



وزارة النقل والمواصلات



الاستراتيجية القطاعية للنقل والمواصلات

2023-2021

© جميع الحقوق محفوظة

دولة فلسطين

مكتب رئيس الوزراء/ الخطة الوطنية للتنمية 2021 - 2023

الاستراتيجية القطاعية للنقل والمواصلات - 2021-2023

في حال الاقتباس يرجى الإشارة إلى هذه الوثيقة



الاستراتيجيات القطاعية

جدول المحتويات

6	تقديم
9	القسم الأول: المقدمة
13	القسم الثاني: تحليل الواقع
14	1.2. نبذة عن القطاع
16	2.2 وصف وتحليل الواقع الحالي للقطاع: تحليل البيئتين الداخلية والخارجية للوزارة.
21	3.2.2 تحليل البيئة الداخلية.
22	4.2.2 تحليل البيئة الخارجية.
23	3.2 التحديات الرئيسية التي يواجهها القطاع.
31	القسم الثالث : رؤية القطاع ورسالة الوزارة قائد القطاع
32	1.3 رؤية القطاع
32	1.3 رسالة الوزارة قائد القطاع
34	4 الأهداف الإستراتيجية والنتائج 2021-2023 .
38	5 الأهداف الإستراتيجية وصلتها بأجندة السياسات الوطنية وغايات التنمية المستدامة.
44	6 برامج الموازنة
51	7 الموارد المالية المتاحة للقطاع للأعوام 2021-2023
	الجدول

21	تحليل البيئة الداخلية لقطاع النقل والمواصلات-نقاط القوة والضعف
22	تحليل البيئة الخارجية لقطاع النقل والمواصلات- الفرص والتهديدات.
34	نتائج الأهداف الإستراتيجية 2023-2021
38	الأهداف الاستراتيجية وإرتباطها بأجندة السياسات الوطنية وأهداف التنمية المستدامة
44	برامج الموازنة للأعوام 2023-2021.
51	الموارد المالية المتاحة للقطاع للأعوام 2023-2021

تقديم

يُعد قطاع النقل المواصلات أحد أعمدة الإقتصاد الوطني الرئيسية ومساهماً رئيسياً في نسبة الدخل الإجمالي، فهو يلعب دوراً رائداً في دفع حركة الإقتصاد وتقديم الخدمات للقطاعات الإنتاجية والخدماتية، بالإضافة الى توفير فرص حقيقية للإستثمار وإيجاد فرص للعمل.

شهد قطاع النقل والمواصلات الفلسطيني نمواً ملحوظاً منذ قدوم السلطة الوطنية الفلسطينية، فتم تنفيذ العديد من البرامج والمشاريع للإرتقاء بهذا القطاع ليتناسب ودوره في الإقتصاد والتنمية، وذلك من خلال اعداد وتنفيذ مشروع المخطط الشمولي للطرق والمواصلات والذي يعتبر حجر الأساس في مشروع وضع فلسطين على المستوى المطلوب والذي سيشتمل على سلسلة من المراحل والإجراءات والبرامج والأولويات والمشاريع المتمثلة على شبيل المثال لا الحصر: شق الطرق، وبناء الجسور، وإنشاء مطار في الضفة وإعادة تأهيل مطار ياسر عرفات، وإنشاء ميناء، وتأهيل ميناء الصيادين الحالي، وشبكة سكك حديدية، وإنشاء الطريق الرابط بين شطري الوطن، والنقل البري للركاب والبضائع.

كما شهد قطاع النقل توسعاً مُميزاً في تطوير البناء المؤسسي لوزارات القطاع، ففي مجال التشريعات تم تطوير نظام النقاط على المخالفات المرورية، وتم إقرار نظام عمل المركبات الحكومية في القطاع المدني ونظام عمل المركبات الحكومية في قطاع الأمن، وقرار بقانون رقم (3) لعام 2020 الذي يُنشئ في الوزارة وحدة تسمى «وحدة الرقابة الميدانية والتفتيش»، يتمتع موظفوها بصفة مأموري الضبط القضائي فيما يتعلق بتنفيذ مهامهم وإنجاز أعمال وظيفتهم والمتمثلة بالكشف الميداني والتفتيش على مراكز فحص وخدمات المركبات، ومنشآت مهن المواصلات، وورش تعديل هياكل المركبات ومحركاتها، ومحلات قطع الغيار ومنتجات المرور، وتنظيم محاضر بالمخالفات المضبوطة خلافاً للشروط الفنية والتعليمات التي تصدرها الوزارة، وإحالتها إلى الجهات المختصة، وفحص المركبات للتأكد من صلاحية سيرها والتزامها بالشروط الفنية والتعليمات الصادرة عن الوزارة، واتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة لحين استيفاء الشروط الفنية والتعليمات الخاصة بصلاحية سيرها بالتنسيق مع الشرطة. على أن يحدد موظفوها المخولون صفة مأموري الضبط القضائي بقرار يصدر عن الوزير لهذه الغاية، كما تم إنجاز مسودة مشروع قانون المرور والنقل كبدل لقانون المرور الساري بعد إقراره.

كما تم إعادة تأهيل وتطوير شبكات النقل والمواصلات القائمة وإستحداث شبكات وآليات ربط جديدة حيث تطورت شبكة الطرق في فلسطين خلال العقود الماضية بالمقارنة مع الطرق القديمة بحيث أصبح هناك نظام قادر جزئياً على تلبية إحتياجات المجتمع الفلسطيني من إمكانية الوصول والتنقل.

ولتقديم خدمات ذات جودة عالية للمواطنين وتعزيز الشفافية في عمل الحكومة، خصصت وزارة النقل والمواصلات الرقم المباشر 150 لإستقبال الشكاوى والإستعلامات من المواطنين، وأتمت الإجراءات الفنية المتعلقة بتطبيق الأرشفة الإلكترونية للملفات في كافة مديريات النقل والمواصلات، وإنجاز ربط برنامج الترخيص مع مراكز الفحص الهندسي وذلك ضمن الإجراءات الخاصة بتطوير نظام الترخيص والتسهيل على المواطنين. إضافة إلى ذلك تم تركيب طابعات الرخص الممغنطة في كافة المديريات لطباعة الرخص الممغنطة بدلا من الرخص الورقية المعمول بها حالياً، وتركيب أجهزة حديثة تختص بطباعة رخص المركبات بسرعة أكبر مما له أثر على الوقت المستغرق لإنجاز المعاملات. وتم الحصول على مشروع الانذار المبكر من الفيضانات بدعم من الحكومة الفرنسية لتزويد الأرصاد الجوية بأجهزة ومعدات للرصد والتنبؤات، واستكمال مشروع الخارطة المطرية التفاعلية وسيتم تفعيله على موقع الأرصاد الجوية خلال الموسم القادم.

وتعزيزاً لإستقلالية الوكيل الفلسطيني عن الوكيل الإسرائيلي بدأت وزارة النقل والمواصلات بتنظيم إستيراد المركبات اعتماداً على علاقة الوكيل بالمنتج مباشرة دون الارتباط بالوكيل الإسرائيلي، وتم رفع اعمار الحافلات والشاحنات المشتراة من إسرائيل بما يساهم في تقليل الاعتماد على السوق الإسرائيلي.

ولتطوير أنماط النقل المتعدد وتحسين جودة خدمات النقل المقدمة للمواطنين، تم إعداد الإطار الإستراتيجي لنظم النقل الذكي في فلسطين. وبهدف تطوير خدمات النقل العام وفرت وزارة النقل والمواصلات مركبات عمومية مجهزة لتسهيل حركة ذوي الإحتياجات الخاصة، وتم نقل خطوط السرفيس الداخلي والخارجي إلى داخل البلدة القديمة في الخليل لبث الحياة فيها بالتعاون مع بلدية الخليل وتوفير المواقف المطلوبة.

كما تم الإنضمام لإتفاقية النقل البري الدولي لعام 1975 «الإتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقة النقل البري الدولي (TiR) وهي أول إتفاقية دولية تتعلق بالنقل البري تنضم إليها دولة فلسطين، واتفاقية السير على الطرق (Convention On Road Traffic) وتم التنسيق مع وزارة الخارجية للانضمام الى إتفاقيات دولية اخرى ذات علاقة بالنقل.

وجراء جائحة كورونا التي ضربت العالم بشكل عام وفلسطين بشكل خاص، تعرض قطاع النقل والمواصلات الفلسطيني إلى خسائر فادحة. حيث اتخذت فلسطين العديد من الإجراءات للوقاية من جائحة كورونا ومن ضمنها حالة الطوارئ التي اعلنت بتاريخ 5/3/2020، حيث توقفت مركبات النقل العام للركاب من التنقل بين المحافظات وبين مراكز المدن والبلدات والقرى التابعة لها، والتي عادت لتسمح جزئياً أو كلياً بالحركة منذ منتصف أيار. كما توقفت الأنشطة المتعلقة بالنقل مثل بيع قطع الغيار، وتأجير المركبات، وصيانة وإصلاح المركبات وغيرها.

إلا أن استمرار وجود الاحتلال الإسرائيلي والسيطرة على الطرق أثر سلباً على حرية الحركة وتنقل المواطنين كما أن القيود على التنقل أثر أيضاً على الوضع الإقتصادي وعلى فرص التنمية والتطوير. كما أن سيطرة الاحتلال على المعابر والممرات البرية والمائية (والتي تشكل عاملاً إستراتيجياً مهماً لتوطيد العلاقات: التجارية، السياسية، الإقتصادية، وغيرها لأي دولة في العالم) حال دون القدرة على التنظيم والرقابة وتطبيق العديد من الإجراءات التنظيمية، وذلك بفعل السياسات الإسرائيلية الممنهجة. كما وتشكل خطط الضم الإسرائيلية تهديداً على وجود دولة فلسطين، وسوف يؤدي الضم لأي جزء إضافي من فلسطين المحتلة إلى عواقب وخيمة. حيث تتمثل فكرة الضم الإسرائيلية في السيطرة على الأرض دون أن تكون مسؤولة بشكل مباشر عن السكان.

رغم كل الصعاب التي نواجهها إلا أننا سنستمر في عملنا الدؤوب وجهودنا الحثيثة، مُستثمرين علاقاتنا مع أشقاءنا العرب، وحضورنا الملفت والمميز في كافة المشاريع التابعة لوكالات الإتحاد الأوروبي التي تعنى بشؤون النقل لإعادة دولة فلسطين لمكانتها، ولتكون دولة فلسطين جزءاً لا يتجزأ من شبكة النقل العربي والدولي.

إن وعي المواطن وتعاونه وإلتزامه الى جانب إهتمام كافة المؤسسات والجهات الشريكة وجميع العاملين في هذا القطاع هو الجسر الذي سنجتاز من خلاله كل المعوقات، لنستقل جميعاً العربة الأولى لقطار التطور السريع في زمن تتلاطم فيه أمواج النهضة والعولمة وصولاً للراقي والتقدم، وحجز المكانة التي نستحق وتليق بنا بين الأمم.

نعدكم بالأفضل دائماً، وقناعاتنا كبيرة للوصول إليه بجهد وتكاتف وتعاون الجميع والعمل بروح الفريق الواحد.

عاصم سالم

وزير النقل والمواصلات



القسم الأول

المقدمة

القسم الأول

المقدمة

يعتبر قطاع النقل الفلسطيني أحد أهم قطاعات التنمية الأساسية في فلسطين، سيما وأن الإرتقاء بمستوى قطاع النقل والمواصلات أحد المؤشرات الدالة على درجة نمو ومستوى تطور التنمية العمرانية والحضرية، انطلاقاً من العلاقة التكاملية بينها وبين القطاعات التنموية الأخرى خاصةً إذا ما ارتبط ذلك بوجود أنظمة نقل عصرية تأخذ بالتكنولوجيا والأنظمة الحديثة في إدارتها وتوجيهها.

