



الخطة الإستراتيجية القطاعية النقل والمواصلات 2013-2011

ابريل 2010



1.1.2 المقدمة والمنهجية:-

المقدمة:-

يعتبر قطاع النقل والمواصلات من القطاعات النهضة جدا للاقتصاد الفلسطيني لما يوفره من تأمين حركة نقل الركاب والبضائع على النطاقين المحلي والدولي ، وما يلعبه من دوراً رائداً في دفع حركة الاقتصاد وتقديم الخدمات للقطاعات الإنتاجية والخدمية الأخرى ، كما يوفر هذا القطاع فرصا للاستثمار وإيجاد فرص للعمل، ويساهم هذا القطاع بشكل مباشر بنسبة (8 %) من الناتج المحلي الإجمالي الفلسطيني.

ولقد شهد قطاع النقل والمواصلات الفلسطيني نمواً ملحوظاً منذ قدوم السلطة الوطنية الفلسطينية بعد أن عانى سنوات طويلة من الإهمال الشديد بسبب الاحتلال، فقد عملت السلطة على تنفيذ العديد من البرامج والمشاريع للارتقاء بهذا القطاع ليتناسب مع دوره في الاقتصاد والتنمية، وذلك من خلال إعادة تأهيل وتطوير شبكات النقل والمواصلات القائمة واستحداث شبكات وآليات ربط جديدة مثل إنشاء وتجهيز مطار عرفات الدولي بتكلفة تفوق 100 مليون دولار والعمل على إنشاء مبنى قرية الشحن الجوي عبر سلطة الطيران المدني بتكلفة تصل إلى 30 مليون دولار، وإنجاز جميع الدراسات الضرورية لإنشاء المرحلة الأولى من ميناء غزة البحري بقيمة 77 مليون دولار والشروع في تنفيذه في يوليو 2000 عبر سلطة الموانئ البحرية ، بالإضافة إلى تصميم الطريق الرئيس الرابط لمدن وقرى الضفة الغربية من جنين حتى الخليل. كذلك تم إنشاء ميناء الصيد بكلفة تقدر بعشرة مليون

دولار لخدمة وسائط الإبحار المحلية .ونجم عن ذلك ارتفاع مساهمة قطاع النقل والمواصلات في إجمالي الناتج المحلي حيث بلغت نسبته 4%، إضافة إلى استيعاب قوى عاملة جديدة حيث سجل ارتفاعاً في معدله في العام 2000 بالمقارنة مع القطاعات الاقتصادية الأخرى و بلغ معدل أيام العمل الشهرية 24.4 يوماً مقارنة مع 22.7 يوماً لمجموع القطاعات الاقتصادية من نفس العام. ولكن قطاع النقل والمواصلات كغيره من القطاعات الاقتصادية والخدمات ما لبث وأن شهد تدهوراً حاداً وتكبّد خسائر فادحة مباشرة وغير مباشرة تقدر بملايين الدولارات وذلك نتيجة الممارسات الإسرائيلية على الشعب الفلسطيني واقتصاده الوطني منذ 2000/9/29 وحتى تاريخه، ومنها الإغلاق والحصار البري والجوي والبحري وتعطيل حركة الأفراد والبضائع بين شطري الوطن ومع إسرائيل والدول العربية المجاورة، وتدمير منشآت ومرافق شبكة الطرق والميناء والمطار الأمر الذي أدى إلى استحالة المواصلات المتواصلة في الأراضي الفلسطينية وعدم القدرة على التقيد بأية مواعيد نهائية وبالتالي فإن مساهمة قطاع النقل والمواصلات في الناتج المحلي الإجمالي انخفضت بنسبة 58% حيث بلغت قيمة التراجع سنوياً أكثر من 115 مليون دولار أمريكي.

و سيعتمد تطوير قطاع النقل والمواصلات في فلسطين بشكل كبير على قدرة صناع القرار في إيجاد حلول سياسية لربط الضفة الغربية وقطاع غزة، وزيادة السيطرة على شبكة الطرق، وتحقيق حرية الوصول المباشر إلى الحدود البرية والموانئ والمطارات التي تربط الأراضي الفلسطينية بالعالم الخارجي.

وتتولى وزارة النقل والمواصلات المسؤولية الكاملة على كافة قطاعات النقل البري والبحري والجوي والتنسيق مع كافة الجهات الحكومية وغير الحكومية بما يحقق تقديم أفضل خدمة للمواطنين ويحافظ على سلامة الأرواح والممتلكات بالإضافة إلى إعداد وتنظيم إتفاقيات النقل مع القطاع الخاص بما يضمن تشغيل هذا القطاع محلياً ودولياً. وكذلك إجراء المسوحات اللازمة لشبكات الطرق البرية ووضع الخطط لتطويرها والعمل على توفير التمويل اللازم لصيانتها وإنشائها والإشراف على تنفيذها بالتعاون مع الوزارات والهيئات الحكومية وغير الحكومية من خلال القوانين والأنظمة ذات العلاقة.

المنهجية:-

تولت وزارة النقل والمواصلات قيادة الفريق الوطني لإعداد الإستراتيجية القطاعية الخاصة بالقطاع (النقل والمواصلات). وقد عمل إلى إخراجها الطاقم الفني المكلف من قبل وزير النقل والمواصلات، والذي اتخذ من وزارة النقل والمواصلات مقراً له، بالإضافة إلى مشاركة من وزارات حكومية وأهلية أخرى. ووضع الطاقم الفني المكلف بإعداد الإستراتيجية القطاعية برنامج عمل تم مناقشته مع الشركاء قبل إقراره. ولقد تضمنت المنهجية المتبعة في اعداد هذه الوثيقة مراجعة كافة الوثائق والتقارير والخطط التشغيلية السابقة وكذلك الاطلاع على استراتيجيات الوزارات والمؤسسات الأخرى، بالإضافة إلى الاجتماعات وورش العمل وحلقات النقاش المركزة التي وصل عددها إلى (15) اجتماع وورشة عمل.

2.2 الرؤية:-

قطاع مميز يوفر الخدمات اللازمة لتنظيم صناعة النقل والمواصلات بجودة عالية من اجل المساهمة في تنمية واستدامة الاقتصاد الفلسطيني.من خلال:-

- تنمية وتطوير ورفع مستوى الخدمة في قطاع النقل والمواصلات بكافة أنماطه.
- والمساهمة في حماية البيئة ورفع مستوى السلامة العامة من خلال وضع وتحديث التشريعات .
- وتعزيز دور القطاع الخاص وتشجيعه على الاستثمار والتعاون والتنسيق مع جميع الجهات المحلية والدولية ذات العلاقة بما يسهم في تحقيق الأهداف الوطنية ويعزز القدرة التنافسية للاقتصاد الفلسطيني.

3.2 تحليل الوضع الحالي:-

1. نبذة حول القطاع :-

اقتصرت شبكات النقل على شبكات الطرق، وقد تطورت هذه الشبكات من طرق ضيقة وممرات بدائية إلى الطرق المعبدة والإسفلتية في القرن التاسع عشر أي أثناء فترة الحكم العثماني وكان أول هذه الطرق طريق يافا - القدس التي بنيت في العام 1867، وطريق نابلس - رام الله - القدس الذي انشئ في بداية القرن العشرين، ومن ثم تم إنشاء طريق لتربط بين المدن الفلسطينية والتجمعات القروية الكبيرة، وفي عام 1978 تم فصل الضفة الغربية عن قطاع غزة وعن باقي الشبكة الموجودة في الجزء الذي احتل عام 1948، بالإضافة إلى قيام إسرائيل بشق وبناء الطرق التي تخدم أهدافها الاستيطانية. وأما بالنسبة إلى الطرق التي تم شقها في الأراضي الفلسطينية لن يتم بناؤها على أساس الجدوى الاقتصادية ولم تأخذ بعين الاعتبار اقصر المسافات بين التجمعات السكانية، وبالتالي أصبحت شبكات الطرق في المناطق الفلسطينية ضعيفة ولا تمتاز بالكفاءة. ولكن شهد قطاع النقل والمواصلات مع قدوم السلطة الوطنية الفلسطينية تطوراً ملحوظاً، حيث لم تقتصر شبكات النقل على شبكات الطرق، حيث تم الاهتمام بقطاع النقل والمواصلات ليتناسب مع دوره الاقتصادي والتنموي، حيث شرعت بتنفيذ العديد من البرامج والمشاريع التي تهدف إلى توفير شبكات نقل متنوعة ومتطورة بدءاً من إعادة تأهيل وتطوير شبكات الطرق القائمة إلى استحداث شبكات واليات ربط جديدة كمطار غزة الدولي وميناء غزة البحري، ولكن الممارسات الإسرائيلية التعسفية حالت أيضاً دون تطوير القطاع كما ينبغي.

وزاد الأمر تعقيداً وسواءً بتجدد العدوان الإسرائيلي على المناطق الفلسطينية الذي بدأ في 2000/9/29، فقد تكبد قطاع النقل والمواصلات خسائر فادحة جراء الممارسات الإسرائيلية التعسفية على مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية

فيما يلي تشخيص الوضع الراهن للقطاعات المختلفة لقطاع النقل والمواصلات وهي :- النقل البري، النقل الداخلي، المطارات والنقل الجوي، الموانئ البحرية، النقل الدولي، الأرصاد الجوية:-

أولاً:- النقل البري:-

شبكات الطرق:-

يمكن تقسيم الطرق في المناطق الفلسطينية إلى طرق رئيسية وإقليمية ومداخل قرى واستيطانية والتفافية، والطرق الرئيسية هي الطرق التي تربط بين المدن الرئيسية وتكون عادة من أربعة حارات في اتجاهين وحركة المرور على الطريق عالية والسرعات عالية نسبياً يمكن تحديدها بـ 50 كم/ساعة في المناطق المأهولة ، ويسمح بأعمال التحميل والتفريغ في مناطق محدودة ويمنع مرور المشاة في غير التقاطعات، وتقاطعاته السطحية تقلل بقدر الإمكان ويستعمل عادة للربط بين المناطق ، ومنها طريق جنين - نابلس - القدس - الخليل ، طرق قلقيلية - نابلس ، والطرق الإقليمية هي الطرق التي تربط بين محافظات الضفة الغربية والأراضي الفلسطينية وقد بنيت في ظل الاحتلال الإسرائيلي وتستخدم لخدمة المستوطنات ، وتتكون الطرق عادة من أربع حارات وأكثر في اتجاهين ، وحجم المرور فيها في العادة مرتفع جداً أي كثافتها عالية وكذلك يسمح بالسرعات العالية للمركبات ما بين 90 كم /ساعة إلى 120 كم / ساعة ، وتمنع نشاطات التحميل والتفريغ ومرور المشاة وغالباً ما يمنع التقاطع السطحي فيها ، وأما الطرق الدائرية هي في العادة من حيث التصنيف طرق رئيسية إلا أنه يتم عملها كحركة التقاف حول المدن لتلافي الدخول لمراكز المدن لمن ليس بحاجة لذلك ، وخاصة للمرور الطوالي أو العابر والطرق المجمعّة تستخدم عادة لتجميع وتوزيع حركة المرور من وإلى الشوارع المحلية ولضمان حرية الوصول للطرق الرئيسية ، كثافتها أقل والسرعات المسموحة فيها أقل قد تصل إلى 45 كم / ساعة ، وفي العادة تكون من حارتين أو أربع حارات مع حرية القيام بنشاط التحميل والتفريغ وتوضع قيود على حرية توقف المركبات فيها ، والطرق المحلية تستخدم لتقديم الخدمات للمرور المحلي بالمناطق والأحياء وحجم المرور عليها منخفض والسرعات المسموحة أقل قد تصل إلى 35 كم/ساعة وفي العادة تكون من حارتين ولا قيود على توقف المركبات وهي مرتبطة بالطرق المجمعّة للخروج لشبكة الطرق العامة والطرق الزراعية عادة ما تكون طرق ترابية ومكونة من ممرين وتستخدم لخدمة المناطق الزراعية والملكيّات الخاصة .

قامت السلطة الوطنية الفلسطينية بإعادة تأهيل وإنشاء شبكة من الطرق تربط بين معظم المدن والقرى في الضفة الغربية وقطاع غزة ، حيث بلغ مجموع أطوال الطرق المنفذة في الفترة من عام 1994 - 1999 حوالي 2068 كيلو متر بالإضافة إلى 338 كيلو متر من مشاريع الطرق الإقليمية أو الرئيسية .

والجدول (1) يبين مساهمة الممولين (المصروفة فعلاً) لقطاع النقل والمواصلات/ القطاعات الفرعية (1994-2007).

قطاع النقل/القطاع الفرعي	المساهمة (دولار امريكي/مليون)
إعادة تأهيل الطرق	343
تطوير وإعادة تأهيل الطرق	183.3
إصلاح طرق مدمرة	23.6
بنية تحتية للمعابر	3.6
مطار غزة الدولي	86.5
ميناء غزة	5.4
المجموع	336.7

جدول (1) يبين مساهمة الممولين (المصروفة فعلاً) لقطاع النقل والمواصلات/ القطاعات الفرعية (1994-2007).

ولكن هذه الانجازات ذهبت أدراج الرياح ، حيث أقدمت القوات الإسرائيلية على تدمير العديد من الطرق الرئيسية والإقليمية والوصلات وتدمير البنية التحتية للعديد من شبكات الطرق . وأما طرق مداخل القرى وهي الطرق التي تربط القرى الفلسطينية بالطرق الإقليمية الرئيسية وتشكل أكثر من 50% من شبكة الطرق الفلسطينية ، والطرق الاستيطانية و الالتفافية هي الطرق العرضية التي تخترق الضفة الغربية وقطاع غزة من الخط الأخضر وصولاً إلى المستوطنات الإسرائيلية وهذه الطرق تهدف إلى ربط المستوطنات وتوفير مرور للمستوطنات وجيش الاحتلال الإسرائيلي من المستوطنات الإسرائيلية داخل الضفة الغربية وقطاع غزة إلى إسرائيل وبالعكس ، التي لا تسمح للفلسطينيين باستخدامها أو المرور عليها .

ويصل طول شبكة الطرق الأرضية الحالية إلى حوالي 6874 كم ، يوجد منها حوالي 6244 كم من الطرق في الضفة الغربية وحوالي 630 كم من الطرق في قطاع غزة، وتشمل طرق رئيسية وإقليمية، ومحلية. والجدول (2) يوضح أطوال شبكة الطرق المعبدة مقارنة مع تصنيف الطريق.

تصنيف الطرق	الطول(كم)	المعبد	جهة الإشراف
-------------	-----------	--------	-------------

وزارة النقل والمواصلات - وزارة الأشغال العامة والإسكان	936	936	طرق رئيسية
وزارة النقل والمواصلات - وزارة الأشغال العامة والإسكان	782	782	طرق إقليمية
وزارة الأشغال العامة والإسكان - وزارة الحكم المحلي - البلديات - وزارة الزراعة	2308	4150	طرق وشوارع محلية
يسيطر الاحتلال عليها بصورة مباشرة	974	974	طرق التفافية) (المستعمرات)
	5000	6.874	المجموع:-

جدول (2) يوضح أطوال شبكة الطرق المعدة مقارنة مع تصنيف الطريق.

الطريق الساحلي:-

أعدت السلطة الوطنية الفلسطينية الدراسات والمخططات الخاصة بتطوير المنطقة الساحلية (الكورنيش) والممتدة بطول (40) كم من شمال قطاع غزة إلى جنوبيه بعمق (300) م باتجاه الشرق.

ويشكل الطريق الساحلي محور المنطقة الساحلية ويمتد من الحدود الشمالية لعام 1967 بيت لاهيا, جباليا , غزة, الزهراء , النصيرات, الزوايدة, دير البلح, خان يونس, ثم رفح, حتى الحدود الجنوبية مع جمهورية مصر العربية, ويختلف عرض الطريق الحالي على امتداد طوله حيث يصل اقل عرض

لعرض الطريق 7 م ويصل اكبر عرض للطريق إلى 30 م , وسطح الطريق وطبقاته الإنشائية القديمة وجودته المتدنية ولا يحتوي الطريق في وضعه القائم إلى أي أكتاف أو جزر أو خدمات أخرى, وتشكل القيادة على هذا الطريق بوضعه الحالي خطورة لتدني مستوى الخدمة على سطحه بالإضافة إلى غياب الإنارة وسوء تخطيطه الرأسي والأفقي, وخاصةً عند منطقة النصيرات وفي الجزء الذي يمتد من منطقة النورس حتى منطقة الواحة شمالاً.

وقد تأثر مسار الطريق الأفقي في وضع الحالي بعشوائية النمو الحضري والعمراني, ويتضح ذلك في منطقة مخيم الشاطئ على سبيل المثال حيث يختلف فيه عرض الطريق من 7 م عند مدخل المخيم ليصل إلى 10 م في وسطه ثم يبدأ بالاختناق بشكل حاد ليصل إلى 5 م في مخرج المخيم عند الجانب الجنوبي, بالإضافة إلى عدم وجود أي تصميم مروري للتقاطعات عليه, ولا تتناسب أقطار المنحنيات الرأسية والأفقية فيه مع سرعات التصميم, كما يشكل جسر وادي غزة نقطة اختناق مروري عند ساعات الذروة. الأمر الذي اوجد الحاجة الماسة لإعادة تطويره وتصميمه بما يتماشى مع تنمية المنطقة السياحية والساحلية, ويقترح هذا المشروع ربط طريق الكورنيش بمجموعة من المشاريع السياحية المقترحة على الشاطئ والمواقع الأثرية القديمة, بالإضافة إلى إيجاد حلقة اتصال بين المواقع السياحية الساحلية والمواقع الموجودة في الداخل, لتشكل جولة سياحية متكاملة وتيسر حركة السياح.

ويتكون الكورنيش من طريق للمركبات باتجاهين ومسربين في كل اتجاه, كما يشتمل على حاشيات مؤهلة لحركة الدراجات في كلا الاتجاهين محاطة بصفيين من أشجار النخيل, وفي الوسط جزيرة عريضة مزروعة بالأشجار والنباتات, كما يوجد على جانبي الطريق أرصفة للمشاة, والطريق مزودة بشبكة مياه وأخرى للصرف الصحي وأعمدة إنارة على مسافات محددة على جانبي الطريق, وفي أماكن محددة يزداد عرض الطريق ليضاف إليه مواقف للسيارات واستراحات و كافيتيريا ومقاهي ومحلات تجارية ومحطات وقود وغيرها من الخدمات التجارية والسياحية والترفيهية.

طريق عابر فلسطين:-

يعتبر طريق الممر الآمن هو الشريان الرئيسي الذي يربط بين قطاع غزة والضفة الغربية يبدأ من مدينة بيت حانون إلى ترقوميا قضاء الخليل بعد عملية انسحاب الطرف الإسرائيلي من أراضي السلطة الوطنية الفلسطينية .

وصمم طريق الممر الآمن بطول 42 كم ومنسوب الطرق أسفل منسوب الأرض بـ 5 متر ، ويتقاطع طريق الممر الآمن مع 6 طرق فرعية للجانب الإسرائيلي فصمم جسورا أعلى الطريق .
طريق عابر فلسطين " الممر الآمن "

تم تصميم الطريق بثلاث سيناريوهات مقترحة وهي السيناريو الأول أن يكون عرض الطريق 84.6 متر ، ويكون حرم وخطوط السكة الحديدية على جانب واحد من الطريق ، وعرض خط السكة الحديدية 6 متر والمسافة بين الخطين 3 متر فيكون عرض حرم السكة الحديدية الكلي 15 متر ، ويحد جانب حرم السكة الحديدية مناطق البنية التحتية بعرض 6 متر خاص بالغاز وخطوط الكهرباء ومناطق خضراء والإنارة بعرض 6 متر ومسارات السيارة المارة بالطريق مصمم لها 4 مسارات 3 مسارات للسيارات عرض المسار 3.8 متر ومسار واحد للطوارئ عرضه 3 متر فيكون عرض المسار الكلي المقترح 14.4 متر ، ويتوسط الشارع جزيرة عرضها 12 متر بها مناطق خضراء وأعمدة إنارة ، وبالمثل مسارات السيارات القادمة من غزة وعرضها 14.40 متر والمناطق الخضراء وأعمدة الإنارة والخدمات 12 متر فيكون العرض الكلي لطريق الممر الآمن المقترح 81.60 متر

الطريق رقم (4):-

والذي يمتد من أقصى شمال محافظات قطاع غزة عند الحدود مع الخط الأخضر مروراً بمحافظة غزة ودير البلح حتى مفترق القرارة حيث يتفرع الطريق إلى فرعين الشرقي منها يمتد حتى معبر العودة على الحدود المصرية، والغربي يعبر محافظتي خان يونس ورفح حتى الحدود المصرية، ويبلغ الطول الإجمالي للطريق بفرعية 58 كم.

الطرق الدولية:-

يعتبر الطريق الدولي M40 من المشاريع الإقليمية الهامة حيث انه يخدم منطقة الشرق الأوسط, وهو مشروع متكامل حسب المقاييس , والطريق يتجه من الغرب للشرق وعكسه لمنطقة الشرق الأوسط, ويمتد من الحدود الليبية المصرية مروراً بشمال جمهورية مصر العربية إلى الحدود المصرية الفلسطينية ويخترق قطاع غزة حتى يلتقي بالمعبر الآمن ليخترق الأراضي الفلسطينية عام 1948, وصولاً حتى الخليل ثم يمتد عبر القدس إلى الأغوار مروراً بجسر الأمير حسين الحدود الأردنية ثم مروراً بمعان والأزرق حتى رويشد والحدود الأردنية العراقية عند طربيل وبعدها يمر بالالبار وبغداد وينطلق شرقاً بمحاذاة بعقوبة مروراً بخانقين حتى الحدود العراقية الإيرانية بمنطقة المنذرية وبعدها طرق إيران.

ويعتبر هذا المشروع من مشاريع النقل والمواصلات ذات الأولوية, وذلك من اجل تحقيق الترابط الاقليمي مع دول الجوار, والذي يتطلب اتصال طرقى او سككى مع الدول المجاورة.

والجدول (3) يوضح المسافات والطرق المقترحة لخطة الطريق M40.

متسلسل	الطريق	المسافة K.M	حالة الطريق
-1	معبر رفح الحدودي-الطريق الحدودية-بيت حانون	55	طريق محلي بحاجة إلى توسيع وتعبيد حتى يصبح طريق رئيسية.
-2	طريق المعبر الامن من بيت حانون - ترقوميا.	43	طريق جديدة بحاجة إلى شق وتعبيد.
-3	طريق ترقوميا-الخليل-بيت لحم- القدس	58	عبارة عن طريق رئيسي وهو طريق 35 يرتبط عند منطقة الخليل بطريق 60 بحاجة إلى صيانة.

