظات من مصدر "مسح نفقات ودخل الأسرة" والذي نفذ مؤخرًا عام 2017 ، حيث أظهرت النتائج ان النسب على مستوى المملكة بلغت نحو 17% ، في حين بلغت النسب للإنفاق للمحافظات حسب الترتيب التنازلي للنسب كما هو الآتي :

- محافظة عجلون نحو 21%؛
- محافظة البلقاء ، ومحافظة جرش نحو 19% لكل محافظة؛
- محافظة المفرق ، محافظة معان نحو 18% لكل محافظة؛
- محافظة العقبة نحو 17%؛
- محافظات : العاصمة ، الزرقاء ، مادبا ، إربد، نحو 16% لكل محافظة؛
- محافظة الكرك نحو 14%؛
- الطفيلة محافظة نحو 13%.

شكل رقم (1)



<sup>3</sup> النقل والاتصال بسلاسل القيمة العالمية – أمثلة من المنطقة العربية ، الأمم المتحدة ، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) 2018.

## مؤشرات الاداء لقطاع النقل الأردني ومقارنته دوليا

وهو مؤشر الأداء اللوجستي الذي يصدره البنك الدولي بحيث يتم إجراء مسح للأداء اللوجستي كل سنتين مره واحده ، ويهدف مساعدة الدول على تحديد التحديات والفرص في أدائها اللوجستي التجاري عن طريق قياس مدى ملاءمة ترتيباتها اللوجستية مع حاجاتها وذلك بقرانه بما يقارب لـ 155 دولة .

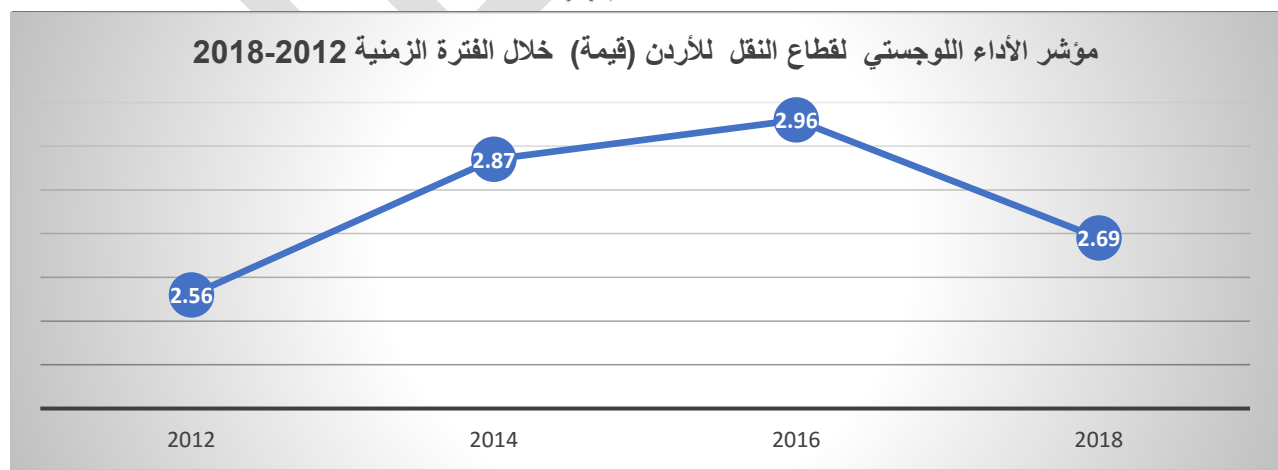
حيث يوجز مؤشر أداء القطاع اللوجستي الذي يجمع بيانات لسته عناصر أداء رئيسة في مقياس وحيد، والمجالات هي: الجمارك، البنية الأساسية، عمليات الشحن الدولي(اسعارتنافسية)، والجودة اللوجستية والكفاءة، والمتابعة(التعقب)، والتوقيت. يبين الجدول رقم (1) ترتيب الأردن عالميا بما في ذلك القيمة من أصل 5 من كما هو موضح في الشكل رقم (2) خلال السنوات الزوجية (2012-2018) ، حيث أظهرت النتائج تحسن تدريجي وبشكل واضح خلال الفترة الزمنية من 2012-2016 ، في حين تراجعت مرتبة الاردن عام 2018 وبفارق 17 في الرتبة و 0.27 في القيمة بالمقارنه لعام 2016.

جدول رقم(1) : مؤشر الأداء اللوجستي للأردن خلال السنوات 2011-2017

مؤشر الأداء اللوجستي	ترتيب الأردن دولياً*	النتيجة من أصل 5 **
2012	102	2.56
2014	68	2.87
2016	67	2.96
2018	84	2.69

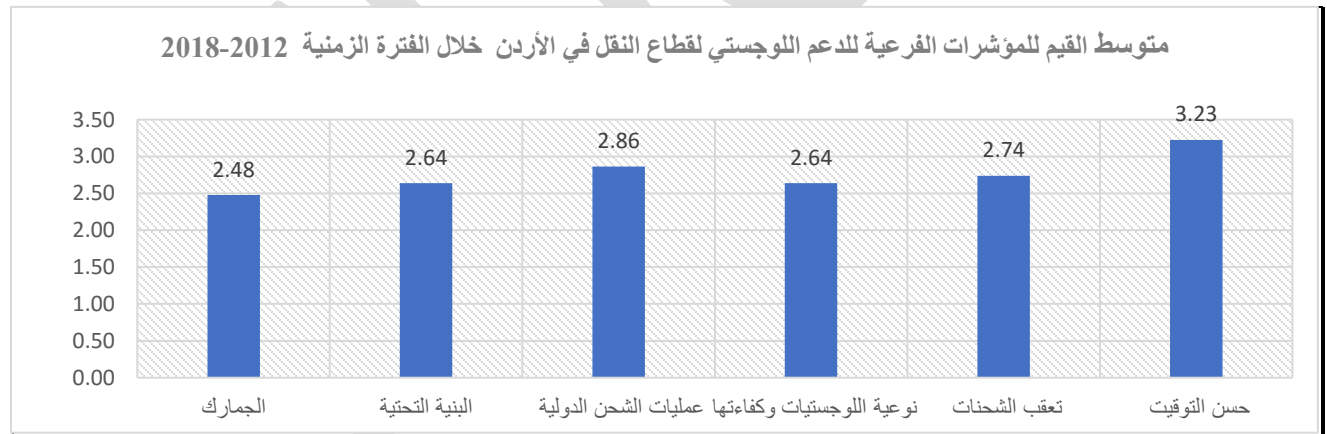
المصدر : مؤشر الأداء اللوجستي الذي يصدره البنك الدولي  
<https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>  
 \*كلما زاد الرقم (الرتبة) يعني تراجع في الأداء  
 \*\*كلما زاد الرقم (القيمة) يعني تحسن في الأداء

شكل رقم (2)



- كما يظهر الشكل رقم (3) متوسط قيم المؤشرات الفرعية لمؤشر الأداء اللوجستي للأردن خلال الفترة الزمنية (2012-2018) ، حيث بينت النتائج حسب الترتيب التنازلي كما هو الآتي :
1. مؤشر حسن التوقيت حقق الأردن متوسط قيمة نحو 3.23 ، وقد حصل على ترتيب 76 عالمياً عام 2018 لهذا المؤشر تحديداً؛
  2. مؤشر عمليات الشحن الدولية (أسعار منافسة) حقق الأردن متوسط قيمة نحو 2.86 ، وقد حصل على ترتيب 119 عالمياً عام 2018 لهذا المؤشر تحديداً؛
  3. مؤشر تعقب الشاحنات حقق الأردن متوسط قيمة نحو 2.74 ، وقد حصل على ترتيب 84 عالمياً عام 2018 لهذا المؤشر تحديداً؛
  4. مؤشر البنية التحتية حقق الأردن متوسط قيمة نحو 2.64 ، وقد حصل على ترتيب 70 عالمياً عام 2018 لهذا المؤشر تحديداً؛
  5. مؤشر نوعية اللوجستيات وكفاءتها حقق الأردن متوسط قيمة نحو 2.64 ، وقد حصل على ترتيب 93 عالمياً عام 2018 لهذا المؤشر تحديداً؛
  6. مؤشر الجمارك حيث حقق الأردن نحو 2.48 ، و حصل على ترتيب 88 عالمياً عام 2018 لهذا المؤشر تحديداً.

### شكل رقم (3)



### منشآت النقل البري حسب النشاط (العدد ، التوزيع النسبي)

يبين الجدول رقم (2) أعداد منشآت النقل خلال الفترة الزمنية 2011-2017 في قطاع النقل البري (المنظم وغير المنظم) حسب النشاط ، حيث أظهرت النتائج نشاط نقل الركاب شكل بما يقارب 80% من مجمل أنشطة النقل عام 2011 ومن ثم ارتفعت النسبة اقصاها الى نحو 85% في عام 2013 ، ومن ثم اتخذت النسبة بالتذبذب نحو الإنخفاض الى أن وصلت نحو 77% عام 2017 .

اما بخصوص نشاط نقل البضائع فقد وصلت النسبة أقصاها في أعداد المنشآت الى نحو 22% من مجمل أنشطة النقل البري عام 2015 ، ومن ثم انخفضت الى نحو 21% عام 2017. في حين لم يتجاوز نشاط السكك الحديدية 0.5 % من مجمل نشاط النقل خلال الفترة الزمنية 2011-2017 .

جدول رقم (2): العدد والنسب المئوية حسب طبيعة أنشطة النقل من إجمالي قطاع النقل البري

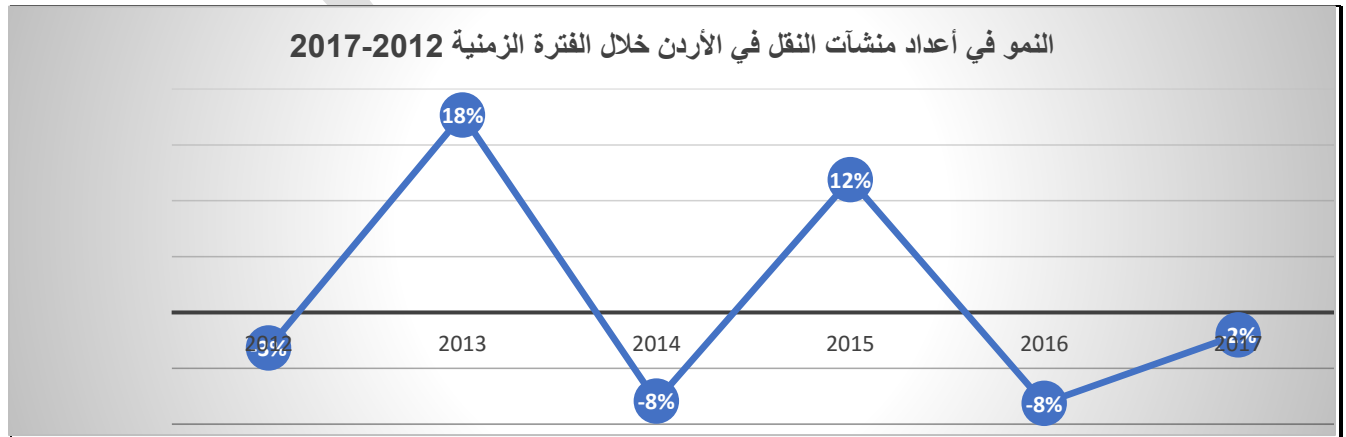
2017		2016		2015		2014		2013		2012		2011		
النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية*	العدد	
77%	333	78%	345	77%	370	83%	357	85%	393	82%	322	80%	326	نقل الركاب
23%	99	21%	94	22%	107	16%	69	15%	70	18%	71	20%	80	نقل البضائع
0.2%	1	0.2%	1	0.4%	2	0.5%	2	0.4%	2	0.5%	2	0.5%	2	السكك الحديدية
433		440		479		428		465		395		408		مجموع منشآت النقل

\*بغرض التقريب قد تتجاوز مجموع النسب المئوية عن 5 بالآف فقط.

### تطور النمو في مجمل أعداد منشآت النقل البري

يظهر الشكل رقم (4) الإتجاه العام لتطور النمو لمجمل منشآت النقل (جميع أنشطة النقل البري) حيث تبين بأنه متذبذب ويسير نحو الإنخفاض خلال الفترة الزمنية 2012-2017 ، حيث بلغ النمو أقصاه الى نحو 18% في عام 2013 في حين تراجع بشكل حاد في السنة التالية الى نحو سالب 8% عام 2014 ، ومن ثم قفز الى نحو 12% في عام 2015 ومن ثم تراجع الى ان وصل لقيمة سالبة وبنحو 2% عام 2017.

شكل رقم (4)



## النمو في أعداد منشآت النقل حسب النشاط البري

يبين الجدول رقم (3) النمو في أعداد منشآت النقل حسب النشاط ، حيث أظهرت النتائج ان النمو في أعداد منشآت نقل الركاب بلغ ذروته الى نحو 22% في عام 2013 ، في حين تراجع النمو بشكل حاد الى أن وصل نحو سالب 7% ، 3% على التوالي للأعوام 2016، 2017، في حين بلغ متوسط النمو نحو 1% خلال السنوات (2012-2017) . كما أظهرت النتائج ان النمو في منشآت نقل البضائع بلغ نحو 55% عام 2015 ، ومن ثم تراجع النمو في السنه التالية بشكل حاد الى نحو قيمة سالبة 12% ، وقد بلغ متوسط النمو نحو 6% خلال السنوات (2012-2017) . في حين بلغ متوسط النمو لمنشآت السكك الحديدية قيمة سالبة بنحو 8% خلال السنوات (2012-2017) .

### جدول رقم (3) : النمو في أعداد منشآت النقل حسب النشاط

النشاط	2012	2013	2014	2015	2016	2017	المتوسط
نقل الركاب	-1%	22%	-9%	4%	-7%	-3%	1%
نقل البضائع	-11%	-1%	-1%	55%	-12%	5%	6%
السكك الحديدية	0	0	0	0	-50%	0%	-8%

## تطور أعداد منشآت النقل البري حسب المحافظات 2011-2017

يبين الجدول رقم (4) تباين واضح في أعداد منشآت النقل بين المحافظات ؛ حيث بلغت عدد المنشآت في العاصمة المرتبة الأولى الى نحو 213، 210 منشأة على التوالي للأعوام 2011، 2017 ، ويأتي ذلك محافظة أربد في المرتبة الثانية إذ بلغت أعداد منشآت النقل نحو 57، 69 منشأة على التوالي للأعوام 2011، 2017، ومن ثم حققت محافظة الزرقاء المرتبة الثالثة الى نحو 38، 43 منشأة على التوالي للأعوام 2011، 2017.

### جدول رقم (4): تطور اعداد منشآت النقل حسب المحافظات

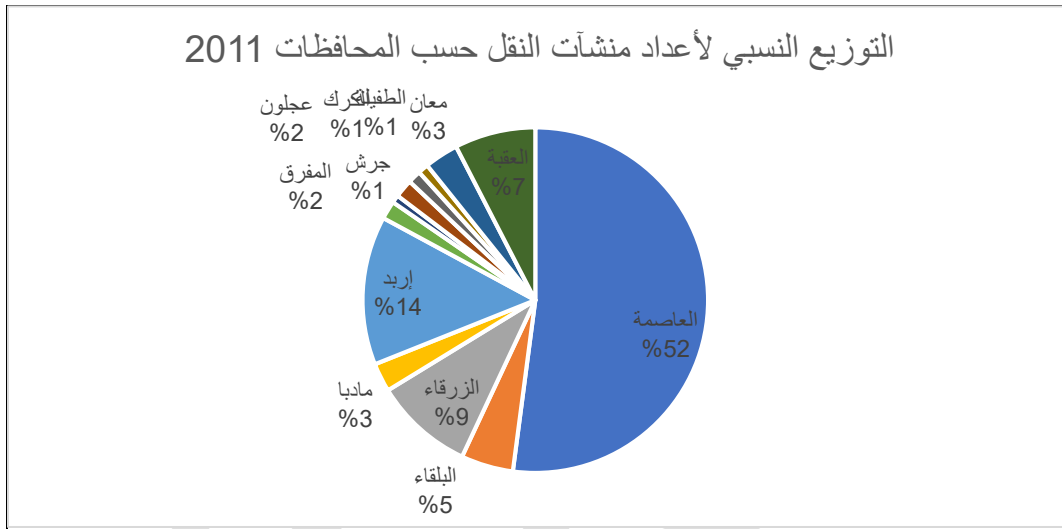
العدد	العقبة	معان	الطفيلة	الكرك	عجلون	جرش	المفرق	إربد	مادبا	الزرقاء	البلقاء	العاصمة
2011	31	13	4	5	7	3	7	57	11	38	20	213
2017	28	11	4	7	8	4	9	69	12	43	28	210

المصدر : دائرة الإحصاءات العامة الأردنية (مسح النقل والتخزين 2011، 2017 )

## التوزيع النسبي لأعداد منشآت النقل بين المحافظات لعام 2011

يظهر الشكل رقم (5) التوزيع النسبي لمجمل منشآت النقل بين المحافظات في الأردن عام 2011 ، حسب الترتيب التنازلي نحو 52%، 14%، 9%، 7%، 5% للمحافظات التالية على التوالي : العاصمة ، اربد ، الزرقاء ، العقبة ومن ثم البلقاء حيث شكلت مجموع هذه المحافظات الخمس نحو 87% من مجمل محافظات الاردن من حيث أعداد منشآت النقل البري عام 2011.

