



State of Palestine

دولة فلسطين

وزارة النقل والمواصلات الفلسطينية



اعداد:

دائرة الدراسات والابحاث

الادارة العامة للتخطيط والدراسات

وزارة النقل والمواصلات الفلسطينية

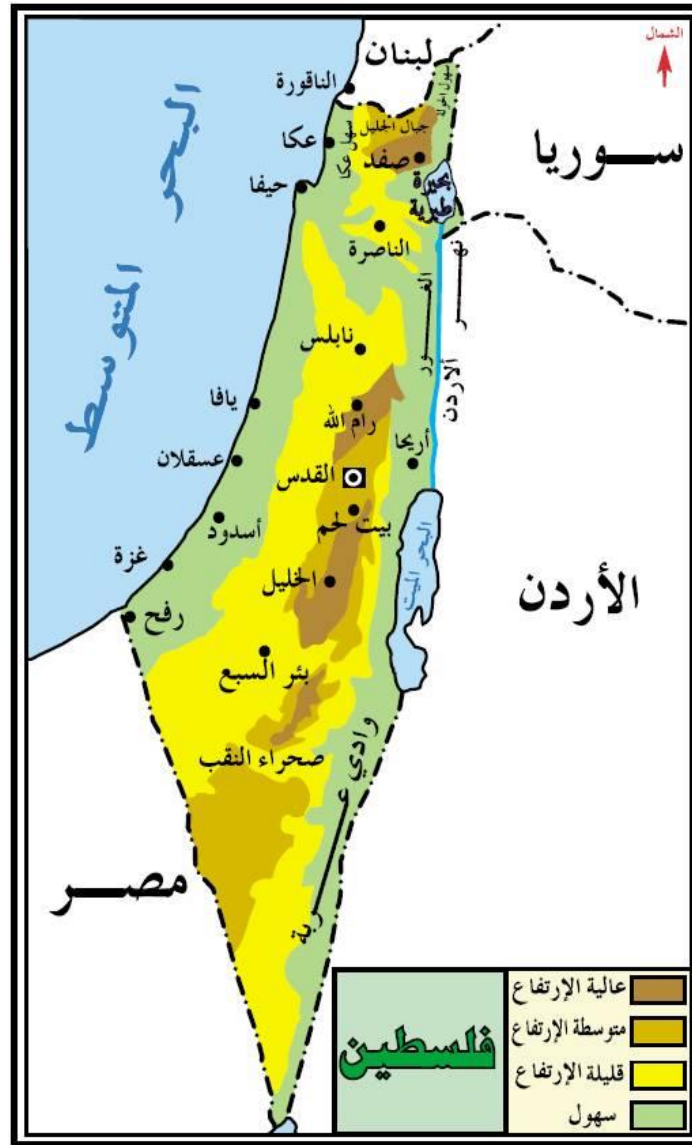


State of Palestine

دولة فلسطين

وزارة النقل والمواصلات الفلسطينية

## خارطة فلسطين





## وزارة النقل والمواصلات الفلسطينية

شهرين اول ، 2018

في حالة الاقتباس، يرجى الإشارة إلى هذه المطبوعة كالتالي:

وزارة النقل والمواصلات الفلسطينية ، 2018. ورقة عمل حول : تضرر قطاع النقل الفلسطيني جراء ممارسات الأحتلال الاسرائيلي – مقدم لمجلس وزراء النقل العرب في دورته ( تشرين اول /اكتوبر 2018).

رام الله – فلسطين

جميع المراسلات توجه إلى :

وزارة النقل والمواصلات الفلسطينية

هاتف رقم: 2 2951194 (+ 970) فاكس رقم : 2 2951318 (+ 970)



## فريق العمل

- اعداد ورقة العمل :  
أ. ليندا جادالله مدير دائرة الدراسات والأبحاث - الإدارة العامة للتخطيط والدراسات - وزارة النقل والمواصلات
- التدقيق و المراجعة النهائية:  
أ. غادة الوحيدي - مدير عام - الادارة العامة للتخطيط والدراسات - وزارة النقل والمواصلات



المحتويات:

الرقم	العنوان	رقم الصفحة
1	مقدمة	7
2	ملخص تنفيذي :	10-9
2	الفصل الاول : قطاع النقل الفلسطيني	23-11
1-1	واقع قطاع النقل الفلسطيني :	11
2-1	مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي الفلسطيني:	13
3-1	الاضرار المباشرة للاحتلال الاسرائيلي على قطاع النقل الفلسطيني :	13
4-1	الخسائر المباشرة على قطاع النقل والبنية التحتية للنقل :	14
4-1-1	مطار ياسر عرفات الدولي - نبذة تاريخية : - تدمير مطار ياسر عرفات الدولي: - الخسائر المباشرة لتدمير المطار وتكاليف اعادة البناء:	14
4-1-2	وقف مشروع مبنى الشحن الجوي : - الأهداف الفرعية للمشروع : - الخسائر غير المباشرة لاجلاد المطار :	15
4-1-3	ميناء غزة البحري : - نبذة تاريخية عن ميناء غزة: - اهمية موقع الميناء : - الخسائر المقدرة لعدم انشاء الميناء :	17
4-1-4	مشروع ميناء الصيادين: - نبذة تاريخية: - اهمية مشروع ميناء الصيادين :	18
4-1-5	اثر الاحتلال على اسطول نقل البضائع الفلسطيني: - الاجراءات المتبعة من قبل الاحتلال ضد اسطول نقل البضائع: - عجز اسطول نقل البضائع الفلسطيني أدى الى صعوبة تلبية احتياج التجار والصناعات الفلسطينية: -	19
5-1	اثر الاحتلال على تنقل الافراد:	21



30-23	الفصل الثاني : التوصيات :
	اولاً: دعم تنفيذ الدراسات الخاصة بمشروع المخطط الشمولي للنقل والمواصلات : ✓
	ثانياً : دعم مشروع انظمة النقل الذكي: ✓
	ثالثاً: مشروع بناء منطقة تخزين للمركبات ومنتجات المرور (البوندد): ✓
	رابعاً: مشروع تجهيز اسطول نقل بضائع حديث ومطور : ✓
	خامساً: مشروع اعادة تأهيل المعابر الحدودية : ✓
	سادساً: مشروع اعادة بناء مطار ياسر عرفات الدولي ✓
	سابعاً: مشروع بناء مبنى الشحن الجوي : ✓
	ثامناً: مشروع بناء ميناء غزة البحري: ✓
	تاسعاً: مشروع بناء ميناء الصيادين: ✓
	عاشراً: مشروع بناء مطار فلسطين الدولي ( البيقعة ) الضفة الغربية ✓
31	6- المراجع



## مقدمة:

يفرض الاحتلال الإسرائيلي مجموعة كبيرة من القيود على الاقتصاد الفلسطيني تعرقل أي آفاق للنمو الاقتصادي المستدام في الأراضي الفلسطينية المحتلة (البنك الدولي 2011 و 2014 ، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية 2011 ، وصندوق النقد الدولي 2011). يمنع الاحتلال الإسرائيلي الفلسطينيين من الوصول إلى الكثير من أراضيهم ومن استغلال مواردهم الطبيعية. كما أنه يعزل الفلسطينيين عن الأسواق العالمية ، ويفصل أراضيهم إلى "كانتونات" صغيرة وغير متصلة.

يفرض الاحتلال الإسرائيلي على الأراضي الفلسطينية ثمناً باهظاً على الاقتصاد الفلسطيني ، نتيجة للقيود التي تفرضها إسرائيل على حرية حركة المواطنين والسلع والبضائع ، وسيطرتها على كافة الموارد الطبيعية، بالإضافة إلى تدمير البنية التحتية للقطاعات الاقتصادية وخاصة البنية التحتية لقطاع النقل والذي يعد شريان وعصب الحياة الاقتصادية ، مما يعيق التنمية الاقتصادية والازدهار الحضري و لا سيما في مناطق C .

