



وزارة النقل والمواصلات

## الاحتياجات الطارئة لدعم وتطوير قطاع النقل والمواصلات الفلسطيني

أغسطس ٢٠٠٨

المحتويات

مقدمة .....	٣
١- الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية .....	٤
٢- الرؤية المستقبلية لقطاع النقل والمواصلات .....	٨
٣- انجازات قطاع النقل والمواصلات ١٩٩٤-٢٠٠٥ .....	٨
٤- تشخيص الوضع الراهن لقطاع النقل والمواصلات .....	١٠
٥- تحديات ومعوقات تنمية قطاع النقل والمواصلات .....	٣٠
٦- البرامج والمشاريع حسب القطاعات الفرعية لقطاع النقل والمواصلات .....	٣١
٦-١ برامج ومشاريع قطاع النقل الداخلي .....	٣٦
٦-٢ برامج ومشاريع قطاع النقل البري .....	٤٩
٦-٣ برامج ومشاريع قطاع النقل الجوي والمطارات .....	٦٧
٦-٤ برامج ومشاريع قطاع الموانئ البحرية .....	٩٣
٦-٥ برامج ومشاريع قطاع النقل الدولي " المعابر الحدودية" .....	١٢٩
٦-٦ برامج ومشاريع قطاع الأرصاد الجوية .....	١٣٣
٦-٧ برامج ومشاريع مؤسسة وزارة النقل والمواصلات .....	١٤٣
٧- الأولويات .....	١٦٠

## مقدمة

يشكل قطاع النقل والمواصلات أحد الدعائم الأساسية في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية نظراً للدور التنموي الفعال لهذا القطاع وذلك من خلال توفير نظام نقل متعدد الأنماط والوسائط يساهم في تحقيق الربط والتواصل بين كافة المناطق السكانية ومراكز الإنتاج والتصدير، وأيضاً في خلق فرص استثمارية في قطاعات وخدمات النقل المختلفة " البري، الجوي، البحري، العام، الدولي". وانطلاقاً من هذا فقد وجهت السلطة الوطنية الفلسطينية مجموعة من الاستثمارات نحو قطاع النقل والمواصلات، وقد تم تحقيق عدة إنجازات في هذا القطاع ساهمت في رفع مساهمته في اجمالي الناتج المحلي بالاقتصاد الفلسطيني.

ولكن الإنجازات في مجال قطاع النقل والمواصلات ذهبت أدراج الرياح، فمع بدء العدوان الإسرائيلي على مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية بتاريخ ٢٩/٩/٢٠٠٠، شهد قطاع النقل والمواصلات تدهوراً حاداً وتكبّد خسائر فادحة تقدر بملايين الدولارات وذلك نتيجة الممارسات الإسرائيلية المتمثلة في 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 انخفاض مساهمة قطاع النقل والمواصلات في مؤشرات الاقتصاد الفلسطيني.

هذا وتسعى السلطة الوطنية الفلسطينية ممثلة بوزارة النقل والمواصلات إلى إعادة إعمار وتنمية قطاع النقل والمواصلات من خلال إعادة تأهيل وتطوير وتحسين شبكات الطرق وتنظيمها ورفع كفاءتها الفنية وتوسيع قاعدة نشاطاتها بما يعزز تلبية الطلب على خدمات النقل وتوفيرها بالمستوى الجديد وبالكلفة الملائمة، وإعادة اعمار وتشغيل المشاريع الإستراتيجية كالمطار والميناء، وتطوير المعابر الحدودية، بالإضافة إلى رفع مستوى مشاركة القطاع الخاص في التنمية الاقتصادية وتعزيز أطر التعاون والتواصل الإقليمي. والتقرير الحالي يعكس الاحتياجات الطارئة اللازمة لإعادة اعمار وتنمية قطاع النقل والمواصلات.

د. علي عبد الحميد شعث  
وكيل وزارة النقل و المواصلات

## ١- الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية

شهدت الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في المناطق الفلسطينية تغيراً ملحوظاً وتحولاً نحو الأداء الأفضل بعد قدوم السلطة الوطنية الفلسطينية، وعلى الرغم من التحديات الناجمة عن الممارسات الإسرائيلية التعسفية، والاختلالات الهيكلية الناجمة عن تركة الاحتلال، انتعش الاقتصاد الفلسطيني وحقق معدلات نمو ملحوظة في مؤشرات وقطاعاته المختلفة خاصة في العامين ١٩٩٨-١٩٩٩. ووصل معدل نمو الاقتصاد الفلسطيني في مراحل انتعاشه ما يقارب ٥% من إجمالي الناتج المحلي سنوياً، وحدثت زيادة في حجم التشغيل في القطاع الخاص الفلسطيني بمقدار ٧%، وزيادة في معدلات الأجور الشهرية الحقيقية للعمال بنسبة ٤,٢%، وارتفاع في قيمة أنشطة الإنشاءات والبناء المحلية بنسبة ١٤%، في حين وصل التضخم إلى

نسبة معتدلة قدرت بـ ٥,٥%. كما حدث نمو قوي في كل من الصادرات والواردات من السلع والخدمات، وحدث زيادة كبيرة في حصيلة الإيرادات من قطاع السياحة، وزيادة في الواردات بسبب التوسع الاقتصادي وارتفاع دخل قطاع العاملين في الخارج، وزيادة في معدلات الائتمان المقدم من البنوك التجارية للقطاع الخاص بنسبة ٣٢%.

إن الانتعاش والنمو الذي حدث في الاقتصاد الفلسطيني خلال الفترة من ١٩٩٤-١٩٩٩، انحدر بشكل حاد مع بدء العدوان الإسرائيلي على مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية الذي بدأ بتاريخ ٢٨/٩/٢٠٠٠، وما صاحب ذلك من هجمة شرسة على الشعب الفلسطيني، أسفر عنه الآلاف من الشهداء وعشرات الآلاف من الجرحى وانحدر مؤشرات التنمية البشرية، كما قامت القوات الإسرائيلية بفرض حصار جوي وبري وبحري وتدمير المنشآت الاقتصادية والتجارية والبنى التحتية والمشاريع الاستراتيجية، وحجز المستحقات المالية للسلطة الوطنية الفلسطينية، وفرضت إغلاقاً داخلياً وخارجياً وقيوداً مشددة على حركة المواطنين والتجارة، وفصلت المناطق الفلسطينية عن بعضها البعض، فالضفة الغربية حولت إلى جزر معزولة، حيث أقامت قوات الاحتلال الإسرائيلي ٦٠٠ حاجز على شكل نقاط تفتيش دائمة، وبوابات معدنية، وسواتر ترابية وجدران وحواجز طرق وخنادق، وفي العام ٢٠٠٥ أصبح عدد الحواجز ٣٠٠ حاجز، ومما زاد الأمر تعقيداً قيام إسرائيل ببناء جدار الفصل العنصري على أراض فلسطينية، أدى إلى مزيد من الفصل بين المناطق الفلسطينية في الضفة الغربية ومزيد من العراقيل أمام حركة المواطنين والحركة الاقتصادية لاسيما في قطاع الزراعة والصناعة فقد أشارت الإحصائيات إلى أن مجموع المنشآت الاقتصادية التي تم إغلاقها، منذ البدء ببناء الجدار حتى نهاية شهر يونيو ٢٠٠٥، قد بلغ ١٧٠٢ منشأة، منها ١٣٣٠ منشأة في شمال الضفة الغربية و٢٤٥ في وسط الضفة و١٢٧ في جنوب الضفة الغربية، وكذلك ألقى جدار الفصل العنصري بظلاله على قطاع النقل والمواصلات فقد أدى إلى تدمير شبكات الطرق وفصلها وضعف كفاءتها وجدواها الاقتصادية، كما أدى الجدار إلى فرض قيود مادية واقتصادية جديدة وخلق متغيرات كبيرة على الأرض حيث يخضع الفلسطينيون في الضفة الغربية لقيود في استخدام ٤١ طريقاً تغطي ما يزيد عن ٧٠٠ كم من الطرق البرية، بما في ذلك عدة طرق رئيسية، أو يمنعون تماماً من استخدام هذه الطرق. أما في قطاع غزة وقبل الانسحاب الإسرائيلي في نهاية العام ٢٠٠٥، فُسم القطاع إلى أربعة مناطق معزولة، أثر بشكل سلبي على القطاعات المختلفة. بالإضافة إلى الإغلاق المتكرر للمعايير، وعملها لساعات محدودة تخضع للمزاج الإسرائيلي ومصحوبة بتدابير مشددة بحج أمنية من قبل الجانب الإسرائيلي، فعلى سبيل المثال أغلق معبر رفح مع الحدود المصرية أمام حركة البضائع والمسافرين وأصبح يفتح لساعات محدودة ويخضع لتدابير مشددة بحج أمنية، في معبر المنطار أصبح تدفق البضائع عن طريق المعبر مع الجانب الإسرائيلي ينطوي على قدر كبير من العرقلة والتأخير بسبب التدابير المشددة بحجة الأمن، تؤدي إلى تأخير البضائع وتلف بعضها، ومواجهة مشاكل في الشحن والتفريغ، كما أن نظام النقل من شاحنة إلى أخرى زادت من تكلفة النقل إلى أكثر من عشرة أضعاف، وعلو على ارتفاع كلفة النقل بسبب انتظار الشاحنات لأيام على المعابر قبل السماح لها بادخال بضائعها. وتشير الدراسات إلى أن تلك الإجراءات قد جعلت الأنشطة التجارية باهظة التكلفة إلى حد لا يطاق، والتكاليف التي يتحملها التجار الفلسطينيون هي أعلى بنسبة لا تقل عن ٣٠% من تلك التكاليف التي يتحملها نظرائهم الإسرائيليين.

تلك الإجراءات أدت إلى انعكاسات خطيرة على الاقتصاد وهيكله وأدائه، فقد تكبد الاقتصاد الفلسطيني خسائر فادحة قدرت بمليارات الدولارات جراء إصابة معظم قطاعاته بالشلل، وتعطل الأنشطة الاقتصادية والبنى التحتية المختلفة من صناعة وزراعة وسياحة ونقل وإنشاءات، وتوقف الاستثمار داخل الأراضي الفلسطينية، وتدهور الوضع المالي للسلطة بشكل خطير،

حيث انخفضت الإيرادات بحوالي ٥٠% خلال الفترة من ٢٠٠١-٢٠٠٢، بينما استمرت النفقات وخاصة المتعلقة منها بالرواتب والأجور، في الازدياد بشكل ملحوظ، إذ ارتفعت كلفة الرواتب والأجور بنسبة تراكمية بلغت حوالي ٨٠% خلال الفترة ١٩٩٩-٢٠٠٤، وقد عكست هذه الزيادة وتقريباً بالتساوي تأثير الازدياد المطرد في عدد العاملين في القطاع العام، والزيادة في الرواتب. كما أثر أن عدم استقرار الأوضاع السياسية في المناطق الفلسطينية على المساعدات الخارجية للسلطة الوطنية الفلسطينية، ففي شهر حزيران ٢٠٠٦، بلغ اجمالي ما تلقتة السلطة من مساعدات مخصصة لدعم الخزينة حوالي ٢٥٥ مليون دولار، أي ما يعادل حوالي ٣٠% مما هو مبرمج في موازنة العام ٢٠٠٦، كما ان إيرادات السلطة المحجوزة من قبل إسرائيل تقارب حوالي ٣٠٠ مليون دولار بنهاية شهر يوليو ٢٠٠٦. كما أثرت الإجراءات الإسرائيلية التعسفية بشكل حاد على مستويات الدخل وكان له تأثير أشد وطأة على السكان، حيث أصبح ومنذ العام ٢٠٠٣، ما نسبته ٦٣% من السكان يعيشون دون خط الفقر البالغ 2,3 دولار للشخص في اليوم، بما في ذلك ما نسبته ١٦% من السكان الذين أصبحوا يعيشون في حالة فقر مدقع، أي بدخل يقل عن 1,6 دولار للشخص في اليوم لا يستطيعون تلبية احتياجاتهم الأساسية، وتشير التقديرات في العام ٢٠٠٤ إلى أن ما نسبته ٦١% من الأسر كانت تعيش دون خط الفقر البالغ ٣٥٠ دولار للأسرة الواحدة المكونة من أربعة أفراد في الشهر وقد انخفض متوسط الدخل الشهري للأسر بنسبة ٤٥% من ٦١٠ دولار في العام ٢٠٠٠ إلى ٣٣٠ دولار. والجدول التالي يوضح المؤشرات الأساسية للاقتصاد الفلسطيني قبل العدوان الإسرائيلي وحتى العام ٢٠٠٤، والذي يظهر الانخفاض الحاد في أداء الاقتصاد الفلسطيني ومؤشراته. وفي إطار الجهود العربية والدولية في رفع المعاناة عن الشعب الفلسطيني وإعادة اعمار مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية جراء العدوان الإسرائيلي، فقد قررت المملكة العربية السعودية تخصيص ربع مليار دولار للمساهمة في إعادة اعمار ما دمره الاحتلال. وتشير تقديرات وزارة المالية للعام ٢٠٠٧، أنه وعلى الرغم من الظروف الاقتصادية الصعبة وتقشى واسع لظاهرة البطالة المقدرة حتى إعداد التقرير الحالي بنحو ٦٠% من السكان، إلى أنه يتوقع أن يحدث نمو في الناتج المحلي الإجمالي للعام ٢٠٠٧ بنسبة "٢,٥%"، وباعتماد مسار للنمو الاقتصادي خلال الفترة من ٢٠٠٧-٢٠٠٩، يعكس امتداداً أفضل للأوضاع الاقتصادية السائدة عما هو سائد في الفترة من ٢٠٠٦-٢٠٠٧، حيث يتوقع معدلات نمو في الناتج المحلي الإجمالي تتراوح بين ٦% على المدى المتوسط، علماً بأن نسبة النمو للعام ٢٠٠٦، ٤%، وبلوغ النسبة التراكمية للنمو في الإيرادات خلال الأمد المتوسط (٢٠٠٧-٢٠٠٩) حوالي ٢٥% لتصل إيرادات عام ٢٠٠٩، لحوالي 1,535 مليون دولار، بالمقارنة مع 1,078 مليون دولار يتوقع تحصيلها للعام ٢٠٠٦. وذلك من خلال تحقيق تحسن في الأداء الاقتصادي من خلال الحد من الممارسات الإسرائيلية التعسفية وتعزيز قدرات الشعب الفلسطيني وحسن إدارة الموارد المتاحة وتحقيق الأمن العام ومحاربة الفساد بكافة صورته وحسن توظيف الموارد البشرية وتشجيع الاستثمار الفلسطيني.

المؤشرات الأساسية للاقتصاد الفلسطيني							البند
٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	١٩٩٩	١٩٩٥	
							<b>أداء الاقتصاد الكلي</b>
-1,0	4,5	-8,3	-6,6	-6,5	8.6	6,1	نمو الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي "%
4011	3921	3484	3816	4108	4 201	3 225	الناتج المحلي الإجمالي " بمليون دولار "
4373	4204	3700	4143	4793	4 932	3 699	الناتج القومي الإجمالي " بمليون دولار "
1146	1158	1073	1229	1386	1 478	1 380	نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي بالدولار.
1249	1242	1140	1335	1617	1 736	1 583	نصيب الفرد من الدخل القومي الإجمالي الحقيقي "%

-4,2	2,8	-9,8	-16,1	-10,7	4,1	7,9	نمو نصيب الفرد من الدخل القومي الإجمالي الحقيقي "%
164,4	153,0	161,0	143,3	155,4	163,6	151,8	الإنفاق المحلي "% من الناتج المحلي الإجمالي"
3,0	4,4	5,7	1,2	2,8	5,5	10,8	التضخم محسوبا على أساس الرقم القياسي لأسعار الاستهلاك "%
<b>السكان والعمل</b>							
3,50	3,39	3,25	3,10	2,96	2,84	2,34	عدد السكان بالملايين
32,6	33,4	41,2	36,2	24,6	21,7	26,6	معدل البطالة (% من قوة العمل).
607	591	486	508	597	588	417	مجموع العمالة " بالآلاف"
131	128	125	122	115	103	51	في القطاع العام
48	53	47	66	110	127	50	في إسرائيل والمستوطنات
<b>الرصيد المالي % من الناتج المحلي الاجمالي</b>							
2 3,3	19,5	8,3	7,1	23,1	23,8	13,2	الإيرادات الحكومية
31,1	27,2	28,5	28,7	29,1	22,5	15,3	النفقات الجارية
31,9	34,7	34,9	34,3	34,9	29,8	25,5	مجموع الانفاق
-7,9	-7,8	-20,2	-21,5	-5,9	1,3	-2,1	الرصيد المتكرر
8,6	15,2	-26,6	-27,1	-11,8	-6,0	-12,3	الرصيد الإجمالي
<b>ميزان التجارة الخارجية</b>							
467	378	529	534	657	684	499	صادرات السلع والخدمات " بملايين الدولارات"
3049	2456	2654	2336	2926	3353	2176	الواردات من السلع والخدمات بملايين الدولارات
-64,4	-53,0	-61,0	-43,3	-55,4	-63,6	-51,8	الرصيد التجاري (% من الناتج المحلي الاجمالي)
-16,5	-8,9	-13,6	-13,0	-20,9	-31,7	-21,7	رصيد الحساب الجارى (% من الدخل القومي الاجمالي)
-1621	-1524	-1123	-1541	-1506	-1644	-1388	الميزان التجاري مع إسرائيل " بملايين الدولارات".
-40,4	-38,9	-32,2	-40,4	-36,7	-39,1	-43,0	الميزان التجاري مع إسرائيل "% من الناتج المحلي الإجمالي".
-28,8	-29,5	-34,5	-29,3	-17,1	-18,5	-24,7	رصيد الحساب الجارى مع إسرائيل (% من الدخل القومي الاجمالي)
46,3	45,7	36,8	53,8	50,7	52,4	56,5	الواردات من إسرائيل /الاستهلاك الخاص للسلطة الفلسطينية مع إسرائيل (%)
2,3	2,4	2,0	2,7	2,8	3,6	3,7	اجمالي تجارة السلطة الوطنية الفلسطينية مع إسرائيل /اجمالي التجارة الإسرائيلية (%)
66,8	75,1	53,4	78,6	71,2	67,1	78,8	تجارة السلطة الفلسطينية مع إسرائيل /اجمالي تجارة السلطة الفلسطينية (%)

## ٢- الرؤية المستقبلية لقطاع النقل والمواصلات

توفير قطاع نقل متكامل يشمل جميع الأنماط لمواكبة احتياجات فلسطين ، ويتميز بالسلامة والفعالية والكفاءة والتطور التقني، ويعمل على تشجيع وتعزيز التنمية الاقتصادية والقدرة التنافسية لفلسطين على المستوى الدولي، ويضمن توفير بيئة صحية وآمنة لأفراد المجتمع.

## ٣- إنجازات قطاع النقل والمواصلات:

شهد قطاع النقل والمواصلات تطوراً ملحوظاً منذ قدوم السلطة الوطنية الفلسطينية بما يتفق مع أهداف التنمية الاقتصادية والاجتماعية في المناطق الفلسطينية، وذلك من أجل توفير نظام نقل يتميز بالسلامة والكفاءة. فقد تم العمل على إعادة تأهيل وتطوير شبكات الطرق والمواصلات داخل المدن وخارجها فقد بلغ مجموع أطوال الطرق في الضفة الغربية وقطاع غزة قبل العدوان الإسرائيلي على المناطق الفلسطينية في ٢٨/٩/٢٠٠٠، حوالي ٨,٣١٠ كم، منها ٥,٨٩٨ كم طرق معبدة، ٢٤١١,٩ كم طرق غير معبدة.

ومن أجل تنظيم مهنة تعليم السياقة فقد تم العمل على تطوير خدمات إصدار رخص القيادة والمناهج وتوزيع الامتحانات وتوفير دورات تأهيلية وتسيير دوريات السلامة على الطرق بالتنسيق مع الشرطة، وتعديل قانون المرور، وإعادة النظر في التسعيرة وإقرار حزمة من التخفيضات على الرسوم تمشياً مع الأوضاع الاقتصادية المتردية لأبناء فلسطين، وباتجاه مواز تم العمل على تطوير خدمات إصدار رخص المركبات والمعدات والكراجات والورش ومعارض السيارات ومكاتب التأجير و..إلخ.

وفى نفس الاتجاه فقد تم تطوير عمل وزيادة عدد دوائر الترخيص لتخدم كافة المحافظات، وحدث زيادة في عدد المدارس والمعاهد والمدرسين ومراكز ومؤسسات الفحص الفني وشركات الحافلات و..إلخ، وتم إصدار نشرات إرشادية مرورية وإعداد مواصفات ومعايير للإشارات المرورية والشروع في إعداد خطة للحد من حوادث الطرق. وفى اتجاه آخر حدث زيادة في عدد تراخيص وتسجيل المركبات الحكومية فقد ارتفعت من ١٥٢ مركبة في العام ١٩٩٤ إلى ٥٧٠٠ مركبة وفى السياق نفسه تم مؤخراً حصر كافة المركبات الحكومية والشروع في إعداد نظام لترشيد النفقات ووضع آلية للتوزيع والاستخدام الأمثل لها.

وعلى صعيد آخر حدث تطور فى أداء عمل المعابر حيث تم تنظيم حركة المعابر ويجرى تسجيل ورصد الحركة والفحص الفني للمركبات والمعدات ويتم إنجاز مئات المعاملات شهرياً، جميع الإجراءات أعلاه أسفرت عن حدوث نمو فى إيرادات الوزارة بنسبة ٩٢% فقد ارتفعت من 10,747,509 شيكل في العام ١٩٩٤ إلى 132,826,643 شيكل في العام ٢٠٠٤. ونجم عن ذلك أيضاً ارتفاع مساهمة قطاع النقل والمواصلات فى إجمالي الناتج المحلي حيث بلغت نسبته ٤%، إضافة إلى استيعاب قوى عاملة جديدة حيث سجل ارتفاعاً فى معدله عام ٢٠٠٠ مقارنة مع القطاعات الاقتصادية الأخرى و بلغ معدل أيام العمل الشهرية ٢٤,٤ يوماً مقارنة مع ٢٢,٧ يوماً لمجموع القطاعات الاقتصادية من نفس العام. ومن زاوية أخرى فقد تم العمل على إعداد المخططات الإقليمية والهيكلية لقطاع النقل والمواصلات وتم العمل على تخطيط وتنفيذ وإدارة وتشغيل مشاريع البنى التحتية والمؤسسية والاستراتيجية لقطاع النقل والمواصلات، فقد بلغ مجموع الاستثمارات حتى العام ١٩٩٩، (268,290,000 دولار أمريكي).

وكخطوة لاستحداث شبكات وآليات ربط جديدة فقد تم العمل على إنشاء وتجهيز مطار ياسر عرفات الدولي بتكلفة تفوق ١٠٠ مليون دولار ويجرى العمل على إنشاء مبنى قرية الشحن الجوى بتكلفة تصل إلى ٣٠ مليون دولار وزيادة عدد الوكالات وإبرام اتفاقيات انترلاين والبدء فى تكوين أسطول جوى، وإنشاء شركة الخطوط الجوية الفلسطينية وتشكيل المجلس الأعلى للخطوط فى العام ٢٠٠٣، وتنظيم عملية نقل الحجاج والمعتمرين، وإنجاز جميع الدراسات الضرورية لإنشاء المرحلة الأولى من مشروع ميناء غزة البحرى بقيمة ٧٧ مليون دولار ومؤخراً تم التوقيع على مذكرة التفاهم الخاصة فى مجال النقل البحرى فى المشرق العربى

وانتخاب وزير النقل والمواصلات الفلسطيني نائباً أول لرئيس المكتب التنفيذي للدورة الحالية لدول الأسكوا.

وحفاظاً على أمن وسلامة المواطن على الطرق وسلامة البيئة فقد شددت الرقابة على أنشطة الفحص الأمني للمركبات في مراكز الدينوميتر، بالإضافة إلى ذلك فقد بدأ العمل على الطريق الرئيس الرابط لمدن وقرى الضفة الغربية من جنين وحتى الخليل وكذلك الطريق الساحلي وحصر التعديلات على حرم السكة الحديد. كذلك تم إنشاء مرفأ الصيد بكلفة تقدر بستة ملايين دولار لخدمة وسائل الإبحار المحلية ويتم إصدار رخص للقباطنة وجوازات بحرية. ومن زاوية أخرى فقد تم العمل على تنمية وتطوير الأرصاد الجوية من خلال توفير محطات ومراكز تنبؤ لخدمة القطاعات المختلفة.

#### ٤- تشخيص الوضع الراهن لقطاع النقل والمواصلات

اقتصرت شبكات النقل على شبكات الطرق، وقد تطورت هذه الشبكات من طرق ضيقة وممرات بدائية إلى الطرق المعبدة والأسفلتية في القرن التاسع عشر أي أثناء فترة الحكم العثماني وكان أول هذه الطرق طريق يافا - القدس التي بنيت في العام ١٨٦٧، وطريق نابلس - رام الله - القدس الذي أنشئ في بداية القرن العشرين، ومن ثم تم إنشاء طرق لتربط بين المدن والتجمعات القروية الكبيرة، وفي العام ١٩٤٨ تم فصل الضفة الغربية وقطاع غزة عن باقي الأراضي الفلسطينية وبالتالي أصبحت طرق الضفة الغربية منفصلة تماماً عن طرق قطاع غزة وعن باقي الشبكة الموجودة في الجزء الذي احتل عام ١٩٤٨، ناهيك عن قيام إسرائيل فيما بعد بشق وبناء طرق لتخدم أهدافها الاستيطانية، وأما الطرق التي شقت في المناطق الفلسطينية لم يتم بناؤها على أساس الجدوى الاقتصادية ولم تأخذ بعين الاعتبار أقصر المسافات بين التجمعات السكانية، وبالتالي أصبحت شبكات الطرق في المناطق الفلسطينية ضعيفة ولا تمتاز بالكفاءة. ولكن مع قدوم السلطة الوطنية الفلسطينية شهد قطاع النقل والمواصلات تطوراً ملحوظاً، حيث لم تقتصر شبكات النقل على شبكات الطرق فقط، فقد اهتمت السلطة بتطوير هذا القطاع والارتقاء به ليتناسب مع دوره في الاقتصاد والتنمية، حيث شرعت بتنفيذ العديد من البرامج والمشاريع التي تهدف إلى توفير شبكات نقل متنوعة ومتقدمة بدءاً بتطوير شبكات الطرق القائمة إلى استحداث شبكات وآليات ربط جديدة كمطار غزة الدولي وميناء غزة البحري، ولكن الممارسات الإسرائيلية التعسفية حالت أيضاً دون تطور هذا القطاع كما ينبغي.

وزاد الأمر تعقيداً وسوءاً بتجدد العدوان الإسرائيلي على مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية الذي بدأ في ٢٩/٩/٢٠٠٠، فقد تكبد قطاع النقل والمواصلات خسائر فادحة جراء الممارسات الإسرائيلية التعسفية على مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية، حيث قدرت خسائر النقل والمواصلات والاتصالات في الناتج المحلي الإجمالي جراء الحصار والإغلاق والعدوان الإسرائيلي خلال الفترة ٢٩/٩/٢٠٠٠ - ٢٨/٩/٢٠٠٥ بـ ٣٤٣ مليون دولار موضحة بالجدول التالي:

الرقم	البند	القيمة
١	نسبة المساهمة في الناتج المحلي %	٤
٢	قيمة المساهمة بالمليون دولار في الناتج المحلي	١٨٠,٦



٣٨	متوسط نسبة الانخفاض في الناتج المحلي	٣
٦٨,٦	قيمة التراجع بالمليون دولار في السنة	٤
٣٤٣	إجمالي التراجع من ٢٠٠٥/٩/٢٨-٢٠٠٠/٩/٢٩ بالمليون دولار	٥

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

#### ٤-١ النقل البري :

##### ٤-١-١ 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 ٥٠ كم/ ساعة في المناطق المأهولة، ويسمح بأعمال التحميل والتفريغ في مناطق محدودة ويمنع مرور المشاة في غير التقاطعات وتقاطعاته السطحية تقلل بقدر الامكان ويستعمل عادة للربط بين المناطق، ومنها طريق جنين - نابلس - القدس - الخليل، طريق 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 ٩٠ كم/ ساعة إلى ١٢٠ 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 التفاف حول المدن لتلافي الدخول لمراكز المدن لمن ليس بحاجة لذلك، وخاصة للمرور الطوالي أو العابر، والطرق المجمعنة تستخدم عادة لتجميع وتوزيع حركة المرور من وإلى الشوارع المحلية ولضمان حرية الوصول للطرق الرئيسية، كثافتها أقل والسرعات المسموحة فيها أقل قد تصل إلى ٤٥ كم/ ساعة، وفي العادة تكون من حارتين أو أربع حارات مع حرية القيام بنشاط التحميل والتفريغ وتوضع قيود على حرية توقف السيارات فيها، والطرق المحلية تستخدم لتقديم الخدمات للمرور المحلي بالمناطق والأحياء، وحجم المرور عليها منخفض والسرعات المسموحة أقل قد تصل إلى ٣٥ كم/ ساعة، وفي العادة تكون من حارتين ولا قيود على توقف السيارات وهي مرتبطة بالطرق المجمعنة للخروج لشبكة الطرق العامة، والطرق الزراعية عادة ما تكون طرق ترابية ومكونة من ممرين وتستخدم لخدمة المناطق الزراعية والملكيات الزراعية 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 ١٩٩٤-١٩٩٩ حوالي 2068 كيلو متر بالإضافة إلى ٣٣٨ كيلو متر من مشاريع الطرق الإقليمية و الرئيسية. ولكن هذه الإنجازات 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 أو الرئيسية وتشكل أكثر من ٥٠% من شبكة الطرق الفلسطينية، والطرق الاستيطانية والالتفافية هي الطرق العرضية التي تخترق الضفة الغربية وقطاع غزة من الخط الأخضر وصولاً إلى المستوطنات الإسرائيلية وهذه الطرق تهدف إلى ربط المستوطنات وتوفير مرور للمستوطنين والجيش الإسرائيلي من المستوطنات الإسرائيلية داخل الضفة الغربية وقطاع غزة إلى إسرائيل وبالعكس، التي لا يسمح للفلسطينيين باستخدامها أو المرور عليها.

#### ٤-١-٢ الطريق الساحلي:

أعدت السلطة الوطنية الفلسطينية الدراسات والمخططات الخاصة بتطوير المنطقة الساحلية (الكورنيش) والممتدة بطول ٤٠ كم من شمال قطاع غزة إلى جنوبه وبعمق ٣٠٠ م باتجاه الشرق، والغنية بمناطق النطاق الخضري المنسق "اللانديسكيب" Land Scape "المتميّزة بجيولوجيا وطبوغرافيتها وتنوعها البيولوجي، بالإضافة إلى تركيز العديد من المواقع الأثرية الجذابة والإطلالات الرائعة.

ويشكل الطريق الساحلي محور المنطقة الساحلية ويمتد من الحدود الشمالية لعام ١٩٦٧ 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 أقل العروض إلى ٧ متر ويصل إلى أكبرها عند ٣٠ متر، وسطح الطريق وطبقاته الإنشائية القديمة وجودته المتدنية ولا يحتوى الطريق في وضعه الحالي إلى أي أكتاف أو جزر أو خدمات أخرى، وتشكل القيادة على هذا الطريق في وضعه القائم خطورة لتدنى مستوى الخدمة على سطحه بالإضافة غياب الإنارة وسوء تخطيطه الرأسي والأفقي، خاصة عند ارتفاعات منطقة النصيرات وفي الجزء الذي يمتد من منطقة النورس حتى منطقة الواحة شمالاً.

وقد تأثر مسار الطريق الأفقي في وضعه الحالي بعشوائية النمو الحضري والعمراني، ويتضح ذلك في منطقة مخيم الشاطئ على سبيل المثال حيث يختلف فيه عرض الطريق من ٧ متر عند مدخل المخيم ليصل إلى ١٠ م في وسطه ثم يبدأ بالاختناق بشكل حاد ليصل إلى ٥ م في مخرجه من المخيم عند الجانب الجنوبي، وكذلك لا يوجد 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 أوجد الحاجة الماسة لإعادة تطويره وتصميمه بما يتماشى مع متطلبات تنمية المنطقة السياحية الساحلية، 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 للسيارات باتجاهين ومسربين في كل اتجاه، كما يشتمل على حاشيات مؤهلة لحركة الدراجات في كلا الاتجاهين محاطة بصفين من أشجار النخيل، وفي الوسط جزيرة عريضة مزروعة بالأشجار والنباتات، كما يوجد على جانبي الطريق أرصفة للمشاة، والطريق مزود بشبكة مياه وأخرى للصرف الصحي وأعمدة إنارة على مسافات محددة على جانبي الطريق، وفي أماكن محددة يزداد عرض الطريق ليضاف إليه مواقف للسيارات واستراحات وكافيتيريات ومقاهي ومحلات تجارية ومحطات وقود وغيرها من الخدمات التجارية والسياحية والترفيهية.

#### ٤-١-٣ طريق عابر فلسطين " الممر الآمن "

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 ٤٢ كم ومنسوب الطريق أسفل منسوب الأرض بـ ٥ متر، ويتقاطع طريق الممر الآمن مع ٦ طرق فرعية للجانب الإسرائيلي فصمم ٦ جسور أعلى الطريق.

تم تصميم الطريق بثلاث سيناريوهات مقترحة، السيناريو الأول المقترح أن يكون عرض الطريق ٨٤,٦ متر، ويكون حرم وخطوط السكة الحديد على جانب واحد من الطريق، وعرض خط السكة الحديد ٦ متر والمسافة بين الخطين ٣ متر فيكون عرض حرم السكة الحديد الكلي ١٥ متر، ويحد جانب حرم السكة الحديد مناطق البنية التحتية بعرض ٦ متر خاص بالغاز وخطوط الكهرباء ومناطق خضراء والإنارة بعرض ٦ متر، ومسارات السيارات المارة بالطريق مصمم لها ٤ مسارات ٣ مسارات للسيارات عرض المسار الواحد ٣,٨ متر ومسار واحد للطوارئ عرضه ٣ متر فيكون العرض المسار الكلي المقترح ١٤,٤ متر، ويتوسط الشارع جزيرة عرضها ١٢ متر بها مناطق خضراء وأعمدة إنارة، وبالمثل مسارات السيارات القادمة من غزة عرضها ١٤,٤٠ متر، والمناطق الخضراء وأعمدة الإنارة والخدمات ١٢ متر فيكون العرض الكلي لطريق الممر الآمن المقترح ٨٤,٦٠ متر.

#### ٢-٤ النقل الداخلي:

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

ولقد اقتصرت وسائل النقل الداخلي في المناطق الفلسطينية على المركبات والحافلات بسبب عدم توفر الأنفاق والسكك الحديدية، وشهدت وسائل النقل الداخلي من مركبات وحافلات تطوراً ملحوظاً خلال الفترة من ١٩٩٤-٢٠٠٦، في كل من الضفة الغربية وقطاع غزة، وتشير الإحصائيات إلى أن مجموع المركبات في كل من الضفة الغربية وقطاع غزة ١٩٤٣٣١ مركبة، منها ١٣٩٧١٠ مركبة في الضفة الغربية أي بنسبة ٧٢%، و 54621 مركبة في قطاع غزة أي بنسبة ٢٨%، وتشكل المركبات الخصوصية في المناطق الفلسطينية أعلى نسبة وهي ٦٧%، يليها المركبات التجاري بنسبة ١٧,٨٢%، ومن ثم المركبات العمومي بنسبة ٧,٤١%، والجدول التالي يوضح احصائيات المركبات في الضفة الغربية وقطاع غزة حتى أغسطس ٢٠٠٦.

م.	نوع المركبات	الضفة الغربية	قطاع غزة	المجموع	النسبة
١	المركبات الخصوصية	٩٣٠٣٥	٣٧٨٦٥	130900	67%
٢	المركبات تجاري	٢٧٢٧٦	٧٣٦٣	34639	17.82%
٣	المركبات عمومي	١٠٥٦٥	٣٨٤٣	14408	7.41%

3.69%	7168	١٠٢٨	٦١٤٠	مركبات أخرى	٤
3.71%	٧٢١٦	٤٥٢٢	٢٦٩٤	مركبات حكومية	٤
%١٠٠	١٩٤٣٣١	٥٤٦٢١	١٣٩٧١٠	المجموع	

وجدير بالإشارة إلى أن النقل الداخلي تكبد خسائر كبيرة جراء الممارسات الإسرائيلية التعسفية الناجمة عن إقدام القوات الإسرائيلية على تدمير المركبات الخصوصية والعمومية والشاحنات والمركبات التجارية والورش والكراجات ومحطات الوقود والغاز ومحلات قطع الغيار والمعدات الثقيلة، وكذلك تدمير وتجريف وإحداث أضرار بالطرق نتيجة مرور الدبابات عليها وإغلاق طرق وتحويل المرور الكثيف إلى طرق أخرى، وحدثت انخفاض حاد في القوى العاملة في هذا القطاع جراء الإغلاق وفصل المناطق الفلسطينية. بالإضافة إلى الهجمة الشرسة على جسور قطاع غزة في شهر يونيو ٢٠٠٦، حيث دمرت الطائرات الحربية الإسرائيلية ٤ جسور تربط شبكة النقل في القطاع، هذه الممارسات أدت إلى الحاق أضرار وخسائر بالنقل العام بطرق مباشرة وغير مباشرة.