الطريق إقليمية بحاجة إلى توسيع وعمليات صيانة.	12	طريق بيت عوا إلى ترقوميا	-4
الطريق موجودة وهي طريق رقم 60 وبحاجة إلى صيانة.	64	القدس - رام الله - نابلس (طريق 60)	-5
عبارة عن تكملة الطريق رقم 60 وهو رئيسي وبحاجة إلى أعمال صيانة.	39	نابلس إلى جنين	-6
الطريق من القدس عبر الطريق رقم 1 إلى منطقة أريحا ثم يرتبط مع طريق رقم 90 عبر الأغوار حتى يرتبط مع طري 57 ثم إلى جسر الأمير محمد (دامية) وجميعها طرق رئيسية ما عدا الطريق الداخلي إلى منطقة أريحا بطول 10 كم.	74	طريق القدس إلى أريحا عبر طريق الأغوار عبر طريق (90) حتى يرتبط مع طريق 57 حتى جسر الأمير محمد (دامية)	-7
الطريق رئيسية وهي طريق 57 الرابطة نابلس بمنطقة الأغوار وبحاجة إلى صيانة.	31	الطريق من نابلس يرتبط بطريق 57 حتى جسر الأمير محمد (دامية).	-8
الطريق محلية بين	30	مقترح طريق بديلة من جنين حتى يرتبط	-9

قرى محافظتي نابلس وجنين وبحاجة إلى توسيع لتصبح رئيسية.		بطريق 57 عبر منطقة قباطيا - الزبادة- طوباس حتى طريق 57 .	
الطريق إقليمية يربط منطقة نابلس بمنطقة الأغوار ويرتبط مع طريق رقم 90 وبحاجة الى توسيع وصيانة.	30	طريق رابط مقترح من منطقة نابلس (زعترة) يرتبط مع طريق 90 الاغوار	-10

جدول (3) بوضح المسافات والطرق المقترحة لخطه الطريق M40

بالرغم من أن وضع شبكة الطرق في الضفة الغربية كان سيئاً جداً طيلة فترة الاحتلال، إلا أن الوضع ازداد سوءاً بشكل كبير في أعقاب اندلاع انتفاضة الأقصى في أيلول 2000. ففي إطار محاولاتها لوقف الانتفاضة، قامت سلطات الاحتلال الإسرائيلي بإغلاق جميع الطرق المستخدمة في الأحوال العادية أمام عبور المواطنين، ثم دمرت مقاطع عديدة من جميع هذه الطرق، خاصة تلك الواقعة بالقرب من مداخل المدن والقرى، وذلك بهدف إحكام الإغلاق المفروض على جميع التجمعات السكنية ومنع المواطنين من استخدام الطرق الاعتيادية. وقد دفع ذلك بالسكان الفلسطينيين لأن يلجأوا لطرق وممرات بديلة ذات نوعية ومواصفات متدنية. ومع ذلك فقد شهدت هذه الطرق كثافة عالية لحركة المركبات عليها مما أدى إلى تدهور حاد في أوضاعها، بالإضافة طبعاً لمضاعفات سلبية بالغة بالنسبة للمركبات التي تسير عليها. كما أن استخدام طرق كهذه قد أدى لزيادة حادة في المسافة التي تقطعها المركبة للوصول للبلد المستهدف، وفي الزمن اللازم للرحلة، وكذلك في تكلفة السفر للمواطنين وفي تكاليف شحن البضاعة.

كما أن نسبة الدمار في الطرق حوالي 50% لطرق غير معبدة بشكل جيد، بالإضافة إلى ذلك فإن عدداً من الطرق الإقليمية والمحلية هي طرق ضيقة جداً، وبدون تخطيط أو تخطيط ضعيف مما يؤثر على مجال الرؤية، والأمان وقت الرحلة. والجدول (4) يوضح حالة رصفة شبكة الطرق بالنسبة لنوع الطريق (نسبة مئوية)

نوع الطريق	جيد	وسط	ضعيف
رئيسي	34	29	37
إقليمي	16	32	52
محلي	18	26	56
المتوسط الكلي	23	29	48

جدول (4) يوضح حالة رصفة شبكة الطرق بالنسبة لنوع الطريق (نسبة مئوية)

وبناء على تقديرات سابقة فإن المبالغ المطلوبة لإجراء صيانة روتينية وفصلية لتلك الطرق قدرت بحوالي (80) ملايين دولار في السنة، والجدول (5) يوضح الاحتياجات السنوية المطلوبة لإعادة تأهيل الطرق القائمة حسب نوع الطريق.

الاحتياجات 5 سنوات (بالمليون دولار)	التكلفة/ كم	غير معبد	معبد	
225	150.000		1.500	إطالة
100	100.000		1.000	إعادة صيانة
45	50.000	900		طرق غير معبدة
14.5	1.000 لكل سنة	900	2.000	صيانة روتينية
12.5	5.000 لكل سنة		500	صيانة دورية
397	المجموع			

جدول (5) يوضح الاحتياجات السنوية المطلوبة لإعادة تأهيل الطرق القائمة حسب نوع الطريق

وهذا يعني إعادة تأهيل الطرق القائمة يكلف ما يقارب (80) مليون دولار سنوياً.

وتتلخص المشكلات الرئيسية التي تواجه قطاع الطرق في فلسطين بـ:-

- عدم وجود تصنيف رسمي للطرق بحسب مواصفاتها الفنية. إذ لا يوجد معايير فلسطينية للتصميم أو مواصفات فنية للطرق.
- ويلاحظ بأن شبكة الطرق الفلسطينية تتميز بشكل عام بأنها ذات سعة متدنية، وبأن مقاطعها العرضية غير كافية (عرض المسارب، انحدار الأكتاف والميول الرأسية، الميل العرضي، ..الخ).
- كما أن أنظمة تشغيل المرور والمتطلبات المرورية الفنية هي غير موجودة أو غير ملائمة (مثل الإشارات التحذيرية، الإشارات الإرشادية، العلامات الأرضية).

وكنتيجة لكل ذلك فإن حوادث الطرق في المناطق الفلسطينية وصلت إلى مستويات مروعة.

ثانياً: - النقل الداخلي:-

تعمل وزارة النقل والمواصلات على تنظيم النقل الداخلي من خلال العمل على تطوير خدمات إصدار رخص المركبات والمعدات والكراجات والورش ومعارض السيارات ومكاتب التأجير ومراكز الفحص الفني وشركات الحافلات ومدارس السباقة... الخ والتأكد من صلاحية المركبات التي تسير على الطرق ، ورفع مستوى مهنة السباقة من خلال تطوير المناهج وتوفير الدورات التدريبية المهنية ورفع مستوى السلامة المرورية من خلال نشرات ارشادية مرورية وبرامج توعية وسن القوانين والتشريعات التي تنظم المرور وتحقق السلامة المرورية بالتنسيق مع الجهات ذات العلاقة حيث قامت الوزارة بإعداد قانون المرور رقم (5) لسنة 2000 وإنشاء مجلس أعلى للمرور وهو الجهة العليا المسؤولة عن رسم السياسة العامة لمرفق المرور ووضع خطط ووسائل وأساليب النهوض به ، وتحديد مهام ومسؤوليات الوزارات والهيئات والجهات القائمة على تنفيذ خطط مرفق المرور ، وتشكيل لجان المرور المحلية .

ولقد اقتصر وسائل النقل الداخلي في المناطق الفلسطينية على المركبات والخلافات بسبب عدم توفر الإنفاق والسكك الحديدية وشهدت وسائل النقل الداخلي من مركبات وحافلات تطوراً ملحوظاً خلال الفترة من 1994 - 2006 في كل من الضفة الغربية وقطاع غزة ، وتشير الاحصائيات الى

ان مجموع المركبات في كل من الضفة الغربية وقطاع غزة 229886 مركبة منها 175265 مركبة في الضفة الغربية أي بنسبة 76.2 % (حسب آخر إحصائية في العام 2009) و 54621 مركبة في قطاع غزة أي بنسبة 23.7% (حسب آخر إحصائية في العام 2006) وتشكل المركبات الخصوصي في المناطق الفلسطينية أعلى نسبة وهي 67% يليها المركبات التجارية بنسبة 17.82 % ومن ثم المركبات العمومية بنسبة 7.41 % .

وجدير بالإشارة إلى أن النقل الداخلي تكبد خسائر كبيرة جراء الممارسات الإسرائيلية التعسفية الناجمة عن إقدام قوات الاحتلال الإسرائيلية على تدمير المركبات الخصوصية والعمومية والشاحنات والمركبات التجارية والورش والكراجات ومحطات الوقود وقطع الغيار ومحطات الوقود والغاز والمعدات الثقيلة.

و تولي وزارة النقل المواصلات اهتماماً شديداً في إعادة هيكيلية قطاع نقل الركاب في فلسطين لما لها من آثار ايجابية تنعكس على المواطنين وعلى المشغلين ولما يعانيه هذا القطاع من تدهور , ويوضح الجدول أدناه توزيع المركبات العمومية والحافلات العمومية والخاصة والشركات العاملة في هذا المجال:-

يواجه هذا القطاع العديد من المشاكل أهمها:-

- قدم أسطول نقل الحافلات حيث أن ثلث الأسطول سيخرج عن الخدمة بحلول عام 2013
- عدم كفاءة وفاعلية الشركات العاملة حالياً.
- العشوائية في النقل.
- سوء فهم الشركاء حول آليات تقديم الخدمات للمواطنين.
- وجود الحواجز الإسرائيلية والتي تقطع أوصال الوطن.

- عدم وجود اتصال بين الضفة وغزة.
- التزاحم في العمل بين المركبات والحافلات .

• النقل الخاص (ويشمل المركبات الشخصية والتجارية والجرارات) :

وتشرف الإدارة العامة لسلطة الترخيص في المحافظات على تسجيل وترخيص هذه المركبات.

وتشير الإحصائيات إلى أن ما نسبته 68% من المركبات يتراوح عمرها ما بين عشرون إلى ثلاثون عاماً ، وما نسبته 11% يزيد عمرها عن العشرون عام، و 21% عمرها عشرة سنوات، وبالتالي فإن ذلك يؤدي:-

- ارتفاع تكاليف صيانة هذه المركبات.
- عدم توفر قطع الغيار لعدد كبير من هذه المركبات، حيث أن العديد من شركات إنتاج هذه المركبات لم يعد قائماً.
- التلوث البيئي الناتج عن ارتفاع نسبة الغازات العادمة من هذه المركبات

كما يواجه المواطن الفلسطيني مشكلات كبيرة بارتفاع أسعار هذه المركبات نتيجة لحاجة السوق الفلسطيني لها وخاصة محدودي الدخل (المزارعين، العمال وعدد من الموظفين)، وعدم وجود القدرة الشرائية لهذه الفئة لشراء مركبات جديدة . وهذا يعود الى :-

- سيطرة الاحتلال الإسرائيلي على المعابر الحدودية مما يؤدي إلى ارتفاع تكاليف استيراد المركبات.
- ارتفاع الجمارك المفروضة على استيراد المركبات من الخارج وبالتالي ارتفاع تكلفة المركبات مقارنة بالدول المجاورة كالأردن ومصر .

استيراد المركبات وقطع الغيار والمعدات الثقيلة:

يساهم قطاع استيراد المركبات ومنتجات المرور الذي تشرف عليه وتنظمه وزارة النقل والمواصلات والمتمثل باستيراد المركبات الجديدة او المستعملة ،واستيراد قطع غيار المركبات والمعدات الثقيلة

بنسبة عالية من إجمالي الإيرادات (الجمارك الضرائب) التي يتم تحصيلها لصالح خزانة السلطة الوطنية الفلسطينية.

ووصل عدد المركبات المستعملة (الشاحنات - الحافلات العمومية والخاصة-مركبات الصالون العمومي-الجرارات الزراعية) والتي تم تنزيلها من إسرائيل 4100 مركبة ، في حين وصل عدد المركبات المستعملة المستوردة من الخارج بموجب بروتوكول باريس الاقتصادي إلى حوالي 10420 مركبة للعام 2009 .

ويصل عدد وكلاء المركبات في فلسطين إلى (12) وكيل معتمد، في حين يصل عدد مستوردي المركبات المستعملة (120) .

أما بالنسبة الى ورش الصيانة والتصليح (الكراجات) فوصل عددها في الضفة الغربية الى حوالي 2,530 كراج بنسبة 18.6% لبيع قطع وكماليات المركبات، وبنسبة 66.6% صيانة واصلاح المركبات ، في حين يصل عددها في قطاع غزة الى حوالي 208 كراج .

وينظم عملية استيراد المركبات ومنتجات المرور والمتاجرة بها مع وزارة النقل والمواصلات، وزارة المالية التي تقوم بتحصيل الرسوم الضريبية والجمركية لصالح الخزانة العامة، ووزارة الاقتصاد الوطني التي تصدر شهادات تسجيل لهذه الشركات، ووزارة الحكم المحلي التي تحدد مواقع هذه الورش حسب المخططات الهيكلية المعتمدة لديها، واتحاد وكالات بيع المركبات، واتحاد مستوردي المركبات المستعملة، ونقابات أصحاب المهن الميكانيكية.

ويعاني هذا القطاع من صعوبات منها:-.

- سيطرة الاحتلال الإسرائيلي على المعابر الحدودية مما يؤدي إلى ارتفاع تكاليف استيراد المركبات.
- ارتفاع الجمارك المفروضة على استيراد المركبات من الخارج وبالتالي ارتفاع تكلفة المركبات مقارنة بالدول المجاورة كالأردن ومصر

• النقل السككي:-

التعريف:

هو خط سكة الحديد الحجازي الذي يمر في دولة فلسطين بما فيها من أملاك وحقوق ومصالح وما هو موقوف عليها من أموال منقولة وغير منقولة، حيث أن الخط هو نظام نقل بري عن طريق القطاعات يتم تسييره على قضبان سكة الحديد بعجلات مصممة خصيصاً لذلك على طول السكة الحديدية.

الصفة الاعتبارية:

يعتبر الخط الحجازي الفلسطيني (وصلة فلسطين) وفقاً لإسلامياً ومؤسسة عامة ذات شخصية حقوقية واستقلال مالي مرجعها الأعلى " وزير النقل والمواصلات".

وصف عرض السكة:

هي سكة حديد ضيقة (بعرض 1050 ملم (105 سم)، والتصميم الجديد في أوروبا اليوم للسكة بعرض 122 سم (1220 ملم). تصل السكة ما بين مدينتي دمشق والمدينة المنورة في منطقة الحجاز ولها تفرعات أخرى تصل بلاد الشام ببعضها، ويصل طولها إلى 1400 كيلومتر.

عرض السكة المعياري :-

بلغ عرض السكة الحديدية الحجازية 105 سم (مقياس للخطوط الضيقة) ، العرض المتفق عليه عالمياً لسكة ضيقة هو 106.7 سم ، اما العرض النظامي العالمي للسكة فهو 143.5 سم .

الافتتاح والتشغيل:

بوشر العمل فيها عام 1900م وافتتحت 1908م واستمر تشغيلها حتى 1916م، في الحرب العالمية الأولى، إذ تعرضت للتخريب بسبب الثورة العربية الكبرى وسقوط الدولة العثمانية بعد الحرب، وقد أسست سكة حديد الحجاز زمن ولاية السلطان العثماني عبد الحميد الثاني لغرض خدمة حجاج بيت الله الحرام.

هدف التأسيس:

تأسست السكة للتسهيل على الحجاج مشاق السفر (بدلاً من 120 يوماً تقلصت باستعمال السكة إلى 56 ساعة فقط يمر فيها القطار على كل المحطات بالإضافة إلى وقاية الحجاج من غارات ومخاطر الطرق، وربط أطراف الدولة العثمانية المترامية الأطراف ببعضها وأهداف أخرى سياسية وعسكرية.

معطيات وأرقام حول الخط الحديدي الحجازي :

- بلغ طول الخط من حيفا إلى درعا 161 كم
- تم إنشاء نصب تذكاري خاص بافتتاح الخط الحديدي الحجازي في حيفا عام 1905 .
- أعلى نقطة للخط الحجازي 1168م فوق سطح البحر شمال منطقة الحجاز
- اخفض نقطة 246م تحت سطح البحر في منطقة جسر المجامع
- وصلت سرعة القطار آنذاك 40 كم / الساعة
- تم بناء 443 جسرا وعبارة ماء على طول الخط منها 329 في المقطع بين سمخ ودرعا ،وبنيت الجسور الضخمة على نهر اليرموك بالقرب من الحمة .

مسار الخط:-

من مدينة دمشق ويعبر سهل حوران ثم يمر بالمزيريب وعدد من المناطق جنوب سورية وصولاً إلى مدينة درعا ثم إلى الأردن حيث يمر أولاً بمدن المفرق والزرقاء وعمان ومعان على التوالي،**وهناك** خط الى حيفا عبر سهل مرج بن عامر مروراً بالمدن الفلسطينية الكبرى من نابلس وطولكرم قلقيلية وجنين ، **وهناك فرع اخر من الخط الساحلي من يافا الى القدس .** ومن معان الاردن يكمل سيره جنوباً إلى أن يدخل أراضي الحجاز حيث ينتهي بالمدينة المنورة ، **وكما هو موضح في خارطة مرفق رقم (1) ادناه .**

استمر العمل في هذا الخط ما يقرب من (9) سنوات لعمل التجارة والحجاج وعمل هذا الخط على ثبات العثمانيين عسكرياً إبان الحرب العالمية الأولى ضد بريطانيا وقد تعرض للتخريب بسبب نقل الإمدادات والأغراض العسكرية العثمانية خلال الثورة العربية الكبرى 1917م وإنضم لورانس إلى الثوار العرب فحرضهم على نفس الخط ومنذ ذلك الحين لم تقلح المحاولات لإعادة تشغيل الخط أو تحديثه.



محاولات إعادة تأهيل الخط:-

في الستينات كانت هناك محاولة لإعادة فتح الخط الذي صار مهجوراً بسبب حرب الأيام الستة 1967م ولكن المحاولات لم تفلح في تسير الخط من جديد، وفي سورية ومن لحظة الانطلاق الأولى في وسط دمشق تم توصيل الخط نحو درعا وبصرى وكذلك ينطلق قطار المصايف التاريخي الشهير في سورية حالياً يستخدم الخط الذي يربط بين دمشق وعمان بشكل غير منتظم وأعيد تأهيل بعض القاطرات التاريخية حيث تعمل حالياً 9 قاطرات في سورية وسبع في الأردن، وفيما يتعلق بالسعودية يمكن أن يستخدم وصل خط سكة حديد الحجاز بمشروع سكة حديد الخليج المزمع إنشاؤه مستقبلاً.

ولغاية الآن فإن الاحتلال يعيق إعادة إنشاء الخط الحديدي. إلا أن السلطة الوطنية الفلسطينية قامت بإعداد دراسات الجدوى الاقتصادية والبنية التحتية لتنفيذ مشروع ربط قطاع غزة بشبكة سكة حديد إقليمية، بحيث تربط قطاع غزة مع الدول المجاورة، بالإضافة إلى إنشاء سكة حديد للقطارات الخفيفة يربط بين محافظات غزة والضفة الغربية، ولكن حال الاحتلال دون تنفيذ هذا المشروع الاستراتيجي.

ثالثاً:- النقل الدولي:- المعابر الحدودية.

يشكل النقل الدولي للركاب والبضائع على الطرق الحديدية من وإلى أراضي السلطة الوطنية الفلسطينية أحد الدعائم الأساسية في تنشيط تنمية الحركة الاقتصادية وتحقيق التكامل الاقتصادي.

المعابر الحدودية البرية:-

تعتبر المعابر والنقاط الحدودية القائمة التي تربط الضفة الغربية وقطاع غزة بالدول المجاورة هي المحور والأداء الرئيسية المؤثرة بالحركة التجارية، وتسيطر إسرائيل على جميع هذه المعابر وتقوم بفرض سلسلة من الإجراءات الأمنية المعقدة التي تحولت هذه المعابر إلى نقاط أمنية وليس تجارية، وتشمل المعابر الحدودية البرية كل من معبر الكرامة (إريحا)، معبر العودة (رفح)، ومعبر بيت حانون، ومعبر المنطار، ومعبر صوفيا، ويقع معبر الكرامة على نهر الأردن ليسهل تنقل المسافرين الفلسطينيين إلى العالم عبر المملكة الأردنية الهاشمية ويمر عبر هذا المعبر ما يقارب 75000

مسافر سنوياً، ناهيك عن استخدامه للتبادل التجاري، ويقع معبر العودة على الحدود الفلسطينية المصرية، ويستخدم لنقل المسافرين من فلسطين إلى جمهورية مصر العربية إلى العالم ويمر عبر هذا المعبر ما يقارب 350000 مسافر سنوياً، وكما يستخدم هذا المعبر للتبادل التجاري بين فلسطين ومصر والعديد من الدول الأخرى، ومعبر بيت حانون يستخدم لحركة العمال الفلسطينيين الذين يعملون داخل الخط الأخضر ويبلغ متوسط عدد العمال الذين يعبرون عبره 30000 عامل ويتوقف هذا العدد تبعاً للظروف السياسية، أما معبر المنطار يعتبر المعبر الرئيسي الذي يربط قطاع غزة بإسرائيل ويستخدم للتبادل التجاري، ومعبر صوفيا يقع شرق محافظة رفح على الحدود مع إسرائيل ويستخدم أيضاً للتبادل التجاري وكذلك نقل المسافرين.