يهدف هذا التقرير إلى قياس التكاليف المباشرة وغير المباشرة بسبب القيود الإسرائيلية المفروضة على قطاع النقل من تدمير للبنية التحتية للقطاع ، بالإضافة إلى انعكاساتها على القطاعات الاقتصادية الرئيسية والتكاليف المترتبة على هذه الإجراءات والقيود.

وتشمل هذه التكاليف المباشرة التكاليف المرتفعة لحركة البضائع والأشخاص ، والتكاليف غير المباشرة وهي الإيرادات الضائعة والتي لم تتحقق بسبب القيود التي فرضها الاحتلال على قطاع النقل . والتي من المحتمل أن تكون قد تحققت لو كانت فلسطين دولة حرة وذات سيادة.



وبشكل اكثر تحديد يعكس التقرير تكلفة تدمير البنية التحتية لقطاع النقل وخاصة تدمير مطار ياسر عرفات الدولي ووقف تنفيذ بناء ميناء غزة البحري والايرادات الضائعة على الحكومة والشعب الفلسطيني نتيجة هذه الاجراءات .

كما يعكس التقرير الاثار المترتبة على وقف تنفيذ العديد من المشاريع الاستراتيجية لقطاع النقل ، واثرها على تدني مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي ( GDP ) الفلسطيني ، وتحليل تأثيرات القيود المفروضة على حركة البضائع والمواطنين وتقدير التكلفة الاقتصادية لهذه القيود.





## ملخص تنفيذي:

يساهم قطاع النقل بما نسبته 2% من الناتج المحلي الاجمالي الفلسطيني ، ويشغل ما نسبته 7.1% من اجمالي العاملين في فلسطين، في الوقت الذي يعد قطاع النقل شريان وعصب الحياة الاقتصادية والاجتماعية لاي دولة يعاني قطاع النقل الفلسطيني كغيره من القطاعات الاقتصادية من اثار واجراءات الاحتلال الاسرائيلي، حيث تضرر قطاع النقل الفلسطيني بشكل مباشر وغير مباشر من اثار الاحتلال، في البداية تم حصر عمل قطاع النقل على النقل البري فقط حيث يسيطر الاحتلال الاسرائيلي على كافة نقاط تسهيل التجارة المائية والجوية بالاضافة الى نسبة كبيرة من الطرق بين المدن مما تسبب في انحسار حركة تنقل الافراد والبضائع في الاراضي الفلسطينية ، وادى الى ارتفاع تكلفة الرحلات وتكلفة نقل البضائع ، بالاضافة الى السيطرة على نقاط تسهيل التجارة الخارجية والتي تربط فلسطين بالعالم الخارجي خاصة معبر الامير محمد والتي تربط الاراضي الفلسطينية مع الاردن ، ومعبر رفح والذي يربط قطاع غزة مع مصر، بالاضافة الى السيطرة الكاملة على كافة نقاط تسهيل التجارة الداخلية والخارجية بين الاراضي الفلسطينية ، ويمكن حصر الاضرار التي لحقت بقطاع النقل الفلسطيني على شكل اضرار مباشرة إنحصرت بتدمير مطار ياسر عرفات الدولي في غزة عام 2001 والذي كلف بناءه 76 مليون دولار ، وبلغت الخسائر المباشرة لهذا التدمير (82) ، في حين بلغت الخسائر غير المباشرة (72.5) مليون دولار سنوياً والناجمة وقف الرحلات الجوية الفلسطينية وبالتالي بلغت اجمالي الخسائر منذ تدمير المطار عام 2001 بحوالي ( 1.3 ) مليار دولار ، كما عمل الاحتلال على وقف ميناء غزة البحري ، وتدمير ميناء الصيادين في قطاع غزة ، حيث تقدر الخسائر الناتجة عن عدم تنفيذ مشروع ميناء غزة ب 250 مليون دولار سنوياً ، بالاضافة الى اهمية الميناء في توظيف مباشر ل 4000 عامل من قطاع غزة والذي سيساهم بخفض نسبة البطالة في القطاع بالاضافة الى رفع دخل المواطن الفلسطيني، ورفع قيمة الناتج المحلي الاجمالي ودعم باقي القطاعات الاقتصادية وخاصة التجاري والصناعي والسياحي.

اما الخسائر الغير مباشرة فقد تمثلت بخسائر ناتجة عن تأثير عجز قطاع النقل عن خدمة القطاعات الاخرى وخاصة القطاع الزراعي حيث تتسبب الاجراءات المتعلقة بالنقل بتلف ما نسبته 5% - 10% من



المنتجات الزراعية نتيجة تأخر الشاحنات على نقاط التفتيش، اما القطاع الصناعي فتناقص انتاجيته بسبب ارتفاع تكاليف النقل بنسبة تصل ما بين 25-35% من المصاريف التشغيلية ، ارتفاع التكاليف التشغيلية لسائقي المركبات العمومية بنسبة 80% من المصاريف بسبب سلوك طرق الترافية وارتفاع اسعار الوقود، قدرت تكلفة الفرصة البديلة على متوسط الاجر الشهري لسائقي سيارات الأجرة والحافلات والمركبات التجارية ب ( 800 دولار امريكي ) ، القطاع التجاري حيث ارتفعت تكاليف نقل البضائع بنسبة 25% من قيمة فاتورة الشراء، وبالتالي عدم قدرت الصناعات الفلسطينية والمستوردة على منافسة البضائع الاسرائيلية (حيث يهدف الاحتلال الاسرائيلي على احتكار السوق الفلسطيني للبضائع الاسرائيلية).

قدرت تكاليف الحركة الرئيسية للمركبات نتيجة القيود المفروضة على الوصول بحوالي 185 مليون دولار سنوياً.

ركز التقرير في الفصل النهائي على اهم التوصيات والمتعلقة بالاساس بتنفيذ المشاريع الاستراتيجية للنقل وخاصة مشروع اعادة بناء مطار ياسر عرفات الدولي ، مشروع بناء مبنى الشحن الجوي ، مشروع بناء ميناء غزة البحري، مشروع بناء ميناء الصيادين، دعم تنفيذ الدراسات الخاصة بمشروع المخطط الشمولي للنقل والمواصلات، مشروع بناء مطار فلسطين الدولي ( البيقعة ) الضفة الغربية ، مشروع سكة الحديد الفلسطينية المرحلة الاولى ( رام الله نابلس)، مشروع تجهيز اسطول نقل بضائع حديث ومطور لخدمة قطاع نقل البضائع في فلسطين، مشروع بناء منطقة لوجستية للبضائع ، بالإضافة الى دعم تنفيذ الاتفاقيات الخاصة بقطاع النقل وخاصة التواجد الفلسطيني على المعابر الحدودية .



## الفصل الأول

### قطاع النقل الفلسطيني

يعتبر قطاع النقل احد اهم اركان النشاط الاقتصادي لاي دولة و شريان النشاط الاقتصادي حيث يربط مناطق الانتاج بمناطق الاستهلاك ومناطق الانتاج بمناطق التصدير، لذا تساهم حركة النقل في التنمية الزراعية والصناعية والاجتماعية والاقتصادية .  
ومن اجل النهوض بالتنمية لابد من تاهيل البنية التحتية ومن بينها قطاع النقل بكافة انواعه وتخصيص التمويل الكافي لتنفيذ مشروعات الطرق المختلفة .

#### 1-1 : واقع قطاع النقل الفلسطيني :

شهد قطاع النقل والمواصلات الفلسطيني نموا ملحوظا منذ قدوم السلطة الوطنية الفلسطينية ، حيث عملت السلطة على تنفيذ العديد من البرامج والمشاريع للارتقاء بهذا القطاع ليتناسب مع دوره في الاقتصاد والتنمية، وذلك من خلال بناء مطار غزة الدولي عام 1994 ، ووضع مقترح لبناء ميناء غزة البحري بالاضافة الى إعادة تأهيل وتطوير شبكات النقل والمواصلات القائمة واستحداث شبكات وآليات ربط جديدة حيث تطورت شبكة الطرق في فلسطين خلال العقود الماضية بالمقارنة مع الطرق القديمة بحيث اصبح هناك نظام قادر جزئياً على تلبية احتياجات المجتمع الفلسطيني من إمكانية الوصول والتنقل.