#### ٣-٤ المطارات والنقل الجوي:

أنشئ أول مطار فلسطيني مع قدوم السلطة الوطنية الفلسطينية إلى أرض الوطن وذلك بهدف تحقيق السيادة على الحدود والأجواء الفلسطينية وكذلك تطوير وإنعاش الاقتصاد الفلسطيني من خلال توفير إيرادات مالية وتدفقات استثمارية ناهيك عن توفير خدمة نقل سريعة وذات جودة للمسافرين الفلسطينيين، وجدير بالإشارة إلى أنه يوجد في الأراضي الفلسطينية مطار قديم ألا هو مطار قلنديا يقع في المحافظات الشمالية ولكنه تحت السيطرة الإسرائيلية.

#### ١-٣-٤ مطار ياسر عرفات الدولي:

يقع مطار ياسر عرفات الدولي شرق مدينة رفح في المنطقة المحاذية للحدود الدولية الفلسطينية المصرية، ويبعد عن مدينة غزة حوالي ٣٦ كيلومتراً وتقدر مساحته الكلية بـ ٢٨٠٠ دونم.

يتكون مطار ياسر عرفات الدولي من المدرج الرئيسي والذي يبلغ طوله ٣٠٨٠ متر بعرض ٦٠ متر، موقف طائرات بطول ٨٣٠ متر بعرض ١٠٥ متر، صالة المسافرين والتي تقدر مساحتها بـ ٢٤٠٠٠م<sup>٢</sup>، برج المراقبة، مبنى الشحن، مبنى الرادار، كما يوجد في مطار ياسر عرفات الدولي مجموعة من المحطات الملاحية، ويضم المطار صالة الشرف واستقبال الرئيس وكبار الزوار، كذلك مبنى الإدارة وعناصر الصيانة ومبنى الأرصاد الجوية ومخازن البترول ومحطات الإسعاف والإطفائية والكهرباء والصرف الصحي وساحات وقوف السيارات

جميع منشآت المطار مصممة وفقاً للمواصفات الدولية التي وضعتها منظمة الطيران العالمية "الإيكاو" ICAO حيث تم تثبيت عضوية مطار ياسر عرفات الدولي في مجلس المطارات العالمية "ACI" برمز دولي مستقل "LVGZ" ويستطيع مدرج المطار استقبال معظم أنواع طائرات نقل الركاب، بينما تستوعب صالة السفر حتى 750,000 مسافر سنوياً ومن الممكن أن يزيد هذا الرقم بعد الانتهاء من أعمال إنشاء صالة السفر الجنوبية (المشتركة). وتم تزويد المطار 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. هذا وقد ساهمت

العديد من الدول المانحة في تمويل مشروع مطار ياسر عرفات الدولي، وتوفير طائرات الخطوط الجوية الفلسطينية فقد بلغ اجمالي المنح والقروض التي تم صرفها لإنشاء وتجهيز مطار ياسر عرفات الدولي 86,654,377 دولار أمريكي.

هذا وقد أقدمت القوات الإسرائيلية على استهداف مشروع مطار ياسر عرفات الدولي عدة مرات أولها بتاريخ ٨/١٠/٢٠٠٠ وأخرها بتاريخ ٢٦/٦/٢٠٠٦، أسفرت عن خسائر فادحة في المطار نتيجة إحداث أضرار جسيمة بنسب متفاوتة في كل من المدرج وإضاءة المدرج، ومحطة الكهرباء الخاصة بالرادار، وشبكات الكهرباء والمياه والصرف الصحي، وهنجر طائرة الرئيس، وهنجر الصيانة الرئيسي، والمساعدات الملاحية والأجهزة الملاحية، ومكتب الأرصاد، وسور المطار. هذا وتقدر التكلفة الإجمالية لإعادة اعمار وتشغيل مطار ياسر عرفات الدولي بما يقارب بـ 26.959.231 دولار أمريكي.

#### ٤-٣-٢ مطار قلنديا " مطار القدس الدولي "

مطار قلنديا مطار قديم يقع بجوار القدس الشريف في المحافظات الشمالية، وهو مطار أنشئ في عهد الانتداب البريطاني، ثم نقلت إدارته إلى الأردن، حيث تم إضافة محطة للأرصاد الجوية للمطار، ومن ثم خضع للسيطرة الإسرائيلية بعد حرب العام ١٩٦٧، ويقع على بعد كيلومترين من المطار حاجز قلنديا، وهو المدخل الرئيسي الذي يفصل رام الله عن القدس.

#### ٤-٣-٣ الخطوط الجوية الفلسطينية

أنشئت السلطة الوطنية الفلسطينية شركة الخطوط الجوية الفلسطينية من أجل توفير خدمات نقل واتصال آمنة ومريحة ومناسبة بين فلسطين وباقي دول العالم بالتعاون والتبادل مع شركات النقل الجوي الدولية الموازية وتقديم الخدمة الأجود والأمثل، إلى جانب توفير مورد مالي يساهم في تنمية قطاع النقل الجوي وتأهيل الطواقم العاملة فيه.

تمتلك الخطوط الجوية الفلسطينية ، طائرتين من طراز FOKKER 50 ، وطائرة ثالثة من طراز Boeing 727 تبرع بها صاحب السمو الملكي الأمير الوليد بن طلال. وفي إطار تطوير العمل بشركة الخطوط عقدت الشركة العديد من الاتفاقيات Interline مع شركات طيران موازية لتنظيم النقل الجوي، مثل مصر للطيران والملكية الأردنية والخطوط القطرية واليمنية والملكية المغربية.

كما تم العمل على تنفيذ مشروع مبنى للخطوط الجوية، بتمويل من الخطوط الجوية الفلسطينية بقيمة تعاقدية بمبلغ ١,٤٦٦,٨٥٠ دولار أمريكي على مساحة إجمالية ٢٥٧٧٥م<sup>٢</sup>، وتم إنجاز ١٥% فقط من الأعمال الإنشائية. ويجرى حالياً العمل على استكمال المبنى من خلال إيجاد التمويل اللازم لذلك.

#### ٤-٣-٤ مشروع محطة الشحن الجوي

يعتبر مشروع إنشاء محطة الشحن الجوي من المشاريع الهامة في قطاع النقل الجوي والمطارات وسيكون له عائد اقتصادي سيساهم في ادارة عجلة الاقتصاد الفلسطيني، وسينفذ

المشروع بناء على اتفاقية موقعة بين الاتحاد الأوروبي و سلطة الطيران الجوي الفلسطيني، ممول من الاتحاد الأوروبي بقيمة ٢٥ مليون يورو، وبالتزام كامل يشمل الإنشاء والتجهيز والتدريب، ولقد تم اعتماد ثلاث مراحل تنفيذية للمشروع، حيث سيتم إنشاء المحطة على مساحة ٣٥,٠٠٠ م<sup>٢</sup>، بالإضافة إلى تمديدات البنية التحتية و التوريد للمعدات و عمل برنامج تدريبي كامل.

قدم المخطط العام للمشروع بتاريخ ٠١/٧/٢٠١٣ من قبل الاستشاري Mott MacDonald و تم اعتماده من الاستشاري و سلطة الطيران المدني ووزارة التخطيط والتعاون الدولي.

وكان الاجتماع الثاني للجنة التنفيذية للمشروع بتاريخ ٢٠٠١/٩/٣، وكانت نتيجته هو أن يتم العمل على استملاك أرض المشروع، والتنسيق مع السلطات الإسرائيلية لعمل المسح الجغرافي والطوبوغرافي لأرض المشروع.

أما فيما يتعلق بأرض المشروع، لقد أصدر الرئيس الراحل أبو عمار تعليماته للجهات المعنية لاستملاكها بتاريخ ٢٠٠١/٩/١٦، حيث أن الأرض المطلوبة لمحطة الشحن الجوي هي أرض خاصة.

وتتضمن مراحل المشروع " انشاء وتجهيز وتدريب " مرحلتين بطاقة استيعابية قصوى تصل إلى ٩٥ ألف طن سنوياً، على النحو التالي:  
المرحلة الأولى: مدة الإنشاء ١٦ شهراً يبدأ التشغيل بعدها بطاقة ٣٣,٥٠٠ طن سنوياً.  
المرحلة الثانية: مدة الإنشاء ٢٩ شهراً يبدأ التشغيل بعدها بطاقة ٩٥,٠٠٠ طن سنوياً.

ونظراً للعدوان الاسرائيلي على مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية بتاريخ ٢٠٠٦/٩/٢٨، فقد توقف العمل على تنفيذ هذا المشروع، اضافة قيام الدول المانحة بتجميد التمويل المتعهد به.

#### ٤-٤ الموانئ البحرية:

يعتبر قطاع الموانئ البحرية والنقل البحري من أهم القطاعات الاقتصادية الخدمائية التي تساهم وبدرجة كبيرة في إنعاش وتنمية الاقتصاد الفلسطيني، لكونه شريان الحركة الاقتصادية والتنمية والاستثمارية.

#### ٤-٤-١ ميناء غزة التجاري:

يعتبر إنشاء ميناء بحري جنوب مدينة غزة من أهم المشاريع الإستراتيجية في فلسطين على الصعيد السياسي والاقتصادي، حيث سيعمل على إيجاد معبر حر لفلسطين على العالم الخارجي الأمر الذي من شأنه تحسين الوضع الاقتصادي وربط الاقتصاد المحلي بالاقتصاد العالمي، وتوسيع نطاق التجارة العالمية وتنمية الصادرات والصناعات المحلية والخدمات التجارية، وسيوفر الميناء بعد تشغيله مورد دخل للاقتصاد القومي عن طريق ناتج خدمات النقل البحري حيث سيوفر قرابة ١٥٠ إلى ٢٠٠ مليون دولار سنوياً من مدفوعات الجمارك والأرضيات للبضائع القادمة عبر الموانئ الإسرائيلية، وسيوفر ما يقارب ١٨٠٠ فرصة عمل خلال مرحلة الإنشاء وحوالي ٥٠٠٠ فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة أثناء التشغيل. وتنتقل أهمية وأولوية تنفيذ المشروع في الوقت الحالي أن مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية تعتمد وبشكل كامل على الموانئ الإسرائيلية فيما يتعلق بالاستيراد والتصدير حيث قدرت الدراسات الخاصة بالميناء أن

ما يعادل ٢ مليون طن من البضائع سيتم استيرادها وتصديرها بحلول عام ٢٠٠٥ وقد يرتفع هذا الرقم إلى ٦,١٥ مليون طن عام ٢٠١٢.

ونظراً للأهمية الكبرى لتنفيذ هذا المشروع ومحدودية الموارد المالية فقد أقرت الدراسات الهندسية والفنية بضرورة تقسيم مراحل إنجاز المشروع إلى ٣ مراحل رئيسية التالية، علماً بأن جميع الدراسات الفنية والبيئية اللازمة لتنفيذ المشروع وكذلك التصاميم المطلوبة وذلك بواسطة مجموعة شركات استشارية عالمية متخصصة تم إنجازها في العام ٢٠٠٠.

### المرحلة الأولى (Phase IA)

تتكون هذه المرحلة من رصيف بطول ٢٠٠ متر لخدمة مناولة البضائع العامة والحاويات بالإضافة إلى رصيف الدرجة بطول ١٤٠ متر لمناولة المعدات الكبيرة كالسيارات وغيرها، ويصل طول كاسر الأمواج في هذه المرحلة إلى ٧٣٠ متر، أما عمق المياه فيصل إلى ١١ متراً.

### المرحلة الثانية (Phase II)

تتضمن المرحلة الثانية توسيع الميناء وذلك بتجهيز محطة كاملة لمناولة الحاويات بسعة تصل إلى ٥٠٠,٠٠٠ حاوية في السنة و سوف يتم تجهيز رصيف بطول ٦٠٠ متر مجهز لخدمة بواخر لغاطس ١٤ متر.

### المرحلة الثالثة (Phase III)

سيتم تجهيز الميناء بأحدث المعدات اللازمة لمناولة مختلف أنواع البضائع مثل الحاويات وبضائع الصب والبضائع العامة، وذلك كي تصبح الميناء ميناءً متخصصاً لأنواع البضائع المختلفة.

وسيقدم الميناء الخدمات الرئيسية والمساندة التالية:

- ١- المساعدات الملاحية، وتختص هذه المجموعة من الخدمات بسلامة الملاحة والتحكم في حركة دخول وخروج السفن بالميناء.
- ٢- خدمات القطر.
- ٣- خدمات مناولة البضائع.
- ٤- خدمات النقل.
- ٥- خدمات التخزين.
- ٦- معدات مناولة البضائع الآلية.
- ٧- خدمات الإرشاد.

الخدمات المساعدة بميناء غزة البحري:

- ١- بناء وإصلاح السفن.
- ٢- التزود بالوقود.
- ٣- مجموعة الأنشطة التجارية.

استهدفت القوات الإسرائيلية مشروع ميناء غزة البحري وقامت بمهاجمة المنشآت المؤقتة للمشروع وقدرت الخسائر المباشرة نتيجة التدمير بـ ١,٥٦٠,٠٠٠ دولار أمريكي. أما الخسائر غير المباشرة فهي جميع الخسائر التي تكبدتها السلطة الوطنية الفلسطينية نتيجة لتأخر تنفيذ المشروع بسبب الممارسات الإسرائيلية، والممثلة في دفعات المقاول، ودفعات ممثل



المالك(الاستشاري) خسائر ناتجة عن الفوائد المستحقة على قرض بنك الاستثمار الأوروبي ،  
وخسائر ناتجة عن تعليق العمل في المشروع.

#### ٤-٤-٢ مرفأ الصيادين:

يقع مشروع مرفأ الصيد قبالة شواطئ مدينة غزة ، وهو امتداد لميناء تم إقامته إبان الحكم العثماني. وقد قامت السلطة الوطنية الفلسطينية بالبدء بتنفيذ إنشاء هذا المرفأ من خلال جهات محلية حيث تعاقدت مع شركات استشارية محلية ومقاولون محليون، وتم استخدام المواد الأولية المتوفرة وخاصة مخلفات البناء في عملية البناء وهي غير مطابقة لمواصفات الموانئ العالمية وأدى استخدام هذه المواد إلى عدم تثبيت منسوب عمق المياه وذلك لسهولة انجراف هذه المواد إلى الحوض، حيث تقوم التيارات المائية بسحب مواد الردم والرمل من بين القوالب الخرسانية مما يعمل على تخلخل تماسك جسم الرصيف ومن ثم هبوط منسوبه، كما تم تنفيذ المشروع دون وجود مخططات هندسية تتلاءم مع المعايير الدولية، إضافة إلى ذلك فقد تم استهداف هذا المرفأ من الاحتلال الإسرائيلي، مما أدى إلى تدمير جزء منه و خلخلة الجسم الهندسي الكلي للمرفأ . لذلك فإن مرفأ الصيد بحاجة إلى إعادة ترميم وتطوير ليؤدي الغرض المطلوب وكذلك توفير البنى التحتية لخدمات الصيد.

#### **٤-٥ النقل الدولي - " المعابر الحدودية، السكة الحديدية"**

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

#### **٤-٥-١ المعابر الحدودية البرية:**

تعتبر المعابر والنقاط الحدودية القائمة التي تربط الضفة الغربية وقطاع غزة بالدول المجاورة هي المحور والأداة الرئيسية المؤثرة بالحركة التجارية ، وتسيطر إسرائيل على جميع هذه المعابر وتقوم بفرض سلسلة من الإجراءات الأمنية المعقدة التي حولت هذه المعابر إلى نقاط أمنية وليس تجارية، وتشمل المعابر الحدودية البرية كل من معبر الكرامة ( أريحا)، 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 ٧٥٠٠٠٠ 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 ٣٥٠٠٠٠٠ 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 ٣٠٠٠٠٠ 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. والجدول التالي يوضح المساحة التقديرية و حجم التبادل التجاري لكل معبر في قطاع غزة.

عدد الشاحنات	الصادرات \$	عدد الشاحنات	الواردات \$	المساحة التقديرية (دونم)	المعبر
١١٥٥٥	٤٧,٠١٨,٢٣٦	٥٨٦٨٤	٥٣٥,٢١٥,٦٤٠	١٠٠	المنطار
-	-	-	٦٨,٧٠١,٠٢٨	-	بيت حانون
-	-	-	-	١١٢	صوفا
-	-	-	-	١٨	ناحال عوز
-	-	-	٩,٢٧٦,٧٤٢	٢	رفح التجاري
	٤٧,٠١٨,٢٣٦		٦١٣,١٩٣,٤١٠		الإجمالي

وتسعى السلطة الفلسطينية إلى تطوير الأداء في المعابر وذلك من خلال إعادة بناء المعابر على نحو متقدم وكذلك خصخصة الخدمات فيها من أجل توفير خدمة سريعة وأكثر سهولة، 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 والتحميل المتبع حالياً في جميع المعابر التجارية وخاصة في معبري المنطار والجلمة على أن تساعد هذه البرامج على استخدام نظام يتسم بالشفافية وسهولة المراقبة، ويمكن تلخيص نتائج الدراسات والتقارير فيما يتعلق بالاحتياجات التطويرية للمعابر على النحو التالي:

١. توفير البنى التحتية الأساسية اللازمة لممارسة الأنشطة التجارية في المعابر ذات الطابع التجاري، إذ لا تحتوي هذه المعابر على أية أرصفة أو شبكات للإنارة والمياه ولا يحتوي على مداخل لدخول وخروج الشاحنات أو أجهزة تفتيش، إضافة إلى عدم وجود أسوار محددة.
٢. إنشاء ممرات للشاحنات الداخلة والخارجة من المعبر لمنع الازدحام الشديد على بوابات المعابر، كذلك منع إعاقة الأعمال التجارية داخله.
٣. إنشاء مواقف خاصة لانتظار الشاحنات داخل المعبر بدلاً من الانتظار على الممر الرئيسي والذي يعتبر ممراً ضيقاً ولا يفي بحاجة المعبر.
٤. إنشاء مختبرات لفحص المواد والعينات داخل المعابر بدلاً من إرسال هذه العينات إلى مختبرات مؤسسة المواصفات والمقاييس.
٥. توفير مستودعات ملائمة وذات مواصفات وتقنية مناسبة لتخزين وحفظ البضائع من أجل ضمان عدم تلفها.
٦. إعادة بناء وتطوير وتجهيز مكاتب الوزارات والمؤسسات ذات العلاقة وتزويدها بتقنية تناسب العمل التجاري داخل المعابر من حيث التقنيات والبرامج المحوسبة.
٧. إنشاء صالة انتظار خاصة بالتجار هذا يعتبر مطلب من مطالب القطاع الخاص وهي الحد الأدنى من متطلبات أي معبر U1578 تجاري.
٨. توفير مرافق ومنشآت مجهزة لدخول وخروج الشاحنات التجارية.
٩. توفير الأجهزة والمعدات اللازمة لتسيير العمل بالمعابر.
١٠. توفير مباني إدارية بالمعابر وتجهيزها بالتقنيات الحديثة.

١١. تطوير نظام إداري يشمل آليات التنسيق وبرمجة عمل المعابر ومراقبة النتائج وحل النزاعات.
١٢. تطوير إدارة المعابر وإعداد الهيكل التنظيمي والوصف الوظيفي والحد من تداخل العمل مع المؤسسات العامة وأجهزة الأمن.
١٣. تطوير مقاييس زمنية لمرور البضائع على المعابر.
١٤. توفير نظام الشحن المباشر خلال المعابر "Door to Door".
١٥. توفير خدمات المسافرين والبضائع لكل معبر حسب طبيعة العمل به.
١٦. زيادة الارتفاع المسموح به لمرور الطلبات الصادرة، حيث أدى انخفاض ارتفاع حاويات البضائع "المشطاح" إلى زيادة تكلفة النقل بحوالي ٣٠% على الأقل لجميع السلع وإطالة زمن المرور عبر المعابر.
١٧. توسيع وتطوير معبر رفح الحدودي الدولي إذ أن المساحة الحالية للمعبر والتي تستخدم للمسافرين لا تزيد عن 2 دونم وهي مساحة محدودة جداً ولا تكفي لممارسة الأنشطة التجارية.
١٨. توفير أجهزة للفحص الظاهري للبضائع وخاصة المواد الغذائية التي تتعرض للتلف في الكثير من حالات الفحص الأمني الحالي.
١٩. إدخال تسهيلات تجارية حقيقية وخاصة فيما يتعلق بإمكانية وصول التجار إلى الجانب الإسرائيلي من المعابر لإنجاز الأعمال المناطة بهم، وكذلك إدخال تسهيلات خاصة بإدخال البضائع والشاحنات من مصر إلى قطاع غزة، إذ لا يسمح الإسرائيليون بإدخال الشاحنات إلا بارتفاعات معينة حسب شروطهم الخاصة.
٢٠. زيادة عدد ساعات العمل داخل المعابر، إذ يبدأ العمل من الساعة التاسعة صباحاً وحتى الساعة الخامسة مساءً، الأمر الذي يؤدي إلى تكديس البضاعة.
٢١. توفير الكوادر المدربة والمؤهلة القادرة على تسيير العمل بالمعابر بفعالية وكفاءة.

وجدير بالإشارة إلى أن حركة المعابر الحدودية شهدت انخفاضاً خلال الفترة من ٢٠٠٦-٢٠٠١ بسبب العدوان المستمر والحصار الإسرائيلي المفروض على مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية، وخاصة الإغلاق المتكرر والمستمر للمعابر، بالإضافة إلى أن نظام النقل من شاحنة إلى شاحنة يؤخر تسليم البضاعة ويسبب إهداراً للوقت وزيادة إجمالية في تكاليف النقل بما يناهز عشرة أضعاف ما كانت عليه هذه التكاليف قبل العدوان الإسرائيلي على مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية الذي بدأ بتاريخ ٢٨/٩/٢٠٠٠، وتزداد الخسائر حدة فيما يتعلق بالبضائع "المواد السائبة" حيث تتضاعف الأضرار لأن البضائع تنزل أرضاً تم يعاد تحميلها على شاحنة أخرى بواسطة رافعة مما يسبب أضراراً للمنتجات كما تفقد كميات هامة منها في هذه العملية بسبب امتزاجها بالغبار والرمل والحصى.

#### ٤-٥-٢ السكك الحديدية:

قامت السلطة الوطنية الفلسطينية بإعداد كافة دراسات الجدوى الاقتصادية والبيئية لتنفيذ مشروع ربط قطاع غزة بشبكة سكة حديدية إقليمية، بحيث يربط بين قطاع غزة والدول المجاورة، إضافة إلى إنشاء خط سكة حديد للقطارات الخفيفة يربط بين محافظات غزة ومحافظات الضفة الغربية. ولكن الاحتلال الإسرائيلي حال دون تنفيذ هذا المشروع الاستراتيجي. علماً بأنه يوجد

خط سكة حديدية قديمة تربط بين قطاع غزة ومصر وبيروت، إلا أن الاحتلال الإسرائيلي قام بسلب تجهيزات هذا الخط.

#### ٤-٦ الأرصاد الجوية الفلسطينية:

تعتبر الأرصاد الجوية دعامة أساسية في دعم عملية التقدم الاقتصادي بشكل مباشر أو غير مباشر ، وهناك علاقة وثيقة بين مشاريع التطوير بكافة أنواعها وبين النواحي التطبيقية للأرصاد الجوية من حيث الأخذ بعين الاعتبار الظروف الجوية والمناخية بعين الاعتبار عند وضع أي فكرة لمشروع تطويري .

أنشأت الأرصاد الجوية الفلسطينية منذ عام ١٩٥٨ حيث كانت الأرصاد الجوية الفلسطينية في الضفة الغربية تتبع أرساد المملكة الأردنية وفي قطاع غزة تتبع الأرصاد الجوية المصرية ، أما خلال فترة الاحتلال الإسرائيلي فقد عانت من الإهمال كمثيلاتها من مؤسسات البنية التحتية في المناطق الفلسطينية بمعنى أن دائرة الأرصاد الجوية الفلسطينية الحديثة بدأت من حيث تركها الاحتلال شبه مدمرة. وتعمل الأرصاد الجوية الفلسطينية حالياً علي مدار الساعة مستخدمة الأساليب المتاحة لعمليات الرصد الجوي وقد تمكنت الأرصاد الجوية من وضع قدمها على بداية طريق التقدم وهي تحتاج إلي تطوير وتحديث مستمر لمواكبة الدول المتقدمة في هذا المجال وذلك باستخدام أحدث التقنيات لعمليات الأرصاد الجوية.

عملت الإدارة العامة للأرصاد في ظل السلطة الوطنية الفلسطينية علي تطوير كادرها البشري خلال الفترة السابقة حيث تمكنت من تقديم النشرات الجوية والتي خدمت كافة المؤسسات العامة والخاصة وخصوصاً مطار غزة الدولي . إلا أنه مازال حاجة إلي تطوير الأفراد العاملين في الأرصاد وتزويدهم بما يستجد من معلومات حول طبيعة عملهم وكيفية استخدام الأجهزة الحديثة والمتطورة في هذا المجال.

ومن حيث العلاقات الخارجية فإن الأرصاد الجوية لا زالت عضواً مراقباً في منظمة الأرصاد الجوية العالمية، وهناك سعي نحو تطوير العلاقات الثنائية والعربية والدولية المعطلة منذ بداية العدوان الإسرائيلي على مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية وحيث أن الأرصاد الجوية تعتبر في غاية الأهمية هذه الأيام لابد من إيلائها الاهتمام الكبير والعمل علي تطويرها وتطوير العاملين فيها بما يسمح ذلك في دعم وتعزيز الاقتصاد الوطني وتلبية حاجتنا الوطنية في جميع المجالات .

تمكنت الأرصاد الجوية الفلسطينية رغم عمرها الزمني القصير من أداء مهامها على النحو التالي :

- تشغيل مركز التنبؤات الجوية .
- تشغيل شبكة المحطات .
- تشغيل مركز المعلومات المناخية .
- تدريب ٥١ من مختلف الفئات من أصل ٧٠ من موظفيها .

#### أولاً: الشبكة المناخية :

- بدأ الاهتمام بإقامة شبكة وطنية في فلسطين منذ زمن طويل ، وتعتبر محطة القدس من أقدم محطات الرصد في العالم ، وقبل عام ١٩٦٧م بلغ مجموع المحطات العاملة في الضفة الغربية وقطاع غزة ( ١٤ ) محطة منها ثلاثة محطات شاملة ( القدس ، أريحا ، غزة ) والعديد من المحطات المطرية .

- الآن يتوفر عدد ( ١٠ ) محطات تعمل على مدار ٢٤ ساعة بصفة مستمرة ومتصلة ( العديد من هذه المحطات لا تعمل بشكل مستمر بسبب الظروف الأمنية والإجتياحات الإسرائيلية ) .
- كانت تدار الشبكة الحالية من قبل الأرصاد الجوية الإسرائيلية وانتقلت إدارتها حاليا إلى الأرصاد الجوية الفلسطينية منذ عام ١٩٩٤ م .
- قامت الأرصاد الجوية الإسرائيلية قبل التسليم بفترة بتركيب محطات رصد أوتوماتيكية في خمس مواقع ( غزة ، أريحا ، الخليل ، نابلس ، جنين ) وربطها هاتفيا بالحاسب الآلي - تم فصلها بعد قدوم السلطة ) وتقيس هذه المحطات عناصر طقسية معينة تختلف من موقع لآخر وبصورة عامة فإنها تقيس كل من الحرارة ، الرطوبة النسبية ، الرياح سرعة واتجاه ، الإشعاع الشمسي، الضغط الجوي ، الهطول المطري . وجميع هذه المحطات تحتاج إما إلى تغيير أو صيانة .

#### ١- محطات أرصاد:

- يوجد ( ١٠ ) محطات موزعة جغرافيا على النحو التالي :
- محطة أرصاد غزة :
- محطة رئيسية أقيمت منذ عام ١٩٥٨ م ، تم تحديث المحطة بتركيب محطة أرصاد إلكترونية عام ٢٠٠٠ م ( بمنحة من مشروع دراسة الخزان الجوفي لساحل غزة الأمريكي )
- محطة أرصاد مطار غزة :
- خاصة بشئون الطيران أنشأت إبان افتتاح المطار عام ١٩٩٧ م - يدوية وإلكترونية - ، وقد دمرت بشكل كامل خلال الإجتياحات الإسرائيلية لمطار ياسر عرفات الدولي ( بمنحة أسبانية ) .
- محطة أرصاد خان يونس :
- محطة رصد مناخية إلكترونية أقيمت عام ٢٠٠٠ م فوق سطح إحدى المدارس ( بمنحة من مشروع دراسة الخزان الجوفي لساحل غزة الأمريكي ) .
- محطة أرصاد بيت لاهيا :
- محطة رصد مناخية إلكترونية أقيمت عام ٢٠٠٣ م فوق سطح إحدى المدارس ( بمنحة من مشروع دراسة الخزان الجوفي لساحل غزة الأمريكي ) .
- محطة أرصاد جنين :
- محطة رصد رئيسية - يدوية وإلكترونية - أنشأت سنة ١٩٩٤ ، و تم عمل صيانة شاملة لها مؤخرا وتغير جميع المجسات المعطلة وتعمل بشكل جيد .
- محطة أرصاد الخليل :
- محطة رصد رئيسية - يدوية وإلكترونية - أنشأت عام ١٩٦٧ بداية الاحتلال الإسرائيلي للضفة الغربية وتحتاج إلى تغيير معظم الأجهزة الموجودة فيها.
- محطة أرصاد نابلس :
- محطة رصد رئيسية - يدوية وإلكترونية - أنشأت عام ١٩٧٠ ، وتحتاج إلى تغيير معظم الأجهزة الموجودة فيها .
- محطة أرصاد طولكرم :

محطة رصد مناخية يدوية معظم الأجهزة تحتاج إلى صيانة أو تغيير، وتركيب محطة إلكترونية

- محطة أرصاد أريحا :

محطة رصد رئيسية أقيمت سنة ١٩٥٠ م - يدوية وإلكترونية - وتعمل بشكل جيد.

- محطة أرصاد رام الله :

محطة رصد رئيسية أقيمت سنة ١٩٩٩ م - يدوية وإلكترونية - وتعمل بشكل جيد.

٢- **المحطات المطرية** : يتوفر حوالي ( ٨٠ ) محطة مطرية موزعة على جميع محافظات الوطن، وهي محطات يدوية ( وعاء معدني يتم تجميع المطر خلاله ثم يقاس بواسطة مخبار مدرج) تسجل القراءة كل ٢٤ ساعة، ويتم تجميع معلوماتها من خلال متطوعين، حيث أن معظمها موجود فوق أسطح المدارس أو المكاتب التابعة للسلطة الوطنية الفلسطينية .

٣- **المعطيات المناخية**: معطيات الشبكة قبل عام ١٩٦٧ م متوفرة لدى دائرة الأرصاد الجوية المصرية ودائرة الأرصاد الجوية الأردنية، ومنذ منتصف عام ١٩٦٧ م وحتى ١٩٩٤ م فإن معطيات الشبكة متوفرة لدى الأرصاد الجوية الإسرائيلية، كما تم استلام جميع معطيات الشبكة من الأرصاد الجوية الإسرائيلية مؤخرا ويتم معالجتها، وأصبحت معطيات الشبكة منذ قدوم السلطة الفلسطينية متوفرة لدى الأرصاد الجوية الفلسطينية .

٤- **المحطات الإلكترونية**: تم تحديث المحطات العاملة في محافظات غزة بتركيب ثلاث محطات مناخية من نوع Campbell Scientific وهي محطات مناخية موزعة علي ثلاث مناطق ( بيت لاهيا، غزة، خان يونس). وهذه المحطات تعتبر من أحدث المحطات من هذا النوع عالميا حيث تتمتع بالميزات التالية : امكانية تركيب أي مجس لقياس أي عنصر من عناصر الطقس أو التلوث أو المناخ ..... وغيرها. ويوجد بها Datalogger " مجمع بيانات " ذو قدرة عالية ويستوعب معلومات لغاية ٢٧٠ يوم. امكانية استدعاء هذه المعلومات لجهاز الكمبيوتر بطرق متعددة مثل الربط المباشر أو عن طريق الهاتف أو عن طريق اللاسلكي او لمحطة مزودة ب Soft ware سهل الاستخدام وذو قدرات إحصائية عالية .

**ثانياً : المركز الوطني للتنبؤات الجوية :**

أنشأت الأرصاد الجوية الفلسطينية مركزين للتنبؤات الجوية على النحو التالي:

١- المركز الوطني للتنبؤات الجوية - رام الله / أقيم المركز سنة ١٩٩٩ م بالأجهزة الموجودة في المركز على النحو التالي: جهاز السادس SADES SYSTEM وهو متوقف عن العمل ويحتاج إلى صيانة، ومحطة الأقمار الصناعية وهي متوقف عن العمل وتحتاج إلي صيانة.

٢- مركز التنبؤات الجوية - مطار غزة : أقيم في ديسمبر ١٩٩٨ وهو متوقف عن العمل منذ الاجتياح الإسرائيلي لمطار غزة الدولي، ولا يوجد به أي معدات أو أجهزة اتصالات ويحتاج إلى تجهيز بالكامل .

وخلال العدوان الإسرائيلي على مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية لحق بالأرصاد الجوية أضرار وتكبد خسائر ناجم عن تدمير قوات الاحتلال الإسرائيلي المباني والمعدات، ووسائل

الاتصال، وعدم التمكن من عمليات جمع المعلومات والتشغيل بشكل عام والصيانة الدورية للمحطات والشبكة.

#### ٤-٧ مأسسة وزارة النقل والمواصلات:

تعتبر وزارة النقل والمواصلات والهيئات التابعة لوزير النقل والمواصلات " سلطة الطيران المدني، وشركة الخطوط الجوية، وسلطة الموانئ البحرية، والإدارة العامة للأرصاد الجوية"، الجسم المؤسسي للقطاع العام الذي يتولى القيام بالأعمال المتعلقة بتنظيم قطاع النقل البري والبحري والجوى وتطوير وسائله وزيادة كفاءتها ومعالجة القصور فيها، ووضع القواعد والأسس والاشتراطات اللازمة لمختلف أنشطته ووضع خطط وبرامج تطوير وتأهيل مرافق النقل المختلفة، ووضع إستراتيجيات للتنسيق بين وسائل النقل المختلفة على أسس تكاملية تراعى الاستغلال الأمثل للموارد المتاحة، وربط فلسطين بشبكات النقل البحري والجوى والبري، وذلك في إطار استراتيجية هذا القطاع التي تهدف إلى تطوير نظام النقل بما في ذلك شبكات الطرق والنقل العام وتوفير الخدمات بجودة وكفاءة على المعابر الرئيسية وتكامل تخطيط استعمالات الأراضي مع تخطيط النقل، بغية الإيفاء بمتطلبات التنقل القائمة والمتوقعة والمساهمة في توجيه النمو الحضري بما يتوافق مع المخطط الإقليمي والحركة الاقتصادية.

هذا وتحتاج الوزارة والهيئات التابعة لوزير النقل والمواصلات إلى تطوير وتعزيز قدراتها لإنجاز المهام والمسؤوليات المناطة بهم وذلك من خلال توفير المباني والأجهزة والمعدات وتطوير العمل والخدمات المقدمة بإدخال التكنولوجيا الحديثة.

#### ٥- تحديات ومعوقات تنمية قطاع النقل والمواصلات:

- ١) انعدام التواصل بين المحافظات الشمالية والمحافظات الجنوبية.
- ٢) انعدام السيطرة على المعابر الحدودية.
- ٣) قيام إسرائيل بإنشاء جدار الفصل العنصري على امتداد ٦٣٠ كم، متجاوزاً بشكل كبير طول خط الهدنة الممتد بين الضفة الغربية وإسرائيل بعد توقيع "اتفاقية رودس" عام ١٩٤٩ بين إسرائيل والدول العربية المجاورة، ولهذا الجدار تأثير بشكل مباشر على استدامة أنظمة وخدمات النقل والمواصلات، حيث إن الجدار سيقطع خطوط المواصلات العامة لعدد من الأماكن الواقعة خلف الجدار، ويقلص عدد الطرق التي تربط بين التجمعات السكانية الفلسطينية الأمر الذي يؤدي إلى مضاعفة أطوال وأوقات زمن الرحلات في المناطق المتأثرة بالجدار، إضافة إلى ذلك فإن الجدار سيكون عائقاً أمام تقديم خدمات تساهم في الوصول إلى تنمية مستدامة في الأراضي الفلسطينية.
- ٤) تبعية الاقتصاد الفلسطيني للاقتصاد الإسرائيلي، واعتماد السلطة على الموانئ الإسرائيلية وقيود الاتفاقات الاقتصادية.
- ٥) ارتفاع تكلفة النقل في المناطق الفلسطينية.
- ٦) عدم توفر التمويل اللازم لتنفيذ برامج ومشاريع قطاع النقل والمواصلات.



## ٦- البرامج والمشاريع

من أجل تنمية وتطوير قطاع النقل والمواصلات الفلسطيني فإن هناك حاجة ماسة إلى تحسين وتطوير شبكات الطرق القائمة في إطار استراتيجية طرق تقوم على تحقيق الجدوى الاقتصادية من شبكات الطرق، وما يتطلب ذلك من تنفيذ وصلات طرق جديدة بين الطرق الرئيسية والإقليمية لتقصير زمن الرحلة والتخفيف من الأعباء الاقتصادية المتمثلة في استهلاك الوقود والتقليل من حوادث السير وتكلفة الصيانة.