لقد وجهت الحكومات الفلسطينية المتعاقبة مجموعة من الإستثمارات نحو قطاع النقل والمواصلات، حققت من خلالها إنجازات ساهمت في رفع مساهمة قطاع النقل والمواصلات في إجمالي الناتج المحلي الفلسطيني، حيث تم تنفيذ العديد من البرامج والمشاريع للارتقاء بهذا القطاع ليتناسب مع دوره في الاقتصاد والتنمية، وذلك من خلال إعادة تأهيل وتطوير شبكات النقل والمواصلات القائمة، واستحداث شبكات وآليات ربط جديدة مثل إنشاء وتجهيز مطار عرفات الدولي بتكلفة 72.4 مليون دولار والعمل على إنشاء مبنى قرية الشحن الجوي عبر سلطة الطيران المدني بتكلفة تصل إلى 30 مليون دولار، وإنجاز جميع الدراسات الضرورية لإنشاء المرحلة الأولى من ميناء غزة البحري بقيمة 77 مليون دولار والشروع في تنفيذه في يوليو 2000 عبر سلطة الموانئ البحرية، بالإضافة إلى تصميم الطريق الرئيس الرابط لمدن وقرى الضفة الغربية من جنين شمالاً وحتى الخليل جنوباً. كذلك تم إنشاء ميناء الصيد لخدمة وسائط الإبحار المحلية.

وتكبد قطاع النقل والمواصلات خسائراً فادحة مباشرة وغير مباشرة تقدر بملايين الدولارات وذلك نتيجة الممارسات الإسرائيلية على الشعب الفلسطيني واقتصاده الوطني منذ 29/9/2000 وحتى تاريخه، ومنها الإغلاق والحصار البري والجوي والبحري وتعطيل حركة الأفراد والبضائع بين شطري الوطن ومع الدول العربية المجاورة، وتدمير منشآت ومرافق شبكة الطرق والميناء والمطار، الأمر الذي أدى إلى استحالة المواصلات المتواصلة في الأراضي الفلسطينية وعدم القدرة على التقيد بأية مواعيد نهائية وانخفاض مساهمة قطاع النقل والمواصلات في الناتج المحلي الإجمالي.

هذا وسيعتمد تطوير قطاع النقل والمواصلات في فلسطين بشكل كبير على قدرة صناع القرار في إيجاد حلول سياسية لربط الضفة الغربية وقطاع غزة، وزيادة السيطرة على شبكة الطرق، وتحقيق حرية الوصول المباشر إلى الحدود البرية والموانئ والمطارات التي تربط الأراضي الفلسطينية بالعالم الخارجي. ولذلك تم إعداد المخطط الشمولي للطرق والمواصلات والذي هدف إلى:

- تنظيم وتطوير قطاع النقل متعدد الوسائط.
- ضمان شفافية الوظائف والخدمات المؤسسية في قطاع النقل.
- توفير شبكة نقل ومواصلات برية آمنة وذات جودة عالية.
- المساهمة في إعادة تأهيل وتنظيم المعابر الدولية.
- توفير الكفاءة والقدرة التنافسية في وسائل النقل البري والجوي والبحري.
- تطوير سبل السلامة على الطرق والحد من الحوادث المرورية.
- ربط المحافظات الشمالية بالمحافظات الجنوبية والتسهيل من سبل التنقل.
- تلبية إحتياجات التنمية في المجتمع وتسهيل الاتصال مع العالم الخارجي وزيادة الإعتماد على الذات وتحسين الجودة في سفر الركاب وخفض تكاليف السفر والحد من الأثار الضارة بالبيئة.

بدأت عملية تحديث الخطة القطاعية للنقل والمواصلات بمرحلة تحضيرية شملت العديد من الأنشطة، منها التواصل مع الشركاء لتشكيل فريق تحديث الخطة القطاعية الأساسي، ومراجعة خطة التنمية الوطنية للأعوام 2014-2016، وتقرير المراجعة النصفية 2017-2019 لأجندة السياسات الوطنية 2017-2022، وتقرير المراجعة النصفية 2017-2019 للاستراتيجية الأوروبية المشتركة لدعم فلسطين 2017-2022، والخطط الإستراتيجية القطاعية وعبر قطاعية ذات الصلة، كما تم الإطلاع على بعض النماذج الإقليمية التي ساهمت في تحديد أفضل الممارسات في عملية التخطيط الإستراتيجي. وبالإضافة الى ذلك، تم الاطلاع على تقرير متابعة التقييم الخاص بجودة خدمات وزارة النقل والمواصلات في المحافظات الشمالية- الأمانة العامة لمجلس الوزراء لعام 2018م، وبعض الدراسات والتقارير الإحصائية التي تُصدرها الوزارة، والمتعلقة بالخدمات المقدمة لمتلقيها.

كما واشتملت المرحلة التحضيرية على إجراء التحليلات الداخلية المتعلقة بالجوانب المالية والموارد البشرية والبرامج والمشاريع وتحديد الأطراف أصحاب العلاقة.

وبعد انتهاء المرحلة التحضيرية، تم البدء بمرحلة إعداد وثيقة تحديث الخطة القطاعية والتي اشتملت على مراجعة أولية للإطار الإستراتيجي (رؤية القطاع، ورسالة وزارة النقل والمواصلات قائد القطاع) وتحليل البيئة الرباعي (نقاط القوة، ونقاط الضعف، والفرص، والتهديدات)، وذلك من خلال ورش عمل تم عقدها مع فريق تحديث الخطة القطاعية.

وكخطوة أساسية، وانطلاقاً من مبدأ التشاركية في تحديث الخطة القطاعية، تم العمل على تحديد الأطراف أصحاب العلاقة من خلال نشاط تم تنفيذه مع فريق التخطيط الإستراتيجي وبناءً عليه تحديد الأطراف أصحاب العلاقة الأكثر أهمية وإجراء مقابلات

فردية معهم للوصول الى فهم أعمق حول العلاقة بالجهات المختلفة، ومعرفة آراء تلك الجهات وإتجاهاتها حول القطاع وخدماته.

وتجدر الإشارة هنا إلى أنه خلال ورش العمل واللقاءات التي تم عقدها مع فريق تحديث الخطة القطاعية، تم عرض جميع التطلعات والمخرجات التي تم التوصل إليها، وقد تمت مناقشتها وإجراء التعديلات اللازمة عليها قبل اعتمادها بشكلها النهائي في هذه الخطة.

وأخيراً، تم العمل على صياغة المسودة الأولى من تحديث الخطة القطاعية وعرضها على الوزارات / المؤسسات التي تُمثل فريق تحديث الخطة القطاعية بهدف الحصول على ملاحظات حولها وعكسها على النسخة النهائية من الخطة ليتم اعتمادها فيما بعد.





القسم الثاني

تحليل الواقع

القسم الثاني

تحليل الواقع:

1.2 نبذة عن القطاع

ترأس وزارة النقل والمواصلات القطاع الذي يتكون من وزارات شريكة وهي: وزارة الأشغال العامة والإسكان وسلطة جودة البيئة وسلطة الطاقة والموارد الطبيعية، وتعمل على النهوض بصناعة النقل والمواصلات وصولاً إلى نظام نقل متكامل متعدد الأنماط والوسائط يساهم في دفع عجلة الاقتصاد الفلسطيني ويقدم أفضل خدمات نقل الأفراد والبضائع في مجال النقل البري والبحري والجوي من خلال أداء الدور المتخصص للوزارة في إطار تكاملي شامل لجميع المهام والمسؤوليات المنوطة بهذا القطاع وارتباطها بباقي القطاعات التي تشكل العصب الرئيسي لحركة الاقتصاد الوطني بأعلى درجات التنسيق والتعاون على كافة المستويات المحلية والدولية الحكومية وغير الحكومية وتوفير المناخات الاستثمارية الملائمة واعتماد نظام الخصخصة وتشجيع الاستثمار في مجال النقل بكافة أشكاله.

وتقوم وزارة النقل والمواصلات بتنظيم القطاع، ووضع الخطط والدراسات اللازمة لتحديد الإحتياجات من وسائل النقل وتطوير هذا القطاع على المستويين المتوسط وبعيد المدى إضافة لإعداد القوانين والأنظمة والتعليمات التي تنظم شؤون النقل وتحديث تلك التشريعات بما يتلاءم وحركة النقل الداخلي والخارجي.

وباستعراض أدوار الفاعلين الرئيسيين في قطاع النقل والمواصلات نجد أن وزارة النقل والمواصلات بهذه المسؤولية التي خولها مجلس الوزراء تشترك مع مجموعة من الجهات الحكومية ذات العلاقة المباشرة بحكم التداخل في القطاعات بين شركاء عدة سواء كان ذلك في وضع السياسات والأنظمة والإستراتيجيات والتعليمات والمواصفات أو في تنفيذها ومراقبة مدى تنفيذها. ولعل أهم تلك الجهات المجلس التشريعي ومجلس الوزراء ووزارة المالية ووزارة العدل ووزارة الداخلية ووزارة الأشغال العامة والإسكان ووزارة الحكم المحلي ومؤسسة المواصفات والمقاييس وسلطة جودة البيئة وسلطة الطاقة والجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني بالإضافة لهيئات الحكم المحلي، ومؤسسات المجتمع المدني بما يضم من نقابات ومنظمات حكومية. ذلك إلى جانب القطاع الخاص الذي يتمثل بمراكز الأبحاث والمؤسسات التعليمية والشركات والبنوك والمستثمرين، حيث يعتبر القطاع الخاص لاعباً أساسياً وهاماً في تنفيذ سياسات القطاع. فيما تقوم وزارة الأشغال العامة والإسكان كشريك أساسي في هذا القطاع بالمحافظة على سلامة شبكة الطرق التي تقع تحت صلاحيات الوزارة وشق طرق

جديدة تحقق التواصل بين المناطق المختلفة وتدعم القطاعات الاقتصادية والسياحية والزراعية والصناعية والأجتماعية بالإضافة لتأهيل وصيانة الشبكة القائمة للحفاظ على ديمومتها.

وبالتأكيد فلا نغفل مشاركة الجهات الخارجية الداعمة والممولة لهذا القطاع والتمثلة في الدول المانحة وكذلك المنظمات الدولية الأخرى. وعلى سبيل المثال لا الحصر نورد بعض تلك الدول كاليابان، والمانيا، والإتحاد الأوروبي، والتعاون البلجيكي، وبنك الإستثمار الأوروبي، وبنك التنمية الإسلامي، والأسكوا، ومؤسسة التعاون الألماني. وبنظرة إلى الأدوار والمسؤوليات للجهات الفاعلة في قطاع النقل والمواصلات تقوم وزارة النقل والمواصلات بوضع المواصفات التصميمية للطرق ومرافقها، وتصميم الشاخصات المرورية والآلات الضوئية وتحديد مكان إقامتها ومراقبتها ورصدها، تصميم مجمعات المركبات العمومية وتحديد أماكنها، وتصميم محطات توقف الحافلات العمومية على الطريق وتحديد أماكنها، تصميم محطات توزين الشاحنات على الطرق وتحديد أماكن إقامتها، ووضع المخطط الهيكلي العام للطرق والنقل والمواصلات (Master Plan)، وإجراء الدراسات والمسوحات اللازمة لجميع شبكات الطرق، وإعداد نظم تصميم وتشغيل وصيانة الطرق ومرافق المرور بصفة عامة، ووضع الخطط والبرامج لإعادة تأهيلها وإنشاء الطرق الجديدة وتقديم ما يلزمها من تصاميم ورسومات هندسية.

فيما تقوم وزارة الأشغال العامة والإسكان بتطوير هذا القطاع والمحافظة سلامة شبكة الطرق من خلال إيجاد النظام القانوني لحماية شبكة الطرق التي تقع تحت صلاحيات الوزارة وإنشاء طرق جديدة تحقق التواصل بين المناطق المختلفة وتدعم القطاعات الاقتصادية والسياحية والزراعية والصناعية والأجتماعية بالإضافة لتأهيل الشبكة القائمة وصيانتها بشكل مستمر للحفاظ على ديمومتها وتوفير عناصر السلامة المرورية التي تحافظ على ارواح المواطنين أثناء تنقلهم بين المناطق المختلفة من خلال موازنات حكومية أو دعم خارجي.

أما فيما يتعلق بالجهات الشريكة والمساندة بقطاع النقل والمواصلات فتقوم وزارة الحكم المحلي بالعمل على توحيد الأنظمة في مختلف وحدات الحكم المحلي، وفرض رقابة على البلديات والمجالس المحلية والقروية إزاء أية مخالفة للقوانين والنظم المرعية، و توفير مستلزمات البنية التحتية المتعلقة بالطرق.

