



أزمة جسر الملك حسين
من إدارة الأعراس إلى بناء منظومة عبور سيادية
ورقة سياسات



مقدمة

تتكرر أزمة جسر الملك حسين عاماً بعد عام بالمشهد ذاته: اكتظاظ في قاعات الانتظار، وتأخير يمتد لساعات، وارتفاع في كلفة السفر يتحمله المسافر الفلسطيني في نهاية المطاف. ورغم أن أسباب هذا التكرار موثقة بدقة في أكثر من دراسة ونقاش رسمي سابق، ظلت المعالجات حبيسة إجراءات تشغيلية مؤقتة، لم تفلح في تجاوز الأعراض إلى معالجة الأسباب البنيوية للأزمة.

تتجاوز أهمية هذا الملف بعده الخدمي المباشر؛ فجسر الملك حسين هو المنفذ البري الوحيد الذي يربط الأردن بالضفة الغربية، ويؤدي دوراً محورياً في حركة الأفراد والتبادل الاقتصادي بين الجانبين، فضلاً عن كونه مرآة لكفاءة البنية اللوجستية الأردنية وقدرتها على التكيف مع متغيرات إقليمية متسارعة. تحسين أداء الجسر إذن ليس مجرد تقليص لزمان الانتظار، بل استثمار في تنافسية الأردن ضمن منظومة النقل الإقليمي، وترسيخ لموقعه كمركز عبور رئيسي في المشرق.

تنطلق هذه الورقة من فرضية أساسية: لا يمكن لأي حل جزئي أو موسمي أن يعالج أزمة الجسر، لأن جذورها موزعة على ثلاثة مستويات متشابكة، لكل منها منطقته ومسؤولوه الخاصون. وبدل الاكتفاء بتوصيف متكرر للأزمة، تسعى الورقة إلى صياغة حزمة توصيات تنفيذية محددة الجهة المسؤولة والإطار الزمني ومؤشر النجاح، بما يتيح لصانع القرار متابعة تنفيذها ومحاسبة المقصرين فيها.

لماذا يستحق الجسر كل هذا الاهتمام؟

نقطة الانطلاق لا خلاف عليها: جسر الملك حسين ليس معبراً حدودياً عادياً بين دولتين، بل هو المنفذ الوحيد لنحو ثلاثة ملايين ونصف المليون فلسطيني في الضفة الغربية نحو العالم الخارجي، دون المرور عبر مطار إسرائيلي. هذه الحقيقة تجعل من ملف الجسر رافعة استراتيجية بأربعة أبعاد متكاملة.

البعد الأول إنساني وسياسي في آن واحد: كل تسهيل لحركة الفلسطيني عبر الجسر استثمار مباشر في صموده على أرضه، وكل تعقيد إضافي دافع محتمل نحو الهجرة القسرية أو الطوعية. دعم هذا الصمود ليس شعاراً إنسانياً فحسب، بل ثابت من ثوابت السياسة الأردنية تجاه القضية الفلسطينية.

البعد الثاني يتصل بصورة الأردن لدى المواطن الفلسطيني، التي تبدأ حرفياً من لحظة عبوره الجسر. كل تحسين في الخدمة هناك استثمار في رأس المال الرمزي الأردني في الضفة، وكل تدهور خصم مباشر منه، بصرف النظر عمّن يتحمل المسؤولية الفعلية عنه.



البعد الثالث إقليمي، وغالباً ما يُغفل: لم يعد المعبر الحدودي نقطة تفتيش فقط، بل حلقة في سلاسل التوريد الإقليمية، تماماً كما هو الحال في معابر الأردن الأخرى مع السعودية ومصر وسوريا والعراق. وتزداد راهنية هذا البعد مع تزامن مشروعين إقليميين كبيرين على رسم خريطة النقل في المنطقة لعقود مقبلة: الفرع الشمالي لممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا العابر للأردن باتجاه ميناء حيفا عبر معبر الشيخ حسين من جهة، ومذكرة التفاهم السعودية-التركية لإحياء سكة حديد الحجاز عبر الأردن وسوريا كممر بديل يتجاوز إسرائيل بالكامل من جهة أخرى. كلما كانت شبكة المعابر الأردنية، وفي مقدمتها جسر الملك حسين، أكثر كفاءة وجاهزية استيعابية، ازدادت قدرة المملكة على التوضع في المسارين معاً، بدل انتظار أن تُقرض عليها خيارات الربط الإقليمي من الخارج.

