

إقرار

أنا الموقع أدناه مقدم الرسالة التي تحمل العنوان:

دراسة تقييمية للواقع التخطيطي للمناطق الصناعية في قطاع غزة

**Evaluation Study for the Actual Urban Planning of Industrial
Zones in the Gaza Strip**

أقر بأن ما اشتملت عليه هذه الرسالة إنما هو نتاج جهدي الخاص، باستثناء ما تمت الإشارة إليه
حيثما ورد، وإن هذه الرسالة ككل أو أي جزء منها لم يقدم من قبل لنيل درجة أو لقب علمي أو
بحثي لدى أي مؤسسة تعليمية أو بحثية أخرى.


DECLARATION

The work provided in this thesis, unless otherwise referenced, is the researcher's own work, and has not been submitted elsewhere for any other degree or qualification

Student's name:

اسم الطالب/ة: بهاء نبيل بدير

Signature:

التوقيع: 

Date:

التاريخ: 29 سبتمبر 2015

The Islamic University of Gaza
Deanship of Graduate Studies
Engineering Faculty
Architecture Dep.



الجامعة الإسلامية - غزة
عمادة الدراسات العليا
كلية الهندسة
قسم الهندسة المعمارية

دراسة تقييمية للواقع التخطيطي للمناطق الصناعية في قطاع غزة
قدم هذا البحث استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في الهندسة المعمارية

Evaluation Study for the Actual Urban Planning of Industrial Zones in the Gaza Strip

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of
Master in Architecture

إعداد

بهاء نبيل فايز بدير
Arch. Bahaa' N. F. Budair

إشراف

Supervision

أ.د. محمد علي الكحلوت

الأستاذ في قسم الهندسة المعمارية

Dr. Mohammed A. Al Kahlout

1436 هـ _ 2015 م



نتيجة الحكم على أطروحة ماجستير

بناءً على موافقة شئون البحث العلمي والدراسات العليا بالجامعة الإسلامية بغزة على تشكيل لجنة الحكم على أطروحة الباحث/ بهاء نبيل فايز بدير لنيل درجة الماجستير في كلية الهندسة قسم الهندسة المعمارية وموضوعها:

دراسة تقييمية للواقع التخطيطي للمناطق الصناعية في قطاع غزة

Evaluation study for actual urban planning of industrial zones in the Gaza Strip

وبعد المناقشة العلنية التي تمت اليوم السبت 03 رمضان 1436هـ، الموافق 2015/06/20م الساعة العاشرة صباحاً بمبنى القدس، اجتمعت لجنة الحكم على الأطروحة والمكونة من:

.....	مشرفاً و رئيساً	أ.د. محمد علي الكحلوت
.....	مناقشاً داخلياً	د. سهير محمد عمار
.....	مناقشاً خارجياً	د. حازم محمود أبو عرف

وبعد المداولة أوصت اللجنة بمنح الباحث درجة الماجستير في كلية الهندسة / قسم الهندسة المعمارية.

واللجنة إذ تمنحه هذه الدرجة فإنها توصيه بتقوى الله ولزوم طاعته وأن يسخر علمه في خدمة دينه ووطنه.

والله ولي التوفيق،،،

مساعد نائب الرئيس للبحث العلمي والدراسات العليا

أ.د. فؤاد علي العاجز



قال الله تعالى

(وَقُلِ اعْمَلُوا فَسَيَرَى اللَّهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ وَالْمُؤْمِنُونَ وَسَتُرَدُّونَ إِلَىٰ عَالَمِ
الْغَيْبِ وَالشَّهَادَةِ فَيُنَبِّئُكُم بِمَا كُنتُمْ تَعْمَلُونَ)

صدق الله العظيم

(سورة التوبة _ آية رقم 105)

لجنة الحكم والمناقشة

- أ.د. محمد علي الكحلوت مشرفاً ورئيساً
د. سهير محمد سليم عمّار مناقشاً داخلياً
د. حازم محمود أبو عرف مناقشاً خارجياً

إقرار

يقدر الباحث بالتزامه بالأمانة العلمية وعدم النقل والاستنساخ من الأبحاث والرسائل التي تناولت هذا الموضوع، وأن الاقتباسات المسوح بها علمياً والواردة في هذه الرسالة موضحة المصادر والمراجع في مواضعها.

