معهد السياسة والمجتمع
Politics and Society Institute (PSI)

الاتصال الحكومي والتلقي الشعبي:

تحليل عينة من التفاعل الرقمي أردني المصدر مع ستة من المشاريع الوطنية الكبرى

وحدة الاستماع الرقمي

رند عزم

معهد السياسة والمجتمع
Politics and Society Institute (PSI)

ملخص تنفيذي

يرصد هذا التقرير التفاعل الرقمي الأردني مع ستة من أبرز مشاريع رؤية التحديث الاقتصادي: الناقل الوطني للمياه، والهيدروجين الأخضر (مشروع إنتاج الأمونيا الخضراء)، ومدينة عمرة، والنقل العام والحافلات المدرسية، وميناء العقبة معان البري، وسكة حديد ميناء العقبة، خلال الفترة الممتدة من بداية عام 2026 وحتى نهاية آب منه.

وينطلق التقرير من سؤال مركزي يتمثل في: أين تمكّنت الحكومة الأردنية، بعد أكثر من أربع سنوات على إطلاق رؤية التحديث الاقتصادي، من التعريف بمشروعات الرؤية وتسويقها وإيصال رسالتها ومشاركتها مع المواطن الأردني بصورة واضحة ومفهومة؟ وهل يدرك المواطن حجم الجهود والمشروعات التي تعمل الحكومة على تنفيذها حاليًا لتحقيق مستهدفات رؤية التحديث الاقتصادي؟ وهل أسهمت الجهود الإعلامية والاتصالية الحكومية في إيصال هذه المشروعات وما يجري العمل عليه إلى المواطن بصورة واضحة وشفافة؟

ثم يبحث التقرير في نوعية وشكل تفاعل عينة واسعة من الأردنيين رقميًا حول تناول الأردنيين موضوع المشاريع الوطنية الكبرى. ومع ذلك، تبقى الأرقام المرصودة عينة ممثلة من الصلة المباشرة والأكيدة بواقع التفاعل الرقمي الأردني مع موضوع هذا التقرير، لا انعكاسًا كاملًا وشاملًا له.

وتكشف بيانات الرصد أن العلاقة بين الجهد الاتصالي الحكومي والقبول الشعبي لهذه المشاريع أعقد بكثير من علاقة خطية مباشرة بين حجم الخطاب وحجم التأييد. فقد وثّق التقرير جهدًا اتصاليًا حكوميًا حقيقيًا ومتعدد القنوات حول عدد من هذه المشاريع؛ مثلًا مساهمة مالية غير مسبوقة من الموازنة لمشروع الناقل الوطني للمياه، وظهورًا إعلاميًا مباشرًا لشرح المشروع للمواطن، وخطابًا متكررًا منذ عام 2025 على الأقل، ومقاطع مصورة توثّق إنجازًا قائمًا فعلًا في ملف النقل المدرسي، ولقاءات مباشرة لرئيس الوزراء الدكتور جعفر حسان بحضور ملكي في محافظة معان.

غير أن هذا الجهد يتخذ في أغلب الحالات نمطًا متكررًا: يرتفع بشكل حاد في أسبوع توقيع الاتفاقية أو الإعلان الرسمي، ثم ينحسر بالسرعة نفسها التي ارتفع بها، دون متابعة حقيقية تُطلع المواطن على مجريات التنفيذ لاحقًا، رغم أن القنوات الرسمية نفسها تواصل نشر تفاصيل إجرائية عن كل مرحلة. ويظهر هذا الفرق بوضوح في مشروع الناقل الوطني للمياه؛ فرغم الاهتمام الحكومي الكبير بالتواصل حول المشروع، سجّل أعلى نسبة من المشاعر السلبية بين المشاريع الستة (32.3%). ويشير ذلك إلى أن كثرة التواصل لا تعني بالضرورة وصول الرسالة بوضوح إلى الجمهور.

كما يكشف التقرير عن تفاوت واضح في حجم النشر الحكومي نفسه بين المشاريع: فبينما حظي الناقل الوطني والنقل المدرسي، وسكة حديد ميناء العقبة بتغطية وتفاعل واسعين، أظهر مشروع إنتاج الأمونيا الخضراء ضعفًا لافتًا في الاتصال الحكومي، إذ لم يتجاوز حجم النقاش حوله 126 منشورًا فقط طوال فترة الرصد بأكملها، وقد يُفسَّر ذلك بطبيعة المشروع التقنية وعدم ارتباطه المباشر بالحياة اليومية للمواطن، ما يحد من التفاعل والنشر حوله.

وعلى مستوى مضمون النقاش، هيمنت اللغة الرسمية وأسماء المسؤولين والمصطلحات المؤسسية على سحابات الموضوعات المتكررة في أغلب المشاريع، دون حضور يُذكر لمفردات تعكس نقاشًا شعبيًا مستقلًا، ما يعني العينة من المتفاعلين الأردنيين، في الغالب، لا يتفاعلون مع هذه المشاريع بقدر ما يعيدون تداول الإعلان عنها.

غير أن هذا النمط ينكسر بوضوح كلما تقاطع مشروع كبير مع مصلحة مباشرة وملموسة يومية للمواطن الأردني: ماله أو أرضه أو فاتورة الماء أو مصدر دخله. ففي مدينة عمرة مثلًا، لم تكن مفردات الإعلان الرسمي كافية لتحريك الجمهور، لكن قضية شراء صندوق استثمار أموال الضمان الاجتماعي 12% من أراضي المدينة بقيمة 173.6 مليون دينار كانت كفيلة بأن تتصدر سحابة الموضوعات نفسها وتستدرج تساؤلات نيابية علنية. وفي سكة حديد ميناء العقبة، بلغ هذا النمط ذروته: تصدّرت عبارات المخاطبة الشخصية المباشرة، مثل "أراضينا" و"تعطيني" و"سؤالي"، قائمة الكلمات الأكثر تكرارًا آليًا في آلاف المنشورات، لتسجّل سكة حديد ميناء العقبة أعلى حجم نقاش رقمي بين كل المشاريع الستة (9.2 ألف منشور)، لا بدافع الإعجاب بمشروع لوجستي، وإنما بدافع الغضب من قانون سمح للحكومة باستملاك أراضي المواطنين دون تعويض كامل،

وهو جدل بلغ قاعة مجلس الأعيان نفسها وتساؤلات دستورية صريحة حول توافقه مع المادة (11) من الدستور. ولافت أن صندوق استثمار أموال الضمان الاجتماعي حاضر كشريك مالي مباشر في ثلاثة من أصل ستة مشاريع تناولها هذا التقرير: مدينة عمرة والناقل الوطني وسكة حديد العقبة، ما يحوّل العلاقة بين أموال تقاعد المواطنين ومشاريع الرؤية إلى خيط تحليلي مستقل بذاته.

وفي المقابل، تكشف حالات مدينة عمرة وميناء معان البري والنقل المدرسي عن نمط مختلف لـ"الوصول" الحكومي الناجح: فلم تكن البيانات المكتوبة وحدها كافية لتحريك أعلى ذروة نقاش في أي من هذه الملفات، بل كانت صيغة العرض المباشر، جلسة حوارية مع خبراء، أو حضور ملكي في لقاء مجتمعي، أو مقاطع مصورة توثّق إنجازًا قائمًا فعلًا، هي ما ترك أثرًا أقوى في تلقي الجمهور، بصرف النظر عن حجم المشروع أو كلفته. وسجّل قطاع النقل العام والحافلات المدرسية، على هذا الأساس، ثاني أدنى نسبة مشاعر سلبية بعد مدينة عمرة، مستفيدًا من طبيعته كدليل بصري مكتمل لا وعد بإنجاز مستقبلي، وإن كان جزء من ذروة التفاعل قد سبق التجربة الفعلية للخدمة بأسبوعين كاملين، مع تزايد النشر حول الموضوع استعدادًا لعودة الطلاب إلى العام الدراسي، فإن توظيف هذا النوع من التواصل للحديث عن المشروع يُعد خطوة اتصالية جيدة؛ إذ يسهم في بناء الاهتمام بالمشروع وتعزيز حضوره قبل بدء التجربة الفعلية.

ولا تقتصر نتائج هذا التقرير على حدود الاتصال الحكومي وحده، وإنما تمتد إلى حدود أدوات الاستماع الرقمي نفسها. ففي مدينة عمرة تحديدًا، برزت فجوة صريحة بين حياد رقمي غالب (69.1%) وإيجابية لم تتجاوز 27.1%، مقابل استطلاع رأي مباشر أظهر تأييد 80% من الأردنيين لأهمية المشروع، وهي فجوة تحمل درسًا منهجيًا مفاده أن صمت المنصات الرقمية لا يعني بالضرورة غياب التأييد الفعلي.

كما رصد التقرير خيطًا جيوسياسيًا إقليميًا طارئًا ربط بين ميناء العقبة وسكة حديد العقبة، إذ برز مصطلح "مضيق هرمز" في سحابتي الموضوعات الخاصتين بهما، في سياق تصعيد عسكري إقليمي فعلي شهدته فترة الرصد، ما منح مشروعين محليين بعدًا استراتيجيًا إقليميًا غير متوقع. وأخيرًا، كشفت تعليقات فردية عن إدراك جماعي يتجاوز حدود المشروع الواحد: استنكاراً متكرراً من وصف كل مبادرة جديدة بأنها "الأضخم في التاريخ"، تعكس تشككًا تراكميًا لدى جزء من الجمهور وامتداد "فجوة الثقة" تجاه ظاهرة "المشاريع الكبرى" ككل، لا تجاه مشروع بعينه.

ويذهب التقرير إلى تفسير الفجوات في الاتصال بين المواطن الأردني ومشاريعه الكبرى التي ترسم مستقبل قطاعات تنموية واستثمارية متعددة، ومحركات رؤيته الاقتصادية العشرية حتى ما بعد 2030، إلى ما هو أبعد من وجود "نمطية في السلبية" و"غياب ثقة مؤسسية" واستخداماً تقليدياً للرسائل الإعلامية والاتصالية وأدواتها، إلى أن المواطن لم يكن شريكاً في الفكرة من الأساس ويتلقاها وكأنه مستخدم نهائي فقط وليس صانعاً للتوجه ككل، الأمر الذي يجعل تندّر المواطنين مستمراً وتشكيكهم أداتهم الوحيدة للانخراط والمشاركة في الفضاء العام والقرارات أو السياسات العامة الخاصة بهم.

ويخلص التقرير إلى أن الفاصل الأكثر تفسيرًا للتباين في ردود الفعل بين المشاريع الستة ليس حجم الخطاب الحكومي وحده، وإنما مدى مساسه المباشر بحياة المواطن اليومية، مقابل بقائه خطابًا عن إنجاز بعيد لم يلمسه بعد، فيما يبقى سؤال الرقابة الذاتية، المطروح كأحد التفسيرات المحتملة لغلبة الحياد على النقاش العام، سؤالًا مفتوحًا يستدعي أدوات بحث نوعي مباشرة لاختباره مستقبلًا.

تمهيد

أطلق الملك عبد الله الثاني رؤية التحديث الاقتصادي بتاريخ 6 حزيران 2022، بوصفها خطة وطنية تمتد لعشر سنوات على ثلاث مراحل، وتشمل مئات المبادرات في مختلف القطاعات الاقتصادية، بهدف توفير فرص عمل جديدة للأردنيين، وتحقيق نمو اقتصادي عبر جذب استثمارات بمليارات الدنانير يقودها القطاع الخاص بالشراكة مع القطاع العام، إضافة إلى تحسين تنافسية الأردن عالميًا ورفع مستوى رضا المواطنين عن حياتهم المعيشية[1]. ومن أبرز المشاريع التي شملتها الرؤية: الناقل الوطني للمياه، والهيدروجين الأخضر، ومدينة عمرة، ومشاريع النقل العام والحافلات المدرسية، ومشروع ميناء العقبة معان البري، ومشروع سكة حديد ميناء العقبة، وقد بات يُشار إلى هذه المشاريع مجتمعة بمصطلح الميجا بروجكتس Megaprojects، أي المشاريع الاقتصادية الكبرى.

ولم تقتصر هذه المشاريع، منذ الإعلان عنها، على كونها خططًا تنفيذية بمواصفات وكلف وجداول زمنية محددة، إذ رافقها خطاب حكومي مستمر يربطها بادعاءات أوسع حول تطوير الاقتصاد الوطني وانعكاس

[1] " الملك يرعى إطلاق رؤية التحديث الاقتصادي"، رؤية التحديث الاقتصادي، 6 حزيران/يونيو 2022، شوهد في 9 آب/أغسطس 2026، https://jordanvision.jo/ar/article/view?slug=الملك-يرعى-إطلاق-رؤية-التحديث-الاقتصادي.

