



M A S

معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطيني (ماس)

الملخص

نحو النهوض بقطاع نقل البضائع في دولة فلسطين المحتلة

حزيران 2021

1- مقدمة

يواجه قطاع نقل البضائع الفلسطيني عقبات ومخاطر جسيمة بسبب السياسات المقيدة التي فرضتها عليه سلطات الاحتلال منذ أكثر من عقدين من الزمن، والإجراءات التعسفية والمكلفة التي يتكدها بسبب إجراءات من أبرزها من ظهر إلى ظهر. كما يعاني القطاع من سياسات وممارسات سلطات الاحتلال الإسرائيلي الأخرى، التي تستغل سيطرتها على الغالبية العظمى من الطرق بتأخير وتعطيل انسياب حركة المرور فيما بين المناطق الفلسطينية، وتمنع منعاً باتاً الحركة بين كل من الضفة الغربية والقدس وقطاع غزة. كما تسيطر سلطات الاحتلال أيضاً على كافة المعابر التي تربط فلسطين بالعالم الخارجي. وهي تعمل على تأييد هذا الواقع بإصرارها على منع دولة فلسطين المحتلة من إنشاء وتشغيل مطاراتها ومينائها الخاص بها، وإرغام الفلسطينيين على مواصلة استخدام الموانئ والمطارات الإسرائيلية وفق إجراءاتها وشروطها ومواصلة تحكمها بحركة المواطنين الفلسطينيين وتجارتهم. هذا إضافة إلى استمرار سيطرتها ونهبها لكافة الموارد الطبيعية، واللجوء من وقت لآخر إلى تدمير البنية التحتية للقطاعات الاقتصادية وخاصة طرق النقل والمواصلات التي تعتبر شريان وعصب الحياة الاقتصادية والاجتماعية.

وفضلاً عن تأثير سلطات الاحتلال، فهناك العديد من الإشكالات التي تواجه قطاع نقل البضائع في فلسطين، سواء ما يتعلق بالإطار القانوني والتنظيمي والمعلوماتي، أو البنية التحتية بأبعادها المختلفة وأسطول النقل التجاري، والاختناقات والازدحام المروري والسلامة على الطرق، والتأثير على البيئة والتلوث، وما له صلة بتشجيع الاستثمار في القطاع.

ويعرض هذا الملخص أبرز المشكلات الرئيسية (من نقاط ضعف وتحديات) في قطاع نقل البضائع، ومن ثم يعرض التدخلات السياساتية المقترحة لمعالجة تلك المشكلات.

2- أهداف الدراسة

تهدف الدراسة إلى اقتراح سياسات وتدخلات عملية للنهوض بقطاع نقل البضائع في دولة فلسطين المحتلة، وخصوصاً تطوير القوانين والأنظمة ذات العلاقة، وتطوير تنظيم القطاع والنهوض بإدارة النقل وتطوير تنافسيته من حيث الجودة والأسعار. وتطلب تحقيق هذا الغرض تحديد النواقص ونقاط الضعف التي يعاني منها القطاع والعوائق والمحددات الموضوعية والذاتية التي سببتها، وتلك التي حالت دون معالجتها. وبحكم تماثل البيئة السياسية والقانونية والاقتصادية والاجتماعية التي ينشط فيها قطاع نقل البضائع مع بيئة عمل مكونات قطاع النقل والتخزين من جهة، ومحدودية المعلومات والدراسات المتخصصة ببيئة عمل قطاع نقل البضائع الفلسطيني، كان لا بد من شمول البحث لحالة قطاع النقل والتخزين ككل، مع التركيز على ابراز ما يتعلق بنقل البضائع بقدر ما تسمح بذلك المعلومات والبيانات المتاحة.

3- منهجية الدراسة

لتحقيق الأهداف المذكورة، فقد طبق الباحثان المنهج الوصفي التحليلي لتشخيص النواقص ونقاط الضعف والتشوهات التي تواجه خدمات قطاع النقل والتخزين بشكل عام مع التركيز على أنشطة نقل البضائع، وتم الاستعانة بمنهج التحليل الإحصائي والاقتصادي لتحديد التغيرات في كافة مؤشرات القطاع الرئيسية، بما في ذلك مؤشرات النمو والأداء واتجاهاتها، ومقارنتها مع مؤشرات نمو وأداء قطاعات الاقتصاد الفلسطيني الأخرى، ومع مؤشرات النمو والأداء لقطاع نقل البضائع في بعض الدول العربية والأجنبية.