البعد الرابع اقتصادي مباشر، ويتصل بحركة التجار والمسافرين وحركة البضائع عبر المعبر التجاري الملاصق للجسر. فبعد أن بلغ حجم التبادل التجاري بين الأردن وفلسطين نحو 432 مليون دولار في عام 2022، بارتفاع 32% عن العام السابق له، تراجع مجدداً مع تكرار إغلاق المعبر وتقييد ساعات عمله بعد السابع من أكتوبر 2023. وتبقى الطموحات الرسمية، ومعها طموحات القطاع الخاص من الجانبين، متجهة نحو تجاوز حاجز المليار دولار سنوياً، وهو رقم بعيد المنال ما دام المعبر التجاري يُدار بمنطق معبر الأشخاص نفسه، لا بمنطق مستقل يراعي طبيعة حركة البضائع وكلفتها الزمنية.

منطق المكاسب المشتركة

من المفيد، قبل الانتقال إلى التشخيص، تثبيت مبدأ حاكم: تطوير الجسر ليس تنازلاً أردنياً لصالح الطرف الفلسطيني، بل مقاربة مكاسب مشتركة بامتياز. فالأردن يكسب من هذا التطوير تحسين صورته في الضفة الغربية، وتطوير بنيته التحتية الحدودية، وإيرادات إضافية سواء عبر التشغيل الحكومي المباشر أو عبر شراكة مع القطاع الخاص؛ بينما يكسب الفلسطيني تسهيلات فعلياً لحرية العبور والتنقل، وهي أصلاً حق أساسي لا امتياز يُمنح. كل دينار يُستثمر في تطوير الجسر عائد مزدوج إذن: سياسي-رمزي على الجانب الأردني، وإنساني-حقوقى على الجانب الفلسطيني. وهذا ما ينبغي أن يحرر النقاش الرسمي من سؤال «من يتحمل الكلفة» إلى سؤال «كيف يُوزع العائد المشترك».

تشخيص الأزمة: ثلاثة مستويات متشابكة

الخطأ الأكبر في أي نقاش حول أزمة الجسر هو التعامل معها كمشكلة واحدة، بينما تتوزع أسبابها فعلياً على ثلاثة مستويات متميزة، لكل منها منطقه وحلوله ومسؤولوه.



المستوى الأول: سيادي-سياسي

جسر الملك حسين، من الناحية القانونية والوظيفية، ليس منفذاً حدودياً بالمعنى الذي ينطبق على معبري الشيخ حسين ووادي عربة، بل «ممر إنساني» فرضته ترتيبات ما بعد عام 2001، حين خرج الأردن فعلياً من إدارة الجانب الآخر من الجسر. هذا التصنيف القانوني يعني أن الجانب الإسرائيلي هو من يحدد ساعات العمل وأعداد العابرين وتوقيت الإغلاق المفاجئ، دون أن يملك الأردن أو السلطة الفلسطينية أداة إلزام مباشرة.

قبل السابع من أكتوبر 2023، كان الجسر يعمل سبعة أيام في الأسبوع من الثامنة صباحاً حتى الثامنة مساءً، بل شهد فترات عمل متواصل على مدار الساعة في ذروة الصيف. اليوم تتبدل ساعات العمل جدولياً بحسب الظروف الأمنية، وغالباً ما لا تتجاوز الست إلى الثماني ساعات يومياً¹، بينما انخفضت الطاقة الاستيعابية اليومية من مستويات كانت تصل أحياناً إلى نحو خمسة آلاف عابر إلى أعداد أقل بكثير في فترات التقييد²، فتُحسّر الرغبة نفسها في السفر في نافذة زمنية أضيق، وينتج الازدحام حتماً بصرف النظر عن كفاءة الإدارة الأردنية.

الأردن ليس عاجزاً تماماً أمام هذا الواقع؛ فقد رُفعت قضية أمام المحاكم الإسرائيلية العليا تطالب بإعادة فتح الجسر على مدار الساعة كما كان قبل الحرب، إلى جانب حملة شعبية فلسطينية تحت شعار «حقنا: الجسر 7/24» ومراسلات أوروبية ضاغطة على الجانب الإسرائيلي. لكن الاحتلال لم يستجب حتى الآن لهذه المطالب، وهذا هو الملف السياسي الأول الذي ينبغي أن يبقى في صدارة أي عمل دبلوماسي أردني؛ لأن كل الإصلاحات الإدارية اللاحقة، مهما بلغت كفاءتها، ستبقى تدير عجزاً هيكلياً في الطاقة الاستيعابية ما لم يُحل هذا الملف.