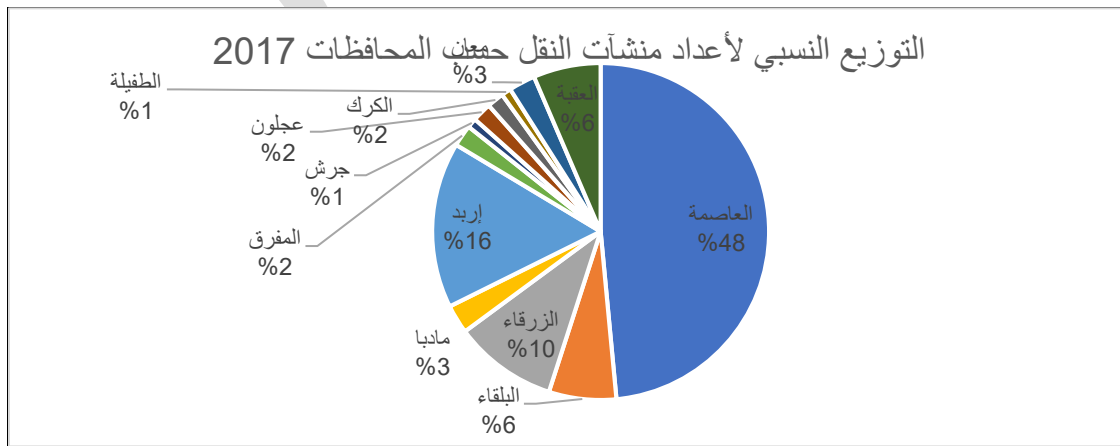
شكل رقم (5)



## التوزيع النسبي لأعداد منشآت النقل بين المحافظات لعام 2017

يظهر الشكل رقم (6) التوزيع النسبي لمجمل منشآت النقل بين المحافظات في الأردن عام 2017 ، حسب الترتيب التنازلي نحو 48%، 16%، 10%، 6%، 6% للمحافظات التالية على التوالي : العاصمة ، اربد ، الزرقاء ، العقبة ومن ثم البلقاء حيث شكلت مجموع هذه المحافظات الخمس نحو 86% من مجمل محافظات الاردن من حيث أعداد منشآت النقل البري عام 2017.

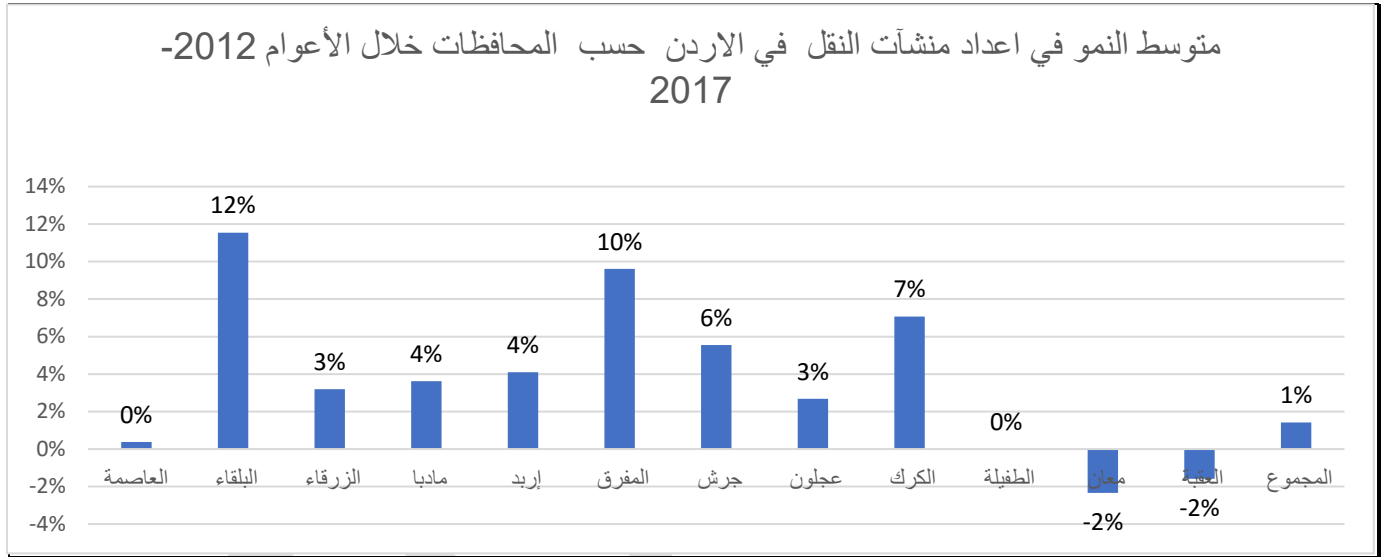
شكل رقم (6)



## النمو في أعداد المنشآت حسب المحافظات 2012-2017

يبين الشكل رقم (7) تباين واضح في نمو أعداد المنشآت بين المحافظات خلال الفترة الزمنية (2012-2017) ، حيث حققت محافظة البلقاء المرتبة الأولى ونمو بلغ نحو 12% ، يلي ذلك في المرتبة الثانية محافظة المفرق وبنحو 10% ، ومن ثم في المرتبة الثالثة محافظة الكرك وبنمو بلغ نحو 7% في أعداد منشآت النقل البري ، في حين تراجع النمو في المحافظات معان والعقبة بنمو بلغ سالب 2% .

شكل رقم (7)



## القيمة المضافة لمنشآت النقل حسب النشاط

هي عبارة عن (الإنتاج القائم مطروحاً منه الإستهلاك الوسيط)، وتشمل القيمة المضافة الآتي: تعويضات العاملين + إهلاك رأس المال الثابت + فائض التشغيل + (الضرائب غير المباشرة على الإنتاج - الدعم على الإنتاج).

يبين الجدول رقم (4) التوزيع النسبي للقيمة المضافة لقطاع النقل البري خلال الفترة الزمنية 2011-2017 (المنظم وغير المنظم) حسب النشاط ، حيث أظهرت النتائج نشاط نقل الركاب شكل بما يقارب 43% من مجمل أنشطة النقل للقيمة المضافة عام 2011 ومن ثم إرتفعت النسبة اقصاها الى نحو 46% للأعوام 2012، 2013 على التوالي ، ومن ثم اخذت النسبة نحو الإنخفاض الى أن وصلت نحو 40%، 36% للأعوام 2016، 2017 على التوالي .

اما بخصوص نشاط نقل البضائع فقد واصلت النسبة بالإرتفاع تدريجيا من 53% عام 2012 الى نحو 64% عام 2017 من مجمل أنشطة النقل البري للقيمة المضافة ، في حين لم يتجاوز نشاط السكك الحديدية عن نسبة 1% من مجمل القيمة المضافة لقطاع النقل البري للفترة الزمنية ذاتها (2012-2017) كما هو مبين في الجدول أدناه.



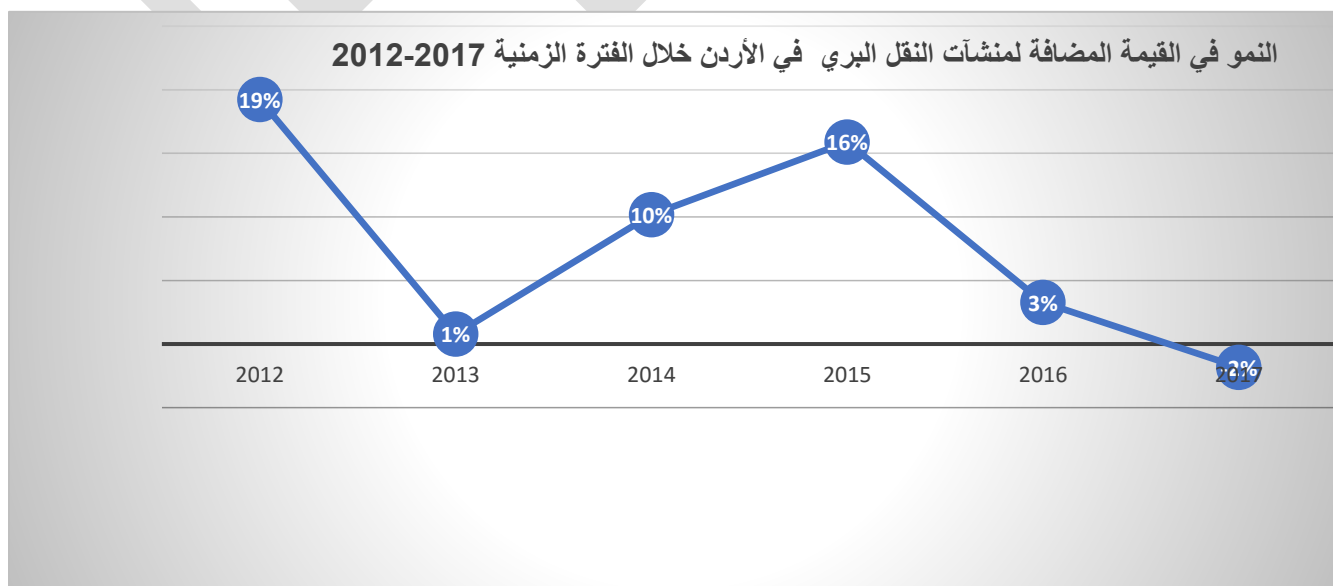
جدول رقم (4): النسب المئوية للقيمة المضافة لقطاع النقل البري حسب النشاط خلال الفترة الزمنية 2011-2018

2017		2016		2015		2014		2013		2012		2011		القيمة المضافة
النسبة %	القيمة	النسبة %	القيمة	النسبة %	القيمة	النسبة %	القيمة	النسبة %	القيمة	النسبة %	القيمة	النسبة %	القيمة	القيمة بالآف دينار
36%	387711	40%	442215	41%	447919	43%	417365	46%	401975	46%	399875	43%	315090	نقل الركاب
64%	689602	60%	665371	58%	635329	57%	551053	53%	466431	53%	458978	55%	400575	نقل البضائع
0.2%	1744	0.0%	356	0.7%	7112	0.6%	6313	0.5%	4441	0.7%	6430	1.2%	8687	السكك الحديدية
1079057		1107942		1090360		974731		872847		865283		724352		مجموع منشآت النقل

النمو في القيمة المضافة لمجمل قطاع النقل البري 2012-2017

يظهر الشكل رقم (8) الإتجاه العام لتطور النمو في القيمة المضافة لمجمل منشآت النقل (جميع أنشطة النقل) والذي يتبين بأنه متذبذب ويسير نحو الإنخفاض خلال الفترة الزمنية 2012-2017، حيث بلغ النمو أقصاه الى نحو 19% في عام 2012 في حين تراجع بشكل حاد في السنة التالية الى نحو 1% عام 2013، ومن ثم قفز الى نحو 16% في عام 2015 ومن ثم تراجع الى ان وصل قيمة سالبة وبنحو 2% في عام 2017.

شكل رقم (8)



## النمو في القيمة المضافة لمنشآت النقل حسب النشاط

يبين الجدول رقم (5) النمو في القيمة المضافة لقطاع النقل البري حسب النشاط ، حيث أظهرت النتائج ان النمو في القيمة المضافة لنشاط نقل الركاب بلغ ذروته الى نحو 27% في عام 2012 ، في حين تراجع النمو بشكل حاد الى أن وصل نحو سالب 12% في عام 2017 ، وقد بلغ متوسط النمو نحو 4% خلال السنوات المدروسة (2012-2017) . كما أظهرت النتائج ان النمو في القيمة المضافة لمنشآت نقل البضائع بلغ أقصاه نحو 18% عام 2014 ، ومن ثم تراجع النمو بشكل تدريجي للسنوات التالية الى أن وصل نحو 4% عام 2017 ، وبمتوسط نمو بلغ نحو 10% خلال السنوات (2012-2017) . في حين تذبذب النمو في القيمة المضافة لمنشآت السكك الحديدية ما بين القيم السالبة والموجبة خلال السنوات (2012-2017) كما هو مبين في الجدول أدناه .

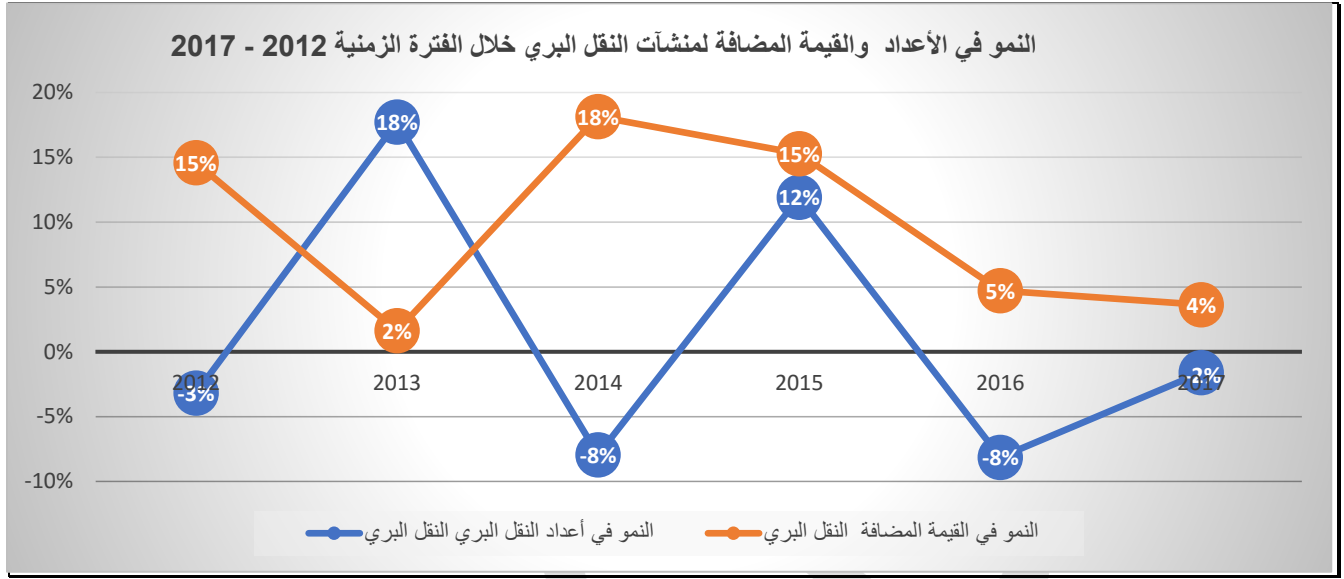
جدول رقم (5): النمو في القيمة المضافة لمنشآت النقل البري حسب النشاط

المتوسط	2017	2016	2015	2014	2013	2012	السنوات النشاط
4%	-12%	-1%	7%	4%	1%	27%	نقل الركاب
10%	4%	5%	15%	18%	2%	15%	نقل البضائع
49%	390%	-95%	13%	42%	-31%	-26%	السكك الحديدية
7%	-3%	2%	12%	12%	1%	19%	مجموع منشآت النقل

## مقارنة بين النمو في أعداد منشآت النقل والنمو في القيمة المضافة خلال الفترة الزمنية 2012 - 2017

يبين الشكل رقم (9) الفجوة بين النمو في أعداد منشآت النقل البري والنمو في القيمة المضافة خلال الفترة الزمنية (2012-2017) ، حيث أظهرت النتائج في أتساع الفجوة بين النمو في أعداد المنشآت مع النمو في القيمة المضافة بنحو 18% (النمو في القيمة المضافة أكبر من النمو في أعداد المنشآت) في عام 2012 ، في حين كان العكس تماماً في العام التالي 2013 ؛حيث بلغت الفجوة نحو 16% (النمو في القيمة المضافة أقل من النمو في أعداد المنشآت) . وقد بلغت الفجوة أقصاها بنحو 26% في عام 2014 (النمو في القيمة المضافة أكبر من النمو في أعداد المنشآت) ، في حين تقلصت الفجوة بنحو 3% ، 6% للأعوام 2015، 2017 على التوالي.