يعتمد البحث على مراجعة الأدبيات المنشورة حول قطاع النقل الفلسطيني، وحول قطاع نقل البضائع في بعض الدول الأخرى للاطلاع على التجارب الفضلى في تطوير أنشطة نقل البضائع، وتطوير بيئته التمكنية بما في ذلك بنيتها التحتية وأطره القانونية والتنظيمية.

4- المشكلات الرئيسية في قطاع نقل البضائع

يعرض هذا الجزء نقاط الضعف والتحديات ذات الصلة بقطاع نقل البضائع، والتي تمثل المشكلات الرئيسية التي تواجه هذا القطاع الهام، سواء كان ذلك في المجال القانوني والتنظيمي والمعلوماتي أو في مجال البنية التحتية وأسطول النقل التجاري، وفي مجال الآثار المترتبة على تشغيل القطاع من نواحي الاختناقات والازدحام المروري، والسلامة على الطرق، والتأثير على البيئة والتلوث.

4-1 نقاط الضعف الرئيسية في الإطار القانوني والتنظيمي والمعلوماتي

• افتقار قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000 المعمول به حالياً للتطرق بشكل مباشر وواضح لنقل البضائع، حيث يكاد يخلو مما يتصل بهذا الموضوع الهام والحيوي. هذا مع التنويه لوجود مسودة قانون النقل والمرور الفلسطيني المعدة عام 2019 من قبل وزارة النقل والمواصلات والتي واءمت القانون مع المتطلبات المستجدة وعالجت العديد من قضايا النقل والمواصلات التي أغفلت في قانون المرور المعمول به، بما في ذلك معالجة الثغرات والنقص في مجال نقل البضائع عموماً، إلا أن هذه المسودة لم تغط بعض القضايا ذات الصلة بنقل البضائع بشكل ملموس مثل نقل المواد الخطرة والمواد الغذائية القابلة للتلف.

• عدم تفعيل ما هو موجود ضمن هيكلية وزارة النقل والمواصلات الإدارة العامة حول ما يتصل بنقل الركاب ونقل البضائع، والذي يقع تحت الإدارة العامة لمراقب المرور، حيث لا يوجد أي شخص مفرغ لإدارة هذا القطاع، ولا يوجد موظفين ضمن هذه الإدارة لمتابعة نقل البضائع، والاكتفاء بتكليف موظفين أحياناً بمتابعة قضايا ذات صلة بنقل البضائع.

• عدم وجود لجنة أو جسم أو هيئة تعنى بنقل البضائع على المستوى الوطني تمثل مؤسسات القطاعين العام والخاص ذات الصلة، والتي تعنى بالتنسيق بين هذه الأجسام بشكل فعال لضمان إدارة هذا القطاع بشكل أفضل.

• الاعتماد على الشاحنات الإسرائيلية في نقل البضائع عبر الحدود نحو الداخل والموانئ، والحاجة لتدخل الهيئات الرقابية لتقليص ذلك بشكل مدروس وبصورة تدريجية، وبالترزامن مع إيجاد البديل المناسب الذي يتمحور حول تطوير نقل عام تنافسي للبضائع وتمكينه على تقديم خدمات النقل المنتظمة المزودة بتقنيات التتبع والقادرة على إيصال الشاحنات بوقت أسرع وتكلفة أقل على الشركات. إن النجاح في تحقيق ذلك سيعمل على تخفيض أسعار السلع على الشركات والمستهلكين.