ذلك مباشرة على واقع الحياة المعيشية للمواطن الأردني، عبر تغطية إعلامية رسمية واسعة رافقت الرؤية منذ إطلاقها.

ولما كانت المجتمعات الحديثة، ومنها المجتمع الأردني، تناقش قضاياها وهمومها اليومية عبر الفضاء الرقمي، من منشورات على مواقع التواصل الاجتماعي إلى مقالات ومدونات اقتصادية، فإن دراسة هذا التفاعل الرقمي تشكل مؤشرًا على مدى نجاح هذا الخطاب الحكومي في الوصول إلى وعي الجمهور وتشكيل موقفه.

المنهجية

يندرج هذا التقرير ضمن سلسلة تقارير الاستماع الرقمي الصادرة عن معهد السياسة والمجتمع، التي ترصد آليًا النقاش الرقمي العام، أردني المصدر، القائم أصلًا حول موضوع المشاريع الوطنية الكبرى، المنشور على شكل المقالات والمدونات ومنشورات وتفاعلات التواصل الاجتماعي، وذلك عبر كويريات منفصلة Boolean Queriesلأبرز مشاريع الرؤية الاقتصادية الأردنية.

ويرصد هذا التقرير النقاش الرقمي حول المشاريع التالية بالتحديد: الناقل الوطني للمياه، الهيدروجين الأخضر (مشروع إنتاج الأمونيا الخضراء)، مدينة عمرة، النقل العام والحافلات المدرسية، ميناء العقبة معان البري، وسكة حديد ميناء العقبة.

ويغطي الرصد الفترة من بداية عام 2026 وحتى نهاية آب منه، وهي الفترة التي تتزامن مع بداية المرحلة الثانية من رؤية التحديث الاقتصادي (2026-2029). وقد بدأت الحكومة خلال هذه الفترة تنفيذ البرنامج التنفيذي الثاني للرؤية، الذي أُطلق رسميًا في كانون الثاني 2026، بعد أن سبقته جلسات عمل قطاعية لإعداده. لذلك، تمثل فترة الرصد الأشهر الأولى من تنفيذ المرحلة الثانية، وهي مرحلة بدأت خلالها المشاريع والإجراءات الجديدة بالظهور، بينما كانت نتائجها وآثارها لا تزال في طور التشكل.

ونوضح أنه يُقصد بـ "النقاش الرقمي" ضمن هذا التقرير كل منشور أصيل يتناول موضوع الميجا بروجكتس، دون احتساب التعليقات أو الإعجابات ضمنه، ويُقصد بـ "المستخدم الفريد" كل حساب أردني المصدر نشر نقاشًا مستقلًا واحدًا على الأقل خلال الفترة، بصرف النظر عن عدد منشوراته، أما "التفاعلات" فيقصد بها

مجموع الاستجابات على هذه النقاشات من إعجابات وتعليقات ومشاركات، وهي تعكس حجم الاهتمام الجماهيري بمعزل عن عدد منتجي المحتوى.

يدرك هذا التقرير وجود نقاش رقمي أردني أوسع حول موضوع الميجا بروجكتس مما استطاعت أدوات الرصد الوصول إليه، إذ تحد سياسات الخصوصية على منصات التواصل الاجتماعي من إمكانية الاطلاع على عدد من المنشورات ذات الصلة.

كما أن نمط النشر الأردني، المتّسم بقدر من الحذر عند تناول مواضيع حساسة في ظل قانون الجرائم الإلكترونية، قد يكون سببًا إضافيًا في محدودية بعض الأرقام التي توصل إليها هذا التقرير. ومع ذلك، تبقى الأرقام المرصودة عينة ممثلة وذات صلة مباشرة وأكيدة بواقع التفاعل الرقمي الأردني مع موضوع هذا التقرير، لا انعكاسًا كاملًا وشاملًا له.

1. الناقل الوطني للمياه

شكل مولد بالذكاء الاصطناعي يتخيل فكرة مشروع الناقل الوطني للمياه

يقوم مشروع الناقل الوطني على إنشاء محطة تحلية بتقنية التناضح العكسي على ساحل العقبة، وخط ناقل بطول 450 كم لنقل المياه المحلاة شمالًا حتى عمّان وبقية محافظات المملكة، بطاقة إنتاجية تصل إلى 300 مليون متر مكعب سنويًا. وفي 21 نيسان 2026، شهد رئيس الوزراء جعفر

حسان توقيع اتفاقية المشروع بقيادة شركتي ميريديام وسويز الفرنسيتين[2]، بكلفة إجمالية تقارب 5.8 مليار دولار.

ويجدر الذكر أن مشروع الناقل الوطني جاء بديلًا أردنيًا بعد تعثر مشروع "ناقل البحرين" المشترك مع دولة الاحتلال والسلطة الفلسطينية، وحذفه البنك الدولي من قائمة مشاريعه في حزيران 2021 لعدم اتفاق الأطراف على معايير التنفيذ[3].

ويقوم مشروع الناقل الوطني على إنشاء محطة تحلية بتقنية التناضح العكسي على ساحل العقبة، وخط ناقل بطول 450 كم لنقل المياه المحلاة شمالًا حتى عمّان وبقية محافظات المملكة، بطاقة إنتاجية تصل إلى 300 مليون متر مكعب سنويًا. وفي 21 نيسان 2026، شهد رئيس الوزراء جعفر حسان توقيع اتفاقية المشروع بقيادة شركتي ميريديام وسويز الفرنسيتين[4]، بكلفة إجمالية تقارب 5.8 مليار دولار.

ويُموَّل المشروع عبر مزيج من المصادر: مساهمة حكومية من الموازنة بقيمة 722 مليون دولار[5]؛إضافة إلى التزام أمريكي بـ 700 مليون دولار، والتزامات أوروبية تقارب 1.13 مليار دولار؛ ومساهمة محلية عبر ائتلاف بنوك أردنية بقيادة بنك الإسكان بقيمة 1.1 مليار دولار. ولافت أن صندوق استثمار أموال الضمان الاجتماعي حاضر في تمويل هذا المشروع من قناتين معًا: كمقرض ضمن تحالف البنوك، وكشريك مباشر في رأس مال شركة المشروع إلى جانب ميريديام[6]، وهو الصندوق نفسه الذي استثمر في أراضي مدينة عمرة أيضًا التي سيتناوله التقرير.

[2] " رئيس الوزراء يشهد التوقيع على الاتفاقية الفنية القانونية النهائية لمشروع الناقل الوطني للمياه"، وكالة الأنباء الأردنية (بترا)، 21 نيسان/أبريل 2026، شوهد في 9 آب/أغسطس 2026.

[3] " بكلفة مليار دولار.. هل ينجح الأردن في تنفيذ مشروع لتحلية ونقل المياه بعد تعثر إنجاز ناقل البحرين؟"، الجزيرة نت، 20 حزيران/يونيو 2021، شوهد في 30آب/أغسطس 2026، https://www.aljazeera.net/politics/2021/6/20/بكلفة-مليار-دولار-هل-ينجح-الأردن.

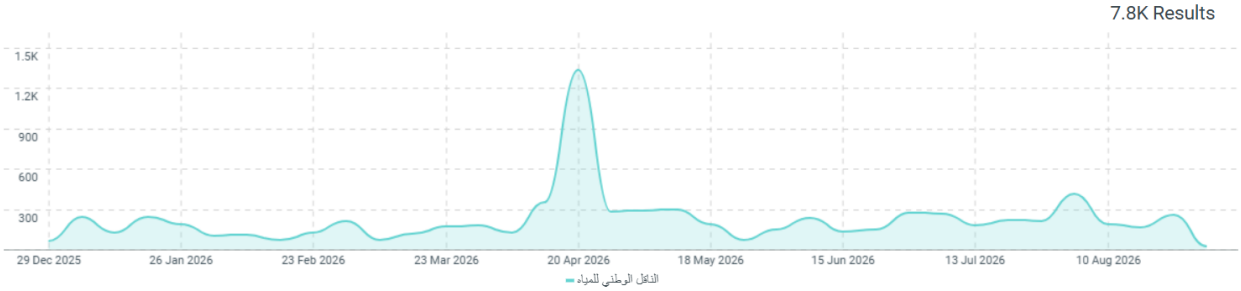
[4] " رئيس الوزراء يشهد التوقيع على الاتفاقية الفنية القانونية النهائية لمشروع الناقل الوطني للمياه"، وكالة الأنباء الأردنية (بترا)، 21 نيسان/أبريل 2026، شوهد في 9 آب/أغسطس 2026.

[5] " الأردن يطلق أضخم مشروع مائي في تاريخه: الناقل الوطني يدخل مرحلة التنفيذ الصيف المقبل"، الوكيل الإخباري، 21 نيسان/أبريل 2026، شوهد في 9 آب/أغسطس 2026، https://www.alwakeelnews.com/Section_1/الأردن-يطلق-أضخم-مشروع-مائي-في-تاريخه_771449.

[6] المرجع السابق

وعلى مستوى الاتصال والإعلام الحكومي، لم تقتصر رسالة الحكومة لمشروع الناقل الوطني للمياه على البيانات المكتوبة، إذ ظهر مدير المشروع صدام خليفات إعلاميًا ليشرح المشروع للمواطن مباشرة عن تفاصيل المشروع عبر واحدة من أهم محطات التلفاز التي يتابعها الأردنيين قناة المملكة في برنامج نبض البلد[7]، معترفًا بأنه لا يعني نهاية دائمة لأزمة المياه وإنما توفير إمدادات تكفي 10 إلى 15 عامًا.[8] كما جرى تكرار وصف المشروع في أكثر من مناسبة بأنه "أضخم مشروع مائي في تاريخ الأردن[9]"، ويكشف أحد المقالات التي كُتبت خصيصًا لتوضيح أن ما يتداوله الناس عبر وسائل التواصل الاجتماعي حول المشروع فيه الكثير من التباس[10].

إذًا نلاحظ جهدًا اتصاليًا حكوميًا متعدد القنوات حول المشروع: مساهمة مالية غير مسبوقة، وظهور إعلامي مباشر، وخطاب متكرر منذ عام 2025 على الأقل. ويبقى السؤال: هل وصل هذا الجهد فعليًا إلى نقاش رقمي عام يوازيه؟



شكل يوضح تطور حجم النقاش الرقمي حول الناقل الوطني للمياه عبر الزمن

بحسب ما تم رصده في أداة الاستماع الرقمي، سجّل النقاش حول الناقل الوطني 7.8 ألف إشارة، وهو من أعلى المستويات بين المشاريع الستة. غير أن معظم هذا الحجم تركّز في قفزة حادة قصيرة تزامنت حصريًا مع توقيع الاتفاقية النهائية في 21 نيسان 2026، بأكثر من أربعة أضعاف المعدل

[7] مقابلة تلفزيون ببرنامج نبض البلد عبر قناة المملكة، تاريخ 21أبريل/نيسان2026، شوهد في 10أيلول/سبتمبر2026، في: Bing Videos

[8] مدير مشروع الناقل الوطني: المشروع يمثل مستقبل الأردن المائي ويعزز الاعتماد على الذات"، المملكة، 21 نيسان/أبريل 2026، شوهد في 9 آب/أغسطس 2026، https://www.almamlakatv.com/news/197276-مدير-مشروع-الناقل-الوطني-المشروع-يمثل-مستقبل-الأردن-المائي-ويعزز-الاعتماد-على-الذات.

[9] " المياه: الناقل الوطني يُعد أضخم مشروع مائي في تاريخ الأردن"، رؤيا الإخباري، **13نيسان/أبريل 2025**، شوهد في 9 آب/أغسطس 2026، https://royanews.tv/news/346860.

[10] " مشروع الناقل الوطني للمياه الأمن المائي الأردني"، صحيفة الرأي، 19 نيسان/أبريل 2026، شوهد في 9 آب/أغسطس 2026، https://alrai.com/article/10848392.

المعتاد، قبل أن ينحسر بالسرعة نفسها خلال أيام، وهو شكل سنلاحظ أنه يتكرر شكل التفاعل معه في التقرير. وهو أيضًا يتزامن مع توقيت المقابلة التلفزيونية لمدير المشروع.