شكل رقم (9)

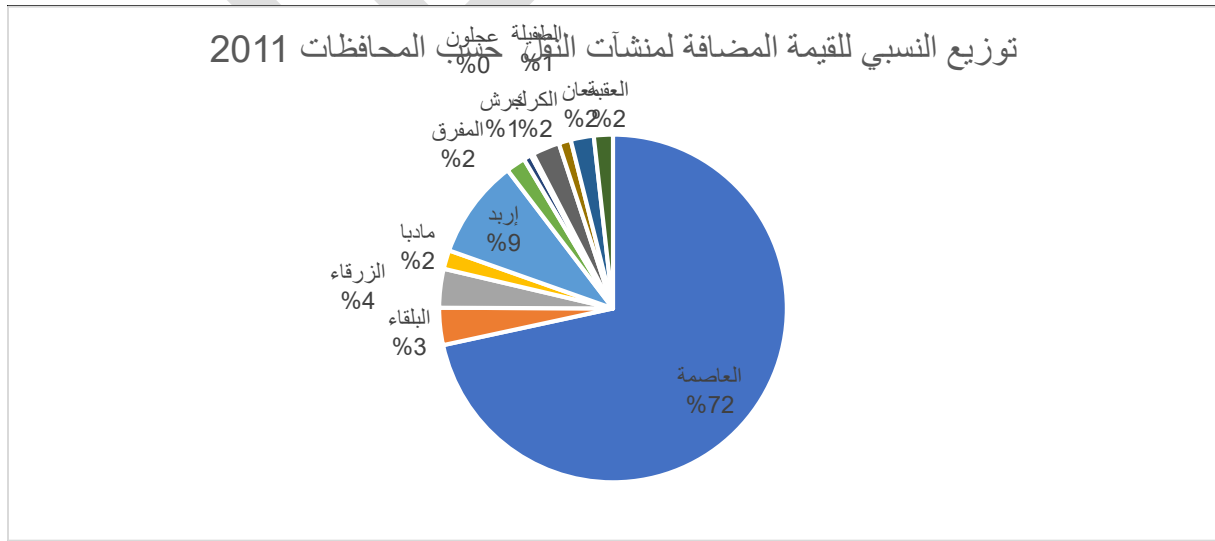


### القيمة المضافة لمنشآت النقل حسب المحافظات

#### التوزيع النسبي للقيمة المضافة لقطاع النقل البري بين المحافظات عام 2011

يظهر الشكل رقم (10) التوزيع النسبي للقيمة المضافة لمجمل منشآت النقل بين المحافظات في الأردن عام 2011 ، حيث بلغت النسب حسب الترتيب التنازلي 72% ، 9% ، 4% ، 3% للمحافظات التالية على التوالي : العاصمة ، اربد ، الزرقاء ومن ثم البلقاء حيث شكلت مجموع هذه المحافظات الخمس نحو 88% من مجمل القيمة المضافة لقطاع النقل البري لعام 2011 .

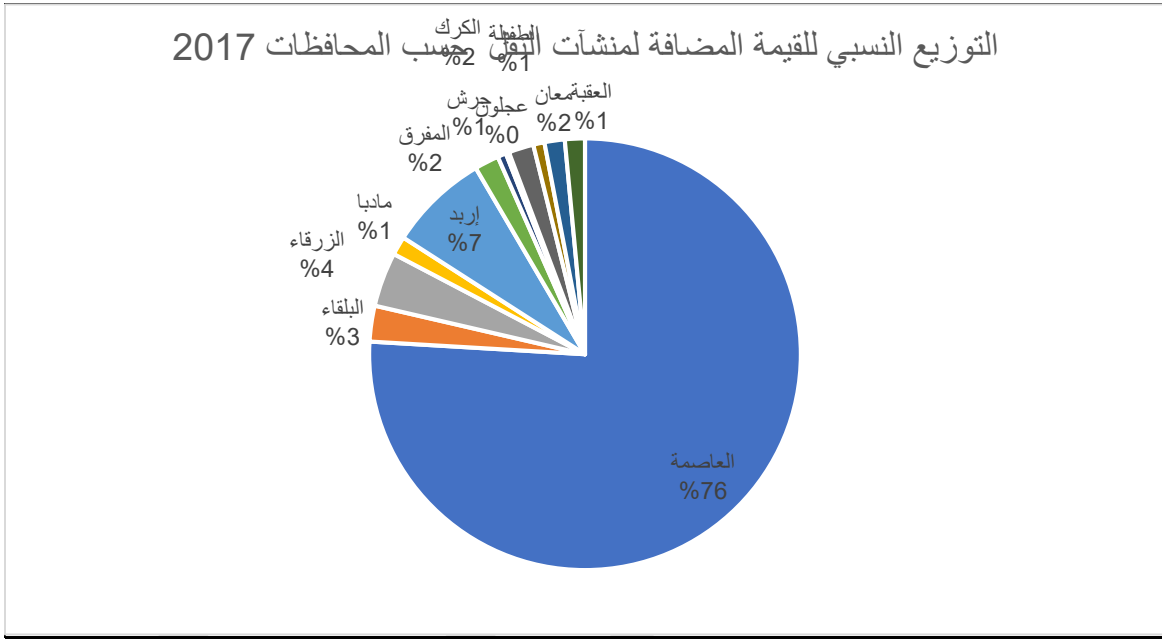
شكل رقم (10)



## التوزيع النسبي للقيمة المضافة لقطاع النقل البري بين المحافظات عام 2017

يظهر الشكل رقم (11) التوزيع النسبي للقيمة المضافة لمجمل منشآت النقل بين المحافظات في الأردن عام 2017 ، حيث بلغت النسب حسب الترتيب التنازلي 76% ، 7% ، 4% ، 3% للمحافظات التالية على التوالي العاصمة ، اربد ، الزرقاء ومن ثم البلقاء ؛ حيث شكلت مجموع هذه المحافظات الخمس نحو 89% من مجمل القيمة المضافة لقطاع النقل البري لعام 2017 .

شكل رقم (11)



## مقارنة بين النمو في أعداد المنشآت مع النمو في القيمة المضافة حسب المحافظات للفترة الزمنية 2017 - 2011

يبين الشكل رقم (12) أن النمو في أعداد المنشآت تجاوز النمو في القيمة المضافة خلال الفترة الزمنية 2017-2012 للمحافظات التالية:

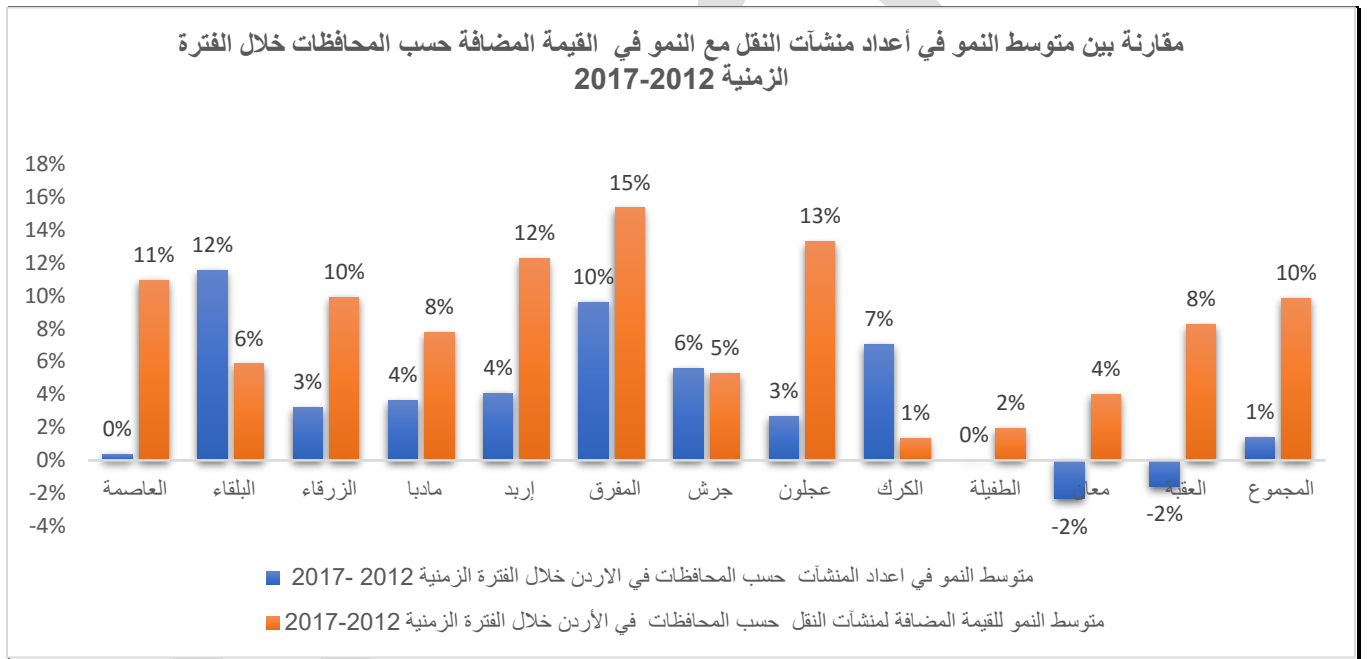
1. محافظة البلقاء وبفارق 6% ؛
2. محافظة جرش وبفارق 1%؛
3. محافظة الكرك وبفارق 6% .

في حين تبين أن النمو في أعداد المنشآت أقل النمو في القيمة المضافة خلال الفترة الزمنية 2017-2012 للمحافظات التالية:

1. محافظة العاصمة وبفارق 11% ؛
2. محافظة الزرقاء وبفارق 7% ؛

3. محافظة مادبا ويفارق 4% ؛
4. محافظة أربد ويفارق 6%،
5. محافظة المفرق ويفارق 5%؛
6. محافظة عجلون ويفارق 10% ؛
7. محافظة الطفيلة ويفارق 2% ؛
8. محافظة معان ويفارق 6% ؛
9. محافظة العقبة ويفارق 10%.

شكل رقم (12)



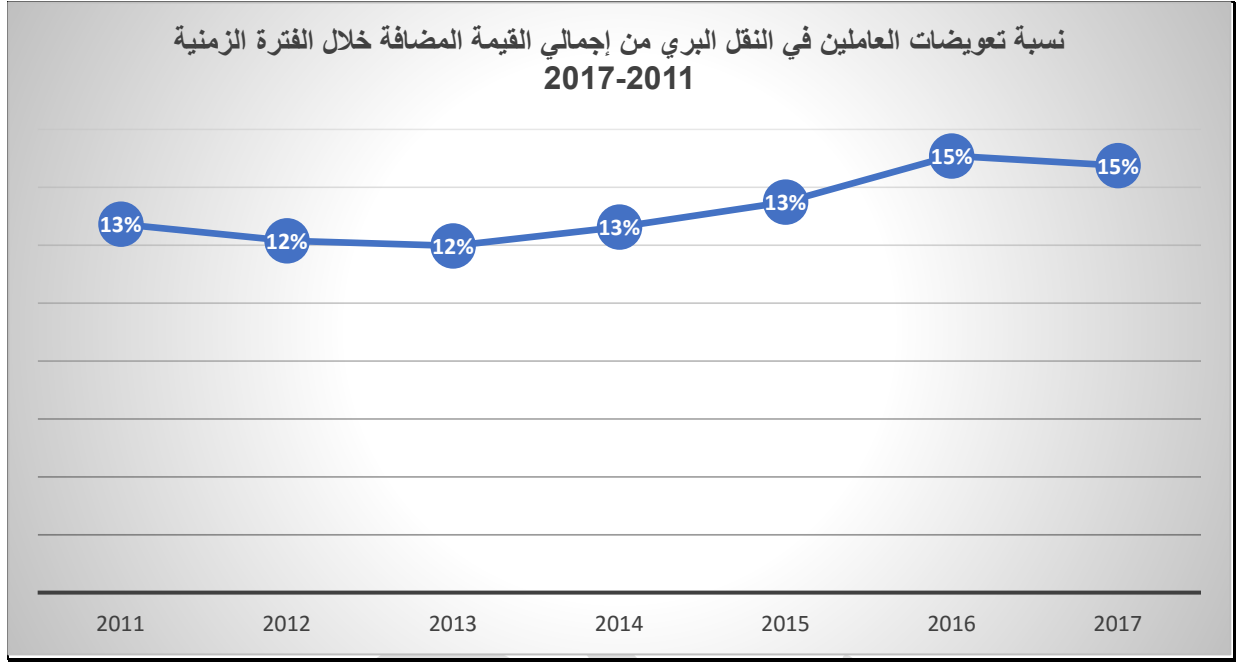
## تعويضات العاملين لمنشآت النقل البري

تشمل إجمالي الرواتب والأجور والمزايا النقدية والقيم العينية المستحقة للعاملين بما في ذلك قيم مساهمة العاملين في أقساط الضمان الإجتماعي.

### نسبة تعويضات العاملين من إجمالي القيمة المضافة خلال الفترة الزمنية 2011- 2017

يظهر الشكل رقم (13) تطور نسبة تعويضات العاملين من إجمالي القيمة المضافة لمجمل قطاع النقل البري خلال الفترة الزمنية 2012-2017، حيث أظهرت النتائج بتقارب النسب خلال الفترة الزمنية 2011- 2017، حيث بلغت النسبة نحو 13% عام 2011، من ثم إنخفضت إلى نحو 12% في عام 2013، ومن ثم عاودت هذه النسبة بالارتفاع تدريجياً الى ان وصلت نحو 15% في عام 2017 كما هو مبين في الشكل أدناه.

شكل رقم (13)



#### التوزيع النسبي لتعويضات العاملين لمنشآت النقل حسب النشاط

يبين الجدول رقم (6) التوزيع النسبي لتعويضات العاملين لقطاع النقل البري خلال الفترة الزمنية 2017-2011 (المنظم وغير المنظم) حسب النشاط، حيث أظهرت النتائج أن تعويضات العاملين في نشاط النقل عبر السكك الحديدية شكل بما يقارب 8% من مجمل تعويضات العاملين في قطاع النقل عام 2013 ومن أخذت هذه النسبة في الإنخفاض الى أن وصلت نحو 1% عام 2017.

أما بخصوص نشاط نقل البضائع فقد واصلت النسبة بالإرتفاع تدريجياً من 49% عام 2012 الى نحو 61% من مجمل تعويضات العاملين في أنشطة النقل البري عام 2017.

في حين تذبذبت النسبة لنشاط نقل الركاب، فقد حققت نحو 44% في عام 2012 ومن ثم إنخفضت الى نحو 37% عام 2014، ومن ثم عاودت النسبة بالإرتفاع تدريجياً من 32% عام 2015 الى نحو 38% عام 2017.

جدول رقم (6) التوزيع النسبي لتعويضات العاملين لمنشآت النقل البري حسب النشاط خلال الفترة الزمنية 2017-2011

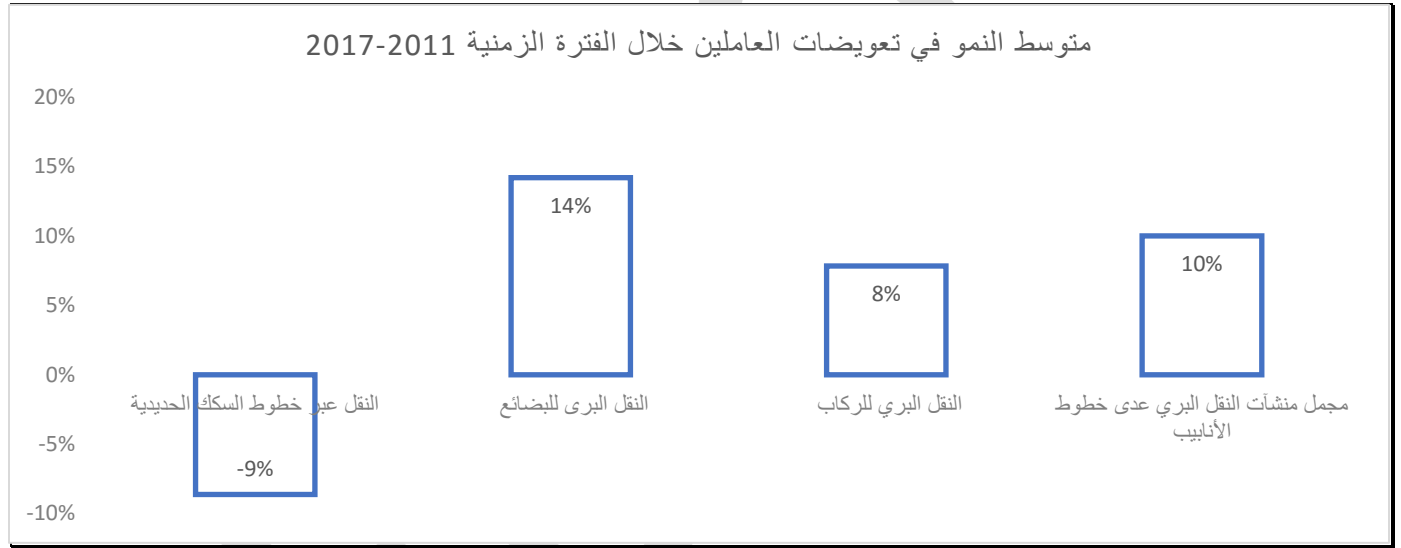
المتوسط	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	السنوات
								النشاط
1%	1%	1%	6%	7%	8%	7%	7%	النقل عبر خطوط السكك الحديدية
61%	61%	64%	62%	56%	49%	49%	51%	النقل البري للبضائع
38%	38%	35%	32%	37%	44%	44%	43%	النقل البري للركاب

## النمو في تعويضات العاملين حسب النشاط 2012 - 2017

يظهر الشكل رقم (13) متوسط النمو لتعويضات العاملين خلال الفترة الزمنية (2012-2017) ، حيث بلغ متوسط النمو لمجمل قطاع النقل البري نحو 10% ، كما بلغ النمو لتعويضات العاملين للنشاطات الرئيسة للنقل البري كما هو الآتي :

- النقل البري للبضائع حقق المركز الأول حيث بلغ نحو 14%؛
- النقل البري للركاب حقق المركز الثاني حيث بلغ نحو 8%؛
- السكك الحديدية حققت نمو سالب وبمقدار 9%.