المستوى الثاني: إداري-تنظيمي

هنا يملك الأردن أعلى درجة من السيطرة، وبالتالي أعلى درجة من المسؤولية المباشرة عن أي تقصير. وتتقاطع في هذا المستوى ثلاث مشكلات يجب فصلها بدقة حتى لا تُختزل كلها في كلمة واحدة مثل «الفساد» أو «التجار».

أولاً، منصة الحجز التي تديرها شركة جت الأردنية، الناقل الحصري على الجانب الأردني من الجسر. كشفت الشركة نفسها عن وجود موظفين يمتلكون صلاحية تعديل الحجوزات، استغلوا لسحب حجوزات مسافرين حقيقيين وإعادة بيعها بأسعار مضاعفة لعالقين على الجسر دون حجز. فرضت وزارة الداخلية لاحقاً إجراءات أكثر صرامة، لكن جوهر المشكلة ليس شركة

¹ بحسب الإعلانات الدورية لإدارة أمن الجسور خلال عامي 2025-2026، تتبدل ساعات عمل الجسر بشكل متكرر تبعاً للترتيبات الأمنية والمناسبات، وتراوح في معظم الأيام بين ست وثمان ساعات، مقارنة بدوام يمتد اثنتي عشرة ساعة وأكثر قبل تشرين الأول 2023.

² الجزيرة نت، «أزمة جسر الملك حسين.. لماذا تطول طوابير الانتظار؟»، تموز/يوليو 2026.



جت بحد ذاتها بقدر ما هو غياب مبدأ الفصل بين من يملك سلطة الترخيص الأمني للسفر، وهي سلطة سيادية بطبيعتها، ومن يدير العملية التجارية للحجز والنقل، وهي خدمة لوجستية ينبغي أن تخضع لتنافسية ورقابة أشد. لماذا لا تتولى جهة سيادية أردنية، مثل إدارة أمن الجسور نفسها، إصدار تصريح السفر مباشرة، بدل أن تبقى هذه العملية بيد شركة نقل، مهما بلغت مصداقيتها؟

والشركة نفسها أعلنت عن تحول نتائجها المالية للعام 2025 من خسارة بلغت نحو 229 ألف دينار في العام السابق إلى أرباح مجمعة تجاوزت 2.29 مليون دينار، بإيرادات إضافية من «خطوط الجسر» وحدها بلغت نحو 11.7 مليون دينار³، وهو رقم يستحق نقاشاً علنياً صريحاً: هل الاحتكار الحالي للحجز والنقل يخدم المسافرين الفلسطينيين، أم يخدم في المقام الأول الجهة المستفيدة من ندرة المقاعد؟

ثانياً، ملف «التجار»، وهو تسمية مُجمّلة لما هو فعلياً نشاط تهريب منظم. تتحرك يومياً، بحسب تقديرات أردنية وفلسطينية متقاربة، مئات من الأشخاص عبر شبكات منسقة تستثمر حالات الازدحام نفسها كغطاء لتمرير بضائع، خاصة الدخان والأدوية، بالتنسيق مع السوق الحرة القائمة على الجانب الأردني من المعبر. اتخذت وزارة الداخلية الأردنية خطوة جريئة بمنع 468 شخصاً من هؤلاء من دخول المملكة للاشتباه بضلوعهم في المتاجرة بفروقات الأسعار وتهريب السجائر⁴، وهي خطوة أثبتت أثراً ملموساً وسريعاً على انتظام الحركة في الأسابيع التالية لتطبيقها. لكن المعالجة الأمنية وحدها لن تكفي ما دامت «البيئة» التي تفرّخ هذا النشاط قائمة: فارق الأسعار بين السوقين، ووجود منطقة حرة ملاصقة للجسر لا تخضع لرقابة كافية، وضعف الوعي المجتمعي بأن معظم المسافرين العاديين يحملون كميات من الدخان والمعسل والأدوية تفوق أحياناً الاستخدام الشخصي.