كما عملت الحكومة الفلسطينية على وضع العديد من المشاريع الخاصة بقطاع النقل منها مشروع المخطط الشمولي للنقل والذي تم اعتماده نهاية العام 2017 من قبل مجلس الوزراء الفلسطيني .

الا ان استمرار وجود الاحتلال الاسرائيلي والسيطرة على الطرق اثر سلبا على حرية الحركة وتنقل المواطنين واثر على تنفيذ العديد من المشاريع الاستراتيجية الخاصة بقطاع النقل وخاصة اعادة بناء مطار غزة الدولي ، وبناء ميناء غزة بالاضافة الى تنفيذ المخطط الشمولي للنقل والمواصلات، كما ادت اجراءات الاحتلال في فرض العديد من القيود على حركة التنقل الى التأثير المباشر وغير المباشر على قطاع النقل ومشاريعه المستقبلية وبالتالي على التنمية الاقتصادية لدولة فلسطين.



وكان لسيطرة الاحتلال على النقاط تسهيل التجارة الحدودية والممرات المائية والبرية والتي تشكل عاملاً استراتيجياً مهماً لتوطيد العلاقات التجارية والسياسية والاقتصادية وغيرها لأي دولة في العالم الاثر السلبي في تقييد حركة المواطنين والبضائع وتطور التجارة والصناعة الفلسطينية .

وفي إطار سياسة الحصار التي فرضتها على قطاع غزة تمنع إسرائيل خروج الفلسطينيين منها ودخولهم إليها سوى في حالات استثنائية جداً تشمل حالات طيبة طارئة وخطرة وقائمة تشمل عدداً قليلاً من التجار . إضافة إلى ذلك تقيّد إسرائيل دخول البضائع وتمنع التصدير من القطاع منعاً شبه تام . جلبت هذه السياسة انهياراً اقتصادياً في القطاع ونسب بطالة تتجاوز 40% .

كما أدت سيطرة إسرائيل الكاملة على نقاط تسهيل التجارة المائية والجوية والبرية الى عرقلة حركة التنمية الاقتصادية والتطور ، بالإضافة الى دور الاحتلال في زعزعة الامن والاستقرار الاستثماري للاراضي الفلسطينية وخاصة في المشاريع الانتاجية ومشاريع البنية التحتية، حيث أصبحت فلسطين مكان غير آمن للاستثمار بكافة اشكاله نتيجة للممارسات الاسرائيلية والاجراءات المعقدة التي ينتهجها الاحتلال في عرقلة كافة اشكال الاستثمار وخاصة عرقلة اجراءات الاستيراد وارتفاع تكلفته نتيجة لارتفاع تكاليف النقل بسبب الاجراءات على الحدود والمعابر .

يعتمد قطاع النقل في فلسطين على النقل البري للأشخاص والبضائع، حيث نظام النقل البري هو النظام الوحيد الذي يوفر فرصاً لحركة الناس والبضائع ، حيث أدى غياب النقل الجوي والبحري والسكك الحديدية في فلسطين خاصة بعد أن دمر مطار ياسر عرفات الدولي ، ومشروع ميناء غزة منذ خمسة عشر عاماً ، إلى تقليص مساحة قطاع النقل والحد من حركة النقل داخل حدود فلسطين بالإضافة إلى وجود مئات من ما يسمى " نقاط التفتيش" على طول شبكة الطرق الداخلية ومنع العمليات عبر الحدود لنقل الركاب والبضائع من وإلى البلدان المجاورة عبر المعابر الحدودية خاصة مع عدم السيطرة الفلسطينية ، بالإضافة الى الحواجز العسكرية بين المدن والمناطق الفلسطينية ، وبين الضفة وقطاع غزة ، والذي يؤدي الى صعوبة نقل البضائع والرقابة عليها ، وتقييد حركة الشاحنات واسطول النقل .



## 1-2: مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي الفلسطيني :

بلغت قيمة الناتج المحلي الفلسطيني لعام 2017 بناء على تقرير الجهاز المركزي للاحصاء الفلسطيني 14 مليون دولار امريكي ( يساهم قطاع النقل الفلسطيني بما نسبته 2% فقط من الناتج المحلي الاجمالي الفلسطيني ) بالمقارنة مع مساهمة قطاع النقل بنسبة تزيد عن 20% من الناتج المحلي الاجمالي في عدد من دول ، وبلغت نسبة التشغيل ما نسبته (7.1%)<sup>1</sup> من القوى العاملة في الاراضي الفلسطينية حتى نهاية العام 2017

## 1-3: الاضرار المباشرة للاحتلال الاسرائيلي على قطاع النقل الفلسطيني :

تعرض قطاع النقل الفلسطيني خلال السنوات السابقة كغيره من القطاعات الاقتصادية للعديد من الاضرار نتيجة لممارسات الاحتلال الاسرائيلي واجراءاته، وتنقسم الاضرار الى اضرار مباشرة لحقت بالبنية التحتية لقطاع النقل واضرار غير مباشرة اثرت على انتاجية القطاع ومساهمته في انتاجية القطاعات الاخرى ، وفيما يلي اهم الاضرار التي لحقت بقطاع النقل الفلسطيني جراء ممارسات الاحتلال الاسرائيلي واهم الخسائر الاقتصادية المباشرة وغير المباشرة الخاصة بقطاع النقل .

## 1-4: الخسائر المباشرة على قطاع النقل والبنية التحتية للنقل :

وهي الخسائر التي لحقت بالبنية التحتية لقطاع النقل بشكل مباشر واثرت على انشطة النقل: ترتكز القوة الاقتصادية للدولة على وجود موانئ ومنافذ بحرية وجوية وهي مؤشر على قوة الدولة الاقتصادية وسيادتها و اهم أركان هذه المنظومة هما المطارات والموانئ البحرية .

حيث تمت الموافقة منذ اتفاقية اوسلو لعام 1993 على مشروعين هما مطار غزة الدولي وميناء غزة البحري ، والمشروعين يعتبران من أهم مقومات السيادة الفلسطينية . فالأول وهو المطار أسس فعلياً يوم الثلاثاء الموافق 1998/11/24 م وظل قائماً حتى العام 2001م ودمر الاحتلال مدرجة بالكامل في العام 2002 م ، أما المشروع الثاني فهو الميناء الذي أشير له ضمن الاتفاقيات مرتين إلا أن الشعب الفلسطيني لم يري نور هذا الاتفاق قط حتى الان ، حيث تأخر إعادة انشاؤه أكثر من 21 عاماً منذ توقيع اتفاقية اوسلو ، حيث نصت اتفاقية اوسلو صراحة و ضمن البند رقم 7 منها على إقامة ميناء بحري لغزة

1 : احصاءات النقل والاتصالات - الجهاز المركزي للاحصاء الفلسطيني -2017



، كما أشير لميناء غزة مرة أخرى ضمن اتفاقية النقاط تسهيل التجارة الموقعة في 15 من نوفمبر من العام 2005 م من جديد حيث نصت احدى موادها على ذلك صراحة " يمكن البدء ببناء الميناء " وستؤكد الحكومة الصهيونية للممولين مالياً للميناء وهما ( فرنسا وهولندا ) أنها لن تتدخل في عمل الميناء، لكن ظل ذلك الأمر مجرد حبراً على ورق.

#### 1-1-4 : مطار ياسر عرفات الدولي<sup>2</sup> :

بلغت التكلفة الإجمالية لإنشاء وتجهيز المطار حوالي 70 مليون دولار موزعة ما بين مبان ومعدات، حيث تم تجهيز المطار بأحدث الأجهزة والمعدات اللازمة للتشغيل طبقاً للمعايير الدولية بواسطة منح وقروض ميسرة من أسبانيا وألمانيا.