وتوفر وزارة المالية اعتمادات مالية في الموازنة العامة للنهوض بقطاع النقل والمواصلات، وتقديم قروض ومساعدات وتشجيعات للقطاع الخاص المهتم بقطاع النقل والمواصلات.

وتحرص سلطة البيئة على السلامة البيئية ومراعاة الإدارة البيئية في المشاريع القائمة والمستقبلية.

وتوفر وزارة العدل قضاء متخصص بمنازعات النقل والمواصلات بما يسمح بالبت فيها دون إبطاء أو تأخير. بالإضافة إلى دورها في إصدار التشريعات المتعلقة بالنقل والمواصلات

وتساعد وزارة الداخلية في تنفيذ التشريعات ذات العلاقة بقطاع النقل والمواصلات. وتعمل البنوك والمؤسسات العقارية والمالية على ضمان وجود أنظمة مالية تسمح بالإقراض وتمويل البرامج والمشاريع ذات العلاقة بالنقل والمواصلات.

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

وتطبق نقابة المهندسين التشريعات الخاصة بالمخططات الهندسية وملاءمتها للقوانين والمواصفات.

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

من جانب آخر فإن التنسيق بين مؤسسات المجتمع المدني وبين القطاع الرسمي يُعتبر ضعيفاً إلى حد ما على المستوى التخطيطي ورسم السياسات أو حتى في مجال تنفيذ المشاريع والأنشطة. وهذا يخلق حالة من عدم التكامل في العمل على المستوى الوطني ويخلق حالة من التنافس الأمر الذي قد يحرف الخطط والبرامج عن أهدافها، هذا بالإضافة إلى عدم وجود إطار موحد يُنظم عمل مؤسسات المجتمع المدني ويضمن التكامل مع المؤسسات الرسمية.

2.2 وصف وتحليل الواقع الحالي لقطاع النقل والمواصلات

يُساهم قطاع النقل بما نسبته 2% من الناتج المحلي الاجمالي الفلسطيني ، ويشغل ما نسبته 7.1% من اجمالي العاملين في فلسطين. ويُنظم قطاع النقل والمواصلات التشريعات النافذة التالية:

- قانون المرور الفلسطيني رقم (5) لعام (2000).
- اللائحة التنفيذية المنظمة للقانون رقم (5) لعام (2000) والصادرة بموجب قرار مجلس الوزراء رقم 393 لسنة 2005.

- نظام مجلس المرور الأعلى.
 - نظام المخالفات مرورية.
 - نظام النقاط على المخالفات المرورية.
 - نظام عمل المركبات الحكومية في القطاع المدني.
 - نظام عمل المركبات الحكومية في قطاع الأمن.
- ومع التطورات الحديثة والمتسارعة في قطاع النقل والمواصلات، ولتطوير نظام مروري آمن ومتطور، وللنهوض بمستوى الخدمات، أعد القطاع مسودة قانون المرور الجديد، والعمل جاري على إتمام مشروع قانون الطرق.

وفي الوقت الذي يُعد قطاع النقل شريان وعصب الحياة الاقتصادية والاجتماعية لاي دولة، إلا أنه يعاني كغيره من القطاعات الاقتصادية من آثار وإجراءات الاحتلال الاسرائيلي، حيث تضرر قطاع النقل الفلسطيني بشكل مباشر وغير مباشر من آثار الاحتلال. حيث يسيطر الاحتلال الاسرائيلي على كافة نقاط تسهيل التجارة المائية والجوية بالإضافة الى نسبة كبيرة من الطرق بين المدن مما تسبب في انحسار حركة تنقل الافراد والبضائع في الاراضي الفلسطينية، وادى الى ارتفاع تكلفة الرحلات وتكلفة نقل البضائع، بالإضافة الى السيطرة على نقاط تسهيل التجارة الخارجية والتي تربط فلسطين بالعالم الخارجي. بالإضافة الى السيطرة الكاملة على كافة نقاط تسهيل التجارة الداخلية والخارجية بين الاراضي الفلسطينية، ويمكن حصر الاضرار التي لحقت بقطاع النقل الفلسطيني على شكل اضرار مباشرة إنحصرت بتدمير مطار ياسر عرفات الدولي في غزة عام 2001 والذي كلف بنائه 76 مليون دولار، وبلغت الخسائر المباشرة لهذا التدمير (82)، في حين بلغت الخسائر غير المباشرة (72,5) مليون دولار سنوياً والناجمة وقف الرحلات الجوية الفلسطينية وبالتالي بلغت اجمالي الخسائر منذ تدمير المطار عام 2001 بحوالي (1,3) مليار دولار ، كما عمل الاحتلال على وقف ميناء غزة البحري، وتدمير ميناء الصيادين في قطاع غزة ، حيث تقدر الخسائر الناتجة عن عدم تنفيذ مشروع ميناء غزة ب 250 مليون دولار سنوياً، بالإضافة الى اهمية الميناء في توظيف 4000 عامل من قطاع غزة والذي سيساهم بخفض نسبة البطالة في القطاع بالإضافة الى رفع دخل المواطن الفلسطيني، ورفع قيمة الناتج المحلي الاجمالي ودعم باقي القطاعات الاقتصادية وخاصة التجاري والصناعي والسياحي.

اما الخسائر الغير مباشرة فقد تمثلت بخسائر ناتجة عن تأخير عجز قطاع النقل عن خدمة القطاعات الاخرى وخاصة القطاع الزراعي حيث تتسبب الاجراءات المتعلقة بالنقل بتلف ما نسبته 5% - 10% من المنتجات الزراعية نتيجة تأخر الشاحنات على نقاط التفتيش، في حين إخفضت انتاجيته القطاع الصناعي بنسبة تصل ما بين 25-35% من المصاريف التشغيلية بسبب ارتفاع تكاليف النقل. كما ارتفعت التكاليف التشغيلية لسائقي المركبات العمومية بنسبة 80% من المصاريف بسبب سلوك

طرق التفافية وارتفاع اسعار الوقود، حيث قدرت تكلفة الفرصة البديلة على متوسط الاجر الشهري لسائقي سيارات الأجرة والحافلات والمركبات التجارية (800 دولار).

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

كما عملت الحكومة الفلسطينية على وضع العديد من المشاريع الإستراتيجية الخاصة بقطاع النقل منها مشروع المخطط الشمولي للنقل والذي تم اعتماده نهاية العام 2017 من قبل مجلس الوزراء الفلسطيني، حيث يعتبر المخطط الشمولي للطرق والمواصلات في فلسطين حجر الأساس في مشروع وضع فلسطين على المستوى المطلوب من حيث توفير خدمات النقل وشبكات المواصلات. ويتكون المخطط الشمولي للطرق والمواصلات من سلسلة من المراحل والإجراءات والبرامج والأولويات والمشاريع المتمثلة على شبيل المثال لا الحصر: شق الطرق، وبناء الجسور، وإنشاء مطار في الضفة وإعادة تأهيل مطار ياسر عرفات، وإنشاء ميناء، وتأهيل ميناء الصيادين الحالي، وشبكة سكك حديدية، وإنشاء الطريق الرابط بين شطري الوطن، والنقل البري للركاب والبضائع، ويهدف أساساً إلى:

1. تكييف الخطة مع النمو الحضري .
2. تحليل الاتجاهات الاجتماعية والديموغرافية والاقتصادية الكلية لتقييم الطلب الحالي على السفر والتنبؤ به في المستقبل.
3. تحسين الاتصال الداخلي، من خلال إنشاء شبكة مواصلات من أقصى الشمال إلى أقصى الجنوب، ومن الشرق إلى الغرب.
4. تحسين الاتصال الإقليمي والدولي، مع بنية تحتية جديدة متعددة الوسائط للنقل ومعايير حدودية جديدة.
5. تطوير نقل متكامل متعدد الوسائط والوسائل، يتكون من:
 - أ. النقل البري، بما في ذلك المشاريع الجارية والممولة والمقترحات الجديدة.
 - ب. النقل بالسكك الحديدية، بما في ذلك الخطوط الدولية والمحلية.
 - ج. النقل العام، بما في ذلك السكك الحديدية الخفيفة والترام، التي تخدم المناطق الحضرية والريفية على السواء.
 - د. النقل الجوي، بما في ذلك إصلاح البنية التحتية القائمة في قطاع غزة ، واقتراح

إنشاء بنية تحتية جديدة في الضفة الغربية وإقامة روابط دولية مع سلطات الطيران الإقليمية.

هـ. النقل البحري، بما في ذلك إعادة تأهيل وتوسيع ميناء الصيد الحالي في مدينة غزة، وبناء ميناء تجاري جديد في قطاع غزة واقتراح روابط بحرية دولية في نهاية المطاف على البحر الميت مع الأردن.

و. المعابر الحدودية/ الخدمات اللوجستية والشحن، بما في ذلك تجديد المرافق القائمة، واقتراح إنشاء مرافق جديدة، وتحديد طرق الشحن الرئيسية وإنشاء شبكة متكاملة على المستوى الوطني، بما في ذلك الضفة الغربية وقطاع غزة.

6. تطوير برنامج ومشاريع لتنفيذ الخطة الرئيسية وفقاً لمراحل عمل محددة:

- أ. المرحلة 1 - من المفترضة بدأت نهاية 2016 وتستمر لغاية 2024.
- ب. المرحلة 2 - 2025-2031 .
- ج. المرحلة 3 - 2032-2037 .
- د. المرحلة 4 - 2038 - 2045 .

5. تطوير نموذج النقل متعدد الوسائط .

6. إنشاء نظام ترتيب لجميع المشاريع بناءً على فائدتها ومؤشرات الفوائد المباشرة وغير المباشرة لتحديد الأولويات في حالة الموارد المحدودة.

7. وضع خطة إنفاق أولية لمدة 30 عامًا قادمة لتنفيذ جميع المشاريع.

8. إعداد تقييم أولي للمنافع لجميع المشاريع المقترحة، بما في ذلك المساهمة في سوق العمل والعمالة.

9. إعداد تحليل مالي مفصل للمشاريع الرئيسية.

10. وضع مبادئ توجيهية للدراسات البيئية والاجتماعية المقرر تطويرها خلال المراحل المختلفة لتنفيذ المخطط الشمولي.

11. تعزيز الإطار المؤسسي والقانوني لقطاع النقل الفلسطيني.

12. تحديد قائمة بالإجراءات ذات الأولوية ومجالات الاستثمار، بما في ذلك التحليل المالي للمشروعات الرئيسية التي قد تكون وثيقة مفيدة لمؤتمرات المانحين.

وجراء جائحة كورونا التي ضربت العالم بشكل عام وفلسطين بشكل خاص، تعرض قطاع النقل والمواصلات الفلسطيني إلى خسائر فادحة. حيث اتخذت فلسطين العديد من الإجراءات للوقاية من جائحة كورونا ومن ضمنها حالة الطوارئ التي أعلنت بتاريخ 5/3/2020، حيث توقفت مركبات النقل العام للركاب من التنقل

بين المحافظات وبين مراكز المدن والبلدات والقرى التابعة لها، والتي عادت لتسمح جزئياً أو كلياً بالحركة منذ منتصف أيار. كما توقفت الأنشطة المتعلقة بالنقل مثل بيع قطع الغيار، وتأجير المركبات، وصيانة وإصلاح المركبات وغيرها.

كما وتشكل خطط الضم الإسرائيلية تهديداً على وجود دولة فلسطين، وسوف يؤدي الضم الرسمي لأي جزء إضافي من فلسطين المحتلة، بغض النظر عن مستواه، إلى عواقب وخيمة. حيث تتمثل فكرة الضم الإسرائيلية في السيطرة على الأرض دون أن تكون مسؤولة بشكل مباشر عن السكان. ويدلل وضع المواطنين الفلسطينيين في القدس الشرقية المحتلة على الكيفية التي سمحت بها «إقامتهم الدائمة» بالسيطرة عليهم من قبل إسرائيل عبر سلسلة من السياسات القمعية والتمييزية. وفي هذا السياق، تعتبر إسرائيل وجود هؤلاء المواطنين مؤقتاً بينما تعتبر سيطرتها على أراضيهم وحياتهم أمراً دائماً.