إهداء

إلى والدتي الغالية التي ما زالت تنير لي طريقتي

إلى والدي العزيز حفظه الله

إلى أخي المهندس شادي وزوجته وابته زينة

إلى زوجتي الغالية بارك الله لي فيها التي تحلت معي سهر الليالي وانشغالي عنهما

إلى أخواتي العزيزات على قلبي هبة وهديل وإيمان ووزان

إلى مدرسيي الأعزاء وخاصة الأستاذ الدكتور الفاضل محمد على الكحلوت

إلى جامعتي الغراء الجامعة الإسلامية

إلى كل من ساندني في إنجاز هذه الأطروحة ولو بكلمة

اهدي هذا العمل ،،

التعريف بالباحث

الاسم: بهاء نبيل فايز بدير

الجنسية: فلسطيني

مكان وتاريخ الميلاد: الباحة_ المملكة العربية السعودية، 1986 م

نبذة حول المؤهلات العلمية والخبرات المهنية للباحث:

حصل الباحث على درجة البكالوريوس في الهندسة المعمارية عام 2009 م من الجامعة الإسلامية _ غزة، فلسطين، وحصل على دبلوم عالي في مجال إدارة مؤسسات المجتمع المدني من عمادة خدمة المجتمع والتعليم المستمر في الجامعة الإسلامية عام 2010م، ويعمل حالياً مهندس معماري في وزارة الحكم المحلي في مجال الادارة العامة للهندسة والتنظيم والتخطيط، وبدأ حياته العملية في العمل الأكاديمي كمعيد في قسم الهندسة المعمارية في الجامعة الإسلامية بغزة كونه تصدر الترتيب الأول على دفعته خلال دراسة مرحلة البكالوريوس ثم عمل كمحاضر بنظام جزئي في الجامعة الإسلامية والكلية الجامعية للعلوم التطبيقية، وعمل أيضا لبضع سنوات في مجال التصميم المعماري والاشراف الهندسي على إنشاء وتشيد المباني والمشاريع من خلال عمله في أحد المكاتب الاستشارية الكبرى في قطاع غزة.

ومن الجدير ذكره أن عمل الباحث الحالي في وزارة الحكم المحلي في مجال الهندسة والتنظيم والتخطيط والاشراف على بلديات قطاع غزة وتوجيهها في المجال التخطيطي والموضوعات الفنية، ومعرفته بالواقع التخطيطي للمناطق الصناعية وأهم معوقاتها له دور هام في انجاز وانجاح هذه الرسالة.

المُلخَص

تعتبر الصناعة من أهم ركائز المجتمعات النامية، لما لها من دور رئيسي في دفع عجلة النمو الاقتصادي للأمام وزيادة مستوى دخل الفرد المعيشي، ولا يخفى على أحد مدى ضعف المناطق الصناعية القائمة في قطاع غزة وعشوائية تواجدها بمختلف المناطق داخل المدن بسبب الحصار الاقتصادي والسياسي وعدم الاستقرار الأمني وتوالي الحروب على قطاع غزة؛ لذلك تناولت هذه الدراسة دراسة تقييم الواقع التخطيطي للمناطق الصناعية لما لهذه المناطق من دور رئيسي في المساهمة الفاعلة في التنمية الشاملة عموماً والتنمية الاقتصادية خصوصاً، وقدرتها على تشغيل عشرات الآلاف من السكان، وتكمن أيضاً أهمية الموضوع البحثي كونه لم يسبقه دراسات مشابهة بما يتعلق بتخطيط المناطق الصناعية في قطاع غزة، وإنما اقتصر على الخوض في الجانب الإداري والمالي للمناطق الصناعية، بالإضافة إلى إمكانية التوصل لنتائج وتوصيات تساعد في حل المشكلة البحثية في ما يتعلق بالقطاع الصناعي وتخطيط المناطق الصناعية. واعتمدت منهجية إعداد هذه الدراسة بشكل أساسي على جمع البيانات والمخططات ذات العلاقة بموضوع الدراسة، وعمل زيارات ميدانية لتلك المناطق، والقيام بتحليل الوضع القائم، وتسليط الضوء على الجانب التخطيطي لتلك المناطق ودراسته بشكل نقدي بناءً وخاصة المناطق الصناعية القائمة، وشملت الدراسة التحليلية أيضاً تحليل المناطق الصناعية وواقعها التخطيطي عبر نموذج التحليل الرباعي (SWOT)، بالإضافة إلى استخدام المقابلة المهيكلية مع المختصين والخبراء الذين هم على دراية كافية بمجال المناطق الصناعية كأداة هامة لتجميع البيانات، وخلصت الدراسة إلى نتائج ترتقي بذلك الواقع مثل: ضرورة تشجيع الدولة للشركات المطورة، العمل على تعزيز وتطوير البنية التحتية لتلك المناطق، ضرورة تجهيز المخططات التفصيلية والأنظمة لتلك المناطق حسب معايير التخطيط المستدام، وإعداد رؤية تنموية واضحة للمناطق الصناعية بمشاركة جميع الجهات المختصة وغيرها من التوصيات البناءة.