وتسعى السلطة الوطنية الفلسطينية إلى تطوير الأداء في المعابر من خلال إعادة بناء المعابر على نحو متقدم وكذلك خصخصة الخدمات فيها من أجل توفير خدمة سريعة، فقد أوصت جميع التقارير والدراسات التي تم إعدادها مؤخراً بواسطة المؤسسات الدولية والأهلية بضرورة تطوير برامج متكاملة لإدارة وتصريف البضائع وتطوير البنية التحتية اللازمة لإنهاء نظام التنزيل والتبديل المتبع حالياً في جميع المعابر التجارية وخاصةً في معبري المنطار والجملة على أن تساعد هذه البرامج على استخدام نظام يتسم بالشفافية وسهولة المراقبة، ويمكن تلخيص نتائج الدراسة والتقارير فيما يتعلق بالاحتياجات التطويرية للمعابر على النحو التالي:

1. توفير البنية التحتية الأساسية اللازمة لمزاولة الأنشطة التجارية في المعابر ذات الطابع التجاري، إذ لا تحتوي هذه المعابر على أرصفة أو شبكات للإنارة والمياه ولا يحتوي على مداخل لدخول وخروج الشاحنات أو أجهزة تفتيش، إضافة إلى عدم وجود أسوار محددة.
2. إنشاء ممرات للشاحنات الداخلة والخارجة من المعبر لمنع الازدحام الشديد على بوابات المعابر، وكذلك منع إعاقة الأعمال التجارية دخله.
3. إنشاء مواقف خاصة لانتظار الشاحنات داخل المعبر بدلاً من الانتظار على الممر الرئيسي والذي يعتبر ممراً ضيقاً ولا يفي بحاجة المعبر.
4. إنشاء مختبرات لفحص المواد والعينات داخل المعبر بدلاً من إرسال العينات إلى مختبرات مؤسسة المواصفات والمقاييس.

5. توفير مستودعات ملائمة وذات مواصفات وتقنيات مناسبة لتخزين وحفظ البضائع من أجل ضمان عدم تلفها.
6. إعادة بناء وتطوير وتجهيز مكاتب الوزارات والمؤسسات ذات العلاقة وتزويدها بتقنية تناسب العمل التجاري داخل المعابر من حيث التقنيات والبرامج المحوسبة.
7. إنشاء صالة انتظار خاصة بالتجارة وهذا يفى بمتطلبات القطاع الخاص وهي الحد الأدنى من متطلبات أي معبر U1578 تجاري.
8. توفير مرافق ومنشآت مجهزة لدخول وخروج الشاحنات التجارية.
9. توفير الأجهزة والمعدات اللازمة لتسيير الأعمال.
10. توفير مباني إدارية بالمعابر وتجهيزها بالتقنيات الحديثة.
11. تطوير نظام إداري يشمل آليات التنسيق وبرمجة عمل المعابر ومراقبة النتائج وحل النزاعات.
12. تطوير إدارة المعابر وإعداد الهيكل التنظيمي والوصف الوظيفي والحد من تداخل العمل مع المؤسسات العامة وأجهزة الأمن.
13. تطوير مقاييس زمنية لمرور البضائع على المعابر.
14. تطوير نظام الشحن المباشر على المعابر DOOR TO DOOR
15. توفير خدمات المسافرين والبضائع لكل معبر حسب طبيعة عمله.
16. زيادة الارتفاع المسموح به لمرور الطليبات الصادرة.
17. تطوير وتوسيع معبر رفح الحدودي خاصةً وأن المساحة الحالية 2 دونم لا تكفي لمزاولة الأنشطة التجارية.
18. توفير أجهزة للفحص الظاهري للبضائع وخاصةً المواد الغذائية التي تتعرض للتلف في الكثير من حالات الفحص الأمني.
19. زيادة عدد ساعات العمل على المعابر.
20. توفي الكوادر البشرية المدربة والمؤهلة.
21. إدخال تسهيلات تجارية حقيقية وخاصةً فيما يتعلق بوصول التجار الى الجانب الإسرائيلي لانجاز الأعمال المنوطة بهم.

ومن الجدير ذكره أن حركة المعابر الحدودية شهدت انخفاضاً خلال الفترة من 2001-2009 بسبب العدوان الإسرائيلي المستمر والحصار الإسرائيلي المفروض على مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية، وخاصةً الإغلاق المتكرر والمستمر للمعابر، بالإضافة إلى نظام النقل من شاحنة إلى شاحنة يؤخر تسليم البضائع ويسبب إهدار في الوقت وزيادة إجمالية في تكاليف النقل من قبل العدوان الإسرائيلي الذي بدأ في 28-09-2000.

رابعاً: النقل الجوي:-

يوجد في فلسطين مطاران، مطار قلنديا الذي يسيطر عليه الاحتلال ويمنع الشعب الفلسطيني من إعادة تأهيله واستخدامه، ومطار ياسر عرفات الدولي الذي عملت السلطة الفلسطينية جاهدة على إنشائه والذي يعتبر الميناء الجوي الأول في فلسطين يخدم حركة النقل الجوي للمسافرين والبضائع من وإلى فلسطين، حيث أن هذا المشروع يعتبر من أهم المشاريع الإستراتيجية في فلسطين على الصعيد السياسي والاقتصادي والأمني.

وتتجسد الأهمية السياسية لإنشاء مطار غزة الدولي في كونه رمز من رموز سيادة الدولة الفلسطينية والاستقلالية الوطنية وعنصر من عناصر تكامل وجود الدولة، وبالنسبة للأهمية الاقتصادية تتمثل في فك أسر الاقتصاد الفلسطيني في عمليات التجارة الخارجية (الاستيراد والتصدير) وتوفير فرص العمل وتنشيط السياحة وتشجيع الاستثمار وإقامة الصناعات المساندة، وهذا بدوره يعمل على زيادة الناتج المحلي ورفع مستوى الدخل وخلق فرص عمل دائمة، هذا بالإضافة إلى أهميته الأمنية في كونه وسيلة للحرية الشخصية للإنسان الفلسطيني في تنقله بين الوطن ومحيطه العربي والدولي وتخليصه من المعاناة والإجراءات التي تمتهن كرامته وتمس أمنه في المعابر البرية طالما كانت سيطرة تحت الاحتلال الإسرائيلي.

نبذة عن مطار غزة الدولي: مطار الشهيد ياسر عرفات.

يقع مطار غزة الدولي في شرق مدينة رفح بوابة فلسطين التاريخية الجنوبية في المنطقة المحاذية للحدود الدولية الفلسطينية المصرية، ويبعد عن مدينة غزة بحوالي 36 كيلو مترا وقد روعي في تصميم مبانيه الطراز العربي الإسلامي بأوجه شبه كثيرة مع مباني وأسوار القدس الشريف. وجميع منشآت المطار مصممة وفقا للمواصفات الدولية التي وضعتها منظمة الطيران العالمية "الايكاو" ICAO، وتم تثبيت عضوية مطار غزة الدولي في مجلس المطارات العالمية "ACI" برمز دولي مستقل "LVGZ" يعكس استقلالية المطار والمطارات المستقبلية في فلسطين، ويضم المطار مدرجا للهبوط والإقلاع بطول 3080م يستطيع في وضعه الحالي استقبال جميع أنواع طائرات الركاب والنقل وصالة السفر تستوعب حاليا حتى 750,000 مسافر سنويا في وضعه الحالي، وتبلغ مساحته 2800 دونم، وستضاعف هذه السعة بعد الانتهاء من أعمال إنشاء صالة السفر الجنوبية التي وصلت الآن إلى مرحلة متقدمة، كما يضم مطار غزة الدولي صالة الشرف واستقبال الرئيس وكبار الزوار، كذلك المبنى الإداري وعناصر الصيانة ومبنى الرادار ومبنى الشحن والأرصاء الجوية ومخازن البترول ومحطات الإسعاف والإطفائية والكهرباء والصرف الصحي وساحات وقوف السيارات.

ويظهر برج المراقبة كتخفة معمارية رائعة، حيث تم تزويده بجميع الأجهزة والمعدات الفنية بما تضمن سهولة الاتصال مع جميع المطارات في الدول المجاورة، كما تم تزويد المطار بأجهزة الملاحة الأرضية وإنارة المدرج، ومواقف الطائرات، مما أهل المطار للتشغيل على مدار الساعة. وإنه لمن الفخر أن مطار غزة الدولي تم تشغيله بكوادر بشرية فلسطينية في جميع المجالات الإدارية والفنية مؤهلة أكاديميا وفنيا على أعلى المستويات، وتعمل سلطة الطيران على تطوير أدائهم في دورات تدريبية متقدمة في المراكز المتخصصة في الدول العربية والأجنبية.

في الأول من سبتمبر "أيلول" 1994م أصدر الرئيس ياسر عرفات رئيس دولة فلسطين المرسوم الرئاسي رقم 94/87 القاضي بتأسيس سلطة الطيران المدني الفلسطيني كهيئة مستقلة، تتضمن البنية التحتية والتنظيمية للطيران المدني في فلسطين بما يشمل تشكيل الإدارات الهيكلية والتنفيذية لسلطة الطيران وبناء المطارات وتأسيس وتشغيل الخطوط الجوية الفلسطينية.

تم العمل في تدشين المطار معماريا والبنية التحتية ابتداء من يوم الجمعة 20 يناير "كانون ثاني"

1996، بتمويل من البنك العقاري المصري بقيمة 18 مليون دولار تسدد من إيرادات المطار، تنفيذ شركة المقاولون العرب وإشراف المكتب الوطني للمطارات في المغرب الشقيق، في هذا التاريخ وضع الرئيس الفلسطيني ياسر عرفات حجر الأساس لمشروع مطار غزة الدولي، ولقد بلغت التكلفة الإجمالية لإنشاء وتجهيز المطار حوالي 70 مليون دولار موزعة ما بين مبان ومعدات، حيث تم تجهيز المطار بأحدث الأجهزة والمعدات اللازمة للتشغيل طبقا للمعايير الدولية بواسطة منح وقروض ميسرة من أسبانيا وألمانيا، وبعد ستة شهور فقط استقبل المطار أول طائرة حيث هبطت طائرة الرئيس عرفات في يوم 1996/6/2 لأول مرة على الأرض الفلسطينية مبشرة بالعهد الجديد، عهد الحرية والكرامة في دلالة واضحة على سرعة الإنجاز في الزمن القياسي التي ترسخ قدرة الإنسان الفلسطيني على العطاء والبناء في كل زمان ومكان.

بدأ التشغيل الرسمي لمطار غزة الدولي يوم الثلاثاء 24 نوفمبر "تشرين ثاني" 1998م بناء على توقيع مذكرة "واي ريفر" بانطلاق الخطوط الجوية الفلسطينية من قاعدتها إلى كل من: الأردن- مصر- السعودية- الإمارات العربية المتحدة ودولة قطر، حيث كان حفل التدشين التاريخي للمطار الفلسطيني في ذلك اليوم الذي استقبل فيه المطار العديد من الطائرات القادمة من الدول العربية والصديقة وعلى متنها الوفود الرسمية والشعبية المشاركة في هذا الحفل التاريخي، كما قام الرئيس ياسر عرفات بقص الشريط وبمشاركة الرئيس بيل كلينتون رئيس الولايات المتحدة الأمريكية في احتفال رسمي وشعبي مهيب واستمر المطار مشكلا بوابة فلسطين من وإلى العالم الخارجي.

مطار قلنديا:-

مطار قلنديا مطار قديم يقع بجوار القدس الشريف في المحافظات الشمالية، وهو مطار انشيء في عهد الانتداب البريطاني، ثم نقلت إدارته إلى الأردن، حيث تم إضافة محطة للأرصاء الجوية للمطار، ومن ثم خضع للسيطرة الإسرائيلية بعد حرب 1967، ويقع على بعد كيلومترين من المطار حاجز قلنديا وهو المدخل الرئيسي الذي يفصل رام الله عن القدس.

الخطوط الجوية الفلسطينية "

في أكتوبر 1996م أصدر الرئيس ياسر عرفات المرسوم الرئاسي بتأسيس شركة الخطوط الجوية

الفلسطينية للنقل الجوي، وبسرعة فاقت كل التوقعات أنهت الطواقم الفنية من طيارين ومهندسين مهمة التدريب والتخصص على طائرات الفوكر 50 نواة أسطول النقل الجوي المدني والطواقم الإدارية في مهمات الحجز والمبيعات والدوائر التجارية والمالية، وأضحت الخطوط الجوية الفلسطينية جاهزة للانطلاق وكانت على موعد مع التاريخ في يوم الجمعة الأول من رمضان 1417 العاشر من يناير "كانون ثاني" 1997م لتجتاز الطائرات الفلسطينية السحاب وناقلة لأفواج المعتمرين الفلسطينيين إلى الديار الحجازية انطلاقاً من مطار بورسعيد المصري إلى مطار الملك عبد العزيز الدولي بجدة.

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 ولارانكا 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.

تملك الخطوط الجوية الفلسطينية حالياً أسطولاً يتكون من ثلاث طائرات، طائرتين طراز (فوكر 50) منحة مقدمة من الحكومة الهولندية بسعة 48 راكبا بالإضافة إلى طائرة (بوينج 200-727) هدية من سمو الأمير السعودي الوليد بن طلال بسعة 140 راكبا درجة سياحية و12 راكبا درجة رجال أعمال.

مطار غزة الدولي وآثار العدوان الإسرائيلي

♦ العراقيل الإسرائيلية في استكمال مشاريع مطار غزة الدولي:

منذ انطلاقة انتفاضة الأقصى في الثامن والعشرين من شهر سبتمبر من عام 2000، والقوات الإسرائيلية تتخذ خطوات تصعيدية لتلحق الضرر والخسائر البشرية والاقتصادية الجسيمة للشعب الفلسطيني، من خلال القصف بالدبابات والقذائف الصاروخية باستخدام طائرات الهليكوبتر والطائرات الحربية الـ F16 واستخدام المواد المشعة (اليورانيوم المستنفذ)، وتجريف الأراضي الزراعية وهدم المنازل والمباني العامة والتدمير التام للمواقع الأمنية وتدمير المصانع.

واستمرارا لمسلسل الهمجية والعدوان، فقد امتد عدوانها لمطار غزة الدولي، والذي هو أحد أهم المشاريع الإستراتيجية ذات السيادة، حيث قامت القوات الإسرائيلية بتدمير أحد طائرات الرئيس ياسر عرفات الهيلوكبتر، ومن ثم قامت الدبابات والجرافات الإسرائيلية بتاريخ 2001/12/4 بأعمال عدوانية غاشمة على مدرج المطار، ذلك بأن قامت بأعمال التجريف والتخريب وعمليات التقطيع للأوصال وحرث للأكتاف وإتلافات للمناهل وشبكة الإنارة الخارجية بالمدرج وأعمال تشويه للسطح.

وفي يوم 2001/12/12 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 الجوية من تدمير كامل. هذا وقد أصاب مبنى الهيئة العامة للبترول من أعطاب في جهاز التكييف وتكسير أبواب وشبابيك الألمونيوم في المبنى، وتكسير في أبواب وشبابيك مبنى الخطوط الجوية الذي هو قيد الإنجاز، وهنجر الصيانة حيث قد أصيبا بشظايا نتيجة القصف، ولقد أصيبت رصاصة هنجر طائرة السيد الرئيس من جهتين- وأيضا وجود أضرار في أضرار في الصباح بسقف مبنى الورش الجديد نتيجة سقوط شظايا على السطح،

وكان الهجوم التالي بتاريخ 15 ديسمبر 2001 والذي أدى إلى التدمير الكامل لمدرج المطار الأمر الذي جعل ترميمه أمرا صعب جدا.

وفي تاريخ 26 يونيو 2006 قام جيش الاحتلال بإعادة احتلال منشآت المطار و استخدامه كقاعدة عسكرية لعملياته في جنوب القطاع و خلال تواجده دمر و نهب جميع الأجهزة و المعدات و حطم مرافق رئيسة فيه.

الخسائر التي تعرض لها مطار غزة الدولي:

1-: الخسائر المباشرة:

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

1. المدرج (Runway): أكثر من 80% من المدرج الأساسي والوحيد تم تدميره. (التكلفة التقديرية لإعادة الإنشاء تقدر بـ 6,000,000 دولار تقريبا).

2. إضاءة المدرج (Runway Lighting): أكثر من 80% من إضاءة المدرج تم تدميره.

(التكلفة التقديرية لإعادة الإنشاء تقدر بـ 3,000,000 دولار تقريبا).

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 تقريبا).

أضرار أخرى:

تم إصابة بعض المباني بالضرر جراء الاعتداءات الإسرائيلية منها:

1. مبنى الخطوط الجوية الفلسطينية (The Palestinian Airlines Building).
2. هجر صيانة الطائرات (Aircraft Maintenance Hanger).
3. محطات الراديو الملاحية (Radio Navigation Stations).

التكلفة التقديرية لإعادة الإنشاء تقدر بـ 60,000 دولار.

التكلفة الإجمالية لإعادة التأهيل لما سبق تقدر بـ: 14,000,000 دولار تقريبا.

وكنتيجة للهجوم العاشم على مطار غزة الدولي بالتواريخ السابقة، وإغلاق أجواء المطار من 8 أكتوبر 2000 إلى 30 سبتمبر 2001، فإن قيمة الخسائر المباشرة الإجمالية تقدر بـ 14,000,000 دولار. و بعد إعادة احتلال المطار في يونيو إلى سبتمبر 2006 بلغت الخسائر المباشرة 22,000,000 دولار.

2-:- الخسائر الغير المباشرة:

تعرف الخسائر الغير مباشرة بجميع الخسائر التي تكبدتها سلطة الطيران المدني الفلسطيني، والخطوط الجوية الفلسطينية، مباشرة و غير مباشرة، نتيجة لإغلاق أجواء المطار من الفترة 8 أكتوبر 2000 إلى تاريخه، وتقدر بـ :

53,000,000 دولار خسائر سنوية اثر تجميد مشروع إنشاء محطة الشحن الجوي و توقف الاستيراد و التصدير من المطار.

19,500,000 دولار خسائر سنوية ناتجة عن تأجيل زيادة الاستثمار و الفرص الاستثمارية الضائعة وعائدات مفقودة.

إجمالي الخسائر السنوية الغير مباشرة هو 72,500,000 دولار.

مبنى الشحن الجوي

أهداف المشروع:

الهدف الرئيسي للمشروع هو تحفيز النمو الاقتصادي في فلسطين، والذي بدوره سيحسن مستوى المعيشة للشعب الفلسطيني.

الأهداف المحددة للمشروع:

- تسهيل التكامل العالمي للاقتصاد الفلسطيني.
- توفير ممر مباشر لفلسطين للأسواق الإقليمية والعالمية.
- تحفيز للقطاع الخاص في الضفة الغربية وقطاع غزة.

النتائج المتوقعة:

- توفير خدمات الشحن الدائمة بقدرة استيعابية 90,000 طن سنوياً.
- توفير معدات الفحص المزودة بأشعة إكس، بالإضافة للنتائج المتوقعة:
- توفير خدمات الشحن الدائمة بقدرة استيعابية 90,000 طن سنوياً.
- 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.

نبذة عن المشروع

- يمول المشروع من قبل بعثة المجموعة الأوروبية.
- تقدر ميزانية التمويل بـ 25,000,000 يورو، بالتزام كامل يشمل الإنشاء و التجهيز و التدريب.
- سلطة الطيران المدني الفلسطيني هي الجهة المنفذة للمشروع (صاحبة المشروع).
- تم البدء في أعمال التصميم للخدمات المؤقتة في أيلول 2000، ونظرا للظروف الحالية فقد تم مؤخرا تعديل المشروع ليصبح مشروع تصميم وتنفيذ.
- تم تحضير فكرة التصميم الأولية من قبل شركة Mott MacDonald International بالتعاون مع شركة أبو شهلا ومشاركوه للاستشارات الهندسية - AA، والذي سوف يكون الأساس للتصميم التفصيلي الذي سيقوم به المصمم العالمي والمتالف مع شركاء محليين خلال مرحلة التصميم والتنفيذ.
- إدارة المشروع ستكون مسئولية سلطة الطيران المدني الفلسطيني.
- القدرة الاستيعابية لخدمات الشحن الدائمة هي 90,000 طن/سنويا.
- تم اعتماد ثلاث مراحل تنفيذية للمشروع، حيث سيتم إنشاء المحطة على مساحة 30,000 م²، شاملة مبنى الشحن (بمساحة 18,000 م²) ومواقف السيارات الآبرون وممر الطائرات.
- تم تقديم المخطط العام للمشروع بتاريخ 2001/7/3 من قبل الاستشاري Mott MacDonald.
- أصدر الرئيس الفلسطيني تعليماته للجهات المعنية لاستملاك الأرض بتاريخ 2001/9/16.
- نتيجة للهجمة الشرسة الإسرائيلية على أرض المطار وتدمير كافة مرافقه بما فيه محطة الرادار، فلقد توقف العمل بهذا المشروع حتى اللحظة.
- كان يجب أن يتم التنسيق مع سلطات الأمن الإسرائيلية لعمل المسح الجغرافي والطبوغرافيا لأرض المشروع، والذي كان من المفترض الانتهاء منه بتاريخ الخامس من يونيو 2001، ولكن حتى هذه اللحظة لم يتم السماح للبدء بمثل هذه الأعمال نتيجة لمنع سلطات الاحتلال الإسرائيلية وصول أي معدات إلى تلك منطقة المطار.

- قدرت الخسائر الناتجة عن تجميد المشروع بـ 53,000,000 دولار سنوياً.
- تم الانتهاء من التصميم و اعداد وثائق العطاء، وجاري الآن الإعداد لطرح مناقصة دولية للتنفيذ المشروع من خلال الاتحاد الاوروبي، هذا على افتراض أن المطار سيتم إصلاحه في أقرب فرصة ممكنة في ظل الحكومة الحالية.

مستقبل المطار الفلسطيني

لا يخفي علي احد انه و بالرغم من قلة الموارد الطبيعية و صغر المساحة لكن الأراضي الفلسطينية غنية بمواردها البشرية المتعلمة و التي تزداد باطراد الامر الذي حتم اعتمادها علي النظام الاقتصادي التجاري المفتوح كاسس لعملية التنمية. و تتربع صناعة و تجارة السلع و الخدمات و تصدير العمالة الي داخل الخط الاخضر و الدول العربية على رأس عملية التنمية والتي تمثل الجزء الاكبر في نمو الناتج المحلي الاجمالي. فالتجارة مع العالم الخارجي تمثل 85-90% من الناتج المحلي الاجمالي الفلسطيني. و في غياب المطار و الميناء و اغلاق المعابر فان 90% من الحركة التجارية من صادرات وواردات تمر عبر إسرائيل. ناهيك ان إسرائيل تتحكم بصفة جامعة و كلية في حركة الافراد و السلع من والي فلسطين. هذه العوامل ادت الي انخفاض الصادرات الفلسطينية بـ 50% عن ماكان الحال عليه قبل سبتمبر 2000. حيث بلغ متوسط عدد الشاحنات التي يتم تخليصها يوميا عبر معبر المنطار لايزيد عن 20 شاحنة و هذا يمثل 5% من حجم الحركة المتفق عليها.

وتسعي جهات دولية الي استخدام كوريدور حركة افراد و بضائع عبر معبر رفح الحدودي الي موانئ مصرية جوية و بحرية كنموذج تجريبي يمكن تطبيقه لاحقا في الضفة الغربية.