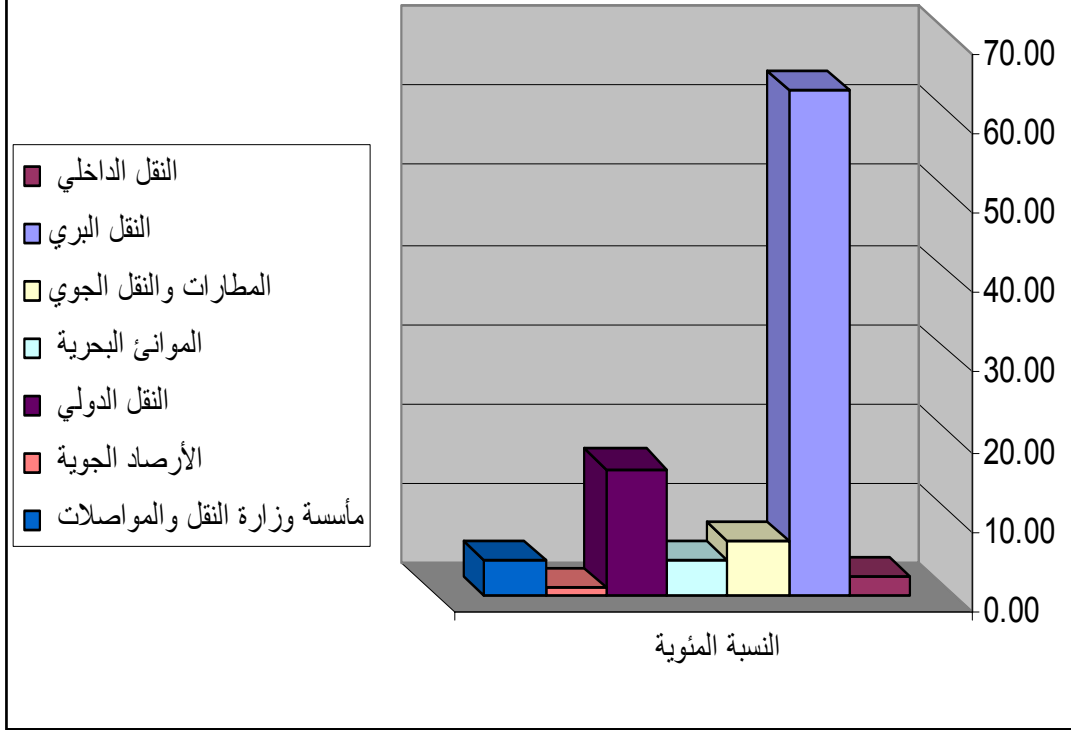
وكذلك العمل على إعادة اعمار وتشغيل خدمات النقل الجوي والبحري، والجدول التالي يوضح الاحتياجات الطارئة اللازمة لإعادة اعمار وتنمية قطاع النقل والمواصلات خلال الفترة من ٢٠٠٦-٢٠١٠.

وجدير بالإشارة إلى أن وزارة النقل والمواصلات وجهت أكبر نسبة من الاستثمارات نحو قطاع النقل البري حيث احتل نسبة تقارب ٦٣%، و يتضمن الاستثمار في برامج إعادة تأهيل وتطوير شبكات الطرق والربط الإقليمي وبناء الجسور المدمرة في قطاع غزة، وذلك للأسباب التالية، أولها أن هذا القطاع سيعمل على تجسيد السيادة الفلسطينية على الأرض وتوفير خدمات نقل تتميز بالكفاءة، ثانيها: أن السلطة الوطنية الفلسطينية لن تتمكن في الوقت الراهن من تنفيذ المشاريع الاستراتيجية كالمطار والميناء بسبب الأوضاع السياسية الراهنة وما يصاحبها من ممارسات إسرائيلية.

### ١- المبالغ المالية المطلوبة للقطاعات الفرعية لقطاع النقل والمواصلات

النسبة المئوية	التكلفة المالية	القطاع الفرعي
2.78%	4,773,500	١. النقل الداخلي
63.84%	109,570,000	٢. النقل البري
7.19%	12,333,706	٣. النقل الجوي والمطارات
4.20%	7,207,760	٤. الموانئ البحرية
16.14%	27,700,000	٥. النقل الدولي
1.17%	2,006,000	٦. الأرصاد الجوية
4.69%	8,054,000	٧. مؤسسة وزارة النقل والمواصلات
	<b>171,643,706</b>	<b>المجموع الكلي بالدولار</b>

النسبة المئوية للتكلفة المالية المقدرة للقطاعات الفرعية لقطاع النقل  
والمواصلات



٢- برامج القطاعات الفرعية لقطاع النقل والمواصلات

التكلفة بالدولار	القطاعات الفرعية/ البرامج
4,773,٠00	<b>النقل الداخلي</b>
٢,٩40,000	البرنامج الأول: تطوير قطاع النقل الداخلي
1,833,500	البرنامج الثاني: تعزيز السلامة المرورية على الطرق

<b>109,570,000</b>	<b>النقل البري</b>
54,330,000	تأهيل شبكات الطرق بالضفة الغربية وقطاع غزة
51,740,000	البرنامج الثاني: الربط الإقليمي
3,500,000	البرنامج الثالث: إعادة إنشاء الجسور الرئيسية المدمرة بقطاع غزة
<b>12,333,706</b>	<b>المطارات والنقل الجوي</b>
9,488,706	البرنامج الأول: إعادة اعمار وتشغيل مطار ياسر عرفات الدولي
2,845,000	البرنامج الثاني: الدعم الطارئ للخطوط الجوية الفلسطينية
<b>7,207,760</b>	<b>الموانئ البحرية</b>
5,852,160	البرنامج الأول: إعادة تأهيل وتطوير مرفأ الصيادين
1,125,000	البرنامج الثاني: الدعم الطارئ لمشروع ميناء غزة التجاري
230,600	البرنامج الثالث: انشاء محطة انتاج أسماك الدنيس
<b>27,700,000</b>	<b>النقل الدولي - المعابر الحدودية</b>
27,700,000	البرنامج الأول: تطوير المعابر الحدودية
<b>2,006,000</b>	<b>الأرصاء الجوية الفلسطينية</b>
2,006,000	البرنامج الأول: تطوير الأرصاء الجوية
<b>8,054,000</b>	<b>مأسسة الوزارة</b>
3,112,000	البرنامج الأول: بناء مقرات دوائر الترخيص بقطاع غزة والضفة الغربية
2,610,000	البرنامج الثاني: مبني وزارة النقل والمواصلات والهيئات التابعة لها
1,832,000	البرنامج الثالث: بناء وتطوير قدرات وزارة النقل والمواصلات في مجال الحاسوب وتكنولوجيا المعلومات
500,000	البرنامج الرابع: انشاء مركز أبحاث النقل

171,643,706

المجموع الكلي بالدولار

## ٦-١ قطاع النقل الداخلي

## ١-٦ برامج قطاع النقل الداخلي:

١. البرنامج الأول: دعم وتطوير قطاع النقل الداخلي

٢. البرنامج الثاني: تعزيز السلامة المرورية.

تفاصيل البرامج:

البرنامج الأول: دعم وتطوير قطاع النقل الداخلي

التفاصيل	البند
دعم وتطوير قطاع النقل الداخلي	اسم البرنامج
الضفة الغربية وقطاع غزة	الموقع
مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية	نطاق البرنامج
<p>١. دعم متضرري قطاع النقل والمواصلات.</p> <p>٢. المساهمة في توفير خدمة النقل الداخلي بالمستوى الجيد والكلفة الملائمة.</p> <p>٣. تنظيم شبكة خطوط النقل العام ومساراتها داخل المحافظات الشمالية والجنوبية.</p> <p>٤. مراقبة وتنظيم الحركة والنقل على الطرق.</p> <p>٥. تنظيم الأنشطة الخاصة بمرافق النقل العام وإدارتها.</p> <p>٦. مراقبة وسائط ومرافق النقل العام من أجل ضمان تقديم خدمة آمنة.</p>	الأهداف
<p>١. تكبد قطاع النقل الداخلي خسائر فادحة جراء الممارسات الإسرائيلية التعسفية في تدمير المركبات والحافلات والورش و...إلخ.</p> <p>٢. عدم توفر الأجهزة والمعدات لفحص المركبات على الطرق.</p> <p>٣. انتشار ظاهرة المركبات غير القانونية.</p> <p>٤. ضعف الاستثمار في مجال النقل العام.</p>	مبررات البرنامج
<p>١. تنظيم وتطوير خدمات النقل الداخلي .</p> <p>٢. رفع مستوى السلامة المرورية في المناطق الفلسطينية.</p> <p>٣. دراسة التقاطعات على الطرق وتحديد مواقع الإشارات الضوئية .</p> <p>٤. مراقبة المركبات العاملة على الطرق وفحصها والتأكد من مئنتها وصلاحياتها للسير على الطرق.</p> <p>٥. إدخال التقنيات الحديثة في مجال الهندسة والأنظمة المرورية لرفع كفاءة أداء شبكات الطرق.</p> <p>٦. تحسين مستوى انسياب حركة المرور.</p> <p>٧. العمل على إعداد الكوادر الفنية القادرة على التعامل مع هذه التقنيات الحديثة في فحص المركبات.</p>	أهمية البرنامج
من أجل تنظيم الشارع الفلسطيني وتطوير قطاع النقل الداخلي لتقديم أفضل خدمات للمواطن الفلسطيني، يتضمن البرنامج تنفيذ المشاريع التالية:	مكونات وعناصر البرنامج

المشروع الأول: مساعدات نقدية لمتضرري قطاع النقل والمواصلات بقيمة 2,500,000 دولار.	
المشروع الثاني: توريد دينوميترات متحركة ومتنقلة بقيمة 140,000 دولار أمريكي.	
المشروع الثالث: مشروع القبانات والموازين الخاصة بالشاحنات على الطرق بقيمة 300,000 دولار أمريكي.	
٢,٩٤٠,٠٠٠ دولار	تكلفة البرنامج
جميع القطاعات وكافة شرائح المجتمع	المستفيدون
المشروع تنموى متوسط المدى	ديمومة البرنامج
لا يوجد	مخاطر البرنامج
تشجيع الاستثمار في قطاع النقل الداخلي بما يتفق مع أهداف ومتطلبات التنمية الاقتصادية والاجتماعية في السلطة الوطنية الفلسطينية، ودعم متضرري قطاع النقل الداخلي الذي سيساهم في انعاش وتطوير النقل الداخلي من خلال تشجيع القطاع الخاص المستثمر فيه.	الجدوى الاقتصادية
لا يوجد آثار بيئية للمشروع	الآثار البيئية
درجة ثانية	درجة الأولوية

**البرنامج الأول: دعم وتطوير قطاع النقل الداخلي  
المشروع الأول: مساعدات نقدية لمتضرري قطاع النقل والمواصلات**

التفاصيل	البند
مساعدات نقدية (قروض ميسرة) لمتضرري قطاع النقل والمواصلات	اسم المشروع
سنة	مدة المشروع
2,500,000 دولار أمريكي	تكلفة المشروع
يتضمن المشروع انشاء صندوق دوار لدعم متضرري قطاع النقل والمواصلات في كل من الضفة الغربية وقطاع غزة، بحيث يتم تقديم مساعدات نقدية على شكل قروض ميسرة للمتضررين جراء الممارسات الإسرائيلية التي طالت قطاع النقل الداخلي من تدمير للمركبات والحافلات	تفاصيل المشروع

والشاحنات وورش الصيانة وورش قطع الغيار، وفي هذا السياق ستقوم  
وزارة النقل والمواصلات بالتنسيق مع الجهات ذات العلاقة بوضع آلية  
للصندوق تضمن العدالة والشفافية.



البرنامج الأول: دعم وتطوير قطاع النقل الداخلي  
المشروع الثاني: توريد دينومترات متحركة ومتنقلة

التفاصيل	البند
توريد دينومترات متحركة ومتنقلة	اسم المشروع
----	مدة المشروع
140,000 دولار أمريكي.	تكلفة المشروع
تحتاج دوريات السلامة على الطرق العاملة في وزارة النقل والمواصلات إلى توفير أجهزة حديثة لفحص صلاحيات المركبات التي تسير على الطرق، وسيساهم هذا المشروع في رفع مستوى أداء الدوريات ورفع مستوى السلامة المرورية والتأكد من صلاحية المركبات التي تسير على الطرق في قطاع غزة والضفة الغربية. ويشمل المشروع توريد أجهزة فحص دينومترات متحركة عدد ٢ بحيث يتم تشغيل الأول في المحافظات الشمالية والثاني في المحافظات الجنوبية، كذلك يشمل المشروع تدريب ٢ فنيين لتشغيل كل وحدة.	تفاصيل المشروع

**البرنامج الأول: دعم وتطوير قطاع النقل الداخلي**  
**المشروع الرابع: مشروع القبانات والموازين الخاص بالشاحنات على الطرق**

التفاصيل		البند														
مشروع القبانات والموازين الخاص بالشاحنات على الطرق		اسم المشروع														
٦ شهور		مدة المشروع														
300,000 دولار		تكلفة المشروع														
<p>يوجد في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية عدد من الموازين والقبانات بحاجة إلى صيانة، كما تحتاج وزارة النقل والمواصلات إلى توفير عدد من القبانات والموازين، من أجل تحديد حمولة الشاحنات الضخمة ذات المدارات المتعددة، وسيساهم هذا المشروع في تحديد وتصنيف الطرق التي تمر عليها الشاحنات، وتوفير موازين على مداخل الطرق الرئيسية والنقاط والمعابر الحدودية، والمناطق الصناعية والتجارية والمطارات والموانئ والجسور، علماً بأنه لا يمكن العمل بهذه الموازين بالشكل الصحيح الا بوجود شاحنات نموذجية لفحص الميزان نفسه، وتمثل الجدوى الاقتصادية من هذا المشروع في أنه سيعمل على توفير إيرادات اضافية لخزينة الدولة من تحصيل رسوم على الشاحنات على النحو التالي:</p>		تفاصيل المشروع														
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">الرسوم بالشيكيل</th> <th rowspan="2">صنف الموازين</th> </tr> <tr> <th>الكثرونية وغيرها</th> <th>نابضة</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>٧٢٨</td> <td>٣٦٥</td> <td>أكثر من ١٠٠ ولغاية ١٠٠٠ كم</td> </tr> <tr> <td>٧٥٥</td> <td>٣٧٩</td> <td>أكثر من ١٠٠٠ ولغاية ١٠٠٠٠ كغم</td> </tr> <tr> <td>٣٧٩</td> <td>١٩٠</td> <td>أكثر من ١٠٠٠٠ إضافة أو جزء منها علاوة مقدارها</td> </tr> </tbody> </table>		الرسوم بالشيكيل		صنف الموازين	الكثرونية وغيرها	نابضة	٧٢٨	٣٦٥	أكثر من ١٠٠ ولغاية ١٠٠٠ كم	٧٥٥	٣٧٩	أكثر من ١٠٠٠ ولغاية ١٠٠٠٠ كغم	٣٧٩	١٩٠	أكثر من ١٠٠٠٠ إضافة أو جزء منها علاوة مقدارها	
الرسوم بالشيكيل		صنف الموازين														
الكثرونية وغيرها	نابضة															
٧٢٨	٣٦٥	أكثر من ١٠٠ ولغاية ١٠٠٠ كم														
٧٥٥	٣٧٩	أكثر من ١٠٠٠ ولغاية ١٠٠٠٠ كغم														
٣٧٩	١٩٠	أكثر من ١٠٠٠٠ إضافة أو جزء منها علاوة مقدارها														

## البرنامج الثاني: تعزيز السلامة المرورية على الطرق

التفاصيل	البند
تعزيز السلامة المرورية	اسم البرنامج
الضفة الغربية وقطاع غزة	الموقع
مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية	نطاق البرنامج
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. تنظيم الشارع الفلسطيني من خلال الحد من حوادث الطرق و الاختناقات المرورية.</li> <li>٢. تعزيز وتطبيق أنظمة السلامة المرورية في فلسطين.</li> <li>٣. تحقيق السلامة للسائق والمواطن</li> <li>٤. نشر الوعي المروري لدى المواطنين.</li> <li>٥. تدعيم آليات التنسيق بين وزارة النقل والمواصلات والمؤسسات والأجهزة ذات العلاقة.</li> </ol>	الأهداف
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. كثرة الاختناقات والازدحامات المرورية.</li> <li>٢. ارتفاع معدلات حوادث الطرق في المناطق الفلسطينية.</li> <li>٣. ضعف مستوى السلامة لمرورية في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية.</li> <li>٤. عدم ملائمة شبكات الطرق للقيادة مما يعرقل عملية تعليم السياقة.</li> <li>٥. افتقار العديد الطرق للإشارات المرورية التحذيرية والتوجيهية اللازمة لضمان السلامة على الطرق.</li> </ol>	مبررات البرنامج
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. النهوض بخدمات تعليم مهنة السياقة المقدمة للجمهور إلى أفضل درجة ممكنة من المهنية والجودة والكفاءة.</li> <li>٢. رفع مستوى السلامة المرورية في المناطق الفلسطينية.</li> <li>٣. تنظيم النقل على الطرق من خلال تحديد مواقع الإشارات الإرشادية والتحذيرية داخل وخارج حدود البلديات.</li> <li>٤. تحقيق انسياب المرور على الطرق.</li> <li>٥. خفض معدلات حوادث الطرق.</li> <li>٦. رفع درجات التعاون والتنسيق بين وزارة النقل والمواصلات والأجهزة ذات العلاقة في توفير السلامة والأمان للمواطن.</li> <li>٧. وضع برامج عملية بين وزارة النقل والمواصلات والمؤسسات والأجهزة ذات العلاقة لنشر الوعي المروري.</li> </ol>	أهمية البرنامج
<p>من أجل الحفاظ على حياة المواطن من خلال توفير السلامة المرورية، يتضمن البرنامج المشاريع التالية التي تساهم في رفع درجة السلامة المرورية في المناطق الفلسطينية:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- المشروع الأول: اعداد وتوريد مواد ونشرات توعية وارشاد مروري وبرامج بكلفة 70,500 دولار.</li> <li>- المشروع الثاني: ساحات تدريب سياقة لطلبة الجدد بكلفة 1,218,000 دولار.</li> </ul>	مكونات وعناصر البرنامج

المشروع الثالث: تهدئة المرور في قطاع غزة بكلفة 545,000 دولار أمريكي.	
1,823,500 دولار	تكلفة البرنامج
جميع القطاعات وكافة شرائح المجتمع	المستفيدون
المشروع تنموى متوسط المدى	ديمومة البرنامج
لا يوجد	مخاطر البرنامج
ان رفع مستوى السلامة المرورية سيحافظ على المورد البشري الذي يعتبر معول العملية التنموية في المناطق الفلسطينية، بالإضافة إلى أن الحد من حوادث الطرق سيوفر على السلطة الوطنية الفلسطينية المبالغ التي تصرف لمعالجتها، كما أن تنظيم الشارع سيساهم في تنشيط وتنويع الأنشطة الاقتصادية المختلفة.	الجدوى الاقتصادية
لا يوجد آثار بيئية للمشروع	الآثار البيئية
درجة ثانية	درجة الأولوية

**البرنامج الثاني: تعزيز السلامة المرورية على الطرق**  
**المشروع الأول: اعداد وتوريد مواد ونشرات توعية وارشاد مروري وبرامج**

التفاصيل		البند	
اعداد وتوريد مواد ونشرات توعية وارشاد مروري وبرامج		اسم المشروع	
١٢ شهر		مدة المشروع	
70,500 دولار		تكلفة المشروع	
<p>تعد حوادث الطرق من الأوبئة الخطيرة التي تهدد وجودنا و تؤثر على مستقبلنا، فلقد أشارت التقديرات إلى أن ما يزيد عن ٥ مليون شخص يصابون أو يقتلون سنويا نتيجة لحوادث الطرق مما يجعل هذا الرقم يعادل حوالي ٢ % من حجم الوفيات العالمية، و من الجدير ذكره إن الوفيات الناتجة عن حوادث الطرق تتركز في الفئة العمرية من ١٥-٤٤ عاما و تجدر الإشارة إلى أن حوادث الطرق تمثل أحد الأسباب الرئيسية الخمس للوفيات في فلسطين</p> <p>فلقد بلغت أعداد الحوادث المسجلة في مناطق السلطة الفلسطينية للعام ٢٠٠٥ ما يعادل ٤٠٠٠ حادث طرق تقريبا، نجم عنها عدد من الوفيات والإصابات الخطيرة والمتوسطة والطفيفة،وقد أشارت الإحصائيات إلى أن العدد الأكبر من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق تركزت في فئة طلاب المدارس من المرحلة الابتدائية مما يعني ضرورة العمل و بشكل جاد من اجل الحفاظ على أبنائنا من طلاب المدارس و لا سيما أن الأطفال في هذه المرحلة يحتاجون إلى عناية كبيرة و توجيه خاص. ومن هنا برزت الحاجة إلى تبني هذا المشروع و الذي يهدف إلى نشر الوعي والتثقيف المروري لجميع الفئات العمرية وخاصة فئة الأطفال والطلاب منهم باعتبارها الفئة الأكثر تضرراً و ذلك من خلال إعداد نشرات و بوسترات إرشادية و إنتاج عدد من الأقلام الكرتونية التي تعالج قضايا مرورية هامة.</p> <p>وتبلغ تكلفة المشروع 70,500 دولار في كل من الضفة الغربية وقطاع غزة على النحو التالي:</p>		تفاصيل المشروع	
م	البند	العدد	السعر \$
أ.	طباعة و توزيع:		
	١. منشورات إرشادية للطلاب من الفئة العمرية من ٨-١٤ عاماً	450,000	0.03
	٢. جدول حصص أسبوعي ذو طابع مروري لطلبة المدارس	900,000	0.03
			13,500
			27,000

5,000	0.25	20,000	٣. بوسترات إرشادية	
25,000	٥٠	دقيقة	ب. إنتاج أفلام كرتونية خاصة بالإرشاد و التوعية المرورية (٥٠ دقيقة)	
70,500			الاجمالي	

**البرنامج الثاني: تعزيز السلامة المرورية على الطرق  
المشروع الثاني: ساحات تدريب سياقة عملي للطلبة الجدد**

التفاصيل		البند			
ساحات تدريب سياقة عملي للطلبة الجدد		اسم المشروع			
٢٤ شهر		مدة المشروع			
1,218,000 دولار أمريكي		تكلفة المشروع			
يعتبر مشروع ساحات تدريب سياقة عملي للطلبة الجدد من المشاريع المهمة والضرورية، ويهدف المشروع إلى تخفيف وتقليص الازدحامات والاختناقات المرورية الموجودة على الطرق داخل المدينة، وتوجيه الطلبة وتعليمهم بالشكل السليم والأمن من خلال توفير منطقة خارج المدينة يتوافر بها شبكة طرق داخلية مجهزة بجميع العناصر اللازمة لتعليم السياقة للطلبة الجدد وسيتم ربط هذه الطرق بشبكة الطرق العامة داخل المدينة بشكل آمن وتقدر المساحة الإجمالية للمشروع حوالي ٢٠ دونم. ويشتمل المشروع على العناصر التالية: شبكة طرق، إشارات مرورية، مواقف سيارات، إضاءة، متنزهات ومناطق خضراء، كافيتريات. ويشمل المشروع تجهيز ساحتين رئيسيتين الأولى في ضواحي محافظة غزة الثانية في ضواحي محافظة رام الله والبيرة والجدول التالي يوضح البنود اللازمة لتنفيذ المشروع والبالغة تكلفته <b>609,000 لكل ساحة</b> ، وفي حال نجاح التجربة سيتم تنفيذها في باقي محافظات الوطن.		تفاصيل المشروع			
م	البند	الوحدة	عدد الوحدات	تكلفة الوحدة (\$)	التكلفة
أ.	تعبيد طرق و تشمل: و تشمل أعمال التسوية و توريد و فرد بيسكورس على طبقتين بسمك ١٥ سم و توريد و فرد طبقة إسفلت بسمك ٨ سم بالإضافة إلى أعمال البنية التحتية.	٢م	7000	25	175,000
ب.	توريد و تركيب إشارات مرورية و لوحات إرشادية لزوم الطرق الداخلية و المناطق الترفيهية.	وحدة	200	٧٠	14,000

ج. توريد و تركيب أعمدة إنارة للطرق:				
٥٠,٠٠٠	١٠٠٠	٥٠	وحدة	١. أعمدة إنارة مجلفنة للطرق الرئيسية ارتفاع ٦ متر
٢٠,٠٠٠	٢٠٠	١٠٠	وحدة	٢. أعمدة إنارة مجلفنة للمناطق الخضراء ارتفاع ٣ متر
٦٠,٠٠٠	٢٠	٣٠٠٠	٢م	إنشاء مواقف سيارات
225,000	25	9000	٢م	أعمال البستنة والتشجير مناطق خضراء للتنزه
٤٥,٠٠٠	١٥٠	٣٠٠	٢م	مباني إدارية وخدمانية
٢٠,٠٠٠	مصاريف طارئة + مصاريف إشرافية وفحص على المواد			
609,000	التكاليف الكلية لكل ساحة تدريب			
1,218,000	إجمالي المشروع			



**البرنامج الثاني: تعزيز السلامة المرورية على الطرق**  
**المشروع: تهدئة المرور في قطاع غزة (Traffic Calming)**

التفاصيل	البند
تهدئة المرور في قطاع غزة	اسم المشروع
١٢ شهراً	مدة المشروع
545,000 دولار أمريكي	تكلفة المشروع
<p>تفاصيل المشروع</p> <p>يعتبر نظام تهدئة المرور من الأنظمة الحديثة و التي تستخدم في مجال الإدارة و التحكم بالمرور، و يستخدم هذا النظام لتهدئة المرور داخل المناطق السكنية و ذلك من خلال تنفيذ عدد من الإنشاءات على الطرق و التي تتميز بالسرعات العالية و ذلك من اجل إجبار السائق على تهدئة السرعة.</p> <p>و تمثل الحوادث المرورية الناجمة عن السرعات العالية داخل قطاع غزة النسبة الأكبر و الأخطر من إجمالي الحوادث المرورية المسجلة و تتسبب فيما نسبته ٦٠% من إجمالي إعداد الوفيات المسجلة بسبب حوادث الطرق و تتركز هذه النسبة في فئة الأطفال و طلاب المدارس في المرحلة الابتدائية و من هنا برزت الحاجة إلى تبني هذا المشروع و الذي يهدف إلى الحد من الحوادث المرورية و أعداد الوفيات الناجمة هنا و ذلك من خلال تهدئة المرور على الطرق ذات السرعات عالية عليها مثل شارع الجلاء، صلاح الدين،... الخ).</p> <p>و تتمثل عناصر المشروع باستحداث مناطق مشاة وإنشاء عدد من مطبات تهدئة السرعة Roundabout، Speed Hump، الجزر الوسطى. و يشتمل المشروع على البنود التالية:</p>	

م	البند	الوحدة	عدد الوحدات	تكلفة الوحدة (\$)	التكلفة (\$)
أ.	تجهيز وإعادة تأهيل الحركة المرورية في منطقة الجامعات والجزء الشرقي من منطقة شارع عمر المختار وتحويلها الى مناطق مشاة ( Pilot Project)	منطقة	٢	200,000	400,000
ب.	إنشاء مطبات تهدئة سرعة بعرض ٤ متر و بسمك ١٠ سم شاملاً أعمال الدهان للمطب و كل ما يلزم.	عدد	١٠٠	٣٠٠	٣٠,٠٠٠

٢٠,٠٠٠	-	-	مقطوعية	إنشاء دورانات و جزر لتهدئة المرور	ج.
١٥,٠٠٠	١٥٠	١٠٠	عدد	توريد و تركيب حواجز ثابتة و متحركة	د.
٨٠,٠٠٠	٨٠	١٠٠٠	عدد	توريد و تركيب إشارات مرورية	هـ.
545,000					الإجمالي

## ٦-٢ قطاع النقل البري

## ٢-٦ برامج قطاع النقل البري:

- ١) البرنامج الأول: تأهيل شبكات طرق بالضفة الغربية وقطاع غزة.
- ٢) البرنامج الثاني: الربط الإقليمي..
- ٣) البرنامج الثالث: إعادة انشاء الجسور المدمرة في قطاع غزة.

### تفاصيل البرامج:

#### البرنامج الأول: تأهيل شبكات طرق بالضفة الغربية وقطاع غزة.

التفاصيل	البند
تأهيل شبكات الطرق بالضفة الغربية وقطاع غزة	اسم البرنامج
الضفة الغربية وقطاع غزة	الموقع
الضفة الغربية وقطاع غزة	نطاق البرنامج
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. تجسيد السيادة الفلسطينية على الأرض.</li> <li>٢. تطوير وإنشاء شبكة طرق ومواصلات حديثة وأمنة تتماشى مع المتطلبات والتطورات الاجتماعية والاقتصادية.</li> <li>٣. ربط محافظات الوطن ببعضها البعض وبالدول المجاورة.</li> <li>٤. تسهيل حركة النقل البري على الطرق الرئيسية.</li> <li>٥. تقصير زمن الرحلة والتخفيف من الأعباء الاقتصادية المتمثلة في استهلاك الوقود.</li> <li>٦. التقليل من حوادث السير وتكلفة الصيانة.</li> <li>٧. الحد من الاختناقات المرورية وتسهيل انسياب حركة المرور.</li> <li>٨. تنظيم التقاطعات السطحية بين شبكات الطرق المختلفة.</li> <li>٩. خلق فرص عمل دائمة ومؤقتة تساهم في الحد من تفاقم معدلات البطالة.</li> </ol>	الأهداف
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. تدمير شبكات الطرق والبنى التحتية من قبل قوات الاحتلال الإسرائيلية وفصل المحافظات الفلسطينية عن بعضها البعض.</li> <li>٢. عدم قدرة شبكات الطرق القائمة على استيعاب حركة المرور المتنامية وتلبية احتياجات الحركة الاقتصادية والاستثمارية.</li> <li>٣. الطرق الرئيسية القائمة بحاجة إلى إعادة تأهيل وصيانة.</li> <li>٤. ارتفاع كلفة تنفيذ مشاريع وبرامج الطرق.</li> <li>٥. ضعف مستوى الظروف الإنشائية والهندسية للطرق الرئيسية.</li> <li>٦. انعدام التواصل الإقليمي عبر الطرق الرئيسية.</li> </ol>	مبررات البرنامج

<p>٧. ارتفاع إحصائيات حوادث الطرق في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية.</p> <p>٨. إجماع القطاع الخاص عن الاستثمار في مجال الطرق.</p>	
<p>١. تحقيق السيادة الفلسطينية على الأرض.</p> <p>٢. تحقيق التواصل بين المحافظات الفلسطينية.</p> <p>٣. الربط الإقليمي من خلال إعادة إنشاء وتأهيل وتطوير الطرق الرئيسية، وتنفيذ وصلات طرق جديدة بين الطرق الرئيسية والإقليمية .</p> <p>٤. تحسين وتطوير شبكات الطرق القائمة في إطار إستراتيجية طرق تقوم على تحقيق الجدوى الاقتصادية من شبكات الطرق.</p> <p>٥. توفير البنية التحتية والأساسية للمشاريع الاستثمارية.</p> <p>٦. تطوير شبكات الطرق من أجل تنشيط التبادل التجاري محلياً ودولياً وإقليمياً.</p> <p>٧. تحسين الظروف الإنشائية والهندسية للشبكة الحالية بما يكفل حركة المرور وزيادة الأمان على الطرق .</p> <p>٨. رفع كفاءة الشبكات القائمة بما يساهم في تقديم أفضل خدمات النقل على الطرق.</p>	<p>أهمية البرنامج</p>
<p>يتضمن البرنامج تطوير شبكات الطرق في كل من المحافظات الشمالية والمحافظات الجنوبية وتعزيز عملية الربط الإقليمي بين مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية ودول الجوار، ويتضمن البرنامج مشاريع إعادة تأهيل وتطوير طرق بالضفة الغربية وقطاع غزة، واعداد الدراسات والتصاميم الخاصة لشبكات الطرق الالتفافية والدائرية.</p>	<p>مكونات وعناصر البرنامج</p>
<p>54,230,000 دولار</p>	<p>تكلفة البرنامج</p>
<p>جميع القطاعات الاقتصادية والاجتماعية.</p>	<p>المستفيدون</p>
<p>المشروع تنموي متوسط المدى.</p>	<p>ديمومة البرنامج</p>
<p>الممارسات الإسرائيلية التعسفية.</p>	<p>مخاطر البرنامج</p>
<p>يعتبر تطوير شبكات الطرق من البرامج الأساسية في تحريك عجلة الاقتصاد خاصة وأن الطرق هي الشريان الذي تنساب من خلاله حركة المرور التي تؤثر على مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية اقتصادياً واجتماعياً لكونها تعمل على تسهيل انتقال المواطنين والأيدي العاملة وتعزيز الحركة التجارية من صادرات وواردات والربط بين مراكز الإنتاج والتصدير وربط المناطق الفلسطينية ببعضها بما يساهم في توزيع المشروعات الاقتصادية والإنتاجية علي مختلف أنحاء المحافظات بما يتلاءم مع الأهداف التنموية للسلطة الوطنية الفلسطينية . كذلك سيساهم البرنامج في فتح منافذ لتنفيذ مشروعات استثمارية صغيرة داعمة لخدمات النقل من ورش الصيانة وقطع الغيار والإطارات ومحطات الوقود، بالإضافة إلى توفير البنى الأساسية والتهنية لتنفيذ الاستثمارات الضخمة مثل المناطق الصناعية ومناطق التجارة الحرة وغير ذلك. ناهيك أهمية هذا البرنامج في تحقيق التواصل</p>	<p>الجدوى الاقتصادية</p>

الإقليمي بين مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية ودول الجوار.	
لا يوجد آثار بيئية للمشروع	الآثار البيئية
درجة أولى	درجة الأولوية

البرنامج الأول: تأهيل شبكات طرق بالضفة الغربية وقطاع غزة.  
المشروع الأول: إعادة تأهيل وتطوير شبكات طرق بالضفة الغربية

التفاصيل		البند
تطوير شبكات الطرق بالضفة الغربية " المرحلة الأولى "		اسم المشروع
٣ سنوات		مدة المشروع
\$ 51,000,000		تكلفة المشروع
تحتاج شبكات الطرق بالضفة الغربية إلى إعادة تأهيل وتطوير طرق من أجل تحقيق التواصل بين المحافظات الشمالية، وتتضمن المرحلة الحالية الطرق التالية:		تفاصيل المشروع
مدة التنفيذ	التكلفة \$	المشروع
٣ سنوات	20,000,000	إعادة تأهيل طريق رام الله - نابلس الرئيسي
سنتان	20,000,000	إعادة تأهيل طريق طولكرم - الكفریات
٣ سنوات	11,000,000	انشاء طريق الخليل - أريحا الرئيسي
51,000,000		المجموع:

البرنامج الأول: تأهيل شبكات طرق بالضفة الغربية وقطاع غزة.  
المشروع الثاني: إعادة تأهيل وتطوير شبكات طرق بقطاع غزة

التفاصيل		البند
تطوير شبكات الطرق بقطاع غزة " المرحلة الأولى "		اسم المشروع
سنتان		مدة المشروع
3,230,000 دولار		تكلفة المشروع
تحتاج شبكات الطرق بقطاع غزة إلى إعادة تأهيل وتطوير طرق من أجل تحقيق التواصل بين محافظات قطاع غزة وتنشيط الحركة التجارية ونقل الركاب، وتتضمن المرحلة الحالية الطرق التالية:		تفاصيل المشروع
مدة التنفيذ	التكلفة \$	المشروع
سنتان	1,000,000	اصلاح وإعادة تأهيل طريق تل السلطان برفح
سنتان	1,200,000	إعادة تطوير طريق حاجز التفاح - البحر
٦ شهور	330,000	طريق صلاح الدين معبر العودة برفح
٦ شهور	700,000	الطريق الشرقي رقم ٤
	3,230,000	المجموع:



البرنامج الأول: تأهيل شبكات طرق بالضفة الغربية وقطاع غزة.  
المشروع الثالث: إعداد الدراسات والتصاميم الخاصة لشبكات الطرق الالتفافية والدائرية

التفاصيل	البند
إعداد الدراسات والتصاميم الخاصة لشبكات الطرق الالتفافية والدائرية	اسم المشروع
٣ شهور	مدة المشروع
100,000 دولار أمريكي	تكلفة المشروع
وصولاً إلى نظام نقل فعال، وتحسين شبكات الطرق في كل من المحافظات الشمالية والجنوبية، وتحسين الظروف الإنشائية والهندسية للشبكات القائمة ورفع كفاءتها، وتنظيم التقاطعات السطحية بين شبكات الطرق المختلفة، فإن وزارة النقل والمواصلات بحاجة إلى إعداد الدراسات والتصاميم لشبكات الطرق الالتفافية والدائرية، وذلك لضمان الجدوى الاقتصادية من شبكات الطرق. تقدر تكلفة المشروع إعداد دراسات وتصاميم للشبكات بالمحافظات الشمالية "الضفة الغربية" بقيمة 50,000 دولار أمريكي، ودراسات وتصاميم للشبكات بقطاع غزة بقيمة 50,000 دولار أمريكي.	تفاصيل المشروع