### شكل رقم (13)



## الإستهلاك الوسيط لمنشآت النقل حسب النشاط

يعرف على أنه قيم السلع والخدمات التي تستهلك كمداخلات في عمليات الإنتاج الرئيسي والثانوي ، ويبين الجدول رقم (6) التوزيع النسبي للإستهلاك الوسيط خلال الفترة الزمنية 2011-2017 في قطاع النقل البري (المنظم وغير المنظم) حسب النشاط ، حيث أظهرت النتائج نسبة نشاط نقل الركاب تذبذبت خلال السنوات أعلاه ، حيث بلغت النسبة اقصاها الى نحو 49% في عام التالي 2012 ، ومن ثم اتخذت النسبة بالتذبذب نحو الإنخفاض الى أن وصلت نحو 42% عام 2017 .

وأما بخصوص نشاط نقل البضائع حيث أظهرت النتائج تذبذبت في النسبة خلال السنوات أعلاه 2011-2017 ، حيث بلغت النسبة بما يقارب 51% من مجمل أنشطة النقل عام 2011 ، ومن ثم اتخذت النسبة بالتذبذب نحو الإرتفاع في السنوات اللاحقة الى أن وصلت نحو 58% عام 2017 .

في حين لم يتجاوز نشاط السكك الحديدية 1% من مجمل نشاط النقل خلال الفترة الزمنية 2011-2017 .

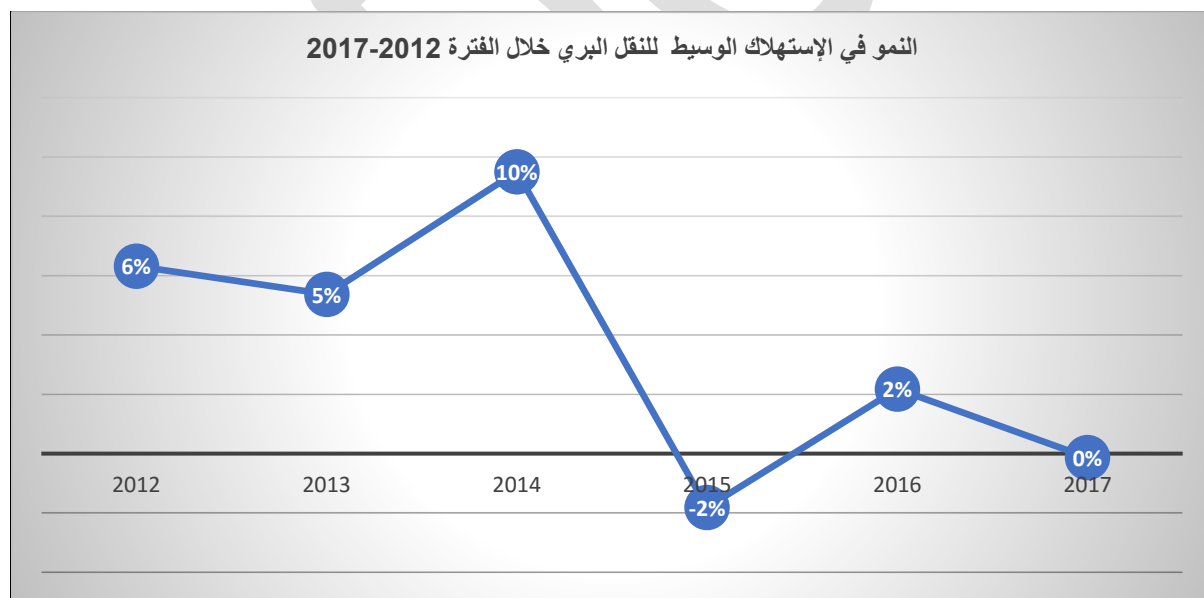
جدول رقم (6) التوزيع النسبي لقيم الإستهلاك الوسيط حسب النشاط لمنشآت النقل البري خلال الفترة الزمنية 2011-2017

2017		2016		2015		2014		2013		2012		2011		السنوات
النشاط														
النسبة المئوية	القيمة	النسبة %	القيمة	النسبة %	القيمة	النسبة %	القيمة	النسبة %	القيمة	النسبة %	القيمة	النسبة %	القيمة	القيمة بالألف دينار
42%	314461	45%	336933	47%	342656	45%	336897	48%	326273	49%	313114	48%	289228	نقل الركاب
58%	428690	55%	407076	52%	382214	54%	399837	51%	346860	50%	324322	51%	309251	نقل البضائع
0.02%	122	0.03%	200	0.47%	3448	1%	5043	1%	4256	1%	5435	1%	6153	السكك الحديدية
743273		744209		728318		741777		677389		642871		604632		مجموع منشآت النقل

### النمو في الإستهلاك الوسيط لمجمل منشآت النقل البري 2012-2017

يظهر الشكل رقم (14) الإتجاه العام لتطور النمو في الإستهلاك الوسيط لمجمل منشآت النقل (جميع أنشطة النقل) حيث أظهر بانه متذبذب ويسير نحو الإنخفاض خلال الفترة الزمنية 2012-2017 ، حيث بلغ النمو أقصاه الى نحو 10% في عام 2014 في حين تراجع بشكل حاد في السنة التالية الى نحو سالب 1% عام 2015 ، ومن ثم قفز الى نحو 2% في عام 2016 ومن ثم تراجع الى ان وصل بما يقارب (الصفر) في عام 2017.

شكل رقم (14)



### النمو في قيم الإستهلاك الوسيط لمنشآت النقل البري حسب النشاط

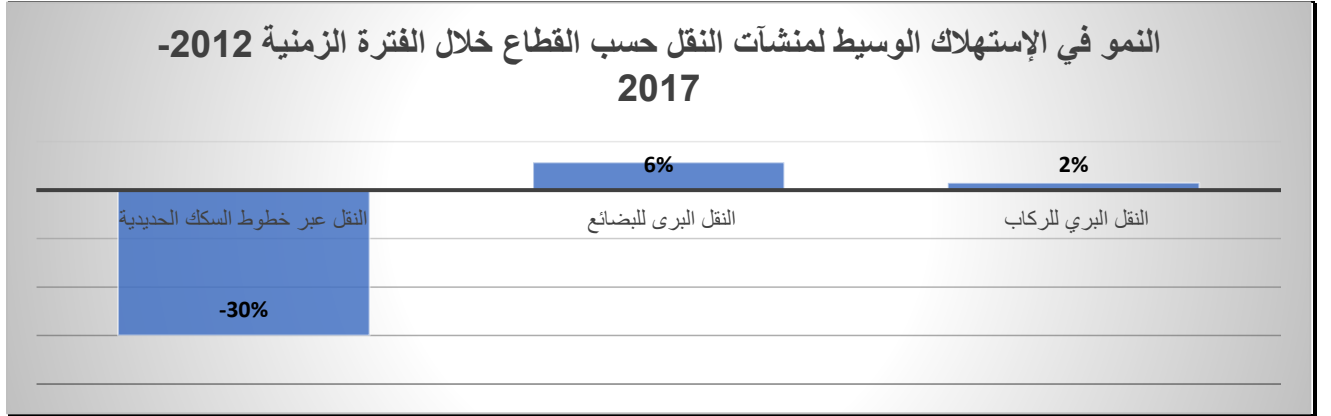
يظهر الشكل رقم (15) متوسط النمو في الإستهلاك الوسيط حسب النشاط خلال الفترة الزمنية (2012-2017) ، كما هو الآتي :

- النقل البري للبضائع حقق المركز الأول حيث بلغ نحو 6%؛
- النقل البري للركاب حقق المركز الثاني حيث بلغ نحو 2%؛



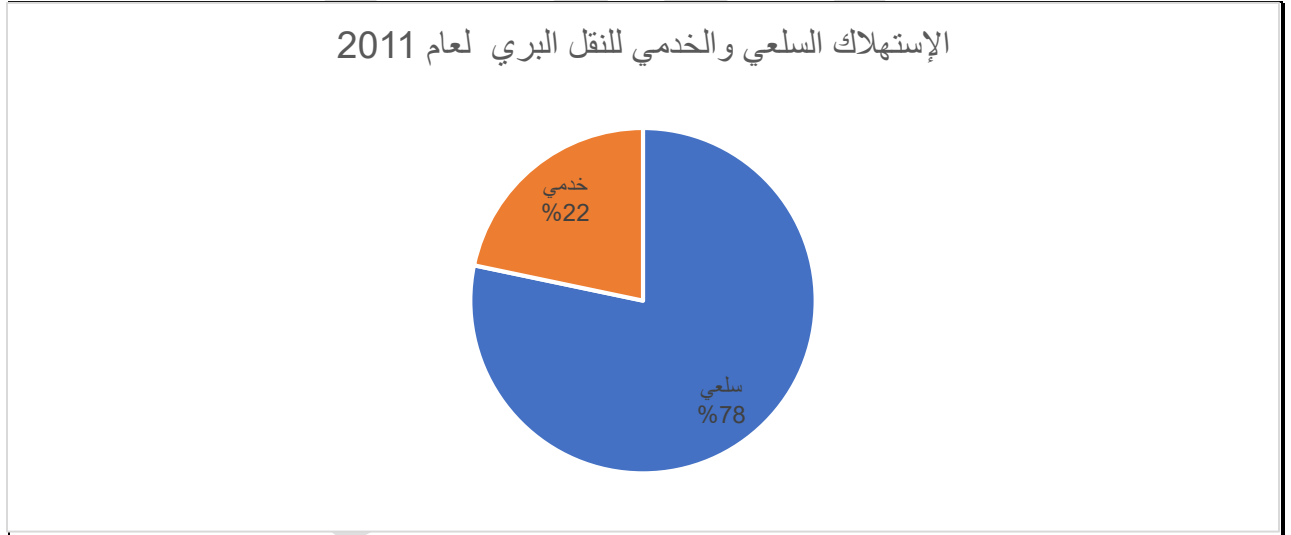
➤ السكك الحديدية حققت نمو سالب وبمقدار 30%.

شكل رقم (15)



### الإستهلاك الوسيط (السلعي، الخدمي) للنقل البري 2011

يظهر الشكل رقم (16) التوزيع النسبي للإستهلاك الوسيط (سلعي، خدمي) لعام 2011 ، حيث أظهرت النتائج الحصص الأعمم كانت للمدخلات السلعية حيث بلغت النسبة 78% ، في حين بلغت المدخلات الخدمية نحو 22% .  
شكل رقم (16)

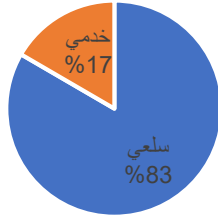


### الإستهلاك الوسيط (السلعي، الخدمي) للنقل البري 2017

كما يظهر الشكل رقم (17) التوزيع النسبي للإستهلاك الوسيط (سلعي، خدمي) لعام 2017 ، حيث أظهرت النتائج الحصص الأعمم كانت للمدخلات السلعية أعلى من نظيرتها في عام 2011 حيث بلغت النسبة 83% عام 2017 في حين كانت 78% عام 2011 ، كما بلغت المدخلات الخدمية نحو 17% عام 2017 ؛ وهي نسبة أقل من نظيرتها البالغة نحو 22% في عام 2011 .

## شكل رقم (17)

### الإستهلاك السلعي والخدمي للنقل البري لعام 2017



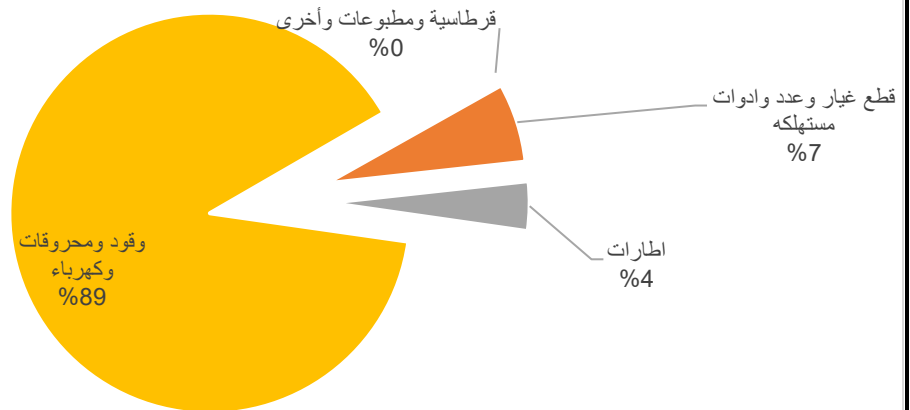
### مكونات الإستهلاك الوسيط السلعي للنقل البري 2011

يظهر الشكل رقم (18) التوزيع النسبي لمكونات الإستهلاك الوسيط السلعي لمجمل قطاع النقل البري لعام 2011 ، حيث بلغت النسب تنازلياً كما هو الآتي :

- وقود ومحروقات حققت المركز الأول وبنسبة 89%؛
- قطع غيار وعدد وادوات مستهلكة حققت المركز الثاني وبنسبة 7%؛
- إطارات متنوعة حققت المركز الثالث وبنسبة 4%.
- في حين كانت نسب المواد السلعية الأخرى بما في ذلك القرطاسية أقل من 1%.

### شكل رقم (18)

### التوزيع النسبي للإستهلاك الوسيط السلعي لقطاع النقل البري لعام 2011

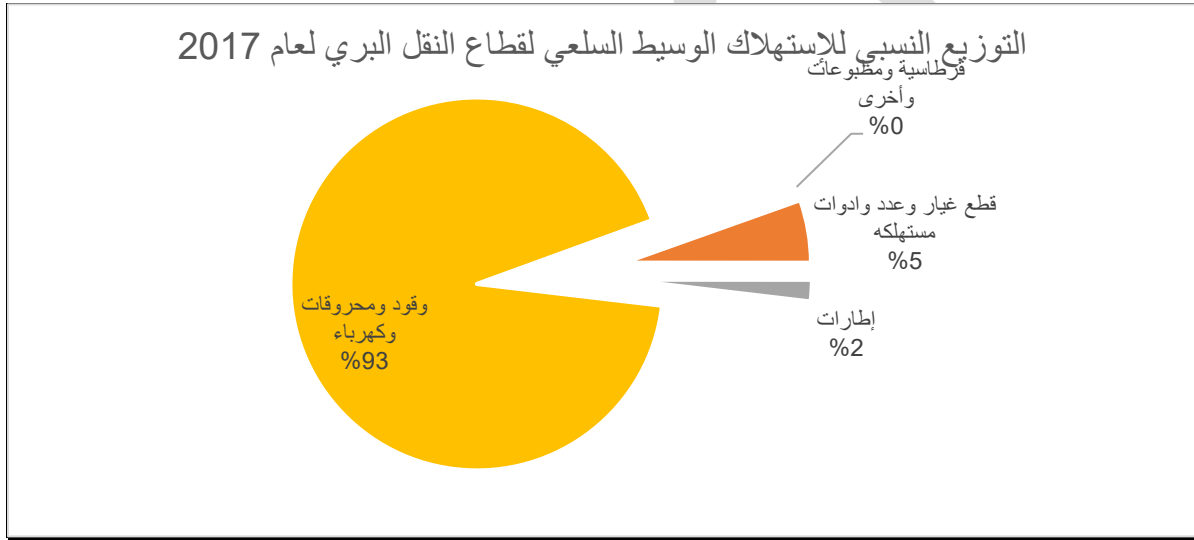


## مكونات الإستهلاك الوسيط السلعي للنقل البري 2017

كما يظهر الشكل رقم (19) التوزيع النسبي لمكونات الإستهلاك الوسيط السلعي لمجمل قطاع النقل البري لعام 2017 ، حيث بلغت النسب تنازلياً كما هو الآتي :

- إرتفاع نسبة الوقود ومحروقات حيث بلغت النسبة 93% في حين كانت نحو 89% عام 2011؛
- إنخفاض نسبة قطع غيار وعدد ادوات مستهلكة حيث بلغت النسبة 5% في حين كانت نحو 7% عام 2011؛
- إنخفاض نسبة إستهلاك الإطارات حيث بلغت النسبة 2% في حين كانت نحو 4% عام 2011؛
- وبقيت نسبة المواد السلعية الأخرى بما في ذلك القرطاسية أقل من 1% .