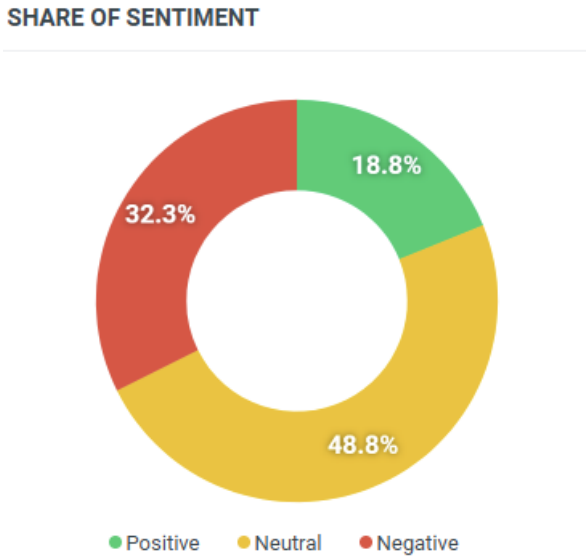
تجدر الإشارة إلى أن الرقم المرصود (7.8 ألف إشارة) لا يعني بالضرورة أن هذا هو مجمل النقاش الأردني حول المشروع، إذ تحكم سياسات الخصوصية في منصات التواصل الاجتماعي قدرة أي أداة استماع رقمي على الوصول الشامل لكل ما يُتداول. كما أن منهجية هذا التقرير تعمّدت اختيار عينة دقيقة وممثلة للنقاش العام المفتوح، لا حصرًا شاملًا لكل إشارة ممكنة.

ويكشف هذا الشكل عن نمط تفاعل مرتبط بلحظة معينة فرغم امتداد الجهد الاتصالي الحكومي لأكثر من عام، لم يتفاعل الجمهور إلا مع حدث توقيع، لا مع محطات المشروع السابقة التي أعلنت عنها الحكومة بشفافية مثل وثائق العطاء، تأهيل الائتلافات، اتفاقية الأعمال المبكرة. بمعنى آخر، الحكومة كانت تتحدث عن المشروع طوال الوقت، لكن لا يظهر وصول فعلي للجمهور إلا في اللحظات الكبرى. وهذا الانقطاع له كلفة: فحين يسمع المواطن عن المشروع أول مرة عند إعلانه النهائي، دون أن يكون تابع كيف تشكّل تدريجيًا، فمن الطبيعي أن يستقبله بتشكك وتفاعل سلبي

سحابة الموضوعات المتكررة في النقاش الرقمي حول الناقل الوطني للمياه

وأظهرت سحابة الموضوعات المتكررة نمطًا سنلاحظه لاحقًا في معظم المشاريع الأخرى، وهو هيمنة للغة الإعلان الرسمي وأسماء المسؤولين ("جلالة الملك"، "رئيس الوزراء جعفر حسان"، "وزير المياه")، إلى جانب مصطلحات مؤسسية بحتة ("سلطة المياه"، "المشاريع الاستراتيجية")، دون حضور يُذكر لمفردات تعكس نقاشًا شعبيًا مستقلًا. وهذا يعكس أن التداول حول المشروع بقي أقرب لإعادة نشر الإعلان الرسمي منه لإنتاج نقاش موازٍ يعبّر فيه الناس عن رأيهم الخاص، وهو ما

يكشف بدوره عن سمة أعمق في الفضاء الرقمي الأردني: أن جزءًا من الجمهور قد لا يشعر بالرغبة الكافية، أو بالمساحة المناسبة الآمنة، للتفاعل النقدي المستقل مع هذا النوع من المواضيع.



شكل يوضح توزيع المشاعر تجاه النقاش الرقمي حول الناقل الوطني للمياه

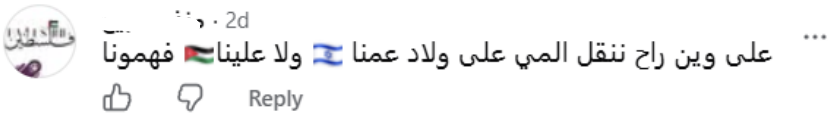
وتُظهر بيانات المشاعر أن 18.8% من النقاش الرقمي الأردني حول الناقل الوطني كانت إيجابية، مقابل 48.8% محايدة و32.3% سلبي، وهي بذلك من أعلى نسبة مشاعر السلبية تُسجَّل لمشاريع ضمن هذا التقرير.

وفي تفسير ذلك لا يمكن القول إن الحكومة قصّرت في التواصل حول هذا المشروع تحديدًا، إذ وثّق القسم السابق تكرارًا واضحًا للرسالة عبر أكثر من قناة رسمية خاصة وسائل التواصل الاجتماعي والفيسبوك تحديدًا الذي يتصفحه الأردنيون بكثرة. ومع ذلك، بقي مستوى التشكك مرتفعًا رغم وضوح الرسالة وتكرارها، بما يشير إلى أن وصول الرسالة لا يضمن تقبّلها. فاستجابة الجمهور

تتشكل أيضًا بواقعه المعيشي اليومي: مواطن لا يزال يواجه انقطاعًا بالتزويد أو ارتفاعًا بالفاتورة قد لا يتفاعل إيجابيًا مع إعلان عن تحسن قادم، مهما كانت لغته مبسطة وواضحة.

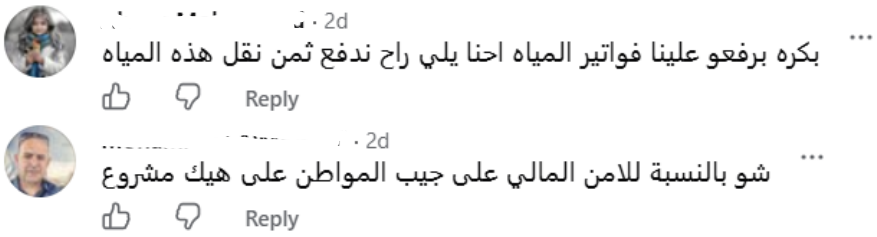
أما بالنسبة لمواقف واتجاهات بعض المعلقين حول الموضوع، ظهر مثلًا **تيار التشكك المبني على سوابق تاريخية** الذي يقارن المشروع بمشاريع سابقة، معتبرًا الخطاب الحكومي الحالي "نفس الأسطوانة" المسموعة من قبل، في تعبير صريح عن عدم تصديق بالجدوى نابع من تجربة سابقة لا من رفض مبدئي للفكرة.

وتيار الالتباس بطبيعة المشروع: يخلط بين الناقل الوطني ومشاريع مياه إقليمية سابقة، في إشارة تحمل صدى مباشر لتاريخ مشروع ناقل البحرين الذي تناوله هذا التقرير سابقًا، متسائلًا عن أطراف خارجية للمشروع رغم كونه محليًا بالكامل، وهو ما يوثّق بشكل مباشر أثر الالتباس التاريخي الذي أشرنا إليه.

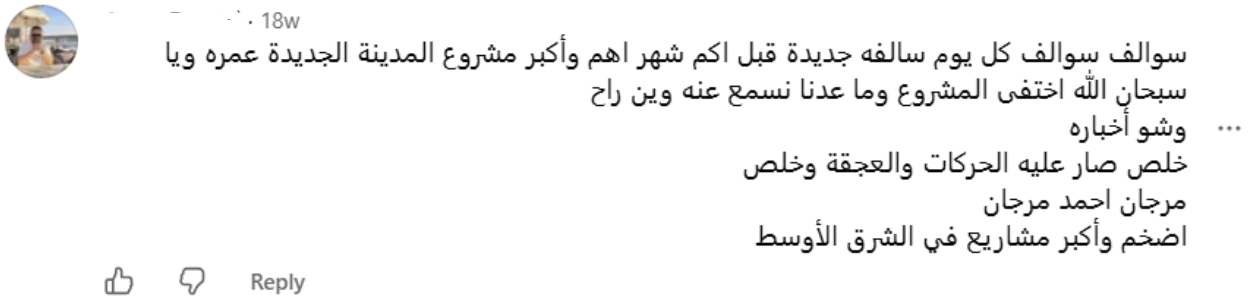


تيار القلق المالي المباشر: يتمحور حول الأثر المتوقع على فاتورة المياه الشهرية للمواطن، وعلى الأمن المالي للأسرة الأردنية، في تأكيد مباشر لفرضية "المسّ بالجيب" التي طرحها هذا التقرير كمحرك رئيسي للتفاعل النقدي.

تيار المساءلة الاقتصادية: يطرح أسئلة تحليلية أعمق، من قبيل ما إذا كانت دراسة الجدوى قارنت فعليًا كلفة شبكة الأنابيب ومحطات الضخ الحالية مع كلفة إنشاء محطة تحلية مباشرة، وهل ستنعكس كلفة إنشاء المصانع المرتبطة بالمشروع على تكلفته النهائية سلبًا أو إيجابًا، وهو نقاش يتجاوز الانطباع العاطفي إلى تدقيق مالي فعلي.



تيار "إرهاق الإعلانات الكبرى" العابر للمشاريع: وهو الأهم لفرضية هذا التقرير ككل، إذ يسخر أحد المعلقين صراحة من التكرار المستمر لوصف "أهم وأكبر مشروع" لكل مبادرة جديدة، ضاربًا المثل بمدينة عمرة تحديدًا



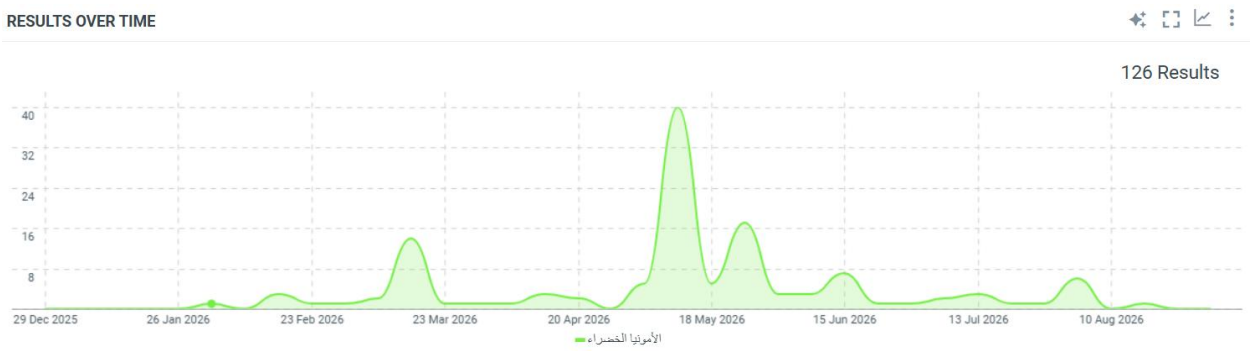
ويحمل هذا التيار الأخير دلالة، فهو يطرح فكرة أن جزءًا من الجمهور الأردني قد لا يتابع كل مشروع بمعزل عن الآخر كما تقتضي منهجية هذا التقرير لأغراض الرصد، وإنما يربط بين المشاريع الكبرى جميعها، يتشكل فيه نوع من التعب أو التشكك التراكمي كلما تكرر خطاب "الإنجاز الأضخم في التاريخ" لمشروع جديد قبل أن يهدأ الحديث عن سابقه.

2. الهيدروجين الأخضر: مشروع إنتاج الأمونيا الخضراء

سحابة الموضوعات المتكررة في النقاش الرقمي حول مشروع الأمونيا الخضراء

شهد رئيس الوزراء جعفر حسان، 10 أيار 2026، توقيع أول اتفاقية استثمارية فعلية ضمن قطاع الهيدروجين الأخضر في الأردن، بين وزارة الطاقة وشركة الأردن للأمونيا الخضراء (ائتلاف بولندي إماراتي بدعم هولندي)، بكلفة تقارب مليار دولار، من أصل 11 مذكرة تفاهم أخرى لا تزال قيد الدراسة[11]. ويستهدف المشروع إنتاج 100 ألف طن أمونيا خضراء سنويًا في العقبة، للتصدير أساسًا نحو أوروبا، في ظل سعي أوروبي لتنويع مصادر الطاقة عقب الحرب الروسية الأوكرانية 2022[12].

ولافت أن اللغة المستخدمة لوصف المشروع تختلف جوهريًا باختلاف المنصة: ففي حين وصفته البيانات الرسمية بأنه "الأولى من نوعها" و"نموذجًا متقدمًا"، وصفه مسؤول التحول الطاقي بوزارة الطاقة ذاته، في حديث لمنصة صحفية استقصائية مستقلة، بأنه فعليًا "من أصغر مشاريع الهيدروجين" قيد الدراسة حاليًا[13].



شكل يوضح تطور حجم النقاش الرقمي حول مشروع إنتاج الأمونيا الخضراء

[11] " خبيران: توقيع الأردن لاتفاقية إنتاج الأمونيا الخضراء يعزز مكانته الإقليمية للطاقة النظيفة"، وكالة الأنباء الأردنية (بترا)، 11 أيار/مايو 2026، شوهد في 11 تموز/يوليو 2026، https://petra.gov.jo/ar/news/خبيران-توقيع-الأردن-لاتفاقية-إنتاج-الأمونيا-الخضراء-يعزز-مكانته-الإقليمية-للطاقة-النظيفة.