هذه انصاف حلول ستبقي فلسطين شعبا و اقتصادا في معزل عن اقتصاديات العالم و ستدفع الي اعلى خط الفقر و معدلات البطالة و حالة الفلتان الامني. و عليه المستقبل الحقيقي هو باعادة اعمار المطار و الميناء بتمويل ذاتي بمشاركة فعلية من القطاع الخاص.

خامساً : النقل البحري:-

ميناء غزة البحري: توقف العمل في إنشاء ميناء غزة البحري في نهاية عام 2000 تحت ظروف القوى القاهرة لما تعرض له موقع العمل من اعتداءات إسرائيلية أدت إلى انسحاب المقاولين الأوروبيين (EGDG2000) وتجميد الممولين (هولندا وفرنسا وبنك الاستثمار الأوروبي) للتمويل لإنشاء المرحلة الأولى من البنية الأساسية لميناء غزة البحري والبالغ 66 مليون يورو ، علماً بأن هناك موافقة على إعادة البدء في تنفيذ هذا المشروع الاستراتيجي فإنه يتوجب تكثيف جهود مجلس الوزراء لإعادة تأكيد التزام الممولين بإتاحة الأموال المجمدة طرفهم للمشروع بالإضافة إلى توفير السلطة الوطنية الفلسطينية للحصة المقررة عليها حسب بنود المشروع لبدء هذا المشروع.

مرفأ الصيادين: لقد شرعت المالية المركزية بالأمن الوطني ببناء مرفأ للصيادين بتوجيهات من الزعيم الخالد ياسر عرفات لبناء هذا المرفأ (كاسر أمواج) لحماية قوارب الصيد التي تتعرض في مواسم النوة البحرية للتدمير والتلف، مما يسبب من خسائر اقتصادية لقطاع صيد الأسماك والذي يعتبر أحد أهم مصادر التشغيل والأمن الغذائي في قطاع غزة. وأحد أهم بنود عمل الوزارة للأربعة أشهر القادمة خاصة وبعد ضم سلطة الموانئ البحرية لوزارة النقل والمواصلات، إعداد الدراسات اللازمة للنهوض بهذا المرفأ وتدعيمه على أسس هندسية سليمة بما يوفر الأمن والأمان لمستخدميه وتطويره لتحقيق أغراض سياحية وترفيهية. وهذا يتطلب من مجلس الوزراء فصل الصلاحيات وإحالة صلاحية إنشاء المرفأ لوزارة النقل والمواصلات لتقوم بدورها المحدد في القانون، ويتطلب تنفيذ هذا المشروع موازنة قدرها 16 مليون دولار لتعميق الحوض وحمايته وتدعيم كاسر الأمواج وتقويته وصيانة الساحل الشمالي للمرفأ.

سادساً: الأرصاد الجوية:-

انشأت الأرصاد الجوية الفلسطينية منذ عام 1958 بعدد محدود من محطات الرصد الجوي وكان المتواجد منها في الضفة الغربية يتبع الأرصاد الاردنية اما المتواجد في القطاع فكان يتبع الأرصاد الجوية المصرية، وبعد حرب حزيران 1967 واحتلال القوات الاسرائيلية للضفة والقطاع انعكست السياسة الاسرائيلية لتدمير البنية التحتية على قطاع الأرصاد الجوية التي أصبحت بعد الانسحاب الإسرائيلي مدمرة.

شبه

ومنذ عودة السلطة الفلسطينية الى ارض الوطن ولكون الدولة الفلسطينية في مرحلة النمو والتطور فقد كان من أوائل الأمور التي تم الالتفات اليها هو موضوع الأرصاد الجوية وإنشائها على أساس علمي يواكب متطلبات الدولة وتلازمت هذه الحاجة مع فكرة إنشاء مطار فلسطيني خصوصا "وانه لم يكن هناك دائرة أرصاد واضحة المعالم تستطيع القيام بالمهام والمسؤوليات المطلوبة لخدمة أغراض الطيران والملاحة البحرية والاحتياجات اليومية للمواطن الفلسطيني ومؤسساته. في نهاية عام 1995 تم إيفاد أول بعثة تدريبية إلى جمهورية مصر العربية لتدريب أخصائيين في الرصد الجوي والتنبؤات الجوية وكذلك للصيانة من قبل سلطة الطيران المدني في ذلك الوقت ثم أرسل عدد آخر إلى المملكة المغربية في عام 1997 بحيث أصبح يتوفر لدى السلطة الفلسطينية فيما بعد نواة لإنشاء دائرة الأرصاد الجوية الفلسطينية بوجود كادر مدرب قادر على القيام بمختلف المهام والواجبات وتغطية كافة الاحتياجات لمختلف نشاطات الدولة التي تستدعي وجود معلومات حول الطقس والمناخ.

في منتصف عام 1998 بدأت الأرصاد الجوية الفلسطينية بإصدار نشراتها اليومية اعتمادا" على معلوماتها وقدراتها الذاتية بعد أن كانت في السابق تعتمد على الجانب الإسرائيلي وبين نهاية عام 1998 وبداية عام 1999 شهدت الأرصاد الفلسطينية نقلة نوعية على الصعيدين الدولي والمحلي بحيث أصبحت عضوا" مراقبا" في المنظمة العالمية للأرصاد الجوية العالمية وعضوا" دائما" في المنظمة العربية للأرصاد الجوية في اطار جامعة الدول العربية. اما على الصعيد المحلي الفني فقد حصلت على بعض الأجهزة الضرورية لاعمال التنبؤات الجوية وعدد من أجهزة الكمبيوتر بالإضافة إلى عدد من المحطات الإلكترونية اللازمة لقياس العناصر المختلفة للطقس. ورغم ان هذه الاجهزة لم تكن سوى بعض من المتطلبات الاساسية للبدء بعمل التنبؤ الجوي لخدمة رحلات الطيران الخاصة بمطار غزة ولتقديم النشرة الجوية للكثير من الجهات المستفيدة.

لقد برز دور الأرصاد الجوية في السنوات الأخيرة كاحد المساهمين في مسيرة التنمية التي شهدتها فلسطين على المستويين العام والخاص ففي الوقت الذي كانت الارصاد الجوية تقدم خدماتها العامة والتي تفيد المواطن في مسيرته اليومية وتمس حياته العملية بشكل مباشر فقد ظهرت عدة متطلبات واحتياجات ملحة لمعلومات الارصاد الجوية والتي تساهم بشكل او بآخر في مسيرة التنمية في القطاعين العام والخاص وعلى فقد كان الطلب على المعلومات يتزايد من قبل الشركات التي تنفذ العديد من التعهدات الخاصة بإصلاح وإعادة اعمار البنية التحتية.

وتتلخص الية العمل في الأرصاد الجوية بأن تقوم كل محطة في المحافظات بقياس عناصر الطقس المختلفة كل ثلاث ساعات على مدار الاربع والعشرين ساعة وارسالها الى المقر العام تلفونيا" حيث تصل الى مركز التنبؤات الجوية الذي يقوم بتحليل هذه المعلومات بالاضافة الى تحليل خرائط الطقس التي يحصل عليها من خلال الانترنت وبناء" عليه يتم اصدار النشرات اليومية عن الحالة الجوية المتوقعة.كما تقوم دائرة الارصاد التطبيقية بارشفة هذه المعلومات واستخراج المعدلات الشهرية والسنوية منها بالاضافة الى عمل المعدلات المناخية لفلسطين وهذه المعلومات هي التي يتم تزويدها للقطاعات المختلفة التي سلف ذكرها.

وعلى الصعيد الدولي والعربي فقد كانت الأرصاد الجوية متواجدة باستمرار سواء" في الدورات التدريبية المتاحة او من خلال المؤتمرات وورشات العمل الخاصة بتطوير عمل الأرصاد الجوية في كافة مجالاتها وخاصة المواضيع الحيوية التي تحسن من اداء الدائرة وتزيد من دقة معلوماتها ومنها موضوع المشروع الاقليمي لكثافة الامطار ومشروع التنبؤات العددية الخاص بانشاء المركز العربي للتنبؤات العددية في جمهورية مصر العربية والعديد من ورشات العمل حول التغير المناخي.

القوانين والبيئة التشريعية

يطبق قطاع النقل والمواصلات قانون المرور الفلسطيني رقم (5) لعام (2000) واللائحة التنفيذية المنظمة له. كما تم انجاز مشروع قانون النقل الحكومي ضمن سياسة التنظيم و الترشيح والمتابعة والرقابة الفاعلية على استخدام المركبات الحكومية.وكذلك مشروع النظام البحري و مشروع نظام تملك الأرقام العمومية المستأجرة , كذلك تم إقرار نظام المخالفات مرورية, و نظام مجلس المرور الأعلى. ومع التطورات الحديثة و المتسارعة في قطاع النقل اعد القطاع مسودة قانون المرور الجديد و اللائحة التنفيذية حيث ظهر في قانون المرور الحالي العديد من أوجه القصور تتمثل في:-

المبررات الموجبة للتغيير:-

1. يوجد في القانون الحالي الكثير من الأخطاء الفنية والتناقضات القانونية في نصوص المواد.

2. وجود بعض النصوص في هذا القانون قاصرة وغير واضحة.

3. لا يعطي القانون الحالي تغطية كاملة لجميع القضايا المرورية .
4. لا يغطي الكثير من العقوبات للمخالفات المرورية.
5. لا يأخذ القانون الحالي في حسابه الجوانب الإدارية لتحقيق السلامة والأمان على الطرق حفاظاً على حياة المواطن والممتلكات.

الأهداف المرجو تحقيقها من القانون الجديد :-

1. تطوير نظام مروري آمن ومتطور وصديق للبيئة، يلبي احتياجات المواطن ويسهم في التنمية المستدامة وينسجم مع أنظمة النقل والمرور الحديثه.
2. النهوض بمستوى خدمات القطاعات المختلفة التابعة للوزارة.
3. رفع مستوى نقل الركاب والبضائع والسلامة والأمان على الطرق.
4. الحد من حوادث الطرق والتلوث البيئي الناتجة عن المركبات.
5. رفع مستوى كفاءة السواقين بكفاءة فئاتهم.
6. تحقيق الشفافية في تقديم الخدمات للمواطنين..
7. يعزز ويزيد من حجم الإيرادات العامة للسلطة من خلال تحديد رسوم جديدة لعدد كبير من الخدمات التي تقدمها الوزارة للمواطنين ولا يتم استيفاء رسوم عنها كونها غير منصوص على استيفائها في القانون الحالي.

وبالنسبة للعقوبات الأساسية التي تواجه قطاع النقل والمواصلات، فهي كما ما يلي:-

- 1- عدم التواصل الجغرافي بين الضفة الغربية وقطاع غزة بسبب سيطرة إسرائيل على معظم مساحات الأراضي الفلسطينية في الضفة الغربية وقطاع غزة.
- 2- ضعف السيطرة الفلسطينية على معظم البنية التحتية لقطاع النقل، وخاصة فيما يتعلق بالطرق التي تربط المحافظات المختلفة مع بعضها البعض.
- 3- إن استخدام الطرق الالتفافية من قبل الفلسطينيين يخضع للإغلاقات المتكررة ولإجراءات الاحتلال العشوائية.
- 4- السيطرة الإسرائيلية الكاملة على جميع المعابر البرية والموانئ البحرية والجوية التي تربط الأراضي الفلسطينية بالعالم الخارجي.
- 5- الدمار الذي لحق ببنية قطاع النقل بسبب الاجتياح الإسرائيلي المتكرر بعد انتفاضة الأقصى.

والجدول (6) يبين المبالغ المالية المطلوبة لتطوير قطاع النقل والمواصلات حسب دراسة البنك الدولي في العام 2007 .

الرقم	البرنامج / المشروع	القيمة المطلوبة (مليون دولار)	
		المدى المتويط(سنتين)	المتوسط إلى بعيد المدى(ثلاث سنوات)
	تحسين البناء المؤسسي للقطاع		
1-	تقوية القدرة المؤسسية للسياسات والخطط وإدارة القطاع	5	7
2.	تقوية إدارة شبكة الطرق	2	3
	المجموع	7	10
ب-	تحسين النقل الداخلي		
1.	تحسين حركة المرور على الطرق	1	1

2.	إعادة تأهيل وصيانة شبكة الطرق	100	325
3.	تطوير شبكة الطرق	2	195
4.	الكوريدور بين الضفة وغزة	2	300
المجموع		105	821
1.	إعادة تأهيل مطار غزة	–	27
2.	إنشاء ميناء غزة	3	15
3.	إعادة تأهيل وتطوير المعابر الحدودية	2	–
المجموع		5	42
المجموع الكلي		117	873

جدول (6) يبين المبالغ المالية المطلوبة لتطوير قطاع النقل والمواصلات حسب دراسة البنك الدولي في العام 2007 .

المؤسسات ذات العلاقة وأدوارها:

للنهوض بقطاع النقل والمواصلات يتوجب على مجموعة من الهيئات الحكومية والخاصة القيام بالدور المنوط بها وهي على النحو التالي:

• وزارة الأشغال العامة والإسكان:-

فيتركز نشاطاتها على صيانة الطرق وإقامة الطرق والمنشآت التابعة لها. إلا أن دور الوزارة محدود بسبب قلة الموارد المالية المتاحة ولأن غالبية الطرق في المناطق الريفية لا تزال تقع تحت السيطرة الإسرائيلية. وهذا يعني أن على الوزارة أن تحصل على موافقة الطرف الإسرائيلي قبل الشروع في تنفيذ أية مشاريع طرق في المناطق الخاضعة للسيطرة الإسرائيلية، علماً بأن هذه السلطات ترفض الموافقة في معظم الحالات لأسباب مختلفة. وتقوم وزارة النقل والمواصلات بالتعاون مع وزارة الأشغال العامة بما يلي:-

تقوم وزارة النقل والمواصلات بالتعاون مع وزارة الأشغال العامة بما يلي:-

1. وضع المواصفات التصميمية للطرق ومرافقها.
 2. تصميم الشاحنات المرورية والآلات الضوئية وتحديد مكان إقامتها ومراقبتها ورصدها
 3. تصميم مجمعات المركبات العمومية وتحديد أماكنها، وتصميم محطات توقف الحافلات العمومية على الطريق وتحديد أماكنها.
 4. تصميم محطات توزيع الشاحنات على الطرق وتحديد أماكن إقامتها
 5. وضع المخطط الهيكلي العام للطرق والنقل والمواصلات (Master Plan).
 6. إجراء الدراسات والمسوحات اللازمة لجميع شبكات الطرق، وإعداد نظم تصميم وتشغيل وصيانة الطرق ومرافق المرور بصفة عامة، ووضع الخطط والبرامج لإعادة تأهيلها وإنشاء الطرق الجديدة وتقديم ما يلزمها من تصاميم ورسومات هندسية
- **المجلس التشريعي:** إصدار التشريعات المنظمة لقطاع النقل والمواصلات، والموافقة على إنشاء المؤسسات والهيئات العامة المتخصصة في قطاع النقل والمواصلات .
 - **وزارة المالية:** توفير اعتمادات مالية كافية في الموازنة العامة للنهوض بقطاع النقل والمواصلات ، وتقديم قروض ومساعدات وتشجيعات للقطاع الخاص المهتم بقطاع النقل والمواصلات.
 - وزارة الحكم المحلي:** العمل على توحيد الأنظمة في مختلف وحدات الحكم المحلي، وفرض رقابة على البلديات والمجالس المحلية والقروية إزاء أية مخالفة للقوانين والنظم المرعية، و توفير مستلزمات البنية التحتية المتعلقة بالطرق.
 - سلطة البيئة:** الحرص على السلامة البيئية في المشاريع القائمة والمستقبلية.
 - وزارة العدل:** العمل على توفير قضاء متخصص بمنازعات النقل والمواصلات بما يسمح بالبت فيها دون إبطاء أو تأخير. بالإضافة إلى دورها في إصدار التشريعات المتعلقة بالنقل والمواصلات
 - وزارة الداخلية:** العمل على المساعدة في تنفيذ التشريعات .
 - البنوك والمؤسسات العقارية والمالية:** ضمان وجود أنظمة مالية تسمح بالإقراض وتمويل البرامج والمشاريع ذات العلاقة بالنقل والمواصلات.

القطاع الخاص وشركات المقاولات: التأكد من فعاليتها وعملها بموجب إجراءات قانونية سليمة.

نقابة المهندسين: تطبيق التشريعات الخاصة بالمخططات الهندسية وملاءمتها للقوانين والمواصفات.

المؤسسات الأهلية: العمل على تقديم قروض ومساعدات ومنح لاستكمال البرامج والمشاريع ذات العلاقة بقطاع النقل والمواصلات، وتوعية المواطنين بالمشاكل والصعوبات التي تعاني منها الدولة، كارتفاع أسعار الوقود والبنية التحتية، وتبديد المناطق الخضراء، وتطوير البحث العلمي في قطاع النقل والمواصلات.

قياس الإنجاز حتى تاريخ الإعداد :-

أعدت وزارة النقل والمواصلات خلال العام 2009، وثيقة متكاملة حول استراتيجيات تطوير قطاع النقل والمواصلات في فلسطين حيث تم الإسترشاد بسياسات الحكومة المنطلقة من الأجندة الوطنية والتي تتمثل في خطة "إنهاء الاحتلال وإقامة الدولة"، وفي هذا الإطار ركزت الوثيقة على تحقيق الازدهار الوطني واستعادة النمو الاقتصادي، وكذلك تأهيل وتطوير البنى التحتية الأساسية لقطاع النقل والمواصلات، وما يتطلبه ذلك من سياسات وإجراءات تنفيذية.

وفي سبيل تجسيد تلك الوثيقة وتحقيقها، فقد استندت الوزارة على تلك الوثيقة، ووضعت الوزارة خططها وبرامجها في إطارها سعياً نحو تحقيق الأولويات الوطنية في قطاع النقل والمواصلات، والذي تمخض عنه اعتماد سياسات واقتراح وتنفيذ مشاريع مختلفة تهدف نحو تطوير العمل وخدمات الوزارة في مناحي متعددة، منها، الترخيص، السلامة المرورية، هندسة المركبات، النقل على الطرق، النقل العام والخاص والحكومي، استيراد المركبات، .. إلخ. وفي نفس المسار، عملت الوزارة على تطوير البيئة القانونية والتنظيمية والإدارية لعمل الوزارة. وعلى صعيد آخر، سعت الوزارة نحو تحقيق التكامل بين قطاع النقل والقطاعات الاقتصادية التنموية الفلسطينية الأخرى من خلال اقتراح واعداد الدراسات والمخططات التي تسهم في تعزيز التنمية المستدامة بالتنسيق مع الجهات الفلسطينية ذات العلاقة سواءً على صعيد شبكات الطرق المحلية أو الإقليمية أو المشاريع الاستراتيجية المطارات والموانئ. وفي إطار مواز، بذلت الوزارة جهوداً حثيثة نحو تعزيز التعاون والتكامل الاقليمي، وابقاء فلسطين على خارطة الربط العربي والاقليمي.

وانطلاقاً مما سبق، فقد عملت الوزارة خلال الحكومة الحالية بشكل حثيث وجدي على تحقيق التميز وتطوير ادائها بما يحقق تغيراً كبيراً وواضحاً في نوع وطريقة اداء وزمن انجاز المعاملات والخدمات المقدمة للجمهور بدرجة عالية من الشفافية والنزاهة والمصداقية بما سمح للوزارة من احداث تقدم نوعي في الخدمات التي تقدمها الوزارة للمواطنين، وعلى صعيد آخر انعكس إيجاباً أيضاً التطور في نوعية الخدمة التي تقدمها الوزارة على زيادة إيراداتها من الترخيص بالصفة الغربية التي اودعت لحساب الخزينة العامة للسلطة الوطنية حيث بلغت نسبة الزيادة في الإيرادات 42% مقارنة مع العام (2008)، حيث بلغ إجمالي الإيرادات (147,154,820) شيقل.

هذا وقد توزعت الانجازات خلال هذه المرحلة، على أصعدة وقطاعات مختلفة في سبيل ترسيخ رسالة الوزارة وتحقيقها نحو تطوير وتنمية قطاع النقل والمواصلات ليلبي كافة متطلبات التنمية الفلسطينية المنشودة، وهي على النحو التالي:

1. الترخيص.
2. معاهد ومدارس السياقة.
3. النقل على الطرق.
4. هندسة المركبات.
5. السلامة المرورية.
6. النقل الحكومي.
7. الشؤون الفنية/ المعابر الحدودية.
8. الطرق والمشاريع.
9. الخطط والدراسات.
10. الأرصاد الجوية.
11. المطارات والنقل الجوي.
12. الموانئ والنقل البحري.

13. التعاون الدولي والاقليمي والعلاقة مع الشركاء.

14. القوانين والانظمة والتشريعات.

15. التدريب وبناء القدرات.

16. تنظيم وتطوير العمل بالوزارة ومراقبتها.

فيما يلي سرد مختصر لأهم الانجازات التي حققتها الوزارة في البنود المذكورة أعلاه على التوالي:

1. الترخيص

تكريساً لجهود الوزارة في زيادة النجاعة والشفافية في الخدمات التي تقدمها الوزارة للمواطنين , قامت الوزارة باتخاذ مجموعة من الاجراءات التنفيذية لتطوير العمل في دوائر الترخيص، وقد أسفر ذلك عن زيادة نسبة ترخيص المركبات بنسبة زيادة 99% عن العام (2008)، حيث تم ترخيص (130481) مركبة بموجب الإجراءات الجديدة. وفيما يلي أهم الخطوات المتخذة من قبل الوزارة لتطوير وزيادة كفاءة العمل بدوائر الترخيص بالصفة الغربية:

- حوسبة العمل في جميع دوائر الترخيص وربطها مركزياً بالوزارة: قامت الوزارة ببناء وتطوير الشبكات الداخلية والخارجية للدوائر، وربطها بالخدام المركزي بالوزارة، والربط مع وزارة الداخلية، وزارة المالية، المحاكم، شرطة المرور، ولا تزال الوزارة تعمل على استكمال الربط وأعمال الحوسبة.
- إعادة تأهيل دوائر الترخيص في المحافظات: تم اعادة تأهيل دوائر الترخيص في كلاً من رام الله وبيت لحم، ومتابعة الاعمال بدائرة ترخيص الخليل ونابلس، واستكمال باقي الدوائر في كافة المحافظات.
- تخصيص أراض حكومية لإنشاء مباني حكومية لدوائر الترخيص بالمحافظات: تم تخصيص أرض في محافظة أريحا مساحتها 3313 متراً مربعاً، وأرض في محافظة طولكرم مساحتها 3000 متراً مربعاً، وذلك من أجل بناء دوائر ترخيص مؤهلة وحديثة من أجل تقديم خدمات أفضل، وتمت مخاطبة الجهات المعنية لتوفير التمويل اللازم لاقامة المشروع.
- عقد دورات وورش عمل لفاحصي المركبات مع الادارة العامة للشؤون الفنية ووكالات المركبات.