كما ويلغي الضم حق الشعب الفلسطيني في تجسيد دولته، ويضمن الفصل الدائم بين الضفة الغربية المحتلة وقطاع غزة المحاصر، ويرسخ بشكل أعمق المشروع الإستعماري الإستيطاني الإسرائيلي، ويمحو الخط الأخضر الذي يشكل أساس حل الدولتين المعتمد دولياً، ويرفض كل جهد دولي بذل خلال عملية دامت 27 عاماً من أجل تحقيق السلام وإنهاء الاحتلال الإسرائيلي وإنجاز إستقلال فلسطين.

وبالإضافة إلى الوضع الناتج عن الضم القانوني للقدس الشرقية المحتلة، فإن خطط الضم الإسرائيلية ستزيد من تقسيم المدن والقرى الفلسطينية الأخرى في الضفة الغربية وتحرمها من الحق في النمو والتطور، وستهدد الطريق أمام إسرائيل لمصادرة المزيد من الأراضي الفلسطينية، وهدم المزيد من المنازل الفلسطينية وطرد المزيد من الأسر الفلسطينية وتهجيرها قسراً وإحلال عدد أكبر من سكانها المدنيين (المستوطنين) محلهم. ومن أجل تحقيق هذا الهدف الشنيع، ستحد دولة إسرائيل من حركة الفلسطينيين، وتكثف نطاق هجماتها العدوانية والقمعية ضدهم، بما في ذلك من خلال الاقتحامات والاعتقالات وتنسيقها المستمر وتعاونها مع مستوطنينها غير الشرعيين.

وسيضاعف الضم من الإجراءات الإسرائيلية في تقطيع أوامر المدن ونصب الحواجز بما يقلص من حق الفلسطينيين في حرية الحركة والتنقل ويقلص من قدرتهم الفعلية على المرور في الشوارع والطرق، إذ تخصص «إسرائيل» معظم الطرق للمستوطنين في خطوة تمييزية عنصرية وتحول مع الوقت الضفة الغربية إلى سجن كبير.

وسيؤثر الضم على إمكانية تنفيذ المخطط الشمولي للطرق والمواصلات في فلسطيني ROAD AND TRANSPORTATION MASTER PLAN والذي يهدف إلى تنظيم وتطوير قطاع النقل متعدد الوسائط، وضمان شفافية الوظائف والخدمات المؤسسية في قطاع النقل، وتوفير شبكة نقل ومواصلات برية آمنة وذات جودة عالية، بالإضافة إلى

مساهمته في إعادة تأهيل وتنظيم المعابر الدولية وتوفير الكفاءة والقدرة التنافسية في وسائل النقل البري والجوي والبحري، وتطوير سبل السلامة على الطرق والحد من الحوادث المرورية، وربط المحافظات الشمالية بالمحافظات الجنوبية والتسهيل من سبل التنقل، وتلبية إحتياجات التنمية في المجتمع وتسهيل الاتصال مع العالم الخارجي وزيادة الإعتماد على الذات وتحسين الجودة في سفر الركاب وخفض تكاليف السفر والحد من الأثار الضارة بالبيئة.

3.2.2 تحليل البيئة الداخلية لقطاع النقل والمواصلات

بناءً على تحليل واقع قطاع النقل والمواصلات تم تحديد نقاط القوة والضعف للقطاع والجدول (1) يوضح تحليل البيئة الداخلية لقطاع النقل والمواصلات.

جدول رقم (1): تحليل البيئة الداخلية لقطاع النقل والمواصلات- نقاط القوة والضعف

نقاط القوة (s)		نقاط الضعف (W)	
1 - الإستراتيجية			
1.1	وجود إستراتيجية قطاعية للنقل والمواصلات.	1.1	محدودية الموارد المالية.
1.2	وجود خطط استراتيجية وبرامج عمل لوزارات القطاع.	1.2	قصور في مفهوم تلبية الاستراتيجية لمتطلبات متلقي الخدمة.
1.3	وجود أجندة سياسات وطنية.	1.3	عدم تبنى أولوية سياساتية لقطاع النقل.
2 - الهياكل التنظيمية			
2.1	وجود هياكل تنظيمية لوزارات القطاع وتحدد الصلاحيات والمسؤوليات.	2.1	محدودية التحديث المستمر لأدلة إجراءات العمل.
3 - النظم الإدارية والتقنية			
3.1	وجود إطار مؤسسي وتشريعي وتنظيمي يوضح الأدوار من حيث رسم السياسة والتنظيم ويتابع أدائها.	3.1	قصور في آليات الاحتفاظ بالبيانات والمعلومات ونقل المعرفة.
	وجود أدلة إجراءات تُنظم العمل.		3.2
	وجود التقارير الدورية لمتابعة الأداء من النواحي الفنية والإدارية والمالية.		3.3
4.3	توفر بنية تحتية تكنولوجية حديثة ومتطورة.	3.2	قصور في تفعيل الخدمات الإلكترونية لربط قواعد البيانات والمعلومات.
4 - الموارد البشرية والمهارات			
4.1	وجود كوادر وتخصصات فنية وإدارية مؤهلة	4.1	قلة كفاية الكوادر الفنية والتخصصات الفنية والإدارية المؤهلة
		4.2	قصور في القدرة على الإحتفاظ بالكوادر المؤهلة.
		4.3	قصور في تخصيص علاوات مخاطرة للكوادر الفنية والإدارية.
		4.4	قلة تناسب المكافآت مع حجم العمل المطلوب.

4.2.2 تحليل البيئة الخارجية لقطاع النقل والمواصلات- الفرص والتهديدات

بناءً على تحليل واقع قطاع النقل والمواصلات تم تحديد الفرص والتهديدات والجدول (2) يوضح تحليل البيئة الخارجية لقطاع النقل والمواصلات.

جدول رقم (2): تحليل البيئة الخارجية لقطاع النقل والمواصلات- الفرص والتهديدات

الفرص (O)		التهديدات (T)	
1 - المتغيرات السياسية			
1.1	الموقع الجغرافي المتميز لفلسطين	1.1	الإحتلال الإسرائيلي
		1.2	عدم الاستقرار السياسي في المنطقة.
		1.3	خطة ضم الإحتلال الاسرائيلي للاراضي الفلسطينية وعدم التواصل الجغرافي بين الضفة الغربية وقطاع غزة بسبب سيطرة إسرائيل على معظم مساحات الأراضي الفلسطينية.
		1.4	ضعف السيطرة الفلسطينية على معظم البنية التحتية لقطاع النقل، وخاصة فيما يتعلق بالطرق التي تربط المحافظات المختلفة مع بعضها البعض.
		1.5	التدمير المستمر للبنية التحتية التي يتم إنشاؤها أو إعادة تأهيلها.
		1.6	إغلاقات الإحتلال المتكررة للطرق المستخدمة من قبل الفلسطينيين.
		1.7	السيطرة الإسرائيلية الكاملة على المعابر البرية والموانئ البحرية والجوية التي تربط الأراضي الفلسطينية بالعالم الخارجي.
2 - المتغيرات الاقتصادية			
2.1	تبني الحكومة التنمية بالعناقيد.	2.1	محدودية الموارد المالية.
2.2	تبني ودعم الحكومة لمشاريع الشراكة مع القطاع الخاص	2.2	الأزمة المالية العالمية.
		2.3	قلة تبني الدول المانحة تنفيذ وتمويل المشاريع التنموية والإقتصادية.
		2.4	عدم القدرة على تمويل المشاريع السيادية ومشاريع البنية التحتية.
		2.5	جائحة كورونا وما نتج عنها من انكماش في الاقتصاد الفلسطيني وخسائر في قطاع النقل، وعدم القدرة على تمويل مشاريع النقل وتعويض الخسائر.
3 - المتغيرات الإجتماعية			
3.1	تبني مشاريع وخطط تنمية تخدم جميع ا لمحا فضا ت .	3.1	محدودية القدرة على تطبيق المشاريع التنموية المخطط لها.
		3.2	ضعف التنسيق بين الجهات الحكومية الشريكة.

جدول رقم (2): تحليل البيئة الخارجية لقطاع النقل والمواصلات- الفرص والتهديدات

الفرص (O)		التهديدات (T)	
4 - المتغيرات البيئية			
4.1	الإهتمام بالبيئة على المستوى المحلي والدولي.	4.1	محدودية دعم أنظمة النقل الحديثة الصديقة للبيئة.
5 - المتغيرات التكنولوجية			
5.1	الحكومة الإلكترونية ومشاريع تقنية المعلومات.	5.1	قصور في تفعيل الخدمات الإلكترونية لربط قواعد البيانات بين الوزارات.
6 - التشريعات والقوانين			
6.1	التطوير المستمر للتشريعات والقوانين الناظمة للقطاع.	6.1	ضعف التنسيق بين الجهات الناظمة لقطاع النقل والمواصلات.
		6.2	الحاجة إلى إقرار القوانين الخاصة بقطاع النقل والمواصلات.

3.2 التحديات الرئيسية التي يواجهها القطاع

وعلى الرغم من الإنجازات التي تحققت في قطاع النقل والمواصلات والتي أبرزها الإنتهاء من إعداد المخطط الشمولي للطرق والمواصلات، وتأهيل جزء من شبكة الطرق الرابطة بين المحافظات وتحسين حالتها، إلا أن قطاع النقل والمواصلات الفلسطيني يواجه العديد من التحديات والمعوقات التي تقف عائقاً أمام تطوره وزيادة مساهمته في الناتج الإجمالي:

1. عدم التواصل الجغرافي بين الضفة الغربية وقطاع غزة بسبب سيطرة إسرائيل على معظم مساحات الأراضي الفلسطينية في الضفة الغربية وقطاع غزة.
2. ضعف السيطرة الفلسطينية على معظم البنية التحتية لقطاع النقل، وخاصة فيما يتعلق بالطرق التي تربط المحافظات المختلفة مع بعضها البعض.
3. التدمير المستمر للبنية التحتية التي يتم إنشاؤها أو إعادة تأهيلها.
4. إغلاقات الإحتلال المتكررة للطرق المستخدمة من قبل الفلسطينيين.
5. السيطرة الإسرائيلية الكاملة على جميع المعابر البرية والموانئ البحرية والجوية التي تربط الأراضي الفلسطينية بالعالم الخارجي.
6. خطة الضم الاسرائيلية للأراضي الفلسطينية.
7. ضعف التنسيق بين الجهات الحكومية الشريكة.
8. جائحة كورونا وما نتج عنها من انكماش وخسائر مباشرة وغير مباشرة في قطاع النقل.
9. عدم القدرة على تمويل المشاريع السيادية ومشاريع البنية التحتية.

4.2 الثغرات القائمة في تقديم الخدمات للمواطنين في مختلف المناطق.