شكل رقم (19)



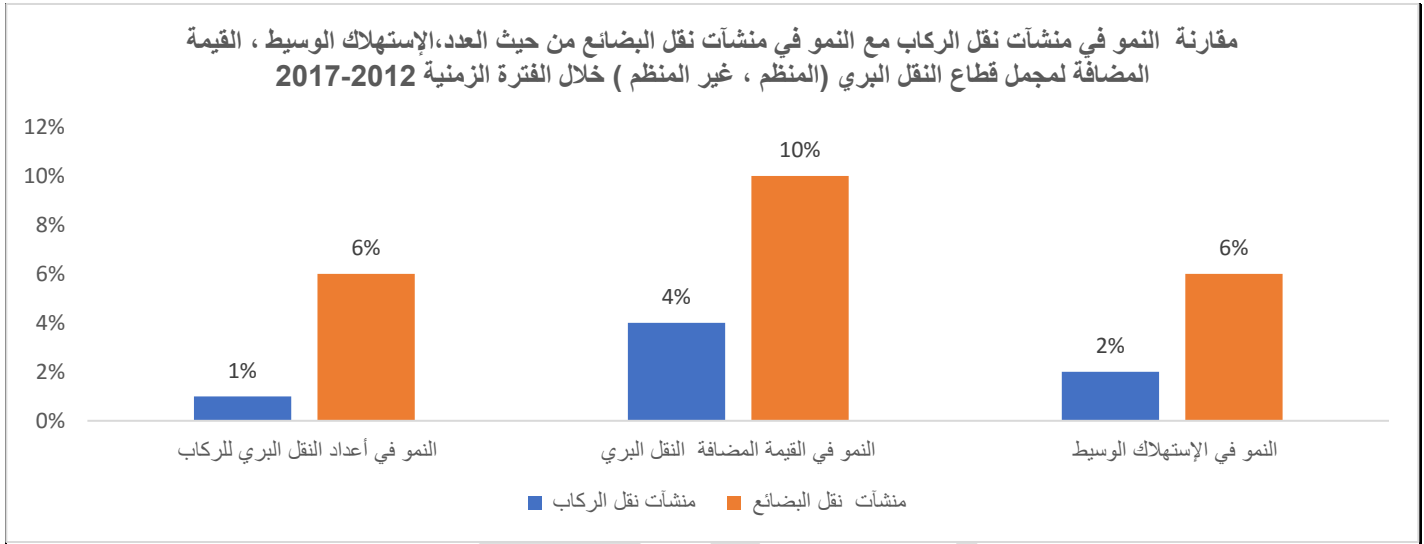
## مقارنة بين النمو في نشاط نقل الركاب مع النمو في نشاط نقل البضائع حسب القيمة المضافة والعدد والإستهلاك الوسيط في مجمل قطاع النقل خلال الفترة الزمنية 2012-2017.

يظهر الشكل رقم (20) مقارنة بين النمو في نشاط منشآت نقل الركاب مع النمو في نشاط منشآت نقل البضائع حسب القيمة المضافة والعدد والإستهلاك الوسيط في مجمل قطاع النقل (المنظم وغير المنظم) خلال الفترة الزمنية 2012-2017 ، حيث أظهرت النتائج ان النمو في نشاط نقل البضائع أكبر من النمو في نشاط نقل الركاب من حيث : العدد ، الإستهلاك الوسيط ، والقيمة المضافة كما هو كالاتي :

- بلغ النمو في عدد منشآت نقل البضائع نحو 6% ، في حين بلغ النمو نحو 1% في عدد منشآت نقل الركاب ؛
- بلغ النمو في قيم الإستهلاك الوسيط في منشآت نقل البضائع نحو 6% ، في حين بلغ النمو في قيم الإستهلاك الوسيط نحو 2% في مركبات نقل الركاب ؛

➤ بلغ النمو في القيمة المضافة لمنشآت نقل البضائع نحو 10% ، في حين بلغ النمو في القيمة المضافة نحو 4% لمنشآت نقل الركاب .

شكل رقم (20)



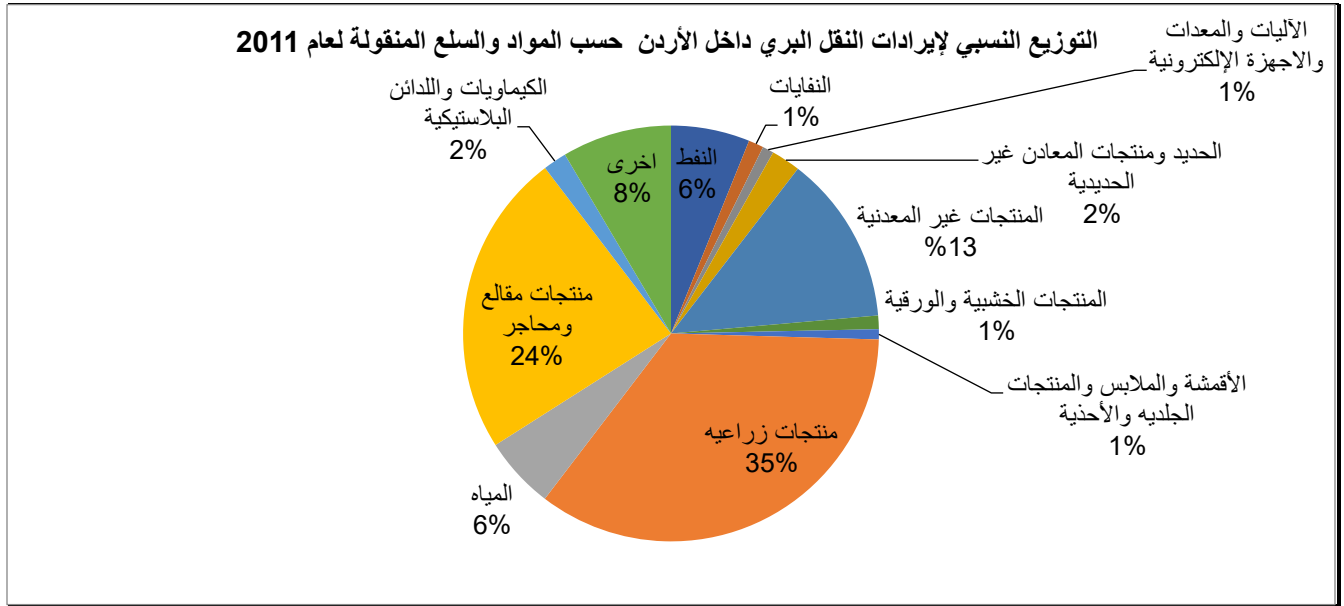
### إيرادات النقل البري حسب المواد أو السلع التي يتم نقلها

#### إيرادات النقل البري حسب المواد أو السلع التي يتم نقلها لعام 2011

يظهر الشكل رقم (21) التوزيع النسبي للإيرادات حسب المواد والسلع التي يتم نقلها ، حيث أظهرت النتائج حسب الترتيب التنازلي لعام 2011 كما هو الآتي للنسب :

- المنتجات الزراعية حققت المركز الأول وبنحو 35%؛
- منتجات المقالع ومحاجر حققت المركز الثاني وبنحو 24%؛
- المنتجات غير المعدنية حققت المركز الثالث وبنحو 13%؛
- كيماويات ولدائن حققت المركز الرابع وبنحو 8%؛
- إيرادات نقل المياه وإيرادات نقل النفط حققت النسب 6% ، 6% على التوالي .
- في حين لم تتجاوز باقي المواد والسلع المنقولة عن 8% من حجم الإيرادات .

شكل رقم (21)

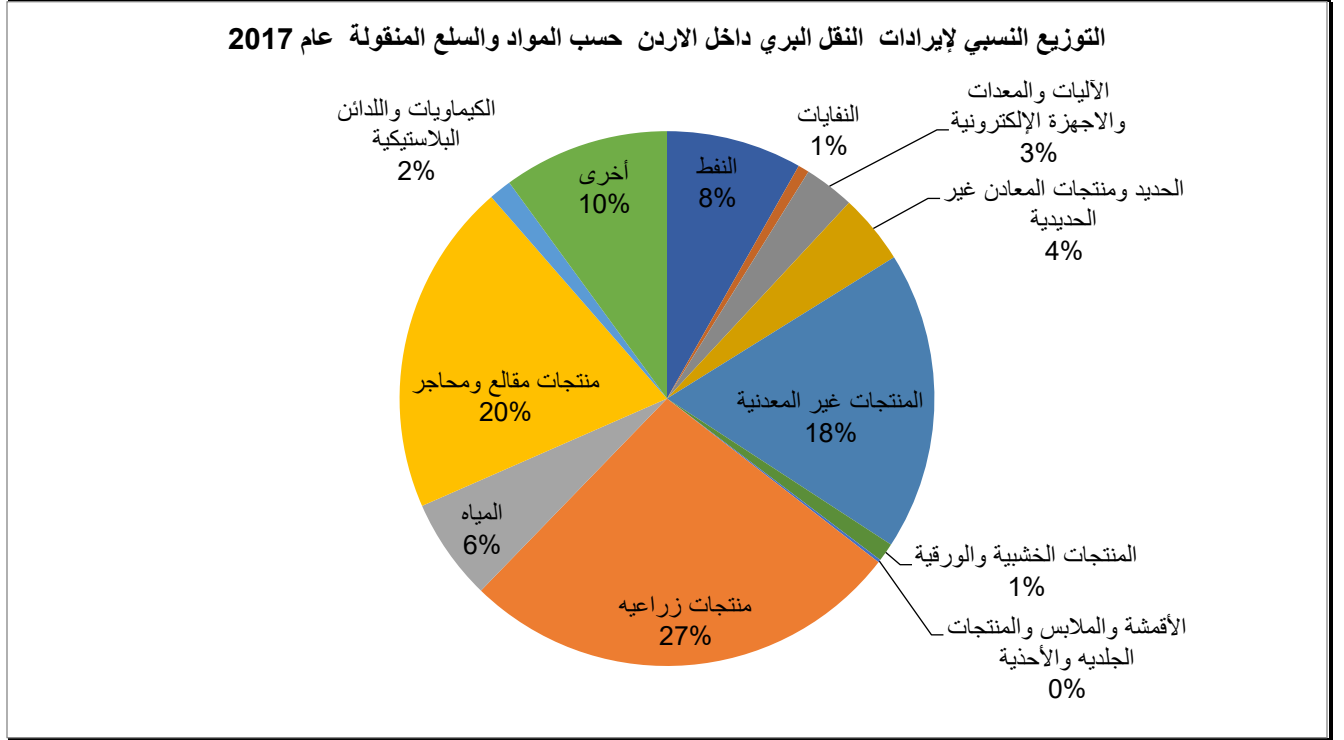


#### إيرادات النقل البري حسب المواد أو السلع التي يتم نقلها لعام 2017

يظهر الشكل رقم (22) التوزيع النسبي للإيرادات حسب المواد والسلع التي يتم نقلها ، حيث أظهرت النتائج حسب الترتيب التنازلي لعام 2017 كما هو الآتي للنسب :

- المنتجات الزراعية حققت المركز الأول وبنحو 27% ؛ حيث إنخفضت بنحو 7 نقطة مئوية عما كانت عليه 35% في عام 2011.
- منتجات المقالع ومحاجر حققت المركز الثاني وبنحو 20%؛ حيث إنخفضت بنحو 4 نقطة مئوية عما كانت عليه 24% في عام 2011.
- المنتجات غير المعدنية حققت المركز الثالث وبنحو 18% ؛ حيث إرتفعت نحو 5 نقطة مئوية عما كانت عليه 13% في عام 2011.
- كيماويات ولدائن حققت المركز الرابع وبنحو 10%؛ حيث إرتفعت بنحو 2 نقطة مئوية عما كانت عليه 8% في عام 2011.
- إيرادات نقل المياه وإيرادات نقل النفط حققت النسب 6% ، 8% على التوالي ، حيث إرتفعت إيرادات المياه نحو 2 نقطة مئوية عما كانت عليه 6% عام 2011.

شكل رقم (22)



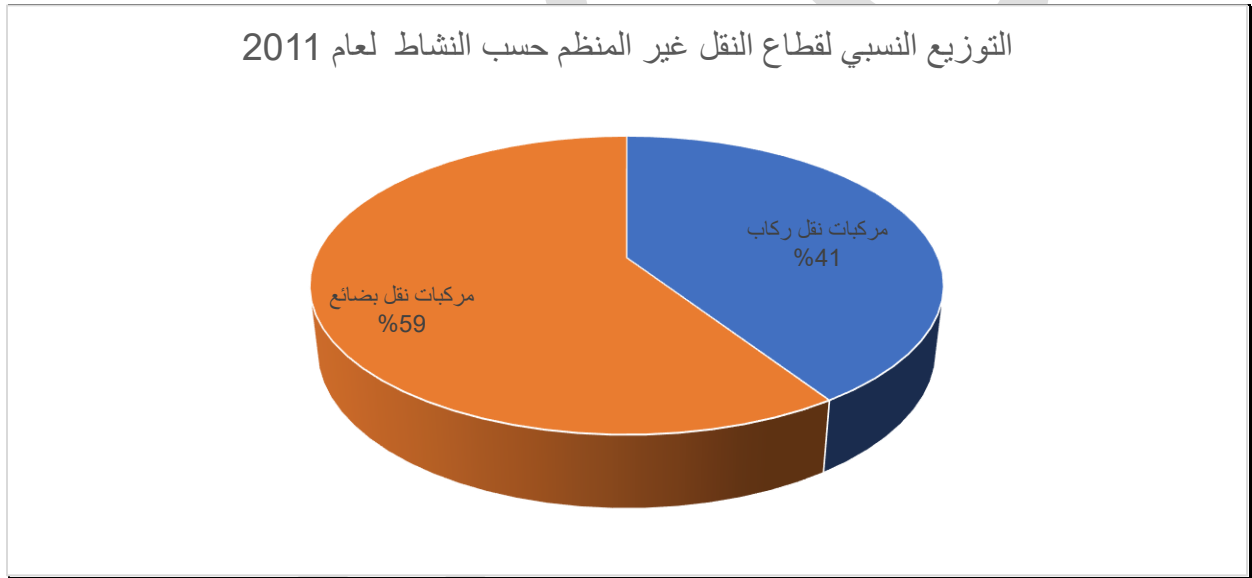
## القطاع غير المنظم للنقل البري

من خلال تعريف دائرة الإحصاءات العامة الأردنية : ويشمل هذا القطاع جميع مركبات العمومية العاملة في المملكة والتي يمتلكها الأفراد ولا تتواجد في مكان محدد أو عناوين ثابتة . ويتضمن كل سيارة الركوب الصغيرة ، الباصات الصغيرة والكبيرة ، الشحن المتوسط والصغير ، الصهاريج ، والشاحنات والبرادات . حيث يتم الحصول على إطار هذا القطاع من دائرة ترخيص السواقين والمركبات.

### التوزيع النسبي للقطاع النقل حسب النشاط في القطاع غير المنظم للمركبات 2011

يظهر الشكل رقم (23) التوزيع النسبي لأعداد المركبات (نقل الركاب ، نقل البضائع ) حسب النشاط من مجمل النقل البري في القطاع غير المنظم لعام 2011 ، حيث أظهرت النتائج الحصة الأكبر كانت لاعداد مركبات نقل البضائع حيث بلغت النسبة 59% ، في حين بلغت النسبة في أعداد مركبات نقل الركاب بلغت نحو 41% .

#### شكل رقم (23)

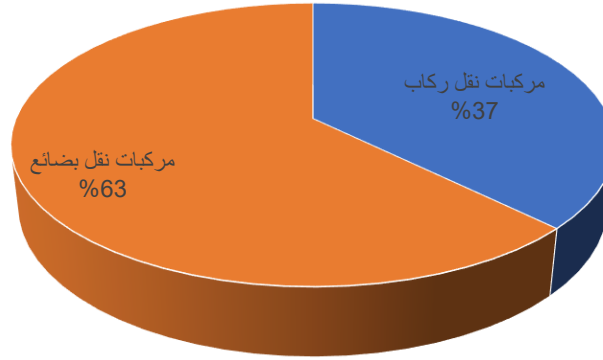


### التوزيع النسبي للقطاع النقل حسب النشاط في القطاع غير المنظم للمركبات 2017

يظهر الشكل رقم (24) التوزيع النسبي لأعداد المركبات (نقل الركاب ، نقل البضائع ) حسب النشاط من مجمل النقل البري في القطاع غير المنظم لعام 2017 ، حيث أظهرت النتائج الحصة الأكبر كانت لاعداد مركبات نقل البضائع حيث بلغت النسبة 63% (ارتفاع بنحو 4 نقطة مئوية عما كانت عليه 59% لعام 2011 ، في حين بلغت النسبة في أعداد مركبات نقل الركاب بلغت نحو 37% (إنخفاض بنحو 4 نقطة مئوية عما كانت عليه 41% في عام 2011 .