- يعتبر الاعتماد المفرط على النقل الذاتي من أكبر المشكلات والتحديات التي تواجه قطاع النقل بشقيه، نقل الركاب ونقل البضائع. فهو المسؤول الأول عن حالة الازدحام الشديد في كافة مراكز المدن والبلدات الفلسطينية، وما يرافق ذلك من زيادة التلوث، وحوادث الطرق، وارتفاع مستوى الهدر في استخدام الوقت والموارد. أما أسباب الإفراط في استخدامه فهي في أغلبية الحالات لا تعود إلى قرارات اقتصادية حكيمة ومستندة إلى مؤشرات الجدوى، لأن النقل الذاتي يضاعف النفقات أيضاً. فالدافع الرئيسي لتوسع الاعتماد على النقل الذاتي يكمن في غياب السياسات الهادفة إلى تشجيع ودعم البديل المناسب، وهو تطوير قطاع نقل قادر على تلبية احتياجات خدمات نقل البضائع والركاب بمختلف أنواعها وضمان الوصول للوجهات في الوقت المناسب وبالتكلفة المناسبة. وهذا لا يقتصر على توفر سائقي ماهرين ومركبات مناسبة لكل أنواع نقل البضائع والركاب وحسب، وإنما يحتاج إلى تنظيم قطاع النقل العام والارتقاء بإدارة النقل بصورة فعالة وفق أساليب نقل عصرية وتسعيرة عادلة. إن الاستمرار في ظاهرة التوسع في النقل الذاتي سيفاقم المخاطر على حركة المرور والأمان على الطرق وعلى صحة البيئة والمواطنين، ويقلص من رفاهيتهم بسبب ارتفاع تكاليف تنقلهم وارتفاع أسعار السلع المنقولة بواسطة النقل الذاتي.

- إن توفر المعلومات الدقيقة والشاملة يعتبر شرطاً رئيسياً لصياغة سياسات سليمة وفعالة لتحقيق الأهداف التنموية. وعلى الرغم من التقدم الذي تحقق في مجال المعلومات الإحصائية في معظم المجالات، إلا أن البيانات الإحصائية ذات الصلة بنقل البضائع، التي تستند إلى التصنيف الصناعي الدولي الموحد للأنشطة الاقتصادية (التنقيح 1(4)، والتي تقتصر حساب مؤشرات القطاع على النقل من طرف ثالث فقط. وهي بذلك تهمل أنشطة النقل الذاتي التي تقوم بها الشركات فيما بينها، والتي تشكل 70%-80% من الطلب على النقل على المستوى العالمي، الأمر الذي لا يساعد في تقديم معلومات دقيقة عن مؤشرات القطاع لدعم عملية صناعة القرار. يضاف إلى ذلك وجود تضارب في بعض الإحصائيات حول أعداد المركبات والملكية الخاصة لأسطول نقل البضائع. فأهمية قطاع النقل المتزايد تقتضي توسيع دائرة بيانات النقل من خلال اعتماد وتنفيذ نظام الحسابات الفرعية (Satellite Transportation Accounts-STAs) من قبل وزارة النقل والمواصلات والجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني.

4-2 نقاط الضعف الرئيسية في البنية التحتية وأسطول شاحنات ومركبات نقل البضائع

- عدم توافق أوضاع البنية التحتية الحالية، من حيث الأبعاد والقياسات، مع المعايير التصميمية الخاصة بحركة الشاحنات ومركبات نقل البضائع، إلى حد كبير، وبالتحديد للطرق التي تستخدمها تلك المركبات، حيث يلاحظ أن نسبة معتبرة من هذه الطرق ذات مسارب غير عريضة بشكل كافٍ (خاصة في المناطق الحضرية)، كما أن العديد منها لها ميل طولية أكبر من القيم الموصى بها محلياً وعالمياً. كما يلاحظ غياب مسارب التسلق ومسارب الهروب في حالات الطوارئ عن معظم مقاطع الطرق الخارجية التي بحاجة إلى مثل هذه المسارب. تؤثر هذه الأوضاع بشكل سلبي على سعة هذه الطرق ومقدرتها على استيعاب كثافة حركة المرور عبرها، وكذلك على مستوى السلامة المرورية.
- يلاحظ أن حالة رصفات الطرق لمعظم مكونات شبكات الطرق ليست بحالة فيزيائية جيدة، بل تعاني من مشاكل إنشائية أو وظيفية، ناجمة بشكل رئيسي عن حركة الشاحنات والحمولات الكبيرة، والزائدة أحياناً.
- بالرغم من وجود سقف معلن لحمولات وأوزان مركبات نقل البضائع في بعض الطرق أحياناً إلا أن الالتزام بتلك السقف يكاد يكون معدوماً. فمن المعلوم أن لأعداد وأوزان الشاحنات التي تسير على الطرق وحمولاتها دوراً رئيساً في

¹ International Standard Industrial Classification of All Economic Activities (ISIC) Revision 4

https://unstats.un.org/unsd/publication/seriesm/seriesm_4rev4e.pdf

تصميم رصفاتها وتحديد متطلبات صيانتها وإعادة تأهيلها، مما يستدعي الاهتمام بتحديد حمولات وأوزان المركبات التي يسمح لها بالسير عليها.