سيتناول هذا الجزء الثغرات القائمة في تقديم الخدمات للمواطنين في مختلف المناطق، منوهين إلى أن الإحتلال الإسرائيلي وإجراءاته يُشكل أساساً لوجود هذه الثغرات. وفيمايلي الثغرات القائمة في تقديم الخدمات للمواطنين في مختلف المناطق:

1. عدم تبني أولوية سياساتية لقطاع النقل والمواصلات ضمن أجندة السياسات الوطنية 2017-2022.
2. عدم توفر التمويل اللازم لتنفيذ مشاريع إستراتيجية بهدف تطوير بيئة العمل في كافة أنحاء الوطن، خاصةً وأن وزارات القطاع ولاسيما وزارة النقل والمواصلات خدماتية وبحاجة مستمرة لتحسين بيئة العمل.
3. قلة الموارد المتاحة لأرشفة ملفات مُتلقي خدمات وزارة النقل والمواصلات الورقية إلكترونياً، حيث هناك ما لايقبل عن 2 مليون ملف خدمة ومصلحة ورقي(ملفات: رخص مركبات، رخص قيادة، شركات مكاتب تاكسي، شركات مدارس تعليم سياقة، شركات تأجير مركبات، شركات نقل عام، شركات نقل خاص، شركات وكالات بيع المركبات، شركات إستيراد مركبات....الخ) بحاجة ماسة لأرشفتها إلكترونياً للمحافظة على حقوق المواطنين ولتسهيل تقديم الخدمات لطالبيها.
4. الحاجة الملحة لاستملاك أراضي وإنشاء مباني لمديريات النقل والمواصلات في كافة المحافظات، حيث هناك 13 مديرية مُنتشرة في محافظات الوطن ومستأجرة (باستثناء جنين)، وهذه المباني غير ملائمة للنمو المستمر في الخدمات التي تقدمها الوزارة لطالبيها، حيث أصبحت المباني ضيقة، فقاعات الإنتظار اصبحت غير كافية وغير ملائمة لتقديم الخدمة، وغرف الأرشيف أصبحت لا تستوعب الزيادة المستمرة في الملفات، كما أن تطوير الخدمات تكنولوجياً يحتاج بنية تحتية لا تتلاءم والمباني القائمة حالياً.
5. عدم القدرة على تنفيذ الرقابة الميدانية بصورة ناجعة بسبب قلة الإمكانيات ولاسيما تلك المتعلقة بالكادر البشري ومركبات الحركة وتجهيزاتها الفنية، حيث أن المديريات بحاجة لموظفين ومركبات حركة لتعزيز قدرتها للقيام بمهامها وخاصةً الميدانية منها.
6. عدم القدرة على تنفيذ المشاريع السيادية ومشاريع البنية التحتية مثل: شق طرق جديدة، إنشاء مطار في الضفة، إنشاء الميناء، إنشاء شبكات القطار بين المدن والقطار الخفيف داخلها، تأهيل النقاط الحدودية.
7. عدم التكامل في العمل على المستوى الوطني مما يحرف الخطط والبرامج عن أهدافها.

8. عدم وجود إطار ناظم لعمل مؤسسات المجتمع المدني يحقق التكامل مع المؤسسات الرسمية.
9. غياب القوانين الناظمة لقطاع الطرق.
10. غياب مشاريع الصيانة الدورية لشبكات الطرق.
11. عدم اعتماد مواصفات فنية لتصميم وتنفيذ شبكة الطرق واعتماد كل وزارة مواصفة مختلفة.

أما فيما يتعلق بالاسباب الكامنة وراء هذه الثغرات:

1. فيعتبر الاحتلال الذي يُسيطر على الموارد والحدود المسبب الرئيس لهذه الثغرات.
2. عدم تبني أولوية سياساتية لقطاع النقل والمواصلات ضمن أجندة السياسات الوطنية.
3. قلة التمويل اللازم لتنفيذ المشاريع السيادية وتحسين الخدمات.
4. غياب التشريعات الناظمة لقطاع الطرق.
5. قلة التكامل في العمل على المستوى الوطني.

ومن الجدير بالذكر، تقدمت وزارة النقل والمواصلات كقائد للقطاع برسالة إلى مكتب دولة رئيس الوزراء بتاريخ 22/12/2019 لإدراج قطاع النقل والمواصلات كأولوية سياساتية ضمن أجندة السياسات الوطنية.



5.2 الأهداف والنتائج التي تم تحقيقها خلال الفترة 2017-2019.

سيتناول هذا الجزء من الإستراتيجية الأهداف والنتائج التي تم تحقيقها خلال الفترة 2017-2019 كما وردت في تقرير المراجعة النصفية لأجندة السياسات الوطنية 2017-2022 :

النتائج المتعلقة بالهدف الإستراتيجي(1) : قطاع نقل ومواصلات محوكم وفق المعايير

ولتقديم خدمات ذات جودة عالية للمواطنين وتعزيز الشفافية في عمل الحكومة، خصصت وزارة النقل والمواصلات الرقم المباشر 150 لإستقبال الشكاوى والإستعلامات من المواطنين، وأتممت الإجراءات الفنية المتعلقة بتطبيق الأرشفة الإلكترونية للملفات في كافة مديريات الضفة الغربية، وإنجاز ربط برنامج الترخيص مع مراكز الفحص الهندسي وذلك ضمن الإجراءات الخاصة بتطوير نظام الترخيص والتسهيل على المواطنين. إضافة إلى ذلك تم تركيب طابعات الرخص الممغنطة في كافة المديريات العاملة في الضفة الغربية استعداداً للبدء بطباعة الرخص الممغنطة بدلا من الرخص الورقية المعمول بها حالياً، وتركيب أجهزة حديثة تختص بطباعة رخص المركبات بسرعة أكبر مما له أثر على الوقت المستغرق لإنجاز المعاملات، وتركيب أجهزة (UPS) جديدة في معظم مديريات النقل والمواصلات بهدف ضمان عدم انقطاع الخدمة وخاصة في ظل انقطاع الكهرباء المتكرر في فصل الشتاء. إضافة إلى ذلك وفرت وزارة النقل والمواصلات خدمة فحص النظر الطبي في مديرية رام الله تمهيدا لتوفير الخدمة في باقي المديريات بما يساهم في توفير الوقت والجهد على المواطنين، وتم الحصول على مشروع الانذار المبكر من الفيضانات بدعم من الحكومة الفرنسية لتزويد الأرصاد الجوية بأجهزة ومعدات للرصد والتنبؤات، واستكمال مشروع الخارطة المطرية التفاعلية وسيتم تفعيله على موقع الأرصاد الجوية خلال الموسم القادم. كما نظمت وزارة النقل والمواصلات 5 مزادات لبيع المركبات القانونية خلال العام 2018 تم من خلالها بيع 365 مركبة بإيراد 14,4 مليون شيقل، وتنظيم 5 مزادات لبيع المركبات المشطوبة تم من خلالها بيع 7002 مركبة بإيراد وصل إلى 3,4 مليون شيقل، وتم تنظيم مزادين لبيع المركبات القانونية خلال العام 2019 تم من خلالها بيع 161 مركبة بإيراد بلغ 6,2 مليون شيقل بالإضافة إلى 3 مزادات لبيع المركبات المشطوبة تم من خلالها بيع 3927 مركبة بإيراد بلغ 2,1 مليون شيقل، في حين بلغت إيرادات وزارة النقل والمواصلات في العام 2017 حوالي 12,4 مليون شيقل بدل بيع 363 مركبة حكومية قانونية ضمن 7 مزادات تم تنظيمها. وتعزيزاً لإستقلالية الوكيل الفلسطيني عن الوكيل الإسرائيلي بدأت وزارة النقل والمواصلات بتنظيم إستيراد المركبات اعتماداً على علاقة الوكيل بالمنتج مباشرة دون الارتباط بالوكيل الإسرائيلي، وتم رفع اعمار الحافلات والشاحنات المشتراة من إسرائيل بما يساهم في تقليل الاعتماد على السوق الإسرائيلي.

ولتطوير أنماط النقل المتعدد وتحسين جودة خدمات النقل المقدمة للمواطنين، تم إعداد الإطار الإستراتيجي لنظم النقل الذكي في فلسطين 2019-2029، وتم إعتماها من قبل مجلس الوزراء بتاريخ 19/02/2019، وتم تشكيل فريق وطني دائم بقيادة وزارة النقل والمواصلات للإشراف والمتابعة وتنفيذ الإطار الإستراتيجي، ويتكون الفريق من كافة القطاعات الحكومية والأهلية ذات العلاقة، وبهدف تطوير خدمات النقل العام وفرت وزارة النقل والمواصلات 3 مركبات عمومية في محافظات (رام الله، نابلس، الخليل) مجهزة لتسهيل حركة ذوي الاحتياجات الخاصة، وتم نقل خطوط السرفيس الداخلي والخارجي إلى داخل البلدة القديمة في الخليل لبث الحياة فيها بالتعاون مع بلدية الخليل وتوفير المواقف المطلوبة. ومن أجل تلبية حاجة الشركات والأفراد في القطاع ولتعزيز القدرات الاقتصادية للقطاعات المختلفة، قامت وزارة النقل والمواصلات بمنح أذونات إستيراد حوالي 82 ألف مركبة جديدة ومستعملة، وادخال حوالي 5,200 مركبة و 900 طن قطع غيار ومنتجات مرور إلى قطاع غزة، وتم واعتماد 112 مستورد مركبات جديدة ومستعملة لتلبية احتياجات السوق وزيادة المنافسة، وتم افتتاح مكتب ترخيص في مدينة بيتونيا، وتركيب 10 أجهزة لقياس كميات الأمطار في كافة المحافظات.

وفي مجال التشريعات فتم تطوير نظام النقاط على المخالفات المرورية، وتم إقرار نظام عمل المركبات الحكومية في القطاع المدني ونظام عمل المركبات الحكومية في قطاع الأمن.

النتائج المتعلقة بالهدف الإستراتيجي: تطوير البنى التحتية للنقل الطرقي الداخلي.

تم العمل على إعادة تأهيل شبكات الطرق العامة وصيانتها في كافة محافظات الوطن، حيث تم العمل من خلال وزارة الأشغال العامة والإسكان على إعادة تأهيل 22.7 كم من شبكات الطرق العامة في العام 2018 واستكمال تعبيد 4 كم من الطرق الرئيسية من مجمل 44,1 كم في العام 2019، إضافة إلى البدء بتنفيذ 21,3 كم من المشاريع الجديدة بتمويل من المصرف العربي للتنمية في افريقيا (باديا) بإدارة البنك الإسلامي للتنمية بقيمة 4,1 مليون دولار، بهدف تحسين مستوى السلامة المرورية على الطرق.

النتائج المتعلقة بالهدف الإستراتيجي: تعزيز السلامة على الطرق لمستخدمي الطريق.

وبهدف الحد من حوادث الطرق وتأمين السلامة المرورية للمواطنين قامت وزارة النقل والمواصلات ووزارة الأشغال العامة والإسكان وبالتعاون مع شرطة المرور بمراجعة إجراءات السلامة المرورية لعدد من المواقع الخطرة في كافة المحافظات، واستهداف

عدد كبير من طلاب المدارس الفلسطينية بحملات خاصة بالتوعية المرورية في كافة المحافظات لما له من دور في اعداد وتنشئة الأجيال القادمة فيما يتعلق بالثقافة المرورية، وعمل مراجعة وتدقيق لإجراءات السلامة المرورية في محيط المدارس الخطرة مرورياً ، وتم رفع عدد دوريات السلامة على الطرق من 3 إلى 13 مركبة ورفدها بالطواقم المتخصصة، وتم تفعيل نظام النقاط للمخالفات المرورية، وتنفيذ برنامج لتطوير فرق السلامة المرورية الفاعلة داخل المدارس بالتعاون مع شرطة المرور ووزارة التربية والتعليم، والإنتهاء من تصميم وتنفيذ وافتتاح أول حديقة مرورية - قرية مرورية في فلسطين بمدرسة عمر بن الخطاب بمحافظة جنين على مساحة تقدر بحوالي 300 متر مربع، واعداد دراسة أولية لظاهرة الازدحام المروري بعنوان (الازدحام المروري بين الواقع والتحديات وال حلول) التي اعتمدت لاحقا من قبل مجلس الوزراء الفلسطيني بتاريخ 8/1/2019، وتم توقيع اتفاقية مع البنك العربي بقيمة 45 ألف دولار لتأهيل سبعة مدارس غير آمنة مرورياً في عدد من المحافظات الفلسطينية المختلفة والمدارس.

4. النتائج المتعلقة بالهدف الإستراتيجي فلسطين جزءاً رئيسياً من شبكة الربط العربي والدولي

تم إنجاز المخطط الشمولي للطرق والمواصلات في فلسطيني ROAD AND TRANSPORTATION MASTER PLAN

والذي هدف إلى:

- تنظيم وتطوير قطاع النقل متعدد الوسائط.
- ضمان شفافية الوظائف والخدمات المؤسسية في قطاع النقل.
- توفير شبكة نقل ومواصلات برية آمنة وذات جودة عالية.
- المساهمة في إعادة تأهيل وتنظيم المعابر الدولية.
- توفير الكفاءة والقدرة التنافسية في وسائل النقل البري والجوي والبحري.
- تطوير سبل السلامة على الطرق والحد من الحوادث المرورية.
- ربط المحافظات الشمالية بالمحافظات الجنوبية والتسهيل من سبل التنقل.
- تلبية إحتياجات التنمية في المجتمع وتسهيل الاتصال مع العالم الخارجي وزيادة الإعتماد على الذات وتحسين الجودة في سفر الركاب وخفض تكاليف السفر والحد من الأثار الضارة بالبيئة.