[12] باسل العيسى، "مشروع بمليار دولار: من سيشتري الأمونيا الخضراء من الأردن؟"، حبر، 9 حزيران/يونيو 2026، شوهد في 11 تموز/يوليو 2026، https://www.7iber.com/الأمونيا-الخضراء-في-الأردن./

[13] باسل العيسى، "مشروع بمليار دولار: من سيشتري الأمونيا الخضراء من الأردن؟"، حبر، 9 حزيران/يونيو 2026، شوهد في 11 تموز/يوليو 2026، https://www.7iber.com/الأمونيا-الخضراء-في-الأردن./

وعلى مستوى التفاعل الرقمي، لا يظهر نشاط رقمي واضح أو نشر حكومي ملحوظ حول هذا المشروع تحديدًا، بخلاف ما لوحظ في مشروع الناقل الوطني للمياه مثلًا. فقد سجّل الرصد 126 نتيجة فقط (تمثل منشورات مستقلة أصيلة، لا تعليقات أو مشاركات لهذه المنشورات). وتجدر الإشارة مجددًا إلى محدودية هذه العينة، إذ تحد سياسات الخصوصية على منصات التواصل من قدرة أي أداة رصد على الوصول الشامل لكل ما يُتداول، والتأكد من صلته المباشرة بالمشروع. ولعل ذلك يُفسّر جزئيًا بطبيعة المشروع نفسه؛ فعلى الرغم من أهميته وما يُتوقع أن يحققه من عوائد اقتصادية، فإنه لا يرتبط بصورة مباشرة بالحياة اليومية للمواطن، كما أن طبيعته العلمية والتقنية المعقدة قد تجعل من الصعب تقديمه في محتوى مبسط وجاذب للجمهور، وهو ما قد يفسر محدودية النشر والتفاعل الرقمي حوله.

ويُظهر منحنى النشر أن الاهتمام بالمشروع كان مرتبطًا أساسًا بالمحطات الرئيسية في مساره؛ إذ بدأ بالارتفاع في أواخر آذار وبداية نيسان مع الإعلان عن شراكات وتطورات فنية وتشاورات مرتبطة بالمشروع، ثم بلغ ذروته في أيار بالتزامن مع إقرار وتوقيع اتفاقية الاستثمار البالغة نحو مليار دولار، تلتها ذروة أصغر مع استمرار التغطية وتفاصيل الاتفاقية. كما ظهر ارتفاع محدود في حزيران مع توقيع اتفاقية تأجير الأرض، وارتفاع آخر في آب مع إعادة إدراج المشروع ضمن تقرير حكومي حول تقدم مشاريع رؤية التحديث الاقتصادي. ويشير ذلك إلى أن النشر حول المشروع كان مرتبطًا بالأحداث والتطورات الرسمية أكثر من كونه حضورًا رقميًا مستمرًا.

وأظهرت سحابة الموضوعات المتكررة النمط ذاته الذي رصده هذا التقرير في قطاع الهيدروجين الأخضر ككل: هيمنة كاملة للمصطلحات المؤسسية والقطاعية ("وزارة الطاقة والثروة المعدنية"، "الطاقة النظيفة"، "الطاقة المتجددة"، "الانبعاثات الكربونية")، إلى جانب تكرار اسم الوزير مباشرة ("وأكد الخرابشة")، وعبارات الربط الرسمية النمطية ("بما يدعم"، "بما يسهم")، دون أي مفردة تعكس تساؤلًا شعبيًا أو نقاشًا مستقلًا.

ورغم محدودية الحجم الكمي للنقاش، يكشف فحص عينة من التعليقات عن تيارات فكرية واضحة، تتقاطع جميعها حول موضوع واحد: **العلاقة بين المشاريع الكبرى والمديونية العامة**، لا تفاصيل المشروع التقنية أو البيئية نفسها.

16w · Top fan

كل يوم بنسمع عن مشروع بعزز وآخر السنه بتزيد المديونيه يعني ممكن تشرحولنا شو أو مين أو كيف بتعزز هاي المشاريع

Reply

View 1 reply

تيار التشكك التراكمي بالمديونية: يربط مباشرة بين تكرار الإعلان عن مشاريع كبرى جديدة وزيادة المديونية العامة للدولة، متسائلًا بشكل نقدي عمّن يستفيد فعليًا من هذه المشاريع وكيف تُعزَّز.

16w · Top fan

بالك بتنسد المديونية او بتخففو الضرائب

Reply

16w

كلو بكروشكو ولا راح نشوف فلس وبالعكس راح تفرضو ضرائب علينا فوقهن

Reply

تيار الشك بتوزيع المنفعة: يذهب لأبعد من ذلك، معتبرًا أن "المتضرر" الفعلي من أي مشروع تنفذه الدولة هو المواطن الأردني نفسه، في تعبير عن شعور عام بانفصال المنفعة المعلنة عن المصلحة الشخصية المباشرة للمواطن.

16w

والله الاردني هو المتضرر مت اي مشروع تعمله الدوبه

Reply

تيار السخرية من تعزيز المدخرات: يستخدم عبارة "تعزيز مدخرات المسؤولين" كتعليق ساخر مقتضب، يربط ضمنيًا بين الإعلان عن مشاريع استثمارية كبرى وشبهة استفادة شخصية للمسؤولين، دون تقديم دليل أو تفصيل، وإنما كتعبير عن انطباع عام سائد.

16w

تعزيز مدخرات المسؤولين

Reply

ويلاحظ أن هذه التيارات مجتمعة لا تناقش تفاصيل مشروع الأمونيا الخضراء نفسه (كلفته الدقيقة أو جدواه الفنية أو أثره البيئي)، بقدر ما توظفه كمثال إضافي ضمن إطار خطابي أشمل وأسبق:

تشكك عام ومتراكم في العلاقة بين إعلانات المشاريع الكبرى المتكررة والمديونية العامة وتوزيع المنفعة، بصرف النظر عن طبيعة كل مشروع على حدة.

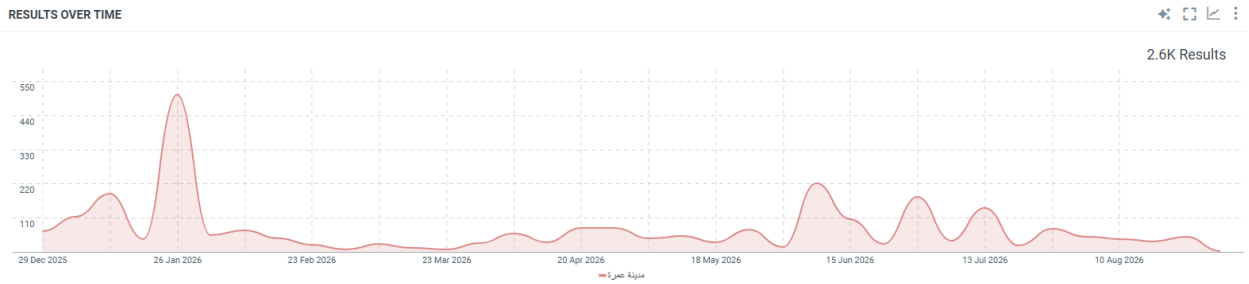
3. مشروع مدينة عمرة

شكل يوضح مخطط مستقبلي لمدينة عمرة

أعلن رئيس الوزراء جعفر حسان في 29 تشرين الثاني 2025 عن إطلاق مشروع مدينة عمرة، بوصفه نموذجًا جديدًا للتطوير الحضري المستدام يهدف إلى تخفيف الضغط السكاني عن عمّان والزرقاء، اللتين يُتوقع أن يصل عدد سكانهما إلى 11 مليون نسمة خلال 25 عامًا، مؤكدًا أن المدينة ليست عاصمة بديلة وإنما مشروع عابر للحكومات على مدى 25 عامًا[14]. وجاء الإطلاق تنفيذًا لكتاب التكليف السامي، ضمن محور جودة الحياة في رؤية التحديث الاقتصادي.

[14] "حسان يطلق الأعمال الإنشائية الأولى لمشروع مدينة عمرة شرق عمان"، إذاعة حسنى، 29 تشرين الثاني/نوفمبر 2025، شوهد في 9 آب/أغسطس 2026، https://husna.fm/محلي/ما-هو-مشروع-مدينة-عمرة.

وفي 14 كانون الثاني 2026، قدّرت الحكومة الكلفة التأشيرية لثلاثة مشاريع رئيسية ضمن المرحلة الأولى من المدينة، هي المدينة الترفيهية ومركز المعارض والمؤتمرات الدولي واستاد الحسين بن عبد الله الثاني الدولي، بنحو 270 مليون دينار[15]. وأعقب ذلك الإعلان في 29 كانون الثاني عن عقد جلسات حوارية متخصصة حول تطوير المشروع، بمشاركة أكثر من 150 خبيرًا من مختلف المجالات، عُقدت بالفعل بعدها بيومين في 31 كانون الثاني 2026, وهو التوقيت الذي يتزامن زمنيًا مع أعلى ذروة سجلها النقاش الرقمي حول المشروع خلال فترة الرصد بأكملها.



شكل يوضح تطور حجم النقاش الرقمي حول مشروع مدينة عمرة

سجّل النقاش الرقمي حول مدينة عمرة خلال فترة الرصد 2.6 ألف إشارة، بمشاركة 524 مؤلفًا فريدًا، وتفاعل بلغ 52.9 ألف. وجاءت المشاعر كالتالي: سيطر الحياد بنسبة 69.1%، مقابل 27.2% إيجابي و3.8% سلبي وهي أدنى نسب السلبية بين مشاريع التقرير كافة.

وأظهرت سحابة الموضوعات المتكررة هيمنة شبه كاملة للغة الإعلان الرسمي: "مشروع مدينة عمرة"، "رؤية التحديث الاقتصادي"، "الشركة الأردنية لتطوير المدن والمرافق"، "جلالة الملك عبد الله الثاني"، "رئيس الوزراء الدكتور جعفر حسان"، إلى جانب تفاصيل تنفيذية مباشرة مثل "بدء الأعمال التمهيدية" و"الحفر لمشروع إستاد الحسين"، بما يعكس أن جانبًا كبيرًا من النقاش تمحور حول نقل تفاصيل البيانات الحكومية ذاتها لا حول مناقشتها. غير أن السحابة نفسها كشفت خيطًا مختلفًا تمامًا عن هذا النمط، تمثّل في التكرار اللافت لعبارتي "المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي" و"استثمار أموال الضمان"، في إشارة إلى قضية شراء صندوق استثمار أموال الضمان الاجتماعي 12%

[15] "الحكومة تقدّر كلفة ثلاثة مشاريع كبرى في مدينة عمرة بنحو 270 مليون دينار"، الغد، 14 كانون الثاني/يناير 2026، شوهد في 9 آب/أغسطس 2026، https://alghad.com/الحكومة-تقدر-كلفة-ثلاثة-مشاريع-كبرى-في-مدينة-عمرة-بنحو-270-مليون-دينار/.

من أراضي مدينة عمرة بقيمة 173.6 مليون دينار، بسعر تفضيلي يقل 30% عن السعر الإداري، ضمن استراتيجيته للاستثمار طويل الأجل[16].

ويمثل هذا الملف تحديدًا الاستثناء الأوضح لنمط الاستهلاك الإخباري الهادئ السائد في بقية النقاش حول المشروع، إذ أثار قرار الاستثمار تساؤلات نيابية علنية حول أسسه الفنية والقانونية[17]. كما وصفه علنًا مدير عام المؤسسة الأسبق محمد صالح الطراونة بأنه "مغامرة من جيب المواطنين"، مؤكدًا أنه كان يرفض هذا الاستثمار لغياب دراسة جدوى اقتصادية كافية في رأيه[18]. وبذلك يعيد هذا الملف تأكيد النمط الذي رصده هذا التقرير في قطاع النقل العام: فحين يتقاطع مشروع كبير مع مصلحة مالية مباشرة يشعر المواطن أنها ماله الخاص، كأموال تقاعده، يتحول النقاش من نمط استهلاك استخباري هادئ إلى مساءلة واضحة ومباشرة.

ويمكن تصنيف المواقف الفردية المرصودة ضمن أربع تيارات متمايزة:

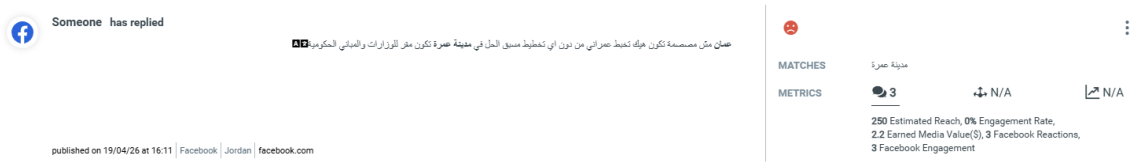
تيار متشكك بالمصطلح والخطاب: يشكك في المصطلحات الترويجية المستخدمة قبل التأكد من مضمونها الفعلي، على غرار تعليق تساءل ساخرًا عن معنى "المدن الذكية" أصلًا قبل استخدامها، وتعليقات أخرى شككت في الجدوى الفعلية لهذه المشاريع مجتمعة (مدينة عمرة، الهيدروجين الأخضر) على المواطن، متسائلًا "هل هنالك أمور يكون على اطلاع عليها"، في تلميح مباشر لغياب الشفافية.