- عدم توفر مساحات كافية كمساحات مخصصة لإيقاف الشاحنات خاصة في المدن، أو عدم توفرها أصلاً في غالبية المناطق الحضرية، وكذلك محدودية وجودها في المناطق الصناعية وفي المعابر الحدودية، ناهيك عن افتقار الطرق بين المدن لأية مساحات أو مواقف للاستراحة للشاحنات.
- عدم وجود أية مرافق أو منشآت خاصة للتعامل مع البضائع (مناطق لوجستية أو البوندد) في الضفة الغربية أو قطاع غزة، بالرغم من التخطيط وإعداد الدراسات لإقامة مثل هذه المنشآت في عدة مناطق مثل مدينة أريحا، ومدينة غزة، ومحافظة رام الله والبيرة.
- لوحظ أن الغالبية العظمى من أسطول مركبات نقل البضائع في فلسطين مملوكة من أفراد، وأن أن الشركات المختصة بنقل البضائع محدودة العدد والتشغيل والدور والحجم، الأمر الذي يعكس تفتت القطاع وصعوبة تطوير إدارته باستخدام التقنيات الحديثة للحجز وإدارة الوقت لزيادة قدرته التنافسية في مواجهة شركات النقل الإسرائيلية.
- قدم شاحنات أسطول النقل التجاري الفلسطيني، فعلى الرغم من بلوغ عدد المركبات والشاحنات التجارية والمقطورات في الضفة الغربية ما يقارب 27 ألف مركبة عام 2018، أي حوالي 10% من مجموع أعداد المركبات المسجلة، إلا أن أعداد كبيرة منها ذات أعمار تزيد عن عمرها الافتراضي أو قريبة منه. إن قدم أسطول المركبات له تأثير سلبي كبير على ظروف التشغيل والسلامة المرورية بالإضافة إلى التأثير على البيئة، حيث أن ما يقارب 32% من هذه المركبات تعتبر قديمة جداً (تزيد أعمارها عن 20 سنة).
- عدم أخذ متطلبات أبعاد وأوزان الشاحنات والمركبات الثقيلة في تصميم الطرق ومرافق النقل والمواصلات، سيما في تصميم عروض المسارب والميول الطولية والتقاطعات، حيث أن لأبعاد وأوزان تلك المركبات دور مهم في التصميم الهندسي للطرق بتصنيفاتها المختلفة.

3-4 الاختناقات والازدحام المروري والتأثير على السلامة المرورية والبيئة

- رغم وجود قيود على حركة مركبات نقل البضائع على بعض الطرق أحياناً، خاصة في مراكز المدن، يلاحظ أن متابعة تطبيقها لا تتم كما يجب في كثير من الأحيان، مما يتسبب بتأثير سلبي على سهولة حركة المرور والسلامة المرورية، فضلاً عن الآثار البيئية السلبية من تلوث وضجيج.
- عدم تحديد مسارات يسمح للشاحنات ومركبات نقل البضائع في فلسطين للسير عليها، مما يتيح المجال لها بالسير على المسارات والطرق التي تستخدمها المركبات الأخرى، سواء كان ذلك داخل أو بين المدن الفلسطينية، دون وجود أية قيود ملموسة مفروضة على حركتها، الأمر الذي يؤدي في حال زيادة أعداد المركبات الثقيلة إلى عرقلة حركة السير للمركبات الأخرى وإلى خلق ازدحامات مرورية شديدة وخاصة خلال أوقات الذروة، وبالتحديد في مقاطع الطرق ذات الميول الصاعدة الطويلة أو المقاطع التي يتم تقييد التجاوز عليها، وهذا يؤدي أيضاً إلى التأثير على أوضاع السلامة المرورية على الطرق.
- حدوث اختناقات وازدحامات مرورية ناتجة أحياناً بسبب محدودية توفر مواقف خاصة لتحميل وتنزيل البضائع وخاصة في المراكز التجارية للمدن، حيث عادة ما تحصل مخالفات بخصوص ذلك بسبب ضعف الرقابة المرورية، ينتج عنها ازدحامات.