كما تم الإنضمام لإتفاقية النقل البري الدولي لعام 1975 «الإتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقة النقل البري الدولي (TiR) وهي أول إتفاقية دولية تتعلق بالنقل البري تنضم إليها دولة فلسطين، وأصبحت العضو رقم 72 المنضم لهذه

الإتفاقية. وتم التنسيق مع وزارة الخارجية للانضمام الى اربعة اتفاقيات دولية خاصة بالنقل البري وهي:

- اتفاقية النقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للتلف (ATP).
 - الاتفاقية الأوروبية للنقل الدولي للبضائع الخطرة عبر النقل الطرقي.
 - اتفاقية السير على الطرق لعام 1968.
 - المعاهدة الدولية لموائمة الرقابة الحدودية على السلع لعام 1982.
 - الاتفاقية الأوروبية للنقل الدولي للبضائع الخطرة (ADR).
 - وتم التنسيق مع وزارة الخارجية أيضاً للانضمام الى المعاهدات الدولية التالية كعضو دائم علماً أن فلسطين عضو مراقب:
 - المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) حيث ان دولة فلسطين حالياً هو عضومراقب وما نصبو اليه هو الحصول العضوية الدائمة .
 - المنظمة العالمية للارصاد الجوية (WMO) حيث ان دولة فلسطين عضو مراقب وما نصبو اليه هو الحصول على العضوية الدائمة.
 - وكالة النقل الجوية الدولية (IATA) العضوية مجمدة حالياً بسبب وقف الاشتراكات السنوية.
 - المنظمة الدولية البحرية (IMO) حيث ان دولة فلسطين عضو مراقب وما نصبو اليه هو الحصول على العضوية الدائمة.
- وتم عقد سلسلة من الاجتماعات وورش العمل الداخلية (بحضور دولي مثل الإتحاد الأوروبي) والخارجية في مختلف قطاعات النقل والمواصلات واعداد التصورات للنهوض بقطاع النقل العام.

ومن خلال هذه التحليل للنتائج نرى أن هناك ضرورة ملحة لإدراج أولوية سياساتية لقطاع النقل والمواصلات ضمن أجندة السياسات الوطنية، وكذلك تكثيف الجهود للحد من عدد حوادث الطرق وتقليل عدد الوفيات والإصابات الناتجة عنها وتخفيف الإختناقات المرورية، من خلال اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لإقرار وتنفيذ مشاريع قوانين وأنظمة النقل وتطبيق اللوائح الخاصة بنظام الحجز الإداري بالتعاون مع جهاز الشرطة، وتوفير البنى التحتية الشاملة لأمن الطرق القائمة والجديدة في كافة المناطق بما يشمل تخطيط الطرقات وتركيب لافتات التحذير والإرشاد وتركيب حواجز الحماية الجانبية للطرقات...إلخ، ورفع كفاءة المؤسسات ذات العلاقة وتعزيز دور شرطة المرور بشكل فعال للحد من كافة المخالفات المرورية التي تؤدي إلى حوادث السير، وتساهم في تخفيف الاختناقات المرورية وخاصة في مراكز المدن، وتكثيف الجهود اللازمة لإنجاز مشاريع خاصة بتحديث وتطوير وسائل النقل العام لما له انعكاس واثر ايجابي أيضا

على تخفيف الاختناقات المرورية وتشجيع المواطنين على استخدام وسائل النقل العام عوضاً عن المركبات الخاصة، والعمل على إنهاء ظاهرة استخدام المركبات غير القانونية. إضافة إلى ذلك تكثيف الجهود لإيجاد حلول جذرية للأزمات الحادة التي ما زالت في بعض المقاطع من الطرق التي تصل بين محافظات الضفة الغربية والتي تشكل عبئاً ثقيلاً على الحركة ومن الأمثلة على ذلك المدخل الشمالي والجنوبي لمخيم قلنديا.

أما فيما يتعلق بالعوامل التي أعاقت تحقيق بعض النتائج المستهدفة فيمكن إيجاز ذلك بالإحتلال الرئيسي كعامل أساسي ينبثق عنه عامل آخر والمتمثل بالتمويل اللازم لتنفيذ المشاريع التطويرية والإستراتيجية قصيرة ومتوسطة وطويلة المدى.





القسم الثالث

رؤية القطاع ورسالة الوزارة قائد القطاع

القسم الثالث

رؤية القطاع ورسالة الوزارة قائد القطاع

1.3 رؤية القطاع

قطاع نقل ومواصلات آمن وفعال، يلبي احتياجات المواطن، يؤمن الربط الدولي، يساهم في استدامة الاقتصاد الوطني، وصادق للبيئة .

2.3 رسالة وزارة النقل والمواصلات

ملتزمون بتنظيم قطاع النقل والمواصلات، وصولاً لقطاع نقل آمن ومتطور وصادق للبيئة باستخدام النظم الحديثة بمعايير عالمية.





القسم الرابع

الأهداف الإستراتيجية والنتائج 2021 - 2023

القسم الرابع

الأهداف الإستراتيجية والنتائج 2021-2023 .

سيتناول هذا الجزء من تحديث الإستراتيجية الأهداف الإستراتيجية المعدلة والنتائج، والمؤشرات، والإستهدافات للأعوام 2021، 2021، 2023 بالإستناد إلى العام 2019 كخط أساس.

ونتيجة للمشاركة الفاعلة للوزارات التي تُمثل قطاع النقل والمواصلات لتحديث الإستراتيجية القطاعية 2021-2023 وبعد الإطلاع على تقرير المراجعة النصفية 2017-2019 لأجندة السياسات الوطنية 2017-2022 وبالتالي النتائج التي تم تحقيقها خلال 2017-2019 وبعد تحليل واقع القطاع ولاسيما مصفوفة التحليل الرباعي (SWOT) تم التوافق بين الشركاء على إستحداث هدفين إستراتيجيين:

1. تنظيم وترخيص مُستخدمي الطريق.

2. وتعزيز السلامة على الطرق لمستخدمي الطريق.

ويعود إستحداث الهدفين المذكورين:

- ليتسنى لوزارات القطاع معالجة وتغطية كافة القضايا والمفاصل الرئيسية للقطاع.
- لإبراز قضايا رئيسية وجهرية عولجت بصورة مُقتضبة في المرحلة 2017-2019.

وبالتالي فإن تحديث الإستراتيجية القطاعية للنقل والمواصلات 2021-2023 سيشتمل على الأهداف الإستراتيجية التالية:

1. الهدف الإستراتيجي(1): قطاع نقل ومواصلات مُحوكم وفق المعايير الدولية
2. الهدف الإستراتيجي(2): تطوير البنى التحتية للنقل الطرقي.
3. الهدف الإستراتيجي(3): تعزيز السلامة على الطرق لمستخدمي الطريق.
4. الهدف الإستراتيجي(4): تنظيم وترخيص مُستخدمي الطريق.
5. الهدف الإستراتيجي(5): فلسطين جزءاً رئيسياً من شبكة الربط العربي والدولي

والجدول (أ) يوضح الأهداف الإستراتيجية والنتائج 2021-2023.

الجدول (3): نتائج الأهداف الاستراتيجية 2021-2023

الهدف الاستراتيجي (1): قطاع نقل ومواصلات فحكوم وفق المعايير الدولية					
نتائج	مؤشر	خط أساس	استهداف	2022	2023
الخدمات المقدمة لمتلقي الخدمة ذات جودة عالية	عدد رخص السياقة الممغنطة الصادرة (MOT).	150,000	150,000	150,000	150,000
	المدة الزمنية للرجاز المعاملة (دقيقة) (MOT).	4	3.5	3	3
	عدد الشكاوى المقدمة من متلقي الخدمة (MOT).	175	150	125	100
	عدد الموظفين المكلفين بالحيط القضائي (MOT).	0	15	5	5
	عدد الموظفين الذين يُقدمون الخدمات في منطقة الأوغار (الموظف المتكامل).	0	1	1	1
	عدد القوائين والأنظمة الجديدة المعتمدة والمشورة في الجريدة الرسمية (MOPV), (MOT).	0	2	2	2
	عدد الموظفين الذين تمت توعيتهم للوقاية من الفساد (من العدد الكلي) (MOT).	41	20	30	40
	نسبة الإجراءات التي تم تطويرها من الإجراءات الكلية (MOT).	0	10%	10%	10%
	عدد الموظفين الجدد الذين تم تدريبهم وتنمية فحازهم (MOT).	20	50	50	40
	نسبة الخدمات التي حوسبت إلكترونيا من مجمل الخدمات (MOT).	89%	90%	91%	92%

الهدف الاستراتيجي (2): تطوير البنى التحتية للنقل الطرقي.

النظام المؤسسي لقطاع النقل والمواصلات

مطور

الجدول (3): نتائج الأهداف الاستراتيجية 2021-2023

28.7	39	27.3	11.4	أطوال الطرق التي يتم إعادة تأهيلها سنوياً - كيلومتر طولي (MOPW).	شبكة الطرق والمواصلات محسنة ومؤهلة	
120	90	70	55	أطوال الطرق التي تم شقها باستخدام معدات الولاية- كيلومتر طولي (MOPW).		
61	45	37.8	20.2	أطوال الطرق التي تم تصميمها من خلال مكاتب استشارية - كيلومتر طولي (MOPW).		
70	55	40	43.2	أطوال الطرق التي سيتم تدقيق تصميمها- كيلومتر طولي (MOPW).		
92	91	92	0	أطوال الطرق التي تم صيانتها سنوياً - كيلومتر طولي (MOPW).		
الهدف الاستراتيجي (3): تعزيز السلامة على الطرق مستخدمي الطريق						
%10-	%10-	%10-	13165	عدد حوادث السير سنوياً (HTC/MOT).		
90	95	100	122	عدد الوفيات نتيجة حوادث السير سنوياً (HTC/MOT).		
%10-	%10-	%10-	10846	عدد جرحى حوادث السير سنوياً (HTC/MOT).		
4	4	3	0	عدد النقاط السوداء على شبكة الطرق التي تم معالجتها (MOPW).		
9	9	9	4	عدد مشاريع الإصلاحات العامة التي يتم تنفيذها بشكل طارئ (MOPW).		
سليم تحديدها في حينه	سليم تحديدها في حينه	سليم تحديدها في حينه	صفر	عدد حالات الطوارئ التي يتم علاجها (MOPW).		
300	250	180	150	عدد أيام العمل السنوية التي يتم فيها تحسين قدرة الولاية على الاستجابة لحالات الطوارئ وتنفيذ أعمال الصيانة الروتينية بواقع 300 يوم عمل خلال العام (MOPW).		

بيئة مرورية آمنة

الجدول (3): نتائج الأهداف الاستراتيجية 2021-2023

رقم	الهدف الاستراتيجي (4): تنظيم وترخيص مستخدمي الطرق	الهدف الاستراتيجي (5): فلسطين جزءاً رئيسياً من شبكة الربط العربي والدولي
8	عدد المشاريع المنفذة والتي تُراعي الإدارة البيئية (MOPW)، (MOT)	عدد المشاريع المنفذة والتي تُراعي الإدارة البيئية (MOPW)، (MOT)
160000	عدد المركبات التي يتم رصد نسبة العوادم منها (MOT).	عدد المركبات التي يتم رصد نسبة العوادم منها (MOT).
120	عدد المركبات الحديثة للبيئة التي تم ترخيصها (الهجينة + الكهربائية) (MOT).	عدد المركبات الحديثة للبيئة التي تم ترخيصها (الهجينة + الكهربائية) (MOT).
32000	عدد المركبات المستوردة والمطابقة للمواصفات الدولية (MOT).	عدد المركبات المستوردة والمطابقة للمواصفات الدولية (MOT).
317550	عدد المركبات التي رصد صلاحيتها للسير على الطرق (MOT).	عدد المركبات التي رصد صلاحيتها للسير على الطرق (MOT).
1205	عدد المحرورات المنتجة فلسطينياً (MOT).	عدد المحرورات المنتجة فلسطينياً (MOT).
3	عدد خطوط النقل العام التي تم استحداثها (MOT).	عدد خطوط النقل العام التي تم استحداثها (MOT).
15	عدد مركبات النقل العام التي تمت مواصفاتها لدوي الاحتياجات الخاصة (MOT).	عدد مركبات النقل العام التي تمت مواصفاتها لدوي الاحتياجات الخاصة (MOT).
0	عدد رخص تشغيل السفريات الخاصة التي صُرفت لمكاتب التاكسي.	عدد رخص تشغيل السفريات الخاصة التي صُرفت لمكاتب التاكسي.
15%	نسبة الإيجاز من المرحلة الأولى للمخطط الشمولي للطرق والمواصلات.	نسبة الإيجاز من المرحلة الأولى للمخطط الشمولي للطرق والمواصلات.
10%	نسبة الإيجاز من المرحلة الأولى للمخطط الشمولي للطرق والمواصلات.	نسبة الإيجاز من المرحلة الأولى للمخطط الشمولي للطرق والمواصلات.
5%	نسبة الإيجاز من المرحلة الأولى للمخطط الشمولي للطرق والمواصلات.	نسبة الإيجاز من المرحلة الأولى للمخطط الشمولي للطرق والمواصلات.
0	عدد رخص تشغيل السفريات الخاصة التي صُرفت لمكاتب التاكسي.	عدد رخص تشغيل السفريات الخاصة التي صُرفت لمكاتب التاكسي.