في أكتوبر 1996م أصدر الرئيس ياسر عرفات المرسوم الرئاسي بتأسيس شركة الخطوط الجوية الفلسطينية للنقل الجوي، وفي مطلع العام 1998 بدأت الخطة التشغيلية الكبرى للخطوط الجوية الفلسطينية انطلاقاً من أرض الوطن وانطلقت طائرات "الفلسطينية" في رحلاتها الأسبوعية المنتظمة إلى مطارات عمان بالأردن والقاهرة بمصر وجدة بالسعودية والدوحة بقطر وأبو ظبي ودبي بدولة الإمارات العربية ولارنكا بقبرص واسطنبول بتركيا وتنفيذا لاتفاقيات التبادل الثنائي مع الشركات الطيران العربية والأجنبية استقبل مطار غزة الدولي رحلات أسبوعية منتظمة للخطوط الجوية الملكية المغربية والخطوط الرومانية والخطوط الروسية.

تعرض قطاع غزة لثلاثة هجمات اسرائيلية خلال عام 2001 وعام 2007 وعام 2014 ادت هذه الهجمات الى تدمير كامل لمطار غزة الدولي من قبل العدوان الاسرائيلي عام 2001 حيث تم تدمير مدرج المطار وتم القيام بأعمال التجريف والتخريب وعمليات التقطيع للأوصال وحرث للأكتاف وإتلافات للمناهل وشبكة الإنارة الخارجية بالمدرج وأعمال تشويه للسطح كما قامت الطائرات الإسرائيلية بقصف وتدمير مبنى الرادار بشكل كامل إضافة إلى ما أصاب منطقة محطة الكهرباء الخاصة بالمبنى ومنطقة أجهزة المراقبة وهوائي الرادار وشبكة الكهرباء وإنذار الحريق وعدد من أجهزة التكييف ومكتب الأرصاد

2 : مطار ياسر عرفات الدولي: آثار العدوان الإسرائيلي و متطلبات إعادة البناء ورقة عمل أعدها: د. علي شعت الوكيل السابق لوزارة النقل و المواصلات في اطار ندوة: مستقبل المطار الفلسطيني - برنامج دراسات التنمية جامعة بيرزيت 2007



الجوية من تدمير كامل.

◆ الخسائر المباشرة لتدمير المطار وتكاليف اعادة البناء:

إجمالي الدمار الذي لحق بالمطار جراء تدمير المدرج والمباني والمنشآت والمعدات نتيجة القصف والتجريف الإسرائيلي، ويتلخص في الآتي:

1. المدرج (Runway): المدرج الأساسي والوحيد تم تدميره. (التكلفة التقديرية لإعادة الإنشاء تقدر بـ 6,000,000 دولار تقريباً).
  2. إضاءة المدرج (Runway Lighting): تم تدميرها. (التكلفة التقديرية لإعادة الإنشاء تقدر بـ 3,000,000 دولار تقريباً).
  3. محطة الرادار (Radar Station and Buildings): محطة الرادار بكل معداتها وأنتين الرادار دمرت بالكامل. (التكلفة التقديرية لإعادة الإنشاء تقدر بـ 5,000,000 دولار تقريباً).
- أضرار أخرى:

1. مبنى الخطوط الجوية الفلسطينية (The Palestinian Airlines Building).
  2. هنجر صيانة الطائرات (Aircraft Maintenance Hanger).
  3. محطات الراديو الملاحية (Radio Navigation Stations).
- اجمالي الاضرار المباشرة الناتجة عن هدم مطار غزة الدولي: بلغت 82 مليون دولار نتيجة تدمير كامل للمطار والمباني.

2-1-4 : وقف مشروع مبنى الشحن الجوي<sup>3</sup> :

نبذة حول المشروع :

احد المشاريع التي تم العمل على اقتراحها وتم وقف العمل عليها نتيجة لاجراءات الاحتلال وتدمير مطار غزة الدولي هو مبنى الشحن الجوي ، حيث ان الهدف الرئيسي للمشروع هو تحفيز النمو الاقتصادي في فلسطين، والذي بدوره سيحسن مستوى المعيشة للشعب الفلسطيني.

<sup>3</sup> : مطار ياسر عرفات الدولي: آثار العدوان الإسرائيلي و متطلبات إعادة البناء ورقة عمل أعدها: د. علي شعت الوكيل السابق لوزارة النقل و المواصلات ندوة: مستقبل المطار الفلسطيني - برنامج دراسات التنمية جامعة بيرزيت



### الأهداف الفرعية للمشروع :

- تسهيل التكامل العالمي للاقتصاد الفلسطيني.
- توفير ممر مباشر لفلسطين للأسواق الإقليمية والعالمية.
- تحفيز للقطاع الخاص في الضفة الغربية وقطاع غزة.
- ♦ تقدر ميزانية المشروع بـ 25 مليون يورو، يشمل الإنشاء و التجهيز و التدريب.

**إجمالي الخسائر السنوية الغير مباشرة هو 72.5 مليون دولار.**

اجمالي الخسائر الكلية منذ عام 2001 الى عام 2017 لمدة 17 عام على الاقتصاد الفلسطيني تقدر بـ 1,2 مليار دولار بالإضافة الى تكلفة اعادة بناء المطار والتي تقدر بـ 82 مليون دولار.

### مجموع الخسائر المباشرة وغير المباشرة (منذ هدم المطار عام 2001 )

الرقم	البند	الخسائر المباشرة ( المباني والانشاءات )	الخسائر غير المباشرة السنوية	مجموع الخسائر منذ عام 2001
1	تدمير المباني	68 مليون دولار	---	68 مليون دولار
2	هدم المدرج بالكامل ومحطة الرادار	14 مليون دولار	---	14 مليون دولار
3	استثمار القطاع الخاص المقدر	---	19,5 مليون دولار/ سنوياً	331.5 مليون دولار
4	وقف مشروع مبنى الشحن الجوي	---	53 مليون دولار/ سنوياً	901 مليون
	مجموع الخسائر	82 مليون دولار	72.5 مليون سنوياً	1.3 مليار دولار





### 3-1-4 ميناء غزة البحري 4 :

#### ➤ نبذة تاريخية عن ميناء غزة:

حيث يعد ميناء غزة هو أحد أهم موانئ فلسطين يقع شمال قطاع غزة، على الساحل الشرقي للبحر المتوسط، وقد ذُكر في عدة نصوص تاريخية قديمة. ويبلغ عمقه قرابة 970 متراً، ومساحته 48,000 متراً مربعاً. وقد عملت إسرائيل بعد إحتلالها لغزة في النكسة عام 1967، على منع الصيادين فيه من تجاوز 6 أميال عن الشاطئ.

#### ➤ اهمية موقع الميناء :

- إن غالبية الأراضي الواقعة في تلك المنطقة (حوالي 3000 دونم) هي من الأراضي الحكومية وهذا يساعد في إيجاد المقومات اللازمة لإنجاح الميناء، حيث يمكن استثمار هذه الأراضي اقتصادياً في حال إقامة وتشغيل الميناء، إضافة إلى استفادة أصحاب الأراضي الخاصة الأخرى القريبة من موقع الميناء في استثمارها في مشاريع اقتصادية وتجارية وسياحية نتيجة وجود الميناء بجوار أراضيهم.
- سياحياً فإن تلك المنطقة مرتفعة عن سطح البحر، ولا يوجد شاطئ واسع أمامها مما يجعلها لا تصلح لإقامة مناطق سياحية على البحر في الموقع الذي سيقام عليه الميناء.
- اقتصادياً وتجارياً فإن المنطقة المراد إقامة الميناء عليها تعتبر اقصر الطرق وأسهلها للنقل البري من موقع الميناء إلى باقي مناطق القطاع وإلى الضفة الغربية وإلى خارج حدود فلسطين عبر الحدود الأردنية الفلسطينية،

#### ➤ الخسائر المقدرة لعدم انشاء الميناء :

إن تأخير إنشاء الميناء يكلف الشعب الفلسطيني ما قيمته حوالي 250 مليون دولار أمريكي سنوياً نتيجة لاستخدام الموانئ الإسرائيلية للاستيراد والتصدير من وإلى مناطق الأراضي الفلسطينية عبر الموانئ الإسرائيلية، وفي حال قيام ميناء غزة سيصبح هذا الدخل لصالح الحكومة الفلسطينية.