- جاري العمل على انجاز دليل الإجراءات لتسهيل أداء العمل وخدمة المواطن بشفافية عالية.

2. معاهد ومدارس السياقة

انعكس التطور في الأداء على الخدمة المقدمة حيث سجل العام 2009 زيادة في عدد مدارس التدريب الممنوحة من الوزارة بنسبة 39.5% , وزيادة في عدد المدربين 40% وبلغ عدد السائقين الجدد 25679 سائق جديد، بنسبة زيادة 38.7%.

قامت الوزارة بعدة اجراءات إدارية وتنظيمية وتشريعية، بهدف تنظيم قطاع المعاهد ومدارس السياقة من خلال:

- أتمتة الفحوصات النظرية في القوانين وأنظمة السير .
- إعادة تأهيل الكادر العامل في مدارس السياقة والمدربين عبر اخضاعهم لفحص نظري محوسب تحت اشراف الادارة العامة للمعاهد ومدارس السياقة.
- اعادة تنظيم والتدقيق في آليات وإجراءات تكبير درجات الرخص للسائقين.
- اعادة النظر في القوانين واللوائح التنفيذية الخاصة بمركبات التدريب وترخيص المدارس.
- تطوير اجراءات العمل من خلال حوسبة إجراءات العمل بالإدارة والربط مع الحاسوب المركزي للوزارة وتزويد كل مراقب بمستخدم خاص به.
- اعادة صياغة الاتفاقية الموقعة مع وزارة العمل فيما يتعلق بالمعاهد والدورات الاستكمالية والهلال الاحمر فيما يتعلق بالدورات الخاصة بالاسعاف .
- اجراء الفحوصات الشتوية لمركبات التدريب.
- زيادة الرقابة على المدارس غير الفعالة.
- توحيد أسعار الدروس العملية والنظرية في جميع المحافظات.
- وضع البرامج التعليمية وتحديد ساعات التدريب العملية والنظرية.

3. النقل على الطرق

قامت الوزارة بعدة إجراءات تهدف إلى تنظيم وتطوير قطاع النقل الداخلي ، أدت إلى تنظيم التضخم السابق لمكاتب التاكسي ورخص التشغيل وشركات النقل السياحي وفتح الباب أمام شركات تأجير السيارات، حيث تم ترخيص 61 شركة تأجير مركبات جديدة بنسبة زيادة 28% عن العام 2008. هذا وقد تمثلت إجراءات تطوير وتنظيم النقل الداخلي في:

- عدادات التعرف في المركبات (السفريات الخاصة): تم انهاء الاشكالية مع الشركة الموردة , حيث ان سعر تركيب العداد هو (650) شيقل , ورسوم الصيانة السنوية (200) شيقل ويشمل تصليح العداد , اعادة البرمجة وتبديله في حال عطل العداد. وجاري العمل على الزام المركبات ببدا العمل بالعدادات وتم اعداد حملة اعلامية لهذا الخصوص وبدا العمل بها.
- نظام تمليك الارقام العمومية المستأجرة من قبل الوزارة: تمت المصادقة على نظام التمليك من قبل مجلس الوزراء وتم تشكيل لجان فنية متخصصة في المحافظات الشمالية لتقوم بالتنسيق مع لجان السير الفرعية في كل محافظة بما يلي:
 - عمل دراسة ميدانية لاحتياجات التجمعات السكانية في كل محافظة من رخص التشغيل العمومي ورخص مكاتب التاكسي.
 - الاعلان بعدها عن نية الوزارة تمليك رخص تشغيل عمومي ورخص مكاتب التاكسي على الخطوط وفي الماطق التي هي بحاجة لذلك.
 - اعادة النظر في التسعيرة الحالية وعمل تسعيرة مقترحة تأخذ في الاعتبار أسعار المحروقات وأطوال المسافات وعدد المركبات العاملة على الخط (خارجي , داخلي), وجود حافلات عمومية للخدمة على الخط ليتم دراستها وإصدارها حسب الإصول.
- نظام النقل الخاص: تم مراجعة نظام تأجير المركبات واجراء التعديلات عليه وإصداره, وصياغة مسودة نظام النقل الخاص ومناقشتها مع جهات الاختصاص وأخذ الملاحظات عليها وإعدادها في صورتها النهائية للمصادقة عليه.

- رياض الاطفال: تم اصدار قرار وزاري لتصويب أوضاع رياض الأطفال فيما يتعلق بجودة وسائل نقل التلاميذ , حيث تم عقد عدة اجتماعات مع نقابة أصحاب رياض الاطفال والاتفاق معهم على توقيع صاحب الروضة أو المدرسة على تعهد باستبدال المركبات التي تقوم بنقل التلاميذ لديه بحافلات مطابقة للمواصفات الفنية ومتطلبات ووسائل السلامة الخاصة بذلك ووفق جدول زمني وفي مدة أقصاها سنتين.
- استحداث خطوط حافلات عمومية لمحافظة طوباس، وذلك من أجل راحة المواطنين ودعمًا للمحافظات الحدودية والتي تتعرض للهجمة الاستيطانية، وسعيًا نحو راحةً وتثبيت للمواطنين في أرضهم، فقد تم الإعلان عن استحداث 3 خطوط للحافلات العمومية وهي طوباس – رام الله , طوباس – استراحة أريحا , طوباس – الأغوار , وتم اجراء قرعة بحضور الجهات المعنية لاختيار الشركة التي ستخدم كل خط , وصرف رخص تشغيل لها، وكذلك تم صرف رخص تشغيل عدد 19 لمحافظة سلفيت وللقري التي لا يوجد عليها خطوط خدمة.
- تنظيم عمل خط الاستراحة الى معبر الكرامة وبالعكس عبر إلزام شركة عبد الحي شاهين زيادة عدد الحافلات وعدد العمال لتسهيل عملية تنقل المسافرين والمحافظة على أمتعتهم.
- جاري العمل على حوسبة الادارة العامة للنقل على الطرق بجميع انشطتها.
- جاري العمل على تنظيم العمل في قطاع النقل الخاص (شركات التأجير السياحية , تنظيم خطوط سير الحافلات, وتنظيم قطاع السرفيس , ومكاتب التاكسي , وتسعيرة المواصلات).

4. هندسة المركبات

رخصت وزارة النقل والمواصلات خلال العام 2009، 400 معرض مركبات بنسبة زيادة 28% عن العام 2008، وترخيص دينوميتير في محافظة نابلس، ذلك تسهيلاً على المواطنين بسبب زيادة أعداد المركبات حيث يقدم كل دينوميتير خدماته لـ 15000 مركبة . وسُجل نمو في قطاع المعدات الهندسية والثقيلة بنسبة 60% زيادة مقارنة مع العام (2008)، مع العلم بأن العمر المسموح بإدخاله لايزيد عن 12 سنة.

ومن الإجراءات المتخذة من قبل الوزارة لتطوير هندسة المركبات مايلي:

- تم إعداد دليل اجراءات لدائرة المعدات الثقيلة من أجل تنظيم قطاع المعدات الهندسية والثقيلة.
- جاري العمل حالياً على اعادة تصنيف المعدات الثقيلة وتوثيقها بما يضمن حقوق الشركات المشغلة والمالكة لها وفتح الباب أمام المعدات التي ليس لها وكيل في الاراضي الفلسطينية لخدمة قطاعات التنمية (انشاء البنى التحتية).
- إعداد منهاج جديد لفاحصي المركبات ومناهج لمختلف مهن المركبات: بالتعاون مع كلية هشام حجاوي وبوليتكنيك فلسطين، وجاري العمل أيضا على اعادة تأهيل المدراء المهنيين والكادر الفني العامل بالكراجات والتنسيق مع وزارة العمل لوضع منهاج متطور يتناسب مع تطور صناعة المركبات.
- عملت الوزارة على زيادة فاعلية الرقابة والتفتيش على جميع المهن والخدمات التي تخضع لترخيصها للحفاظ على مصالح المواطنين والتأكد من تقديم الخدمات والتجهيزات المطلوبة من حيث المعدات والكادر الفني حسب الشروط والتعليمات الفنية الإلزامية حيث تم تجديد ترخيص "20" محل لبيع قطع الغيار و"9" كراجات لمخالفتها للشروط ومتطلبات الوزارة. وسيتم التنسيق مع وزارة الحكم المحلي والبلديات لضبط الكراجات غير القانونية والمرخصة من قبلهم بحيث لا يتم منح تراخيص واذونات مزاوله مهنة من قبل البلديات الا بعد الحصول على موافقة وزارة النقل والمواصلات كونها جهة الاختصاص.
- جاري العمل على حوسبة جميع نشاطات الادارة العامة لهندسة المركبات وربطها بالحاسوب المركزي بالوزارة وطباعة رخصها آليا وربط مؤسسات الفحص (الدينوميترات) بالحاسوب المركزي للوزارة علما بانه تم انجاز جميع مخططات عمليات الربط.

5. السلامة المرورية

- قامت الوزارة بإعداد دليل للشاخصات المرورية وتم اعتماده من قبل وزير النقل والمواصلات وفق القانون حيث تم ولأول مرة وضع مرجعية ثابتة بالمواصفات والمقاييس للشواخص والإشارات المرورية حسب المعايير والمواصفات الدولية.
- تحقيقاً للسلامة المرورية قامت الوزارة بإعداد مجموعة من النشرات الإرشادية والإعلامية والتثقيفية في مواضيع السلامة المرورية لمختلف الفئات العمرية بهدف منهجة الثقافة

المرورية وزيادة الوعي من الجمهور بها كما أنه جاري العمل على بناء قاعدة بيانات الحوادث المرورية للحد من حوادث الطرق .

- إطلاق مشروع "اعرف وطنك " والذي يساهم في تعزيز السيادة الوطنية و يهدف إلى تعريف المواطن بوطنه، وتسهيل حركة نقل الأفراد والبضائع، وتحقيق السلامة المرورية والأمان على الطرق من خلال الشاخصات الإرشادية الفلسطينية التي تحمل أسماء المدن والقرى وتوجه حركة المرور، كما هو متبع في جميع دول العالم.

- تطوير وحدة نظم المعلومات الجغرافية ومتابعة نقل أجهزة المركز الجغرافي من وزارة التخطيط إلى وزارة النقل والمواصلات، للاضطلاع بدورها في إعداد خرائط وشبكات ونظم المعلومات الجغرافية للمواصلات. ويتم استكمال صيانة الاجهزة والبرامج مع وزارة التخطيط، وتم مراجعة قانون المركز واعداد الملاحظات الخاصة به , واعداد خطة عمل للمركز ومتابعة عمل موظفيه وعقد عدة اجتماعات بالخصوص.

- بناء قاعدة بيانات خطوط المركبات الصغيرة (تحديد مسارات خطوط المركبات الصغيرة على الطرق بنظام المعلومات الجغرافية وإدخال البيانات المتعلقة بها).

- جاري العمل على إعداد دليل تطوير المعايير والمواصفات الفنية للسلامة المرورية، وإعداد ومتابعة المخططات المرورية كمخطط مروري قلنديا وتزويد البلديات بالشاخصات المرورية اللازمة بالتعاون مع GTZ.

- جاري العمل على اعداد مجموعة من المشاريع والبرامج والأنشطة الخاصة بمجال السلامة المرورية ليتم تنفيذها بالتعاون مع وزارة الصحة ومنظمة الصحة العالمية.

6. النقل الحكومي

- في إطار تنظيم مركبات النقل الحكومي قامت الوزارة بحملة ضبط الرقابة على المركبات الحكومية بالتعاون مع الشرطة لمحاسبة من يسيء إلى استخدام المركبات الحكومية ومعاينة المخالفين ومتابعة الإجراءات الخاصة بـ (5355) مركبة حكومية من حيث ترخيصها وإعادة تسجيلها وطباعة لوحاتها، وبيع المركبات الحكومية إلى الموظفين المتقاعدين التي

بعهدتهم، ووقف صرف المواصلات الثابتة للموظفين الذين بعهدتهم مركبات حكومية ومنع استخدام مركبات الحركة خارج أوقات الدوام، ضمن سياسة الترشيح والرقابة والمتابعة.

- تم عمل خمسة مزادات بيعت خلالها (274) مركبة حكومية قديمة بمبلغ اجمالي (8,183,839) شيقل، وتم لأول مرة عمل 3 مزادات بيع مركبات مشطوبة ومصادرة كحديد خردة، تم بيع (409) مركبة مشطوبة ومصادرة، بمبلغ اجمالي (155,320) شيقل، وأودعت جميع هذه المبالغ لحساب الخزينة العامة.

7. الشؤون الفنية/ المعايير الحدودية

بلغ عدد المركبات الجديدة التي تم استيرادها وتسجيلها في العام (2009) حوالي (2693)، وأما عدد طلبات المستورد المستعمل (10189) بزيادة 100% عن العام 2008. وبلغ عدد معاملات قطع الغيار (345) حيث كانت (300) في العام (2008). أما بخصوص المحول من الجانب الاسرائيلي كان كالتالي: تم تحويل (41) حافلة خصوصية، و(77) حافلة عمومية، و(1598) صالون عمومي. ومجموع المحول من اسرائيل (4009).

وتمثلت الإجراءات المتخذة من قبل الوزارة لتطوير عمل الشؤون الفنية في:

- إعادة النظر ومراجعة الأوامر الفنية التي تنظم عمليات استيراد وفحص وتسجيل المركبات بكافة أنواعها وفئاتها وإجراء التغييرات الفنية اللازمة لتحسين جودة الأداء، بما يتلاءم مع تعليمات المنتج، وحاجة فلسطين وبيئتها.
- متابعة اصدار رخص استيراد مركبات مستعملة (ثلاث سنوات غير سنة الإنتاج) وقطع غيار جديدة ومستعملة، ومنح رخص استيراد مركبات جديدة، ورخص استيراد مركبات مستعملة، ورخص استيراد قطع غيار جديدة، ورخص استيراد قطع غيار مستعملة، ورخص استيراد معدات هندسية.
- اتخاذ مجموعة اجراءات للحد من تدفق المركبات من اسرائيل الى المحافظات الفلسطينية، وذلك بوضع معايير فنية تتعلق بالجودة والكفاءة وسنة الانتاج، تحددها الوزارة، وذلك منعاً

لاغراق السوق الفلسطيني بمركبات وحافلات يلفظها السوق الاسرائيلي, وفي هذا المضمار تقوم الوزارة بالتنسيق المستمر مع الجهات المعنية عبر لجان رسمية مثل الشرطة ووزارة الاقتصاد ووزارة المالية والمعابر والأجهزة الأمنية والجمعيات والنقابات ذات العلاقة لتطوير الأداء.

- جاري العمل على حوسبة كافة الأنشطة المتعلقة بعمل الادارة العامة للشؤون الفنية.
- جاري العمل على الربط مع الجمارك, ودوائر الترخيص.
- جاري العمل على اعادة هيكلة الادارة بما يلبي حاجة العمل, و تأهيل الكادر العامل بها.
- جاري العمل على اعداد دليل الاجراءات للإدارة العامة للشؤون الفنية.

8. الطرق والمشاريع

- بدء العمل على إعداد المواصفات الفلسطينية الفنية لتصميم وإنشاء الطرق بالمشاركة مع وزارتي الأشغال العامة والحكم المحلي واتحاد المقاولين ونقابة المهندسين والجامعات.
- جاري العمل على اعداد الدراسات الفنية والمخططات اللازمة لمشاريع الربط الاقليمية .
- تم تشكيل لجنة من الوزارة قامت بحصر املاك خط سكة الحجاز القديم ومتابعة مساره لمنع الاعتداءات على المسار.
- مشروع التخطيط الوطني المكاني: تم تشكيل فريق من الوزارة لاعداد مخطط وطني شامل يستجيب للتحديات والفرص ويعزز من حس المكان ويخلق فرص للعمل المنتج , والتخطيط للتطوير العمراني واستخدمات الأراضي, وقد تم وضع تصور خاص لوزارة النقل والمواصلات بهذا الخصوص.
- مشروع ترقيم المباني: بناء" على قرار مجلس الوزراء تم تشكيل فريق من الوزارة لوضع تصورات بشأن ترقيم المباني , وتم حضور اجتماعات وزارة الحكم المحلي بالخصوص.

9. الخطط والدراسات

- اعداد الخطة الاستراتيجية لقطاع النقل والمواصلات (2011-2013) وتقديمه لمجلس الوزراء ووزارة التخطيط لاعتمادها وتوفير الموارد اللازمة لتنفيذها.
- جاري العمل على إنشاء المجلس الأعلى للمرور و إعداد عدة دراسات حول حوادث الطرق ومواضيع السلامة المرورية في فلسطين .
- إعداد دراسات مشتركة حول واقع قطاع النقل والمواصلات الفلسطيني بالاشتراك مع مركز أبحاث السياسات والدراسات الاقتصادية الفلسطيني، وذلك في حال تم توفير الدعم المالي للمشروع.
- تم الاتفاق على انشاء آلية عمل مشتركة مع الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني وإعداد المسوحات والدراسات المشتركة حول قطاع النقل والمواصلات، وذلك في حال تم توفير الدعم المالي لتنفيذ المشروع.
- جاري العمل على إعداد وتعبئة الاستبيان الثاني لاستطلاع وقياس رأي مراجعي وموظفي دوائر السير في جميع المحافظات حول عمل وأداء وزارة النقل والمواصلات وإجراءاتها ومدى تطبيقها للقوانين.
- متابعة العمل على إعداد قاعدة بيانات (جمع الإحصاءات والبيانات المتعلقة بقطاع النقل والمواصلات).
- يتم العمل على إعداد دراسة حول آفاق الاستثمار في قطاع النقل والمواصلات.
- إعداد مقترح مشروع تخفيض الجمارك على السيارات المستوردة إستيراداً مباشراً من الخارج للنهوض بأسطول النقل الذي أصبح أكثر من 60% منه بعمر فوق 20 عاماً.
- إعداد دراسة حول قطاع النقل العام ومشكلاته مع البنك الدولي - إستراتيجية تطوير النقل العام.
- إعداد دراسة حول استخدامات الوقود والوقود البديل للمركبات بالتعاون مع البنك الدولي.
- إعداد تقرير حول خسائر قطاع النقل والمواصلات في قطاع غزة في أعقاب الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة.

10. الأرصاد الجوية

- العمل على انجاز نظام محوسب للأرصاد الجوية والذي سيتم إطلاقه عام 2010، وذلك بالتعاون مع GTZ وبالتعاون مع خبراء من الخارج.
- جاري العمل على تحديث محطات الرصد الجوي العاملة واستبدال الأجهزة التالفة ضمن خطة تطوير الارصاد الجوية.
- بناء قاعدة بيانات جوية موحدة وربطها مع المقر الرئيسي للأرصاد الجوية وذلك من أجل زيادة الدقة والكفاءة والسرعة في الانجاز.
- سيتم تزويد الأرصاد الجوية بالأجهزة والمعدات اللازمة لعمل الأرصاد و سيتم استلامها قريباً، بالإضافة إلى تدريب كادر الأرصاد الفلسطيني في تركيا، وذلك بموجب بروتوكول التعاون الذي تم توقيعه مع مؤسسة TIKA التركية وضمن خطط الوزارة.
- تم تدريب ثلاثون من موظفي الأرصاد الجوية في مجالات الأرصاد المختلفة.

11. المطارات والنقل الجوي

- مشروع مطار فلسطين الدولي:
تم صدور قرار من مجلس الوزراء لانشاء مطار فلسطين الدولي , وعليه تم تشكيل لجنة فنية لاعداد الدراسات، وتم تشكيل (3) لجان فرعية : لجنة لإعداد المخططات الهيكلية والتنظيمية، ولجنة لإعداد دراسة تقييم الأثر البيئي ولجنة لدراسة واعداد المخططات المساحية.
- تم عمل مسح ميداني لحوالي (5) مواقع , تم تقديم مسوحات ومواصفات كل موقع لمجلس الوزراء , وافر مجلس الوزراء الموقع الكائن في منطقة البقيعة شرق السواحة وغرب البحر

الميت ويتم العمل حالياً على اعداد الدراسات الفنية الاولى , وقد خاطب مجلس الوزراء الجهات المختصة (وزارة التخطيط) لايجاد التمويل اللازم لقيام هذا المشروع.

-خاطب السيد رئيس الشؤون المدنية الجانب الآخر (الجانب الاسرائيلي) لتسهيل تنفيذ المشروع.

- تم إعداد خطة إقليمية للنقل الجوي مع الاتحاد الأوروبي.
- توقيع اتفاقية تعاون بين الوزارة ووزارة الأوقاف والشؤون الدينية لنقل الحجاج من وإلى المملكة العربية السعودية.

12. الموانئ والنقل البحري

- المشاركة في العديد من ورشات العمل الخاصة بأنشطة الموانئ والنقل البحري ومنها اجتماعات اللجنة الفنية البحرية بالجامعة العربية ومجلس إدارة اتحاد الموانئ العربية والهيئة العامة للموانئ العربية ومشروع الطرق البحرية السريعة (مشروع النقل الاورومتوسطي) في أوروبا، ومشروع البحر المتوسط الآمن.
- شاركت فلسطين في منتدى المفوضية الأوروبية الخاص بإعداد سياسة بحرية متكاملة للبحر المتوسط.
- على الرغم من الانقسام الحاصل بين الضفة وغزة وانعدام السيطرة على المعابر الحدودية والأجواء الفلسطينية، وتدمير الميناء وميناء الصيادين وتدمير مطار الشهيد ياسر عرفات و توقف العمل التنفيذي فيها، فان الوزارة من خلال تواجدها المستمر في محافل النقل والمواصلات الإقليمية والدولية وضعت على رأس أولويات السلطة طلب الدعم الدولي لإعادة اعمار الميناء البحري والميناء الجوي في قطاع غزة.