ثالثاً، وهو الأخطر في هذا المستوى: المنطقة الحرة الملاصقة للجسر من الجانب الأردني. طالب ممثلو القطاع الخاص الفلسطيني رسمياً بإغلاقها نهائياً، معتبرين أنها لا تخدم أي غرض تجاري مشروع، بل تحولت إلى قناة تهريب منظمة. وتتداول أوساط فلسطينية تقديرات تشير إلى أن حجم الخسائر التي يتكبدها الاقتصاد الفلسطيني جراء هذا النشاط قد يصل إلى مئات ملايين الدنانير سنوياً، مقابل أرباح محدودة تجنيها الجهة الأردنية المشغلة للمنطقة⁵. وحتى مع التحفظ على دقة

³ موقع مباشر (Mubasher.info)، «جت تتحول لأرباح سنوية عام 2025 مع نمو إيرادات التشغيل»، بيانات مالية مدرجة في بورصة عمان.

⁴ وكالة الحقيقة الدولية، «مصدر: قرار بمنع 468 شخصاً من العبور عبر جسر الملك حسين»، 30 حزيران/يونيو 2026.

⁵ تقديرات متداولة لدى ممثلي القطاع الخاص الفلسطيني ومصادر رسمية فلسطينية، لم تتوفر لها حتى إعداد هذه الورقة مصادر رسمية منشورة قابلة للتحقق المستقل الكامل؛ وهي مدرجة هنا كإشارة إلى حجم الخلاف المحتمل، لا كرقم مؤكد.



هذه الأرقام، فإن الفجوة الواضحة بين حجم الربح المحلي المحدود وحجم الضرر المزعوم على الاقتصاد الفلسطيني الشقيق تستدعي تدقيقاً رسمياً عاجلاً ومراجعة جمركية شفافة، لا استمراراً في التعامل مع الملف بمنطق الأمر الواقع.

المستوى الثالث: بنية تحتية وتشغيل

وهو الأقل تعقيداً من الناحية السياسية، والأكثر قابلية للحل السريع نسبياً لو توفرت الإرادة التنفيذية والتمويل. يعمل الجسر اليوم بجزء محدود من طاقته التشغيلية السابقة، ولم تُصمّم قاعات الانتظار والاستقبال، سواء في المبنى الأردني أو في محطة أريحا على الجانب الفلسطيني، لاستيعاب الأعداد الحالية في ذروة موسم الصيف. والمفارقة أن الاختناق الأكبر يقع، بحسب شهادات ميدانية من الجانب الأردني نفسه، في الجانب الإسرائيلي تحديداً، حيث تتداخل صالة المسافرين مع صالة المعبر التجاري بطاقة استيعابية محدودة، وهو ما يخلق عنق الزجاجة الحقيقي بصرف النظر عن جودة الخدمة الأردنية.

وقد وصل الأمر بوزير الداخلية الأردني نفسه إلى وصف واقع الخدمات علناً بأنه «زبالة»⁶، وهو اعتراف رسمي نادر بحجم المشكلة يستحق أن يُبنى عليه، لا أن يُكتفى به. ولا يعني هذا الأردن من مسؤوليته عن تطوير مبناه الخاص: عقد سابق لشركة هندية لإنشاء منطقة معبر جديدة بقيمة 150 مليون دولار لم يبصر النور بسبب ظروف السابع من أكتوبر، وتوجد اليوم مقترحات بديلة لم تتحول بعد إلى خطة تنفيذية بجدول زمني ملزم.

لماذا تتكرر الحلول ذاتها دون أن تُحل الأزمة؟

المشكلة الأعمق أن الحلول المطروحة اليوم؛ تمديد ساعات العمل، فصل المعبر التجاري عن معبر الأشخاص، إدخال القطاع الخاص، إنشاء هيئة معابر سيادية واحدة؛ سبق أن طرحها المعهد نفسه بالتفصيل في ورقة سياسات سابقة قبل أشهر قليلة، وتكرر اليوم بالصياغة ذاتها تقريباً. هذا التكرار ليس دليلاً على خطأ في التشخيص، بل دليل على أن الفجوة الحقيقية ليست فجوة معرفة، بل فجوة تنفيذ. فلا أحد يشكك في الإرادة السياسية الأردنية العليا، ولا في التوجيهات الملكية المتكررة بشأن دعم الصمود الفلسطيني، لكن المطلوب فعلياً ترجمة هذه الإرادة إلى قرار إداري ملزم، يُختار بموجبه أشخاص قادرون فعلياً على تطبيقه على الأرض. المشكلة إذن ليست في القمة، بل في حلقة التنفيذ الوسطى، حيث يجعل تعدد المرجعيات؛ الأمن العام، الجمارك، الأشغال، هيئة المعابر والحدود، شركة جت؛ من الصعب محاسبة جهة واحدة بعينها حين يتعثر أي إجراء.