## البرنامج الثاني: الربط الإقليمي الطريق الساحلي، الطريق M40

التفاصيل	البند
" الربط الإقليمي " الطريق الساحلي، الطريق M40"	اسم البرنامج
مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية	الموقع
مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية	نطاق البرنامج
<p>١. تحقيق التواصل الإقليمي مع دول الجوار.</p> <p>٢. تطوير سياحي شامل وتحسين وتشجيع سبل الاستثمار والجذب السياحي وتدعيم الاقتصاد الوطني.</p> <p>٣. تسهيل حركة السير بين جميع محافظات قطاع غزة والربط بين المدن والقرى الساحلية والمناطق الداخلية، إضافة إلى الربط الإقليمي بين فلسطين ودول الجوار عبر الطريق الساحلي.</p> <p>٤. تسهيل تصدير المنتجات الزراعية الساحلية إلى داخل محافظات قطاع غزة وكذلك للدول العربية عن طريق المطار والميناء.</p>	الأهداف
<p>١. ضعف الربط الإقليمي بين فلسطين ودول الجوار.</p> <p>٢. خطورة القيادة على الطريق الساحلي، بسبب أن سطح الطريق الساحلي وطبقاته الإنشائية القديمة وجودته المتدنية ولا يحتوى الطريق في وضعه الحالي إلى أي أكتاف أو جزر أو خدمات أخرى، و غياب الإنارة وسوء تخطيطه الرأسي والأفقي.</p> <p>٣. لا يوجد أي تصميم مروري للتقاطعات على الطريق الساحلي، ولا تتناسب أقطار المنحنيات الرأسية والأفقية فيه مع سرعات التصميم، كما يشكل جسر وادي غزة نقطة اختناق مروري عند ساعات الذروة.</p> <p>٤. عدم استثمار عناصر الجذب السياحي المميزة من مناطق الكثبان الرملية والحياة البرية والبحرية الغنية، والمقومات الدينية والتاريخية والمواقع الأثرية القيمة.</p> <p>٥. عدم جدوى المشاريع السياحية المنشأة اقتصادياً لعدم اعتمادها على خطط وتحليلات اقتصادية.</p> <p>٦. فقر البنية التحتية السياحية، وعدم توفر الخدمات السياحية.</p> <p>٧. عدم قيام السلطة الوطنية الفلسطينية في وضع الإشارات الإرشادية على الطريق الإقليمي M40، كباقي الدول التي يمر بها الطريق، علماً بأن هذا مطلب اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا " الأيسكو".</p>	مبررات البرنامج
<p>١. تسهيل نقل المسافرين والبضائع مع تحقيق انسياب وحرية تنقل للبضائع والمسافرين.</p> <p>٢. خلق تواصل اقتصادي وجغرافي واجتماعي مع الدول المجاورة.</p>	أهمية البرنامج

<p>٣. إحداث الربط الإقليمي بين الطرق الرئيسية في الضفة الغربية وقطاع غزة والطريق M40.</p> <p>٤. خلق مناطق تنسيق حضري مستدامة.</p> <p>٥. حماية واستغلال عناصر الجذب الجيولوجية والطبوغرافية والمناطق الخضراء والطبيعية وعناصر المياه.</p> <p>٦. خلق نقاط جذب سياحية محددة وتوفير الخدمات اللازمة للسياح.</p> <p>٧. توفير البنية التحتية الكافية لتلبية احتياجات هذا المشروع من طرق للسيارات والمشاة والدراجات.</p> <p>٨. اختيار العناصر المعمارية التي تعكس الطابع المتناسق والعناصر التصميمية المؤثرة الجذابة.</p>	
<p>تحقيقاً للربط والتواصل الإقليمي بين مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية ودول الجوار، تظهر الحاجة الماسة إلى إعادة تأهيل وتطوير الطرق الإقليمية، ويتضمن البرنامج الحالي إعادة تأهيل وتطوير الطريق الساحلي " المرحلة الأولى"، وكذلك وضع إشارات إرشادية على الطريق الإقليمي M40.</p>	<p>مكونات وعناصر البرنامج</p>
<p>51,740,000 دولار</p>	<p>تكلفة البرنامج</p>
<p>كافة القطاعات الاقتصادية والاجتماعية وجميع فئات المجتمع.</p>	<p>المستفيدون</p>
<p>مشروع استراتيجي طويل الأمد.</p>	<p>ديمومة البرنامج</p>
<p>العراقيل الإسرائيلية.</p>	<p>مخاطر البرنامج</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● جذب العملات الأجنبية لدعم القطاعات الإنتاجية الأخرى والتي بدورها تدعم الاقتصاد.</li> <li>● تشغيل الأيدي العاملة الفلسطينية وتقليل نسبة البطالة سواء في الإنشاءات السياحية أو تشغيلها.</li> <li>● در فوائد ودخول غير منظورة للقطاع الخاص من خلال الخدمات السياحية والإقامة.</li> </ul>	<p>الجدوى الاقتصادية</p>
<p>لا يوجد آثار بيئية للمشروع</p>	<p>الآثار البيئية</p>
<p>درجة أولى</p>	<p>درجة الأولوية</p>

**البرنامج الثاني: الربط الإقليمي " الطريق الساحلي، الطريق M40"  
المشروع الأول: إنشاء الطريق الساحلي " المرحلة الأولى"**

التفاصيل	البند															
إنشاء الطريق الساحلي " المرحلة الأولى"	اسم المشروع															
٢٤ شهر.	مدة المشروع															
51,700,000 دولار	تكلفة المشروع															
<p>تفاصيل المشروع</p> <p>يشكل الطريق الساحلي محور المنطقة الساحلية ويمتد من الحدود الشمالية لعام ١٩٦٧ 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 أقل العروض إلى ٧ متر ويصل إلى أكبرها عند ٣٠ متر.</p> <p>ويتكون الكورنيش من طريق للسيارات باتجاهين ومسربين في كل اتجاه، كما يشتمل على حاشيات مؤهلة لحركة الدراجات في كلا الاتجاهين محاطة بصفين من أشجار النخيل، وفي الوسط جزيرة عريضة مزروعة بالأشجار والنباتات، كما يوجد على جانبي الطريق أرصفة للمشاة، والطريق مزود بشبكة مياه وأخرى للصرف الصحي وأعمدة إنارة على مسافات محددة على جانبي الطريق، وفي أماكن محددة يزداد عرض الطريق ليضاف إليه مواقف للسيارات واستراحات وكافتيريات ومقاهي ومحلات تجارية ومحطات وقود وغيرها من الخدمات التجارية والسياحية والترفيهية.</p> <p>ويتضمن مشروع تطوير الطريق الساحلي العناصر التالية: تنفيذ طريق الكورنيش والمرافق التابعة له، وتأهيل وترميم المواقع الأثرية والمناطق الطبيعية وترميم وتطوير منطقة الميناء الروماني (الإنثيدون) وتطوير شاطئ غزة، وإنشاء القرى السياحية، الفنادق، الموتيلات، متنزة عام، حديقة حيوان، المتحف الفلسطيني للآثار، المعارض السياحية، المخيمات الصيفية، وتم تقسيم إلى عدة مراحل عمل، ويشمل هذا البرنامج المرحلة الأولى من مشروع إعادة تأهيل وتطوير الطريق الساحلي وهي على النحو التالي:</p>																
<table border="1"> <thead> <tr> <th align="center">الوصف</th> <th align="center">الوحدة</th> <th align="center">الكمية</th> <th align="center">وحدة السعر</th> <th align="center">السعر بالمليون \$</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td align="center" colspan="5">العنصر الأول من إنشاء الطريق الساحلي</td> </tr> <tr> <td>إنشاء الطريق الساحلي بما في ذلك الأعمال الترابية، الردم، الرصف الأسفلتي، الجدر الاستنادية، البني التحتية، الانارة، الإشارات المرورية.</td> <td align="center">١ كم</td> <td align="center">34.48</td> <td align="center">1.5</td> <td align="center">51,7</td> </tr> </tbody> </table>	الوصف	الوحدة	الكمية	وحدة السعر	السعر بالمليون \$	العنصر الأول من إنشاء الطريق الساحلي					إنشاء الطريق الساحلي بما في ذلك الأعمال الترابية، الردم، الرصف الأسفلتي، الجدر الاستنادية، البني التحتية، الانارة، الإشارات المرورية.	١ كم	34.48	1.5	51,7	
الوصف	الوحدة	الكمية	وحدة السعر	السعر بالمليون \$												
العنصر الأول من إنشاء الطريق الساحلي																
إنشاء الطريق الساحلي بما في ذلك الأعمال الترابية، الردم، الرصف الأسفلتي، الجدر الاستنادية، البني التحتية، الانارة، الإشارات المرورية.	١ كم	34.48	1.5	51,7												

**البرنامج الثاني: الربط الإقليمي " الطريق الساحلي، الطريق M40 "**  
**المشروع الثاني: وضع إشارات إرشادية على الطريق الإقليمي M40.**

التفاصيل	البند
اسم المشروع	وضع إشارات إرشادية على الطريق الإقليمي M40.
مدة المشروع	٣ شهور
تكلفة المشروع	40,000 دولار.
تفاصيل المشروع	<p>يعتبر الطريق الدولي M40 من المشاريع الإقليمية الهامة حيث أنه يخدم منطقة المشرق العربي ، وهو مشروع متكامل حسب المقاييس والطريق يتجه من الغرب للمشرق ، ويمتد من الحدود الليبية المصرية مروراً بشمال جمهورية مصر العربية إلى الحدود المصرية الفلسطينية ويخترق قطاع غزة حتى يلتقى بالطريق عابر فلسطين ليخترق الأراضي الفلسطينية ١٩٤٨ ، وصولاً إلى الخليل ثم يمتد عبر القدس إلى الأغوار مروراً بجسر الأمير حسين على الحدود الأردنية الفلسطينية ثم مروراً بعمان والأزرق حتى رويشد والحدود الأردنية العراقية عند طريبيل وبعدها يمر بالانبار وبغداد وينطلق شرقاً بمحاذاة بعقوبة مروراً بخانقين حتى الحدود العراقية الإيرانية بمنطقة المنذرية وبعدها طرق إيران.</p> <p>ويعتبر هذا المشروع من مشاريع قطاع النقل والمواصلات ذات الأولوية، وذلك من أجل تحقيق التواصل الإقليمي مع دول الجوار، والذي يتطلب وجود اتصال طرقي أو سككي مع الدول المجاورة، مثل الأردن، ومصر لتسهيل نقل المسافرين والبضائع ليكون هناك انسياباً وحرية تنقل للبضائع والمسافرين. وإن إنجاز هذا المحور سيؤدي إلى حرية الحركة للبضائع والمسافرين وخلق تواصل اقتصادي وجغرافي واجتماعي مع الدول المجاورة، إضافة إلى ربطه مع المحور الشمالي الجنوبي الممتد من تركيا عبر سوريا - الأردن - السعودية - إلى اليمن.</p> <p>كما أنه يجب أن يكون هذا المحور داخل الأراضي الفلسطينية مكملاً لأجزاء هذا المحور في كل من جمهورية مصر العربية والمملكة الأردنية الهاشمية، لاسيما وأن المملكة الأردنية قد انتهت من تنفيذ أجزاء كبيرة من هذا المحور حتى الشونة الجنوبية وما زال العمل جارياً به، كما أن الجانب الإسرائيلي يقوم حالياً بأعمال التوسعة بين القدس وأريحا، إضافة إلى انتهاء الأعمال ما بين تل أبيب والقدس. ومن هنا تبرز أهمية المشروع في وضع الإشارات الإرشادية على مسار الطريق، هذا وقد قدرت تكاليف وضع الإشارات بقيمة ٤٠ ألف دولار أمريكي.</p>

البرنامج الثالث: إعادة إنشاء الجسور المدمرة في قطاع غزة (٥ جسور رئيسية).

التفاصيل	البند
إعادة إنشاء الجسور المدمرة في قطاع غزة (٥ جسور رئيسية)	اسم البرنامج
قطاع غزة	الموقع
قطاع غزة والدول المجاورة	نطاق البرنامج
<p>الأهداف</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>١. تطوير شبكة مواصلات آمنة وسريعة تتماشى مع متطلبات السلامة العامة و طبوغرافية الطبيعة الجغرافية للمحافظات الجنوبية.</li> <li>٢. تجاوز العقبات الطبيعية المعيقة لاستمرار شبكة الطرق.</li> <li>٣. تسهيل حركة النقل البري على الطرق الرئيسية .</li> <li>٤. ربط البلدات والقرى المدن بشبكة الطرق الرئيسية .</li> <li>٥. تقصير زمن الرحلة والتخفيف من الأعباء الاقتصادية المتمثلة في استهلاك الوقود .</li> <li>٦. التقليل من حوادث السير وتكلفة الصيانة.</li> <li>٧. الحد من الاختناقات المرورية وتسهيل انسياب حركة المرور.</li> <li>٨. العمل على المساهمة في خلق فرص عمل للحد من تفاقم معدلات البطالة.</li> </ol>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. تدمير الجسور الرئيسية في قطاع غزة من قبل قوات الاحتلال الإسرائيلية لفصل المدن والقرى والبلدات عن بعضها البعض وتقطيع أوصال القطاع.</li> <li>٢. عدم وجود أي روابط بين العديد من القرى والبلدات والمدن وشبكة الطرق الرئيسية.</li> <li>٣. وجود بعض البلدات المعزولة التي لا يتمكن سكانها من التنقل وخصوصاً طلاب المدارس.</li> <li>٤. قدوم فصل الشتاء وارتفاع منسوب الأودية الأمر الذي سيحول دون توفر أي وسيلة مواصلات على طول قطاع غزة.</li> <li>٥. تركيز الحركة المرورية في ممرات ضيقة وغير معبدة الأمر الذي يترتب عليه سهولة السيطرة الأمنية الإسرائيلية على حركة المواطنين بين محافظات القطاع.</li> <li>٦. انعدام التواصل الإقليمي عبر الطرق الرئيسية.</li> <li>٧. زيادة نسبة حوادث الطرق .</li> </ol>	مبررات البرنامج

<p>٨. إجماع القطاع الخاص والعديد من الجهات المانحة عن تمويل إنشاء الجسور.</p>							
<p>١. تحقيق التواصل المواصلاتي بين مدن وبلدات وقرى قطاع غزة.  ٢. توفير البنية التحتية والأساسية الضرورية للمشاريع الاستثمارية والتطويرية.  ٣. تسهيل الربط الإقليمي من خلال إعادة ربط شبكة الطرق بعضها ببعض عبر الجسور الرئيسية.  ٤. تطوير شبكات المواصلات اللازمة لتنشيط التبادل التجاري محلياً ودولياً وإقليمياً.  ٥. تحسين الظروف الإنشائية والهندسية لشبكة المواصلات الحالية بما يكفل حركة المرور وزيادة الأمان على الطرق .</p>	<p>أهمية البرنامج</p>						
<p>يتضمن البرنامج إعادة إنشاء الجسور الرئيسية التي تدميرها من قبل قوات الاحتلال الإسرائيلي وهي:  <b>المرحلة الأولى:</b>  من البرنامج تتمثل في تكليف بيت خبرة محلي بتقييم الوضع الإنشائي للجسور المدمرة وتقديم التوصيات الفنية الخاصة بكل جسر والمتمثلة في إمكانية إعادة التأهيل والترميم أو إعادة الإنشاء .  <b>المرحلة الثانية:</b>  وتتمثل في البدء الفعلي في تنفيذ أعمال الصيانة وإعادة الاعمار للجسور المدمرة بناءً على توصيات الدراسة أعلاه.  مرفق وصف أولي للوضع الحالي لهذه الجسور بعد استهدافها من قبل قوات الاحتلال الإسرائيلي:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>جسر وادي غزة الشرقي (طريق صلاح الدين)</b>  يبلغ طول الجسر حوالي ١٠٠ م بينما يبلغ عرضه حوالي ٤ م و هو جسر قديم تم إنشائه إبان الحكم المصري لقطاع غزة تعرض للقصف الإسرائيلي بتاريخ ٢٧ يونيو ٢٠٠٦ وتم تدميره بالكامل</li> <li>• <b>جسر وادي غزة الغربي ( الطريق الساحلي )</b>  يبلغ طوله ٣٥٠ م وعرضه ١٢ م تم انشائه بعد دخول السلطة الوطنية الفلسطينية الى الأراضي الفلسطينية ، تم استهدافه بتاريخ ٢٧ يونيو ٢٠٠٦ ويقدر طول الجزء المدمر منه بحوالي ٣٥م. ويعتبر حجم الدمار الذي لحق به جزئياً.</li> <li>• <b>جسر وادي غزة ( الزهراء -النصيرات )</b>  ويعتبر هذا الجسر من الجسور المساعدة حيث يربط بين مدينة الزهراء والنصيرات ويخدم حوالي ٦٠ ألف نسمة ، يبلغ طوله ٣٥م. وعرضه ١٢ م وقد تم تدميره بالكامل.</li> <li>• <b>جسر السكة - مدخل جحر الديك</b>  يبلغ طوله ١٥٠. وعرضه ٨م وقد تم تدميره بالكامل.</li> <li>• <b>جسر مدخل بيت حانون.</b>  تم إنشائه حديثاً بتمويل من الاتحاد الأوروبي بمبلغ إجمالي ٨٠٠ ألف دولار، يخدم مدن وقرى شمال قطاع غزة تم تدميره جزئياً .</li> </ul> <p><b>والجدول التالي يوضح التكلفة التقديرية اللازمة لاعاد إنشاء هذه الجسور</b></p>	<p>مكونات وعناصر البرنامج</p>						
<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="970 1899 1050 2011">الرقم</th> <th data-bbox="475 1899 970 2011">المشروع</th> <th data-bbox="108 1899 475 2011">التكلفة دولار امريكي</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	الرقم	المشروع	التكلفة دولار امريكي				
الرقم	المشروع	التكلفة دولار امريكي					

100,000	إعداد الدراسات والتصاميم الأولية	١	
1,300,000	جسر واد غزة - شارع صلاح الدين	٢	
700,000	جسر وادي غزة - الطريق الساحلي	٣	
200,000	جسر وادي غزة ( الزهراء - النصيرات)	٤	
700,000	جسر مدخل بيت حانون	٥	
250,000	جسر السكة - مدخل جحر الديك	٦	
250,000	جسر السكة - مدخل بيت حانون	٧	
3,500,000	المجموع		
			مدة البرنامج
		١٢ شهر.	
		3.5 مليون دولار	تكلفة البرنامج
		القطاعات الاقتصادية وكافة شرائح المجتمع	المستفيدون
		المشروع تنموي متوسط المدى.	ديمومة البرنامج
		الممارسات الإسرائيلية التعسفية وخاصة المتمثلة في إعادة قصف الجسور أو عدم السماح في دخول المواد الأساسية اللازمة لإعادة الاعمار.	مخاطر البرنامج
		يعتبر هذا البرنامج ذو جدوى اقتصادية عالية نظراً لما سيوفره من تواصل وربط لوجستي بين جميع أجزاء قطاع غزة، عدى عن أنه سيتم إنشاء جسرين رئيسيين على طريق صلاح الدين المار من شمال القطاع الى جنوبه ليربط الحدود المصرية التي تعتبر المنفذ الوحيد بالأراضي الفلسطينية. هذا الربط سيعمل على تدعيم الحركة التجارية والصناعية وسيسهل نقل المواد الأساسية من جمهورية مصر العربية والدول المجاورة الى قطاع غز والضفة الغربية	الجدوى الاقتصادية
		لا يوجد آثار بيئية للمشروع	الآثار البيئية
		أولى	درجة الأولوية



## ٦-٣ النقل الجوي والمطارات

٦-٣ برامج قطاع النقل الجوي والمطارات:

١. البرنامج الأول: إعادة اعمار وتشغيل مطار ياسر عرفات الدولي
٢. البرنامج الثاني: تعزيز ودعم الخطوط الجوية الفلسطينية.

### تفاصيل البرامج:

#### البرنامج الأول: إعادة اعمار وتشغيل مطار ياسر عرفات الدولي

التفاصيل	البند
إعادة اعمار وتشغيل مطار ياسر عرفات الدولي	اسم البرنامج
رفح - قطاع غزة	الموقع
قطاع غزة	نطاق البرنامج
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. تحقيق السيادة على الأجواء الفلسطينية، ووضع فلسطين على خارطة الملاحة الجوية.</li> <li>٢. إيجاد معبر جوي حر لفلسطين على العالم الخارجي وفتح نافذة جوية للتعامل مع العالم مباشرة بدون قيود .</li> <li>٣. إعادة تشغيل مطار ياسر عرفات الدولي.</li> <li>٤. المساهمة في إحداث تنمية اقتصادية من خلال توفير مورد دخل للاقتصاد القومي عن طريق ناتج خدمات النقل الجوي.</li> <li>٥. إنعاش الاقتصاد الفلسطيني من خلال توفير فرص استثمارية في مشاريع النقل الجوي.</li> <li>٦. تطوير وتحديث البنية الأساسية لصناعة النقل الجوي.</li> <li>٧. المساهمة في حل مشكلة البطالة من خلال توفير فرص عمل مؤقتة ودائمة.</li> <li>٨. العمل على تحقيق اعلى مستويات الجودة المطلوبة في الخدمة المقدمة في مجال النقل الجوي.</li> <li>٩. حماية حرم مطار ياسر عرفات الدولي من التهديدات .</li> </ol>	الأهداف
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. تدمير مطار ياسر عرفات الدولي من قبل قوات الاحتلال الإسرائيلي وتوقف الحركة الملاحة الجوية، وتكبد المشروع أضرار وخسائر فادحة.</li> <li>٢. توقف العمل في تنفيذ المشاريع الاستثمارية في مطار ياسر عرفات الدولي مثل مشروع قرية الشحن الجوي.</li> <li>٣. ضعف العائد على الاستثمار في مجال صناعة النقل الجوي.</li> <li>٤. انخفاض مساهمة قطاع النقل الجوي في اجمالي الناتج المحلي بشكل حاد.</li> <li>٥. ارتفاع معدلات البطالة نتيجة توقف العمل بمطار ياسر عرفات الدولي.</li> <li>٦. عدم توفر التمويل اللازم لاستكمال مشروع مبنى سلطة الطيران المدني والخطوط الجوية الفلسطينية.</li> <li>٧. الاتجاه العالمي نحو استخدام وسائط النقل المتعددة.</li> </ol>	مبررات البرنامج
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. تجسيد وتعزيز السيادة على الأجواء الفلسطينية بإنشاء رمز من رموز السيادة وهو مطار ياسر عرفات الدولي.</li> </ol>	أهمية البرنامج

<p>٢. توفير الفرص التسويقية امام المنتجات الوطنية من سلع وخدمات مع تعزيز فرص المنافسة المحلية والاجنبية.</p> <p>٣. انعاش الحركة الملاحية الجوية وبالتالي الحركة الاقتصادية في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية.</p> <p>٤. توفير فرص استثمارية كبيرة في مشاريع النقل الجوي.</p> <p>٥. دعم قطاع التجارة الخارجية والمساهمة في خفض العجز في الميزان التجاري.</p> <p>٦. خلق فرص عمل مؤقتة ودائمة في مراحل إعادة اعمار وتشغيل مطار ياسر عرفات الدولي، وبالتالي المساهمة في حل مشكلة البطالة المتفاقمة.</p> <p>٧. توثيق روابط التعاون والتكامل الاقتصادي والسياسي مع باقي دول العالم.</p> <p>٨. تحقيق المشاركة الايجابية في اتحادات النقل الجوي وتحديد أسعار الشحن من خلال المؤتمرات الملاحية.</p>	
<p>يعد إعادة اعمار وتشغيل مطار ياسر عرفات الدولي من المشاريع الاستراتيجية الهامة التي سيساهم في ادارة عجلة الاقتصاد الفلسطيني وتوفير خدمات النقل الجوي، ويتكون البرنامج الحالي من ثلاثة مشاريع على النحو التالي:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- المشروع الأول: إعادة إنشاء السور والبوابات الرئيسية لمطار ياسر عرفات الدولي بكلفة 138,000 دولار</li> <li>- المشروع الثاني: إعادة إنشاء المدرج الرئيسي لمطار ياسر عرفات الدولي بكلفة ٢,٩١٠,٦٥٥ دولار أمريكي</li> <li>- المشروع الثالث: تزويد مطار ياسر عرفات الدولي بالمعدات والأجهزة الضرورية للتشغيل ( المرحلة الأولى) بكلفة 6,440,051 دولار.</li> </ul>	<p>مكونات وعناصر البرنامج</p>
<p>9,4٨8,706 دولار</p>	<p>تكلفة البرنامج</p>
<p>المواطن الفلسطيني، الزوار.</p>	<p>المستفيدون</p>
<p>مشروع استراتيجي وسيادي طويل المدى.</p>	<p>ديمومة البرنامج</p>
<p>الممارسات الإسرائيلية التعسفية.</p>	<p>مخاطر البرنامج</p>
<p>سيساهم المشروع في إعادة انعاش الاقتصاد الفلسطيني من خلال تشغيل مطار ياسر عرفات الدولي ما سيزترتب عليه من زيادة الإيرادات في خزينة الدولة، وتعزيز سبل التعاون والتكامل الإقليمي، وتشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في مجال مشاريع الطيران والنقل الجوي، وعلاوة على ذلك خلق فرص عمل دائمة ومؤقتة تساهم في خفض معدلات البطالة المرتفعة في قطاع غزة.</p>	<p>الجدوى الاقتصادية</p>
<p>سيتم تنفيذ البرنامج وفق المعايير العالمية التي تحد من الأثار البيئية.</p>	<p>الأثار البيئية</p>
<p>درجة أولى</p>	<p>درجة الأولوية</p>

البرنامج الأول: إعادة اعمار وتشغيل مطار ياسر عرفات الدولي  
المشروع الأول: إعادة إنشاء السور والبوابات الرئيسية لمطار ياسر عرفات الدولي

التفاصيل	البند		
إعادة إنشاء السور والبوابات الرئيسية لمطار ياسر عرفات الدولي	اسم المشروع		
شهرين	مدة المشروع		
١٣٨ ألف دولار	تكلفة المشروع		
<p>تفاصيل المشروع</p> <p>بتاريخ ٢٦ يونيو ٢٠٠٦ تعرض مطار ياسر عرفات الدولي إلى موجة جديدة من موجات العدوان الإسرائيلي حيث أقدمت قوات الاحتلال الإسرائيلي إلى احتلال المطار بالكامل واستعماله ككنة عسكرية.</p> <p>وأثناء هذا الاجتياح تم تدمير أجزاء كبيرة من مرافق المطار التي لم تكن طائرات ودبابات الاحتلال قد وصلتها في هجماتها ومداهماتها السابقة.</p> <p>كانت صالات المسافرين والصالة الرئيسية وهنجر الصيانة، وأسوار وبوابات المطار وغيرها من المرافق هدفاً لقوات الاحتلال.</p> <p>وتعتبر وزارة النقل والمواصلات إعادة إنشاء الأسوار الخارجية أولوية كبرى في هذه المرحلة وذلك للمحافظة ما أمكن على ما تبقى من معدات وأجهزة ومرافق تمهيداً لإعادة اعمار هذا المعلم السيادي الفلسطيني والمشروع التالي يوضح البنود الرئيسية اللازمة لإعادة إنشاء البوابات والأسوار المهتمة:</p>			
المجموع بالدولار	السعر \$	الكمية	البند
50,000	٦٠	١.٠٠٠ م. طولي	أولاً: أعمال إعادة إنشاء الأسوار ١. هدم وإعادة إنشاء الأسوار المدمرة ( طوب وخرسانة ) حسب المواصفات الهندسية .
60,000	٣٠	٢.٠٠٠ م طولي	٢. إعادة إنشاء السياج الحديدي الخارجي المدمر
20,000	10,000	٢	٣. إعادة إنشاء البوابات الرئيسية الالكترونية
8,000	8,000	Lump sum	ثانياً: مصاريف طارئة
١٣٨,000			المجموع الكلي



**البرنامج الأول: إعادة اعمار وتشغيل مطار ياسر عرفات الدولي**  
**المشروع الثاني: إعادة إنشاء المدرج الرئيسي لمطار ياسر عرفات الدولي.**

التفاصيل	البند
إعادة تأهيل و اعمار مدرج مطار ياسر عرفات الدولي	اسم المشروع
٦ شهر	مدة المشروع
٢,٩١٠,٦٥٥ دولار أمريكي	تكلفة المشروع
أولوية أولى	أولوية المشروع
<p>يبلغ طول مدرج مطار ياسر عرفات الدولي ٣٠٨٠ م وعرض حوالي ٦٠ م وقد تم تصميمه وتنفيذه لاستقبال معظم أنواع الطائرات، وفي إطار الحملة الإسرائيلية المستمرة على أبناء الشعب الفلسطيني ومؤسساته ومرافقه فقد تعرض مدرج مطار ياسر عرفات الدولي إلى سلسلة من عمليات التخريب أشرف على آخرها جهاز الهندسة في جيش الاحتلال الإسرائيلي، حيث أقدمت مجموعة من الجرافات والدبابات الإسرائيلية على تنفيذ عمليات تقطيع و تدمير في المدرج الأمر الذي جعل عملية إعادة إعماره عملية صعبة ومعقدة.</p> <p>ومن خلال عدة دراسات قامت وزارة النقل والمواصلات بإعدادها بالتنسيق مع شركات وجهات دولية مثل شركة Mott MacDonald أو وفد خبراء وزارة النقل التركي للوقوف على الأوضاع الحالية وتحديد المتطلبات المالية اللازمة لإعادة إعمار وتشغيل المطار فإن هناك أربع خيارات رئيسية لإعادة أعمار المدرج كالتالي:</p> <p align="center"><b>الخيار الأول:</b></p> <p>ويتمثل هذا الخيار بإعادة تأهيل وترميم للمدرج بوضعه القائم حيث يتم أولاً تحديد الأجزاء المدمرة والتي تقدر بحوالي 35% من إجمالي مساحة المدرج ومن ثم يتم إعادة إنشائها بنفس المواصفات الهندسية التي تم العمل بها خلال تنفيذ المشروع.</p> <p>على أن يتم رصف كامل المدرج بطبقة أسفلتية جديدة لمنع الاحتكاك ولتسوية سطح المدرج وتقدر التكلفة الإجمالية لتنفيذ أعمال الترميم هذه بحوالي 2,9 مليون وتستغرق هذه العملية حوالي ٤ شهور بعدها يتم تشغيل المطار طوال فترة النهار والجدول المرفق يبين جدول الكميات والأسعار التقديرية لتنفيذ المشروع.</p> <p align="center"><b>الخيار الثاني:</b></p> <p>ويتمثل هذا الخيار بإعادة إنشاء المدرج بنفس المواصفات الفنية السابقة ومع نفس المقاول الذي تم التعاقد معه سابقاً حيث تبلغ التكلفة التقديرية لإعادة إنشاء المدرج الرئيس حوالي 6.2 مليون دولار ويستغرق إنشاء المدرج ٥ شهور نستطيع بعدها تشغيل المطار طوال فترة النهار.</p> <p align="center"><b>الخيار الثالث:</b></p> <p>ويتمثل هذا الخيار بإعادة إعمار المطار بنفس المواصفات الفنية السابقة ولكن من خلال</p>	تفاصيل المشروع

مناقصات دولية/محلية وفي هذه الحالة تبلغ التكلفة التقديرية لإعادة إنشاء المدرج الرئيس حوالي ٨ مليون دولار ويستغرق إنشاء المدرج بعد إضافة المدة الزمنية اللازمة لإعداد وطرح وتقييم وترسية العطاءات حوالي ١١ شهراً تبدأ من تاريخ اعتماد التمويل بعدها نستطيع تشغيل المطار خلال ساعات النهار.

#### **الخيار الرابع:**

ويتمثل هذا الخيار بإعادة إعمار المدرج بعد دراسة أفضل الخيارات الفنية سواء فيما يتعلق باستخدام الإسفلت أو الخرسانة وإعادة تصميم المدرج عبر تمويل خارجي ومن خلال مناقصات دولية/محلية وفي هذه الحالة تبلغ التكلفة التقديرية لإعادة إنشاء المدرج الرئيس حوالي ١٣ مليون دولار ويستغرق إنشاء المدرج بعد إضافة المدة الزمنية اللازمة لإعادة دراسة التصميم وطرح وتقييم وترسية العطاءات حوالي ١٥ شهراً تبدأ من تاريخ اعتماد التمويل بعدها نستطيع تشغيل المطار خلال ساعات النهار.

جدول الكميات اللازمة لترميم المدرج الرئيسي لمطار ياسر عرفات الدولي  
حسب الاقتراح الأول

الرقم	وصف البند	الوحدة	الكمية	سعر الوحدة دولار	الإجمالي
١.	قص الإسفلت بتدرج ٣ طبقات ولكل طبقة تدرج بعرض ١ م و الثاني ٥٠ سم لزوم اللحام طبقا للمخطط المرفق رقم ١	م . ط	٨٠٠	٦	٤٨٠٠
٢.	قص الإسفلت للاكتاف حسب تعليمات المهندس المشرف	م . ط	٥٠٠	١	٥٠٠
٣.	إزالة مخلفات القص إلى مقابل عمومية	م ٣	١٣٥٠٠	١	١٣٥٠٠
٤.	تنظيف المقاطع المدمرة ز ذلك بإزالة البيسكورس و نقله إلى مكان تشوينه لصالح المالك و ذلك حسب تعليمات المهندس المشرف	م ٣	٢٤١٠٠	٠,٥	١٢٠٥٠
٥.	معالجة الأرضيات أسفل الأرض الطبيعية ( SG ) التي تعرضت إلى تجريف بأعماق مختلفة طبقا للوصف التالي و المخططات، ومعالجة المقاطع المجرفة لطبقة الأرض الطبيعية ( SG ) بالأعماق من ٠,٥٠ و حتى -٠,٦٠ م بالبيسكورس المشون سابقا في البند رقم ٣ شامل النقل و التشغيل و الفحوصات المخبرية على طبقات بحيث لا يزيد سمك الطبقة هن ١٥ سم للوصول إلى درجة الانضغاط ابركتور ١٠٠ % لكل طبقة حسب المواصفات وتعليمات المهندس المشرف طبقا للمخطط رقم ٢	م <sup>2</sup>	50,000	٢	١٠٠٠٠٠
٦.	توريد وفرد بيسكورس من نوع معتمد بعد عمل فحوصات مخبرية مطلوبة بسمك ٣٥سم لزوم الجسم على طبقات بالسمك الذي يحدده المهندس المشرف لكل طبقة مع الرشف بالماء والدمك بواسطة المداخل الميكانيكية ٣٥ طن للوصول إلى درجة الانضغاط المطلوبة (البريكتور ١٠٠%) لكل طبقة حسب المواصفات وتعليمات المهندس المشرف.	م ٣	٥٥,٠٠٠	١٠,٥	٥٧٧,٥٠٠
٧.	توريد وفرد بيسكورس من نوع معتمد بعد عمل فحوصات مخبرية مطلوبة بسمك ٢٠سم لزوم الأكتاف والحماية مع الرش بالماء والدك بمداحل ميكانيكية ٣٥طن للوصول إلى درجة الإنضغاط المطلوبة (بريكتور ١٠٠%) لكل طبقة حسب المواصفات وتعليمات المهندس المشرف.	م ٢	٣٥,٠٠٠	٦	٢٢١,٠٠٠
٨.	توريد وفرد خلطة اسفلتية لزوم Binder course ١ انش بسمك ٥ سم بعد الدحل مع الدمك الجيد و المعالجة على إتقل نسبة الدمك عن ١٠٠% حسب المواصفات الفنية بعد توريد ورش إسفلت ساخن Prime coat بدرجة 70 M.C.O ويرش على سطح جاف ونظيف للبيسكورس بمعدل ١,٥ كيلو جرام على المتر المربع	م ٢	67,000	5.5	368,500
٩.	توريد وفرد خلطة اسفلتية لزوم Bineder course (١/5) انش) بسمك ٥ سم بعد الدحل مع الدمك الجيد و المعالجة على ألا تقل نسبة الدمك عن ١٠٠% حسب المواصفات الفنية بعد توريد ويرش مادة لاصقة R.C.O بمعدل ٠,٥ كيلو جرام على المتر المربع	م ٢	67,000	5.5	368,500



667,000	7.25	92,000	م	١٠	توريد وفرد خلطة اسفلتية لزوم 1/5 Wearing course انش بسمك 7 سم بعد الدحل مع الدمك الجيد و المعالجة على ألا تقل نسبة الدمك عن ١٠٠% حسب المواصفات الفنية بعد توريد ورش مادة لاصقة R.C2 بمعدل ٠,٥ كيلو جرام على المتر المربع
15000	50	٣٠٠	عبوة سعة ١٩ لتر	١١	إصلاح الخدوش للطبقة السطحية التي تزيد عمقها عن ١ سم إلى ١٧ سم Dynacoat .Blacktopatch من منتج شركة Texmaastic أو ما يعادلها حسب تعليمات المهندس المشرف
27,000	9	٣٠٠٠	م. ط	١٢	معالجة اللحامات بمواد لاصقة للوصلات الطولية والعرضية للإسفلت شامل PRIMER 2001 AD الخاص بها مع الشرائح Aquasel PP-NW2001 A.D من منتج شركة TEXMASTIC أو ما يعادلها حسب تعليمات المهندس المشرف
2,000	2	١٠٠٠	م. ط	١٣	إصلاح التشققات الطولية والعرضية بمادة FLEXAFILL للممرات والمواقف من منتج TEXMASTIC أو ما يعادلها والبند يشمل توريد المادة والمصنعية حسب تعليمات المهندس المشرف
90,000	٢٠	٤٥٠٠	م	١٤	دهانات وتخطيط بمادة التيروموستيك للخطوط الطولية والعرضية والممرات والمواقف حسب مواصفات ICOA وحسب تعليمات المهندس المشرف والمخططات.
24,500	7	٣٥٠٠	م. ط	١٥	توريد وصب حزام خرساني مسلح b250 لزوم حبسات البلاط لحماية أكتاف المدرج حسب تعليمات المهندس المشرف والمخططات.
54,000	12	4500	م	١٦	توريد وتركيب بلاط أنترلوك بسمك ٨ سم أكتاف المدرج والبند يشمل الرمل والبيسكورس وكل ما يلزم حسب تعليمات المهندس المشرف والمخططات.
3000	30	١٠٠	عدد	١٧	توريد وتركيب منهل دائري بقطر ٦٠ سم مسلح بالألياف شامل الحلقات للوصول للمنسوب المطلوب، الحصمة، والغطاء حسب تعليمات المهندس المشرف وحسب المخططات.
3500	35	١٠٠	عدد	١٨	توريد وتركيب منهل دائري بقطر ٨٠ سم مسلح بالألياف شامل الحلقات للوصول للمنسوب المطلوب والغطاء والبند يشمل الحصمة حسب تعليمات المهندس المشرف.
77,000	٢٢	٣٥٠٠	م. ط	١٩	توريد وتمديد مواسير U.P.V.C عدد ٤ بقطر ١٠٠ ملم طبقاً للمواصفات لزوم إنارة المدرج والبند يشمل التحضين بالرمل التنظيف والشريط التحذيري وما يلزم من وصلات حسب تعليمات المهندس المشرف حسب المخططات والمواصفات الفلسطينية.
10,500	7	١٥٠٠	م. ط	٢٠	توريد وتمديد مواسير P.V.C بقطر ٥٠ سم طبقاً للمواصفات لزوم الربط ما بين منهل الترنس وقاعدة وحدة الإنارة والبند يشمل الحفر حسب تعليمات المهندس المشرف، وحسب المخطط رقم ٦-٧.
٧٠٠	٧	100	عدد	٢١	قص الأسفلت وصب قواعد وحدات الإنارة على الكتف بإبعاد القاعدة ٣٥ سم * ٣٥ سم * ٧ سم لزوم تثبيت وحدات الإنارة حسب تعليمات المهندس المشرف حسب المخطط.
6000	3	2000	م	٢٢	إعادة تشغيل البيسكورس بسمك ١٥ سم المخلوط بالرمل لحواف المدرج حسب المخطط المرفق طبقاً للمواصفات وحسب تعليمات المهندس المشرف.
٢,٦٤٦,٠٥٠				٢٣	الإجمالي