شكل رقم (24)

التوزيع النسبي لقطاع النقل غير المنظم حسب النشاط لعام 2017

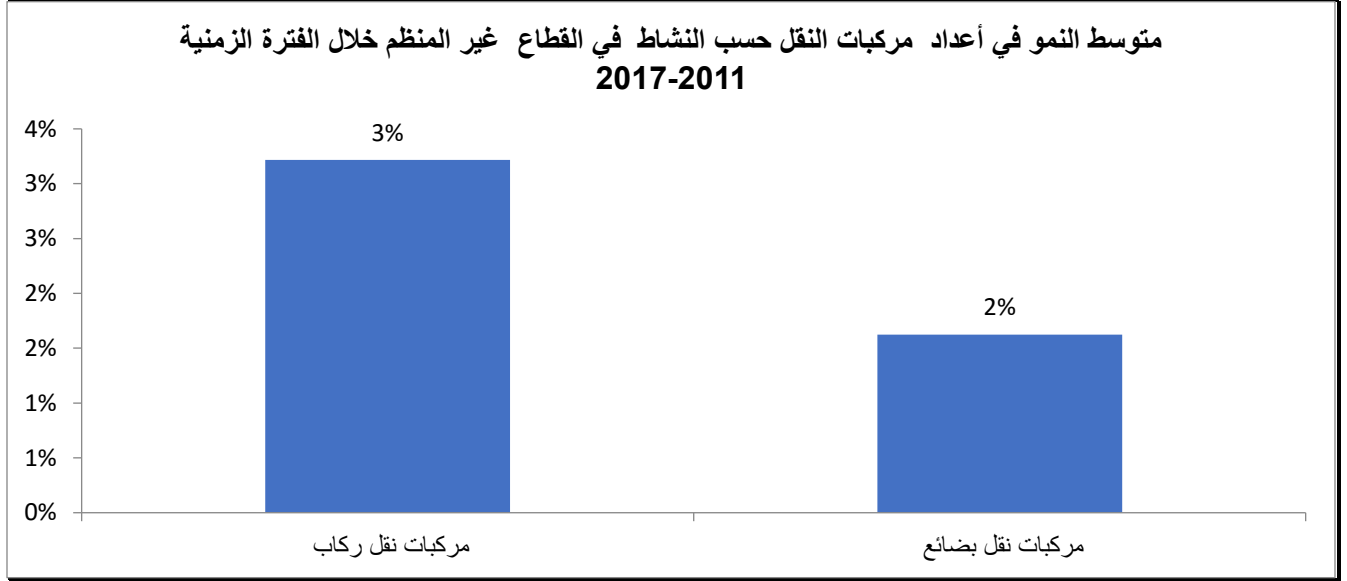


النمو في اعداد مركبات النقل حسب النشاط في القطاع غير المنظم للمركبات 2012- 2017

يظهر الشكل رقم (25) متوسط النمو في القطاع غير المنظم لأعداد المركبات حسب النشاط (نقل ركاب ، نقل البضائع ) خلال الفترة الزمنية 2012- 2017 ، حيث تبين ان النمو في أعداد مركبات نقل الركاب بلغ نحو 3% في حين بلغ النمو في اعداد مركبات نقل البضائع نحو 2%.



شكل رقم (25)



### التوزيع النسبي حسب طبيعة المركبة (وسيلة النقل) في القطاع غير المنظم

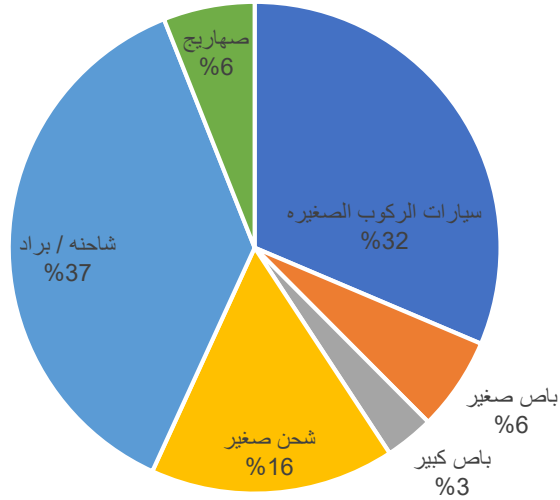
#### التوزيع النسبي حسب طبيعة المركبة (وسيلة النقل) في القطاع غير المنظم 2011

يظهر الشكل رقم (26) التوزيع النسبي لأعداد المركبات حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم ، حيث أظهرت النتائج حسب الترتيب التنازلي لعام 2011 كما هو الآتي للنسب :

- وسيلة النقل شاحنة /براد المركز الأول وبنحو 37%؛
- سيارات ركوب صغيرة حققت المركز الثاني وبنحو 32%؛
- مركبات شحن صغير حققت المركز الثالث وبنحو 16%؛
- كما حققت مركبات الصهاريج ، والباصات الصغيرة النسب التالية 6% ، 6% على التوالي .
- في حين ان الباصات الكبيرة لم تتجاوز 3% من مجمل وسائل النقل في القطاع غير المنظم .

## شكل رقم (26)

التوزيع النسبي لأعداد مركبات النقل حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم لعام 2011



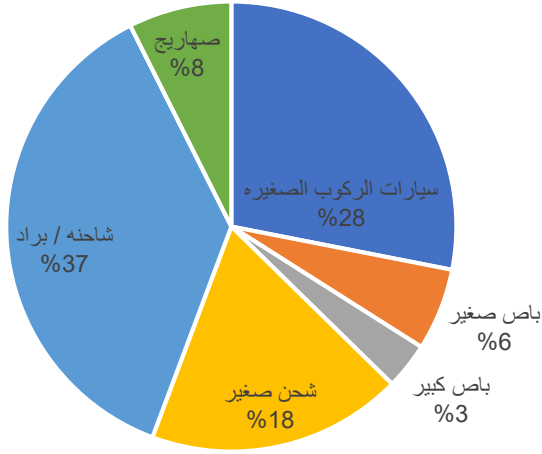
التوزيع النسبي حسب طبيعة المركبة (وسيلة النقل) في القطاع غير المنظم 2017

يظهر الشكل رقم (27) التوزيع النسبي لأعداد المركبات حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم ، حيث أظهرت النتائج حسب الترتيب التنازلي لعام 2017 كما هو الآتي للنسب :

- وسيلة النقل شاحنة /براد المركز الأول و بنحو 37% ( لم تتغير النسبة عما كانت عليه في عام 2011)؛
- سيارات ركوب صغيرة حققت المركز الثاني وبنحو 28% ، حيث أنخفضت النسبة بمقدار 4 نقطة مئوية عما كانت عليه 32% في عام 2011؛
- مركبات شحن صغير حققت المركز الثالث وبنحو 18% ، حيث إرتفعت النسبة بمقدار 2 نقطة مئوية عما كانت عليه 16% في عام 2011؛
- كما حققت مركبات الصهاريج المركز الرابع وبنحو 8% ، حيث ارتفعت النسبة بمقدار 2 نقطة مئوية عما كانت عليه 6% في عام 2011؛
- في حين ان الباصات الكبيرة لم تتغير النسبة عما كانت عليه 2011 حيث بقيت النسبة ذاتها 3% من مجمل وسائل النقل في القطاع غير المنظم .

## شكل رقم (27)

### التوزيع النسبي لأعداد مركبات النقل حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم لعام 2017

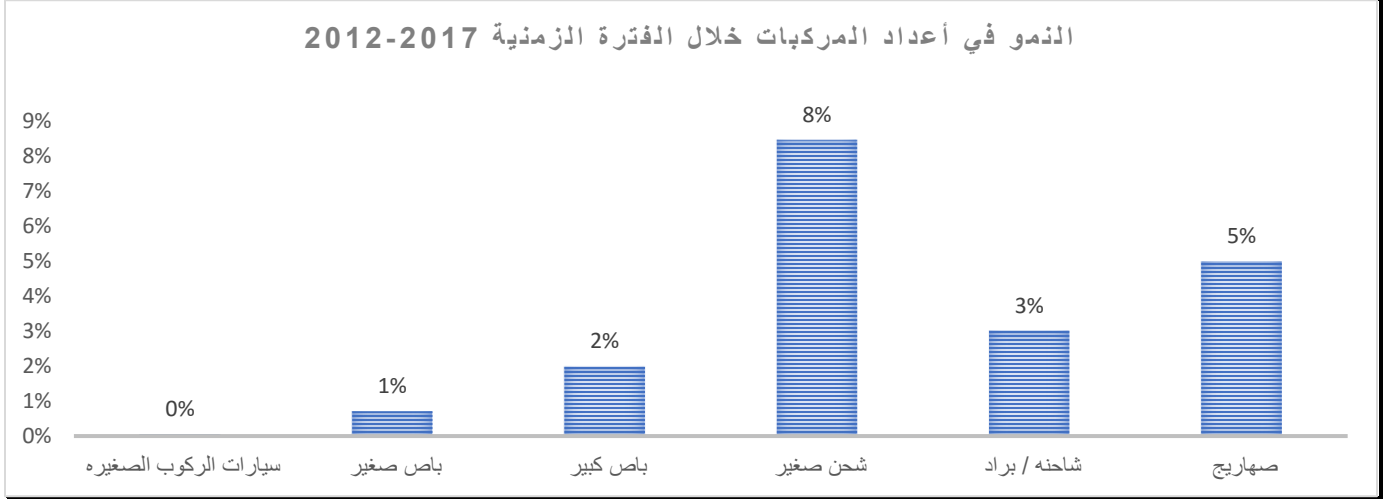


### النمو أعداد المركبات حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم 2012 - 2017

يظهر الشكل رقم (28) متوسط النمو في أعداد المركبات في القطاع غير المنظم حسب وسيلة النقل خلال الفترة الزمنية (2012 - 2017) ، حيث بينت النتائج معدلات النمو حسب الترتيب التنازلي كما هو الآتي:

1. مركبات شحن صغيرة حققت المركز الأول وبمعدل نمو 8%؛
2. مركبات الصهاريج حققت المركز الثاني وبمعدل نمو 5%؛
3. مركبات شحن براد حققت المركز الثالث وبمعدل نمو 3%؛
4. مركبات الباصات الكبيرة حققت المركز الخامس وبمعدل نمو 2%؛
5. في حين ان أعداد المركبات الصغيرة حققت نمو بسيط أقل من 1%.

شكل رقم (28)

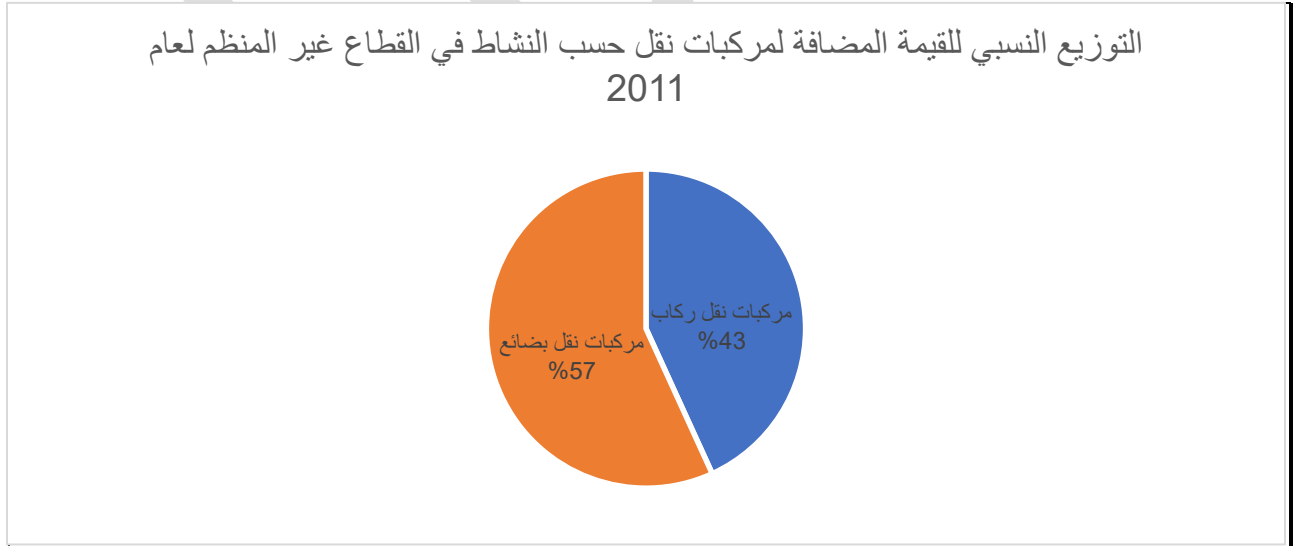


### القيمة المضافة في القطاع غير المنظم حسب النشاط

#### التوزيع النسبي للقيمة المضافة في القطاع غير المنظم حسب النشاط 2011

يظهر الشكل رقم (29) التوزيع النسبي للقيمة المضافة (نقل الركاب ، نقل البضائع ) من مجمل النقل البري حسب النشاط في القطاع غير المنظم لعام 2011 ، حيث أظهرت النتائج أن الحصة الأكبر كانت للقيمة المضافة لمركبات نقل البضائع حيث بلغت النسبة 57% ، في حين بلغت النسبة للقيمة المضافة لمركبات نقل الركاب نحو 43% .

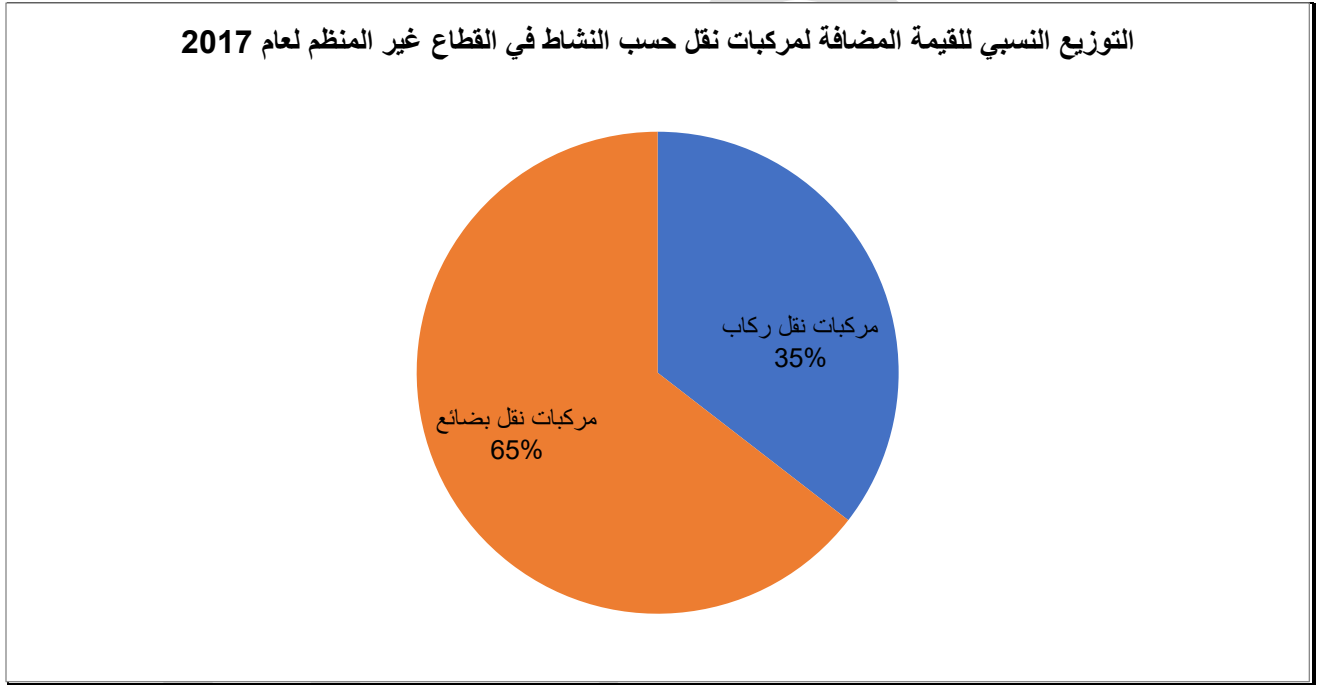
شكل رقم (29)



## التوزيع النسبي للقيمة المضافة في القطاع غير المنظم حسب النشاط 2017

يظهر الشكل رقم (30) التوزيع النسبي للقيمة المضافة لمركبات (نقل الركاب ، نقل البضائع ) حسب النشاط من مجمل النقل البري في القطاع غير المنظم لعام 2017 ، حيث أظهرت النتائج أن الحصة الأكبر كانت للقيمة المضافة لمركبات نقل البضائع حيث بلغت النسبة 65% (إرتفاع بمقدار 8 نقطة مئوية عما كانت عليه 57% لعام 2011 ، في حين بلغت النسبة في أعداد مركبات نقل الركاب بلغت نحو 35%) (إنخفاض بمقدار 8 نقطة مئوية عما كانت عليه 43% في عام 2011) .