13. التعاون الدولي والاقليمي والعلاقة مع الشركاء

تسعى وزارة النقل والمواصلات على تعزيز العلاقات الدولية والاقليمية من زاوية، ومن زاوية أخرى تعزيز المشاركة مع القطاعات المحلية ذات العلاقة، وذلك بهدف الوصول الى توفير نظام نقل كفء وفعال، وقد تمثلت تلك الجهود، فى:

علاقات محلية:

- عقد اجتماعات دورية مع النقابات ذات العلاقة بقطاع النقل , لجان السير في المحافظات, الدينوميترات, وكذلك مع كافة الشركاء في القطاع الحكومي والخاص والأهلي.
- جاري العمل على تشكيل مجلس سياسات استشاري لقطاع النقل والمواصلات من الوزارة وأعضاء من القطاع الخاص والأهلي والأكاديميين المختصين يقوم برسم السياسات العامة والخطط والبرامج وألويتها في إطار برنامج إنشاء مجالس السياسات القطاعية للوزارات والدوائر الحكومية الذي يهدف إلى تحقيق الشراكة المجتمعية في تطوير السياسات وصناعة القرار.

علاقات عربية:

- اللجنة الوطنية لتسهيل التجارة والنقل بين الدول العربية/ الجامعة العربية.
- حضور الاجتماع الثاني والعشرون لوزراء النقل العرب والاجتماع الطارئ لوزراء النقل بعمان.
- التعاون والتنسيق مع منظمة الاسكوا , اتحاد النقل البري, اتحاد الموانئ البحرية , وهيئة الطيران المدني العربي.
- ابرام بروتوكول تعاون مع تونس وسوريا وإطار للتعاون مع الأردن.

علاقات دولية:

- تمثيل فلسطين في أكثر من 20 مؤتمر ومحفل دولي في مجالات النقل والمواصلات.
- ابرام اتفاقيات مع كل من البنك الدولي , USAID , Euromed , JICA , GTZ , TIKa , WHO .

14. القوانين والانظمة والتشريعات

عملت الوزارة من خلال طواقم عملها وبمشاركة الجهات المعنية على تطوير القوانين الخاصة بقطاع النقل والمواصلات وقد خلصت الى اعتماد مجموعة من الأنظمة من مجلس الوزراء منها:

أنظمة تم اقرارها:

- نظام المجلس الأعلى للمرور.
- نظام المخالفات المرورية والغرامات المالية.
- نظام التملك للأرقام العمومية المستأجرة من قبل الوزارة.
- نظام تصنيف الرخص الشخصية.

أنظمة جاري العمل عليها:

- وضع نظام النقاط للمخالفات على الرخصة.
- وضع نظام رسوم مالي حديث.
- نظام تخفيض التعرفة الجمركية للمركبات.

بانتظار صدور اقرار مشاريع القوانين والأنظمة التالية:

- قانون المرور الفلسطيني الجديد واللائحة التنفيذية.
- نظام استخدام المركبات الحكومية.
- مشروع القانون البحري.

15. التدريب وبناء القدرات

- تعزيز ثقافة التميز في الوزارة في مجال تعزيز القدرات وتأهيل الموظفين من خلال برنامج مراكز التميز.
- دراسة الاحتياجات التدريبية، وتحديدتها وإقرار البرامج التدريبية، وتم بالبدء فعلياً بتنفيذها من خلال عقد والمشاركة في العديد من الدورات الداخلية والخارجية والممولة من خلال التعاون مع مؤسسات دولية عاملة في فلسطين مثل مشروع PACE الممول من USAID ، حيث تم تدريب حوالي 40% من الموظفين بما في ذلك دوائر الترخيص.
- كما تم مشاركة ما يزيد عن 50 موظف في برامج تدريبية وورشات العمل و اجتماعات خارجية في كل من مصر والاردن و قبرص والصين ودول الاتحاد الأوروبي وغيرها، وكما تم الإعداد والمشاركة الفاعلة بعشرات أوراق العمل في ورش العمل ذات العلاقة بقطاع النقل، وذلك في إطار رفع كفاءة وتطوير مهارات وخبرات كادر وزارة النقل والمواصلات بما يسهم في تطوير العمل بالوزارة في تقديم أفضل خدمة.

16. تنظيم وتطوير العمل بالوزارة ومرافقها

- تطوير الهيكل التنظيمي لوزارة النقل والمواصلات، بحيث يحقق اللامركزية في إدارة عمل الوزارة، ويكون أكثر مراقبة وترتيباً للدوائر ويحد من البطالة المقنعة بتفعيل عمل كل الإدارات والموظفين ويحد من بيروقراطية العمل ويمنع تضارب وتداخل عمل الإدارات.
- تفعيل التواصل مع الجمهور من خلال:
 - تشكيل فريق اعلامي للوزارة يقوم بتغطية كافة أنشطة وانجازات الوزارة عبر وسائل الاعلام المختلفة(المرئية والمسموعة والمقروءة)، لخلق ثقافة توعوية لدى الجمهور بالعديد من القضايا ذات الصلة بقطاع النقل والمواصلات
 - تطوير الموقع الوزارة الالكتروني للوزارة، وتوفير أدوات للاتصال بين الوزارة ومتلقى الخدمات.
 - وحدة الشكاوي التي تهتم بشكاوي المواطنين وتسعى لحلها بأسرع وقت.

- رفع مستوى وتفعيل دور الرقابة الداخلية وتعزيز النزاهة والشفافية من خلال التفتيش الإداري لضمان كفاءة الأداء كذلك من خلال عمل الزيارات الميدانية لدوائر السير للتأكد من سير العمليات، وتم انجاز توصيات 93 لجنة من لجان العمل بالوزارة.

الانجازات / متابعة مشاريع وزارة النقل والمواصلات

القطاع	البرنامج	المشروع	الجهة الممولة	قيمة المشروع	النشاطات	مراحل التنفيذ بداية / نهاية
البنية التحتية	الامان على الطرق	اعادة تأهيل وإنشاء دوائر ترخيص	السلطة	40000 دولار	استئجار دائرة ترخيص بيت لحم	2009/1/1 نفذ
			السلطة	168750 شيقل	تأثيث دائرة ترخيص بيت لحم	2008/12/17 - 2009/6/1
			السلطة	20000 دينار	استئجار دائرة ترخيص ابو ديس	2007/9/1 نفذ
			السلطة	179000 شيقل	تأثيث دائرة ترخيص البو ديس	نفذ
			السلطة	94000 دولار	استئجار مقر لدائرة ترخيص رام الله	2009/1/1 نفذ
			السلطة	276940 شيقل	تأثيث مقر لدائرة ترخيص رام الله	2009/2/3 تحت التنفيذ
			السلطة	45000 دولار	استئجار مقر لدائرة ترخيص نابلس	2009/3/1 نفذ
			السلطة	50000 دولار	استئجار مقر لدائرة ترخيص الخليل	2009/4/1 تحت التنفيذ
الحكم	الحكومة الناجعة والفعالة	حوسبة الوزارة	السلطة	200000 دولار	تحديث برنامج سلطة الترخيص	2008/7/1 تحت التنفيذ

			السلطة	51210 دولار	ربط وزارة الداخلية مع وزارة المواصلات	2007/7/18 نفذ
			السلطة	-----	اصدار رخصة ممغنطة للسياسة	
البنية التحتية	الامان على الطرق	تخطيط الطرق وتركيب لافتات التحذير والارشاد وحواجز الحماية	Gtz - صندوق الاستشارات الفلسطيني الالمانى	28000 دولار	تطوير العاير والمواصفات الفنية للسلامة المرورية	2009/4/1 - 2009/12/31
			usaid		تركيب شاخصات ارشادية	2009/3/1 تحت التنفيذ
			السلطة	644793 شيفل	توريد شاخصات للبلديات	2008/7 متوقف حالياً
البنية التحتية	الموانئ البحرية والجوية	اعادة تأهيل الارصاد الجوية	JICA	83000 دولار	5 محطات رصد جوي وقطع غيار للمحطات الموجودة	2008/3 - 2008/6 نفذ
			Gtz - صندوق الاستشارات الفلسطيني الالمانى	23000 دولار	قاعدة بيانات للارصاد الجوية	2009/6 نفذ
			الوكالة التركية للتنمية الدولية (TIKA)		توفير اجهزة يدوية لمحطات الرصد الجوي	2009/7 تحت التنفيذ
			الوكالة التركية للتنمية الدولية (TIKA)		تدريب 28 موظفاً في مجال الارصاد الجوية على مرحلتين	2007

2009/8 - 2009/7	تدريب 13 موظفا في مجال الارصاد الجوية		JICA			
-2009	(برنامج التميز) (المجلس الاعلى للمرور)		USAID	بناء قدرات الموظفين	الامان على الطرق	البنية التحتية
2010-2009	انشاء مطار فلسطين الدولي			دراسة جدوى ووضع تصاميم مطار فلسطين الدولي / اريحا / البقية	الموانئ البحرية والجوية	البنية التحتية

نقاط القوة	نقاط الضعف
<p>1 - وجود قيادة عليا داعمة للتغيير والتطوير.</p> <p>2 - وجود كادر بشري مؤهل وكفؤ.</p> <p>3 - وجود بنية تحتية مناسبة على المستوى المؤسسي والفني لقطاع النقل والمواصلات (بري، بحري، جوي) وبحاجة التطوير.</p> <p>4 - تطبيق القوانين والأنظمة والتعليمات النافذة.</p> <p>5 - توفر مواقف للمركبات العمومية في معظم محافظات الوطن.</p> <p>6 - مواقع الوزارة الجيدة والمناسبة والمنتشرة في جميع محافظات الوطن من شأنه أن يلبي حاجات الجمهور.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • غالبية الطرق الفلسطينية تقع تحت السيطرة الإسرائيلية مما يعيق عمليات التخطيط والتصميم والإنشاء والصيانة . • عدم القدرة على تطبيق القانون في كافة المناطق الفلسطينية بسبب الاحتلال الإسرائيلي. • ضعف التنسيق ما بين الوزارة والمؤسسات الحكومية والأهلية وخاصة العاملة في المجال لعدم وجود قنوات اتصال فاعلة وكفؤة. • معظم مواقف المركبات العمومية داخل المدن الرئيسية مما يؤدي إلى الاختناقات المرورية ويزيد من التلوث البيئي. • الممارسات الإسرائيلية المتعمدة لتدمير البنية التحتية لقطاع النقل والمواصلات. • عدم وجود ميناء بحري لنقل البضائع والركاب. • عدم ملائمة المباني. وضعف

الخدمات المساندة.	
• نقص في الاجهزة والمعدات المساندة لمحطات الرصد الجوي.	
•	

الفرص	التحديات
<ul style="list-style-type: none"> ▪ وجود قيادة سياسية داعمة للإصلاح والتنمية والتطوير. ▪ استعداد أكبر للقطاع الخاص للاستثمار في قطاع النقل والمواصلات . ▪ اهتمام متزايد من الهيئات المحلية والوزارات ذات العلاقة بتطوير البنية التحتية لقطاع المواصلات ▪ وجود فرص عديدة للاستفادة والإطلاع على تجارب العديد من الدول العربية والأجنبية في تطوير قطاع النقل والمواصلات 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ استمرار الاحتلال الإسرائيلي وسياساته وإجراءاته التعسفية تجاه شعبنا ومؤسساتنا وأرضنا، وما يحمله ذلك من تحديات كبيرة للسلطة الوطنية الفلسطينية ولكافة مؤسسات القطاع الخاص والمجتمع المدني ❖ استمرار الانقسام السياسي على الساحة الفلسطينية وتأثيراته المتوقعة على كافة الأصعدة . ❖ عدم توفر التمويل اللازم لتنفيذ البرامج والمشاريع الحيوية والرئيسة لتطوير قطاع النقل والمواصلات ❖ انعدام السيطرة على المعابر الحدودية، وتأثير ذلك على قطاع النقل والمواصلات . ▪ الاحتلال الإسرائيلي وإجراءاته المانعة للاستثمار في أي مجال.

2-4 الأولويات والأهداف الإستراتيجية

أولاً:

الهدف الاستراتيجي (1):-

بيئة تشريعية (قوانين -أنظمة -تعليمات) تتسجم مع المعايير الدولية للتميز في تقديم الخدمة للجمهور.

السياسة (1):-

تغيير وتطوير التشريعات القائمة.

التدخلات السياسية (1):-

- مراجعة الأنظمة والقوانين النافذة.
- الاطلاع على الصياغات القانونية.
- الاطلاع على تجارب الدول المجاورة.
- زيادة وعي ومعرفة الفئات المستهدفة بالإجراءات القانونية المتعلقة بقطاع النقل بأنماطه المختلفة.
- الاستعانة بالخبراء.
- اطلاع ذوي العلاقة والاختصاص والحصول على تغذية راجعة بخصوص التشريعات.

ثانياً:-

الهدف الاستراتيجي (2):-

نظام عمل مؤسساتي متميز وشفاف يساهم في تعزيز واستدامة الاقتصاد الفلسطيني.

السياسة (2):-

إعادة هندسة عمليات خدمات الوزارة لتقديم خدمات متكاملة (النافذة الموحدة) في كافة المحافظات.

التدخلات السياسية(2):-

- حصر الخدمات التي تقدمها الوزارة.
- حصر الآليات المتبعة لتقديم كل خدمة.
- تحديد القصور في كل خدمة.
- الاطلاع على تجارب الدول المجاورة.
- مشاركة الموظفين الذين يقومون بتقديم الخدمة.
- زيادة وعي الموظفين ومتلقي الخدمة بأهمية إعادة هندسة العمليات وفوائدها.

ثالثاً:-

الهدف الاستراتيجي(3):-

قطاع نقل ومواصلات كفؤ وفعال.

السياسة(3):-

تطوير قطاع النقل والمواصلات وتحسين كفاءة أدائه.

التدخلات السياسية(3):-

- تقييم الشبكات القائمة.
- تقييم الحاجة لشق طرق جديدة وألويات ذلك.
- تحديد مواطن الخلل والقصور في البناء المؤسسي للمؤسسات القائمة.
- شق طرق جديدة.
- تقديم مقترحات لعمل قاعدة بيانات خاصة بالنقل.

- إجراء كل ما يلزم لتطوير وإعادة تأهيل البيئة التحتية لقطاع النقل والمواصلات بأنماطه المختلفة.
- إجراء البحوث الفنية والاقتصادية والبيئية اللازمة لتحسن كفاءة خدمات النقل.
- التنسيق مع وزارة السياحة لتشجيع النقل السياحي.
- الأخذ بمتطلبات ذوي الاحتياجات الخاصة في كل ماله علاقة بنشاط النقل.
- التنسيق مع الجهات ذات العلاقة لتفعيل النقل الخاص وخاصة النقل المدرسي.

رابعاً:-

الهدف الاستراتيجي(4):-

فلسطين جزءاً رئيساً من شبكة الربط العربي والدولي.

السياسة(4):

الربط الإقليمي مع الدول المجاورة للمساهمة في نمو الاقتصاد الفلسطيني.

التدخلات السياسية(4):-

- التنسيق والتعاون على المستوى العربي والدولي.
- التعاون الدولي والربط الإقليمي البري والبحري والجوي مع دول العالم.
- المشاركة في كافة الأنشطة ذات العلاقة وعلى كافة المستويات الدولية والعربية.
- عقد الاتفاقيات.
- تشكيل لجان عمل للمتابعة.
- توسيع وصيانة الطرق القائمة.
- شق طرق للربط مع الطرق الإقليمية والدولية.

خامساً:-

الهدف الاستراتيجي(5):

مستوى أداء متطور وبيئة تقنية مناسبة.

السياسة(5):-

تطوير مستوى الأداء وتهيئة البيئة التقنية المناسبة

التدخلات السياساتية(5):-

- استخدام التقنية ونظم الحاسب الآلي في مجالات العمل المختلفة
- توفير البرامج التدريبية المتطورة والتي تلبي احتياجات العمل والتي من شأنها رفع كفاءة القوى العاملة.
- بناء شبكة معلومات تساهم في الإعداد للحكومة الالكترونية.
- الاستفادة من تجارب المؤسسات والمنظمات المحلية والدولية والمشاركة في المؤتمرات والندوات والاستفادة من أبحاثها.
- ربط الوزارة آلياً مع مؤسسات القطاع الخاص التي تتعامل مع الوزارة.

سادساً:-

الهدف الاستراتيجي(6):-

بيئة مرورية آمنة.

السياسة(6):-

رفع مستوى الأمان والسلامة على شبكة الطرق.

التدخلات السياساتية(6):-

- إصدار الأنظمة ذات العلاقة.
- التنسيق مع الجهات المعنية لإعداد وتنفيذ برامج التوعية المرورية حول الاستخدام الأمثل للمركبات.
- تكثيف جهود التوعية بمبادئ القيادة الآمنة.
- دعم برامج توفير الخدمات والمراكز الأمنية والإسعافية لمستخدمي الطرق بالتنسيق مع الجهات المعنية.
- إنشاء مراكز لإرشاد لمستخدمي الطرق.
- التنسيق مع الجهات الأخرى لإعداد برامج تأهيل السائقين ووضع المواصفات الآمنة للمركبات وتحديد صلاحيتها للسير على الطرق.

سابعاً:

الهدف الاستراتيجي(7):-

قطاع نقل ومواصلات شريك وداعم للقطاع الخاص
السياسة(7):-

تشجيع القطاع الخاص على المساهمة والاستثمار في نشاطات قطاع النقل والمواصلات.

التدخلات السياسية(7):-

- تشجيع القطاع الخاص على إقامة وتشغيل وإدارة محطات نقل الركاب المركزية.
- تشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في قطاعي النقل البري والبحري.
- إعداد مشاريع لخلق مبادرات تطوير العمل المؤسساتي.
- تنفيذ وتقييم مشاريع مبادرات التطور في العمل المؤسساتي
- تسهيل إجراءات حصول القطاع الخاص على القروض للاستثمار في قطاع النقل والمواصلات.
- تسهيل الاجراءات المؤسسانية امام القطاع الخاص للاستثمار في القطاع.

5.2 المتابعة والتقييم:

انطلاقاً من أن قطاع النقل والمواصلات مميز يوفر الخدمات اللازمة لتنظيم صناعة النقل والمواصلات بجودة عالية من أجل المساهمة في تنمية واستدامة الاقتصاد الفلسطيني ، كان لا بد من المتابعة الحثيثة لتتبع أداء ونجاحات هذه الخطة على الواقع وقياس المؤشرات وتحليل الواقع من نقاط قوة وضعف وإيجاد حلول ناجعة للتحديات القائمة ، بما يتلاءم مع نظام المتابعة والتقييم الوطني وعلى كافة المستويات. مستأنسين بأولويات برنامج عمل الحكومة على صعيد بناء المؤسسات وهي:-

- توحيد الاطار القانوني وتحديثه.
- ترشيد الهيكليات التنظيمية للحكومة.
- توظيف أنظمة تكنولوجيا المعلومات .
- وإدارة الموارد المالية والبشرية.

ومن مؤشرات الأداء:-

1. عدد القوانين التي تم إصدارها (اعتمادها).
2. عدد الأنظمة واللوائح التي تم إصدارها(اعتمادها).
3. عدد رخص التشغيل التي تم تملكها.
4. عدد رخص التشغيل التي يتم بيعها.
5. عدد مكاتب التاكسي التي تم افتتاحها.
6. عدد الإجراءات التي تم إصدار دليل إجراءات لها.
7. عدد البحوث الفنية والاقتصادية والبيئية التي تم إجراؤها في مجال تحسين كفاءة خدمات النقل.
8. عدد الاتفاقيات التي تم إبرامها في مجال الربط الإقليمي.
9. عدد الأنشطة التي تمت المشاركة بها في مجال التنسيق العربي والإقليمي.
10. عدد الحوادث المرورية.

11. عدد الأنظمة والقوانين المتعلقة بالسلامة المرورية.
12. عدد برامج التوعية والسلامة المرورية التي تم تنفيذها مع الشركاء.
13. عدد مراكز إرشاد مستخدمي الطرق التي تم تطويرها.
14. عدد التقنيات الحديثة التي تم اعتمادها لرفع مستوى السلامة على شبكة الطرق.
15. عدد استثمارات القطاع الخاص في مجال النقل والمواصلات.
16. عدد محطات النقل التي يديرها القطاع الخاص.

6.2 توزيع المصادر والمسؤوليات:-

الرقم	البرنامج / المشروع	المبلغ بآلاف الشواكل	المسؤولية
-------	--------------------	----------------------	-----------

1-	تغيير وتطوير التشريعات القائمة.	1800	النقل والمواصلات-المجلس التشريعي - مجلس الوزراء-وزارة العدل - ديوان الفتوى والتشريع.
2-	إعادة هندسة عمليات خدمات الوزارة لتقديم خدمات متكاملة (النافذة الموحدة) وموحدة في كافة المحافظات.	1050	النقل والمواصلات-المجلس التشريعي - مجلس الوزراء-وزارة العدل - ديوان الفتوى والتشريع.
3-	تطوير قطاع النقل والمواصلات وتحسين كفاءة أدائه.	573000	وزارة النقل والمواصلات-الأشغال العامة والإسكان-الحكم المحلي - المالية
4-	الربط الإقليمي مع الدول المجاورة للمساهمة في نمو الاقتصاد الفلسطيني.	235100	مجلس الوزراء - وزارة النقل والمواصلات- الأشغال العامة والإسكان-الحكم المحلي - المالية
5-	تطوير مستوى الأداء وتهيئة البيئة التقنية المناسبة	5400	وزارة النقل والمواصلات
6-	رفع مستوى الأمان والسلامة على شبكة الطرق.	3150	وزارة النقل والمواصلات-الأشغال العامة والإسكان-الحكم المحلي - المالية
7-	تشجيع القطاع الخاص على المساهمة والاستثمار في نشاطات قطاع النقل والمواصلات.	2100	مجلس الوزراء - وزارة النقل والمواصلات- الأشغال العامة والإسكان-الحكم المحلي - المالية
	المجموع الكلي:	821600	

نموذج ملخص السياسات

قطاع	قطاع النقل والمواصلات
السياسة:	تغيير وتطوير البيئة التشريعية القائمة
المؤسسة الرئيسية:	وزارة النقل والمواصلات
المؤسسة أو المؤسسات التي تتولى تنفيذ السياسة:	وزارة النقل والمواصلات، وزارة العدل، المجلس التشريعي، مجلس الوزراء، مجلس القضاء الاعلى، وزارة الداخلية
التوجه المقترح للسياسة:	دليل الأنظمة والاجراءات
الأسباب التي تقف وراء التوصيات:	الشفافية والدقة والسرعة في تقديم الخدمات
الهدف الاستراتيجي:	بيئة تشريعية (قوانين - أنظمة - تعليمات) تتسجم مع المعايير الدولية للتميز في تقديم الخدمة للجمهور.
مؤشر النتائج القطاعية:	الشفافية الاكثر في العمل وعدالة في التطبيق وكذلك توحيد الاجراءات
الوثائق الرئيسية ذات الصلة	
برنامج الحكومة الثالثة عشرة الأهداف الوطنية	تحقيق المساواة والعدالة الاجتماعية لجميع المواطنين
برنامج الحكومة الثالثة عشرة تطوير المؤسسات وتنميتها	توحيد الاطار القانوني وتحديثه
خطة الإصلاح والتنمية الفلسطينية 2008-2010	العدالة الآن، الامن والأمان
الوثائق السياسية الأخرى	
الوضع في الفترة الواقعة بين عامي 2008 و 2010:	تطبيق الانظمة والقوانين التي تنظم قطاع النقل والمواصلات
الآثار التي تخلفها السياسة:	نمو واستدامة الاقتصاد الوطني والعدالة في التطبيق

نموذج تنفيذ السياسات

السياسة	تغيير وتطوير التشريعات القائمة.	المؤسسة الرئيسية:	وزارة النقل والمواصلات
---------	---------------------------------	-------------------	------------------------

مجال التنفيذ وضع إشارة في الإطار ذي الصلة. يجب تعبئة نماذج منفصلة للإشارة إلى التدخلات المطلوبة ضمن كل فئة.