٢٦٤,٦٠٥				"Contingencies 10%"	٢٤
٢,٩١٠,٦٥٥				المجموع	٥

## البرنامج الأول: إعادة اعمار وتشغيل مطار ياسر عرفات الدولي

### المشروع الثالث:

تزويد مطار ياسر عرفات الدولي بالمعدات والأجهزة الضرورية للتشغيل ( المرحلة الأولى)

التفاصيل	البند
تزويد مطار ياسر عرفات الدولي بالمعدات والأجهزة الضرورية للتشغيل ( المرحلة الأولى)	اسم المشروع
٩ شهور	مدة المشروع
6,440,051 دولار	تكلفة المشروع
تم تزويد مطار ياسر عرفات الدولي بجميع الأجهزة والمعدات الفنية اللازمة لتشغيل المطار على مدار الساعة وفي هذا السياق تم تزويد المطار بأجهزة الملاحة الأرضية وإنارة المدرج، وأنظمة الاتصالات والرادار التي من شأنها ضمان عمليات الهبوط والإقلاع الآمن من وإلى مطار ياسر عرفات الدولي وكذلك سهولة الاتصال مع جميع المطارات في الدول المجاورة. وتقدر المبالغ الإجمالية التي تم صرفها لتجهيز المطار بالمعدات والانظمة الضرورية حتى تاريخ توقف العمل به بحوالي ٤٠ مليون دولار تم تقديمها كمنح وقروض ميسرة من أسبانيا، ألمانيا، هولندا، اليابان والمملكة العربية السعودية. ونتيجة العدوان الإسرائيلي المتواصل على مطار ياسر عرفات الدول فقد تم تدمير الجزء الأكبر من هذه المعدات. وحتى يتسنى تشغيل المطار مرة أخرى ونظراً للضائقة المالية الخائقة التي تحول دون توفر الموازنات المالية الكافية لتوفير جميع هذه الاجهزة والمعدات فمن الممكن تقسيم الاحتياجات من الأجهزة والمعدات إلى مرحلتين رئيسيتين كالتالي: <b>المرحلة الأولى :</b> وتشتمل على قائمة الأجهزة والمعدات اللازمة لتشغيل المطار في ساعات النهار. <b>المرحلة الثانية:</b> وتشتمل على قائمة الأجهزة والمعدات اللازمة لتشغيل المطار على مدار الساعة. والجداول المرفقة تبين الموازنات المالية اللازمة لتنفيذ كلا المرحلتين: <b>المرحلة الأولى:</b>	تفاصيل المشروع

المرحلة الثانية

رقم	البند	المبالغ المالية اللازمة لإعادة الإعمار (\$)
.١	معدات برج المراقبة الملاحية	2,048,750
.٢	أجهزة الهبوط والمراقبة.	1,555,775
.٣	DVOR/DME	688,860
.٤	محطة وشبكة الكهرباء.	1,501,365
.٥	Fiber Optic Ring	376,000
.٦	معدات الأرصاد الجوية.	269,301
<b>المجموع</b>		<b>6,440,051</b>

رقم	البند	المبالغ المالية اللازمة لإعادة الإعمار (\$)
.١	مبنى وأجهزة الرادار	4,927,000
.٢	إنارة المدرج	1,825,000
.٣	أعمال طارئة	1,525,650
<b>المجموع</b>		<b>8,277,650</b>

**Detailed Bill of Quantities**  
جدول تفصيلي بالكميات والمواصفات الفنية المطلوبة

Item	Description	Unit	Quantity	Amount (\$)	Item Duration (Month)
<b>2</b>	<b>Instrument Landing System</b>				
<b>2.1</b>	<b>ILS Equipment</b>			1,204,879	
	2 frequency Loc. Equipment	2			
	Element Loc. Antenna	2			
	2 Frequency GP Equipment	2			
	M-array GP Antenna	2			
	Middle and Outer Markers	4			
	NDBs	2			
	Equipment cabin	8			
	RCMS	1			
	Interlock Unit	1			
	Field Test set	1			
	Site Spares	2			
	Factory Training (no airfares)	1			
	Installation materials	2			
	Shipping Costs	1			
<b>2.2</b>	<b>ILS Services</b>			145,896	
	Excluding accommodation and subsistence				
<b>2.3</b>	<b>ILS Flight Inspection</b>			85,000	
<b>2.3</b>	<b>ILS Civil Works</b>			120,000	
	Localizer Foundations				
	Glidepath Foundations				
	Marker Foundations				
	Cable trenching, ducting and backfilling				
	Crane				
	Labour				
<b>Total</b>				<b>1,555,775</b>	<b>1.5 Month</b>
<b>3</b>	<b>DVOR/DME</b>				
<b>3.1</b>	<b>DVOR/DME Equipment</b>			534,760	
	DVOR	1			
	DME 1KW	1			
	Cabin	1			
	Test Accessory Kit	1			

	Site Spares	1			
	Factory Training (no airfares)	1			
	Installation materials	1			
<b>3.2</b>	Shipping Costs <b>DVOR Services</b> and subsistence Excluding accommodation			55,500	
<b>3.3</b>	<b>DVOR Flight Inspection</b>			85,000	
<b>3.4</b>	<b>DVOR Civil Works</b> Antenna Foundation	1		13,600	
	Cabin Foundation	1			
	Crane	1			
	Labour				
<b>Total</b>				<b>688,860</b>	<b>0.5 Month</b>
<b>4</b>	<b>METROLOGICAL EQUIPMENT</b>				
<b>4.1</b>	<b>Met EQUIPMENT</b> Wind Sensors	2		231,301	
	Temp, Humidity Sensors	1			
	Ceilometers	1			
	Pressure	1			
<b>4.2</b>	Printer SADIS Terminal and Installation materials Shipping Costs (airfares Factory Training (no Met Services and subsistence Excluding accommodation	1		30,000	
<b>4.3</b>	<b>Met Civil Works</b> Sensor Foundation backfilling Trenching and Labor			8,000	
<b>Total</b>				<b>269,301</b>	
<b>5</b>	<b>RADAR</b> Radar Equipment was part of the Spanish support to the PNA, for more details please see the Annex 2 the damage report prepared by the Embassy of Spain - Economic and Commercial Office				
<b>5.1</b>	<b>Radar Equipment</b>			4,037,000	

	Secondary Radar	1			
	Radar Equipment Cabin	1			
	Radar Data Processing	1			
	Radar displays	3			
	Controller Work station	3			
	Test Accessory Kit	1			
	Site Spares	1			
	(airfares Factory Training (no	1			
	airfares ATC Training (No	1			
	Site Training	1			
	Installation materials	1			
	Shipping Costs	1			
<b>5.2</b>	<b>Radar Services</b> and subsistence Excluding accommodation			403,702	
<b>5.3</b>	<b>Radar Flight Inspection</b>			85,000	
<b>5.4</b>	<b>Radar Civil Works</b> Antenna Foundation Cabin Foundation Crane			43,200	
<b>Total</b>				<b>4,568,900</b>	<b>3Month</b>
<b>6</b>	<b>LIGHTING AERONUTICAL GROUND</b>				
<b>6.1</b>	<b>Lighting Aerodrome Ground</b>			930,000	
	Approach Lights	2			
	Thresholds lights	2			
	lights Runway Edge and end	1			
	PAPIS	2			
	Taxiway and apron lights	1			
	Stop bars	4			
	Warning Lights	4			
	Apron Floodlights	1			
	Regulators	20			
	Signs	1			
	Wind Socks	2			
	Aerodrome Beacon	1			
	System Control and Monitoring	1			

	Test Accessory Kit	1			
	Installation materials	1			
	Shipping Costs	1			
<b>6.2</b>	<b>AGL Services</b>			110,000	
<b>6.3</b>	<b>and Excluding accommodation subsistence AGL Civil Works</b>			540,000	
	AGL Foundation				
	backfilling Trenching and				
	Inspection pits				
	Labour				
<b>Total</b>				1,580,000	<b>6 Months</b>
<b>7</b>	<b>SUPPLY POWER SUBSTATION AND</b>				
<b>7.1</b>	<b>Supply Power Substation and</b>			844,225	
	HV Switchgear				
	LV Distribution				
	HV Cable				
	LV Cable				
	Generator				
<b>7.2</b>	<b>Test Accessory Kit</b>			397,970	
	Installation materials				
	Shipping Costs				
	<b>Essential ATC Standby Power for Services</b>				
	HV Switchgear				
	LV Distribution				
	HV Cable				
	LV Cable				
	Generator				
<b>7.3</b>	<b>Test Accessory Kit</b>			139,170	
	Installation materials				
	Shipping Costs				
	<b>Sservices</b>				
	Excluding accommodation and subsistence				
<b>7.4</b>	<b>Civil works</b>			120,000	



	Building				
	Foundation				
	Plant				
	Labour				
<b>Total</b>				1,501,365	-
<b>8</b>	<b>FIBER OPTIC RING</b>				
<b>8.1</b>	<b>Fiber optic ring</b>			43,000	
	Fiber optic cable				
	Fiber Termination box				
	Test Accessory Kit				
	Installation materials				
	Shipping Costs				
<b>8.2</b>	<b>Services</b>			530,000	
	Excluding accommodation and subsistence				
<b>8.3</b>	<b>Civil works</b>			280,000	
	Trenching and backfilling				
	Inspection pits				
	Cable laying equipment				
	Labour				
<b>Total</b>				<b>376,000</b>	<b>-</b>
<b>9</b>	<b>ATC TOWER EQUIPMENT</b>				
<b>9.1</b>	<b>Tower Equipment</b>			1,668,750	
	VCR Console	3			
	Radar Console	3			
	Voice Switch	1			
	VHF Transmitters	4			
	VHF Receivers	4			
	UHF Transceivers	4			
	UPS	10			
	Integrated RCMS	1			
	Airport Information System	1			
	Met displays	1			
	AFTN Switch (airport only)	10			
	Clocks	1			
	Cash Alarm	1			

	Clearance to land indicator	1			
	Ancillary equipment	1			
	Test Accessory Kit	1			
	Installation materials	1			
	Shipping Costs 1	1			
9.2	<b>Engineering Services</b>			300,000	
	Excluding accommodation and subsistence			80,000	
	<b>Civil Works</b>				
	Building refurbishment				
	Labour				
<b>Total</b>				<b>2,078,750</b>	<b>-</b>

## البرنامج الثاني: الدعم الطارئ للخطوط الجوية الفلسطينية

التفاصيل	البند
الدعم الطارئ للخطوط الجوية الفلسطينية	اسم البرنامج
غزة	الموقع
قطاع غزة	نطاق البرنامج
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. ربط فلسطين بالعالم الخارجي.</li> <li>٢. دعم وتعزيز أداء شركة الخطوط الجوية الفلسطينية لتقديم خدمات مميزة بأسعار معقولة.</li> <li>٣. توفير سبل الراحة لنقل الحجاج للعام ٢٠٠٧.</li> <li>٤. رفع مستوى وتطوير أداء الطواقم الجوية العاملة في مجال الطيران.</li> <li>٥. توفير البنية التحتية لتعزيز أداء الخطوط الجوية الفلسطينية.</li> <li>٦. توفير فرص استثمارية في مجال صناعة الطيران والنقل الجوي.</li> <li>٧. إنعاش الاقتصاد الفلسطيني من خلال رفع إيرادات النقل الجوي في الاقتصاد القومي.</li> <li>٨. تطوير وتحديث البنية الأساسية لصناعة النقل الجوي.</li> <li>٩. المساهمة في حل مشكلة البطالة من خلال توفير فرص عمل مؤقتة ودائمة.</li> <li>١٠. الحد من الخسائر والأضرار التي لحقت بشركة الخطوط الجوية الفلسطينية جراء العدوان الإسرائيلي على مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية.</li> </ol>	الأهداف
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. الانخفاض الشديد في إيرادات شركة الخطوط الجوية الفلسطينية.</li> <li>٢. ضرورة توفير وسائل نقل جوي للحجاج للعام ٢٠٠٧.</li> <li>٣. عجز سلطة الطيران المدني وشركة الخطوط الجوية عن توفير موارد لصيانة الطائرات التي تمتلكها الخطوط الفلسطينية.</li> <li>٤. عدم توفر التمويل اللازم لبرامج تدريب وتأهيل الطواقم الجوية.</li> <li>٥. عدم توفر التمويل اللازم لاستكمال مشروع مبنى سلطة الطيران المدني والخطوط الجوية الفلسطينية.</li> <li>٦. ارتفاع معدلات البطالة لعدم قدرة الخطوط الجوية الفلسطينية على دفع رواتب الموظفين.</li> </ol>	مبررات البرنامج
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. زيادة الإيرادات العامة للخطوط الجوية الفلسطينية، ومواجهة العجز المالي الحادث في موازنة الخطوط الجوية الفلسطينية.</li> <li>٢. توفير سبل الراحة والأمان للحجاج للعام ٢٠٠٧.</li> <li>٣. استغلال الطائرات المملوكة للخطوط الجوية الفلسطينية من خلال توفير الاستثمار المناسب البديل في ظل توقف العمل بمطار ياسر عرفات الدولي.</li> <li>٤. تدريب وإعادة تأهيل الطواقم الجوية والمحافظة على عدم فقدانهم أهلية ممارسة المهنة.</li> <li>٥. خلق فرص عمل دائمة ومؤقتة.</li> </ol>	أهمية البرنامج

<p>مكونات وعناصر البرنامج</p>	<p>سيساهم البرنامج في تعزيز قدرة وأداء شركة الخطوط الجوية الفلسطينية وذلك من أجل النهوض بصناعة الطيران والنقل الجوي في المناطق الفلسطينية، ولاسيما وأن الشركة تم إنشاؤها من أجل توفير خدمات نقل واتصال آمنة ومريحة ومناسبة بين فلسطين وباقي دول العالم بالتعاون والتبادل مع شركات النقل الجوي الدولي الموازية وتقديم الخدمة الأجود والأفضل، إلى جانب توفير مورد مالي يساهم في تنمية قطاع النقل الجوي وتأهيل الطواقم العاملة فيه.</p> <p>وهذا يتطلب توفير متطلبات تشغيل تتميز بالكفاءة ومقدرات مالية تمكنها من مواكبة التطور الحادث في قطاع النقل الجوي، ولا بد أيضاً من توفير البنية التحتية والبنية الأساسية لتطوير صناعة النقل الجوي في الأراضي الفلسطينية، من حيث توفير الإمكانيات المادية والموارد البشرية المؤهلة، والبرنامج الحالي سيساهم في تحقيق ذلك من خلال تنفيذ مشاريع طارئة تساهم في الحد من الأزمة الاقتصادية التي تواجهها شركة الخطوط الجوية الفلسطينية جراء الممارسات الإسرائيلية التعسفية، وتمكينها من أداء الدور المناط بها، والأكثر إلحاحاً هو توفير خدمات النقل الجوي للحجاج، خاصة وأن شركة الخطوط الجوية الفلسطينية ألقى على عاتقها بعد توقف العمل بمطار ياسر عرفات الدولي نقل الحجاج حيث يتم التنسيق بهذا الخصوص بين وزارة النقل والمواصلات وشركة الخطوط الجوية الفلسطينية وهيئة الحج والعمرة، بالإضافة إلى صيانة الطائرات التي تمتلكها الخطوط الجوية الفلسطينية واستغلالها الاستغلال الأمثل، وعلاوة على ذلك تدريب الطواقم الجوية لاسيما بعد توقف العمل بمطار ياسر عرفات الدولي منذ أكثر من ٤ سنوات.</p> <p>ويتكون البرنامج من المشاريع التالية:-</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- المشروع الأول: صيانة طائرة الفوكر بقيمة 1,400,000 دولار.</li> <li>- المشروع الثاني: استئجار طائرتين لزوم نقل الحجاج للعام ٢٠٠٧ بقيمة 1,145,000 دولار.</li> <li>- المشروع الثالث: برامج تدريب وتأهيل الطواقم الجوية بقيمة ١٠٠ ألف دولار أمريكي .</li> <li>- المشروع الرابع: استكمال العمل على مبنى الطيران والخطوط الجوية الفلسطينية بقيمة ٢٠٠ ألف دولار.</li> </ul>
<p>تكلفة البرنامج</p>	<p>2,845,000 دولار أمريكي.</p>
<p>المستفيدون</p>	<p>المواطن الفلسطيني، الزوار.</p>
<p>ديمومة البرنامج</p>	<p>مشروع تنموي متوسط المدى.</p>
<p>مخاطر البرنامج</p>	<p>-----</p>
<p>الجدوى الاقتصادية</p>	<p>تعزيز قدرة صناعة الطيران والنقل الجوي في المناطق الفلسطينية وما يترتب على ذلك من التواصل وربط فلسطين بالعالم الخارجي وإنعاش الاقتصاد الفلسطيني من خلال توفير إيرادات إضافية من خدمات النقل الجوي، ناهيك عن الفائدة الاجتماعية بتوفير وسائل نقل جوية آمنة ومريحة للمواطن الفلسطيني وبأسعار مناسبة.</p>
<p>الأثار البيئية</p>	<p>لا يوجد أثار بيئية.</p>

درجة الأولوية

درجة أولى

البرنامج الثاني: الدعم الطارئ للخطوط الجوية الفلسطينية  
المشروع الأول: صيانة طائر الفوكر " FOKKER 50 "

التفاصيل	البند
صيانة طائرة الفوكر.	اسم المشروع
تتوقف المدة حسب العطاء المقدم من الشركة.	مدة المشروع
1,400,000 دولار أمريكي.	تكلفة المشروع
تمتلك الخطوط الجوية الفلسطينية طائرة من طراز FOKKER 50 ، تتسع لـ ٤٨ راكباً ويبلغ متوسط سرعتها ٥٣٢ كم /الساعة تستطيع الطيران بكامل حمولتها على ارتفاع ٢٥٠٠٠ قدم لمسافة تصل إلى ١٣٣٤ كم، والطائرة حالياً بحاجة إلى صيانة وإصلاح الأعطاب الحادثة بالطائرة، ولم تتمكن الخطوط الجوية الفلسطينية من إجراء الصيانة الدورية واللازمة بسبب ضعف الموارد المالية للخطوط الجوية جراء الممارسات الإسرائيلية وخاصة تدمير مطار ياسر عرفات الدولي وكذلك إغلاق المعابر الحدودية، وتسعى الخطوط الجوية حالياً إلى توفير الدعم المالي اللازم لإجراء الصيانة المطلوبة من أجل استثمار هذه الطائرة في ظل توقف العمل بالمطار وتحقيق الجدوى الاقتصادية من بعض موجودات الشركة للمساهمة في حل الأزمة الاقتصادية إلى حين تشغيل مطار ياسر عرفات الدولي. وتحتاج الطائرة إلى إجراء الصيانة الدورية وكذلك توفير قطع غيار بكلفة قدرها 1,400,000 دولار.	تفاصيل المشروع

**البرنامج الثاني: الدعم الطارئ للخطوط الجوية الفلسطينية  
المشروع الثاني: استئجار طائرتين لنقل الحجاج للعام ٢٠٠٧**

التفاصيل	البند
استئجار طائرتين لنقل الحجاج للعام ٢٠٠٧	اسم المشروع
تتوقف المدة حسب عدد الرحلات.	مدة المشروع
1,145,000 دولار أمريكي.	تكلفة المشروع
أقدمت قوات الاحتلال الإسرائيلية على تدمير مطار ياسر عرفات الدولي الأمر الذي أدى إلى توقف العمل به، وفي أعقاب ذلك عملت السلطة الوطنية الفلسطينية على توفير بديل لوسائل نقل الحجاج إلى حين إعادة اعمار وتشغيل مطار ياسر عرفات الدولي، وذلك من خلال نقل حجاج قطاع غزة عن طريق مطار العريش، ومن أجل تقليل التكاليف المالية لهذه العملية والمساهمة في حل المشكلة الاقتصادية التي تواجه الشعب الفلسطيني كافة، فإن شركة الخطوط الجوية بحاجة ماسة إلى توفير الدعم المالي لتأجير طائرتين لنقل الحجاج للعام ٢٠٠٧، والذي سيصل عددهم إلى ٢٥٠٠ حاج من قطاع غزة، وذلك من أجل توفير رحلة مريحة وأمنة وكذلك رفع جزء من المعاناة الاقتصادية التي يواجهها الفلسطينيون الذين يرغبون بأداء مناسك الحج في العام ٢٠٠٧.	تفاصيل المشروع

**البرنامج الثاني: الدعم الطارئ للخطوط الجوية الفلسطينية**  
**المشروع الثالث: دعم برامج التدريب والتأهيل للطواقم الجوية**

التفاصيل	البند
دعم برامج التدريب والتأهيل للطواقم الجوية	اسم المشروع
تتوقف المدة على عدد الدورات والمتدربين التي سيتم توفيرها.	مدة المشروع
٢٠٠ ألف دولار أمريكي.	تكلفة المشروع
يعمل في الخطوط الجوية الفلسطينية طواقم جوية من ملاحين جويين "طيارين ومهندسين طيران" يقوموا على توفير سبل الراحة للمسافرين على الأرض وعلى متن الطائرات طواقم أرضية وجوية تم اختيارهم بعناية وتدريبهم وتأهيلهم في دول عربية وأجنبية للنهوض بالخدمات المقدمة من الخطوط الفلسطينية. وكما هو متعارف عليه دولياً يجب ان تتلقى الطواقم الجوية تدريب وتأهيل خلال فترات زمنية محددة من أجل استمرار أهليتهم لممارسة المهنة، وحيث أنه منذ توقف العمل بمطار ياسر عرفات الدولي وتوقف رحلات الخطوط الجوية الفلسطينية منذ أكثر من خمس سنوات، لم يمارس الطواقم الجوية العاملة بسلطة الطيران المدني وشركة الخطوط الجوية من طيارين ومهندسي طيران المهنة ولم يحصلوا على تدريب خارجي بسبب جفاف الموارد المالية لدى الخطوط الجوية الفلسطينية والعجز المالي بها، ومن هنا تبرز أهمية هذا البرنامج من أجل توفير التدريب اللازم للطواقم الجوية حفاظاً على أهليتهم لممارسة المهنة في مجالات التدريب الأولي، التدريب الانتقالي، التدريب التنشيطي، تدريب الفوارق، إعادة التأهيل، التدريب على المسارات والمناطق الخاصة والمطارات، وتدريب المدربين الجويين، وذلك حفاظاً على الاستثمار في المورد البشري الذي تم استثماره مسبقاً في الشركة وكذلك رفع مستوى الأداء كمأ ونوعاً كمدخل لتحسين الموارد المالية التي ستسهم في التنمية والتطوير وتأهيل الكادر البشري.	تفاصيل المشروع

**البرنامج الثاني: الدعم الطارئ للخطوط الجوية الفلسطينية**  
**المشروع الرابع: استكمال مبنى سلطة الطيران المدني والخطوط الجوية الفلسطينية.**

التفاصيل	البند
----------	-------



اسم المشروع	مبنى سلطة الطيران المدني والخطوط الجوية الفلسطينية
مدة المشروع	٤ شهور
تكلفة المشروع	٢٠٠ ألف دولار.
تفاصيل المشروع	<p>تم العمل على تنفيذ مشروع مبنى للخطوط الجوية، بتمويل من الخطوط الجوية الفلسطينية بقيمة تعاقدية بمبلغ ١,٤٦٦,٨٥٠ دولار أمريكي على مساحة إجمالية ٢,٥٧٧٥ م<sup>٢</sup>، وتم إنجاز ١٥% فقط من الأعمال الإنشائية، وتوقف العمل على المشروع منذ خمس سنوات بسبب ندرة الموارد المالية لدى شركة الخطوط الجوية بسبب العدوان الإسرائيلي.</p> <p>ويقع مبنى سلطة الطيران المدني والخطوط الجوية الفلسطينية ضمن القطعة رقم (٧٢٦) من القسيمة رقم (٢٢٩/د)، ويتضمن المشروع الحالي إنشاء طابقين " الطابق الأرضي والطابق الأول" ومساحتهما ٨٩٠ متر مربع، وسيساهم المشروع في ترشيد عملية الإنفاق من خلال توفير مبلغ الإيجار السنوي المقدر بـ ٥٠ ألف دولار أمريكي سنوياً على الخزينة، بالإضافة إلى توفير بيئة عمل ملائمة لموظفي الخطوط الجوية والطيران المدني من خلال توفير مبنى يستوعب الموظفين لإنجاز المهام والأدوار المناطة بكل من سلطة الطيران المدني والخطوط الجوية الفلسطينية وتحقيق الأهداف العامة في توفير نظام نقل جوى فعال يتميز بالكفاءة و توفير خدمات نقل واتصال آمنة ومريحة ومناسبة بين فلسطين وباقي دول العالم بالتعاون والتبادل مع شركات النقل الجوي الدولية الموازية.</p>

## ٤-٦ قطاع النقل البحري

## ٤-٦ برامج قطاع الموانئ البحرية:

١. البرنامج الأول: إعادة تأهيل وتطوير مرفأ الصيادين.
٢. البرنامج الثاني: الدعم الطارئ لمشروع ميناء غزة التجاري.
٣. البرنامج الثالث: إنشاء محطة إنتاج اسماك الدنيس.

### تفاصيل البرامج:

#### ١- البرنامج الأول: إعادة تأهيل وتطوير مرفأ الصيادين.

التفاصيل	البند
إعادة تأهيل وتطوير مرفأ الصيادين بغزة	اسم البرنامج
مدينة غزة	الموقع
قطاع غزة	نطاق البرنامج
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. تطوير وتعزيز قطاع الثروة السمكية والسياحة البحرية.</li> <li>٢. دعم قطاع الصيادين من خلال توفير البنى التحتية لخدمات الصيد.</li> <li>٣. توفير فرص استثمار مما يساهم في إنعاش وتنمية الاقتصاد الفلسطيني.</li> <li>٤. زيادة إيرادات سلطة الموانئ البحرية ومن ثم زيادة إيرادات الخزينة العامة للسلطة الوطنية الفلسطينية.</li> <li>٥. المساهمة في حل مشكلة البطالة من خلال توفير فرص عمل دائمة ومؤقتة.</li> </ol>	الأهداف
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. تعزيز مصدر رزق العديد من العائلات الفلسطينية وخاصة شريحة الصيادين ما يقارب ٥ آلاف أسرة.</li> <li>٢. دعم قطاع الثروة السمكية في فلسطين ورفع مساهمتها في اجمالي الناتج المحلي الفلسطيني.</li> <li>٣. وجود أضرار بالغة في جسم مرفأ الصيد ناجم عن العدوان الإسرائيلي المتكرر، الأمر الذي أدى إلى حدوث انهيارات وفجوات وهبوط في منسوب أجزاء من الجهتين الجنوبية والغربية من كاسر الأمواج.</li> <li>٤. تفاقم مشكلة التلوث البحري خاصة في حوض مرفأ الصيد.</li> <li>٥. انعدام السلامة البحرية في مرفأ الصيد وحرمة.</li> </ol>	مبررات البرنامج
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. مرفأ الصيد مهدد بالانهيار وهو بحاجة إلى إعادة تأهيل وتطوير ليلبي احتياجات قطاع الصيد والسياحة البحرية.</li> <li>٢. توفير مرفأ الصيد وفق المعايير الهندسية العالمية واستخدام مواد مطابقة للمواصفات العالمية.</li> <li>٣. توفير السلامة البحرية في مرفأ الصيد وحرمة.</li> <li>٤. الحد من تفاقم مشكلة التلوث البحري خاصة في حوض مرفأ الصيد وحوله.</li> </ol>	أهمية البرنامج

مكونات وعناصر البرنامج

تعتبر الثروة السمكية وقطاع الصيد من القطاعات الاقتصادية الهامة في قطاع غزة، لكونه ساحلي ووجود مرفأ الصيادين، ويعتبر هذا البرنامج من البرامج ذات الأولوية للتنفيذ لدى سلطة الموانئ البحرية، لمساهمته في تطوير مرفأ الصيادين الذي سيؤدي إلى تطوير قطاع الصيد البحري، ورفع مستوى الخدمات المقدمة للصيادين ووسائل الإبحار والمصطافين، وتطوير البنية التحتية والأساسية لمرافق ومنشآت موانئ الصيد المختلفة والمنشآت السياحية، بالإضافة إلى المساهمة في تحقيق الأمن الغذائي الفلسطيني وخلق صناعات بالقرب من المرفأ.

يتكون البرنامج من ثمانية مشاريع، على النحو التالي:-

- المشروع الأول: التدعيم الطارئ لكاسر الأمواج الجنوبي والغربي بمرفأ الصيادين بتكلفة 225,500 دولار أمريكي.
- المشروع الثاني: اعداد الدراسات والمخططات والتصاميم الهندسية لمرفأ الصيادين بتكلفة 150,000 دولار أمريكي.
- المشروع الثالث: تقوية وتدعيم كاسر الموج الرئيسي باستخدام المجسمات الخرسانية بتكلفة 871,000 دولار أمريكي.
- المشروع الرابع: تبطين حوض المرفأ باستخدام Sheet Piles بتكلفة 1,990,000 دولار أمريكي.
- المشروع الخامس: تعميق حوض المرفأ - المرحلة الأولى والثانية بتكلفة 1,045,000 دولار أمريكي.
- المشروع السادس: مشروع إنزال وسحب السفن "slipway" بتكلفة 320,000 دولار أمريكي.
- المشروع السابع: معالجة التلوث البيئي في حوض مرفأ الصيادين بتكلفة 115,000 دولار أمريكي.
- المشروع الثامن: توفير المعدات والأجهزة اللازمة لتشغيل مرفأ الصيد بتكلفة 650,000 دولار أمريكي.
- المشروع التاسع: تراكي " رسو" قوارب صيد الأسماك داخل مرفأ الصيادين بغزة بقيمة 485,660 دولار.

5,367,660 دولار.

تكلفة البرنامج

الصيادون وجميع شرائح المجتمع

المستفيدون

البرنامج تنموى طويل المدى.

ديمومة البرنامج

- ١- الممارسات الإسرائيلية التعسفية.
- ٢- ندرة الموارد المالية المتاحة.

مخاطر البرنامج

سيساهم البرنامج في إنعاش الاقتصاد الفلسطيني من خلال تنمية وتطوير قطاع الصيد الفلسطيني ومن ثم رفع مساهمة هذا القطاع في اجمالي الناتج المحلي وكذلك خفض معدلات البطالة.

الجدوى الاقتصادية

يهدف البرنامج إلى الحد من تفاقم الآثار البيئية في مرفأ الصيادين وحرمة، والناجمة عن استخدام المواد غير مطابقة للمواصفات العالمية، وكذلك عدم بناء المرفأ وفق المعايير الدولية أدى إلى حدوث تلوث خطير في الحوض جراء التيارات المائية، إضافة إلى وجود مشكلة بيئية ناجمة عن تسرب مياه الصرف الصحي في الحوض.

الآثار البيئية

درجة الأولوية

درجة أولى - أولوية قصوى.