الهدف الاستراتيجي (4): تنظيم وترخيص مستخدمي الطرق
 الهدف الاستراتيجي (5): فلسطين جزءاً رئيسياً من شبكة الربط العربي والدولي
 بنية تحتية للنقل والمواصلات كقوة ومعالجة
 ومرتبطة ومتكاملة محلياً ودولياً.
 عملاً بأن MOT تُشير إلى وزارة النقل والمواصلات، MOPW تُشير إلى وزارة الأشغال العامة والسكان، HTC يُشير إلى المجلس الأعلى للمرور.





القسم الخامس

الأهداف الإستراتيجية وصلتها بأجندة السياسات الوطنية
وغايات التنمية المستدامة

القسم الخامس

الأهداف الإستراتيجية وصلتها بأجندة السياسات الوطنية وغايات التنمية المستدامة.

سيقدم هذا الجزء من الإستراتيجية لمحة عامة عن الكيفية التي ترتبط بها الأهداف الإستراتيجية ونتائجها بأجندة السياسات الوطنية على مستوى الندخول السياسي وكذلك إرتباطها بغايات التنمية المستدامة.

تجدد الإشارة إلى أن أجندة السياسات الوطنية 2017-2022 لم تتبنى أولوية سياساتية لقطاع النقل والمواصلات، واقتصر ذلك على 2 من التدخلات:

- التدخل (1) تطوير أنماط النقل المتعدد وتحسين جودة خدمات النقل للمواطنين.
- والتدخل (2) تصميم وتنفيذ مشاريع البنية التحتية الحيوية اللازمة للإقتصاد ولاسيما(المطار والميناء، المناطق الصناعية، شبكات المواصلات والمياه، والكهرباء والاتصالات).

وهذه التدخلات لا تعطي القطاع أهميته كقطاع ناهض للاقتصاد الفلسطيني، لما يوفره من تأمين حركة نقل الركاب والبضائع على النطاقين المحلي والدولي، وما يلعبه من دوراً رائداً في دفع حركة الاقتصاد وتقديم الخدمات للقطاعات الإنتاجية والخدمية الأخرى، كما يوفر فرصاً للاستثمار وإيجاد فرص للعمل.

تقدمت وزارة النقل والمواصلات كقائد للقطاع برسالة إلى مكتب دولة رئيس الوزراء بتاريخ 22/12/2019 لإدراج قطاع النقل والمواصلات كأولوية سياساتية ضمن أجندة السياسات الوطنية.

والجدول (أ) يوضح الأهداف الاستراتيجية 2021-2023 وإرتباطها بأجندة السياسات الوطنية 2017-2022 وأهداف التنمية المستدامة.



الجدول (4): الأهداف الاستراتيجية وإرتباطها بأجندة السياسات الوطنية وأهداف التنمية المستدامة

الرقم	الهدف الإستراتيجي	التدخل السياسي لأجندة السياسات الوطنية ذو العلاقة	هدف التنمية المستدامة ذو العلاقة
1	قطاع نقل ومواصلات محوكم وفق المعايير الدولية.	<p>إصلاح المؤسسات العامة وإعادة هيكلتها لتعزيز كفاءتها في تعزيز الخدمات.</p> <p>تحديث وتوحيد المنظومة القانونية والتشريعية بما يتوافق مع الإلتزامات الدولية لدولة فلسطين.</p> <p>تعزيز الشفافية في عمل الحكومة بما يشمل الحق في الوصول للمعلومات.</p>	<p>هدف (9) إقامة بنية تحتية قادرة على الصمود، وتحفيز التصنيع الشامل للجميع والمستدام، وتشجيع الابتكار. الغاية 9-أ غاية أيسير تطوير البنى التحتية المستدامة والقادرة على الصمود في البلدان النامية من خلال تحسين الدعم المالي والتكنولوجي والتقني المقدم للبلدان الأفريقية، وأقل البلدان نمواً، والبلدان النامية غير الساحلية، والدول الجزرية الصغيرة النامية.</p> <p>الهدف (11) جعل المدن والمستوطنات البشرية شاملة للجميع وأمنة وقادرة على الصمود ومستدامة. الغاية 11-2 توفير إمكانية وصول الجميع إلى نظم نقل مأمونة وميسورة التكلفة ويسهل الوصول إليها ومستدامة، وتحسين السلامة على الطرق، ولا سيما من خلال توسيع نطاق النقل العام، مع إيلاء اهتمام خاص لاحتياجات الأشخاص الذين يعيشون في ظل ظروف هششة والنساء والأطفال والأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن، بحلول عام 2030.</p>
2	توفير نقل آمن لمستخدمي الطريق.	<p>تطوير أنماط النقل المتعدد وتحسين جودة خدمات النقل المقدمة للمواطنين.</p> <p>الإرتقاء بمستوى وجودة الخدمات الطبية(البنية التحتية، الأجهزة الطبية، الأدوية، توظيف تكنولوجيا المعلومات، التدريب والتأهيل للكوادر الصحية، المعايير الصحية).</p> <p>تصميم وتنفيذ مشاريع البنية التحتية الحيوية اللازمة للإقتصاد ولاسيما (المطار والميناء، المناطق الصناعية، شبكات المواصلات والمياه والكهرباء والإتصالات.</p> <p>تطوير إستراتيجية تحسين الخدمات المقدمة للمواطنين على المستويات المختلفة وتنفيذها بالتعاون مع الشركاء، بالتركيز على المناطق المهمشة والقدس الشرقية.</p> <p>ضبط معدلات التلوث والحد من إنبعاثات غازات الدفيئة.</p>	<p>هدف (9) إقامة بنية تحتية قادرة على الصمود، وتحفيز التصنيع الشامل للجميع والمستدام، وتشجيع الابتكار. الغاية 9-أ غاية أيسير تطوير البنى التحتية المستدامة والقادرة على الصمود في البلدان النامية من خلال تحسين الدعم المالي والتكنولوجي والتقني المقدم للبلدان الأفريقية، وأقل البلدان نمواً، والبلدان النامية غير الساحلية، والدول الجزرية الصغيرة النامية.</p> <p>الهدف (11) جعل المدن والمستوطنات البشرية شاملة للجميع وأمنة وقادرة على الصمود ومستدامة. الغاية 11-2 توفير إمكانية وصول الجميع إلى نظم نقل مأمونة وميسورة التكلفة ويسهل الوصول إليها ومستدامة، وتحسين السلامة على الطرق، ولا سيما من خلال توسيع نطاق النقل العام، مع إيلاء اهتمام خاص لاحتياجات الأشخاص الذين يعيشون في ظل ظروف هششة والنساء والأطفال والأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن، بحلول عام 2030.</p>



الجدول (4): الأهداف الاستراتيجية وإرتباطها بأجندة السياسات الوطنية وأهداف التنمية المستدامة

الرقم	الهدف الإستراتيجي	التدخل السياساتي لأجندة السياسات الوطنية ذو العلاقة	هدف التنمية المستدامة ذو العلاقة
3	تطوير البنى التحتية للنقل.	<p>تطوير أنماط النقل المتعدد وتحسين جودة خدمات النقل المقدمة للمواطنين.</p> <p>تصميم وتنفيذ مشاريع البنية التحتية الحيوية اللازمة للإقتصاد ولاسيما (المطار والميناء، المناطق الصناعية، شبكات المواصلات والمياه والكهرباء والإتصالات.</p>	<p>هدف (9) إقامة بنى تحتية قادرة على الصمود، وتحفيز التصنيع الشامل للجميع والمستدام، وتشجيع الابتكار. الغاية 9-أ غاية أيسير تطوير البنى التحتية المستدامة والقادرة على الصمود في البلدان النامية من خلال تحسين الدعم المالي والتكنولوجي والتقني المقدم للبلدان الأفريقية، وأقل البلدان نمواً، والبلدان النامية الساحلية، والدول الجزرية الصغيرة النامية.</p> <p>الهدف (11) جعل المدن والمستوطنات البشرية شاملة للجميع وأمنة وقادرة على الصمود ومستدامة. الغاية 11-2 توفير إمكانية وصول الجميع إلى نظم نقل مأمونة وميسورة التكلفة وبسهل الوصول إليها ومستدامة، وتحسين السلامة على الطرق، ولا سيما من خلال توسيع نطاق النقل العام، مع إيلاء اهتمام خاص لاحتياجات الأشخاص الذين يعيشون في ظل ظروف هشّة والنساء والأطفال والأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن، بحلول عام 2030.</p>
4	تنظيم وتزويد مستخدمي الطريق	<p>تطوير أنماط النقل المتعدد وتحسين جودة خدمات النقل المقدمة للمواطنين.</p> <p>الإرتقاء بمستوى وجودة الخدمات الطبية(البنية التحتية، الأجهزة الطبية، الأدوية، توظيف تكنولوجيا المعلومات، التدريب والتأهيل للكوادر الصحية، المعايير الصحية).</p> <p>تصميم وتنفيذ مشاريع البنية التحتية الحيوية اللازمة للإقتصاد ولاسيما (المطار والميناء، المناطق الصناعية، شبكات المواصلات والمياه والكهرباء والإتصالات.</p> <p>تطوير إستراتيجية تحسين الخدمات المقدمة للمواطنين على المستويات المختلفة وتنفيذها بالتعاون مع الشركاء، بالتركيز على المناطق المهمشة والقدس الشرقية.</p>	<p>هدف (9) إقامة بنى تحتية قادرة على الصمود، وتحفيز التصنيع الشامل للجميع والمستدام، وتشجيع الابتكار. الغاية 9-أ غاية أيسير تطوير البنى التحتية المستدامة والقادرة على الصمود في البلدان النامية من خلال تحسين الدعم المالي والتكنولوجي والتقني المقدم للبلدان الأفريقية، وأقل البلدان نمواً، والبلدان النامية الساحلية، والدول الجزرية الصغيرة النامية.</p> <p>الهدف (11) جعل المدن والمستوطنات البشرية شاملة للجميع وأمنة وقادرة على الصمود ومستدامة. الغاية 11-2 توفير إمكانية وصول الجميع إلى نظم نقل مأمونة وميسورة التكلفة وبسهل الوصول إليها ومستدامة، وتحسين السلامة على الطرق، ولا سيما من خلال توسيع نطاق النقل العام، مع إيلاء اهتمام خاص لاحتياجات الأشخاص الذين يعيشون في ظل ظروف هشّة والنساء والأطفال والأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن، بحلول عام 2030.</p>



الجدول (4): الأهداف الاستراتيجية وإرتباطها بأجندة السياسات الوطنية وأهداف التنمية المستدامة