[16] " هل استثمارات الضمان الاجتماعي الأردنية في عمرة آمنة؟"، العربي الجديد، 5 كانون الثاني/يناير 2026، شوهد في 9 آب/أغسطس 2026، https://www.alaraby.co.uk/economy/هل-استثمارات-الضمان-الاجتماعي-الأردنية-في-عمرة-آمنة.

[17] المرجع السابق

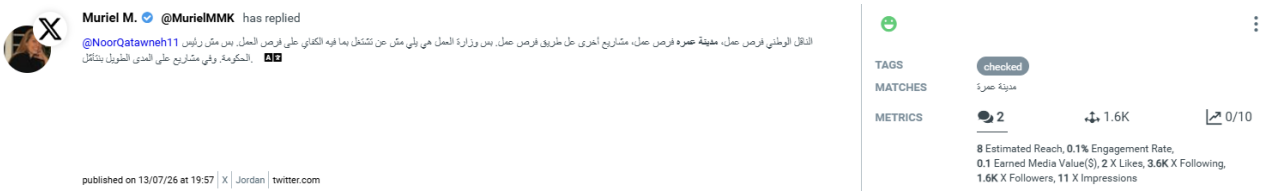
[18] " الطراونة: الحكومات تتعامل مع أموال الضمان وكأنها أموال عامة.. ومدينة عمرة مغامرة من جيب المواطنين"، سواليف، شوهد في 9 آب/أغسطس 2026، https://sawaleif.com/الطراونة-الحكومات-تتعامل-مع-أموال-الض-1096237/.

تيار نقدي بنّاء يقترح وظيفة بديلة: لا يرفض المشروع بقدر ما ينتقد غياب التخطيط العمراني في عمّان أصلًا، مقترحًا أن تُخصص مدينة عمرة تحديدًا كمقر للوزارات والمباني الحكومية بدل وظيفتها المعلنة.



تيار مؤيد يتبنى المنطق الرسمي ويشرحه: يعيد إنتاج الحجة الحكومية بأسلوبه الخاص، مبررًا المشروع بتوفير الخدمات في مكان واحد وفتح مجال لانتقال السكان بعيدًا عن الاكتظاظ.

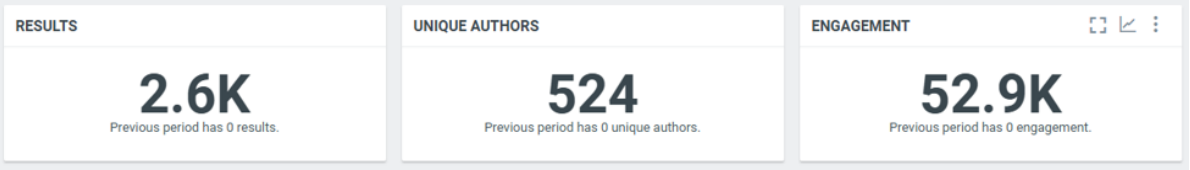
تيار مؤيد للفكرة لكنه مساءل للتنفيذ: يقبل بمنطق المشروع من حيث خلق فرص العمل، لكنه يحوّل المساءلة من رئاسة الوزراء إلى جهة تنفيذية محددة (وزارة العمل)، معبرًا عن تفاؤل حذر ومشروط بالمدى الطويل لا برفض أو تأييد مطلق.



ويكشف هذا التنوع أن الحياد الظاهر في الأرقام الإجمالية (69 %) لا يعكس غياب المواقف الفردية بقدر ما يعكس تشتتها وتضاربها إلى حد التعادل الإحصائي، فبين تيار متشكك بالخطاب وتيار متبنٍ

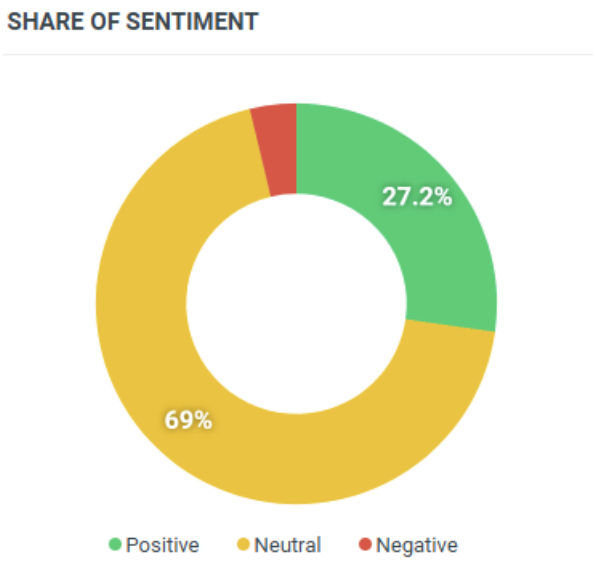
للمنطق نفسه، وبين نقد بنّاء ومساءلة مشروطة للتنفيذ، يبدو المشهد أقرب إلى نقاش حقيقي مجزأ ومتفرق منه إلى صمت جماهيري كامل.

ومع ذلك، تكشف معطية خارج نطاق الاستماع الرقمي عن صورة أكثر إيجابية مما توحي به وتيرة النقاش وحدها: فقد أظهر استطلاع رأي, نشرته صحيفة الدستور في نيسان 2026, أن 80% من الأردنيين يؤكدون أهمية مشروع مدينة عمرة، وأن 40.7% منهم أبدوا استعدادهم فعليًا للانتقال للسكن فيها بعد اكتمال مرحلتها الأولى[19].وهذا التباين بين حياد النقاش الرقمي اليومي من جهة, وارتفاع نسبة التأييد في استطلاع رأي مباشر من جهة أخرى, يشير إلى أن غياب النقاش النشط عن منصات التواصل لا يعني بالضرورة غياب الموقف الإيجابي عند المواطن، وإنما قد يعكس فقط أن هذا الموقف لا يُترجَم تلقائيًا إلى تفاعل أو تعليق علني، وهي نقطة منهجية مهمة تحد من قدرة أدوات الاستماع الرقمي وحدها على قياس الموقف الجماهيري الحقيقي بمعزل عن أدوات قياس الرأي المباشرة.



شكل يوضح حجم النتائج للتفاعل الرقمي حول مشروع مدينة عمرة

[19] "استطلاع: 80% من الأردنيين يؤكدون أهمية مدينة عمرة"، الدستور، 14 نيسان/أبريل 2026، شوهد في 9 آب/أغسطس 2026، https://www.addustour.com/articles/1560371-استطلاع-80-من-الأردنيين-يؤكدون-أهمية-مدينة-عمرة.



شكل يوضح توزيع المشاعر تجاه النقاش الرقمي حول مشروع مدينة عمرة

وبذلك، يقدّم مشروع مدينة عمرة صورة مركّبة لا يختصرها رقم واحد: حياد رقمي غالب يخفي تحته تيارات فردية متضاربة فعليًا، واستثناء واحد واضح (ملف الضمان الاجتماعي) يكسر نمط الاستهلاك الهادئ، وفجوة حقيقية بين ما ترصده أدوات الاستماع الرقمي وما يكشفه استطلاع رأي مباشر. وهذا التركيب الثلاثي هو ما يميّز عمرة عن معظم مشاريع هذا التقرير، لا نتيجة واحدة بسيطة.

4. مشاريع النقل العام

يواجه قطاع النقل العام في الأردن، في ضوء محدودية الموارد والمساحة الجغرافية القابلة للاستثمار، تحديات بنيوية تستدعي تطويرًا مستمرًا. فوفقًا لتقرير تشخيصي للبنك الدولي، لا يمثل النقل العام سوى 13% من إجمالي وسائل التنقل بالمملكة، مقابل 33% للمركبات الخاصة، بينما تنفق الأسرة الأردنية في المتوسط 17% من دخلها على النقل (ترتفع إلى 23% بين الشباب، وقد تصل إلى 46% في بعض المناطق)، في ظل رحلات يومية تستغرق 2.5 ساعة في المتوسط[20].

فعلى مستوى النقل داخل عمّان وبينها وبين المحافظات، أنجزت الحكومة الباص السريع بين عمّان والزرقاء (رحلة 20 دقيقة، بسعة 200 ألف راكب يوميًا)[21]. وتعمل حاليًا على مرحلة ثانية من الباص السريع داخل عمّان نفسها بطول 43 كم وكلفة 400 مليون دينار[22]، إضافة إلى توسعة الباص السريع بين المحافظات لتشمل خطي البلقاء ومادبا (مادبا مستشفى الأمير حمزة، وصويلح جامعة البلقاء)[23].

وعلى صعيد النقل المدرسي، أطلقت الحكومة مشروع النقل المدرسي المجاني في جنوب الأردن مع العام الدراسي 2027/2026، يستهدف 9,889 طالبًا و849 معلمًا[24].

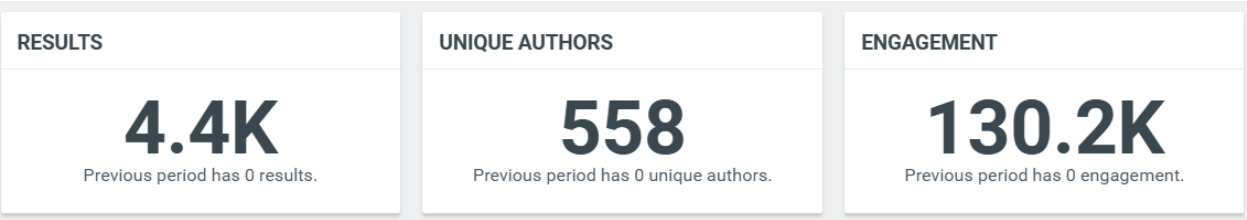
[20]" الأردن: الطلب المتزايد على النقل العام يستدعي حلولًا شاملة"، البنك الدولي، 7 حزيران/يونيو 2022، شوهد في 9 آب/أغسطس 2026، https://www.albankaldawli.org/ar/news/press-release/2022/06/07/jordan-increasing-public-transport-demands-call-for-inclusive-solutions.

[21]" تعرف على كلفة الباص السريع بين عمان والزرقاء.. تفاصيل"، جراءة نيوز، شوهد في 10 آب/أغسطس 2026، https://garaanews.com/article/281039.

[22]" الشوارية يكشف عن المرحلة الثانية من مشروع الباص سريع التردد بطول 50 كم"، أمانة عمان الكبرى، شوهد في 12 آب/أغسطس 2026، https://media.ammancity.gov.jo/Ar/NewsDetails/الشوارية_يكشف_عن_المرحلة_الثانية_من_مشروع_الباص_سريع_التردد_بطول_50_كم.

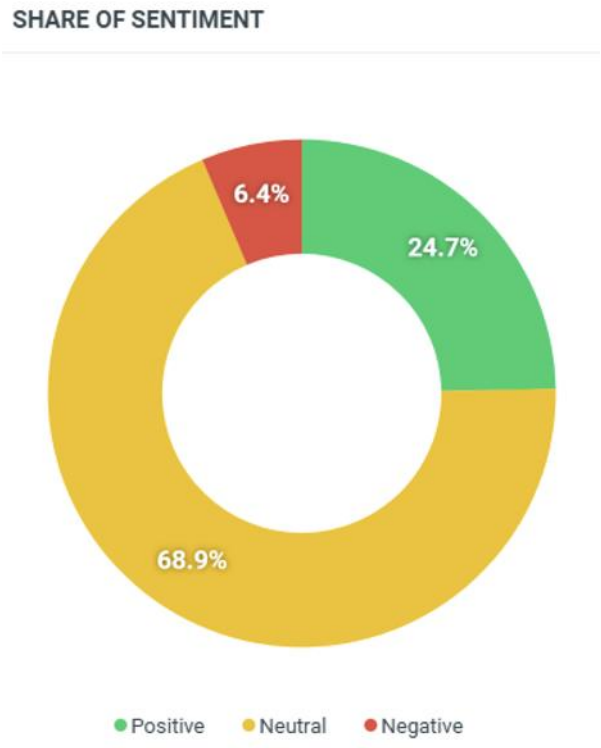
[23]" هيئة تنظيم النقل البري: انطلاقة متقدمة لمشروع تطوير النقل بين المحافظات"، بيان الهيئة، 20 نيسان/أبريل 2026، شوهد في 9 آب/أغسطس 2026، https://www.hala.jo/2026/04/20/هيئة-تنظيم-النقل-البري-تعلن-نتائج-مشرو.

[24]" نقل مدرسي مجاني يبدأ من الجنوب: 60 مدرسة ضمن المرحلة الأولى"، إذاعة حسنى، 27 نيسان/أبريل 2026، شوهد في 9 آب/أغسطس 2026، https://husna.fm/محلي/مدارس-النقل-المدرسي-المجاني.