⁶ تصريحات وزير الداخلية الأردني، كما وردت في تغطية الجزيرة نت وقدر برس، تموز/يوليو 2026.



التوصيات: من التشخيص إلى القرار التنفيذي

تُصنّف التوصيات أدناه وفق أفقها الزمني، مع تحديد الجهة المسؤولة عن التنفيذ ومؤشر قابل للقياس يتيح متابعة الأداء ومحاسبة المقصرين.

أولاً: إجراءات فورية (خلال 90 يوماً)

مؤشر النجاح	الإطار الزمني	الجهة المسؤولة	التوصية
صدور قرار رسمي بنقل صلاحية إصدار تصريح السفر، وانخفاض شكاوى إعادة بيع الحجوزات إلى الصفر خلال موسم الذروة	90 يوماً	إدارة أمن الجسور / وزارة الداخلية	فصل سلطة الترخيص الأمني للسفر عن العملية التجارية للحجز، بحيث تصدر جهة سيادية رقم الحجز وإذن السفر مباشرة
تحديث شهري لقائمة الممنوعين، وثبات أو تراجع أعداد حالات التكرار المرصودة	90 يوماً	وزارة الداخلية بالتنسيق مع الجهات الفلسطينية المعنية	توسيع الحظر الأمني ليشمل كل المهربين الموثقين، مع قناة تنسيق أمني أردنية-فلسطينية مباشرة تمنع تهرب المخالفين عبر تغيير الهوية الإجرائية
تشغيل فعلي للخدمة، وقياس نسبة المسافرين الذين تلقوا التنبيه قبل التوجه إلى الجسر	60 يوماً	إدارة أمن الجسور بالتنسيق مع شركة جت	إطلاق آلية تنبيه فوري (رسائل نصية أو تطبيق) عند إغلاق الجسر المفاجئ
نشر آلية معلنة للجمهور، وقياس متوسط زمن انتظار هذه الفئات	60 يوماً	إدارة أمن الجسور	إنشاء مسارات مستقلة ومعلنة لكبار السن والأطفال والمرضى والحالات الإنسانية الطارئة خارج نظام الحجز الإلزامي
انخفاض ملموس في أعداد المتجمهرين أمام البوابات قبل مواعيد الحجز بساعات	30 يوماً	وزارة الداخلية / شركة جت	تحديد سقف زمني معلن لوصول المسافرين (نصف ساعة إلى ساعة قبل موعد الحافلة) مع حملة توعية مرافقة

ثانياً: إصلاحات متوسطة المدى (خلال 12 شهراً)

مؤشر النجاح	الإطار الزمني	الجهة المسؤولة	التوصية
صدور تقرير مراجعة علني وقرار تنفيذي بشأن مستقبل المنطقة الحرة	6-9 أشهر	لجنة مشتركة من وزارة المالية والجمارك الأردنية	مراجعة رسمية شفافة لأرباح المنطقة الحرة مقابل الخسائر المقدرة على الاقتصاد الفلسطيني، تمهيداً لقرار بإغلاقها أو إعادة هيكلتها تحت رقابة جمركية إلكترونية
صدور قرار إنشاء الهيئة وتحديد صلاحياتها التنفيذية	12 شهراً	رئاسة الوزراء	توحيد المرجعية الإدارية لمعابر الأردن كافة تحت هيئة سيادية واحدة تُسأل عن الأداء الكلي للمعبر
عقد اجتماعات دورية موثقة، واستئناف قناة تفاوض معطلة منذ 2023	6 أشهر	وزارة الخارجية وشؤون المغتربين	إحياء اللجان التنسيقية الثنائية: أردنية-فلسطينية للشؤون التشغيلية اليومية، وأردنية-إسرائيلية لساعات العمل والطاقة الاستيعابية، بدعم من وسطاء دوليين وفي مقدمتهم الاتحاد الأوروبي