تطوير قدرات القطاع وخدماته ☐ * توزيع الخدمات في كل أرجاء الدولة ☐ التخفيف من آثار الاحتلال ☐ بناء مؤسسات الدولة الجديدة ☐

بيّن بإيجاز التدخلات الرئيسية التي يتوجب تنفيذها	المؤسسة التي تنفذ التدخلات	تاريخ البدء	تاريخ الانتهاء	النشاطات المقررة في عام 2010
1. مراجعة الأنظمة والقوانين النافذة.	وزارة النقل والمواصلات	2010/1/1	2010/3/31	إعداد ورشات عمل
2. الاطلاع على الصياغات القانونية.	وزارة العدل - وزارة النقل - مجلس القضاء الأعلى - وزارة الداخلية/شرطة المرور	2010/1/1	2010/13/31	إعداد ورشات عمل
3. الاطلاع على تجارب الدول المجاورة.	وزارة العدل - وزارة النقل - مجلس القضاء الأعلى - وزارة الداخلية/شرطة المرور			
4. زيادة وعي ومعرفة الفئات المستهدفة بالإجراءات القانونية المتعلقة بقطاع النقل بأنماطه المختلفة.	وزارة العدل - وزارة النقل - مجلس القضاء الأعلى - وزارة الداخلية/شرطة المرور			
5. الاستعانة بالخبراء.	وزارة العدل - وزارة النقل - مجلس القضاء الأعلى - وزارة الداخلية/شرطة المرور			
6. اطلاع ذوي العلاقة والاختصاص والحصول على تغذية راجعة بخصوص التشريعات.				

من الأمثلة على التدخلات: مراجعة القوانين أو الأنظمة الرئيسية، توسيع نطاق الخدمات العامة، زيادة نسبة التحويلات المالية، إنشاء مؤسسات جديدة، وغيرها من التدخلات.

الرقم	حدد التدخلات والتكاليف التي تستلزم تمويلاً كبيراً؛ ضع تقديراً إن كان ذلك ممكناً	2011 بآلاف الشواكل	2012 بآلاف الشواكل	2013 بآلاف الشواكل	المبلغ الكلي بآلاف الشواكل
1-	مراجعة الأنظمة والقوانين النافذة.	100	100	100	300
2-	الاطلاع على الصياغات القانونية.	100	100	100	300
3-	الاطلاع على تجارب الدول المجاورة.	100	100	100	300

300	100	100	100	زيادة وعي ومعرفة الفئات المستهدفة بالإجراءات القانونية المتعلقة بقطاع النقل بأنماطه المختلفة.	-4
300	100	100	100	الاستعانة بالخبراء.	-5
300	100	100	100	اطلاع ذوي العلاقة والاختصاص والحصول على تغذية راجعة بخصوص التشريعات.	-6
الرقم	مؤشرات المخرجات	الاستهداف المحدد لعام 2011	الاستهداف المحدد لعام 2012	الاستهداف المحدد لعام 2013	
1-	تشريعات ولوائح وأنظمة جاهزة للتنفيذ تتعلق بكافة أنماط ووسائل النقل				
2-	تحسن في مستوى وعي ومعرفة الفئات المستهدفة بالإجراءات القانونية المتعلقة بقطاع النقل بأنماطه المختلفة				
3-	تقدم في مأسسة العمل القانوني				
4-					
5-					

الآثار الدائمة التي تتركها السياسة على الموازنة الجارية	بين بإيجاز المتطلبات اللازمة للاستمرار في تقديم الخدمات العامة وتوفير التمويل المطلوب بعد إنجاز التدخل	الآثار التي تخلفها السياسة على الإيرادات	بين بإيجاز أية آثار إيجابية أو سلبية يُتوقع أن تفرزها السياسة على الإيرادات (من قبيل العوائد الضريبية مثلاً)
---	--	--	--

الملحق (أ)

نموذج ملخص السياسات

القطاع	قطاع النقل والمواصلات
السياسة:	إعادة هندسة عمليات خدمات الوزارة لتقديم خدمات متكاملة (النافذة الموحدة) وموحدة في كافة المحافظات.
المؤسسة الرئيسية:	وزارة النقل والمواصلات
المؤسسة أو المؤسسات التي تتولى تنفيذ السياسة:	وزارة النقل والمواصلات ،وزارة المالية ،ديوان الموظفين العام
التوجه المقترح للسياسة:	موظفين مؤهلين ومهنيين في قطاع النقل والمواصلات
الأسباب التي تقف وراء التوصيات:	تقديم الخدمة للمواطن بأفضل الطرق
الهدف الاستراتيجي:	نظام عمل مؤسساتي فاعل يحدد الصلاحيات والمسؤوليات.
مؤشر النتائج القطاعية:	رفع مستوى الكادر الوظيفي، رفع كفاءة ومهنية الموظف، رفع جودة الخدمة المقدمة
الوثائق الرئيسية ذات الصلة	برنامج الحكومة الثالثة عشرة
الأهداف الوطنية	تعزيز التنمية الانسانية

ادارة الموارد البشرية	برنامج الحكومة الثالثة عشرة تطوير المؤسسات وتنميتها
تطوير الرأسمال البشري تعزيز الانسجام الاجتماعي	خطة الإصلاح والتنمية الفلسطينية 2010-2008
	الوثائق السياسية الأخرى
تحديد الولويات التدريبية لموظفي قطاع النقل والمواصلات	الوضع في الفترة الواقعة بين عامي 2008 و2010:
زيادة الانتاجية بكفاءة وفاعلية	الاثار التي تخلفها السياسة:

الملحق (ب)

نموذج تنفيذ السياسات

السياسة	إعادة هندسة عمليات خدمات الوزارة لتقديم خدمات متكاملة (النافذة الموحدة) المؤسسة الرئيسية: وزارة النقل والمواصلات
---------	---

مجال التنفيذ وضع إشارة في الإطار ذي الصلة. يجب تعبئة نماذج منفصلة للإشارة إلى التدخلات المطلوبة ضمن كل فئة.

تطوير قدرات القطاع وخدماته *	توزيع الخدمات في كل أرجاء الدولة	التخفيف من آثار الاحتلال	بناء مؤسسات الدولة الجديدة
------------------------------	----------------------------------	--------------------------	----------------------------

بين بإيجاز التدخلات الرئيسية التي يتوجب تنفيذها	المؤسسة التي تنفذ التدخلات	تاريخ البدء	تاريخ الانتهاء	النشاطات المقررة في عام 2010
1. حصر الخدمات التي تقدمها الوزارة.	وزارة النقل والمواصلات	2010/1/1	2010/3/31	إعداد ورشات عمل
2. حصر الآليات المتبعة لتقديم كل خدمة.	وزارة العدل - وزارة النقل	2010/1/1	2010/13/31	إعداد ورشات عمل
3. تحديد القصور في كل خدمة.	وزارة النقل والمواصلات			
4. الاطلاع على تجارب الدول المجاورة.	وزارة المواصلات - مجلس الأعلى مرور			
5. مشاركة الموظفين الذين يقومون بتقديم الخدمة.	وزارة النقل والمواصلات			
6. زيادة وعي الموظفين ومتلقي الخدمة بأهمية إعادة هندسة العمليات وفوائدها.	وزارة النقل والمواصلات			

من الأمثلة على التدخلات: مراجعة القوانين أو الأنظمة الرئيسية، توسيع نطاق الخدمات العامة، زيادة نسبة التحويلات المالية، إنشاء مؤسسات جديدة، وغيرها من التدخلات.

الرقم	حدد التدخلات والتكاليف التي تستلزم تمويلاً كبيراً؛ ضع تقديراً إن كان ذلك ممكناً	2011 بآلاف الشواكل	2012 بآلاف الشواكل	2013 بآلاف الشواكل	المبلغ الكلي بآلاف الشواكل
1-	حصر الخدمات التي تقدمها الوزارة.	50	50	50	150
2-	حصر الآليات المتبعة لتقديم كل خدمة.	50	50	50	150
3-	تحديد القصور في كل خدمة.	50	50	50	150
4-	الاطلاع على تجارب الدول المجاورة.	100	100	100	300
5-	مشاركة الموظفين الذين يقومون بتقديم الخدمة.	50	50	50	150
6-	زيادة وعي الموظفين ومتلقي الخدمة بأهمية إعادة هندسة العمليات وفوائدها.	50	50	50	150
الرقم	مؤشرات المخرجات حدد السلع والخدمات الرئيسية؛ وضع قائمة بها بحسب السنة إن كان ذلك ممكناً	الاستهداف المحدد لعام 2011	الاستهداف المحدد لعام 2012	الاستهداف المحدد لعام 2013	
1-	خدمات نوعية ومتكاملة مقدمة للمواطن				
2-	بيئة عمل تتسم بالفاعلية والكفاءة والشفافية.				
3-	سرعة اعلي في انجاز المعاملات وخدمة المواطن				

4-	بيئة عمل أكثر مهنية وفاعلية وكفاءة			
5-	كادر أكثر مهنية وكفاءة وفاعلية في انجاز المهام وإدارتها .			
6-	تطور في مستوى المهنية والكفاءة والفاعلية والشفافية .			
7-	علاقات مهنية وتعاون أفضل بين العاملين			
8-	علاقات افضل بالجمهور			

الآثار الدائمة التي تتركها السياسة على الموازنة الجارية	بين بإيجاز المتطلبات اللازمة للاستمرار في تقديم الخدمات العامة وتوفير التمويل المطلوب بعد إنجاز التدخل	الآثار التي تخلفها السياسة على الإيرادات	بين بإيجاز أية آثار إيجابية أو سلبية يُتوقع أن تفرزها السياسة على الإيرادات (من قبيل العوائد الضريبية مثلاً)
التزامات الدول المانحة	أذكر أية التزامات عبّرت عنها الدول المانحة لدعم هذا التدخل أو أي تدخل آخر يجري تنفيذه.		

نموذج ملخص السياسات

القطاع	قطاع النقل والمواصلات
السياسة:	تطوير قطاع النقل والمواصلات وتحسين كفاءة أدائه.
المؤسسة الرئيسية:	وزارة النقل والمواصلات
المؤسسة أو المؤسسات التي تتولى تنفيذ السياسة:	وزارة النقل والمواصلات، وزارة المالية، وزارة الأشغال العامة-وزارة التخطيط والتنمية الإدارية- وزارة الحكم المحلي.
التوجه المقترح للسياسة:	<ul style="list-style-type: none"> قطاع نقل ومواصلات فاعل ومتطور مؤسسات فاعلة ومهنية في قطاع النقل والمواصلات
الأسباب التي تقف وراء التوصيات:	استدامة البناء المؤسساتي
الهدف الاستراتيجي:	قطاع نقل ومواصلات كفؤ وفعال
مؤشر النتائج القطاعية:	تنمية واستدامة الاقتصاد الفلسطيني رفع مستوى جودة الخدمة المقدمة للمواطن
الوثائق الرئيسية ذات الصلة	
برنامج الحكومة الثالثة عشرة الأهداف الوطنية	تعزيز التنمية الانسانية تعزيز مبدأ الحكم الرشيد
برنامج الحكومة الثالثة عشرة تطوير المؤسسات وتنميتها	والبيئية اللازمة لتحسن كفاءة خدمات النقل. التوسع في إجراء البحوث الفنية والاقتصادية
خطة الإصلاح والتنمية الفلسطينية 2008-2010	تعزيز مكانة المؤسسات العامة تعزيز فاعلية ونجاعة الحكومة
الوثائق السياساتية الأخرى	
الوضع في الفترة الواقعة بين عامي 2008 و2010:	اعداد و اقرار دليل اجراءات العمل الخاص بالخدمات التي تقدمها وزارة النقل والمواصلات
الآثار التي تخلفها السياسة:	تنمية واستدامة الاقتصاد الفلسطيني

نموذج تنفيذ السياسات

السياسة	تطوير قطاع النقل والمواصلات وتحسين كفاءة أدائه.	المؤسسة الرئيسية:	وزارة النقل والمواصلات
---------	---	-------------------	------------------------

مجال التنفيذ وضع إشارة في الإطار ذي الصلة. يجب تعبئة نماذج منفصلة للإشارة إلى التدخلات المطلوبة ضمن كل فئة.

تطوير قدرات القطاع وخدماته	*	توزيع الخدمات في كل أرجاء الدولة	التخفيف من آثار الاحتلال	بناء مؤسسات الدولة الجديدة
----------------------------	---	----------------------------------	--------------------------	----------------------------

بَيِّن بإيجاز التدخلات الرئيسية التي يتوجب تنفيذها	المؤسسة التي تنفذ التدخلات	تاريخ البدء	تاريخ الانتهاء	النشاطات المقررة في عام 2010
1. إجراء كل ما يلزم لتطوير وإعادة تأهيل البيئة التحتية لقطاع النقل والمواصلات بأنماطه المختلفة (النقل الداخلي- النقل البري- النقل الجوي والمطارات- الأرصاد الجوية)	وزارة النقل والمواصلات- المالية- الأشغال العامة-بكدار-الحكم المحلي	2010/1/1	2010/12/31	
2. تقديم مقترحات لعمل قاعدة بيانات خاصة بالنقل.	وزارة النقل والمواصلات- المالية- الأشغال العامة-بكدار-الحكم المحلي	2010/1/1	2010/12/31	
3. إجراء البحوث الفنية والاقتصادية والبيئية اللازمة لتحسين كفاءة خدمات النقل.	وزارة النقل والمواصلات- المالية- العدل- القضاء الاعلى.	2010/1/1	2010/12/31	
4. التنسيق مع وزارة السياحة لتشجيع النقل السياحي.	وزارة المواصلات، وزارة المالية	2010/1/1	2010/12/31	
5. الأخذ بمطالبات ذوي الاحتياجات الخاصة في كل ماله علاقة بنشاط النقل.	وزارة النقل والمواصلات -وزارة السياحة	2010/1/1	2010/12/31	
6. التنسيق مع الجهات ذات العلاقة لتفعيل النقل الخاص وخاصة النقل المدرسي.	وزارة النقل والمواصلات-وزارة التربية والتعليم العالي -وزارة الشؤون الاجتماعية	2010/1/1	2010/12/31	

من الأمثلة على التدخلات: مراجعة القوانين أو الأنظمة الرئيسية، توسيع نطاق الخدمات العامة، زيادة نسبة التحويلات المالية، إنشاء مؤسسات جديدة، وغيرها من التدخلات.

الرقم	حدد التدخلات والتكاليف التي تستلزم تمويلاً كبيراً؛ ضع تقديراً إن كان ذلك ممكناً	بـآلاف الشواكل 2011	بـآلاف الشواكل 2012	بـآلاف الشواكل 2013	المبلغ الكلي بـآلاف الشواكل
1-	إجراء كل ما يلزم لتطوير وإعادة تأهيل البيئة التحتية لقطاع النقل والمواصلات بأنماطه المختلفة (النقل الداخلي- النقل البري- النقل الجوي والمطارات- الأرصاد الجوية)	190000	190000	190000	570000
2-	تقديم مقترحات لعمل قاعدة بيانات خاصة بالنقل.	200	200	200	600
3-	إجراء البحوث الفنية والاقتصادية والبيئية اللازمة لتحسين كفاءة خدمات النقل.	200	200	200	600

4-	التنسيق مع وزارة السياحة لتشجيع النقل السياحي.	200	200	200	600
5-	الأخذ بمتطلبات ذوي الاحتياجات الخاصة في كل ماله علاقة بنشاط النقل.	200	200	200	600
6-	التنسيق مع الجهات ذات العلاقة لتفعيل النقل الخاص وخاصة النقل المدرسي.	200	200	200	600
الرقم	مؤشرات المخرجات حدد السلع والخدمات الرئيسية؛ وضع قائمة بها بحسب السنة إن كان ذلك ممكناً	الاستهداف المحدد لعام 2011	الاستهداف المحدد لعام 2012	الاستهداف المحدد لعام 2013	
1-	إعادة توزيع رخص تشغيل المركبات العمومية بما يحقق عدالة التوزيع جغرافياً				
2-	تغطية شاملة للمواصلات لجميع محافظات الوطن				
3-					

الآثار الدائمة التي تتركها السياسة على الموازنة الجارية	بين بإيجاز المتطلبات اللازمة للاستمرار في تقديم الخدمات العامة وتوفير التمويل المطلوب بعد إنجاز التدخل	الآثار التي تخلفها السياسة على الإيرادات	بين بإيجاز أية آثار إيجابية أو سلبية يُتوقع أن تفرزها السياسة على الإيرادات (من قبيل العوائد الضريبية مثلاً)
التزامات الدول المانحة	أذكر أية التزامات عبّرت عنها الدول المانحة لدعم هذا التدخل أو أي تدخل آخر يجري تنفيذه.		

نموذج ملخص السياسات

القطاع	قطاع النقل والمواصلات
السياسة:	الربط الاقليمي مع الدول المجاورة للمساهمة في نمو الاقتصاد الفلسطيني.
المؤسسة الرئيسية:	وزارة النقل والمواصلات
المؤسسة أو المؤسسات التي تتولى تنفيذ السياسة:	وزارة النقل والمواصلات ، وزارة المالية ، وزارة الاشغال العامة، الحكم المحلي، وزارة التخطيط، وزارة الاقتصاد الوطني،
التوجه المقترح للسياسة:	التعاون الاقليمي مع دول الجوار ودول العالم
الأسباب التي تقف وراء التوصيات:	الشراكة الجماعية في بناء ونمو قطاع النقل للنهوض بالاقتصاد الفلسطيني
الهدف الاستراتيجي:	فلسطين جزءاً رئيساً من شبكة الربط العربي والدولي.
مؤشر النتائج القطاعية:	الاستفادة من الخبرات الدولية والعربية في قطاع النقل، تمثيل فلسطين في المحافل الدولية في مجال النقل
الوثائق الرئيسية ذات الصلة	بناء علاقات دوليه واقليميه ايجابية
	توحيد الاطار القانوني وتحديثه
	الموانئ البحرية والجوية، تنمية تجاره،
	خطة الإصلاح والتنمية الفلسطينية 2008-2010
	الوثائق السياساتية الأخرى
الوضع في الفترة الواقعة بين عامي 2008 و2010:	المشاركه في المؤتمرات الدولية والاقليميه(الاسكوا، اليوروميد، جامعة الدول العربية)
الاثار التي تخلفها السياسة:	تعزيز التعاون الدولي والاقليمي للنهوض بقطاع النقل والمواصلات.

نموذج تنفيذ السياسات

السياسة	الربط الإقليمي مع الدول المجاورة للمساهمة في نمو الاقتصاد الفلسطيني.	المؤسسة الرئيسية:	وزارة النقل والمواصلات
---------	--	-------------------	------------------------

مجال التنفيذ وضع إشارة في الإطار ذي الصلة. يجب تعبئة نماذج منفصلة للإشارة إلى التدخلات المطلوبة ضمن كل فئة.

تطوير قدرات القطاع وخدماته * توزيع الخدمات في كل أرجاء الدولة تخفيف من آثار الاحتلال بناء مؤسسات الدولة الجديدة

بَيِّن بإيجاز التدخلات الرئيسية التي يتوجب تنفيذها	المؤسسة التي تنفذ التدخلات	تاريخ البدء	تاريخ الانتهاء	النشاطات المقررة في عام 2010
1. توسيع وصيانة الطرق القائمة بالإضافة إلى شق طرق للربط مع الطرق الإقليمية والدولية.	وزارة النقل والمواصلات	2010/1/1	2010/12/31	إعداد ورشات عمل
2. التنسيق والتعاون على المستوى العربي والدولي.	وزارة النقل والمواصلات	2010/1/1	2010/12/31	إعداد ورشات عمل
3. التعاون الدولي والربط الإقليمي البري والبحري والجوي مع دول العالم.	وزارة المواصلات، وزارة المالية	2010/1/1	2010/12/31	
4. المشاركة في كافة الأنشطة ذات العلاقة وعلى كافة المستويات الدولية والعربية.	وزارة النقل والمواصلات			
5. عقد الاتفاقيات.	وزارة النقل والمواصلات			
6. تشكيل لجان عمل للمتابعة.				

من الأمثلة على التدخلات: مراجعة القوانين أو الأنظمة الرئيسية، توسيع نطاق الخدمات العامة، زيادة نسبة التحويلات المالية، إنشاء مؤسسات جديدة، وغيرها من التدخلات.