Abstract

Industry is considered one of the most important pillars of the developing and civilized societies, as it has a main role in driving the economic growth ahead and increasing the living level of income. It is no secret to anyone the weakness of the existing industrial areas in the Gaza Strip and their random presence in various areas inside the cities because of the economic and political blockade, the lack of security and stability and the succession of wars in the Gaza Strip a few years ago until the preparation date of this study. Therefore, this study addressed "Evaluation study of for the Actual Urban Planning of Industrial Zones in the Gaza Strip" for what these areas play a major role in contributing actively in the overall development in general and the economic development especially and its ability to run tens of thousands of people.

The importance of this research topic lies also in being not preceded by similar studies including the planning of the industrial zones in Gaza Strip, but the previous studies were limited to delve into the financial and administrative side of the industrial zones. In addition to the possibility of reaching to the findings and recommendations that help to solve the research problem in relation to the industrial sector and planning the industrial zones.

And the preparation methodology of this study is mainly adopted on collecting data and drawings related to the subject of the study, doing field visits to those areas, analyzing the existing situation, highlighting the planning side of those areas and studying it critically especially the existing industrial areas.

The analytical study also included an analysis of the industrial zones and its reality planning using SWOT analysis. The researcher used the structured interview with specialists and experts and engineers who have adequacy and familiar in the field of the industrial areas as an important tool to collect data related to the reality planning evaluation of those areas.

The study concluded results which elevate the existing situations such as: the state's need to encourage the developed companies, work to strengthen and develop the infrastructure around these areas, the need for equipping detailed plans and regulations for those areas according to sustainable planning criteria, and prepare a clear development vision for the industrial zones with the participation of all the specialized authorities and other constructive recommendations.

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
أ	صفحة الغلاف
ب	آية قرآنية
ت	لجنة الحكم والمناقشة
ث	الإقرار
ج	الإهداء
ح	تعريف بالباحث
خ	ملخص البحث باللغة العربية
د	ملخص البحث باللغة الانجليزية
ذ	فهرس المحتويات
ض	فهرس الجداول
ط	فهرس الأشكال
ص	فهرس الملاحق
1	الفصل الأول: مقدمة البحث
2	تمهيد
3	المشكلة البحثية (موضوع البحث)
3	أهمية الدراسة
4	أهداف الدراسة
4	مبررات البحث
5	فرضيات البحث
5	منهجية البحث
6	حدود البحث
6	معوقات البحث (المشاكل والصعوبات)
6	مختصر محتويات البحث
8	الدراسات السابقة

13	الفصل الثاني: تخطيط المناطق الصناعية	الرقم
14	مفهوم التخطيط	1-2
15	مفهوم المدينة	1-1-2
15	تعريف التخطيط	2-1-2
16	الأجهزة المشاركة في العملية التخطيطية	3-1-2
17	العناصر الضرورية للعملية التخطيطية	4-1-2
17	الخطوات المستخدمة في عملية التخطيط	5-1-2
18	مراحل العملية التخطيطية	6-1-2
18	الأهمية العامة لعملية التخطيط	7-1-2
19	مستويات التخطيط	8-1-2
20	المناطق الصناعية	2-2
20	نشأة المناطق الصناعية	1-2-2
20	النظرة التقليدية للمناطق الصناعية	2-2-2
21	تجارب بعض الدول في إنشاء المناطق الصناعية	3-2-2
24	تعريف المناطق الصناعية	4-2-2
25	مقومات إنشاء المناطق الصناعية	5-2-2
27	مراحل إنشاء المناطق الصناعية	6-2-2
30	أهداف إقامة المناطق الصناعية	7-2-2
30	دور المناطق الصناعية في التنمية	8-2-2
31	الاتجاهات الحديثة للمناطق الصناعية	9-2-2
32	طرق ومعايير اختيار مواقع المناطق الصناعية	3-2
33	متطلبات موقع المنطقة الصناعية	1-3-2
33	متطلبات الموقع للمساحة	2-3-2
34	الأسس والمرتكزات لمتطلبات المناطق الصناعية ضمن تخطيط المدينة	3-3-2
36	الفصل الثالث: نبذة عن قطاع غزة ومخططه الإقليمي وأثر قوانين البناء والتنظيم	الرقم
37	نبذة حول قطاع غزة	1-3