- عدم إدارة قطاع نقل البضائع في فلسطين بإحكام على مستوى السلامة المرورية، حيث لا تعطى أهمية لبرامج وإجراءات وإرشادات السلامة المرورية ذات الصلة بالقطاع، ويلاحظ ازدياد أعداد الحوادث المرورية في فلسطين خاصة تلك التي تشترك فيها المركبات الثقيلة أو مركبات نقل البضائع.
- بالرغم من الجهود المبذولة لدعم المبادرات والاتفاقيات الدولية الرسمية والشعبية الهادفة إلى حماية البيئة ومواجهة مخاطر التلوث والاحتباس الحراري، فإن الانبعاثات الإجمالية الصادرة عن الشاحنات ومركبات نقل البضائع في فلسطين تتزايد بشكل مطرد، خاصة مع زيادة أعداد المركبات وأطوال المسافات المقطوعة بشكل ملحوظ، مما يؤثر على انبعاثات غازات ملوثة، وما يتسبب بظاهرة الاحتباس الحراري والتغير المناخي في المنطقة، وتحديداً إذا ما استمر غياب الإجراءات ذات الصلة بالاستدامة فيما يتعلق بهذا القطاع.
- تعد الشاحنات والمركبات الثقيلة مساهماً رئيسياً في التلوث الضوضائي في فلسطين، كما يلاحظ أن مستويات التلوث الضوضائي الناجمة عن هذه المركبات في ازدياد مستمر بسبب زيادة أعداد المركبات وزيادة أطوال المسافات المقطوعة. بالإضافة إلى ذلك، فإنه لا توجد في فلسطين أية معايير أو إرشادات محددة تتعلق بمستويات الضجيج المسموح بها والناجمة عن حركة هذه المركبات.

5. التدخلات السياسية المقترحة

يعرض هذا الجزء التدخلات السياسية المقترحة لمعالجة المشكلات التي تواجه قطاع نقل البضائع من جهة وللنهوض بالقطاع من جهة أخرى، سواء كان ذلك في المجال القانوني والتنظيمي والمعلوماتي أو في مجال البنية التحتية وأسطول النقل التجاري، أو في مجال الآثار المترتبة على تشغيل القطاع من نواحي الاختناقات والازدحام المروري، والسلامة على الطرق، والتأثير على البيئة والتلوث.

5-1 الإطار القانوني والتنظيمي والمعلوماتي

- استكمال العمل من أجل تطوير إطار قانوني متكامل فيما يختص بالنقل والمواصلات بما في ذلك نقل البضائع، وذلك من خلال اعتماد قانون محدث للنقل، مع الأنظمة والتعليمات اللازمة، بما يغطي كافة النواحي القانونية والتنظيمية لمكونات قطاع نقل البضائع الحيوي. ويشمل هذا مراجعة مسودة قانون النقل والمرور الفلسطيني التي أعدت عام 2019 من قبل وزارة النقل والمواصلات الهادفة لملاءمة القانون مع المتطلبات المستجدة ولمعالجة كافة قضايا النقل والمواصلات بما فيها الموضوعات التي لم يشملها قانون المرور المعمول به، ومعالجة الثغرات والنقص في مجال نقل البضائع، بما في ذلك نقل المواد الخطرة والمواد الغذائية القابلة للتلف، ومن ثم تقديمه للمجلس التشريعي القادم لإقراره. هذا بالإضافة إلى مراجعة وإقرار نظام خاص بنقل البضائع، بالاستناد إلى المسودة التي عرضت على مجلس الوزراء عام 2013 بعد مراجعتها وتطويرها.

- القيام بإعداد دراسة شاملة حول الحاجة للتوقيع على المعاهدات الدولية والإقليمية ذات الصلة بالنقل والمواصلات، بما في ذلك حول نقل البضائع.

- إنشاء إطار مؤسسي يعنى بنقل البضائع، ويقترح هنا إنشاء لجنة لتنظيم قطاع نقل البضائع، والتي تعنى بتنسيق ما يتصل بهذا القطاع بشكل متكامل، بقيادة وزارة النقل والمواصلات وبمشاركة وزارات ومؤسسات أخرى مثل وزارة الاقتصاد الوطني، ووزارة الداخلية (شرطة المرور والدفاع المدني)، ووزارة الأشغال العامة والإسكان، ووزارة المالية،

وسلطة جودة البيئة، وصندوق تعويض مصابي الحوادث، فضلا عن ممثلين عن القطاع الخاص مثل مجلس الشاحنين الفلسطينيين.