4 : ميناء غزة البحري التجاري الدولي إعداد: المهندس حاتم أبو شعبان- مقالة لدنيا الوطن -2014



قدرت الخسائر نتيجة لاجراءات الاحتلال بمنع انشاء الميناء منذ عام 2005 بناء على قرار رئيس السلطة الوطنية الفلسطينية حتى عام 2017 ب ( 2,5 ) مليار دولار خلال ال 10 اعوام السابقة.

الرقم	البند	الخسائر السنوية ( المقدرة )	مجموع الخسائر منذ عام 2007
1	وقف مشروع انشاء الميناء	250 مليون دولار / سنوياً	2.5 مليار دولار

#### 4-1-4 : مشروع ميناء الصيادين<sup>5</sup>:

##### نبذة تاريخية:

عملت الحكومة الفلسطينية عام 1997 بإعادة إعمار ميناء الصيادين من خلال استشاري ومقاول محلي وتم العمل على بناء الكواسر وهدم للبيوت القديمة. وتم العمل على استخدام بعض الكتل الخرسانية لحماية إنجراف الردم المستخدم في عمليات البناء ، خاصة انه لم يتم العمل على بناء الكواسر على أسس هندسية وفنية وهذا أدى الى إستعمال الميناء بصفة مبدئية لمراكب الصيد المحلية وبطريقة عشوائية .

##### اهمية مشروع ميناء الصيادين :

يعد ميناء الصيادين أحد اهم المشاريع الاستراتيجية في فلسطين والذي سيساهم في رفع الدخل الفردي لشريحة كبيرة من المواطنين خاصة في قطاع غزة ( قطاع الصيادين ) ، وسيساهم في خلق العديد من فرص العمل في قطاع غزة ، وبالتالي سيساهم في رفع مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي . في حالة إعادة بناء ميناء الصيادين فإن الميناء بإستطاعته إستقبال السفن التجارية الصغيرة متوسطة الحجم.

خلق فرص عمل للخبراء والمقاولين المحليين والعاملين في عملية اعادة البناء. حماية الشواطئ من التأثير البيئي الناتج عن إنجراف الرمال.

<sup>5</sup>:مشروع ميناء غزة البحري - المشاريع الاستراتيجية - إعداد : د. علي شعث الوكيل السابق لوزارة النقل والمواصلات -2005 .



#### 5-1-4 : اثر الاحتلال على اسطول نقل البضائع الفلسطيني<sup>6</sup> :

تأثر اسطول نقل البضائع الفلسطيني نتيجة لسياسات الاحتلال واجراءاته التعقيدة حيث اقتصر نقل البضائع في الاراضي الفلسطينية على النقل البري بسبب سيطرة الاحتلال الاسرائيل على كافة نقاط تسهيل التجارة والمداخل بالاضافة الى سيطرته على الموانئ والمطارات التي تربط فلسطين بالعالم الخارجي ، خاصة بعد تدمير مطار غزة الدولي وغياب النقل السككي ووقف مشروع انشاء ميناء غزة البحري.

#### ➤ الاجراءات المتبعة من قبل الاحتلال ضد اسطول نقل البضائع:

- عدم السماح للشاحنات الفلسطينية بالدخول لتحميل البضائع خاصة الى الموانئ الاسرائيلية والمطار ، نتيجة لسيطرة الاحتلال على الموانئ والمطارات الاسرائيلية والسيطرة على مداخل المدن و الطرق الرئيسية بين المحافظات .
- تؤدي الاجراءات التعقيدية على الجسور والمعابر بين فلسطين والاردن ، وفلسطين ومصر الى طول فترات إنتظار الشاحنات الفلسطينية التي تصل الى ساعات وهذا بدوره يؤدي الى تلف البضائع وخاصة المنتجات الزراعية والدوائية ----الخ نتيجة سوء التخزين وطريقة تحميل وتنزيل البضائع بنظام back to back بالاضافة الى التكاليف الباهظة التي يتكبدها التاجر الفلسطيني وعدم القدرة على المنافسة وخاصة للبضائع الاسرائيلية.

#### ◆ عجز اسطول نقل البضائع الفلسطيني أدى الى صعوبة تلبية احتياج التجار والصناعات الفلسطينية:

- ◆ عدم منح الناقل الفلسطيني التصاريح اللازمة للوصول الى المعابر الحدودية تحت السيطرة الاسرائيلية لنقل البضائع الصادرة والواردة ، وبالتالي يضطر التاجر الفلسطيني لنقل بضائعه عبر الشاحنات الاسرائيلية وبتكاليف عالية . حيث بلغت قيمة وارداتها من خدمات النقل الاسرائيلية ( المرصودة)<sup>7</sup> 500

<sup>6</sup> : دراسة تشخيصية لقطاع نقل البضائع في فلسطين - أعداد: : الفريق المكلف بمتابعة مشاريع المقدمة من الاتحاد الاوروبي وزارة النقل والمواصلات- وزارة النقل والمواصلات -2018 .

<sup>7</sup> : احصاءات التجارة الخارجية - الجهاز المركزي للاحصاء الفلسطيني -2017



الف دولار سنوياً ، ناهيك عن خدمات النقل الغير مرصودة بين الجانب الاسرائيلي والاراضي الفلسطينية نظرا لوجود العديد من النقاط الغير خاضعة للرقابة وبالتالي لا يمكن العمل على حصر كامل للشاحنات التي تدخل من الجانب الاسرائيلي، وبناء على دراسة للوكالة الامريكية للتنمية الدولية ( USAID ) لتيسير التجارة تبين ان بعض حركة المرور بين إسرائيل والضفة الغربية تتجاوز نقاط المراقبة ، وهي غير مسجلة و / أو غير منظمة (بمعنى أنها تمر دون مراقبة) ويقدر ان ما يتم رسده فقط عبر نقاط تسهيل التجارة تلت البضائع فقط وتلثي البضائع لا يتم رسدها وهذا ينعكس سلبا على الإيرادات الضريبية ونتاجية القطاع .

◆ بلغ ما نسبته 97% من اسطول نقل البضائع مملوك ملكية خاصة ( افراد ) واقتصر دور هذه الشاحنات على نقل البضائع الداخلي ونقل الممتلكات والمواد الزراعية بين المحافظات، في حين و 3% مملوك للشركات.

◆ قدم اسطول نقل البضائع واهتلاكه 35% من الشاحنات تزيد اعمارها عن 21 عام .

◆ حجم الناقلات الفلسطينية محصور بمركبات تجارية صغيرة وذات اوزان خفيفة لا يساعد على نقل كميات ضخمة من البضائع وخاصة الكونتترات الضخمة والسيارات .

◆ لجوء التجار الفلسطيني الى اسطول النقل الاسرائيلي لنقل بضائعهم خاصة عبر الموانئ والمطارات الاسرائيلية

◆ عزوف المستثمرون عن الاستثمار في قطاع نقل البضائع نظرا لسيطرة شركات النقل الاسرائيلية على النقل داخل الاراضي الفلسطينية.

◆ ادى إغلاق الطرق الرئيسية والسيطرة على الطرق بين المدن وتقييد حرية حركة ونقل البضائع إلى زيادة وقت السفر والتكلفة ( قدرت تكلفة النقل بنسبة ما بين 25%-35% من تكلفة البضائع والسلع) .