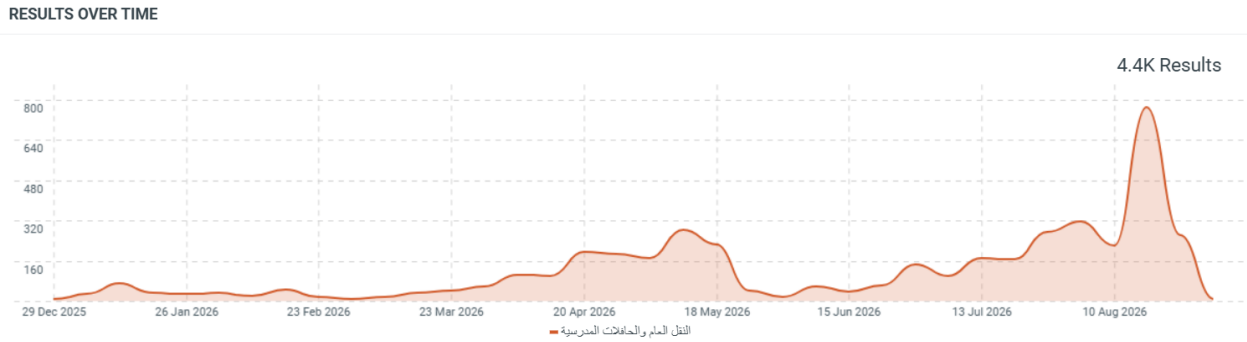


شكل يوضح حجم النتائج للتفاعل الرقمي حول مشاريع النقل

وهو سجّل النقاش الرقمي حول هذا القطاع ككل 4.4 ألف إشارة، بتفاعل 130.2 ألف، وبمشاعر أقل سلبية من المعدل العام (6.4% سلبي فقط). وسجّل النقاش ذروته الأعلى مطلع آب 2026، قبل الموعد الرسمي لبدء العام الدراسي (23 آب) بأسبوعين، أي أن التفاعل ارتبط بالإعلان والترقب لا بتجربة فعلية، بما يكرر نمط "اللحظة لا المسار" الذي رصده هذا التقرير في حالة الناقل الوطني للمياه.



شكل يوضح توزيع المشاعر تجاه النقاش الرقمي حول مشاريع النقل



شكل يوضح تطور حجم النقاش الرقمي حول مشاريع النقل العام

ويكشف تحليل مضمون هذا التفاعل عن طبيعة مختلفة عمّا رصده هذا التقرير في بقية المشاريع الكبرى. فبينما ارتبط التفاعل الإيجابي في مشاريع أخرى (الناقل الوطني، مدينة عمرة، السكك الحديدية) بخطاب ترويجي عن مشروع لم يكتمل بعد أو لا يزال في طور التوقيع والإعلان، ترافق تناول الحكومة لمشروع النقل المدرسي مع نشر مقاطع مصورة (ريلز) توثّق مشاهد فعلية لحافلات جديدة تنقل أطفالًا وطلبة من مناطق الأغوار والبادية الجنوبية إلى مدارسهم الحكومية. ويمثل هذا نمط اتصال حكومي مختلف نوعيًا: فهو لا يعد بإنجاز مستقبلي (باص سريع سيُبنى، ناقل وطني سيُشغَّل، مدينة ستُشيَّد، سكة ستُمد)، وإنما يعرض دليلًا بصريًا مباشرًا ومكتملًا على إنجاز قائم فعلًا، أطفال يركبون حافلات حقيقية ويصلون إلى مدارسهم.

ويبدو أن هذا الفارق، بين الوعد بمستقبل والبرهنة على حاضر منجز، هو ما يفسر إلى حد بعيد ارتفاع نسبة الإيجابية في هذا الملف تحديدًا مقارنة بمعظم مشاريع التقرير الأخرى. فقد جاءت أطر التفاعل في مجملها إيجابية، تعبّر عن تقدير لخطوة ملموسة وليست وعدًا مؤجلًا، مقترنة بمطالبات متكررة باستمرار هذه المبادرة وتوسعتها لتشمل مناطق ومدارس إضافية. كما برز في النقاش، إلى جانب الترحيب، رجاء واضح بأن تبقى هذه الخدمة عامة ومجانية على المدى الطويل، وألا تتحول مستقبلًا إلى خدمة مدفوعة أو تُطرح للخصخصة، وهو تحفظ يعكس وعيًا لدى جزء من الجمهور بأن استدامة الإنجاز لا تقل أهمية عن تحققه الآني.

5. مشروع ميناء العقبة -معان البري

يقوم مشروع ميناء العقبة معان البري على تحويل منطقة معان التنموية إلى ميناء بري متكامل[25]، يشكل نواة لمنطقة لوجستية وصناعية وجمركية جديدة تتكامل مع منطقة معان التنموية، مستفيدًا من موقعها الجغرافي الرابط بين دول الخليج وبلاد الشام، ومن بنيتها التحتية القائمة أصلًا. ويرتبط الميناء البري بميناء العقبة الساحلي عبر خط نقل متخصص مرتبط بمشروع سكة حديد ميناء العقبة، الذي يتناوله التقرير أيضًا، بما يتيح نقلًا مباشرًا للبضائع، وفي مقدمتها الفوسفات والبوتاس من مناطق التعدين المجاورة، دون المرور عبر الطرق البرية التقليدية.

وما يميّز هذا المشروع عن غيره من مشاريع هذا التقرير أنه ليس فكرة جديدة نشأت ضمن رؤية التحديث الاقتصادي، وإنما فكرة مطروحة منذ 2017 على مساحة أولية أصغر بكثير (300 دونم)، وتعطل تنفيذها لسنوات بسبب تحديات تمويلية وأزمات إقليمية متعاقبة، قبل أن يُعاد إحياؤها عام 2026 بمساحة موسّعة (4 آلاف دونم قابلة للتوسع). ومع ذلك، لم تظهر أثناء البحث معلومات وافرة ومفصلة حول المشروع بالسهولة نفسها التي ظهرت بها معلومات مشاريع أخرى كالناقل الوطني للمياه وسكة حديد ميناء العقبة، وهو ما قد يعكس بحد ذاته حداثة إعادة إحياء المشروع مقارنة بغيره.

[25] الميناء البري (Dry Port) "هو منشأة داخلية غير ساحلية تؤدي وظائف الميناء البحري من حيث التخليص الجمركي وتخزين البضائع وتوزيعها، لكن دون إطلالة مباشرة على البحر، إذ ترتبط بالميناء البحري الفعلي (في حالة الأردن ميناء العقبة) عبر خط نقل بري أو سكة حديد. والفكرة الأساسية من هذا النموذج نقل عمليات التخليص والتخزين والفرز بعيدًا عن الميناء الساحلي المزدحم إلى منطقة داخلية أرخص وأوسع مساحة، ما يخفف الضغط على الميناء نفسه ويقرّب الخدمات اللوجستية من مناطق الإنتاج والتعدين في عمق البلاد.

وفي هذا السياق، أكد رئيس الوزراء جعفر حسان، خلال لقاء جلالة الملك عبد الله الثاني مع وجهاء محافظة معان بتاريخ 31 أيار 2026، ضرورة الإسراع بإنجاز المخطط الشمولي للمشروع[26]، جاء الإعلان ضمن حزمة أوسع من القرارات الحكومية لدعم الاستثمار في معان تحديدًا: تخفيض أسعار الأراضي وكلف الكهرباء، وحوافز لمنطقة الروضة الصناعية (2500 دونم)، وإعادة تشغيل مصنع سنام للزجاج (200 فرصة عمل)، ودعم سياحي للبترا. ولافت أن رئيس الوزراء ربط في المناسبة نفسها بين هذا المشروع اللوجستي وبين مشروع النقل المدرسي، معلنًا أن أول مشروع نقل مدرسي شامل سينطلق من معان ومحافظات الجنوب تحديدًا[27].

سحابة الموضوعات المتكررة في النقاش الرقمي حول مشروع ميناء العقبة معان البري

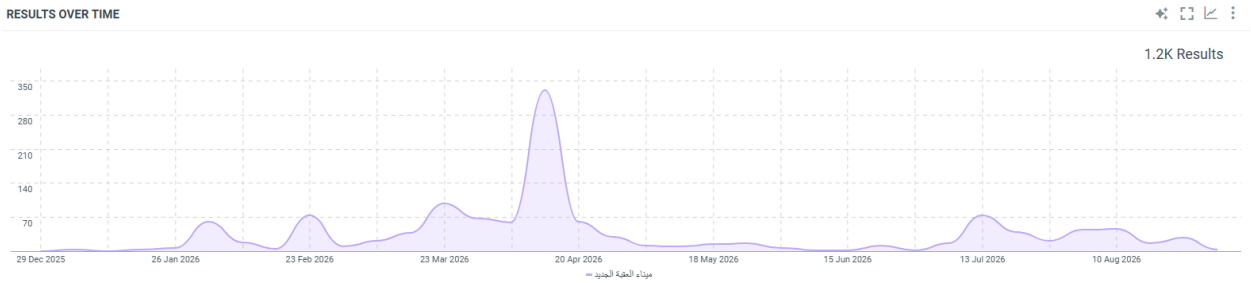
وأظهرت سحابة الموضوعات المتكررة النمط المؤسسي الرسمي المعتاد: "ميناء العقبة"، "سكة حديد"، "رئيس الوزراء جعفر حسان"، "مجلس الوزراء"، "رؤية التحديث الاقتصادي"، "الاقتصاد الوطني"، "كمركز إقليمي"، "دولة الإمارات"، إلى جانب مصطلحات لوجستية قطاعية ("سلاسل الإمداد"، "حركة التجارة"، "الخدمات اللوجستية"، "فرص عمل").

غير أن السحابة أظهرت أيضًا عنصرًا فريدًا لم يظهر في أي مشروع آخر ضمن هذا التقرير: تكرار مصطلح **"مضيق هرمز"**. ويأتي هذا في سياق التصعيد الإقليمي الذي شهدته المنطقة خلال فترة الرصد (تجدد المواجهة العسكرية بين إيران من جهة وأمريكا وإسرائيل من جهة أخرى منتصف 2026)، وما رافقه من

[26]" حسّان يؤكد ضرورة الإسراع بإنجاز المخطط الشمولي لميناء العقبة معان البري"، المملكة، 31 أيار/مايو 2026، شوهد في 31 آب/أغسطس 2026، https://www.almamlakatv.com/news/200721.

[27]" الموجز الإخباري: رئيس الوزراء ماضون في مشروع ميناء العقبة معان البري"، الموجز، 31 أيار/مايو 2026، شوهد في 31 آب/أغسطس 2026، https://almujaz.net/article/38683.

تهديدات إيرانية بإغلاق مضيق هرمز أمام الملاحة الدولية. ويشير حضور هذا المصطلح إلى أن جزءًا من النقاش الرقمي حول ميناء العقبة لم يكن مرتبطًا بمشاريع التطوير الاعتيادية فحسب، وإنما تناول أيضًا الميناء من زاوية استراتيجية مختلفة: كممر بديل محتمل لحركة التجارة والملاحة الإقليمية في حال تعطّل الملاحة عبر مضيق هرمز، ما يمنح النقاش حول هذا المشروع بعدًا جيوسياسيًا لا تشترك فيه بقية مشاريع هذا التقرير.



ولوحظ أن أبرز موجة تفاعل إيجابي حول مشروع الميناء البري ارتبطت بلقاء جمع رئيس الوزراء بوجهاء ومسؤولي محافظة معان بتاريخ 12 آب 2026، أُعلن خلاله عن المشروع ضمن حزمة مشاريع تنموية أخرى للمحافظة، جاءت الانطباعات الرقمية المرافقة لهذا اللقاء إيجابية ومتفائلة بشكل ملحوظ، وامتد هذا التفاعل الإيجابي ليشمل حتى القنوات التي اعتاد الأردنيون التعبير من خلالها عن مواقف أكثر انتقادًا أو شفافية، بوصفها منصات إعلامية غير رسمية بثّت الاجتماع، ما يعكس أثرًا إيجابيًا لافتًا لهذا النمط من التواصل المباشر تجاوز حتى المنصات الأقل ميلًا للتفاعل الإيجابي مع المضمون الرسمي.، ما يرجّح ارتباطه بطبيعة الطرح نفسه: حضور رسمي بحلة مختلفة عن البيان المكتوب المعتاد، جمع بين طابع رسمي (حضور ملكي) وطابع مجتمعي مباشر (لقاء مفتوح مع وجهاء المحافظة). ويشير هذا النمط إلى أن صيغة العرض التواصلي، حضور مباشر وتفاعل مجتمعي محسوس، قد تترك أثرًا أقوى في تلقي الجمهور من الإعلان

الرسمي المجرد، وهو ما قد يفسّر تفاوت مستوى القبول بين مشاريع هذا التقرير بحسب طريقة تقديمها لا مضمونها فقط.