37	نبذة تاريخية عن قطاع غزة	1-1-3
38	الحدود الجغرافية لقطاع غزة	2-1-3
39	السكان في قطاع غزة	3-1-3
40	التضاريس في قطاع غزة	4-1-3
40	التربة في قطاع غزة	5-1-3
41	المناطق الصناعية والتنمية الصناعية في المخططات الإقليمية للقطاع	2-3
41	المناطق الصناعية في المخطط الإقليمي لقطاع غزة عام 1998م	1-2-3
41	مناطق التجارة الحرة في المخطط الإقليمي لقطاع غزة عام 1998م	2-2-3
42	التنمية الصناعية في المخطط الإقليمي لقطاع غزة عام 2005م	3-2-3
43	المخطط الإقليمي لقطاع غزة (المحافظات الجنوبية) 2005-2020	3-3
43	خلفية عامة	1-3-3
45	أهداف المخطط الإقليمي	2-3-3
45	فرضيات المخطط الإقليمي	3-3-3
46	تحديات التنمية العمرانية وعملية التخطيط خلال المخطط الإقليمي	4-3-3
47	المحددات التخطيطية العامة للمخطط الإقليمي	5-3-3
49	شبكة المواصلات في المخطط الإقليمي لقطاع غزة	6-3-3
51	أثر قوانين البناء والتنظيم على تخطيط المناطق الصناعية	4-3
51	قانون تنظيم المدن رقم 28 من عام 1936	1-4-3
51	النظام الملحق بالمخطط الإقليمي ونظريته من إنشاء المناطق الصناعية	2-4-3
53	الفصل الرابع: تحليل الوضع القائم للمناطق الصناعية وتخطيطها في قطاع غزة	الرقم
54	واقع القطاع الصناعي في قطاع غزة	1-4
54	نبذة حول التطور الزمني لقطاع الصناعة في قطاع غزة	1-1-4
56	مساهمة قطاع الصناعة في الناتج المحلي لقطاع غزة	2-1-4
57	مساهمة القطاع الصناعي في تشغيل العمالة	3-1-4
58	وضع القطاع الصناعي بعد الحصار	4-1-4
58	وضع القطاع الصناعي بعد الحروب الأخيرة	5-1-4

59	المناطق الصناعيّة في فلسطين	2-4
59	المناطق الصناعيّة التي تم تخطيطها أو الموجودة في قطاع غزة	1-2-4
64	الهيئة العامة للمدن الصناعيّة والمناطق الصناعيّة الحرة	2-2-4
65	التوزيع الخاص بالمناطق الصناعيّة في المخطط الإقليمي لقطاع غزة	3-4
66	تحليل حالة مدينة غزة الصناعيّة من الناحية التخطيطية	4-4
66	مقدمة	1-4-4
66	الموقع	2-4-4
67	وصف المنطقة وتطور المشاريع فيها	3-4-4
70	مراحل إنشائها	4-4-4
71	المزايا التي توفرها مدينة غزة الصناعيّة	5-4-4
73	الوضع التخطيطي القائم لمنطقة غزة الصناعيّة	6-4-4
82	الوضع التخطيطي القائم لمنطقة بيت حانون الصناعيّة	5-4
86	المصانع القائمة في المنطقة قبل الحرب الأخير عام 2014م	1-5-4
86	تحليل المساحات واستخدامات الأراضي	2-5-4
88	المزايا والعيوب التخطيطية في منطقة بيت حانون الصناعيّة	3-5-4
89	الوضع التخطيطي المقترح لمنطقة خان يونس الحرفية الصناعيّة	6-4
89	التعريف بالمشروع	1-6-4
89	موقع المشروع	2-6-4
89	مبررات المشروع	3-6-4
93	المزايا والعيوب التخطيطية لمنطقة خان يونس الحرفية الصناعيّة	4-6-4
94	تحليل الوضع القائم للمناطق الصناعيّة وتخطيطها في قطاع غزة باستخدام التحليل الاستراتيجي الرباعي (SWOT ANALYSIS)	7-4
95	عناصر القوة الداخلية	1-7-4
99	عناصر الضعف الداخلية	2-7-4
103	عناصر الفرص الخارجية	3-7-4
103	عناصر التهديدات الخارجية	4-7-4
104	الخلاصة	