## حركة الشاحنات عبر نقاط تسهيل التجارة خلال الاعوام 2014-2017

السنة				اسم نقطة تسهيل التجارة
2017	2016	2015	2014	
عدد الشاحنات				
86,102	78,787	80,021	74,308	الجملة
128093	117938	115498	115639	الطبية
142444	131438	125510	118700	ترقوميا
<b>356,639</b>	<b>328,163</b>	<b>321,029</b>	<b>308,647</b>	المجموع

## 1-6 : اثر الاحتلال على تنقل الافراد:

1. صعوبة الحركة والتنقل و التواصل الجغرافي بين المحافظات الشمالية والمحافظات الجنوبية.
2. إغلاق العديد من مداخل المدن والقرى؛ بهدف إحكام السيطرة والتضييق على السكان. مما دفع المواطنين إلى سلوك طرق طويلة وبالتالي ارتفاع تكاليف النقل وزمن الرحلة ، و ارتفاع التكلفة على المركبات الخصوصية والتي تشكل ما نسبة 46% من متوسط التكلفة لكل مركبة.
3. الازدحامات المرورية داخل المدن وعدم القدرة على فتح طرق جديدة او توسيع الطرق بسبب سياسات الاحتلال والذي اثر بدوره على القدرة الاستيعابية للبنية التحتية وخاصة الطرق الداخلية وبالتالي ارتفاع تكاليف النقل العام وارتفاع زمن الرحلة وخاصة تكاليف نقل البضائع سواء الداخلية او الخارجي .
4. نتيجة لاجراءات الاحتلال وسياساته ادت الى عدم القدرة على إنشاء الانفاق والجسور .
5. جدار الفصل العنصر والذي يقطع اواصل المدن والقرى والمناطق الفلسطينية .
6. ارتفاع اسعار الوقود في الاراضي الفلسطينية المشغل الرئيسي لقطاع النقل، حيث المصدر الوحيد للأراضي الفلسطينية للوقود هي اسرائيل وبالتالي المتحكم الوحيد بأسعار سوق الوقود ، وبالتالي اثر على انتاجية القطاع وارتفاع تكاليف النقل بشكل كبير، حيث ارتفعت التكاليف التشغيلية



لسائقي المركبات العمومية لتشكل 80% من اجمالي التكاليف التشغيلية بسبب ارتفاع اسعار الوقود بالإضافة الى الطرق الالتفافية وسلوك طرق طويلة غير مباشرة.

7. وبالتالي تقدر تكاليف الحركة الرئيسية للمركبات نتيجة القيود المفروضة على الوصول بحوالي 185 مليون دولار سنوياً.



## الفصل الثاني :

### التوصيات

- 1- الضغط على المحافل الدولية والامم المتحدة بكل الوسائل الممكنة لتمكين الشعب الفلسطيني من نيل حقه في حرية الحركة والتنقل كأحد الاهداف الانمائية للامم المتحدة، وذلك من خلال تجسيد مشاريع البنية التحتية الخاصة بالنقل والربط بين الأراضي الفلسطينية .
- 2- الضغط على المحافل الدولية والعلمية للتسريع في تنفيذ مخططات النقل والمشاريع الاستراتيجية للنقل وخاصة مشروع المخطط الشمولي للنقل، وبناء المطار والميناء .
- 3- الضغط على المحافل الدولية والاممية لرفع قضية للمطالبة بالتعويض المالي والزام اسرائيل عن الاضرار والخسائر التي لحقت بهدم المطار وكافة مرافقة بالإضافة الى الخسائر المترتبة على تدمير المطار منذ عام 2001 حيث قدرت الخسائر ب 1.3 مليار دولار.
- 4- المساعدة في تنفيذ المشاريع الاستراتيجية الخاصة بالنقل منها :

### اولا :- دعم تنفيذ الدراسات الخاصة بمشروع المخطط الشمولي للنقل والمواصلات :

تعاني المدن والمناطق الفلسطينية من الازدحامات المرورية نتيجة لازدياد عدد السكان وازدياد عدد المركبات علما بأن البنية التحتية غير مؤهلة للازدياد المتسارع للمركبات ، كما هو الحال ايضا في الازمات المرورية الخانقة التي تشهدها الطرق الخارجية بين المدن ، ومن هذا المنطلق تم المصادقة على المخطط الشمولي للنقل والمواصلات من قبل مجلس الوزراء الفلسطيني والذي تم تمويله من بنك الاستثمار الاوروبي والذي هو جزء من "المخطط الوطني المكاني"، ويهدف لتحقيق أهداف رئيسة عدة من أبرزها تنظيم وتطوير قطاع النقل العام، ضمان شفافية الوظائف والخدمات المؤسساتية في قطاعات النقل وتوفير شبكة نقل ومواصلات برية آمنة وذات كفاءة عالية، إعادة تأهيل وتنظيم المعابر الدولية وتوفير الكفاءة والقدرة التنافسية في وسائل النقل البري والجوي والبحري. فضلاً عن ربط شطري الوطن وتسهيل سبل التنقل وتلبية احتياجات التنمية في المجتمع. وتسهيل الاتصال مع العالم الخارجي وزيادة الاعتماد على الذات وتحسين الجودة والتشغيل لسفر الركاب وخفض تكاليف السفر والحد من الآثار الضارة بالبيئة .

وتكمن أهمية عناصر الخطة في كونها ستوفر الاطار العام لبلورة سياسات وبرنامج عمل الحكومة فيما يخص عناصر النقل المتكامل، إضافة لتحديد الطلب المستقبلي لمختلف أنواع خدمات المواصلات على



مدار الخمسة والعشرون عاماً المقبلة إضافة استخدامات الاراضي ، وتطوير الاسكان حيث التركيز على شبكات الطرق والسكك الحديدية كونها تمثل العمود الفقري للنقل الوطني، وتقديم نماذج وسائل النقل العامة والمعايير الحدودية والمطارات والموانئ بما في ذلك الموانئ الجافة ووضع استراتيجيات لجعل ميناء غزة البحري ميناء محورياً، وممرًا يربط بين شطري الضفة الغربية وقطاع غزة. الامر الذي سيساعد بشكل واضح في اتخاذ قرارات جوهريّة على الصعيدين الاقليمي والوطني ومستويات التخطيط، ودعم سياسات التنمية الوطنية، وتشجيع استثمارات القطاع الخاص في مجال النقل .

وعليه ومن واقع الحال، نحن نتطلع لتعاونكم ودعمكم لتمويل بعض الدراسات مثل دراسة فنية متخصصة لتنفيذ بعض المشاريع في المخطط الشمولي، وخاصة الربط السككي ما بين مدينتي نابلس و رام الله. تمويل اعداد دراسات ومخططات تفصيلية لحل المشاكل والازدحامات الخانقة التي تشهدها المدن الفلسطينية الرئيسية (نابلس ،رام الله،الخليل ) كمرحلة اولى .

### ثانياً: دعم مشروع أنظمة النقل الذكي:

من اجل مواكبة التطور، ولتنظيم قطاع النقل والمواصلات وحل مشكلة الازدحامات المرورية الخانقة ، تقوم الوزارة حالياً بقيادة فريق وطني مكون من كافة الجهات الحكومية المختصة لوضع خطة إستراتيجية لنظم النقل الذكي في فلسطين، وقريباً جداً ستقوم الوزارة برفع الخطة لمجلس الوزراء من أجل اعتمادها. لذا نسعى لدعمكم في هذا المجال لعمل دراسات فنية متخصصة لأنظمة النقل الذكي، من خلال التعاون مع كافة الجهات الشريكة: وزارة الحكم المحلي، وزارة الأشغال العامة والإسكان، وزارة الإتصالات، والشرطة الفلسطينية.