الرقم	حدد التدخلات والتكاليف التي تستلزم تمويلاً كبيراً؛ ضع تقديراً إن كان ذلك ممكناً	2011 بآلاف الشواكل	2012 بآلاف الشواكل	2013 بآلاف الشواكل	المبلغ الكلي بآلاف الشواكل
1-	توسيع وصيانة الطرق القائمة بالإضافة إلى شق طرق للربط مع الطرق الإقليمية والدولية.	76000	76000	76000	228000
2-	التنسيق والتعاون على المستوى العربي والدولي.	500	500	500	1500
3-	التعاون الدولي والربط الإقليمي البري والبحري والجوي مع دول العالم.	500	300	300	1100
4-	المشاركة في كافة الأنشطة ذات العلاقة وعلى كافة المستويات الدولية والعربية.	500	500	500	1500
5-	عقد الاتفاقيات.	500	500	500	1500
6-	تشكيل لجان عمل للمتابعة.	500	500	500	1500
الرقم	مؤشرات المخرجات حدد السلع والخدمات الرئيسية؛ وضع قائمة بها بحسب السنة إن كان ذلك ممكناً	الاستهداف المحدد لعام	الاستهداف المحدد لعام	الاستهداف المحدد لعام	

	2013	2012	2011		
					-1
					-2
					-3

الآثار الدائمة التي تتركها السياسة على الموازنة الجارية	بين بإيجاز المتطلبات اللازمة للاستمرار في تقديم الخدمات العامة وتوفير التمويل المطلوب بعد إنجاز التدخل	الآثار التي تخلفها السياسة على الإيرادات	بين بإيجاز أية آثار إيجابية أو سلبية يُتوقع أن تفرزها السياسة على الإيرادات (من قبيل العوائد الضريبية مثلاً)
التزامات الدول المانحة	أذكر أية التزامات عبّرت عنها الدول المانحة لدعم هذا التدخل أو أي تدخل آخر يجري تنفيذه.		

نموذج ملخص السياسات

القطاع	قطاع النقل والمواصلات
السياسة:	تطوير مستوى الأداء وتهيئة البيئة التقنية المناسبة
المؤسسة الرئيسية:	وزارة النقل والمواصلات
المؤسسة أو المؤسسات التي تتولى تنفيذ السياسة:	وزارة النقل والمواصلات، وزارة المالية، ديوان الموظفين العام
التوجه المقترح للسياسة:	موظفين مؤهلين ومهنيين في قطاع النقل والمواصلات
الأسباب التي تقف وراء التوصيات:	تقديم الخدمة للمواطن بأفضل الطرق
الهدف الاستراتيجي:	أداء متطور وبيئة تقنية مناسبة.
مؤشر النتائج القطاعية:	رفع مستوى الكادر الوظيفي، رفع كفاءة ومهنية الموظف، رفع جودة الخدمة المقدمة
الوثائق الرئيسية ذات الصلة	تعزيز التنمية الانسانية
برنامج الحكومة الثالثة عشرة الأهداف الوطنية	ادارة الموارد البشرية
برنامج الحكومة الثالثة عشرة تطوير المؤسسات وتنميتها	تطوير الرأسمال البشري
خطة الإصلاح والتنمية الفلسطينية 2008-2010	تعزيز الانسجام الاجتماعي
الوثائق السياسية الأخرى	
الوضع في الفترة الواقعة بين عامي 2008 و2010:	تحديد الولويات التدريبية لموظفي قطاع النقل والمواصلات
الاثار التي تخلفها السياسة:	زيادة الانتاجية بكفاءة وفاعلية

نموذج تنفيذ السياسات

السياسة	تطوير مستوى الأداء وتهيئة البيئة التقنية المناسبة	المؤسسة الرئيسية:	وزارة النقل والمواصلات
---------	---	-------------------	------------------------

مجال التنفيذ	ضع إشارة في الإطار ذي الصلة. يجب تعبئة نماذج منفصلة للإشارة إلى التدخلات المطلوبة ضمن كل فئة.
--------------	---

تطوير قدرات القطاع وخدماته	*	توزيع الخدمات في كل أرجاء الدولة		التخفيف من آثار الاحتلال		بناء مؤسسات الدولة الجديدة	
----------------------------	---	----------------------------------	--	--------------------------	--	----------------------------	--

بيّن بإيجاز التدخلات الرئيسية التي يتوجب تنفيذها	المؤسسة التي تنفذ التدخلات	تاريخ البدء	تاريخ الانتهاء	النشاطات المقررة في عام 2010
1. استخدام التقنية ونظم الحاسب الآلي في مجالات العمل المختلفة	وزارة النقل والمواصلات	2010/1/1	2010/3/31	إعداد ورشات عمل
2. توفير البرامج التدريبية المتطورة والتي تلبي احتياجات العمل والتي من شأنها رفع كفاءة القوى العاملة.	وزارة العدل - وزارة النقل	2010/1/1	2010/13/31	إعداد ورشات عمل
3. بناء شبكة معلومات تساهم في الإعداد للحكومة الإلكترونية.	وزارة العدل			
4. الاستفادة من تجارب المؤسسات والمنظمات المحلية والدولية والمشاركة في المؤتمرات والندوات والاستفادة من أبحاثها.	وزارة المواصلات - مجلس الأعلى مرور			
5. ربط الوزارة ألياً مع مؤسسات القطاع الخاص التي تتعامل مع الوزارة.	وزارة النقل - مجلس الأعلى للمرور - شؤون القانونية			
	الرقابة الداخلية			

من الأمثلة على التدخلات: مراجعة القوانين أو الأنظمة الرئيسية، توسيع نطاق الخدمات العامة، زيادة نسبة التحويلات المالية، إنشاء مؤسسات جديدة، وغيرها من التدخلات.

الرقم	حدد التدخلات والتكاليف التي تستلزم تمويلاً كبيراً؛ ضع تقديراً إن كان ذلك ممكناً	2011 بآلاف الشواكل	2012 بآلاف الشواكل	2013 بآلاف الشواكل	المبلغ الكلي بآلاف الشواكل
1-	استخدام التقنية ونظم الحاسب الآلي في مجالات العمل المختلفة	600	600	600	1800
2-	توفير البرامج التدريبية المتطورة والتي تلبي احتياجات العمل والتي من شأنها رفع كفاءة القوى العاملة.	300	300	300	900
3-	بناء شبكة معلومات تساهم في الإعداد للحكومة الإلكترونية.	300	300	300	900
4-	الاستفادة من تجارب المؤسسات والمنظمات المحلية والدولية والمشاركة في المؤتمرات والندوات والاستفادة من أبحاثها.	300	300	300	900
5-	ربط الوزارة ألياً مع مؤسسات القطاع الخاص التي تتعامل مع الوزارة.	300	300	300	900
7-					

الرقم	مؤشرات المخرجات حدد السلع والخدمات الرئيسية؛ وضع قائمة بها بحسب السنة إن كان ذلك ممكناً	الاستهداف المحدد لعام 2011	الاستهداف المحدد لعام 2012	الاستهداف المحدد لعام 2013
1-	بيئة عمل أكثر مهنية وفاعلية وكفاءة			
2-	كادر أكثر مهنية وكفاءة وفاعلية في انجاز المهام وإدارتها .			
3-	تطور في مستوى المهنية والكفاءة والفاعلية والشفافية .			
4-	علاقات مهنية وتعاون أفضل بين العاملين			
5-	علاقات افضل بالجمهور			

الآثار الدائمة التي تتركها السياسة على الموازنة الجارية	بين بإيجاز المتطلبات اللازمة للاستمرار في تقديم الخدمات العامة وتوفير التمويل المطلوب بعد إنجاز التدخل	الآثار التي تخلفها السياسة على الإيرادات	بين بإيجاز أية آثار إيجابية أو سلبية يُتوقع أن تفرزها السياسة على الإيرادات (من قبيل العوائد الضريبية مثلاً)
التزامات الدول المانحة	أذكر أية التزامات عيّرت عنها الدول المانحة لدعم هذا التدخل أو أي تدخل آخر يجري تنفيذه.		

نموذج ملخص السياسات

القطاع	قطاع النقل والمواصلات
السياسة:	رفع مستوى الأمان والسلامة على شبكة الطرق.
المؤسسة الرئيسية:	وزارة النقل والمواصلات
المؤسسة أو المؤسسات التي تتولى تنفيذ السياسة:	وزارة النقل والمواصلات ، المجلس الأعلى للمرور -وزارة الداخلية-الحكم المحلي-مجلس القضاء الاعلى.
التوجه المقترح للسياسة:	فلسطين خالية من الحوادث والاختناقات المرورية
الأسباب التي تقف وراء التوصيات:	الهدر في الاقتصاد الوطني الناتج عن الحوادث والاختناقات المرورية
الهدف الاستراتيجي:	بيئة مرورية آمنة.
مؤشر النتائج القطاعية:	تقليل الحوادث والاختناقات المرورية الى الحد الادنى.
الوثائق الرئيسية ذات الصلة	القيام بحملات التوعية والارشاد
	توفير الاشارات والشاخصات المرورية
	عمل قاعدة بيانات خاصة بالسلامة المرورية
	توظيف انظمه تكنولوجيا المعلومات في عمل الحكومه
الوثائق السياساتية الأخرى	القيام بحملات التوعية والارشاد
	توفير الاشارات والشاخصات المرورية
	عمل قاعدة بيانات خاصة بالسلامة المرورية
الوضع في الفترة الواقعة بين عامي 2008 و2010:	المشاركه في المؤتمرات الدولية والاقليميه والاستفادة من الخبرات
الآثار التي تخلفها السياسة:	فلسطين خالية من الحوادث والاختناقات المرورية

نموذج تنفيذ السياسات

السياسة	رفع مستوى الأمان والسلامة على شبكة الطرق.	المؤسسة الرئيسية:	وزارة النقل والمواصلات
---------	---	-------------------	------------------------

مجال التنفيذ: ضع إشارة في الإطار ذي الصلة. يجب تعبئة نماذج منفصلة للإشارة إلى التدخلات المطلوبة ضمن كل فئة.

تطوير قدرات القطاع وخدماته	*	توزيع الخدمات في كل أرجاء الدولة		التخفيف من آثار الاحتلال		بناء مؤسسات الدولة الجديدة	
----------------------------	---	----------------------------------	--	--------------------------	--	----------------------------	--

بَيِّن بإيجاز التدخلات الرئيسية التي يتوجب تنفيذها	المؤسسة التي تنفذ التدخلات	تاريخ البدء	تاريخ الانتهاء	النشاطات المقررة في عام 2010
1. إصدار الأنظمة ذات العلاقة.	وزارة النقل والمواصلات	2010/1/1	2010/3/31	إعداد ورشات عمل
2. التنسيق مع الجهات المعنية لإعداد وتنفيذ برامج التوعية المرورية حول الاستخدام الأمثل للمركبات.	وزارة العدل - وزارة النقل	2010/1/1	2010/13/31	إعداد ورشات عمل
3. تكثيف جهود التوعية بمبادئ القيادة الآمنة.	وزارة العدل			
4. دعم برامج توفير الخدمات والمراكز الأمنية والإسعافية لمستخدمي الطرق بالتنسيق مع الجهات المعنية.	وزارة المواصلات - مجلس الأعلى مرور			
5. إنشاء مراكز لإرشاد لمستخدمي الطرق.	وزارة النقل - مجلس الأعلى للمرور - شؤون القانونية			
6. التنسيق مع الجهات الأخرى لإعداد برامج تأهيل السائقين ووضع المواصفات الأمنية للمركبات وتحديد صلاحيتها للسير على الطرق	الرقابة الداخلية			

من الأمثلة على التدخلات: مراجعة القوانين أو الأنظمة الرئيسية، توسيع نطاق الخدمات العامة، زيادة نسبة التحويلات المالية، إنشاء مؤسسات جديدة، وغيرها من التدخلات.

الرقم	حدد التدخلات والتكاليف التي تستلزم تمويلاً كبيراً؛ ضع تقديراً إن كان ذلك ممكناً	2011 بـآلاف الشواكل	2012 بـآلاف الشواكل	2013 بـآلاف الشواكل	المبلغ الكلي بـآلاف الشواكل
1-	إصدار الأنظمة ذات العلاقة.	200	200	200	600
2-	التنسيق مع الجهات المعنية لإعداد وتنفيذ برامج التوعية المرورية حول الاستخدام الأمثل للمركبات.	200	200	200	600
3-	تكثيف جهود التوعية بمبادئ القيادة الآمنة.	50	50	50	150
4-	دعم برامج توفير الخدمات والمراكز الأمنية والإسعافية لمستخدمي الطرق بالتنسيق مع الجهات المعنية.	200	200	200	600
5-	إنشاء مراكز لإرشاد لمستخدمي الطرق.	200	200	200	600

600	200	200	200	التنسيق مع الجهات الأخرى لإعداد برامج تأهيل السائقين ووضع المواصفات الآمنة للمركبات وتحديد صلاحيتها للسير على الطرق	-6
	الاستهداف المحدد لعام 2013	الاستهداف المحدد لعام 2012	الاستهداف المحدد لعام 2011	مؤشرات المخرجات حدد السلع والخدمات الرئيسية؛ وضع قائمة بها بحسب السنة إن كان ذلك ممكناً	الرقم
				انخفاض في نسبة حوادث الطرق واستخدام أكثر نجاعة وآمن للطرق	-1
				أداء أفضل لكافة الجهات ذات العلاقة بالسلامة المرورية	-2
					-3
					-4
					-5

الآثار الدائمة التي تتركها السياسة على الموازنة الجارية	بين بايجاز المتطلبات اللازمة للاستمرار في تقديم الخدمات العامة وتوفير التمويل المطلوب بعد إنجاز التدخل	الآثار التي تخلفها السياسة على الإيرادات	بين بايجاز أية آثار إيجابية أو سلبية يتوقع أن تفرزها السياسة على الإيرادات (من قبيل العوائد الضريبية مثلاً)
التزامات الدول المانحة	أذكر أية التزامات عيّرت عنها الدول المانحة لدعم هذا التدخل أو أي تدخل آخر يجري تنفيذه.		

نموذج ملخص السياسات

القطاع	قطاع النقل والمواصلات
السياسة:	تشجيع القطاع الخاص على المساهمة والاستثمار في نشاطات قطاع النقل والمواصلات.
المؤسسة الرئيسية:	وزارة النقل والمواصلات
المؤسسة أو المؤسسات التي تتولى تنفيذ السياسة:	وزارة النقل والمواصلات، وزارة الاقتصاد الوطني، وزارة المالية، وزارة الداخلية، مجلس القضاء الأعلى، اتحاد الغرف التجارية والصناعية، اتحاد مستوردي المركبات، اتحاد نقابات شركات النقل، واتحاد شركات التأمين، وزارة العمل
التوجه المقترح للسياسة:	التعاون المستمر بين القطاع العام والقطاع في قطاع النقل والمواصلات
الأسباب التي تقف وراء التوصيات:	الشراكة الجماعية في بناء ونمو قطاع النقل للنهوض بالاقتصاد الفلسطيني
الهدف الاستراتيجي:	قطاع نقل ومواصلات شريك وداعم للقطاع الخاص
مؤشر النتائج القطاعية:	رفع مستوى جودة الخدمة المقدمة للمواطن
الوثائق الرئيسية ذات الصلة	تحقيق الاستقلال الاقتصادي والازدهار الوطني
برنامج الحكومة الثالثة عشرة الأهداف الوطنية	ترشيد الهيكليات التنظيمية للحكومة
برنامج الحكومة الثالثة عشرة تطوير المؤسسات وتنميتها	ادارة الموارد المالية والبشرية
خطة الإصلاح والتنمية الفلسطينية 2008-2010	استعادة النمو الاقتصادي
الوثائق السياساتية الأخرى	تمكين وتنمية القطاع الخاص
الوضع في الفترة الواقعة بين عامي 2008 و2010:	اعداد مسودة خطة عمل لاشراك القطاع الخاص في التنمية الاقتصادية
الاثار التي تخلفها السياسة:	زياد الناتج القومي الاجمالي للدولة

الملحق (ب)

نموذج تنفيذ السياسات

السياسة	تشجيع القطاع الخاص على المساهمة والاستثمار في نشاطات قطاع النقل والمواصلات.	المؤسسة الرئيسية:	وزارة النقل والمواصلات
---------	---	-------------------	------------------------

مجال التنفيذ وضع إشارة في الإطار ذي الصلة. يجب تعبئة نماذج منفصلة للإشارة إلى التدخلات المطلوبة ضمن كل فئة.

تطوير قدرات القطاع وخدماته * توزيع الخدمات في كل أرجاء الدولة تخفيف من آثار الاحتلال بناء مؤسسات الدولة الجديدة

النشاطات المقررة في عام 2010	تاريخ الانتهاء	تاريخ البدء	المؤسسة التي تنفذ التدخلات	بين بايجاز التدخلات الرئيسية التي يتوجب تنفيذها
إعداد ورشات عمل	2010/12/31	2010/1/1	وزارة النقل والمواصلات	1. تشجيع القطاع الخاص على إقامة وتشغيل وإدارة محطات نقل الركاب المركزية.
إعداد ورشات عمل	2010/12/31	2010/1/1	وزارة النقل والمواصلات	2. تشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في قطاعي النقل البري والبحري.
	2010/12/31	2010/1/1	وزارة النقل والمواصلات	3. إعداد مشاريع لخلق مبادرات تطوير العمل المؤسسي.
			وزارة النقل والمواصلات	4. تنفيذ وتقييم مشاريع مبادرات التطور في العمل المؤسسي
			وزارة المواصلات، وزارة المالية	5. تسهيل إجراءات حصول القطاع الخاص على القروض للاستثمار في قطاع النقل والمواصلات.
				6. تسهيل الاجراءات المؤسسية امام القطاع الخاص للاستثمار في القطاع.

من الأمثلة على التدخلات: مراجعة القوانين أو الأنظمة الرئيسية، توسيع نطاق الخدمات العامة، زيادة نسبة التحويلات المالية، إنشاء مؤسسات جديدة، وغيرها من التدخلات.

الرقم	حدد التدخلات والتكاليف التي تستلزم تمويلاً كبيراً؛ ضع تقديراً إن كان ذلك ممكناً	2011 بآلاف الشواكل	2012 بآلاف الشواكل	2013 بآلاف الشواكل	المبلغ الكلي بآلاف الشواكل
-1	تشجيع القطاع الخاص على إقامة وتشغيل وإدارة محطات نقل الركاب المركزية.	100	100	100	300
-2	تشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في قطاعي النقل البري والبحري.	100	100	100	300

3-إعداد مشاريع لخلق مبادرات تطوير العمل المؤسسي.	100	100	100	300
4-تنفيذ وتقييم مشاريع مبادرات التطور في العمل المؤسسي	100	100	100	300
5-تسهيل إجراءات حصول القطاع الخاص على القروض للاستثمار في قطاع النقل والمواصلات.	200	200	200	600
6-تسهيل الاجراءات المؤسسية امام القطاع الخاص للاستثمار في القطاع.	100	100	100	300
الرقم	مؤشرات المخرجات	الاستهداف المحدد لعام 2011	الاستهداف المحدد لعام 2012	الاستهداف المحدد لعام 2013
1-	توجه اكبر نحو الاستثمار في قطاع النقل			
2-	تحسن وزيادة فرص الاستثمار في قطاع النقل			
3-	المساهمة في إنشاء مرافق النقل العام			
4-	بنية تحتية أكثر ملائمة لتطوير قطاع النقل العام			
5-	مستوى أفضل من التنسيق والتكامل والتعاون بين كافة الأطراف ذات العلاقة لتقديم خدمات أفضل للمواطنين			
6-	مأسسة آليات التنسيق والتعاون مع القطاع الخاص.			
7-	تشجيع القطاع المصرفي لتشجيع الاستثمار في قطاع النقل			
8-	توفر المركبات والتجهيزات الخاصة بقطاع النقل بشكل أسهل وبشروط أفضل للمواطن			

الآثار الدائمة التي تتركها السياسة على الموازنة الجارية	بيّن بإيجاز المتطلبات اللازمة للاستمرار في تقديم الخدمات العامة وتوفير التمويل المطلوب بعد إنجاز التدخل	الآثار التي تخلفها السياسة على الإيرادات	بيّن بإيجاز أية آثار إيجابية أو سلبية يُتوقع أن تفرزها السياسة على الإيرادات (من قبيل العوائد الضريبية مثلاً)
التزامات الدول المانحة	أذكر أية التزامات عيّرت عنها الدول المانحة لدعم هذا التدخل أو أي تدخل آخر يجري تنفيذه.		

نموذج سجل المشاورات

ملخص فعالية التشاور

نوع الفعالية	الغرض من التشاور	التاريخ	الموقع	عدد المشاركين
اجتماع لفريق العمل مع بعض المؤسسات الحكومية والاهلية	مناقشة اداء احتياجات ومشاكل القطاع وخطة العمل	2009/09/17	الوزارة	18
اجتماع لفريق العمل	مناقشة سير العمل	2009/10/01	الوزارة	12
الاجتماع مع لجان السير في نابلس	مناقشة اداء احتياجات ومشاكل القطاع	2009/09/01	محافظة نابلس	10
الاجتماع مع لجان السير في القدس	مناقشة اداء احتياجات ومشاكل القطاع	2009/10/12	محافظة القدس	10
اجتماع لفريق العمل	مناقشة سير العمل	2009/10/13	الوزارة	12
الاجتماع مع لجان السير في سلفيت	مناقشة اداء احتياجات ومشاكل القطاع	2009/10/26	محافظة سلفيت	7
الاجتماع مع لجان السير في قلقيلية	مناقشة اداء احتياجات ومشاكل القطاع	2009/10/26	محافظة قلقيلية	6
الاجتماع مع لجان السير في الخليل	مناقشة اداء احتياجات ومشاكل القطاع	2009/10/28	محافظة الخليل	10
الاجتماع مع لجان السير في بيت لحم	مناقشة اداء احتياجات ومشاكل القطاع	2009/11/2	محافظة بيت لحم	10
اجتماع لفريق العمل	مناقشة سير العمل	2009/11/3	الوزارة	12
الاجتماع مع لجان السير في جنين	مناقشة اداء احتياجات ومشاكل القطاع	2009/11/12	محافظة جنين	10
الاجتماع مع لجان السير في رام الله		2009/11/16	محافظة رام الله	10
الاجتماع مع لجان السير في طوباس	مناقشة اداء احتياجات ومشاكل القطاع	2009/11/18	محافظة طوباس	10
الاجتماع مع لجان السير في طولكرم	مناقشة اداء احتياجات ومشاكل القطاع	2009/11/19	محافظة طولكرم	8
اجتماع لفريق العمل	مناقشة سير العمل	2009/11/22	الوزارة	12

المؤسسات المشاركة

الفعالية	المؤسسات الحكومية	هيئات الحكم المحلي	مؤسسات المجتمع المدني/المنظمات غير الحكومية	القطاع الخاص	الدول المانحة/المؤسسات الدولية	آخرون
1-	الاقتصاد الوطني- العدل- الداخلية / شرطة المرور	تم زيارة البلديات في المحافظات الرئيسية		نقابة اصحاب الحافلات- اتحادات بيع المركبات المستوردة	البنك الدولي - و USAID	
2-						
3-						