6. مشروع سكة حديد ميناء العقبة

يأتي مشروع "سكة حديد ميناء العقبة" ضمن المشاريع الكبرى التي تعمل عليها الدولة الأردنية ضمن إطار رؤية التحديث الاقتصادي، ويهدف المشروع إلى ربط مناجم الفوسفات والبوتاس الموجودة في جنوب المملكة بمنطقة "الماضونة" مع امتداد مستقبلي شمالًا نحو سوريا وتركيا وصولًا لموانئ البحر المتوسط[28]؛ بهدف خفض كلف النقل ورفع الخدمات اللوجستية.

ويأتي المشروع بدايةً بشراكة محلية أردنية، تمثله شركة مناجم الفوسفات الأردنية، وشركة البوتاس العربية، وصندوق استثمار أموال الضمان الاجتماعي الأردني، ثم بشراكة عربية مع دولة الإمارات العربية المتحدة تمثلها شركة العماد القابضة. وتقدر قيمة المشروع ب 2.3 مليار دولار تقريبًا.

[28] "حسّان ومنصور بن زايد يشهدان توقيع اتفاقيات تنفيذ مشروع سكة حديد ميناء العقبة"، رئاسة الوزراء، 10 حزيران/يونيو 2026، شوهد في 31 آب/أغسطس 2026، https://www.moaab.com/News/Details/75529.

وفي 15 أبريل/نيسان 2026 وقعت دولة الدكتور جعفر حسان وسمو الشيخ منصور بن زايد آل نهيان، نائب رئيس دولة الإمارات ورئيس الديوان الرئاسي، في أبو ظبي، اتفاقية بدء تطوير المشروع[29].

وفي ظل بدء إتمام العمل على المشروع أدرجت الحكومة الأردنية "سكة الحديد" ضمن تعريف "الطريق" في قانون الملكية العقارية المعدل الأمر الذي أثار جدلًا نيابيًا وشعبيًا واسعًا في صيف 2026، امتد إلى مجلس الأعيان نفسه، إذ أثار الأعيان تساؤلات دستورية صريحة حول توافق قاعدة "الربع القانوني" أي اقتطاع ربع مساحة العقار دون تعويض، مع المادة (11) من الدستور التي تحمي الملكية الخاصة[30]. وذهبت دراسة قانونية إلى أبعد من ذلك، مؤكدة أن الجدل الدستوري ينصب على مدى جواز تحميل الدولة الأردنية ملاك الأراضي جزءًا من كلفة المشروع دون تعويض عادل[31].

وفي استجابة مباشرة لهذا الجدل، وافق مجلس الوزراء على آلية تعويض لملاك الأراضي المستملكة لصالح سكة حديد العقبة وأراضي شركة البوتاس العربية أيضًا، تشمل خيار التعويض الكامل أو مبادلة الأراضي، مع تخصيص 6 آلاف دونم للمبادلة دون اقتطاع الربع القانوني، على أن تساهم شركة البوتاس العربية بنسبة 50% من قيمة التعويض[32]، ودافع ممثلو الحكومة أمام مجلس الأعيان عن المشروع بوصفه مشروعًا وطنيًا واستراتيجيًا، مؤكدين أن ملف الاستملاكات جزء من متطلبات التنفيذ لا غايته[33].

وهنا يتضح أنه لا يمكن فصل هذا الجدل عن النقاش والتفاعل الرقمي المرتبط بمشروع سكة حديد ميناء العقبة، حيث يلاحظ أن هذا المشروع حظي بأعلى نسبة تفاعل من بين المشاريع الوطنية الكبرى المرصودة في هذا التقرير، إذ وصل حجم النقاش حول سكة حديد ميناء العقبة 9.2 ألف منشور مستقل عام أردني المصدر، بمشاركة 1.5 ألف مؤلف أردني مختلف، وتفاعل أردني بلغ 146.8 ألف.

---

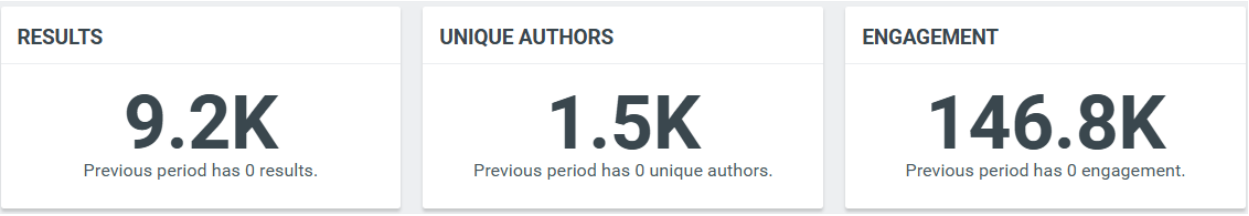
[29] رئيس الوزراء وسموّ الشّيخ منصور بن زايد يشهدان توقيع الاتفاقيّات لبدء الإجراءات الفعليّة لتنفيذ مشروع سكّة حديد ميناء العقبة وتأسيس شركة أردنيّة – إماراتيّة مشتركة تقوم بمهام تشييد وتشغيل المشروع - رئاسة الوزراء

[30] القطامين: أرض زراعية بديلة أو التعويض الكامل بدل استملاكات سكة حديد العقبة"، وطنا نيوز، شوهد في 31 آب/أغسطس 2026، https://watananews.com/552393/.

[31] "دراسة دستورية حول مدى توافق إخضاع استملاك أراضي السكك الحديدية لأحكام الربع القانوني مع المادة (11) من الدستور الأردني"، جو 24، شوهد في 31 آب/أغسطس 2026، https://jo24.net/article/574326.

[32] "تعويض كامل أو مبادلة أراضٍ لمتضرّري سكة حديد العقبة في الأردن"، العربي الجديد، شوهد في 31 آب/أغسطس 2026، https://www.aajeg.com/economy/تعويض-كامل-أو-مبادلة-أراضٍ-لمتضرّري-سكة-حديد-العقبة-في-الأردن.

[33] القطامين: أرض زراعية بديلة أو التعويض الكامل بدل استملاكات سكة حديد العقبة"، وطنا نيوز، شوهد في 31 آب/أغسطس 2026، https://watananews.com/552393/.



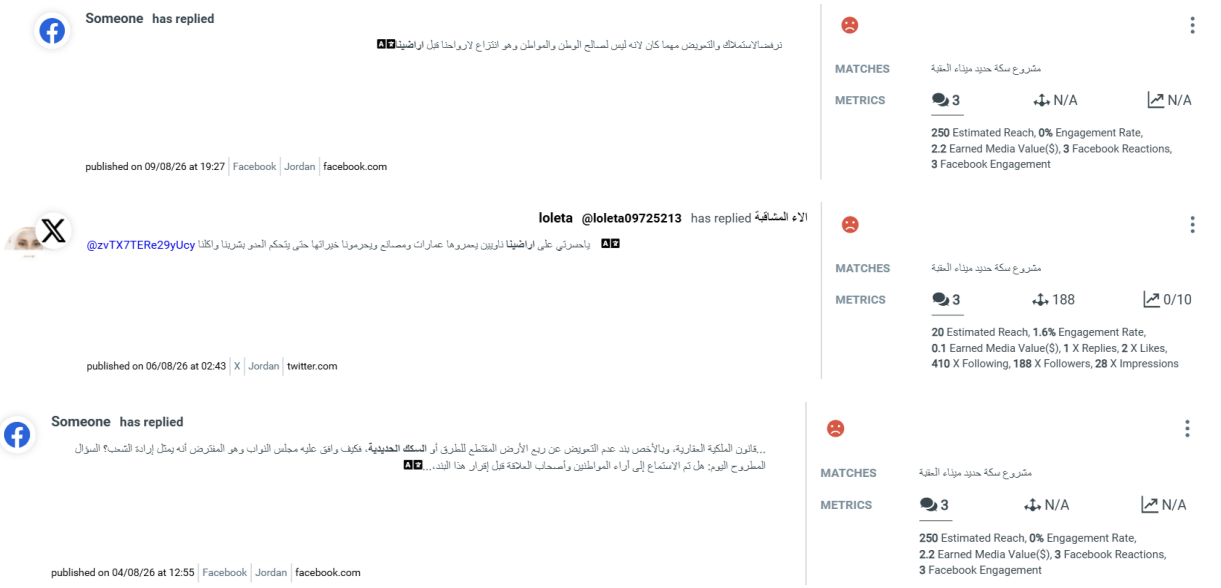
شكل يوضح حجم نتائج التفاعل الرقمي مع مشروع سكة حديد ميناء العقبة

وما يؤكد أيضًا أن التفاعل الرقمي الأردني مع مشروع سكة حديد ميناء العقبة ارتبط بالجدل المرتبط باستملاك الأراضي، هو ما يكشفه منحنى التحليل الزمني للنقاش؛ إذ يوضح المنحنى ذروتين متقاربتين في الحجم لكن مختلفتين في الطبيعة والامتداد الزمني. فالذروة الأولى، منتصف نيسان 2026، جاءت حادة وقصيرة، مرتبطة بلحظة احتفالية واحدة ومحددة: توقيع الاتفاقية النهائية للمشروع في 15 نيسان، واتسمت أغلب المنشورات والتفاعل الرقمي فيها بطبيعة إخبارية محايدة.

أما الذروة الثانية، فجاءت أعرض زمنيًا وامتدت قرابة شهر، إذ لم ترتبط بحدث إنجازي جديد، وإنما بموجة جدل تشريعي متصاعد حول قانون الملكية العقارية، بدأت بإقرار مجلس النواب القانون نهائيًا في 4 آب بعد أربع جلسات متلاحقة ورفضه إعادة التصويت على إدراج "سكة الحديد" ضمن تعريف "الطريق"، ثم انتقلت للأعيان، حيث اضطرت لجنته المالية لعقد اجتماع خاص في 16 آب، وصفه رئيسها صراحة بأنه جاء "عقب الجدل الذي أُثير"، اضطر خلاله وزير النقل لإعادة التأكيد العلني على آلية تعويض المتضررين.

ويقدّم هذا التباين بين الذروتين، رغم تقاربهما الكمي، حالة تختبر بدقة فرضية مركزية في هذا التقرير: أن حجم النقاش وحده لا يقيس نجاح الاتصال الحكومي أو القبول الشعبي. فذروة نيسان تعكس على الأرجح تفاعلًا مع رسالة حكومية إيجابية وصلت في لحظة محددة، بينما تعكس ذروة آب اهتمامًا مدفوعًا بمعارضة ومساءلة قانونية مباشرة، لا احتفاءً بإنجاز. وبذلك يصبح تحليل نسبة المشاعر داخل كل ذروة على حدة، لا الحجم الإجمالي المجمّع لهما معًا، هو المدخل الأدق لفهم طبيعة هذا التفاعل.

فعند البحث في توزع المشاعر خلال الموجة الثانية يتضح أن مجمل التفاعل مع المشروع كان سلبي. والسؤال عن جدوى استملاك أراضي المزارعين حتى وإن تم تعويضهم.



عينة من التفاعلات الرقمية السلبية مع مشروع سكة الحديد في الموجة الثانية

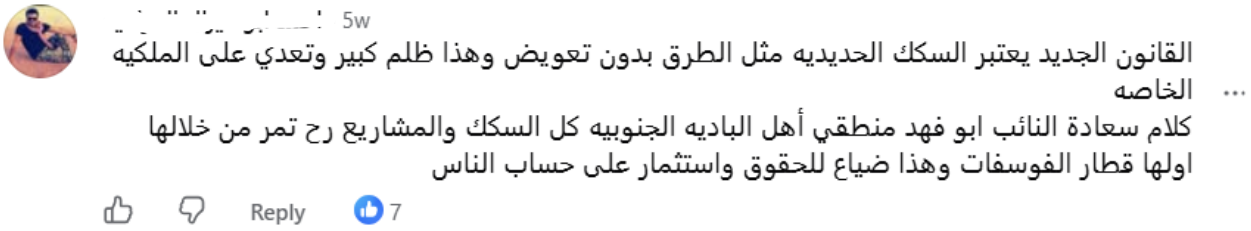
سحابة الموضوعات المتكررة في النقاش الرحمي حول مشروع سكة ميناء العقبة

ولعل سحابة الكلمات التي توضح الموضوعات والأطر الخطابية الأكثر تكرارًا تؤكد أن التفاعل الرقمي الأردني مع هذا المشروع ابتعد عن التفاعل مع الخطاب والإعلان الحكومي المنشور فقط، فيلاحظ تصدُّر عبارات المخاطبة الشخصية المباشرة قائمة الكلمات الأكثر تكرارًا، جنبًا إلى جنب مع المصطلحات الرسمية المتوقعة. فإلى جانب "سكة حديد ميناء العقبة" و"جلالة الملك عبد الله" و"منصور بن زايد" و"شركة البوتاس العربية"، تظهر بوضوح عبارات مثل "الحكومة لا تعويض"،

"أراضينا وبيوتنا باسم"، "اخذها دون تعويض"، "رايكم نسجل أراضينا"، "أمر عليك وتعطيني"، "أرضي مثلًا وانتم"، و"سؤالي بقدر أمر".