### ثالثاً :- مشروع بناء منطقة تخزين للمركبات ومنتجات المرور (البوندد):

ان الاجراءات الامنية المشددة التي تشهدها العمليات التجارية عند استيراد المركبات وقطع الغيار ، تؤثر على عمل المستورد الفلسطيني من حيث المعاناة التي يتكبدها بسبب هذه الاجراءات والتي تؤدي الى الحاق اضرار مادية بالمركبات المستوردة نتيجة لظروف التخزين غير الملائمة ، رسوم التخزين العالية التي تصل الى حوالي 15 شيكل (\$4) يومياً اضافة الى الرسوم الادارية التي يتم استقاؤها والتي تصل الى ما نسبة 3% عن كل بيان جمركي، ناهيك عن التأخير باجراءات التخليص الجمركي الامر الذي يكبد المستورد اموالاً طائلة ، بالاضافة الى ان المركبات المستوردة يتم نقلها بشاحنات اسرائيلية الترخيص بسبب





منع الشاحنات الفلسطينية من دخول الاراضي الاسرائيلية . ومن هذا المنطلق نحن بأمس الحاجة الى مساعدتكم لانشاء مناطق لوجستية فلسطينية توفر على المستورد الفلسطيني كل هذه المعاناة.

#### الهدف من المشروع :

- ✓ يمثل المشروع احد عناصر سيادة الدولة وذلك من خلال انشاء مؤسسات حكومية فاعلة لإدارة التجارة والنقل وإدارة الحدود والأمن.
- ✓ تخفيف العبئ المالي عن التاجر او المستورد والناج عن تخزين المركبات او المنتجات لفترات طويلة .
- ✓ زيادة التدفقات الواردة الى خزينة الدولة.
- ✓ ايرادات جديدة للحكومة الفلسطينية بدلاً من التخزين في الموانئ الاسرائيلية .
- ✓ تقليل الخسائر المالية والأضرار الناتجة عن تخزين المواد في ظروف غير ملائمة وفترات طويلة.
- ✓ تسهيل عملية الشحن و النقل .
- ✓ تنشيط القطاع الخاص للاستثمار والمساهمة في التنمية الإقتصادية.
- ✓ خلق فرص عمل جديدة.
- ✓ توفير منطقة تجارة حرة .

#### تكلفة المشروع :

قدرت التكلفة الاجمالية لاقامة المشروع ب 5.2 مليون يورو ن فترة التنفيذ 12 شهر .

#### رابعاً: دعم مشروع تجهيز اسطول نقل بضائع حديث ومطور :

نظراً لعدم وجود اسطول فلسطيني لنقل البضائع ، ومن خلال سعي الوزارة الى ايجاد نظام واسطول منظم لنقل البضائع وعليه نتطلع لتقديم الدعم في هذا المجال .

حيث تأتي اهمية عمليات نقل البضائع وتوزيعها بأقل التكاليف وهو الشيء المفقود في واقع الاراضي الفلسطينية ، حيث ترتفع تكاليف النقل بشكل يفوق التصور بالرغم من التطورات التكنولوجية الحاصلة عالمياً بالمقارنه مع دول العالم مما يؤدي الى ارتفاع في تكاليف السلع والمنتجات المصنعة والمستوردة ، ويضعف من القدرة التنافسية للمنتجات الفلسطينية، خاصة بالمقارنه مع السلع الاسرائيلية .



حيث تسعى كافة المنشآت على اختلافها ( صناعية تجارية زراعية ) الى تخفيض كلفة الانتاج للوحدة الواحدة ، وبالتالي وجود اسطول نقل حديث ومنظم وقادر على تلبية احتياجات المنشآت سيساعد على تقليل تكلفة النقل للسلع داخل الاراضي الفلسطينية.  
يقدر تكلفة المشروع بحوالي ( 250 مليون دولار )

#### خامساً: اعادة تأهيل المعابر الحدودية :

يعاني المواطنون من معوقات الحركة والتنقل سواء داخل الوطن وخارجه حيث ان المواطن في الضفة الغربية لا يستطيع السفر الى خارج الوطن الا عن طريق جسر الملك حسين والذي يقع تحت السيطرة الاسرائيلية الرابط بين فلسطين والاردن وهذا ينعكس على المعاناة المالية والنفسية والجسدية والادارية ، اما في قطاع غزة يتم التنقل خارج القطاع عبر معبر رفح الحدودي والذي يتم اغلاقه كافة ايام السنة بسبب الحصار المفروض على القطاع ، الامر الذي يستدعي لتقديم الدعم الفني والسياسي لاعادة تأهيل هذه المعابر وتجهيزها لتسهيل تنقل المواطنين.

#### سادساً: مشروع اعادة بناء مطار ياسر عرفات الدولي :

##### اهمية المشروع:

- اهمية ومزايا الميناء والمطار اقتصادياً:
  - تحفيز النمو الاقتصادي في فلسطين، والذي بدوره سيحسن مستوى المعيشة للشعب الفلسطيني.
  - تسهيل التكامل العالمي للاقتصاد الفلسطيني.
  - توفير ممر مباشر لفلسطين للأسواق الإقليمية والعالمية.
  - تحفيز للقطاع الخاص في الضفة الغربية وقطاع غزة.
  - توفير خدمات الشحن الدائمة.
  - تمكين المورد والمستورد الفلسطيني من الحصول على معبر مباشر للأسواق.
  - تخفيض تكلفة النقل وسرعة ومصداقية مواعيد الشحن.
  - تخفيض الهالك في البضائع سريعة التلف.
  - تقليل تكلفة استيراد المواد الخام والبضائع الاستهلاكية.
  - تقليل اعتماد كل من الضفة الغربية وقطاع غزة على الأسواق الإسرائيلية.
  - تقليل معوقات التجارة مع إسرائيل.



◆ **تكلفة بناء مطار ياسر عرفات الدولي :**

تكلفة انشاء المطار تقدر بحوالي 82 مليون دولار امريكي .

**سابعاً: مشروع بناء مبنى الشحن الجوي :**

• **اهمية المشروع:**

تحفيز النمو الاقتصادي في فلسطين، وتحسين مستوى المعيشة للشعب الفلسطيني.

• **النتائج المتوقعة للمشروع:**

- توفير خدمات الشحن الدائمة بقدرة استيعابية 90 الف طن سنويا.
- توفير معدات الفحص المزودة بأشعة إكس، بالإضافة النتائج المتوقعة:
- توفير خدمات الشحن الدائمة بقدرة استيعابية 90 الف طن سنويا.
- توفير معدات الفحص المزودة بأشعة إكس، بالإضافة إلى معدات التحميل والتفريغ.
- توفير خدمات التخزين بما فيها وحدات التبريد (بقدرة استيعابية 160 طن) للمنتجات القابلة للتلف.
- توفير خدمات الصيانة والإدارة.
- توفير الطواقم الفنية المؤهلة.

تمكين المورد والمستورد الفلسطيني من الحصول على معبر مباشر للأسواق لتحقيق المنافع التالية:

- ◀ تخفيض تكلفة النقل، سرعة ومصدقية مواعيد الشحن.
- ◀ تخفيض الهالك في البضائع سريعة التلف.
- ◀ تقليل تكلفة استيراد المواد الخام والبضائع الاستهلاكية.
- ◀ تقليل اعتماد كل من الضفة الغربية وقطاع غزة على الأسواق الإسرائيلية.
- ◀ تقليل معوقات التجارة مع إسرائيل.