- إعادة النظر في هيكلية وزارة النقل والمواصلات وتطويرها فيما يتصل بنقل البضائع، والبناء على توصيات الدراسة التشخيصية لقطاع نقل البضائع في فلسطين بهذا الخصوص، ودراسة خيار إنشاء إدارة عامة مختصة بنقل البضائع.
- ضرورة اتخاذ الاجراءات اللازمة لوضع القوانين والأنظمة والتعليمات ذات الصلة بالنقل والمواصلات، بما فيها نقل البضائع رغم محدوديتها، موضع التنفيذ وتطبيقها بشكل أفضل وبما يستدعي ذلك من آليات رقابة ومساءلة قانونية.
- اعتماد نظام حسابات النقل الفرعية (Satellite Transportation Accounts-STAs) وبدء العمل التدريجي على إنشاء قاعدة بيانات شاملة عن أنشطة النقل بالتعاون بين وزارة النقل والمواصلات والجهاز المركزي للإحصاء مع التركيز على نقل البضائع وكافة الجهات الناشطة فيه من شركات نقل وأفراد خارج الشركات واشتمال أنشطة النقل التي تقوم به شركات القطاعات الأخرى لذاتها.

2-5 الاستثمار في تطوير البنية التحتية للنقل وأسطول ومركبات نقل البضائع

- تحسين أوضاع البنية التحتية لقطاع نقل البضائع، من خلال تطوير شبكة الطرق التي تسلكها نسب معتبرة من الشاحنات، بما في ذلك ما يتصل بعروض المسارب، وإنشاء مسارب التسلق، ومسارب الهروب للشاحنات، وذلك حيثما يلزم في المقاطع الحرجة.
- اعتماد إرشادات التصميم الفيزيائي للطرق الواردة في دليل السلامة على الطرق الصادر عن وزارة النقل والمواصلات عام 2013 واتخاذ قرار باعتبارها معايير ملزمة، وبما ينعكس على أخذ أبعاد وأوزان الشاحنات ومركبات نقل البضائع بعين الاعتبار في التصميم الهندسي للطرق والتقاطعات وتصميم الرصافات.
- إعطاء اهتمام أكبر لصيانة رصافات الطرق ووضع برامج وخطط لإعادة تأهيل الطرق في الوقت المناسب وفق أولويات علمية محددة، وخاصة للطرق التي توجد عليها حركة كثيفة للمركبات الثقيلة.
- ضرورة اتخاذ الإجراءات اللازمة وتوفير ما يلزم من تجهيزات ومرافق للتأكد من حمولات المركبات الثقيلة وضبط الأوزان ومنع تجاوزها للحدود القانونية المقررة.
- إعادة تأهيل جميع المعابر الحدودية، بما في ذلك البنى التحتية فيها وساحات وقوف مركبات نقل البضائع، مع التأكيد على التواجد الفلسطيني على كافة المعابر سواء من الناحية الإدارية أو الفنية.
- وضع القرار الذي صدر مؤخرا والخاص بمنح امتيازات لتحديث الأسطول وتشجيع اقتناء مركبات آمنة صديقة للبيئة، والذي يشجع شطب الشاحنات القديمة وشراء شاحنات مستخدمة أحدث نسبيًا بدلا منها، وإنفاذ ما له صلة بتحديد أعمار الشاحنات والمركبات الثقيلة بحيث لا تتجاوز أعمارها 20 عاما، وتكثيف الإجراءات للتأكد من صلاحيتها فنيا ومن نواحي السلامة والآثار البيئية، ولما لذلك من تأثير إيجابي أيضا على ظروف التشغيل.
- ضرورة إنشاء المناطق اللوجستية الفلسطينية التي تم التخطيط وإعداد الدراسات اللازمة لها، بما في ذلك مشروع بناء منطقة تخزين للمركبات ومنتجات المرور (البوندد)، والتي من شأنها تخفيف التكاليف الباهظة التي يتكبدها المستوردون من التجار والمستهلكون الذين يدفعون فاتورة النقل في نهاية المطاف.