مقترحات المشروعات البرنامج الأول:  
المشروع الأول: التدعيم الطارئ لكاسر الأمواج الجنوبي والغربي بمرافأ الصيادين

التفاصيل	البند
التدعيم الطارئ لكاسر الأمواج الجنوبي والغربي بمرافأ الصيادين	اسم المشروع
٤ شهور	مدة المشروع
225,500 دولار أمريكي	تكلفة المشروع
يتضمن المشروع توفير وحدات خرسانية " Tetra Pods " عدد ٨٠٠ وحدة لتدعيم كاسر الموج الرئيسي لحماية المرفأ من خطر أي انهيارات متوقعة وخاصة في موسم الشتاء المقبل، لاستهداف جسم كاسر الأمواج الرئيسي بالعديد من الغارات الإسرائيلية وتوقف أي أعمال تدعيمية أو ترميمية في الميناء منذ أكثر من ٣ سنوات نظراً لعدم توفر أي موارد مالية. والجدول التالي يوضح تكاليف وتفاصيل تصنيع ونقل الوحدات الخرسانية.	تفاصيل المشروع

م	البند	الوحدة	الإجمالي	تكلفة الوحدة (\$)	التكلفة الاجمالية
أ.	توريد وصب ومعالجة خرسانة جاهزة B300 مقاوم للأملح الكبريتات يشمل البند أعمال التهيئة والتوريد والصب والمعالجة حسب المواصفات الهندسية. على أن يتم الصب في قوالب وحدات كاسر الأمواج Tetra Podes حجم (٣,٥) كوب للوحدة الموجودة في الموقع وذلك بعد اجراء عمليات الصيانة الضرورية لها	٣م	2800	٦٥	182,000
	توريد وتشكيل وتركيب حديد تسليح ١٤ ملم لزوم الخطافات لنقل المجسمات الخرسانية حسب المخططات الهندسية	طن	6.5	٦٩٢	٤٥٠٠
ب.	نقل وإنزال المجسمات الخرسانية (Tetra Podes) نقل المجسمات الخرسانية من أماكن صبها وتخزينها على الرصيف، على أن يشمل البند أعمال التهيئة على الرصيف لاستيعاب هذه المجسمات.	وحدة	٨٠٠	١٥	12,000

12,000	15	800	وحدة	نقل المجسمات الخرسانية من أماكن تخزينها على الرصيف وإنزالها في البحر في الأجزاء الجنوبية والغربية من كاسر الموج الرئيسي حسب تعليمات المهندس المشرف	
15,000	مصاريف طارئة + مصاريف إشرافية وفحص المواد الخرسانية				ج.
225,500					الإجمالي

**البرنامج الأول: إعادة تأهيل وتطوير مرفأ الصيادين**  
**المشروع الثاني: اعداد الدراسات والمخططات والتصاميم الهندسية لمرفأ الصيادين.**

التفاصيل	البند
اعداد الدراسات والمخططات والتصاميم الهندسية لمرفأ الصيادين.	اسم المشروع
٦ شهور.	مدة المشروع
150,000 دولار أمريكي	تكلفة المشروع
<p>في أوائل العام ١٩٩٧ بدأت السلطة الوطنية الفلسطينية بإنشاء ميناء الصيادين قبالة مدينة غزة عبر جهات محلية حيث تعاقدت مع شركات استشارية محلية ومقاولين محليين وتمت الاستفادة من المواد الأولية المتوفرة وخاصة مخلفات البناء في عمليات الانشاء .</p> <p>ونظراً لأن هذا المشروع هو المشروع البحري الأول الذي يتم تنفيذه في فلسطين فقد لوحظ أن الدراسات والمخططات التي تم إعدادها كانت متواضعة ولا تلبي الاحتياجات الفنية المطلوبة وعليه فإن أي أعمال تطويرية في الميناء يجب أن تتم بناءً على نتائج الدراسات الفنية والهندسية. الأمر الذي يضع إعداد هذه الدراسات والمخططات عبر شركات متخصصة أولوية أولى.</p> <p><b>يتضمن المشروع البنود التالية:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ إجراء عملية رفع مساحي للوضع القائم في مرفأ الصيادين يشتمل على تحديد المناسيب والأعماق في حوض المرفأ وجسم كاسر الأمواج وحرم المرفأ، وإعداد دراسة تقييمية للوضع القائم.</li> <li>▪ اعداد الدراسات الهندسية والفنية والبيئية لمشروع تطوير مرفأ الصيادين وتشغيله.</li> <li>▪ اعداد التصاميم الهندسية اللازمة للمشروع، مثل: كاسر الأمواج، الأرصفة، الحوض، والمرافق الاخرى الضرورية، ..إلخ.</li> <li>▪ إعداد مخططات التنفيذ (Shop Drawing).</li> </ul>	تفاصيل المشروع

**البرنامج الأول: إعادة تأهيل وتطوير مرفأ الصيادين**  
**المشروع الثالث: تقوية وتدعيم كاسر الموج الرئيسي باستخدام المجسمات الخرسانية.**

التفاصيل	البند
تقوية وتدعيم كاسر الموج الرئيسي باستخدام المجسمات الخرسانية	اسم المشروع
١٢ شهر	مدة المشروع



تكلفة المشروع	871,000 دولار أمريكي
تفاصيل المشروع	<p>يمثل كاسر الأمواج الجسم الرئيسي لميناء الصيادين بغزة، ويزيد طوله عن ٧٠٠ متر، ويتراوح عرضه من ٢٥ - ٤٠ متر ويرتفع عن سطح البحر حوالي ٣-١ م.</p> <p>وتعتبر المنطقة الجنوبية الغربية و التي يبدأ بها كاسر الموج بالالتفاف نحو الشمال من أدق وأخطر الأماكن في جسم كاسر الأمواج نظراً لوقوعها في منطقة إنكسار الأمواج ومواجهتها للتيارات البحرية.</p> <p>ونظراً لان عملية إنشاء كاسر الأمواج اعتمدت بالاساس على الطرق البدائية واستعملت بها المواد الأولية و عدم وجود أي قواعد هندسية لتنشيت كاسر الأمواج فان هناك أهمية خاصة لتنفيذ أعمال تدعيم وتقوية على طول كاسر الأمواج .</p> <p>وقد يكون أنزال مجسمات خرسانية بأوزان تزيد عن ٢٥ طن أحد الحلول القابلة للتنفيذ وخاصة في ظل الحصار المستمر منذ سبتمبر ٢٠٠٠ بالإضافة لانزال المزيد من المجسمات الخرسانية (Tetra Podes) بوزن ٨ طن في المناطق الجنوبية والغربية .</p> <p>والمشروع المقترح يعتبر حجر الاساس لتنفيذ أي أعمال تطويرية في ميناء الصيادين ويشمل المشروع البنود التالية:</p>

م	البند	الوحدة	عدد الوحدات	تكلفة الوحدة (\$)	التكلفة
أ.	توريد وصب ومعالجة خرسانة جاهزة B300 مقاوم للأملح الكبريتات لزوم الكتل الإسمنتية وزن ٢٥ طن فما فوق (عدد ٦٠٠)	٣م	7000	٧٣	511,000
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ يشمل البند تجهيز قوالب الصب</li> <li>▪ يشمل البند أعمال التهيئة والتوريد والصب والمعالجة حسب المواصفات الهندسية.</li> <li>▪ يشمل البند توريد وتشكيل وتركيب حديد تسليح لزوم الخطافات لنقل المجسمات الخرسانية</li> </ul>				
	توريد وصب ومعالجة خرسانة جاهزة B300 مقاوم للأملح الكبريتات لزوم الكتل الإسمنتية وزن ٨ طن (عدد ١١٠٠)	٣م	٣٥٠٠	٦٧	234,500
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ يشمل البند أعمال التهيئة والتوريد والصب والمعالجة حسب المواصفات الهندسية. على أن يتم الصب في قوالب وحدات كاسر الأمواج Tetra Podes حجم (٣,٥) كوب للوحدة الموجودة في الموقع وذلك بعد اجراء</li> </ul>				

				عمليات الصيانة الضرورية لها <ul style="list-style-type: none"> <li>يشمل البند توريد وتشكيل وتركيب حديد تسليح لزوم الخطافات لنقل المجسمات الخرسانية.</li> </ul>
27,500	٢٥	١١٠٠	وحدة	<b>نقل وإنزال المجسمات الخرسانية ( Tetra Podes )</b> - نقل المجسمات الخرسانية من أماكن صيها وتخزينها على الرصيف ، على أن يشمل البند أعمال التهيئة على الرصيف لاستعاب هذه المجسمات. - نقل المجسمات الخرسانية من أماكن تخزينها على الرصيف وإنزالها في البحر في الأجزاء الجنوبية والغربية من كاسر الموج الرئيسي .
48,000	٨٠	٦٠٠	وحدة	<b>نقل وإنزال المجسمات الخرسانية (بأوزان تزيد عن ٢٥ طن)</b> - نقل المجسمات الخرسانية من أماكن صيها وتخزينها على الرصيف - نقل المجسمات الخرسانية من أماكن تخزينها على الرصيف وإنزالها في البحر في الأجزاء المحددة من كاسر الأمواج الرئيسي .
50,000			وحدة إجمالية	<b>مصاريف طارئة + مصاريف إشرافية وفحص على المواد الخرسانية</b>
<b>871,000</b>				<b>الإجمالي</b>

**البرنامج الأول: إعادة تأهيل وتطوير مرفأ الصيادين**  
**المشروع الرابع: تبطين حوض المرفأ باستخدام الألواح الغاطسة " Sheet Piles "**

التفاصيل	البند								
تبطين حوض المرفأ باستخدام Sheet Piles.	اسم المشروع								
١٢ شهر	مدة المشروع								
1,990,000 دولار.	تكلفة المشروع								
<p>يبلغ قطر حوض المرفأ حوالي 450 متر و يتراوح عمقه ما بين ١-٨ أمتار، وأدى استخدام مخلفات البناء في عملية إنشاء كاسر الأمواج الرئيسي وهي مواد غير مطابقة لمواصفات الموانئ العالمية إلى عدم تثبيت منسوب عمق المياه.</p> <p>تسعى سلطة الموانئ البحرية لحل مشكلة عمق الحوض بشكل جذري عن طريق تثبيت ألواح الحديد Sheet piles على طول محيط الحوض الداخلي الامر الذي من شأنه المساعدة في عدم انجراف الأتربة والمخلفات إلى داخل الحوض والحفاظ على عمق ثابت.</p> <p>ويشمل هذا المشروع بشكل رئيسي توريد وتركيب وتثبيت Sheet Piles على المحيط الداخلي للحوض، ويقدر الطول الكلي لمحيط الحوض بحوالي ١٤٣١م. ونظراً للموازنة المالية الكبيرة التي يحتاجها هذا المشروع فمن الممكن تقسيم العمل إلى مرحلتين رئيسيتين كالتالي:</p> <p><b>المرحلة الأولى:</b> وهي مرحلة ذات أولوية عالية وتشمل توريد وتركيب Sheet Piles للجزء الجنوبي والغربي والشرقي من كاسر الأمواج الرئيسي وتقدر الكميات المطلوبة في هذه المرحلة ٩٥٠ متر طولي .</p> <p><b>المرحلة الثانية:</b> وتشمل توريد وتركيب وتثبيت Sheet Piles للرصيف الثانوي بطول ٣٥٠ م على أن يشمل البند أعمال التسوية والتدعيم للرصيف الثانوي والجدول التالي يوضح تفاصيل البنود:</p>	تفاصيل المشروع								
<table border="1"> <thead> <tr> <th align="center">المجموع بالدولار</th> <th align="center">السعر \$</th> <th align="center">الكمية</th> <th align="center">البند</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td align="center">1,425,000</td> <td align="center">١٥٠٠</td> <td align="center">٩٥٠ متر طولي</td> <td> <b>المرحلة الأولى:</b>  توريد و تركيب حديد لزوم Sheet Piles حسب المواصفات الهندسية للجزء الجنوبي والشرقي والغربي (ارتفاع ١٨ م) </td> </tr> </tbody> </table>	المجموع بالدولار	السعر \$	الكمية	البند	1,425,000	١٥٠٠	٩٥٠ متر طولي	<b>المرحلة الأولى:</b> توريد و تركيب حديد لزوم Sheet Piles حسب المواصفات الهندسية للجزء الجنوبي والشرقي والغربي (ارتفاع ١٨ م)	
المجموع بالدولار	السعر \$	الكمية	البند						
1,425,000	١٥٠٠	٩٥٠ متر طولي	<b>المرحلة الأولى:</b> توريد و تركيب حديد لزوم Sheet Piles حسب المواصفات الهندسية للجزء الجنوبي والشرقي والغربي (ارتفاع ١٨ م)						

385,000	١١٠٠	٣٥٠ متر طولي	المرحلة الثانية: توريد و تركيب حديد لزوم sheet Piles حسب المواصفات الهندسية للكاسر الثانوي (ارتفاع ١٢ م)	
180,000	180,000	Lump sum	▪ استكمال أعمال التدعيم والتسوية في الرصيف الثانوي	
<b>1,990,000</b>			<b>المجموع الكلي</b>	

**البرنامج الأول: إعادة تأهيل وتطوير مرفأ الصيادين  
المشروع الخامس: تعميق حوض المرفأ - المرحلة الأولى والثانية**

التفاصيل		البند	
تعميق حوض المرفأ - المرحلة الأولى		اسم المشروع	
١٢ شهر		مدة المشروع	
560,000 دولار - المرحلة الأولى		تكلفة المشروع	
تشير آخر عمليات مسح أعماق مرفأ الصيادين التي قامت بها سلطة الموانئ البحرية في أغسطس ٢٠٠٦ أن عمق المياه في الأجزاء الرئيسية من حوض المرفأ لا يقل عن ٢م ويزيد في بعض الأماكن وخاصة كلما اقتربنا نحو كاسر الموج الغربي ليصل إلى ٧ أو ٨ أمتار.		تفاصيل المشروع	
تشكل المواد الرسوبية والطيني الناتج عن دخول مياه الصرف الصحي إلى الحوض أحد أهم التحديات التي تواجهها سلطة الموانئ البحرية وسلطة جودة البيئة، فوجود مثل هذه المواد في أعماق الحوض يشكل خطر كبير على حياة الصيادين هذا ويؤثر بشكل كبير على الحياة البحرية في الحوض.			
ونتيجة لزيادة في طول مدخل الميناء تقوم التيارات المائية بصورة دائمة بسحب الرمال والأترربة وبعض المخلفات وغيرها من جسم كاسر الموج إلى داخل الحوض الأمر الذي يترتب عليه خفض و عدم ثبات منسوب عمق المياه في الحوض بالإضافة إلى حدوث انهيارات وخلخلة لجسم كاسر الموج.			
و في إطار خطة سلطة الموانئ البحرية لتطوير وإعادة تأهيل ميناء الصيادين ترغب سلطة الموانئ البحرية في تنفيذ مشروع تعميق حوض ميناء الصيادين من خلال مرحلتين رئيسيتين الأولى لخفض العمق إلى ٧ م. والثانية إلى ٩ أمتار وهناك عدة طرق لتنفيذ هذا لمشروع منها البدائية التي تعتمد على الإمكانيات المحلية سواء عن طريق مضخات يتم تثبيتها في الأعماق وتقوم بشفط كميات الأترربة والمخلفات الرسوبية من أعماق الحوض وضخها إلى الخارج.			
الطريقة الثانية تتمثل في استخدام حفارات يتم تثبيتها على عوامات تقوم بعمليات الحفر ونقل الرواسب إلى خارج الحوض.			
والطريقة الثالثة وهي الطريقة الحديثة المستخدمة في معظم المرافق البحرية العالمية ويتم بواسطة معدات متخصصة تسمى الكراكات Dredgers ويتم من خلالها التعاقد مع أحد الشركات العالمية أو الإقليمية لتوفير المعدات المطلوبة لتنفيذ عمليات التعميق إما بالتعاقد على المشروع بأكمله (Lump Sum) او بالمتر المكعب			
والجدول التالي يوضح بنود المشروع:			
المجموع \$	السعر \$	الكمية	البند

560,000	Lump sum	600,000 م ٣	المرحلة الأولى: تعميق الحوض إلى أعماق لا تقل عن ٧ م.	
385,000	Lump sum	300,000 م ٣	المرحلة الثانية: تعميق الحوض إلى أعماق لا تقل عن ٩ م.	
100,000			مصاريف طارئة	
<b>1,045,000</b>			<b>المجموع الكلي</b>	

**البرنامج الأول: إعادة تأهيل وتطوير مرفأ الصيادين  
المشروع السادس: مشروع إنزال وسحب سفن الصيد " Slipway " .**

التفاصيل	البند
مشروع إنزال وسحب سفن " Slipway " .	اسم المشروع
5 شهور.	مدة المشروع
320,000 دولار أمريكي	تكلفة المشروع
<p>يعد مرفأ الصيادين المرفأ الوحيد في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية الذي يخدم قطاع الصيد، ويعتبر الملاذ الآمن لما يقارب ٧٣٠ قارب صيد متعددة الأحجام والأوزان.</p> <p>تستخدم الطرق البدائية في عمليات سحب وتدشين القوارب ولا يتوفر أي نوع من الأحواض التي تستخدم لصيانتها، فهناك ضرورة لإنشاء القزق "slipway" حيث سيساهم هذا المشروع في خلق فرص عمل، وتطوير قطاع الصيد وخدمة شريحة الصيادين من خلال توفير مصدر دخل لهم، وزيادة عمر القوارب.</p> <p>من خلال هذا المشروع يمكن خدمة قوارب يصل وزنها إلى ٢٠٠ طن، سيتم إنشاء هذا المشروع على مساحة ٤٠٠٠ متر مربع، ويتكون من ٣ حارات إصلاح بطول ٣٠ متر لكل حارة، ويبلغ طول المنزلق المائي ٣٠ متر ينتهي برافعة قادرة على رفع قوارب بكافة أوزانها وأحجامها، كذلك تصمم أحد الحارات المخصصة للصيانة والإصلاح كورشة عمل مغطاة، ويشمل المشروع أيضاً بناء مبنى إداري لخدمة المشروع، وتوفير المعدات اللازمة لصيانة وإصلاح السفن على القزق، وإعداد الدراسات الفنية للمشروع بواسطة شركات متخصصة ذات خبرة في هذا المجال لعدم وجود خبرات داخل قطاع غزة. هذا وتبلغ التكلفة الإجمالية للمشروع ٣٢٠ ألف دولار، لتنفيذ البنود التالية:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- المنزلق البحري ٣٠ متر.</li> <li>- قضبان السكك الحديدية المؤدية إلى حارات الصيانة.</li> <li>- مبنى إداري وخدمات البنية التحتية اللازمة للمشروع والسور الخارجي للمشروع.</li> <li>- معدات تشغيلية.</li> </ul>	تفاصيل المشروع

**البرنامج الأول: إعادة تأهيل وتطوير مرفأ الصيادين**  
**المشروع السابع: معالجة التلوث البيئي في حوض مرفأ الصيادين**

التفاصيل	البند
معالجة التلوث البيئي في حوض مرفأ الصيادين	اسم المشروع
٤ شهور	مدة المشروع
115,000 دولار.	تكلفة المشروع
تعد مشكلة التلوث البحري في حوض مرفأ الصيادين من أكبر التحديات والصعوبات التي تواجهها سلطة الموانئ البحرية، وتحديث عمليات التلوث نتيجة تدفق كميات كبيرة من مياه الصرف الصحي الغير معالجة إلى حوض المرفأ منذ عدة سنوات. وتأتي أهمية تنفيذ المشروع بالاستناد الى النتائج التي توصلت إليها سلطة البيئة مؤخراً، حيث قامت باجراء فحص لجودة مياه البحر من خلال مشاهدات حقلية و فحوصات فيزيائية للماء مثل:	تفاصيل المشروع
- الأكسجين المذاب D.O	
- Turbidity	
- النفاذية Conductivity	
- الملوحة Salinity	
- كمية المواد الصلبة المذابة ( TDS ) Total dissolve solids	
- Nitrate	
- الحرارة Temperature	
وقامت سلطة البيئة بتقسيم المرفأ الى ثلاث مناطق منفصلة من أجل معرفة التغيرات في جودة مياه البحر في المرفأ عنها في المناطق البعيدة عن المرفأ و كانت النتائج مذهلة وتشير إلى حالة يمكن اعتبار الحياة البحرية في المرفأ أشبه بالصحراء من الناحية البيولوجية.	
<u>أولاً : المشاهدات الحقلية :</u>	
١. رائحة المياه في المرفأ تشير الى اختلاط مياه البحر بمياه المجاري.	
٢. لون المياه في معظم أركان الحوض تميل الى اللون البني مما يدل على تدفق مياه المجاري اليه.	
٣. لوحظ انتشار طبقة رقيقة من الزيوت على سطح الماء ( oil film ) مما يساعد على تقليل كمية الاكسجين المذاب في الماء و بالتالي يساعد في هجرة الكائنات البحرية و قتل الكائنات الجالسة أو قليلة الحركة مثل بعض الرخويات و القشريات الجالسة. و هذا ناتج من العدد الكبير لمعدات الصيد المنتشرة في الميناء.	
٤. انتشار كميات من الطحالب الخضراء من فصيلة <i>Ulva</i> و <i>Enteromorpha</i> التي تعتبر مؤشر جيد على حالة التلوث العضوي لمياه البحر حيث تمتاز هذه الطحالب بقدرة تحملها للتلوث ، فوجود الطحالب	



بشكل ملحوظ في الحوض يؤثر بشكل مباشر على كمية الاكسجين الذائب في المياه مما سيؤثر بالسلب على marine Fauna .

٥. مجموعات كبيرة من اسماك البوري في الحوض و قيام بعض الصيادين باستخدام الصنارة في اصطيادها بالقرب من انبوب المجاري المتدفق في الحوض.

٦. انتشار كثيف لنوع من القشريات البحرية ( Barnacles ) في الحافة الجنوبية للمرفأ .

#### ثانيا : المشاهدات الفيزيائية :

تعتبر كمية الأكسجين المذاب والملوحة مؤشر ذو دلالة لا شك فيها على حالة المرفأ السينة:

١- الملوحة: Salinity بلغت أدنى قيمة للملوحة في المرفأ ٣٢,١ جزء في الألف (بالقرب من تدفق المياه العادمة ) مما يشير الى الزيادة المطردة في تدفق المياه المبتذلة مع العلم ان ملوحة مياه البحر تفوق نسبتها حسب ما تم قياسه في مناطق بعيدة عن المرفأ و التي تراوحت بين ٣٦,٥-٣٧,١ جزء في الألف ، فالتغير الواضح في نسبة الملوحة يؤثر بالسلب على تواجد الكائنات البحرية خاصة و ان الكائنات لها قدرة تحمل محدودة لمواجهة التغير الخطير للملوحة الموجودة في الحوض الأمر الذي يعرضها للموت في حال التغير في الضغط الاسموزي للكائنات البحرية و بالتالي نفوقها .

٢- كمية الاكسجين المذاب D.O. : وصلت القراءة للاكسجين المذاب في مياه الحوض أدنى درجاته و ان صح القول فان كمية الاكسجين المذاب وصلت الى حد الخطورة الشديدة و التي لا يمكن عيش الكائنات البحرية في المياه بهذه النسبة ولقد سجلت كمية الأكسجين المذاب إلى 3.53mg/l في حين تم تسجيلها خارج المرفأ 8.1mg/l . ان التدهور والتدهور الواضح في كمية الاكسجين المذاب له التأثير المباشر على الحياة البحرية في المرفأ .

Area	D.O mg/l	Cond.S/cm	Salin.%00	TDS g/l	Temp. C
1	5.74	54.5	36	34.6	22.1
2	4.74	51.4	33.7	32.4	23.4
3	3.53	49.2	32.1	30.9	22.4
4	8.1	55.2	36.5	35.1	20.6

- الأوكسجين الذائب " D.O ."
- النفاذية " Cond "
- الملوحة " Salin "
- كمية المواد الصلبة الذائبة " TDS ."
- منطقة (١) الجنوب الغربي لميناء غزة.
- منطقة (٢): جنوب الميناء.
- منطقة (٣) شرق الميناء.
- منطقة (٤) خارج الميناء.

والجدول التالي يوضح بنود المشروع:

المجموع بالدولار	السعر \$	الكمية	البند
30,000	30,000	Lump sum	أولاً: أعمال خاصة بتحويل الأنبوب ١. إنشاء غرفة تجميع وضخ مياه الصرف الصحي.
30,000	30,000	٥٠٠م طولي	٢. توريد وتركيب أنبوب لتحويل المسار إلى خارج الحوض (المرحلة الأولى)
10,000	10,000	Lump sum	٣. غرفة تحكم
5,000	5,000	Lump sum	٤. أعمال حفر وتسوية
4,0000	40,000	Lump sum	ثانياً: أعمال تنقية وتطهير ومعالجة لمياه الحوض
115,000			المجموع الكلي

**البرنامج الأول: إعادة تأهيل وتطوير مرفأ الصيادين  
المشروع الثامن: توفير المعدات والأجهزة اللازمة لتشغيل مرفأ الصيد**

التفاصيل				البند																																																				
توفير المعدات والأجهزة اللازمة لتشغيل مرفأ الصيد				اسم المشروع																																																				
٦ شهور				مدة المشروع																																																				
650,000 دولار أمريكي.				تكلفة المشروع																																																				
<p>يحتاج مرفأ الصيادين من أجل تشغيله بكفاءة وفعالية ومواكبة التطورات العالمية في هذا المجال، وتحقيق الجدوى الاقتصادية من إعادة تأهيله وتطويره، إلى معدات وأجهزة تشغيلية منها:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>البند</th> <th>الكمية</th> <th>تكلفة الوحدة \$</th> <th>التكلفة الإجمالية \$</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>رافعة شوكية "Forklift"</td> <td>٢</td> <td>٧٥٠٠٠</td> <td>150,٠٠٠</td> </tr> <tr> <td>مقطورة مسطحة "Flat Bed Trailers"</td> <td>٥</td> <td>١٠٠٠٠</td> <td>50,000</td> </tr> <tr> <td>جرار "Tractors"</td> <td>٢</td> <td>٤٠٠٠٠</td> <td>80,000</td> </tr> <tr> <td>رافعة متحركة "Mobile cranes (15-20 tons)"</td> <td>١</td> <td>١٠٠٠٠٠</td> <td>100,000</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Buoys x Beacons and workboats</td> <td></td> <td>٥٠٠٠٠</td> </tr> <tr> <td colspan="2">معدات تصليح " Fishing boats Workshop Equipment"</td> <td></td> <td>٥٠٠٠٠</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Radio and ship Equipment "نظام واجهزة اتصال telecom."</td> <td></td> <td>٥٠٠٠٠</td> </tr> <tr> <td colspan="2">أجهزة حاسوب ومعدات " computerization and Equipment"</td> <td></td> <td>٥٠٠٠٠</td> </tr> <tr> <td>قارب أبحاث ومسوحات " Aqua-sounder survey boat"</td> <td>١</td> <td>٥٠٠٠٠</td> <td>٥٠٠٠٠</td> </tr> <tr> <td>"Guard Boats"</td> <td>٢</td> <td>١٠٠٠٠</td> <td>٢٠٠٠٠</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td>650,000</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td align="right"><b>الإجمالي</b></td> </tr> </tbody> </table>				البند	الكمية	تكلفة الوحدة \$	التكلفة الإجمالية \$	رافعة شوكية "Forklift"	٢	٧٥٠٠٠	150,٠٠٠	مقطورة مسطحة "Flat Bed Trailers"	٥	١٠٠٠٠	50,000	جرار "Tractors"	٢	٤٠٠٠٠	80,000	رافعة متحركة "Mobile cranes (15-20 tons)"	١	١٠٠٠٠٠	100,000	Buoys x Beacons and workboats			٥٠٠٠٠	معدات تصليح " Fishing boats Workshop Equipment"			٥٠٠٠٠	Radio and ship Equipment "نظام واجهزة اتصال telecom."			٥٠٠٠٠	أجهزة حاسوب ومعدات " computerization and Equipment"			٥٠٠٠٠	قارب أبحاث ومسوحات " Aqua-sounder survey boat"	١	٥٠٠٠٠	٥٠٠٠٠	"Guard Boats"	٢	١٠٠٠٠	٢٠٠٠٠				650,000				<b>الإجمالي</b>	تفاصيل المشروع
البند	الكمية	تكلفة الوحدة \$	التكلفة الإجمالية \$																																																					
رافعة شوكية "Forklift"	٢	٧٥٠٠٠	150,٠٠٠																																																					
مقطورة مسطحة "Flat Bed Trailers"	٥	١٠٠٠٠	50,000																																																					
جرار "Tractors"	٢	٤٠٠٠٠	80,000																																																					
رافعة متحركة "Mobile cranes (15-20 tons)"	١	١٠٠٠٠٠	100,000																																																					
Buoys x Beacons and workboats			٥٠٠٠٠																																																					
معدات تصليح " Fishing boats Workshop Equipment"			٥٠٠٠٠																																																					
Radio and ship Equipment "نظام واجهزة اتصال telecom."			٥٠٠٠٠																																																					
أجهزة حاسوب ومعدات " computerization and Equipment"			٥٠٠٠٠																																																					
قارب أبحاث ومسوحات " Aqua-sounder survey boat"	١	٥٠٠٠٠	٥٠٠٠٠																																																					
"Guard Boats"	٢	١٠٠٠٠	٢٠٠٠٠																																																					
			650,000																																																					
			<b>الإجمالي</b>																																																					



**البرنامج الأول: إعادة تأهيل وتطوير مرفأ الصيادين  
المشروع التاسع: تراكى " رسو" قوارب صيد الأسماك داخل مرفأ الصيادين بغزة**

التفاصيل	البند
اسم المشروع	تراكى "رسو" قوارب صيد الأسماك داخل مرفأ الصيادين بغزة
مدة المشروع	٨ شهور
تكلفة المشروع	485,660 دولار أمريكي
تفاصيل المشروع	<p>أنشى مرفأ الصيادين بطرق عشوائية دون العمل على توفير مرافق وخدمات الصيادين ، ومن هنا تأتى أهمية تنفيذ هذا المشروع، حيث سيوفر أماكن لرسو ٤٨٠ مركب ذات أطوال تتراوح ما بين ٩-١٨ متر.</p> <p>ويتضمن المشروع البنود التالية:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- انشاء ٨ أرصفة باستخدام خوازيق من الباطون ثم يصب عليها حزام باطون بعرض ٦٠*٤٠ سم، ثم تثبت الارضيات المخصصة لحركة الصيادين.</li> <li>- عدد الخوازيق اللازمة لكل رصيف ٨ خوازيق.</li> <li>- طول الخازوق ١٢ متر وبقطر ٦٥ سم.</li> <li>- يصب الأحزمة فوق الخوازيق ثم تثبت الأرضيات فوق الأحزمة.</li> </ul>

م	البند	الوحدة	عدد الوحدات	تكلفة الوحدة (\$)	التكلفة
أ.	انشاء أرصفة بطول ٧٠ متر وبعرض ٢ متر في الجهة الجنوبية للمرفأ.				
ب.	انشاء خوازيق لحمل أرضيات الأرصفة	عدد	٦٤	٢٤٠٠	153,660
ج.	إنشاء أحزمة باطون لربط كل ٨ خوازيق مع بعضهم البعض لكي يتم تركيب أرضيات الأرصفة عليهم.	عدد	٨	٩٠٠٠	72,000
	انشاء أرضيات فوق الأحزمة كمرات مشاة لخدمة الصيادين وأدوات الصيد	عدد	٨	4,500	36,000
	العمالة المطلوبة للمشروع				224,000
	<b>الإجمالي</b>				<b>485,660</b>

## البرنامج الثاني: الدعم الطارئ لمشروع ميناء غزة التجاري

التفاصيل	البند
الدعم الطارئ لمشروع ميناء غزة التجاري	اسم البرنامج
مدينة غزة	الموقع
قطاع غزة في المرحلة الأولى ومن ثم سيمتد النطاق للضفة الغربية.	نطاق البرنامج
<p>يُعتبر هذا البرنامج حجر الأساس للمشروع في تنفيذ مشروع استراتيجي ورمز من رموز السيادة الفلسطينية على المياه الإقليمية وهو مشروع ميناء غزة التجاري الذي يهدف إلى:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>١. توفير نظام نقل بحري في فلسطين ذي كفاءة وإمكانيات عالية.</li> <li>٢. المساهمة في إحداث تنمية اقتصادية توفر مورد دخل للاقتصاد القومي من خلال توفير وتطوير خدمات النقل البحري وتنشيط الحركة الملاحية البحرية..</li> <li>٣. تعزيز وتطوير قطاع التجارة الخارجية في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية من خلال إتاحة فرص جيدة لترويج الصادرات وفتح الأسواق لأنماط تجارية جديدة.</li> <li>٤. التقليل أو الحد من التبعية الاقتصادية للبلاد الأخرى وتحرير الصادرات والواردات الفلسطينية من القيود المفروضة.</li> <li>٥. الاستثمار البشري عن طريق توفير الكوادر المدربة وتوفير فرص متنوعة للعمالة.</li> <li>٦. العمل على توثيق روابط التعاون و التكامل الإقليمي الاقتصادي مع دول الجوار والعالم.</li> </ol>	الأهداف
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. انعدام تجسيد السيادة الفلسطينية على المياه الإقليمية.</li> <li>٢. تجميد وتوقف العمل على إنشاء ميناء غزة التجاري واستهدافه من قبل قوات الاحتلال الإسرائيلي، وبالتالي فقدان الفوائد السياسية والاقتصادية لتنفيذ هذا المشروع الاستراتيجي.</li> <li>٣. اعتماد محافظات الوطن وبشكل كامل على الموانئ الإسرائيلية فيما يتعلق بالاستيراد والتصدير حيث قدرت الدراسات الخاصة بالميناء أن ما يعادل ٦,١٥ مليون طن من البضائع سيتم استيرادها وتصديرها بحلول عام ٢٠١٢.</li> <li>٤. كثرة التعديلات على حرم ميناء غزة التجاري المحدد وفقاً للمرسوم الرئاسي رقم (١) لسنة ٢٠٠٠، والمعتمد بالمخطط الإقليمي لمحافظة قطاع غزة.</li> </ol>	مبررات البرنامج
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. ترسيخ مفهوم سيادة الدولة الفلسطينية على المياه الإقليمية بما في ذلك أبعاد المياه الإقليمية والحق في المساحات الدولية من حيث حدود المياه الدولية التي تمتلك السلطة الوطنية الفلسطينية الحق في استغلال ثرواتها.</li> <li>٢. إيجاد معبر حر لفلسطين على العالم الخارجي.</li> </ol>	أهمية البرنامج

<p>٣. تنمية وتعزيز صناعة النقل البحري.</p> <p>٤. إعادة ربط الاقتصاد الفلسطيني بالاقتصاد العربي والعالمي.</p> <p>٥. تنمية اقتصاد سوقي تنافسي منفتح على الاستثمار والتجارة وتحسين معدلات التبادل التجاري.</p> <p>٦. زيادة الاستثمارات ونقل التكنولوجيا في عمليات وخدمات الميناء.</p> <p>٧. تعزيز النمو وخلق فرص العمل وتحسين مستويات المعيشة والرخاء.</p> <p>٨. توفير الحوافز والفرص الاستثمارية في مجال الموانئ البحرية والنقل البحري لتشجيع المنافسة التصديرية الإقليمية.</p>	
<p>يعتبر هذا البرنامج اللبنة الأساسية للشروع في تنفيذ المشروع الاستراتيجي الهام وهو إنشاء ميناء غزة التجاري، الذي يعتبر من أهم المشاريع الإستراتيجية في فلسطين على الصعيد السياسي والاقتصادي والاجتماعي، باعتباره رمزاً من رموز السيادة، ناهيك عن أهميته الاقتصادية.</p> <p>يتكون البرنامج من المشاريع التالية:</p> <p>- المشروع الأول: إنشاء السور الخارجي لحرم ميناء غزة التجاري بكلفة ١٢٥ ألف دولار.</p> <p>- المشروع الثاني: تقييم الدراسات السابقة لإنشاء مشروع ميناء غزة التجاري بكلفة مليون دولار.</p>	<p>مكونات وعناصر البرنامج</p>
<p>1,125,000 دولار</p>	<p>تكلفة البرنامج</p>
<p>القطاعات الاقتصادية بشكل خاص، وجميع شرائح المجتمع بشكل عام.</p>	<p>المستفيدون</p>
<p>البرنامج الحالي تنموي متوسط المدى.</p>	<p>ديمومة البرنامج</p>
<p>الممارسات الإسرائيلية التعسفية.</p>	<p>مخاطر البرنامج</p>
<p>يعتبر مشروع ميناء غزة التجاري أثناء إنشائه وبعد تشغيله من المشاريع الإستراتيجية التي تساهم وبشكل كبير في دفع عجلة الاقتصاد الفلسطيني، وذلك من خلال توفير دخل للاقتصاد القومي عن طريق ناتج خدمات النقل البحري تقدر بحوالي ١٥٠ إلى ٢٠٠ مليون دولار سنوياً من مدفوعات الجمارك والأرضيات وكلفة النقل والتخزين للبضائع القادمة عبر الموانئ الإسرائيلية إلى الأراضي الفلسطينية.</p> <p>كما سيساهم ميناء غزة البحري في خلق فرص عمل دائمة ومؤقتة تقدر بحوالي ١٨٠٠ فرصة عمل خلال مرحلة الإنشاء وحوالي ٥٠٠٠ فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة أثناء التشغيل. بالإضافة إلى ذلك فإن المشروع سيساهم في خلق فرص استثمارية كبيرة في مجال الموانئ والنقل البحري، وتحقيق التكامل بين الاقتصاد الفلسطيني واقتصاديات المنطقة.</p>	<p>الجدوى الاقتصادية</p>
<p>الموانئ البحرية بشكل عام يصحبها تأثير بيئي من ناحية الحفر والترسيب ويمكن معالجته خلال برنامج صيانة مستمر.</p>	<p>الآثار البيئية</p>
<p>المشروع له أولوية وطنية أولى.</p>	<p>درجة الأولوية</p>



البرنامج الثاني: الدعم الطارئ لمشروع ميناء غزة التجاري  
المشروع الأول: بناء السور الخارجي لحرم ميناء غزة التجاري

التفاصيل	البند
بناء السور الخارجي لحرم ميناء غزة التجاري	اسم المشروع
٤ شهور	مدة المشروع
١٢٥ ألف دولار	تكلفة المشروع
يقع حرم ميناء غزة التجاري على أرض جزء من القسائم ٩، ١٠ من القطعة ٦٧٦، من أراضي غزة الشيخ عجلين، والمحددة وفقاً للمرسوم الرئاسي رقم "١" لعام ٢٠٠٠ الصادر بتاريخ ٣٠/٤/٢٠٠٠، وتتضمن هذه الأراضي أراضي حكومية تقدر مساحتها بـ ٢٠٠٠ دونم، وأراضي خاصة تم تخصيصها لخدمة المشروع ومرافقه وخدماته، بالإضافة إلى ذلك فقد تم اعداد مسودة خطة تحديد استعمالات منطقة الميناء بما يتلاءم مع خدمات وعمليات الميناء والبرامج والمشاريع التطويرية المستقبلية.	تفاصيل المشروع
وتملك سلطة الموانئ البحرية صلاحية منح الموافقات على البناء والخدمات مثل الكهرباء والمياه بمنطقة ميناء غزة البحري، ونظراً لوجود تعديات في حرم الميناء وعدم التزام بعض المواطنين بالأنظمة والتعليمات المعمول بها في تلك المنطقة، فقد رأت سلطة الموانئ البحرية أهمية قصوى لبناء السور الخارجي لحرم الميناء وانشاء البوابات الرئيسية خاصة وأن سلطة الموانئ البحرية حالياً لا تمتلك الموارد المالية لتعيين عدد كبير من الحراس للموقع. وتبلغ تكلفة المشروع كالتالي:	

الإجمالي	التكلفة	الكمية	الوحدة	البند
104,000	20	٥٢٠٠	متر طولي	توريد وتركيب سياج حديدي مقاوم للصدأ "مجلفن"
20,000	٤٠٠٠	٥	عدد	تركيب بوابات رئيسية الكترونية
5,000				مصاريف اشرافيه وطارئة
129,000				المجموع الكلي

**البرنامج الثاني: الدعم الطارئ لمشروع ميناء غزة التجاري**  
**المشروع الثاني: تطوير وتحديث الدراسات السابقة لإنشاء ميناء غزة التجاري**

التفاصيل	البند
تطوير وتحديث الدراسات السابقة لإنشاء ميناء غزة التجاري	اسم المشروع
٣ شهور.	مدة المشروع
1,000,000 دولار	تكلفة المشروع
<p>بدأت منظمة التحرير الفلسطينية في إعداد الدراسات الخاصة بمشروع ميناء غزة التجاري والتفاوض مع الشركات العالمية لإنجاز هذا المشروع قبل قدومها إلى أرض الوطن حيث تم الاتفاق المبدئي على تنفيذ هذا المشروع مع تجمع لشركات هولندية فرنسية في تونس عام ١٩٩٢.</p> <p>وتعاقدت لجنة الميناء والمشكلة بقرار رئاسي الصادر في تونس بتاريخ ١٩٩٤/٣/٢١ وبدعم من الحكومة الهولندية مع شركة Grabowsky &amp; Consulting Engineers Ports BV العالمية وذلك في العام ١٩٩٤ لإعداد الدراسات الهندسية الأولية الخاصة بإنشاء ميناء غزة البحري والمشملة على دراسة أنسب المواقع لإنشاء الميناء.</p> <p>وفي العام ٢٠٠٠ تم إنجاز جميع الدراسات الفنية والبيئية اللازمة لتنفيذ المشروع وكذلك التصاميم المطلوبة وذلك بواسطة مجموعة شركات استشارية عالمية متخصصة.</p> <p>وفي ضوء الانسحاب الإسرائيلي من قطاع غزة، قامت وزارة النقل والمواصلات بالطلب من الاتحاد الأوروبي المساعدة في إيفاد شركة متخصصة لتحديد أفضل المواقع لإنشاء الميناء حيث قام الاتحاد الأوروبي بالتعاقد مع المجموعة العالمية للإدارة IMG لدراسة الخيارات الممكنة لإنشاء الميناء.</p> <p>وأشارت نتائج الدراسات إلى أن أفضل موقع لإنشاء الميناء هو الموقع الحالي الواقع جنوب مدينة غزة حسب الدراسات السابقة. وحيث أن الدول المانحة المتعهددة بتنفيذ مشروع ميناء غزة التجاري تطالب بإعادة النظر في الدراسات السابقة لإنشاء الميناء " الدراسات الاقتصادية والفنية والبيئية"، لتجديد التزامها والشروع في تمويل المشروع، فإن سلطة الموانئ الفلسطينية بحاجة إلى توفير مبلغ مليون دولار، للتعاقد مع شركات أجنبية لهذا الغرض، نظراً لعدم توفر الخبرات الفلسطينية في هذا المجال داخل أرض الوطن.</p>	تفاصيل المشروع

## البرنامج الثالث: إنشاء محطة إنتاج أسماك الدنيس

التفاصيل	البند
إنشاء محطة إنتاج أسماك الدنيس	اسم البرنامج
على ساحل قطاع غزة ( غزة - دير البلح - خان يونس )	الموقع
قطاع غزة	نطاق البرنامج
<p>١. إنشاء محطة تربية أسماك الدنيس على شاطئ قطاع غزة و في عدة مناطق.</p> <p>٢. المساعدة على توفير نوع من الأسماك المطلوب لسوق بأسعار مناسبة</p> <p>٣. سيساعد على المدى الطويل تقليل الصيد الجائر من البحر لهذا النوع من الأسماك الذي أصبح نادر في بحر غزة .</p> <p>٤. المساهمة في الحد من استيراد هذا النوع من الأسماك حيث بلغ حوالي ألف طن في العام .</p> <p>٥. رفع مستوى المعيشة لشريحة الصيادين في المنطقة التي تعاني من فقر شديد .</p> <p>٦. تحسين الصحة العامة للمجتمع .</p> <p>٧. خلق فرص عمل.</p>	الأهداف
<p>١. عدم وجود مثل هذه المشاريع بكثرة داخل قطاع غزة .</p> <p>٢. ارتفاع سعر تكلفة الاستيراد من إسرائيل و الخارج .</p> <p>٣. السيطرة على التقنية أو إدخال تقنية جديدة إلى الأراضي الفلسطينية.</p> <p>٤. خلق فرص عمل في مجالات جديدة لم تكن متاحة .</p> <p>٥. ندرة المياه الصالحة للزراعة في قطاع غزة و بالتالي الحاجة إلى إدخال أساليب حديثة في تربية الأسماك تعتمد على مياه البحر.</p> <p>٦. توفر المواد اللازمة لإنشاء المزرعة في قطاع غزة.</p>	مبررات البرنامج
<p>١. وجود بطالة في المجتمع تصل إلى أكثر من ٦٠%</p> <p>٢. الحاجة إلى تنوع مجالات العمل في المجتمع الفلسطيني</p> <p>٣. رفع مستوى المعيشي في مناطق قطاع غزة التي وقعت تحت الاحتلال لفترة طويلة</p> <p>٤. تدريب الجمعيات الأهلية والقطاع الخاص على مثل هذه المشاريع والتكيف مع عمليات إنتاج الأسماك في مثل هذه الأنظمة .</p> <p>٥. تشجيع التمويل والاستثمار في هذا القطاع.</p> <p>٦. تشجيع حركة السياحة في قطاع غزة.</p>	أهمية البرنامج
<p>المشروع يعتبر ريادي لإنتاج أسماك الدنيس بالأساليب الحديثة ليكون حافز للقطاع الخاص على الشروع في مثل هذا الاستثمار. أن هذا المشروع سيعتمد الأسلوب المكثف لتربية الأسماك البحرية لسد حاجات القطاعات المختلفة من المجتمع مثل المطاعم والفنادق والأسواق المتنامية. يمكن تنفيذ المشروع على</p>	مكونات وعناصر البرنامج

حوالي ثلاثة دنمات من الأرض اي حوالي ٣٠٠٠ متر مربع لإنتاج اسماك الدنيس وسيكون من الأتي:

١. ثمانية أحواض دائرية أو ثمانية الشكل سعة كل حوض ٢٥٠ كوب ماء بقطر حوالي ١١ متر وعمق من الأطراف ١,٢ متر ومن وسط الحوض حوالي ١,٥ متر. سيتوسط البركة ماسورة صرف ٨ إنش. سيكون البناء من الباطون المغلف بجلد صناعي لمنع تسرب الماء إلى البيئة المحيطة.