◆ **تكلفة انشاء مبنى الشحن الجوي:**

تقدر تكلفة انشاء مبنى الشحن الجوي بـ 25 مليون يورو، يشمل الإنشاء و التجهيز و التدريب



## ثامناً: مشروع بناء ميناء غزة البحري:

### ❖ الآثار الإيجابية لإنشاء ميناء غزة البحري<sup>8</sup>:

- 1- إن إقامة الميناء سيعود بالفوائد الإيجابية على مدينة غزة ومدن قطاع غزة بالدرجة الأولى وباقي الأراضي الفلسطينية بالدرجة الثانية وذلك عن طريق خلق فرص عمل مباشرة تقدر بحوالي 2000 فرصة عمل مباشرة.
- 2- إنعاش المؤسسات العامة والخاصة، مما سيؤدي إلى إنعاش الوضع الاقتصادي للمواطنين في مدينة غزة.
- 3- وسيلة لتسهيل وتيسير تحركات الأفراد والمسافرين بين قطاع غزة من جهة والعالم الخارجي من جهة أخرى مما يختصر الوقت والتكلفة بنوعها المحاسبي والاقتصادي.
- 4- حلقة الوصل والربط بين قارتين هما إفريقيا ممثلة بمصر وبلاد الشام ممثلة بآسيا وبالمجمل كما كان قطاع غزة عبر التاريخ.
- 5- أقصر الطرق لعمليات النمو والتنمية الاقتصادية فهو إن تم سيعمل على سرعة إدخال المواد الخام ومستلزمات الإنتاج وبشكل سريع.
- 6- المرتع الخصب لإمكانية استغلال المورد الاقتصادي الذي ما زال خارج متناول أيدينا ألا وهو الغاز الطبيعي .
- 7- تحسين المستوى الاقتصادي للدخل الفرد الفلسطيني.
- 8- إيجاد نظام ضريبي وجمركي مستقل وتحديداً بما يتعلق بضريبة المشتريات أو ما يعرف مجازاً بضريبة القيمة المضافة التي يفرضها الكيان الصهيوني وبنسب متساوية على تجارنا في ميناء اسدود مما سيعمل ذلك إن تم على خفض كلفة المشتريات للتاجر الفلسطيني وبالتالي انخفاض السعر للمستهلك النهائي وسيوجد ذلك قاعدة لاستقلال نقدي ومقدمة لإمكانية صك نقد وعملة مستقلة فيما بعد
- 9- سيعمل على تحقيق وفرات اقتصادية داخلية .
- 10- ميناء غزة البحري إن تم سيوفر للفلسطينيين قدراً من خدمات التجارة و السوق والتسوق والرفاهية ونقلاً للأفراد والمسافرين وسيعمل حتماً على بناء الاقتصاد .

<sup>8</sup> :مقالة 40 ألف وظيفة للشباب الفلسطيني ... وما أهمية "ميناء غزة" ؟- المصدر دنيا الوطن - أمين أبو عيشة :أستاذ الاقتصاد والكاتب والمحلل المالي- 2014.

<sup>8</sup> :مقالة دنيا الوطن- ميناء غزة البحري التجاري الدولي إعداد: المهندس حاتم أبو شعبان-2014



### ❖ الإيرادات المقدرة لمشروع ميناء غزة البحري:

قدرت الإيرادات السنوية لإنشاء ميناء غزة البحري بـ 250 مليون دولار .

### ❖ تكاليف بناء ميناء غزة البحري: <sup>9</sup>

قدرت تكاليف بناء ميناء غزة بـ 91 مليون دولار أمريكي إذا ما تم إنشاء الميناء بناء على المواصفات الفنية للمشروع والمتفق عليها وبنفس الموقع المتفق عليه سابقاً.

### تاسعاً: مشروع بناء ميناء الصيادين:

#### • الهدف من المشروع :

- ✓ رفع الدخل الفردي لشريحة كبيرة من المواطنين خاصة في قطاع غزة ( قطاع الصيادين ) .
- ✓ خلق العديد من فرص العمل في قطاع غزة
- ✓ رفع مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي .
- ✓ في حالة إعادة بناء ميناء الصيادين فإن الميناء بإستطاعته إستقبال السفن التجارية الصغيرة وكذلك سفن المسافرين متوسطة الحجم.
- ✓ خلق فرص عمل للخبراء والمقاولين المحليين والعاملين في عملية اعادة البناء.
- ✓ تشجيع حركة السياحة داخل فلسطين عبر البحر.
- ✓ حماية الشواطئ من التأثير البيئي الناتج عن إنجراف الرمال.

#### • وقت التنفيذ:

تتطلب عملية اعادة بناء ميناء الصيادين 18 شهر

#### • التكاليف التأسيسية للمشروع:

- قدر تكلفة اعادة بناء ميناء الصيادين بحوالي 5.5 مليون دولار لبناء البنية التحتية ، مليون دولار لعملية تعميق منطقة المرسى 3.5 مليون دولار لعملية بناء البنية السطحية المتمثلة في المعدات اللازمة لتشغيل الميناء وعملية تدريب الكوادر البشرية كذلك عملية الصيانة اللازمة.
- اجمالي التكاليف التأسيسية قدرت بـ ( 10 ) مليون دولار .

<sup>9</sup> المصدر :مشروع الميناء - المشاريع الاستراتيجية لوزارة النقل والمواصلات الفلسطينية - اعداد د. علي شعث الوكيل السابق لوزارة النقل -2005



### عاشراً: مشروع بناء مطار فلسطين الدولي ( البيقعة ) الضفة الغربية :

#### اهمية المشروع :

تتمثل اهمية المطار بالموقع المحدد لأقامة المطار ، حيث يقع المطار في الضفة الغربية ( منطقة البيقعة ) بالقرب من القدس عاصمة الدولة الفلسطينية ، حيث يعد المطار احد اهم رموز السيادة الفلسطينية على الأرض، ومرحلة من مراحل الانتقال لتحقيق استقلالية الدولة الفلسطينية عن الأقتصاد الإسرائيلي ، ومرحلة لوقف البؤر الأستيطانية حول القدس.

#### كما تكمن اهمية المطار من الناحية الأقتصادية في:

- ✓ ربط فلسطين مباشرة بالعالم الخارجي ( منفذ جوي على العالم ) .
- ✓ توفير إيرادات للحكومة الفلسطينية .
- ✓ تخفيف اعباء السفر على المواطنين .
- ✓ تشجيع الأستثمار الخاص وخاصة في منطقة انشاء المطار واستغلال الأراضي حول المطار .
- ✓ تخفيف تكاليف نقل البضائع .

#### تكلفة انشاء المطار :

قدرت تكاليف انشاء المطار والدراسات الخاصة بحوالي 450 مليون دولار .



## المراجع

- "احصاءات النقل والاتصالات " - الجهاز المركزي للأحصاء الفلسطيني -2017
- ورقة عمل " مطار ياسر عرفات الدولي آثار العدوان الإسرائيلي و متطلبات إعادة البناء" أعداد. علي شعث الوكيل السابق لوزارة النقل و المواصلات في اطار ندوة: مستقبل المطار الفلسطيني - برنامج دراسات التنمية جامعة بيرزيت 2007
- " ميناء غزة البحري التجاري الدولي " - إعداد: المهندس حاتم أبو شعبان- مقالة لنديا الوطن -2014
- " مشروع ميناء غزة البحري " - المشاريع الاستراتيجية - إعداد : د. علي شعث الوكيل السابق لوزارة النقل والمواصلات -2005 .
- " دراسة تشخيصية لقطاع نقل البضائع في فلسطين " - أعداد: : الفريق المكلف بمتابعة مشاريع المقدمة من الاتحاد الاوروبي وزارة النقل والمواصلات- وزارة النقل والمواصلات - 2018.
- " احصاءات التجارة الخارجية " - الجهاز المركزي للأحصاء الفلسطيني - 2017
- " مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية " ، 2011



- The Economic Cost of the Israeli Occupation of the occupied : -  
Palestinian Territories 2015 Prepared by: The Applied Research  
.Institute – Jerusalem (ARIJ)
- " مقالة 40 ألف وظيفة للشباب الفلسطيني ... وما أهمية ميناء غزة؟ " - المصدر دنيا  
الوطن - أمين أبو عيشة :أستاذ الاقتصاد والكاتب والمحلل المالي - 2014.
- " مقالة ميناء غزة البحري التجاري الدولي " دنيا الوطن- إعداد: المهندس حاتم أبو  
شعبان- 2014 .
- " مشروع الميناء - المشاريع الاستراتيجية لوزارة النقل والمواصلات الفلسطينية " - اعداد  
د. علي شعث الوكيل السابق لوزارة النقل - 2005.