- وضع الخطط التي شملها المخطط الوطني الشمولي للطرق والمواصلات موضع التنفيذ، بما في ذلك المباشرة بإعداد الدراسات الخاصة بالمشاريع ذات الأولوية التي تضمنها المخطط مثل إنشاء شبكة سكك حديدية بين المدن ومع الخارج، وإنشاء أو إعادة تأهيل المطارات في الضفة الغربية وقطاع غزة والموانئ في قطاع غزة، بما يعزز البنية التحتية وصولاً لنظام نقل بضائع كفؤ.
- توفير مواقف خاصة لمركبات نقل البضائع لتحميل وتنزيل البضائع وخاصة في المراكز التجارية للمدن، مع التأكيد على الدور المهم للرقابة المرورية، فضلاً عن توفير ساحات ملائمة للشاحنات خاصة بشركات نقل البضائع وفي المدن والمناطق الصناعية والمعابر الحدودية، وساحات أو مواقف للاستراحة للشاحنات على الطرق بين المدن، حيثما يلزم.
- استخدام التقنيات الذكية والمتطورة لتحسين إدارة وتطوير كفاءة قطاع نقل البضائع، بما في ذلك ما يلزم لتطوير البنى التحتية والنظم الخاصة بالمركبات، بما فيها عمليات المركبات التجارية، بما يهدف لتحسين مستوى السلامة وتحسين أوقات الشحن والوصول وضبط الأحمال، وفقاً لما ورد في وثيقة الإطار الاستراتيجي لنظم النقل الذكي 2019-2029².
- تحفيز استثمارات القطاع الخاص في مجالات الخدمات اللوجستية المساندة لخدمات نقل البضائع وتشجيع الشراكة بين القطاعين العام والخاص في إنشاء مشاريع البنى التحتية الاستراتيجية لخدمات لوجستيات النقل كصوامع تخزين الحبوب ومراكز تفرغ الحاويات والمخازن المبردة لحفظ المنتجات الزراعية وبعض المنتجات الغذائية والدوائية ومشاريع استيراد ونقل مشتقات البترول بواسطة الأنابيب من الدول المجاورة وغيرها من المشاريع الاستراتيجية.

3-5 الاختناقات والازدحام المروري والتأثير على السلامة المرورية والبيئة

- وضع استراتيجيات لتقييد حركة وحمولة المركبات الثقيلة ومركبات نقل البضائع وخاصة داخل المدن، بالإضافة إلى ضرورة تحديد مسارات خاصة يسمح لهذه المركبات سلوكها، بما يؤدي إلى تحسين ظروف التشغيل وحالة السلامة المرورية على الطرق، بالإضافة إلى المساهمة في الحد من الازدحامات المرورية وتقليص وقت الرحلات، وتشديد إجراءات المراقبة التي تساعد بدورها تساعد في تسهيل حركة المرور وتقليص حوادث المرور، وفي تقليل الآثار السلبية على البيئة.
- وضع الآليات لتحديد وتحليل المواقع الحرجة للحوادث المرورية التي تشترك بها الشاحنات والمركبات الثقيلة، والعمل على إيجاد الحلول التي تخفف من عدد وحدة هذه الحوادث.
- وضع خطة وبلورة وتطبيق استراتيجيات ذات صلة الاستدامة بما يتواءم مع أهداف التنمية العالمية المستدامة 2030، بما يساعد على تحقيق الهدف رقم 11 من هذه الأهداف والمتعلق بالنقل المستدام. وكذلك ضرورة تبني المبادرات والاتفاقيات الدولية الرسمية والشعبية الهادفة إلى حماية البيئة ومواجهة مخاطر الاحتباس الحراري والالتزام بها.
- العمل على إيجاد وعي شامل بمخاطر التلوث الضوضائي الناجم عن الشاحنات والمركبات الثقيلة وآثاره والوقاية منه، وبالتالي العمل على تقليل مستوى الضوضاء الناتجة عن هذه المركبات، من خلال وضع قيود صارمة على حركتها في المناطق الآهلة بالسكان، وتحديد مسارات وأوقات محددة لها خاصة داخل المدن. هذا بالإضافة إلى تنفيذ

² الإطار الاستراتيجي لنظم النقل الذكي 2019-2029، دولة فلسطين، كانون ثاني 2019

استراتيجيات لتشجيع وتحفيز استيراد واستخدام وسائل نقل صديقة للبيئة وأكثر كفاءة في استخدام الطاقة لتقليل الانبعاثات الضارة بالصحة، وخاصة المركبات الكهربائية والمركبات الهجينة الخاصة بنقل البضائع.