الرقم	الهدف الإستراتيجي	التدخل السياساتي لأجندة السياسات الوطنية ذو العلاقة	هدف التنمية المستدامة ذو العلاقة
5	فلسطين جزءاً رئيسياً من شبكة الربط العربي والدولي	<p>تطوير أنماط النقل المتعدد وتحسين جودة خدمات النقل المقدمة للمواطنين.</p> <p>تصميم وتنفيذ مشاريع البنية التحتية الحيوية اللازمة للإقتصاد ولاسيما (المطار والميناء، المناطق الصناعية، شبكات المواصلات والمياه والكهرباء والإتصالات.</p> <p>تحديث وتوحيد المنظومة القانونية والتشريعية بما يتوافق مع الإلتزامات الدولية لدولة فلسطين.</p> <p>جذب الإستثمار المحلي والأجنبي المباشر وتشجيعه، بالتركيز على قطاعات الإنشاءات، السياحة، الزراعة، والطاقة، الإتصالات وتكنولوجيا المعلومات.</p>	<p>هدف (9) إقامة بنية تحتية قادرة على الصمود، وتحفيز التصنيع الشامل للجميع والمستدام، وتشجيع الابتكار. الغاية 9-1 غاية أيسير تطوير البنى التحتية المستدامة والقادرة على الصمود في البلدان النامية من خلال تحسين الدعم المالي والتكنولوجي والتقني المقدم للبلدان الأفريقية، وأقل البلدان نمواً، والبلدان النامية غير الساحلية، والدول الجزرية الصغيرة النامية.</p> <p>الهدف (11) جعل المدن والمستوطنات البشرية شاملة للجميع وأمنة وقادرة على الصمود ومستدامة. الغاية 11-2 توفير إمكانية وصول الجميع إلى نظم نقل مأمونة وميسورة التكلفة ويسهل الوصول إليها ومستدامة، وتحسين السلامة على الطرق، ولا سيما من خلال توسيع نطاق النقل العام، مع إيلاء اهتمام خاص لاحتياجات الأشخاص الذين يعيشون في ظل ظروف هشّة والنساء والأطفال والأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن، بحلول عام 2030.</p>







القسم السادس

برامج الموازنة 2021-2023

القسم السادس

برامج الموازنة 2023-2021

سيقدم هذا الجزء من الإستراتيجية لمحة عامة عن برامج الموازنة لوزارة النقل والمواصلات قائدة القطاع ووزارة الأشغال العامة والإسكان الشريك الرئيس في القطاع.

والجدول (ج) يوضح برامج الموازنة.



جدول (5): برامج الموازنة 2023-2021

رقم برنامج الموازنة	اسم برنامج الموازنة	غايات سياسة برنامج الموازنة	أهداف برنامج الموازنة	نتيجة الهدف الاستراتيجية التي يدعمها هدف البرنامج	اسم المؤسسة المسؤولة
	الهدف الاستراتيجي (1): قطاع نقل ومواصلات محوكم وفق المعايير الدولية				
2205	البردائي	أنظمة إدارة فعالة وذات شفافية ومسائلة.	تخطيط وتصميم طرق بنسبة 25% من الطرق الرئيسية بحلول عام 2021 بما يحقق الربط الداخلي والدولي بكفاءة وفعالية.	إدارة وزارة النقل والمواصلات تعمل وفقا للقوانين والأنظمة والأجراءات المعتمدة	وزارة النقل والمواصلات، والنظام المؤسسي لقطاع النقل والمواصلات مطور.
	الهدف الاستراتيجي (2): تطوير البنى التحتية للنقل الطرقي.				
2209	التخطيط والتنظيم والشراف على الطرق	توفير نظام نقل متعدد الوسائط في مجالات النقل المختلفة و يساهم في ربط فلسطين عربياً ودولياً بنسبة 60% بحلول نهاية عام 2026.	تخطيط الطرق وفق المواصفات العالمية بنسبة 25% في العام 2023	شبكة الطرق والمواصلات محسنة ومؤهلة. معدلات تلوث بيئية مضبوطة.	وزارة النقل والمواصلات.
2210	التخطيط الوطني للنقل والمواصلات	توفير نقل متعدد الوسائط في مجالات النقل المختلفة و يساهم في ربط فلسطين عربياً ودولياً بنسبة 50% في العام 2022	توفير نقل متعدد الوسائط بنسبة 10% في العام 2022 زيادة حجم الاستثمار في مجالات النقل المختلفة بنسبة 50% في العام 2022	شبكة الطرق والمواصلات محسنة ومؤهلة. معدلات تلوث بيئية مضبوطة.	وزارة النقل والمواصلات.

جدول (5): برامج الموازنة 2023-2021

رقم برنامج الموازنة	اسم برنامج الموازنة	غايات سياسة برنامج الموازنة	أهداف برنامج الموازنة	نتيجة الهدف الإستراتيجية التي يجمعها هدف البرنامج	اسم المؤسسة المسؤولة
2206	تنظيم وترخيص الطریق	توفير نقل آمن وحديث ومق أفضل المعايير بنسبة 40% بحلول عام 2026.	تطوير خدمات مهن المواصلات والمواصلات الفينة بنسبة 20% خلال عام 2023	معدلات تلوث بيئية مضبوطة.	وزارة النقل والمواصلات.
2206	تنظيم وترخيص الطریق	توفير نقل آمن وحديث ومق أفضل المعايير بنسبة 40% بحلول عام 2026.	تطوير إجراءات الحصول على رخص المركبات والسياحة بنسبة 25% خلال عام 2023	معدلات تلوث بيئية مضبوطة.	وزارة النقل والمواصلات.
2206	تنظيم وترخيص الطریق	توفير نقل آمن وحديث ومق أفضل المعايير بنسبة 40% بحلول عام 2026.	تطوير إجراءات الحصول على رخص المركبات والسياحة بنسبة 25% خلال عام 2022	معدلات تلوث بيئية مضبوطة.	وزارة النقل والمواصلات.

الهدف الإستراتيجي (4): تنظيم وترخيص مستخدمي الطریق

جدول (5): برامج الموازنة 2021-2023

اسم المؤسسة المسؤولة	نتيجة الهدف الاستراتيجية التي يجمعها هدف البرنامج	أهداف برنامج الموازنة	غايات سياسة برنامج الموازنة	اسم برنامج الموازنة	رقم برنامج الموازنة
القطاع					
وزارة الأشغال العامة و الإسكان	قطاع نقل ومواصلات مُوكم وفق المعيير الدولية	إدارة الوزارة تعمل وفقا للبرامج المتبعة والمعمول بها لغاية 2023	أنظمة إدارية فعالة و ذات شفافية و مسائلة و حديثة تعمل بحلول عام 2023	البرنامج الإداري	1810
وزارة الأشغال العامة و الإسكان	تطوير البنى التحتية للنقل الطرقي	توسيع فرص الحصول على سكن لائق ل 5 جماعات اسكانية تعاونية في المقاطعات الشمالية	بنية تحتية و شبكة طرق آمنة للجماعات	تطوير و تنظيم قطاع الإسكان	1806
وزارة الأشغال العامة و الإسكان	تعزيز السلامة على الطرق لمستخدمي الطريق.	تحسين الطرق و رفع مستوى السلامة عليها من خلال صيانة جزء من شبكة الطرق و كذلك في المواقع و المقاطع الخطرة.	صيانة 9 % من شبكة الطرق وتحسين عدد من مقاطع الطرق التي تعتبر خطرة و رفع مستوى السلامة المرورية فيها	البنية التحتية لشبكة الطرق على مستوى الوطن	1809

جدول (5): برامج الموازنة 2021-2023

رقم برنامج الموازنة	اسم برنامج الموازنة	غايات سياسة برنامج الموازنة	أهداف برنامج الموازنة	نتيجة الهدف الإستراتيجية التي يدعمها برنامج	اسم المؤسسة المسؤولة
1809	البنية التحتية لشبكة الطرق على مستوى الوطن	توفير شبكة طرق آمنة متطورة فعالة داعمة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية وقادرة على تلبية حاجة هذا القطاع من خلال إعادة إنشاء وتأهيل 5 % من شبكة الطرق التابعة للوزارة وزيادة طول شبكة الطرق بنسبة 0.13 % بحلول عام 2023.	توفير معلومات سنوية محدثة عن حالة الطرق لتسهيل اتخاذ القرارات والتخطيط لشبكة الطرق الوطنية.	تطوير البنى التحتية للنقل الطرقي	وزارة الأشغال العامة والسكان



القسم السابع

الموارد المالية المتاحة للقطاع للأعوام 2021-2023

القسم السابع

الموارد المالية المتاحة للقطاع للأعوام 2021-2023

سيُقدم هذا الجزء من الإستراتيجية لمحة عامة الموارد المالية المتاحة للقطاع للأعوام 2021-2023 لوزارة النقل والمواصلات قائدة القطاع ووزارة الأشغال العامة والإسكان الشريك الرئيس في القطاع.

ومن الجدير بالذكر أن ما يتم إعتماده من أسقف للموازنات لوزارات القطاع غير كافية، وبالتالي فإن الميزانيات التي يتم تخصيصها تذهب كنفقات تشغيلية، بالإضافة لبعض المشاريع التطويرية الملحة وبعض مشاريع الأبنية. أما بخصوص المانحين، فتم إعداد المخطط الشمولي للطرق والمواصلات، والذي من شأنه المساهمة في تشجيع المانحين على دعم قطاعات النقل والمواصلات المختلفة، وخاصة البرية والبحرية والجوية، سيما وأن العديد من المانحين وخاصة دول الإنحاد الأوروبي قرنوا التمويل بوجود مخطط شمولي للطرق والمواصلات. وفي ظل التوجهات الحكومية بإعتماد أسقف موازنة مُنخفضة لكافة الوزارات بسبب الضائقة المالية التي تمر بها الحكومة نتيجة لحصار المالي، فإنه من غير المتوقع أن يتوفر أية موازنات لقطاعات النقل المختلفة، ويقتصر ما يتم تخصيصه من ميزانيات على النفقات التشغيلية. والجدول د يوضح الموارد المالية المتاحة.

جدول (6) : الموارد المالية المتاحة للقطاع للأعوام 2021-2023

الجهة	2021	2022	2023	ملاحظات
حكومة				
موازنة المؤسسة القائمة للقطاع	54,100,000	59,510,000	65,461,000	-----
موازنة الحكومية الشريكة في القطاع - (وزارة الأشغال العامة والإسكان)	50,880,000	71,490,000	47,100,000	موازنة العام 2021 تعتمد على مدى إلتزام وزارة المالية بتسديد مستحقات المقاولين عن المشاريع الجاري تنفيذها 2018-2020 حيث يتم أستكمال العمل في عدد من المشاريع بعد توقفها بسبب الأزمة المالية و أزمة كورونا وفي حال عدم سدادها (ما يقارب 50 مليون شيكل) و زيادة المخصص المالي للوزارة فأن عدد المشاريع سوف يتأثر بالمبالغ التي سوف يتم صرفها خلال العام 2020
الدول المانحة				

جدول (6) : الموارد المالية المتاحة للقطاع للأعوام 2021-2023

ملاحظات	2023	2022	2021	الجهة
تم تخصيص منحة من البنك الإسلامي بقيمة 8,45 مليون دولار لتنفيذ مشروع في الضفة و مشروع في قطاع غزة و بانتظار توقيع العقد للبدء بإجراءات الطرح للعطاءات	*0	*0	8,450,000	عبر حساب الموازنة الموحد
ما هو مؤكد حالياً، ما ستخصه الحكومة من موازنات.	*0	*0	*0	مشاريع عبر شركاء آخرين
ما هو مؤكد حالياً، ما ستخصه الحكومة من موازنات.	*0	*0	*0	مؤسسات الأمم المتحدة
ما هو مؤكد حالياً، ما ستخصه الحكومة من موازنات.	*0	*0	*0	مؤسسات مجتمع مدني محلي
ما هو مؤكد حالياً، ما ستخصه الحكومة من موازنات.	*0	*0	*0	مؤسسات مجتمع مدني دولي
ما هو مؤكد حالياً، ما ستخصه الحكومة من موازنات.	*0	*0	*0	القطاع الخاص
-----	112,561,000	131,000,000	113,430,000	المجميع:

(*) أي موارد مالية ستتاح لاحقاً للقطاع خلال الأعوام 2021-2023 ستضمن ضمن تقارير المراجعة ذات العلاقة.