٢. بركتان صغيرتان بقطر ٦ أمتار لتحضين زريعة الأسماك في الشهر الأول.

٣. شبكة صرف ومنهل بين البرك لطرده الماء إلى البحر مباشرة.

٤. بئر مياه مالحة مع مضخة غاطسة لتغذية البرك بالماء مع فلتر لمنع الرمل من دخول البرك.

٥. ١٦ دفا بواقع اثنين لكل بركة لتقليب الماء

٦. شبكة كهرباء مع لوحة تحكم بجمع الأجهزة في المحطة

٧. مولد كهرباء احتياطي كافي لتشغيل جميع أقسام المحطة

سيتم تعبئة البرك بالماء قبل أسبوعين من نقل السمك إلى المحطة و سيتم إضافة الزريعة للبرك بمعدل ٧٠ إصبعية للمتر المربع. مدة دورة الإنتاج حوالي من ١٢ إلى ١٤ شهر وسيتم تغطية المحطة الإنتاجية.

حجم المياه المستغلة في تربية الأسماك ٨ برك × ٢٥٠ كوب = ٢٠٠٠ كوب (سطح البرك)

سيتم استزراع معدل ٧٠ سمكة في الكوب ٢٠٠٠ × ٧٠ = ١٤٠٠٠٠ سمكة

خلال ١٢ شهر ستصل الأسماك إلى معدل ٣٥٠ جرام تقريبا

الإنتاج الفعلي للمحطة ١٤٠٠٠٠ × ٤٠٠ = ٤٩ طن

معدل الدخل العام من بيع الأسماك ٤٩٠٠٠ × ٦ = \$ ٢٩٤٠٠٠

التكاليف الثابتة لبناء المحطة بالدولار الأمريكي:

❖ أعمال خرسانية

\$١٥٠٠٠	دراسة جدوى وأعمال تصميم وتسوية الأرض
\$٧٠٠٠٠	الأحواض لتربية الأسماك وحوض تجميع المياه
\$٧٠٠٠	مخزن
\$٧٠٠٠	غرفة للما تور ولوحات التحكم
\$٧٠٠٠	حفر البئر
\$٣٠٠٠٠	تغطية البرك
\$٢٥٠٠٠	سيارة نقل خفيف
\$١٠٠٠٠	تدريب

\$171,000	المجموع
-----------	---------

❖ شبكة المياه

\$1,000	شبكة المياه بين البرك
\$3,000	شبكة إرجاع المياه
\$12,000	المجموع

❖ شبكة الكهرباء والمعدات الكهربائية

\$5,000	شبكة المعدات الكهربائية
\$10,000	دفاشات
\$6,000	مضخة غاطسة ٥ حصان
\$5,000	لوحة المفاتيح
\$1,000	جهاز إنذار
\$15,000	ما تور احتياط
\$42,000	المجموع

❖ معدات لمراقبة السمك وجودة المياه

\$3,000	٢- جهاز لقياس الأوكسجين الذائب
\$500	KIT- 2 لقياس الامونيا
\$300	ميزان حساس
\$300	شبكة عينات وصيد
\$4,100	المجموع

المجموع الكلي للتكاليف الثابتة \$ 23,600

\$ 23,600	تكلفة البرنامج
المجتمع المحلي والمستثمرين	المستفيدون
ثلاثة سنوات	ديمومة البرنامج
	مخاطر البرنامج
مجموع التكاليف المتغيرة \$109,000 الدخل المتوقع = الإنتاج - التكاليف المتغيرة 109,000 - 294,000 =	الجدوى الاقتصادية

<p style="text-align: center;">= ٩٩٠٠٠ دولار أمريكي</p> <p>معدل استرداد رأس المال <math>٩٩٠٠٠ \div ٢٩٤٠٠٠ = ٣</math> دورات</p>	
لا يوجد	الآثار البيئية
درجة ثلاثة	درجة الأولوية

## ٥-٦ النقل الدولي - المعابر الحدودية



## ٥-٦ برامج النقل الدولي:

### البرنامج الأول: إعادة تأهيل وتطوير المعابر الحدودية.

التفاصيل	البند
إعادة تأهيل وتطوير المعابر الحدودية - المرحلة الأولى	اسم البرنامج
الضفة الغربية، قطاع غزة	الموقع
مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية	نطاق البرنامج
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. تجسيد السيادة الفلسطينية على المعابر الحدودية.</li> <li>٢. إعادة تأهيل وتطوير المعابر الحدودية من خلال توفير البنى التحتية من مباني ومختبرات ومواقف وصالات ومباني وهياكل إدارية،..إلخ.</li> <li>٣. الحد من الاعتماد على الأسواق الإسرائيلية وتوسيع أسواق الصادرات الفلسطينية.</li> <li>٤. تحقيق الانتعاش الاقتصادي من خلال تعزيز ودعم قطاع التجارة الخارجية والتجارة البينية، ودمج الاقتصاد الفلسطيني في الأسواق العالمية من خلال نظام التجارة الحرة.</li> <li>٥. تشجيع المنافسة التصديرية وتوسيع أسواق الصادرات الفلسطينية وتنمية القطاعات الإنتاجية.</li> <li>٦. خلق فرص عمل دائمة ومؤقتة.</li> </ol>	الأهداف
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. عدم السيطرة على المعابر الحدودية وفرض قيود من قبل الجانب الإسرائيلي من حيث الإغلاق المتكرر والمستمر للمعابر وكذلك عدم إتاحة الفرصة للفلسطينيين للوصول للأسواق الخارجية، وعدم التزام إسرائيل بالاتفاقات الموقعة بالخصوص.</li> <li>٢. ضعف القدرة التنافسية التصديرية.</li> <li>٣. وجود نظام تجاري مشوه.</li> <li>٤. الممارسات الإسرائيلية التعسفية التي تفرضها على دخول البضائع وما يصاحب ذلك من فحص أمني وتدقيق، واستخدام نظام النقل بـ "Back to Back" يؤدي إلى تأخير البضائع ومواجهة مشاكل في الشحن والتفريغ، وتشير الدراسات إلى أن إجراءات النقل البري المطبقة على المعابر الحدودية قد جعلت الأنشطة التجارية باهظة التكلفة إلى حد لا يطاق، وتشير تقديرات دراسة حديثة أجرتها الأونكتاد إلى أن التكاليف التي يتحملها التجار الفلسطينيون هي أعلى بنسبة لا تقل عن ٣٠% من تلك التكاليف التي يتحملها نظراؤهم الإسرائيليين.</li> <li>٥. محدودية الطاقة الاستيعابية للمعابر وقلة عدد ساعات العمل.</li> <li>٦. عدم توفر الأجهزة والمعدات الحديثة اللازمة لتسيير العمل بالمعابر.</li> <li>٧. عدم وجود مرافق ومنشآت مجهزة لدخول وخروج الشاحنات التجارية.</li> <li>٨. عدم وجود مختبرات ومخازن ومستودعات مجهزة بتقنيات ملائمة تحمي البضائع من التلف.</li> <li>٩. عدم وجود ممرات ومواقف للسيارات وصالات انتظار ومكاتب إدارية مجهزة بالمعابر.</li> </ol>	مبررات البرنامج

١٠. لا يوجد هيكلية إدارية واضحة للمعابر تنظم العمل ويتحدد بموجبها المهام والمسؤوليات للجهات ذات العلاقة.
١١. عدم توفر الكوادر المدربة القادرة على تسير العمل بالمعابر بفعالية وكفاءة.
١٢. تسرب المنتجات الرديئة عبر المعابر من خلال "تجار الشنطة" وتحديد قائمة السلع المسموح بإدخالها عبر المعابر بما يضر بالصناعات الفلسطينية.

#### أهمية البرنامج

١. إعادة تأهيل وتطوير المعابر الحدودية.
٢. توفير مباني إدارية بالمعابر وتجهيزها بالتقنيات الحديثة.
٣. تطوير الإجراءات الفنية الخاصة بخدمات وعمليات وأنشطة المعابر الحدودية.
٤. تبسيط الإجراءات وضمان شفافيته على المعابر الفلسطينية بما يسمح بتحسين الحركة التجارية ونقل المسافرين.
٥. رفع الطاقة الاستيعابية للمعابر لتلبي احتياجات القطاعات الاقتصادية " الزراعة، الصناعة، ..".
٦. تحسين القدرة التنافسية للمنتجات الفلسطينية.
٧. تخفيف القيود المفروضة على حركة النقل والشحن.
٨. تطوير أداء وكفاءة العاملين في المعابر الحدودية.
٩. حث القطاع الخاص للاستثمار وترويج الصادرات الفلسطينية بما يضمن تحسين تنمية صناعات استبدال الواردات والصناعات الموجهة نحو التصدير.
١٠. حماية الأسواق المحلية من الإغراق.
١١. الانفتاح التجاري الذي يكفل الامتثال للنظام التجاري متعدد الأطراف.
١٢. تحويل هياكل الإنتاج والتصدير في اتجاه القطاعات الاقتصادية الإنتاجية.
١٣. إعادة توجيه العلاقات التجارية مع الأسواق الخارجية في اتجاه تعزيز التكامل الإقليمي.

#### مكونات وعناصر البرنامج

يتضمن البرنامج تطوير عدد من المعابر الحدودية في كل من الضفة الغربية وقطاع غزة، وتشمل عملية التطوير توفير المباني والأجهزة والمعدات الحديثة، والمختبرات والمواقف والممرات، والجدول التالي يوضح تفاصيل البرنامج:

الوصف	التكلفة \$	البند
<ul style="list-style-type: none"> <li>- إنشاء مباني إدارية إضافية.</li> <li>- إعادة تأهيل شبكة الطرق لدخول الشاحنات.</li> <li>- أجهزة ومعدات حديثة علماً بأن المعدات المتوفرة بالمعبر حالياً هي معدات مطار ياسر عرفات الدولي تم استخدامها بشكل مؤقت إلى حين إعادة اعمار وتشغيل المطار.</li> </ul>	1,500,000	تطوير معبر رفح
<ul style="list-style-type: none"> <li>- إنشاء مباني إدارية.</li> <li>- أعمال توسعة للمعبر لرفع الطاقة الاستيعابية للمعبر.</li> <li>- إنشاء مستودعات ومختبرات فحص.</li> <li>- معدات وأجهزة فحص حديثة خاصة بالشاحنات</li> <li>- إعادة تأهيل شبكات الطرق المجاورة</li> </ul>	15,000,000	تطوير معبر المنطار

خدمات المياه والصرف الصحي والكهرباء.			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- إنشاء مباني إدارية إضافية.</li> <li>- إعادة تأهيل شبكة الطرق لدخول الشاحنات.</li> <li>- أجهزة ومعدات حديثة.</li> </ul>	10,000,000	جسر الأمير محمد " دامية"	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- إنشاء مباني إدارية إضافية.</li> <li>- إعادة تأهيل شبكة الطرق لدخول الشاحنات.</li> <li>- أجهزة ومعدات حديثة.</li> </ul>	1,200,000	معبر الكرامة	
			تكلفة البرنامج
27,700,000 دولار.			
المستفيدون			القطاع الخاص " التجار " بشكل خاص، وشرائح المجتمع كافة بشكل عام.
ديمومة البرنامج			مشروع تنموي طويل الأجل.
مخاطر البرنامج			الممارسات الإسرائيلية التعسفية.
الجدوى الاقتصادية			يعتبر هذا البرنامج من البرامج ذات الجدوى الاقتصادية المرتفعة إذا ما علمنا أن قطاع التجارة الخارجية في المناطق الفلسطينية يشكل نسبة تزيد عن ٨٠% من الناتج المحلي الإجمالي، نسبة الواردات لأغراض الاستهلاك المباشر التي تمثل نسبة تزيد عن ٨٥% من هذه التجارة الخارجية، وعليه فإن تطوير الأداء على المعابر الحدودية سيساهم في الحد من ذلك والتقليل من اعتماد الاقتصاد الفلسطيني على الأسواق الإسرائيلية، والحد من تردي معدلات التبادل التجاري للصادرات الفلسطينية، ومواجهة ضعف القدرة التنافسية التصديرية، وسيساهم في الانفتاح التجاري باعتباره قاعدة للانطلاق لإعادة إنعاش وتنمية الاقتصاد الفلسطيني.
الأثار البيئية			لا يوجد آثار بيئية للمشروع
درجة الأولوية			درجة ثانية

## ٦-٦ الأرصاد الجوية

## ٦-٦ برامج قطاع الأرصاد الجوية الفلسطينية

### البرنامج: تطوير الأرصاد الجوية الفلسطينية

التفاصيل	البند
تطوير الأرصاد الجوية الفلسطينية	اسم البرنامج
غزة والضفة الغربية	الموقع
غزة والضفة الغربية	نطاق البرنامج
<p>١. رفع مستوى الأداء الأرصاد الجوية الفلسطينية ليضاهى المستوى مع مثيلاتها من الدول العربية والأجنبية .</p> <p>٢. توفير منتج عن التنبؤات الجوية يتمتع بالدقة العالية.</p> <p>٣. إنشاء شبكة محطات رصد جوي متكاملة تغطي كافة محافظات الوطن .</p> <p>٤. إنشاء مركز تنبؤات جوي يعمل بأحدث الأساليب وينتج أدق التنبؤات .</p> <p>٥. إنشاء بنك معلومات مناخي .</p> <p>٦. تلبية احتياجات الوزارات والمؤسسات الوطنية البحثية من المعلومات المناخية المطلوبة عن هذه المنطقة .</p> <p>٧. توفير خدمة أفضل للجهات المستفيدة من نواتج الأرصاد الجوية وخاصة قطاع الطيران المدني والزراعة ومراكز الأبحاث في الجامعات والمؤسسات العلمية .</p> <p>٨. رفع كفاءة الكادر العامل في مجال الأرصاد الجوية .</p> <p>٩. تحسين الأداء عن طريق زيادة المعلومات لدى العاملين وإكسابهم خبرات جديدة .</p> <p>١٠. الإطلاع على خبرات دوائر الأرصاد الجوية في الدول المتقدمة والاستفادة منها .</p>	الأهداف
<p>١. عدم وجود محطات رصد جوي في بعض المحافظات مثل بيت لحم وقلقيلية و أبو ديس ووادي غزة .</p> <p>٢. المعدات والأجهزة المتوفرة قديمة.</p> <p>٣. ندرة البرامج التدريبية المتوفرة للعاملين بالأرصاد.</p>	مبررات البرنامج
<p>١. توفير المعدات والمباني لمحطة الرئيسية العاملة في مدينة أريحا وتحديثها ..</p> <p>٢. إنشاء محطات جديدة قادرة على تغطية منطقة أريحا والأغوار وتوفير المعلومات الضرورية لهذه المنطقة باعتبارها منطقة زراعية وسياحية هامة وذات طابع مناخي فريد .</p> <p>٣. توفير معلومات لعناصر أرصاد جوية مناخية وزراعية تغطي المناطق</p>	أهمية البرنامج

الزراعية المحيطة بالمحطات . ٤. توفير معلومات عن كمية وكثافة الأمطار لأغراض الدراسات والأبحاث الزراعية .	
سيعمل البرنامج على تطوير وتعزيز أداء وقدرة الأرصاد الجوية في الأراضي الفلسطينية من حيث توفير المحطات والأجهزة اللازمة وكذلك رفع كفاءة ومستوى الطواقم العاملة بالأرصاد الجوية، وتوفير المقرات والمباني اللازمة، وعليه فإن البرنامج يتكون من خمسة مشاريع مبنية على النحو التالي: - المشروع الأول: تطوير الأجهزة الخاصة بعمل الأرصاد الجوية بقيمة \$٧٥٠٠٠٠ - المشروع الثاني: تطوير الأرصاد الجوية في أريحا والأغوار بقيمة \$٨٨٠٠٠ - المشروع الثالث: تدريب وتأهيل كادر الأرصاد الجوية بقيمة \$١٦٨٠٠٠ - المشروع الرابع: بناء وإعادة تأهيل مباني الأرصاد الجوية بقيمة \$٧٠٠٠٠٠ - المشروع الخامس: تجهيز مقرات الأرصاد الجوية بالمعدات الأساسية بقيمة \$٣٠٠٠٠٠	مكونات وعناصر البرنامج
2,006,000 دولار أمريكي	تكلفة البرنامج
الارصاد الجوية، الطيران، الموانئ، المرور.	المستفيدون
البرنامج تنموى مستديم.	ديمومة البرنامج
الممارسات الإسرائيلية باعاقه دخول الأجهزة والمعدات.	مخاطر البرنامج
١. سيعمل على توفير معلومات رصدية دقيقة . ٢. سيعمل على توفير تنبؤات جوية دقيقة. ٣. تحسين جودة المعلومات من خلال تطوير خبرة وتدريب الكادر العامل على إنتاج هذه المعلومات . ٤. سيوفر المشروع الأول " ١٠ " فرصة عمل دائمة في مجال تشغيل وإشراف وصيانة ومتابعة الأجهزة. ٥. سيوفر المشروع الثالث ٣٦ فرصة عمل في جميع تخصصات الارصاد الجوية. ٦. سيوفر المشروع الرابع ٢٩٩ فرصة عمل مؤقتة في إنشاء وتجهيز مواقع وأبنية لمدة ٥٢ يوم. ٧. توفير مباني دائمة لمقرات الأرصاد الجوية وفقا للمواصفات الخاصة والمطلوبة عالميا . ٨. بوجود المقرات المطلوبة يتوفر بنية تحتية ( أساسية ) لوجود شبكة محطات عاملة وموزعة حسب المواصفات الدولية .	الجدوى الاقتصادية
لا يوجد آثار بيئية للمشروع	الآثار البيئية
درجة ثانية	درجة الأولوية



المشروع الأول: تطوير الأجهزة الخاصة بعمل الأرصاد الجوية.

التفاصيل	البند
تطوير الأجهزة الخاصة بعمل الأرصاد الجوية.	اسم المشروع
٣ سنوات	مدة المشروع
بقيمة \$٧٥٠.٠٠٠.	تكلفة المشروع
<p>تتجسد مهام الأرصاد الجوية في توفير النظم الإلكترونية والاتصالات اللازمة لإرسال واستقبال المعلومات الرصدية من وإلى المراكز الدولية التي تقوم بتجميع كافة هذه المعلومات ، وهذا المشروع يهدف إلى توفير الأجهزة الضرورية لأداء هذه المهام . والتي من دونها لا يمكن توفير الخدمات الأساسية للملاحة الجوية والبحرية ، بالإضافة إلى التنبؤات العامة لأغراض خدمة الجمهور وأغراض الزراعة والمشاريع التنموية من مياه وبيئة وطاقة وغيرها . حيث لا يتوفر لدى الأرصاد الجوية الفلسطينية التكنولوجيات الحديثة ، وما يتوفر يحتاج إلى تحديث وصيانة وهذا غير متوفر محليا على الإطلاق.</p> <p>يتكون المشروع من ثلاث مراحل يعتمد العمل في المرحلة الأولى على تحديث وصيانة ما يتوفر من أجهزة بينما تتضمن المرحلتين الثانية والثالثة عملية إدخال أجهزة حديثة لتلبية المهام المذكورة. وسيعمل المشروع على توفير معلومات رصد وتنبؤات جوية دقيقة.</p>	تفاصيل المشروع



المشروع الثاني: تطوير الأرصاد الجوية في أريحا والأغوار

التفاصيل	البند
تطوير الأرصاد الجوية في أريحا والأغوار	اسم المشروع
سنة	مدة المشروع
\$٨٨٠٠٠	تكلفة المشروع
يتضمن المشروع تغيير موقع محطة الرصد في أريحا بسبب عدم ملائمته للمواصفات العالمية لمحطات الرصد الجوي ، وذلك بسبب موقعه وما يحيط بالمنطقة من عوائق وأبنية تؤثر على دقة القياسات ، يضاف إلى ذلك هو أن المبنى نفسه لم يعد صالحا . وكذلك المعدات المستخدمة أصبحت قديمة ويجب إخراجها من الخدمة لعدم توفر قطع الغيار لهذا النوع من الأجهزة. كذلك يقترح المشروع إضافة محطتين أخريين في منطقة الأغوار إحداهما مناخية وأخرى زراعية وتزويد المنطقة بخمس محطات مطرية لسد النقص في المعلومات في هذه المنطقة والتي يكثر الطلب عليها من قبل القطاعات المختلفة في فلسطين .	تفاصيل المشروع

## المشروع الثالث: تدريب وتأهيل كادر الأرصاد الجوية

التفاصيل	البند
تدريب وتأهيل كادر الأرصاد الجوية	اسم المشروع
٣ سنوات	مدة المشروع
\$١٦٨٠٠٠	تكلفة المشروع
<p>يتكون المشروع من ثلاثة مراحل ، تهدف المرحلة الأولى منه إلى إعادة تأهيل الكادر الأساسي والفني لزيادة خبراته وتمكينه من الإطلاع على التطورات في مجال الأرصاد الجوية والتدريب على الأجهزة والمعدات الحديثة ، وتهدف المرحلتين الثانية والثالثة إلى إضافة كوادر جديدة لزيادة العدد الموجود . كذلك رفع مستوى القدرات والمهارات الفنية في بعض التخصصات الأساسية والتي يحملها بعض الموظفين لأهميتها في رفع نوعية العمل ليوكب التطورات في علم الأرصاد الجوية وفيزياء الغلاف الجوي ووضع الموظفين في الأرصاد الفلسطينية جنبا إلى جنب مع بقية العاملين في مرافق الأرصاد الجوية العربية والدولية . حيث أن الكادر العامل لم يتمكن من الالتحاق بأي نظام تدريبي متخصص منذ أكثر من ست سنوات ، كما أنه لا يوجد مؤسسات وطنية ذات خبرة قادرة على التدريب .</p>	تفاصيل المشروع

## المشروع الرابع: بناء وإعادة تأهيل مباني الأرصاد الجوية

التفاصيل	البند																			
بناء وإعادة تأهيل مباني الأرصاد الجوية	اسم المشروع																			
٣ سنوات	مدة المشروع																			
\$٧٠٠٠٠٠	تكلفة المشروع																			
<p>يتضمن المشروع بناء مرافق جديدة للأرصاد الجوية الفلسطينية وخاصة المقر العام في المحافظات الشمالية وكذلك في المحافظات الجنوبية ، كما يشمل على تغيير مواقع بعض المحطات الفرعية في المدن الرئيسية بسبب عدم ملائمتها للمواصفات لوجود العوائق أمام الأجهزة أو لعدم توفر مقر لهذه المحطات . كذلك يشمل المشروع استحداث محطات رصد جوي في المحافظات التي لا يتوفر فيها محطات بهدف تغطية كافة المدن الفلسطينية ، وتمثيل هذه المدن بالمعلومات مثل مدينة بيت لحم والتي يتوجب إيجاد محطة أرصاد جوية لكونها مدينة سياحية على المستوى العالمي إضافة إلى مدينة أبو ديس التي تمثل مدينة القدس المناخية والتي لا يتوفر لها أي معلومات .</p> <p>وحيث أن الوضع الحالي لكافة مباني ومنشآت الأرصاد الجوية هو وضع غير سليم وغير مطابق للمواصفات العالمية كما أن العديد من المحطات لا يتوفر لها مباني ويصعب توفير اتصال مباشر معها لتشغيلها على مدار الساعة ، والمباني الملحقة بالمحطات الأخرى ذات مساحات غير كافية للعدد الحالي من الموظفين ، بالإضافة للجدوى المالية من خلال توفير نفقات الإيجار على المدى الطويل خاصة مقرري الإدارة العامة بغزة والضفة . وسيعمل المشروع على توفير بنية تحتية تراعي حاجات ومواصفات مقرات الأرصاد الجوية من تصاميم خاصة تستوعب آليات العمل والتجهيزات التشغيلية، والجدول التالي يبين مكونات المشروع:</p>																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">التكلفة</th> <th rowspan="2">البند</th> </tr> <tr> <th>٢٠٠٨</th> <th>٢٠٠٧</th> <th>٢٠٠٦</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>\$٨٣٥٠٠</td> <td>\$٨٣٥٠٠</td> <td>\$٦٦٥٠٠</td> <td>أجور العمالة المحلية</td> </tr> <tr> <td>\$١٦٦٥٠٠</td> <td>\$١٦٦٥٠٠</td> <td>\$١٣٣٥٠٠</td> <td>المواد المحلية</td> </tr> <tr> <td>\$٢٥٠٠٠٠</td> <td>\$٢٥٠٠٠٠</td> <td>\$٢٠٠٠٠٠</td> <td>التكلفة الكلية</td> </tr> </tbody> </table>		التكلفة			البند	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	\$٨٣٥٠٠	\$٨٣٥٠٠	\$٦٦٥٠٠	أجور العمالة المحلية	\$١٦٦٥٠٠	\$١٦٦٥٠٠	\$١٣٣٥٠٠	المواد المحلية	\$٢٥٠٠٠٠	\$٢٥٠٠٠٠	\$٢٠٠٠٠٠	التكلفة الكلية
التكلفة			البند																	
٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦																		
\$٨٣٥٠٠	\$٨٣٥٠٠	\$٦٦٥٠٠	أجور العمالة المحلية																	
\$١٦٦٥٠٠	\$١٦٦٥٠٠	\$١٣٣٥٠٠	المواد المحلية																	
\$٢٥٠٠٠٠	\$٢٥٠٠٠٠	\$٢٠٠٠٠٠	التكلفة الكلية																	

## المشروع الخامس: تجهيز مقرات الأرصاد الجوية بالمعدات الأساسية

التفاصيل	البند
تجهيز مقرات الأرصاد الجوية بالمعدات الأساسية	اسم المشروع
٣ سنوات	مدة المشروع

\$٣٠٠٠٠٠	تكلفة المشروع
<p>نظراً للضرورة الملحة لتزويد محطات الأرصاد الجوية في المحافظات الشمالية والجنوبية بالأثاث المكتبي والأساسي والضروري للموظفين لضمان بيئة عمل سليمة ومظهر لائق أمام القطاعات المختلفة من المجتمع والتي تتردد على هذه المحطات إضافة إلى المقر العام، لذلك فإن هذا المشروع يتضمن توفير أجهزة الحاسب وملحقاتها من والتي تعتبر أساسية لعمل الأرصاد الجوية ووسائل النقل التي تسهل انجاز المهام بالأرصاد الجوية.</p>	تفاصيل المشروع

## ٦-٧ مأسسة وتعزيز قدرات وزارة النقل والمواصلات

### ٦-٧ برامج قطاع مأسسة وزارة النقل والمواصلات:

١. البرنامج الأول: بناء وتجهيز مقرات دوائر الترخيص بقطاع غزة والضفة الغربية.
٢. البرنامج الثاني: بناء مقر وزارة النقل والمواصلات والمؤسسات التابعة لها

٣. البرنامج الثالث: بناء وتطوير قدرات وزارة النقل والمواصلات في مجال الحاسوب وتكنولوجيا المعلومات.

٤. البرنامج الرابع: توفير مساعدة فنية في إعداد دراسات ومخططات المواصلات.

### تفاصيل البرامج :

### البرنامج الأول: بناء وتجهيز مقرات دوائر الترخيص بقطاع غزة والضفة الغربية.

التفاصيل	البند
بناء وتجهيز مقرات الترخيص بوزارة النقل والمواصلات	اسم البرنامج
قطاع غزة والضفة الغربية	الموقع
مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية	نطاق البرنامج
١. تنمية وتعزيز قدرات وزارة النقل والمواصلات من خلال توفير المباني والأجهزة والمعدات.. ٢. دعم قطاع متلقى الخدمات من الوزارة وتسهيل طرق الحصول على الخدمات. ٣. المساعدة في الوصول إلى حوسبة الخدمات عملاً بالحكومة الالكترونية. ٤. المساهمة في حل مشكلة البطالة من خلال توفير فرص عمل مؤقتة.	الأهداف
١. عدم وجود مقرات دائمة لدوائر الترخيص في الضفة الغربية وقطاع غزة. ٢. عدد من دوائر الترخيص غير صالحة لإنجاز المهام وتقديم الخدمات للجمهور، وهي دوائر " نابلس، بيت لحم، غزة". ٣. عدد من دوائر الترخيص مهددة بالانهيار. ٤. عدد من الدوائر مازالت تستخدم الأرشيف الورقي في حفظ الملفات. ٥. هناك حاجة لافتتاح مقرات ترخيص في المناطق التي لا يوجد بها مقرات للترخيص.	مبررات البرنامج
توفير مقرات دائمة للترخيص سيساهم في تطوير العمل بوزارة النقل والمواصلات و تقديم أفضل الخدمات للجمهور، بالإضافة إلى توفير إيجارات المباني.	أهمية البرنامج
يتكون البرنامج من مرحلتين: المرحلة الأولى تتضمن إنشاء مقرات في رام الله، نابلس، الخليل، غزة، خان يونس، على مساحة ٥٠٠٠ متر، مكون المبنى من طابقين مساحته ٥٠٠ متر مربع، ويشتمل المقر على طرق، وممرات، مساحات للمواقف وأعمال تطويرية، وتتضمن المرحلة الأولى أيضاً: معدات وأجهزة وشبكات حاسوب، ومولد، أثاث وتشتمل أيضاً على التصاميم والإشراف. المرحلة الثانية: تتضمن إنشاء مقرات في جنين، طولكرم، قلقيلية، بيت لحم، اريحا، أبو ديس " بالقدس"، سلفيت، رفح، دير البلح، بيت لاهيا.	مكونات وعناصر البرنامج
البيان	المجموع
تكلفة الوحدة بالدولار	
المرحلة الأولى من البرنامج: إنشاء مقرات في رام الله، نابلس، الخليل، خان يونس	

٢٠٠٠٠٠	٢٠٠	١- إنشاء طابقين مساحة كل طابق ٥٠٠ متر مربع	
٣٧٥٠٠	٢٥	٢- طرق، ممرات، مواقف، أعمال تطويرية (١٥٠٠ متر مربع)	
٢٠٠٠٠	٢٠٠٠٠	٣- أثاث	
٢٠٠٠٠	٢٠٠٠٠	٤- أجهزة ومعدات	
١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	٥- مولد ديزل طارئ	
١٥٠٠٠	١٥٠٠٠	٦- تصاميم واشراف	
٣٦٥٥٠٠		تكلفة كل مقر ترخيص	
1462000		تكلفة المرحلة الأولى	
المرحلة الثانية من البرنامج: إنشاء مقرات في جنين، طولكرم، قلقيلية، بيت لحم، أريحا، أبو ديس، سلفيت، رفح، دير البلح، بيت لاهيا			
١٠٠٠٠٠	٢٠٠	١- إنشاء طابقين مساحة كل طابق ٢٥٠ متر مربع	
٢٥٠٠٠	٢٥	٢- طرق، ممرات، مواقف، أعمال تطويرية (١٠٠٠ متر مربع)	
١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	٣- أثاث	
١٥٠٠٠	١٥٠٠٠	٤- أجهزة ومعدات	
٥٠٠٠	٥٠٠٠	٥- مولد ديزل طارئ	
١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	٦- تصاميم واشراف	
١٦٥٠٠٠		تكلفة كل مقر ترخيص	
١٦٥٠٠٠٠		تكلفة المرحلة الثانية	
3112000		المجموع الكلي	
			مدة البرنامج ٦ شهور
			تكلفة البرنامج 3,112,000 دولار
			المستفيدون متلقو الخدمات من وزارة النقل والمواصلات.
			ديمومة البرنامج مشروع بناء مؤسساتي متوسط المدى.
			مخاطر البرنامج لا يوجد
			الجدوى الاقتصادية سيساهم المشروع في توفير ايجارات، وكذلك سيساهم المشروع في تطوير الخدمات المقدمة للجمهور.
			الأثار البيئية لا يوجد أثار بيئية للبرنامج

درجة الأولوية

المرحلة الأولى أولوية أولى.