مؤشر النجاح	الإطار الزمني	الجهة المسؤولة	التوصية
افتتاح فعلي للمرافق الجديدة، وتفعيل بنود الاتفاقية المتعثرة	12 شهراً	وزارة الأشغال العامة والإسكان / وزارة الأوقاف	التعاقد مع القطاع الخاص لإنشاء مرافق خدمية خارج حرم الجسر، وتفعيل اتفاقية وزارة الأوقاف والملكية الأردنية سابقة التوقيع

ثالثاً: إصلاح استراتيجي بعيد المدى (خلال ثلاث سنوات)

مؤشر النجاح	الإطار الزمني	الجهة المسؤولة	التوصية
تثبيت ساعات عمل معلنة وثابتة لا تخضع لتقلبات متكررة	3 سنوات	وزارة الخارجية / الديوان الملكي	إبقاء ملف تمديد ساعات العمل على مدار الساعة قضية تفاوضية أردنية-إسرائيلية من الدرجة الأولى، بالتوازي مع المسار القضائي الفلسطيني القائم
إدراج الملف رسمياً في أجندة الحوار السياسي مع هذه الأطراف	3 سنوات	وزارة الخارجية وشؤون المغتربين	توظيف منهجي لوسطاء دوليين، وفي مقدمتهم الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة، على أساس حقوقي لا إنساني تجميلي
إصدار استراتيجية وطنية معلنة لشبكة المعابر البرية	18-24 شهراً	رئاسة الوزراء / وزارة النقل	تشكيل لجنة عمل موحدة لمواءمة سياسة المعابر الأردنية مع خرائط الربط الإقليمي المتغيرة (ممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا، سكة حديد الحجاز)
بنية تحتية منفصلة فعلياً، ونظام حجز مستقل لحركة الشحن التجاري	3 سنوات	وزارة الأشغال العامة / الجمارك الأردنية	فصل هندسي وتشغيلي تام بين المعبر التجاري ومعبر الأشخاص، ببنية تحتية ونظام حجز مستقلين
حملة إعلامية موثقة بمؤشرات وصول ومتابعة واضحة	12 شهراً	وزارة الخارجية / دائرة الإعلام والاتصال الحكومي	إطلاق استراتيجية إعلامية أردنية-فلسطينية مشتركة تُبرز القيود الإسرائيلية الفعلية على المعبر

خاتمة: كلفة الاستمرار في إدارة الأعراض

يعرف جميع الأطراف المعنية بهذا الملف تشخيصه بدقة متناهية، وهذا بالضبط ما يجعل استمرار الأزمة أمراً غير مبرر: لا يتعلق الأمر بمشكلة تحتاج مزيداً من الدراسة، بل بمشكلة تحتاج قراراً تنفيذياً بجدول زمني ملزم ومساءلة واضحة. كل شهر تأخير في تفعيل التوصيات أعلاه خصم مباشر من رصيد الأردن السياسي في الضفة الغربية.

ويزيد من كلفة التقاعس اليوم أن نافذة الفرصة الإقليمية لا تبقى مفتوحة إلى الأبد؛ فالأردن يمر في اللحظة نفسها بمرحلة إعادة تموضع بين ممرين إقليميين كبيرين، أحدهما يمر عبر إسرائيل والآخر يتجاوزها كلياً، وهذه المرحلة تمنح المملكة هامش مناورة تفاوضياً نادراً لن يتكرر إن استقرت هذه المشاريع على مساراتها النهائية دون أن تكون شبكة المعابر الأردنية جاهزة لاستيعاب أي من السيناريوهين.



السؤال المطروح على صانع القرار الأردني اليوم ليس «ماذا نفعل؟»، فالإجابة معروفة ومكررة منذ سنوات. السؤال الوحيد هو: هل تتوفر الإرادة التنفيذية لتحويل هذا التشخيص المتكرر إلى قرار لا رجعة فيه؟ الإجابة عن هذا السؤال، أكثر من أي دراسة إضافية، هي ما سيحدد ما إذا كان جسر الملك حسين سيبقى عنق زجاجة يُدار سنوياً بإدارة الأزمات، أم يتحول إلى ما يستحقه فعلاً: أصلاً استراتيجياً يخدم مصلحة الأردن وفلسطين معاً.