وما يجعل هذه العبارات لافتة تحديدًا هو أنها بضمير المتكلم والمخاطب المباشر (أراضينا، تعطيني، سؤالي، انتم)، أي أنها ليست وصفًا أو تعليقًا على خبر بقدر ما هي كلام موجَّه مباشرة من متحدث إلى الحكومة كطرف مخاطَب. ولكي تتصدر مثل هذه الصياغات الشخصية قائمة الكلمات الأكثر تكرارًا آليًا في عيّنة كاملة من آلاف المنشورات، فإن ذلك يعني أن نمطًا متشابهًا من الخطاب تكرر لدى عدد كافٍ من المستخدمين المختلفين ليصبح سمة عامة للنقاش، لا حالة فردية معزولة، فإن المواطن الأردني يخاطب الحكومة مباشرة بشأن أرضه فالتفاعل كان عن الأرض ليس عن المشروع.

ولافت أيضًا ظهور "سكة حديد الحجاز" كموضوع متكرر بذاته، ما يشير إلى أن جزءًا من الجمهور لا يناقش المشروع بمعزل عن سياقه التاريخي والإقليمي، بل يربطه تلقائيًا بإرث سكة الحجاز العثمانية والمشروع الإقليمي الأوسع الذي يشكل هذا الخط جزءًا منه.



أحد التعليقات على مشروع سكة حديد ميناء العقبة

ويوثّق أحد التعليقات هذا الاعتراض بشكل مباشر، إذ وصف أحد المستخدمين القانون الجديد بأنه "يعتبر السكك الحديدية مثل الطرق بدون تعويض، وهذا ظلم كبير وتعدٍّ على الملكية الخاصة"، ناقلًا عن النائب أبو فهد كلامًا بأن أول المشاريع المارّة عبر سكك البادية الجنوبية سيكون قطار الفوسفات، معتبرًا ذلك "ضياعًا للحقوق واستثمارًا على حساب الناس".

بالتالي إن الجدل الدائر حول استملاك الأراضي لإنجاز المشروع كان أكبر من تفاعل الأردنيين مع المشروع بحد ذاته ومع مآلات المشروع وصيغته.

نقاش وخاتمة

تكشف قراءة التفاعل الرقمي الأردني مع المشاريع الوطنية الكبرى الستة أن السؤال عن نجاح الاتصال الحكومي لا يمكن اختزاله في حجم النشر أو عدد مرات ظهور المشروع في وسائل الإعلام والمنصات الرسمية. فالمشكلة الأساسية لا تبدو في غياب الخطاب الحكومي بقدر ما تتمثل في طبيعة هذا الخطاب، وتوقيته، وقدرته على الانتقال من الإعلان عن المشروع إلى بناء فهم تراكمي ومستمر له لدى المواطن.

ففي معظم الحالات، اتخذ الاتصال الحكومي شكلًا يرتفع بقوة عند لحظة الإعلان أو توقيع الاتفاقية، ثم يتراجع سريعًا، بما يجعل المشروع حاضرًا في المجال العام بوصفه خبرًا أو مناسبة، أكثر من كونه مسارًا تنفيذيًا يتابعه المواطن الأردني مرحلة بعد أخرى. ويظهر ذلك بوضوح في الناقل الوطني للمياه وسكة حديد ميناء العقبة، حيث أنتجت لحظات التوقيع ذروات كبيرة في النقاش، لكنها لم تكن كافية لبناء حالة متابعة ووعي تجاه المشروع. وفي المقابل، يقدّم النقل المدرسي مثالًا مختلفًا؛ إذ ارتبط الاتصال بمشروع قائم يمكن للمواطن رؤيته وفهم أثره مباشرة، فكان حضور الصور والمقاطع التي توثق الخدمة الفعلية أكثر قدرة على إنتاج تفاعل إيجابي من الخطاب الذي يَعِد بإنجاز مستقبلي.

وتشير النتائج، كذلك، إلى أن المواطن لا يتفاعل مع المشروع بالضرورة باعتباره مشروعًا اقتصاديًا أو تنمويًا، وإنما من خلال النقطة التي يلامس فيها حياته ومصلحته المباشرة. فعندما يتعلق الأمر بالمياه، يظهر السؤال عن الفاتورة واستدامة التزويد؛ وعندما يتعلق الأمر بمدينة عمرة، تصبح أموال الضمان الاجتماعي والأرض والاستثمار موضع مساءلة؛ وعندما يتعلق الأمر بسكة الحديد، تتحول القضية من مشروع لوجستي واستراتيجي إلى سؤال شخصي مباشر عن الأرض والملكية والتعويض. وفي هذه اللحظات تحديدًا ينتقل الجمهور من إعادة تداول الرسالة الرسمية إلى إنتاج رسالته الخاصة، ومخاطبة الحكومة بصورة مباشرة.

ولعل سكة حديد ميناء العقبة تمثل المثال الأكثر وضوحًا على ذلك، فقد سجلت أعلى حجم نقاش بين المشاريع الستة، لكن ارتفاع حجم التفاعل لم يكن مؤشرًا على ارتفاع القبول، وإنما نتج بدرجة كبيرة عن الجدل حول الاستملاك والتعويض. وهذا يوضح أن حجم النقاش الرقمي لا ينبغي أن يُقرأ بوصفه مؤشرًا تلقائيًا على نجاح الاتصال أو شعبية المشروع؛ فقد يكون المشروع الأكثر تداولًا هو في الوقت نفسه الأكثر إثارة للقلق أو الاعتراض.

وفي الاتجاه المقابل، تكشف مدينة عمرة عن حدود أخرى لقراءة المزاج العام من خلال الاستماع الرقمي وحده. فالحياد الرقمي المرتفع، إلى جانب انخفاض السلبية، لا يعني بالضرورة أن الجمهور غير مهتم أو غير مؤيد، خصوصًا في ظل وجود استطلاع رأي مباشر أظهر مستوى تأييد مرتفعًا للمشروع. وتؤكد هذه الحالة أن الصمت أو الحياد في الفضاء الرقمي ليس مرادفًا للرفض، كما أن كثافة التفاعل ليست مرادفًا للتأييد .فالاستماع الرقمي يقيس ما يختار الناس قوله علنًا في فضاء متاح للرصد، وليس بالضرورة ما يفكرون فيه جميعًا.

كما تكشف المشاريع الستة عن حضور ظاهرة أوسع تتجاوز كل مشروع منفرد، تتمثل في تشكّل ذاكرة جماعية تراكمية تجاه "المشاريع الكبرى" نفسها. فالتشكيك المتكرر في جدوى المشاريع، والربط بينها وبين المديونية، والسخرية من أوصاف مثل "الأضخم في تاريخ الأردن"، تشير إلى أن المواطن لا يستقبل كل إعلان من نقطة الصفر، وإنما يقارنه بإعلانات سابقة ووعود سابقة وتجارب سابقة. ومن هنا، فإن أي مشروع جديد لا يدخل إلى المجال العام الأردني بوصفه مشروعًا منفصلًا، وإنما يدخل إلى رصيد متراكم من الثقة أو الشك تجاه الخطاب الحكومي حول التنمية والاستثمار.

ويبرز كذلك أن طريقة تقديم المشروع قد تكون عاملًا لا يقل أهمية عن المشروع نفسه . فاللقاء المباشر مع المجتمع المحلي في معان، والجلسات الحوارية حول مدينة عمرة، والمحتوى البصري الذي يوثق النقل المدرسي، كلها أظهرت قدرة أكبر على إنتاج تفاعل ذي معنى من البيانات الرسمية المجردة. وهذا لا يعني أن البيانات والمؤتمرات الصحفية غير مهمة، وإنما يشير إلى أن الاتصال الفعال بالمشاريع الكبرى يحتاج إلى الانتقال من "إخبار المواطن بأن المشروع موجود" إلى

مساعدته على فهم ماذا يعني المشروع له، وما الذي تحقق منه، وما الذي لم يتحقق بعد، وما الذي سيترتب عليه.

وبناءً على ذلك، فإن التحدي الاتصالي أمام الحكومة في المرحلة المقبلة لا يتمثل في زيادة عدد المنشورات بقدر ما يتمثل في بناء سردية مستمرة للمشاريع الكبرى: لماذا نحتاج المشروع؟ ماذا تحقق حتى الآن؟ ما كلفته؟ من يموله؟ ما المخاطر والتحديات؟ متى سيظهر أثره؟ ومن سيتحمل كلفته أو يستفيد من عوائده؟ وكلما كانت الإجابة عن هذه الأسئلة أكثر انتظامًا ووضوحًا وارتباطًا بحياة المواطن، تقلصت المساحة التي يملؤها الالتباس والشائعات والتفسيرات البديلة.

كما أن وجود صندوق استثمار أموال الضمان الاجتماعي كشريك أو ممول في عدد من المشاريع المرصودة يفتح مسارًا اتصاليًا مستقلًا يستحق مزيدًا من الاهتمام. فحين تصبح أموال التقاعد جزءًا من تمويل مشروع وطني كبير، لا يعود السؤال عن المشروع اقتصاديًا أو تنمويًا فقط، بل يصبح سؤالًا عن أموال المواطنين ومستقبل مدخراتهم. ولذلك فإن الشفافية في شرح أسس هذه الاستثمارات، ودراسات الجدوى، ومخاطرها وعوائدها، يمكن أن تكون عنصرًا حاسمًا في بناء الثقة، لا مجرد تفصيل مالي ضمن البيانات الرسمية.

وفي المحصلة، لا تشير نتائج هذا التقرير إلى وجود رفض شعبي شامل للمشاريع الكبرى، كما لا تسمح بالقول بوجود قبول شعبي شامل لها. الصورة أكثر تعقيدًا؛ هناك قبول حين يكون الأثر مفهومًا وملموسًا، وحياد حين يبقى المشروع بعيدًا أو تقنيًا أو مستقبليًا، واعتراض حين يشعر المواطن أن المشروع يمس ماله أو أرضه أو حقوقه مباشرة .وبين هذه المستويات الثلاثة تتحرك علاقة الجمهور بالمشاريع الوطنية الكبرى.

وعليه، فإن معيار نجاح الاتصال الحكومي في المرحلة الثانية من رؤية التحديث الاقتصادي ينبغي ألا يكون فقط *كم مرة تحدثت الحكومة عن المشروع؟* بل أيضًا :كم فهم المواطن منه؟ ماذا يعرف عن مساره؟ وهل يستطيع أن يميز بين ما أُنجز وما هو مخطط؟ وهل يعرف كيف سينعكس عليه؟ وهل يشعر أن الأسئلة الصعبة حول الكلفة والتمويل والمخاطر والحقوق قد أُجيب عنها قبل أن يضطر هو إلى طرحها؟

فالنجاح الاتصالي الحقيقي للمشاريع الكبرى لا يتحقق عندما يصل الإعلان إلى المواطن، وإنما عندما يتحول المشروع من خبر حكومي إلى معرفة عامة، ومن وعد مستقبلي إلى مسار مفهوم وقابل للمتابعة والمساءلة. وهذه هي المساحة التي يبدو أن الاتصال الحكومي الأردني ما يزال بحاجة إلى تطويرها، خصوصًا مع دخول رؤية التحديث الاقتصادي مرحلتها الثانية، حيث لن يكون التحدي هو إطلاق مشاريع جديدة فقط، وإنما الحفاظ على الثقة العامة في جدواها، ومتابعة تنفيذها، وإقناع المواطن بأن ما يُعلن عنه اليوم سيترجم، بصورة يمكنه رؤيتها وقياسها، إلى أثر فعلي في حياته غدًا.

أما فرضية الرقابة الذاتية المرتبطة أيضًا بما هو مفروض من قانون جرائم إلكترونية، والتي قد تفسر جانبًا من غلبة الحياد وغياب النقاش النقدي الصريح في بعض المشاريع، فتبقى فرضية مفتوحة لا يستطيع الاستماع الرقمي وحده حسمها. ويستدعي اختبارها مستقبلًا أدوات نوعية مباشرة، مثل المقابلات ومجموعات النقاش، بما يسمح بالتمييز بين المواطن الذي لا يملك موقفًا، والمواطن الذي يملك موقفًا لكنه لا يختار التعبير عنه علنًا. وهذا التمييز ضروري لفهم الرأي العام الأردني بصورة أدق، ولتجنب الخلط بين غياب الصوت وغياب الموقف.