## البرنامج الثاني: بناء وتجهيز مقر مبني وزارة النقل والمواصلات والمؤسسات التابعة لها

التفاصيل	البند
اسم البرنامج	بناء وتجهيز مبنى وزارة النقل والمواصلات والمؤسسات التابعة لها
الموقع	قطاع غزة والضفة الغربية
نطاق البرنامج	مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية
الأهداف	<p>١. توفير مقر دائم لوزارة النقل والمواصلات والمؤسسات التابعة لها في كل من الضفة الغربية وقطاع غزة.</p> <p>٢. توفير البيئة الملائمة للعمل لموظفي وزارة النقل والمواصلات.</p> <p>٣. تطوير وتنمية الخدمات المقدمة من قبل وزارة النقل والمواصلات.</p> <p>٤. المساهمة في حل مشكلة البطالة من خلال توفير فرص عمل مؤقتة.</p>
مبررات البرنامج	<p>١. عدم وجود مقر دائم لوزارة النقل والمواصلات يقف حائل أمام تطوير وتفعيل العمل بالوزارة.</p> <p>٢. المقر الحالي لا يلبي احتياجات الوزارة بما يتلاءم والهيكل التنظيمي للوزارة، حيث يوجد تكديس في توزيع الموظفين على المكاتب في بعض الإدارات والدوائر، وعدم وجود موظفي الإدارة العامة في طابق واحد " أي تشتت الموظفين".</p> <p>٣. المقر الحالي لا يتسع لجميع الإدارات العامة بالوزارة.</p> <p>٤. المقر الحالي لا يسمح بتوفير الأجهزة الحديثة والشبكات الالكترونية لربط الإدارات العامة بالوزارة ببعضها البعض لتسهيل انجاز العمل.</p> <p>٥. لا يتوفر في المقر الحالي غرفة اجتماعات كبيرة تتسع لعدد كبير من موظفي الوزارة، كذلك لا يوجد مكان مناسب للأرشيف، لغرفة الاتصال عبر الكمبيوتر "video conference".</p>
أهمية البرنامج	توفير مقر دائم لوزارة النقل والمواصلات سيساهم في تقديم أفضل الخدمات للجمهور وتوفير بيئة ملائمة لموظفي وزارة النقل والمواصلات.
مكونات وعناصر البرنامج	تقدم وزارة النقل والمواصلات للجمهور خدمات متعددة منها خدمات ترخيص المركبات والسائقين، والكراجات، والورش ومعارض السيارات،.. الخ، بالإضافة إلى خدمات الاستيراد والتصدير عبر المعابر الحدودية، ومن أجل تقديم تلك الخدمات، فإن الهيكل التنظيمي للوزارة يعكس تلبية هذه الخدمات من خلال الهيكل التنظيمي الذي يشتمل على عدة إدارات عامة، منها الإدارة العامة للترخيص، والإدارة العامة لهندسة المركبات، والإدارة العامة للنقل على الطرق، والإدارة العامة للطرق والمشاريع، والإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية، والإدارة العامة للشؤون الفنية، والإدارة العامة للهندسة والسلامة المرورية. ومن أجل انجاز المهام الموكلة للإدارات العامة وبالإضافة إلى مكتب الوزير ومكتب وكيل الوزارة والوكلاء المساعدون والوحدات المساندة لمكتب الوزير ووكيل الوزارة، لابد من توفير البنية التحتية للعمل المؤسساتي، وذلك من خلال توفير مبنى دائم للوزارة يلبي احتياجات الوزارة لتقديم أفضل خدمة للجمهور، ومما يزيد من أهمية

المشروع أن وزارة النقل والمواصلات تسعى نحو حوسبة الخدمات وصولاً للعمل بنظام الحكومة الالكترونية، وهذا يتطلب وجود مبني من خلاله يتم تنظيم عمل الإدارات العامة وسهولة الربط الالكتروني فيما بينها. وعليه فإن البرنامج يتكون من مشروعين:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ المشروع الأول: مبني وزارة النقل والمواصلات بقطاع غزة بكلفة قدرها 1,110,000 دولار أمريكي.</li> <li>▪ المشروع الثاني: مبنى وزارة النقل والمواصلات بالضفة الغربية بكلفة قدرها 1,500,000 دولار أمريكي.</li> </ul>	
تكلفة البرنامج	2,610,000 دولار أمريكي
المستفيدون	موظفو ومتلقي الخدمات من وزارة النقل والمواصلات.
ديمومة البرنامج	مشروع بناء مؤسستي متوسط المدى
مخاطر البرنامج	لا يوجد
الجدوى الاقتصادية	سيساهم المشروع في توفير الإيجارات والتي تكلف السلطة الوطنية الفلسطينية مبالغ طائلة.
الآثار البيئية	لا يوجد آثار بيئية للمشروع
درجة الأولوية	في المرحلة الأولى يعتبر مبنى وزارة النقل والمواصلات بالضفة الغربية أولوية أولى ومن ثم المبني بقطاع غزة.

### المشروع الأول: مبنى وزارة النقل والمواصلات بقطاع غزة

التفاصيل	البند
اسم المشروع	مبنى وزارة النقل والمواصلات بقطاع غزة
مدة المشروع	٣ شهور
تكلفة المشروع	1,110,000 دولار أمريكي
تفاصيل المشروع	سيقام المبنى على أرض دائرة الترخيص بغزة، وتقدر مساحتها بـ ٣٨٠٠ متر مربع، وسيتم بناء المبنى على مساحة قدرها ٨٧٠ متر مربع، ومكون المبنى من " بدروم، دور ارضي، دور أول، دور ثاني، دور ثالث، دور رابع". وينقسم البرنامج إلى مرحلتين:
	<b>المرحلة الأولى:</b> بناء ثلاثة طوابق " البدروم، دور أرضي، دور أول" مساحة كل طابق ٨٧٠ متر مربع، أي بمساحة إجمالية ٢٦١٠ متر مربع، يبلغ تكلفة

المتر المربع الواحد ٢٠٠ دولار، وعليه فإن تكلفة البناء للمساحة الإجمالية تقدر بـ ٥٢٢ ألف دولار أمريكي، وتشمل المرحلة الأولى أيضاً إنشاء الممرات والطرق ومواقف السيارات والأسوار الخارجية بتكلفة قدرها ٦٦ ألف دولار، وبهذا تكون التكلفة الإجمالية للمرحلة الأولى بـ ٥٨٨ ألف دولار أمريكي. وستخصص الأدوار الحالية للإدارة العامة للترخيص.

**المرحلة الثانية:** بناء الأدوار " الثاني، الثالث، الرابع" على نفس المساحة السابقة، بتكلفة قدرها ٥٢٢ ألف دولار أمريكي. وسيتم تخصيصها لمكتب الوزير ومكتب وكيل الوزارة والوكلاء المساعدون والإدارات العامة بالوزارة.

### البرنامج الثالث: بناء وتطوير قدرات وزارة النقل والمواصلات في مجال الحاسوب وتكنولوجيا المعلومات

التفاصيل	البند
بناء وتطوير قدرات وزارة النقل والمواصلات في مجال الحاسوب وتكنولوجيا المعلومات	اسم البرنامج
قطاع غزة	الموقع
مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية" الضفة الغربية، القدس، قطاع غزة" .	نطاق البرنامج
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. ارساء القواعد الأولى نحو الاتجاه العمل بالحكومة الالكترونية.</li> <li>٢. تطوير الاجراءات والمعاملات والخدمات المقدمة من قبل الوزارة.</li> <li>٣. إنشاء وتحديث قواعد البيانات الخاصة بخدمات الوزارة بما يتلاءم مع حجم العمل وبما يحقق الشفافية.</li> <li>٤. تحقيق التواصل وربط دوائر الترخيص في المحافظات الشمالية و الجنوبية.</li> <li>٥. دعم قطاع متلقى الخدمات من الوزارة وتسهيل طرق الحصول على الخدمات.</li> <li>٦. مواكبة التقدم العالمي في تبادل المعلومات عبر شبكات الانترنت.</li> <li>٧. تطوير الصفحة الالكترونية الخاصة بالوزارة بما يتناسب مع أهداف الوزارة.</li> </ol>	الأهداف
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. عدم وجود شبكات محوسبة تربط بين دوائر الترخيص في الضفة الغربية وقطاع غزة.</li> <li>٢. عدم وجود شبكة تربط الإدارات والدوائر المختلفة بالوزارة مع بعضها البعض.</li> <li>٣. وجود نقص في عدد الأجهزة والمعدات بالوزارة.</li> <li>٤. عدم حداثة " قدم" الأنظمة المحوسبة المعمول بها في دوائر الترخيص.</li> <li>٥. الاتجاه الدولي نحو العمل بنظام الحكومة الالكترونية، وتبادل المعلومات عبر الانترنت.</li> </ol>	مبررات البرنامج

<p>١. العمل على توفير شبكات محوسبة تربط بين دوائر الترخيص في الضفة الغربية وقطاع غزة.</p> <p>٢. العمل على توفير شبكة تربط الإدارات والدوائر المختلفة بالوزارة مع بعضها البعض.</p> <p>٣. توفير الأجهزة والمعدات بالوزارة اللازمة لتسيير العمل بالوزارة.</p> <p>٤. تحديث الأنظمة المحوسبة المعمول بها في دوائر الترخيص .</p> <p>٥. الاتجاه الدولي نحو العمل بنظام الحكومة الالكترونية، وتبادل المعلومات عبر الانترنت.</p>	<p>أهمية البرنامج</p>												
<p>يتكون البرنامج من ٥ مشاريع تهدف إلى بناء وتطوير قدرات وزارة النقل والمواصلات في مجال الحاسوب وتكنولوجيا المعلومات.</p> <table border="1" data-bbox="105 629 1086 1070"> <thead> <tr> <th>المشروع</th> <th>التكلفة \$</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>تطوير الإجراءات الإدارية لوزارة النقل والمواصلات</td> <td>250,000</td> </tr> <tr> <td>حوسبة العمل في وزارة النقل والمواصلات</td> <td>1,237,000</td> </tr> <tr> <td>إصدار رخص قيادة ممغنطة</td> <td>250,000</td> </tr> <tr> <td>ربط مقري الوزارة بالضفة وقطاع غزة من خلال الدائرة التلفزيونية المغلقة "Video conference"</td> <td>25,000</td> </tr> <tr> <td>مشروع "WAP" تصميم وبناء موقع الكتروني يستخدم تقنية "WAP"</td> <td>70,000</td> </tr> </tbody> </table>	المشروع	التكلفة \$	تطوير الإجراءات الإدارية لوزارة النقل والمواصلات	250,000	حوسبة العمل في وزارة النقل والمواصلات	1,237,000	إصدار رخص قيادة ممغنطة	250,000	ربط مقري الوزارة بالضفة وقطاع غزة من خلال الدائرة التلفزيونية المغلقة "Video conference"	25,000	مشروع "WAP" تصميم وبناء موقع الكتروني يستخدم تقنية "WAP"	70,000	<p>مكونات وعناصر البرنامج</p>
المشروع	التكلفة \$												
تطوير الإجراءات الإدارية لوزارة النقل والمواصلات	250,000												
حوسبة العمل في وزارة النقل والمواصلات	1,237,000												
إصدار رخص قيادة ممغنطة	250,000												
ربط مقري الوزارة بالضفة وقطاع غزة من خلال الدائرة التلفزيونية المغلقة "Video conference"	25,000												
مشروع "WAP" تصميم وبناء موقع الكتروني يستخدم تقنية "WAP"	70,000												
<p>1,832,000 دولار أمريكي.</p>	<p>تكلفة البرنامج</p>												
<p>موظفي وزارة النقل والمواصلات. متلقو الخدمات من وزارة النقل والمواصلات.</p>	<p>المستفيدون</p>												
<p>المشروع ببناء مؤسسات يهدف إلى دعم قطاع بناء المؤسسات في السلطة الوطنية الفلسطينية، ومن ثم تعزيز وتطوير قدرات الوزارة، كما أن المشروع قابل للتطوير والتعديل بما يتلاءم مع الخدمات التي تقدمها وزارة النقل والمواصلات للجمهور.</p>	<p>ديمومة البرنامج</p>												
<p>لا يوجد</p>	<p>مخاطر البرنامج</p>												
<p>تطوير قدرات الوزارة وبالتالي رفع مستوى الخدمات المقدمة من الوزارة الأمر الذي سيعمل على رفع إيرادات الوزارة .</p>	<p>الجدوى الاقتصادية</p>												
<p>لا يوجد</p>	<p>الآثار البيئية</p>												
<p></p>	<p>درجة الأولوية</p>												

البرنامج الثالث: بناء وتطوير قدرات وزارة النقل والمواصلات في مجال الحاسوب وتكنولوجيا  
المعلومات

المشروع الأول: تطوير الإجراءات الإدارية لوزارة النقل والمواصلات

التفاصيل	البند
تطوير الإجراءات الإدارية لوزارة النقل والمواصلات	اسم المشروع
١٢ شهر.	مدة المشروع
٢٥٠ ألف دولار.	تكلفة المشروع
يتضمن المشروع إعداد دليل إجراءات للوزارة "Manual" وكذلك لجميع الإدارات العامة بالوزارة والهيئات التابعة للوزارة والجهات ذات العلاقة، ووضع وثيقة مواصفات النظام MIS لجميع الإدارات والوحدات في الوزارة من حيث " الأهداف، الأنشطة الرئيسية، وصف العمليات، حجم العمل الحالي، الرقابة والمتابعة والحوسبة والأرشفة، الأوصاف الوظيفية، أصحاب المصلحة، البنية التحتية، مظاهر القوة والضعف والتوصيات، العمليات الواجب تعريفها"، بحيث يتم تنفيذه من خلال شركات استشارية متخصصة. وهذا سيساهم في تطوير أداء الإدارات العامة بوزارة النقل والمواصلات بما يتلاءم مع أهداف الوزارة وخططها المستقبلية.	تفاصيل المشروع

البرنامج الثالث: بناء وتطوير قدرات وزارة النقل والمواصلات في مجال الحاسوب  
وتكنولوجيا المعلومات

المشروع الثاني: حوسبة العمل في وزارة النقل والمواصلات

التفاصيل	البند
حوسبة العمل في وزارة النقل والمواصلات	اسم المشروع
١٢ شهر.	مدة المشروع
1,237,000 دولار أمريكي.	تكلفة المشروع
مشروع حوسبة العمل في وزارة النقل والمواصلات، ويشمل شراء الأجهزة والمعدات والبرامج وتوفير التدريب اللازم للموظفين بالوزارة. ويتوقف تنفيذ هذا المشروع على المشروع الأول، حيث أنه يتم استخدام مخرجاته، ويتكون المشروع من: ١. تطوير شبكة عامة للوزارة بتكلفة قدرها ٣٧١ ألف دولار. ٢. تطوير شبكة الترخيص وربطها ببعضها وتطوير النظام الحالي بتكلفة قدرها ٣٣٠ ألف دولار أمريكي. ٣. تطوير الموقع الإلكتروني للوزارة، وتدريب كادر الإدارة العامة للحاسوب وتكنولوجيا المعلومات بتكلفة قدرها ٩٠ ألف دولار أمريكي. ٤. تطوير العمل بالإدارة العامة لهندسة المركبات من أجل تحقيق أمن وسلامة المواطنين والحفاظ على مركباتهم وتنظيم حركة السير على الطرق وزيادة كفاءة المركبات التي تسير على الطرق، مع تحقيق الرقابة الدقيقة على محطات فحص المركبات والحفاظ على البيئة بالسيطرة على عوادم السيارات وتقليل عدد الحوادث. وتقدر تكلفة المشروع بـ ٣٨٠ ألف دولار أمريكي. ٥. تطوير عمل الإدارة العامة للهندسة والسلامة المرورية من خلال تطوير وحدة المعلومات الجغرافية وذلك ببناء نظام تقنية عالية يعتمد في الأساس على قاعدة بيانات ذكية وبرامج متخصصة في مجال تحليل البيانات ومعالجة الرسوم وتقدر تكلفة المشروع بـ ٦٦ ألف دولار.	تفاصيل المشروع

١. تطوير شبكة عامة للوزارة:

الوصف	العدد	سعر الوحدة بالدولار	الإجمالي بالدولار
خادم ذو مواصفات عالية	٢	٥٠٠٠٠	١٠٠٠٠٠
أجهزة حاسوب	٦٠	١٠٠٠	٦٠٠٠٠
حزم برمجية متنوعة	-	-	٥٠٠٠٠
Macintosh PC	٢	٣٠٠٠	٦٠٠٠
طابعة شبكة	٢٠	٥٠٠٠	١٠٠٠٠٠
خادم متوسط الأداء	١٠	٥٠٠٠	٥٠٠٠٠
ماسحات رقمية	١٠	٥٠٠	٥٠٠٠
<b>الإجمالي</b>			<b>٣٧١٠٠٠</b>

## ٢. سلطة الترخيص

الصف	التكلفة بالدولار	العدد	الاجمالي بالدولار	ملاحظات
خادم ذو مواصفات عالية	٥٠٠٠٠	٢	١٠٠٠٠٠	كل خادم يخدم احد شطري الوطن
Cisco Router	١٥٠٠	٢٠	٣٠٠٠٠	
خادم متوسط الأداء	٥٠٠٠	٢٠	١٠٠٠٠٠	عدد دوائر السير.
إعادة بناء البرنامج	-	-	٥٠٠٠٠	
تطبيقات وبرامج مرخصة	-	-	٥٠٠٠٠	
<b>الاجمالي</b>			<b>٣٣٠٠٠٠</b>	

٣. تطوير العمل بالادارة العامة للحاسوب وتكنولوجيا المعلومات:  
تكلفة تطوير الصفحة الالكترونية بـ ١٥٠٠٠٠ دولار، وتدريب وتطوير الكادر بـ ٥٠ ألف دولار، وتجهيز قاعة تدريب لموظفي الوزارة بـ ٢٥ ألف دولار كما موضح بالجدول:

الصف	العدد	سعر الوحدة بالدولار	الاجمالي بالدولار
أجهزة حاسوب	١٠	١٠٠٠	١٠٠٠٠
LCD Projector	٢	٢٠٠٠	٤٠٠٠
طابعة شبكة	١	٥٠٠٠	٥٠٠٠
أثاث	-	-	٦٠٠٠
<b>الاجمالي</b>			<b>٢٥٠٠٠</b>

## ٤. الإدارة العامة لهندسة المركبات:

الصف	العدد	سعر الوحدة بالدولار	الاجمالي بالدولار
Platter	٢	٥٠٠٠	١٠٠٠٠
Laser Color Printer	٢	٥٠٠٠	١٠٠٠٠
تطبيقات وحزم برمجية	-	-	٢٠٠٠٠
خادم ذو كفاءة عالية	١	٢٠٠٠٠	٢٠٠٠٠
جهاز كمبيوتر محمول	٣	٢٠٠٠	٦٠٠٠
<b>الاجمالي</b>			<b>٦٦٠٠٠</b>

البرنامج الثالث: بناء وتطوير قدرات وزارة النقل والمواصلات في مجال الحاسوب وتكنولوجيا المعلومات

المشروع الثالث: إصدار رخص قيادة ممغنطة

التفاصيل	البند
إصدار رخص قيادة ممغنطة.	اسم المشروع
تتوقف على توفر الدعم لشراء البطاقات الممغنطة.	مدة المشروع
٢٥٠ ألف دولار	تكلفة المشروع
يتضمن المشروع إصدار رخص قيادة ممغنطة عددها ١٠٠ ألف رخصة. وسيساهم هذا المشروع في رفع درجة السلامة المرورية في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية، من خلال الحد من وجود المركبات غير القانونية التي تسير على الطرق ، وسيعمل المشروع على توفير الآليات الحديثة في فحص المركبات على الطرق الأمر الذي سيساهم في رفع مستوى الخدمات المقدمة من قبل الوزارة للجمهور في مجال النقل على الطرق والنقل العام والنقل الخصوصي والنقل السياحي والنقل الجماعي.	تفاصيل المشروع



البرنامج الثالث: بناء وتطوير قدرات وزارة النقل والمواصلات في مجال الحاسوب وتكنولوجيا المعلومات

المشروع الرابع: ربط مقري الوزارة بالضفة والقطاع من خلال الدائرة التلفزيونية المغلقة "Video conference".

التفاصيل	البند
ربط مقري الوزارة بالضفة وقطاع غزة من خلال الدائرة التلفزيونية المغلقة "Video conference"	اسم المشروع
يتوقف على توفير الدعم لشراء الأجهزة.	مدة المشروع
٢٥ ألف دولار	تكلفة المشروع
نظراً لانعدام التواصل بين مقري الوزارة في الضفة الغربية وقطاع غزة، بسبب الممارسات الإسرائيلية ومنها الإغلاق وفصل المناطق الفلسطينية عن بعضها البعض، فإن وزارة النقل والمواصلات بحاجة إلى توفير الاتصال عن طريق الدائرة التلفزيونية المغلقة لعقد الاجتماعات الدورية للفئة الأولى من الوزارة، والاجتماعات للقضايا التي تحتاج إلى تبادل الآراء ووجهات النظر عبر النقاش والتحاور للوصول إلى إجماع واتفق عليها. بالإضافة إلى ذلك فإن هذا النظام يمكن من خلاله عقد ورشات العمل التي يتطلب المشاركة فيها من قبل أشخاص خارج المناطق السلطة الوطنية الفلسطينية، الأمر الذي سيعمل على توفير الجهد والوقت المبذول في التنقل ما بين المناطق وسهولة انجاز مهام الوزارة. ولتنفيذ هذا المشروع هناك حاجة إلى توفير نظام الدائرة التلفزيونية المغلقة عدد ٢ جهاز، وخطوط "ISDN" وجهازين تلفاز "٢٩ بوصة".	تفاصيل المشروع

البرنامج الثالث: بناء وتطوير قدرات وزارة النقل والمواصلات في مجال الحاسوب وتكنولوجيا المعلومات

المشروع الخامس: مشروع "WAP" تصميم وبناء موقع الكتروني يستخدم تقنية "WAP"

التفاصيل		البند	
مشروع "WAP" تصميم وبناء موقع الكتروني يستخدم تقنية "WAP"		اسم المشروع	
٣ شهور		مدة المشروع	
٧٠ ألف دولار		تكلفة المشروع	
<p>المشروع سيسمح للمستخدمين الذين لهم حق الدخول للنظام الوصول إلى بيانات محددة خاصة بالترخيص كبيانات عن مركبة ارتكبت حادث طرق ولاذت بالفرار مثلاً، أو بيانات خاصة بالمواصفات التي تضمن صلاحية سير مركبة هذه البيانات تكون متصلة بقاعدة بيانات هندسة المركبة وهكذا. وبهذا يتم ربط عدة إدارات عامة بالوزارة عن طريق خدمة الانترنت المحمولة على الهواتف النقالة خاصة دوريات السلامة على الطرق التابعة للإدارة العامة لهندسة المركبات، والإدارة العامة للهندسة والسلامة المرورية، وسلطة الترخيص، وشرطة المرور.</p>		تفاصيل المشروع	
الوصف	العدد	سعر الوحدة بالدولار	الإجمالي بالدولار
تصميم وبناء النظام	-	-	٥٠٠٠٠
هواتف نقالة	١٠	٥٠٠	٥٠٠٠
حاسوب محمول	٥	٢٠٠٠	١٠٠٠٠
خطوط اتصال محمولة + خدمة انترنت	١٠	٥٠٠	٥٠٠٠
<b>الإجمالي</b>			<b>٧٠٠٠٠</b>

## البرنامج الرابع: إنشاء مركز أبحاث النقل والمواصلات

التفاصيل	البند
انشاء مركز أبحاث النقل والمواصلات	اسم البرنامج
الضفة الغربية وقطاع غزة	الموقع
مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية.	نطاق البرنامج
<p>١. تطوير وتعزيز أداء قطاع النقل والمواصلات الفلسطيني.</p> <p>٢. توفير المعلومات والبيانات والاحصائيات والتنبؤات حول المجالات المختلفة لقطاع النقل والمواصلات.</p> <p>٣. فتح آفاق للتعاون والتكامل بين قطاع النقل والمواصلات في فلسطين والدول العربية والاسلامية.</p> <p>٤. دعم وتعزيز مشاركة القطاع الخاص في تطوير وتنمية قطاع النقل والمواصلات.</p> <p>٥. التأكد من أن المواد المستخدمة في مشاريع النقل مطابقة للمعايير والمواصفات الدولية.</p>	الأهداف
<p>١. عدم توفر الدراسات والأبحاث التطويرية الخاصة بالقطاعات المختلفة للنقل والمواصلات.</p> <p>٢. عدم مواكبة المواصفات والمقاييس لدى قطاع النقل والمواصلات للتطورات العالمية.</p> <p>٣. عدم توفر مراكز لفحص المواد المستخدمة في مشاريع النقل.</p>	ميررات البرنامج
<p>١. رفع مستوى أداء قطاع النقل والمواصلات ورفع مساهمته في الاقتصاد الفلسطيني.</p> <p>٢. اعداد الدراسات والمخططات والدراسات التطويرية الخاص بمجالات قطاع النقل والمواصلات.</p> <p>٣. تقدير الاحتياجات المستقبلية لقطاع النقل والمواصلات من وسائل النقل.</p> <p>٤. تحديد مواصفات ومقاييس للقطاعات المختلفة ذات العلاقة بالنقل والمواصلات.</p> <p>٥. إنشاء مشاريع النقل والمواصلات وفق المعايير والمواصفات الدولية.</p> <p>٦. دراسة امكانية التوسع والتطور في قطاع النقل والمواصلات.</p> <p>٧. وضع بدائل واقتراح توصيات لتطوير قطاع النقل والمواصلات مع القطاعات الأخرى.</p>	أهمية البرنامج

٨. تعزيز الشراكة بين القطاع الخاص والقطاع العام في توفير خدمات نقل فعالة وآمنة وبأسعار معقولة.	
يتكون البرنامج من انشاء مركز أبحاث للنقل والمواصلات في كل من الضفة الغربية وقطاع غزة، يختص هذا المركز في اعداد الدراسات المختلفة لمشاريع النقل والمواصلات الاستراتيجية والتطويرية، وكذلك الدراسات الخاصة برفع كفاءة النقل على الطرق وتحقيق السلامة المرورية، ووضع المواصفات والمقاييس للمجالات ذات العلاقة بالنقل والمواصلات، وفحص المواد المستخدمة في انشاءات النقل، بالإضافة إلى اعداد الأبحاث العلمية في شتى مجالات النقل التي تهدف إلى تطوير هذا القطاع ورفع أدائه لمواكبة التطورات العالمية.	مكونات وعناصر البرنامج
500,000 دولار أمريكي	تكلفة البرنامج
وزارة النقل والمواصلات، والاتحاديات والجمعيات والقطاع الخاص ذو العلاقة بالنقل والمواصلات.	المستفيدون
تنمى	ديمومة البرنامج
-----	مخاطر البرنامج
للمشروع أهمية اقتصادية كبيرة، حيث سيساعد البرنامج في تنفيذ برامج ومشاريع النقل والمواصلات وفقاً للمعايير والمواصفات الدولية، وكذلك سيساهم في وضع اقتراحات وبدائل لتطوير للقطاعات المختلفة للنقل " البري، البحري، الجوي" التي تعتبر من الركائز الأساسية في ادارة عجلة الاقتصاد.	الجدوى الاقتصادية
لا يوجد	الآثار البيئية
درجة ثانية	درجة الأولوية

### الأولويات :

تحتاج وزارة النقل والمواصلات الى توفير موازنة طارئة لتمويل مشاريع ذات أولوية قصوى للتمويل والتنفيذ هذا العام، لاسيما وأن التأخير فى تنفيذها يترتب عليها آثار سلبية على قطاع النقل والمواصلات. والجدول التالي يوضح المشاريع ذات الأولوية للمشروع فى تنفيذها خلال ٢٠٠٦-٢٠٠٧:

الموقع	التكلفة \$	القطاع الفرعي	المشروع	٣
قطاع غزة	225,٥00	موانئ بحرية	التدعيم الطارئ لكاسر الأمواج الجنوبي والغربي بمرفأ الصيادين	1
قطاع غزة	138,000	المطارات والنقل الجوى	إعادة إنشاء السور والبوابات الرئيسية لمطار ياسر عرفات الدولي	2
قطاع غزة	1,400,000	المطارات والنقل الجوى	صيانة طائرة الفوكر FOKKER 50	3
قطاع غزة	1,145,000	المطارات والنقل الجوى	استئجار طائرتين لزوم نقل الحجاج لموسم الحج للعام ٢٠٠٧	4

قطاع غزة	100,000	المطارات والنقل الجوي	برامج تدريب وتأهيل الطواقم الجوية	5
الضفة وغزة	40,000	النقل البري	وضع إشارات إرشادية على الطريق الإقليمي M40	6
الضفة وغزة	1,462,000	مأسسة الوزارة	إنشاء مقرات في رام الله، نابلس، الخليل، خان يونس	7
الضفة الغربية	1,500,000	مأسسة الوزارة	مبنى وزارة النقل والمواصلات بالضفة الغربية	8
الضفة وغزة	25,000	مأسسة الوزارة	ربط مقرى الوزارة بالضفة وقطاع غزة من خلال الدائرة التلفزيونية المغلقة "Video conference"	9
<b>5,965,000</b>			المجموع الكلي بالدولار	

## برامج ومشاريع وزارة النقل والمواصلات ٢٠٠٦-٢٠١٠

القطاع	البرامج	المشاريع	التكلفة \$	الموقع	درجة الأولوية
النقل الداخلي					
<b>٤,٧٧٣,٥٠٠</b>					
<b>٢,٩٤٠,٠٠٠</b>					
البرنامج الأول: تطوير قطاع النقل الداخلي					
	1	صندوق لدعم متضرري قطاع النقل والمواصلات	2,500,000	الضفة وغزة	1
	2	توريد دينومترات متحركة ومتنقلة	١40,000	الضفة وغزة	2
	3	مشروع القبانات والموازين الخاص بالشاحنات على الطرق	300,000	الضفة وغزة	3
<b>1,224,500</b>					
البرنامج الثاني: تعزيز السلامة المرورية على الطرق					
	1	اعداد وتوريد مواد ونشرات توعية وارشاد مروري	70,500	الضفة وغزة	1
	2	ساحات تدريب سياقة للطلبة الجدد - المرحلة الأولى	1,218,000	الضفة وغزة	4
	3	تهئية المرور في قطاع غزة	545,000	قطاع غزة	2
<b>109,570,000</b>					
النقل البري					
<b>54,330,000</b>					
البرنامج الأول: تأهيل شبكات الطرق بالضفة الغربية وقطاع غزة					

القطاع	البرامج	المشاريع	التكلفة	الموقع	درجة الأولوية
	1	تطوير شبكات الطرق بالضفة الغربية " المرحلة الأولى "	51,000,000	الضفة الغربية	1
		إعادة تأهيل طريق رام الله - نابلس الرئيسي	٢٠,٠٠٠,٠٠٠	الضفة الغربية	2
		إعادة تأهيل طريق طولكرم - الكفريات	٢٠,٠٠٠,٠٠٠	الضفة الغربية	3
		إنشاء طريق الخليل - أريحا الرئيسي	١١,٠٠٠,٠٠٠	الضفة الغربية	4
	2	تطوير شبكات الطرق بقطاع غزة " المرحلة الأولى "	3,230,000		
		اصلاح وإعادة تأهيل طريق تل السلطان برفح	١,٠٠٠,٠٠٠	قطاع غزة	3
		إعادة تطوير طريق حاجز التفاح - البحر	١,٢٠٠,٠٠٠	قطاع غزة	2
		طريق صلاح الدين معبر العودة برفح	٣٣٠,٠٠٠	قطاع غزة	4
		الطريق الشرقي رقم ٤	٧٠٠,٠٠٠	قطاع غزة	2
	3	إعداد الدراسات والتصاميم الخاصة لشبكات الطرق الالتفافية والدائرية	100,000	الضفة وغزة	2
	البرنامج الثاني: الربط الإقليمي		51,740,000		
	1	إنشاء الطريق الساحلي " المرحلة الأولى "	51,700,000	غزة	1
	2	وضع إشارات إرشادية على الطريق الإقليمي M40	40,000	الضفة وغزة	2
	البرنامج الثالث: إعادة بناء الجسور المدمرة " خمس جسور " في قطاع غزة		3,500,000	غزة	1
			<b>12,333,706</b>		
المطارات والنقل الجوي					

القطاع	البرامج	المشاريع	التكلفة	الموقع	درجة الأولوية
		إعادة اعمار وتشغيل مطار ياسر عرفات الدولي			
			<b>9,488,706</b>	قطاع غزة	
	1	إعادة إنشاء السور والبوابات الرئيسية لمطار ياسر عرفات الدولي	١٣8,000	قطاع غزة	1
	2	إعادة إنشاء المدرج الرئيسي لمطار ياسر عرفات الدولي	2,910,655	قطاع غزة	1
	3	تزويد مطار ياسر عرفات الدولي بالمعدات والأجهزة الضرورية للتشغيل (المرحلة الأولى)	6,440,051	قطاع غزة	2
		<b>الدعم الطارئ للخطوط الجوية الفلسطينية</b>			
	1	صيانة طائرة الفوكر FOKKER 50	1,400,000	قطاع غزة	1
	2	استئجار طائرتين لزوم نقل الحجاج لموسم الحج للعام ٢٠٠٧	1,145,000	قطاع غزة	1
	3	برامج تدريب وتأهيل الطواقم الجوية	100,000	قطاع غزة	1
	4	استكمال العمل على مبنى الطيران والخطوط الجوية الفلسطينية	200,000	قطاع غزة	1
			<b>7,207,760</b>		
		<b>الموانئ البحرية</b>			
		<b>البرنامج الأول: إعادة تأهيل وتطوير مرفأ الصيادين - بغزة</b>			
			<b>5,852,160</b>	قطاع غزة	
	1	التدعيم الطارئ لكاسر الأمواج الجنوبي والغربي بمرفأ الصيادين	225,500	قطاع غزة	1
القطاع	البرامج	المشاريع	التكلفة	الموقع	درجة الأولوية



1	قطاع غزة	150,000	اعداد الدراسات والمخططات والتصاميم الهندسية لمرفأ الصيادين	2	
2	قطاع غزة	871,000	تقوية وتدعيم كاسر الموج الرئيسي باستخدام المجسمات الخرسانية	3	
3	قطاع غزة	1,990,000	تبطين حوض المرفأ باستخدام Sheet Piles	4	
4	قطاع غزة	1,045,000	تعميق حوض المرفأ - المرحلة الأولى والثانية	5	
5	قطاع غزة	320,000	مشروع إنزال وسحب السفن "slipway"	6	
٢	قطاع غزة	115,000	معالجة التلوث البيئي في حوض مرفأ الصيادين	7	
5	قطاع غزة	650,000	توفير المعدات والأجهزة اللازمة لتشغيل مرفأ الصيد	8	
3	قطاع غزة	485,660	تراكي رسو قوارب صيد الأسماك داخل مرفأ الصيادين	9	
		<b>1,125,000</b>	<b>البرنامج الثاني: الدعم الطارئ لمشروع ميناء غزة التجاري</b>		
1	قطاع غزة	125,000	إنشاء السور الخارجي لحرم ميناء غزة التجاري	1	
2	قطاع غزة	1,000,000	تقييم الدراسات السابقة لإنشاء مشروع ميناء غزة التجاري	2	
4	قطاع غزة	<b>230,600</b>	<b>البرنامج الثالث: إنشاء محطة إنتاج أسماك الدنيس</b>		
		<b><u>27,700,000</u></b>	<b>النقل الدولي - المعابر الحدودية</b>		
		<b>27,700,000</b>	<b>البرنامج الأول: إعادة تأهيل وتطوير المعابر الحدودية - المرحلة الأولى</b>		

القطاع	البرامج	المشاريع	التكلفة	الموقع	درجة الأولوية
	1	تطوير معبر رفح	1,500,000	قطاع غزة	1
	2	تطوير معبر المنطار	15,000,000	قطاع غزة	2
	3	جسر الأمير محمد " دامية"	10,000,000	الضفة الغربية	4
	5	معبر الكرامة	1,200,000	الضفة الغربية	3
<b>الأرصاء الجوية الفلسطينية</b>					
<b>البرنامج الأول: تطوير الأرصاد الجوية الفلسطينية</b>					
			<b>2,006,000</b>		
			<b>2,006,000</b>		
	1	تطوير الأجهزة الخاصة بعمل الأرصاد الجوية	750,000	الضفة وغزة	2
	2	تطوير الأرصاد الجوية في أريحا والأغوار	88,000	الضفة وغزة	4
	3	تدريب وتأهيل كادر الأرصاد الجوية	168,000	الضفة وغزة	5
	4	بناء وإعادة تأهيل مباني الأرصاد الجوية	700,000	الضفة وغزة	1
	5	تجهيز مقرات الأرصاد الجوية بالمعدات الأساسية	300,000	الضفة وغزة	3
<b>مأسسة وزارة النقل والمواصلات</b>					
<b>البرنامج الأول: بناء وتجهيز مقرات دوائر الترخيص بقطاع غزة والضفة الغربية</b>					
			<b>3,112,000</b>		
القطاع	البرامج	المشاريع	التكلفة	الموقع	درجة الأولوية
	1	إنشاء مقرات في رام الله، نابلس، الخليل، غزة، خان يونس	1,462,000	الضفة وغزة	1

2	الضفة وغزة	1,650,000	إنشاء مقرات في جنين، طولكرم، قلقيلية، بيت لحم، اريحا، أبو ديس " بالقدس"، سلفيت، رفح، دير البلح، بيت لاهيا	2	
		<b>2,610,000</b>	<b>البرنامج الثاني: بناء وتجهيز مبنى وزارة النقل والمواصلات</b>		
2	قطاع غزة	<b>1,110,000</b>	مبنى وزارة النقل والمواصلات بقطاع غزة	1	
2	قطاع غزة	588,000	المرحلة الأولى: بناء ثلاثة طوابق " البدروم، دور أرضي، دور أول"		
2	قطاع غزة	522,000	المرحلة الثانية: بناء الأدوار " الثاني، الثالث، الرابع"		
1	الضفة الغربية	<b>1,500,000</b>	مبنى وزارة النقل والمواصلات بالضفة الغربية	2	
		<b>1,832,000</b>	<b>البرنامج الثالث: بناء وتطوير قدرات وزارة النقل والمواصلات في مجال الحاسوب وتكنولوجيا المعلومات</b>		
1	الضفة وغزة	250,000	تطوير الإجراءات الإدارية لوزارة النقل والمواصلات	1	
2	الضفة وغزة	1,237,000	حوسبة العمل في وزارة النقل والمواصلات	2	
3	الضفة وغزة	250,000	إصدار رخص قيادة ممغنطة	3	
1	الضفة وغزة	25,000	ربط مقرى الوزارة بالضفة وقطاع غزة من خلال الدائرة التلفزيونية المغلقة "Video conference"	4	
	<b>الموقع</b>	<b>التكلفة</b>	<b>المشاريع</b>	<b>البرامج</b>	<b>القطاع</b>
4	الضفة وغزة	70,000	مشروع "WAP" تصميم وبناء موقع الكتروني يستخدم تقنية "WAP"	5	

2	الضفة وغزة	500,000	البرنامج الرابع: إنشاء مركز أبحاث النقل
		171,643,706	المجموع بالدولار