شكل رقم (30)



## القيمة المضافة للنقل البري حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم

### التوزيع النسبي للقيمة المضافة للنقل البري حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم 2011

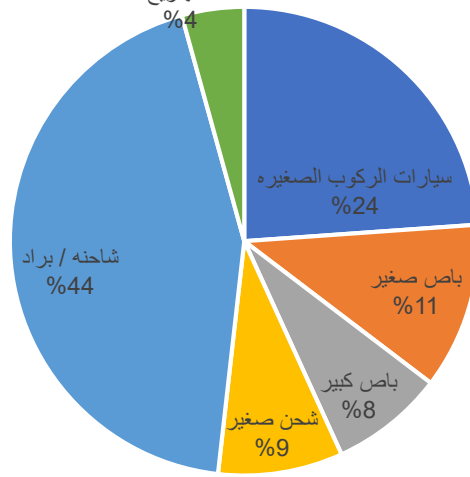
يظهر الشكل رقم (31) التوزيع النسبي للقيمة المضافة حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم ، حيث أظهرت النتائج حسب الترتيب التنازلي لعام 2011 كما هو الآتي للنسب :

- وسيلة النقل شاحنة /براد المركز الأول وبنحو 44%؛
- سيارات ركوب صغيرة حققت المركز الثاني وبنحو 24%؛
- باصات صغيرة حققت المركز الثالث وبنحو 11%؛
- مركبات شحن صغيرة حققت المركز الرابع وبنحو 9% ؛

- الباصات الكبيرة والصحاريج حققت النسب التالية 8%، 4% على التوالي .

### شكل رقم (31)

التوزيع النسبي للقيمة المضافة لمركبات النقل حسب وسيلة النقل للقطاع غير المنظم لعام 2011



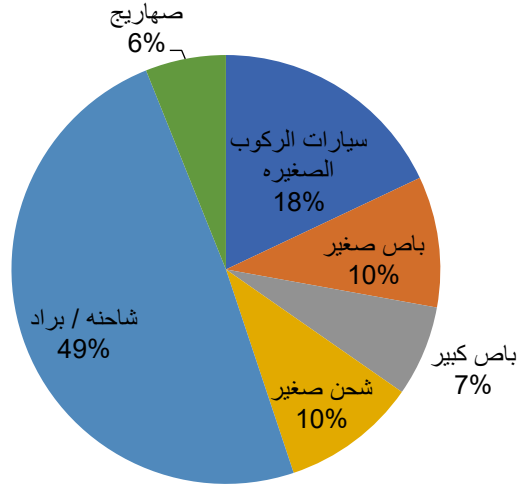
### التوزيع النسبي للقيمة المضافة للنقل البري حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم 2017

يظهر الشكل رقم (32) التوزيع النسبي للقيمة المضافة حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم ، حيث أظهرت النتائج حسب الترتيب التنازلي لعام 2017 كما هو الآتي للنسب :

- وسيلة النقل شاحنة /براد المركز الأول وبنحو 49% ( حيث إرتفعت النسبة بمقدار 5 نقطة مئوية عما كانت عليه 44% في عام 2011)؛
- سيارات ركوب صغيرة حققت المركز الثاني وبنحو 18% ، حيث أنخفضت النسبة بمقدار 6 نقطة مئوية عما كانت عليه بنحو 24% في عام 2011؛
- مركبات شحن صغير و باصات صغيرة حققت النسب 10%، 10% على التوالي ، حيث أرتفعت باصات الشحن الصغيرة بمقدار 1 نقطة مئوية في حين إنخفضت مركبات الباصات الصغير بنفس المقدار 1 نقطة مئوية عن عام 2011.
- الباصات الكبيرة بلغت النسبة 7% ، حيث إنخفضت بمقدار 1 نقطة مئوية عما كانت عليه 8% في عام 2011.
- كما حققت مركبات الصحاريج نسبة 6% مرتفعة بذلك بمقدار 2 نقطة مئوية عما كانت عليه 4% في عام 2011.

شكل رقم (32)

التوزيع النسبي للقيمة المضافة لمركبات النقل حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم لعام 2017



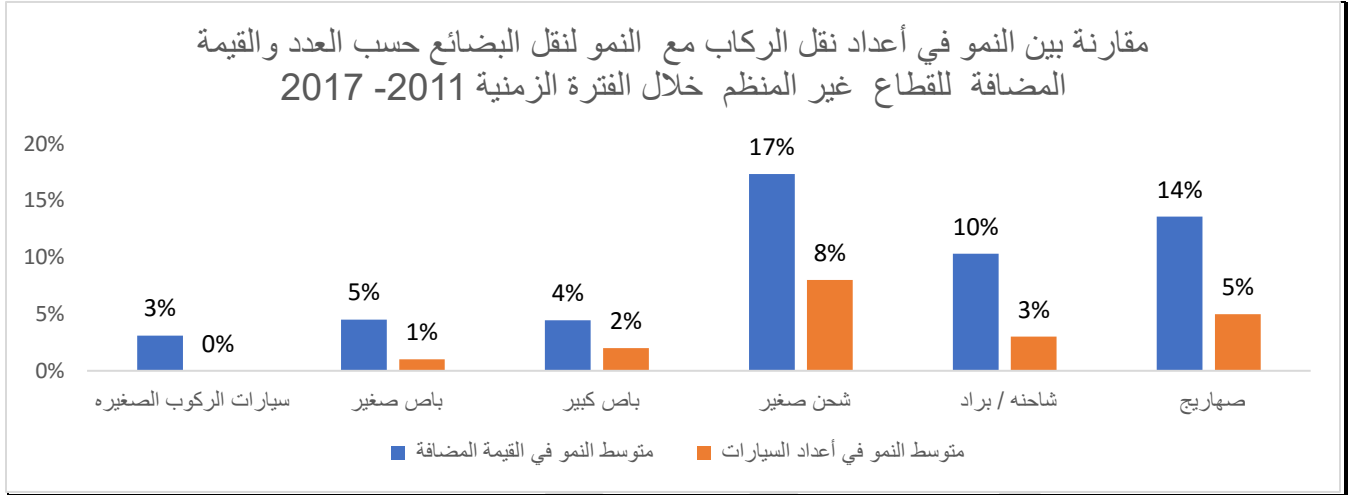
### مقارنة بين النمو في أعداد المركبات مع النمو في القيمة المضافة حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم 2012-2017.

يظهر الشكل رقم (33) أن النمو في القيمة المضافة كان أكبر من النمو في أعداد المركبات خلال الفترة الزمنية 2012-

2017 في القطاع غير المنظم حسب وسائل النقل التالية :

- سيارات الشحن الصغيرة وبفارق نحو 9 نقطة مئوية ؛
- الصهاريج وبفارق نحو 9 نقطة مئوية ؛
- سيارات الركوب الصغيرة وبفارق نحو 3 نقاط مئوية ؛
- الباصات الصغيرة وبفارق نحو 4 نقاط مئوية ؛
- الباصات الكبيرة وبفارق نحو 2 نقطة مئوية ؛
- وسيلة نقل شحن براد وبفارق نحو 7 نقطة مئوية .

شكل رقم (33)

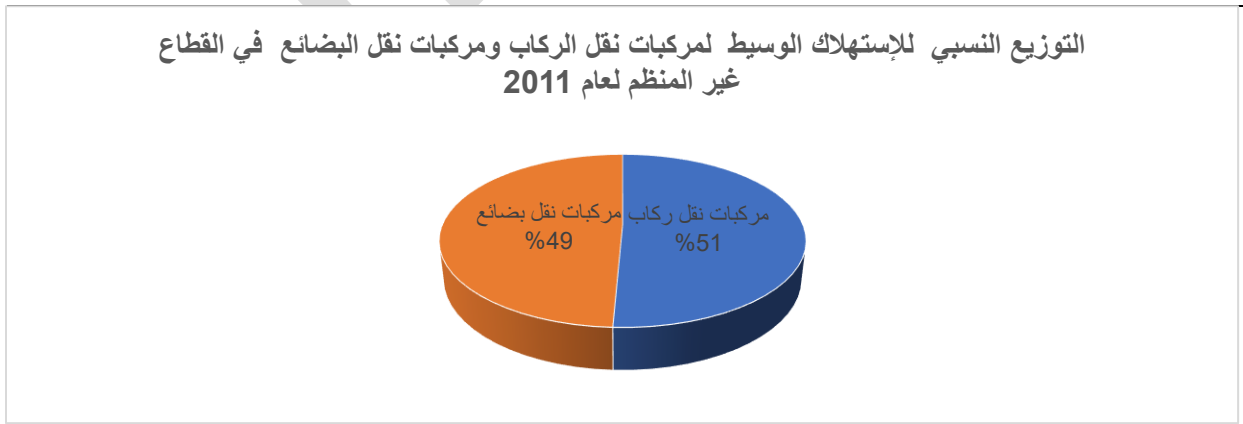


### الإستهلاك الوسيط حسب النشاط في القطاع غير المنظم

#### التوزيع النسبي للإستهلاك الوسيط حسب النشاط في القطاع غير المنظم 2011

يظهر الشكل رقم (34) التوزيع النسبي للإستهلاك الوسيط للمركبات (نقل الركاب ، نقل البضائع ) من مجمل النقل البري حسب النشاط في القطاع غير المنظم لعام 2011 ، حيث أظهرت النتائج الحصص الأكبر كانت للإستهلاك الوسيط لمركبات نقل الركاب حيث بلغت النسبة 51%، في حين بلغت النسبة للإستهلاك الوسيط لمركبات نقل البضائع نحو 49% .

شكل رقم (34)

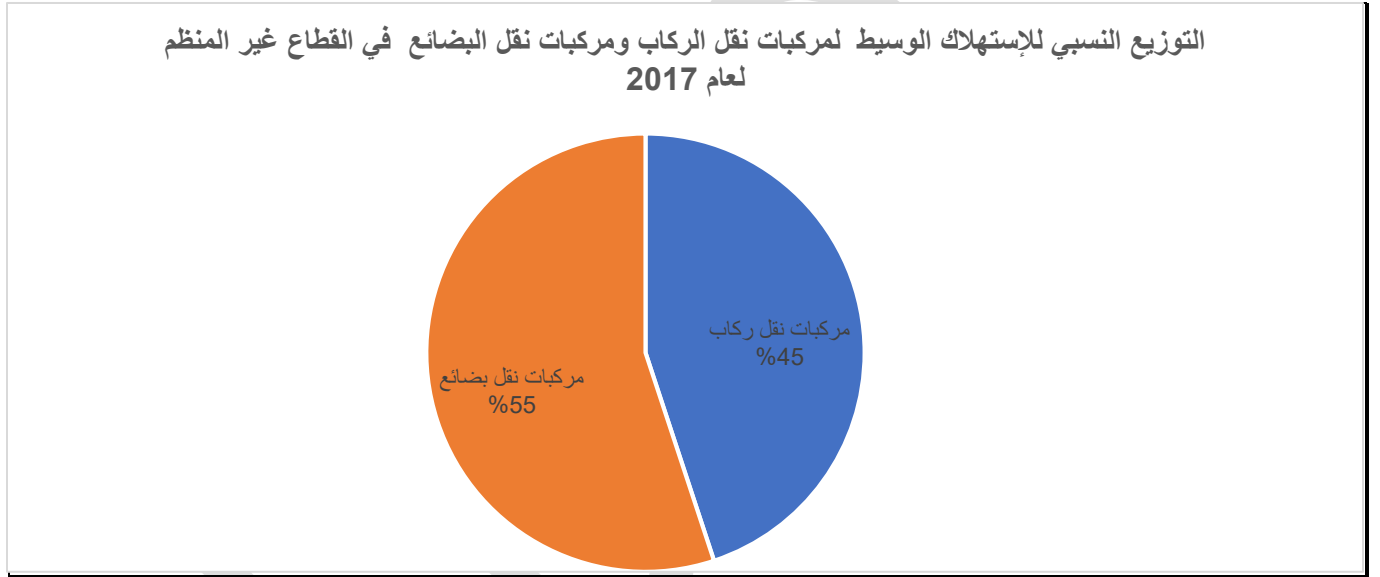




## التوزيع النسبي للإستهلاك الوسيط حسب النشاط في القطاع غير المنظم 2017

يظهر الشكل رقم (35) التوزيع النسبي للإستهلاك الوسيط لمركبات (نقل الركاب ، نقل البضائع ) حسب النشاط من مجمل النقل البري في القطاع غير المنظم لعام 2017 ، حيث أظهرت النتائج أن الحصة الأكبر كانت للإستهلاك الوسيط لمركبات نقل البضائع حيث بلغت النسبة 55% (ارتفاع بنحو 6 نقطة مئوية عما كانت عليه 49% لعام 2011) ، في حين بلغت النسبة في أعداد مركبات نقل الركاب بلغت نحو 45% (إنخفاض بنحو 6 نقطة مئوية عما كانت عليه 51% في عام 2011) .

شكل رقم (35)



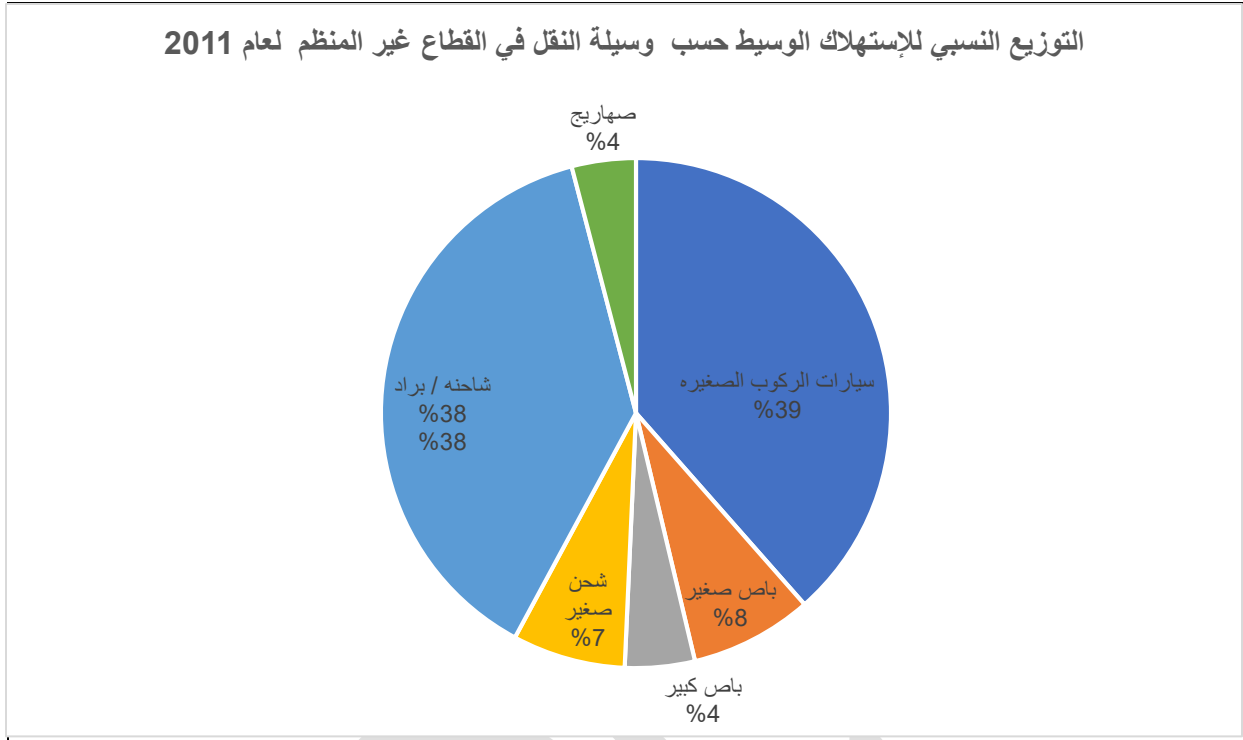
## الإستهلاك الوسيط حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم

### التوزيع النسبي للإستهلاك الوسيط حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم 2011

يظهر الشكل رقم (36) التوزيع النسبي للإستهلاك الوسيط حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم ، حيث أظهرت النتائج حسب الترتيب التتازلي لعام 2011 كما هو الآتي للنسب :

- سيارات ركوب صغيرة حققت المركز الأول وبنحو 39%؛
- وسيلة النقل شاحنة /براد المركز الثاني وبنحو 38%؛
- باصات صغيرة حققت المركز الثالث وبنحو 8 %؛
- مركبات شحن صغيرة حققت المركز الرابع وبنحو 7 % ؛
- الباصات الكبيرة والصحاريح حققت النسب التالية 4% ، 4% على التوالي.

### الشكل رقم (36)



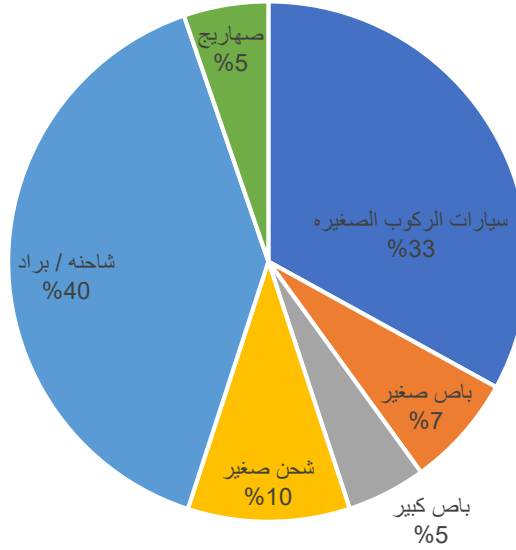
### التوزيع النسبي للإستهلاك الوسيط حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم 2017

يظهر الشكل رقم (37) التوزيع النسبي للإستهلاك الوسيط حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم ، حيث أظهرت النتائج حسب الترتيب التنازلي لعام 2017 كما هو الآتي للنسب :

- وسيلة النقل شاحنة /براد المركز الأول وبنحو 40% ( حيث إرتفعت النسبة بمقدار 2 نقطة مئوية عما كانت عليه 38% في عام 2011)؛
- سيارات ركوب صغيرة حققت المركز الثاني وبنحو 33% ، حيث أنخفضت النسبة بمقدار 6 نقطة مئوية عما كانت عليه بنحو 39% في عام 2011؛
- مركبات شحن صغير و باصات صغيرة حققت النسب 10%، 7% على التوالي ، حيث إرتفعت نسبة باصات الشحن الصغيرة بمقدار 2 نقطة مئوية ، في حين إنخفضت مركبات الباصات الصغير بمقدار 1 نقطة مئوية عن عام 2011.
- الباصات الكبيرة بلغت النسبة 5% ، حيث إرتفعت بمقدار 1 نقطة مئوية عما كانت عليه 4% في عام 2011.
- كما حققت مركبات الصهاريج نسبة 5% مرتفعة بذلك بمقدار 1 نقطة مئوية عما كانت عليه 4% في عام 2011.

### الشكل رقم (37)

التوزيع النسبي للإستهلاك الوسيط حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم لعام 2017



### النمو في الإستهلاك الوسيط حسب وسيلة النقل في القطاع غير المنظم 2012 - 2017

يظهر الشكل رقم (38) متوسط النمو في الإستهلاك الوسيط في القطاع غير المنظم حسب وسيلة النقل خلال الفترة الزمنية (2012 - 2017) ، حيث بينت النتائج متوسط النمو حسب الترتيب التنازلي كما هو الآتي:

1. مركبات شحن صغيرة حققت المركز الأول بنمو 16%؛

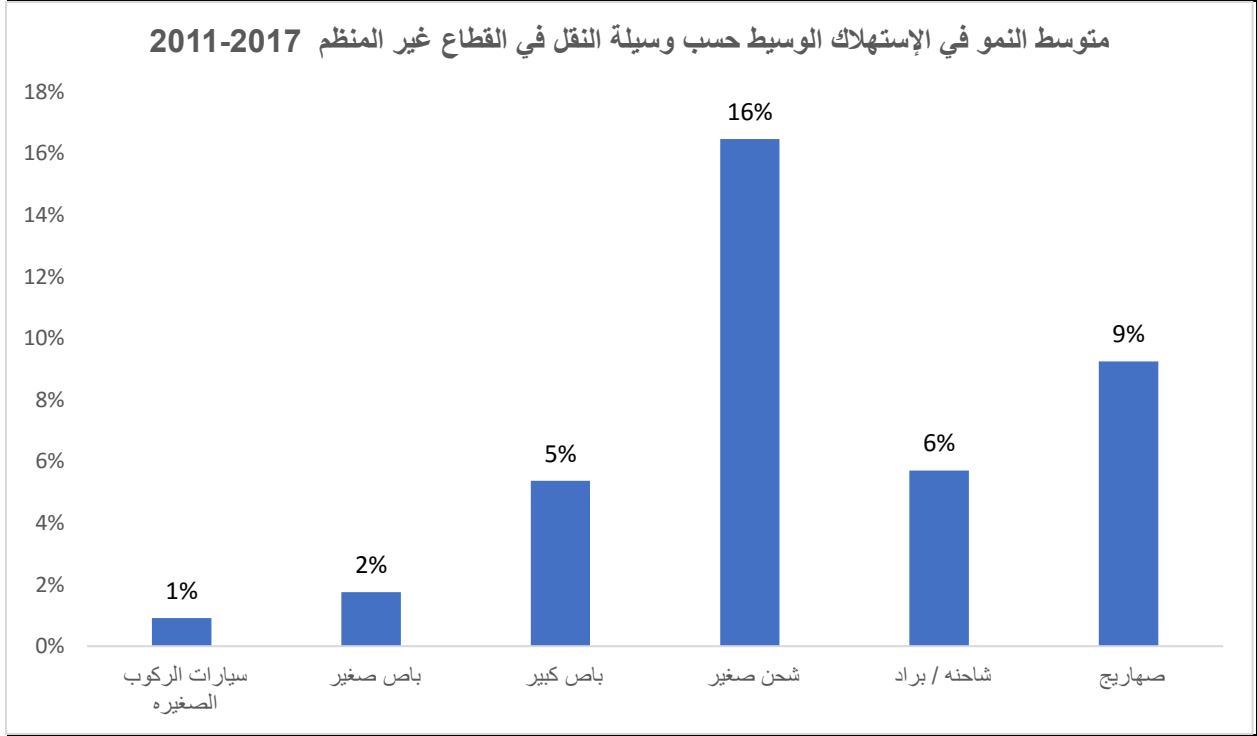
2. مركبات الصهاريج حققت المركز الثاني بنمو 9%؛

3. مركبات شحن براد حققت المركز الثالث و بنمو 6%؛

4. مركبات الباصات الكبيرة حققت المركز الخامس وبنمو 5%؛

5. في حين ان أعداد المركبات الصغيرة حققت نمو بسيط أقل من 1%.

### الشكل رقم (38)

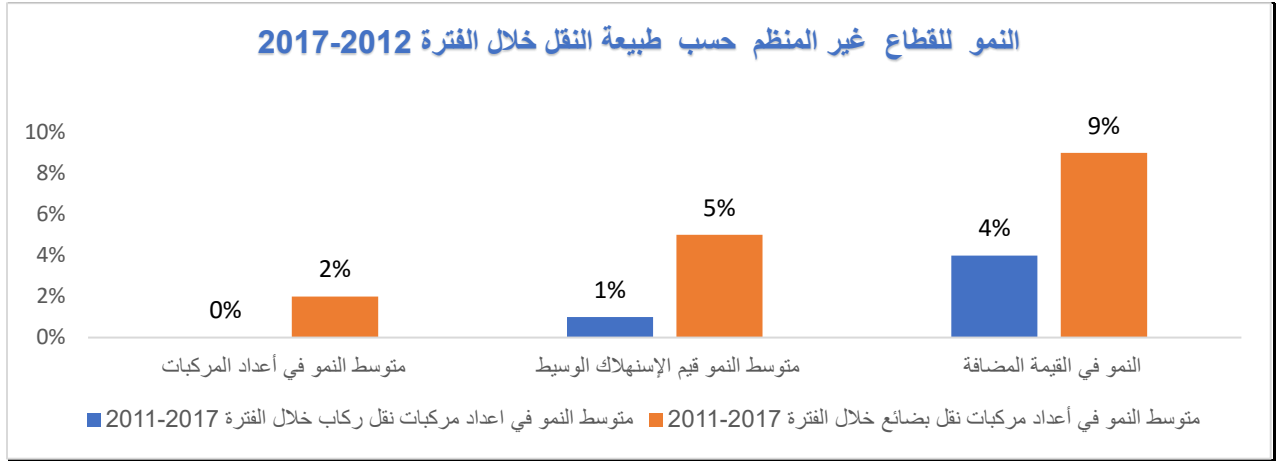


### مقارنة بين النمو في وسائل نقل الركاب مع النمو في وسائل نقل البضائع حسب القيمة المضافة والعدد والإستهلاك الوسيط في القطاع غير المنظم خلال الفترة الزمنية 2012-2017.

يظهر الشكل رقم (39) مقارنة بين النمو في نشاط نقل الركاب مع النمو في نشاط نقل البضائع حسب القيمة المضافة والعدد والإستهلاك الوسيط في القطاع غير المنظم خلال الفترة الزمنية 2012-2017 ، حيث أظهرت النتائج ان النمو في نشاط نقل البضائع أكبر من النمو في نشاط نقل الركاب من حيث : العدد ، الإستهلاك الوسيط ، والقيمة المضافة في القطاع غير المنظم كما هو كالاتي :

- بلغ النمو في عدد مركبات نقل البضائع نحو 2% ، في حين لم يتحقق النمو في عدد مركبات نقل الركاب ؛
- بلغ النمو قيمة الإستهلاك الوسيط لمركبات نقل البضائع نحو 5% ، في حين بلغ النمو في قيم الإستهلاك الوسيط نحو 1% في مركبات نقل الركاب ؛
- بلغ النمو في القيمة المضافة لمركبات نقل البضائع نحو 9% ، في حين بلغ النمو في القيمة المضافة لمركبات نقل الركاب نحو 4%.

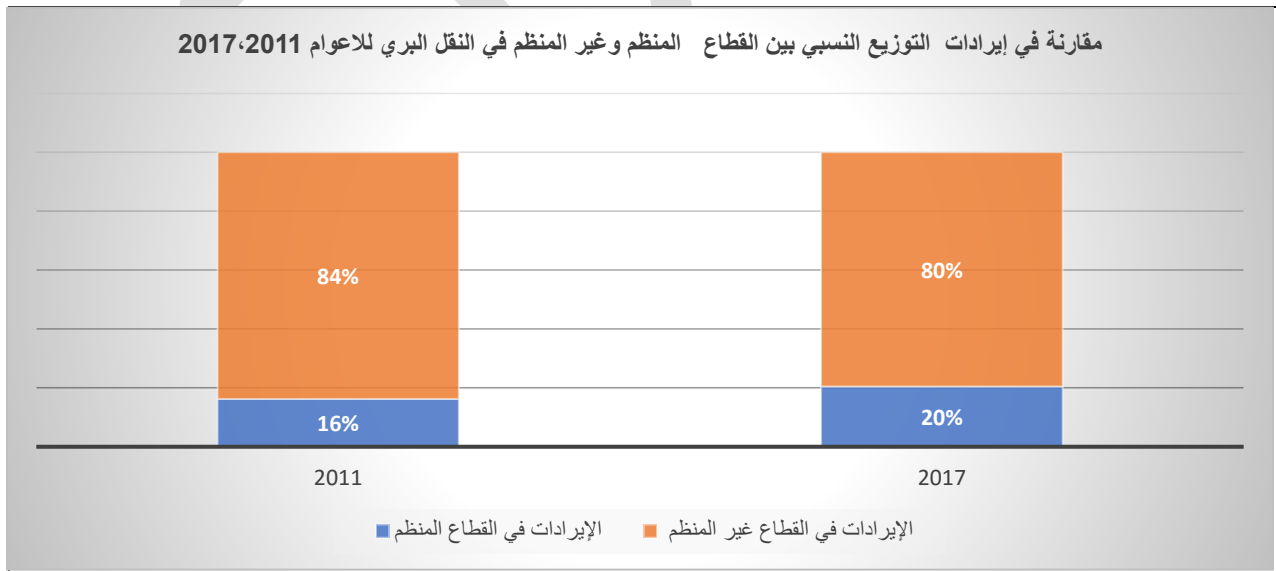
شكل رقم (39)



### الإيرادات حسب المواد والسلع المنقولة في القطاع المنظم مقارنة مع القطاع غير المنظم

يظهر الشكل رقم (40) التوزيع النسبي لأيرادات النقل في القطاع المنظم وغير المنظم للسنوات 2011، 2017، حيث اظهرت النتائج انخفاض حصة نسبة الإيرادات القطاع غير المنظم نسبة الى القطاع المنظم من 84% عام 2011 الى نحو 80% عام 2017، في حين إرتفعت نسبة حصة الإيرادات في القطاع المنظم من 16% عام 2011 الى نحو 20% عام 2017.

شكل رقم (40)

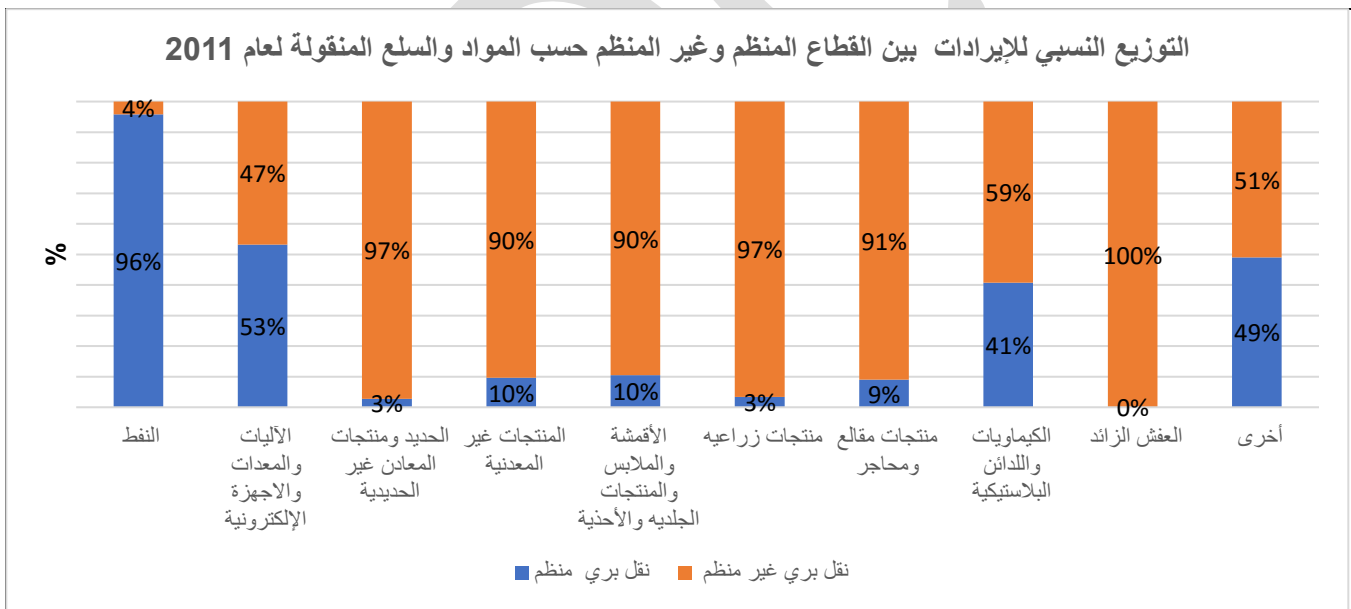


التوزيع النسبي للإيرادات بين القطاع المنظم وغير المنظم حسب المواد والسلع التي يتم نقلها لعام 2011

يظهر الشكل رقم (41) التوزيع النسبي للإيرادات بين القطاع المنظم وغير المنظم حسب المواد والسلع التي يتم نقلها لعام 2011 ، حيث بينت النتائج بعض أهم النسب المؤية للقطاع غير المنظم كالاتي :

- النفط بلغت النسبة نحو 4%؛
- الآليات والمعدات حيث بلغت نسبة نحو 47%
- الحديد ومنتجات المعادن حيث بلغت النسبة نحو 97%؛
- مواد غير المعدنية حيث بلغت النسبة نحو 90%؛
- الأقمشة والملابس حيث بلغت النسبة نحو 90% ؛
- منتجات زراعية حيث بلغت النسبة نحو 97%؛
- منتجات مقالع ومحاجر حيث بلغت النسبة نحو 91%؛
- المواد منكيماويات ومنتجات اللدائن حيث بلغت النسبة نحو 59%؛
- العفش الزائد حيث بلغت النسبة نحو 100%
- منتجات أخرى حيث بلغت النسبة نحو 51%.

شكل رقم (41)



التوزيع النسبي للإيرادات بين القطاع المنظم وغير المنظم حسب المواد والسلع التي يتم نقلها لعام 2017

كما يظهر الشكل رقم (42) التوزيع النسبي للإيرادات بين القطاع المنظم وغير المنظم حسب المواد والسلع التي يتم نقلها لعام 2017 ، حيث بينت النتائج بعض أهم النسب المؤية للقطاع غير المنظم كالاتي :

- النفط إرتفعت النسبة الى نحو 10% في حين كانت النسبة 4% عام 2011؛
- الآليات والمعدات حيث إرتفعت النسبة الى نحو 95% في حين كانت النسبة نحو 47% عام 2011؛
- الحديد ومنتجات المعادن حيث إرتفعت النسبة إلى نحو 99% في حين بلغت النسبة نحو 97% عام 2011؛

- مواد غير المعدنية حيث إنخفضت النسبة الى نحو 85% في حين بلغت نحو 90% عام 2011؛
- الأقمشة والملابس حيث إرتقت النسبة الى نحو 100% ، في حين بلغت نحو 90% عام 2011؛
- منتجات زراعية حيث إرتقت النسبة الى نحو 99% ، في حين بلغت نحو 97% عام 2011؛
- منتجات مقالع ومحاجر حيث إنخفضت النسبة الى نحو 81% في حين بلغت نحو 91% عام 2011؛
- المواد الكيماويات ومنتجات اللدائن حيث إنخفضت النسبة الى نحو 25% في حين بلغت نحو 59% عام 2011؛
- العفش الزائد حيث بقيت النسبة ذاتها الى نحو 100%؛
- إنخفضت المنتجات أخرى من 49% عام 2017 إلى نحو 51% عام 2011.

شكل رقم (42)