105	الفصل الخامس: تقييم الواقع التخطيطي للمناطق الصناعية في قطاع غزة	الرقم
106	خطوات وأدوات تجميع البيانات	1-5
106	خطوات تجميع البيانات	1-1-5
107	أدوات تجميع البيانات	1-2-5
108	أداة الدراسة: المقابلة المهيكلة	2-5
109	مبررات استخدام المقابلة المهيكلة	1-2-5
109	صعوبات المقابلة المهيكلة	2-2-5
111	محاور المقابلة المهيكلة	3-2-5
114	نتائج المقابلة المهيكلة	3-5
114	محور التخطيط والتنظيم	1-3-5
120	محور المجال الإداري	2-3-5
123	محور التنمية المستدامة	3-3-5
127	أولويات المشاريع والبرامج التنموية	4-3-5
129	تقييم المناطق الصناعية والواقع التخطيطي لها	4-5
129	تقييم المناطق الصناعية القائمة في مجال التخطيط والتنظيم	1-4-5
134	تقييم المناطق الصناعية القائمة في المجال الإداري	2-4-5
135	تقييم المناطق الصناعية القائمة في مجال التنمية المُستدامة	3-4-5
136	تقييم حاجة المناطق الصناعية إلى مشاريع تساهم بتنمية شاملة بتخطيط المناطق الصناعية	4-4-5
138	الخلاصة	
139	الفصل السادس: النتائج والتوصيات	الرقم
140	النتائج	1-6
143	التوصيات	2-6
146	آفاق البحث المستقبلية	3-6
146	الخاتمة	4-6
147	قائمة المراجع والمصادر	

أ	الملاحق
ب	ملحق 1: أسماء من تمت مقابلتهم
ت	ملحق 2: نموذج المقابلة المهيكلة

فهرس الجداول

الصفحة	العنوان	الرقم
62	الصناعات المستهدفة في مدينة غزة الصناعية المحلية وفرص العمل المتوقعة	1-4
76	نسب استخدامات الأراضي ومساحتها في مدينة غزة الصناعية	2-4
81	المزايا والعيوب التخطيطية في مدينة غزة الصناعية	3-4
86	أهم الشركات والصناعات داخل مدينة بيت حانون الصناعية	4-4
87	نسب استخدامات الأراضي ومساحتها في مدينة بيت حانون الصناعية	5-4
88	المزايا والعيوب التخطيطية في مدينة بيت حانون الصناعية	6-4
92	نسب استخدامات الأراضي ومساحتها في منطقة خان يونس الصناعية المقترحة	7-4
93	المزايا والعيوب التخطيطية في منطقة خان يونس الحرفية الصناعية المقترحة	8-4
94	التحليل الرباعي (SWOT) للوضع القائم للمناطق الصناعية القائمة	9-4
127	ترتيب الأولويات للمشاريع التي تساهم بتنمية شاملة للمناطق الصناعية	1-5

فهرس الأشكال

الرقم	العنوان	الصفحة
1-1	هيكلية الدراسة	7
1-2	الأجهزة المشاركة في عملية التخطيط الحضري للمدينة	16
2-2	المراحل الرئيسية لإنشاء المناطق الصناعيّة	31
1-3	موقع قطاع غزة من فلسطين	37
2-3	حدود قطاع غزة ومعايره البرية	38
3-3	محافظات قطاع غزة الخمس	38
4-3	عدد السكان المقدر في محافظات قطاع غزة	39
5-3	الكثافة السكانية في محافظات قطاع غزة (فرد/كم2)	39
6-3	مخطط يوضح طبوغرافية محافظات قطاع غزة	40
7-3	مخطط يوضح تصنيف التربة في قطاع غزة	40
8-3	مخطط توزيع المناطق الصناعيّة وشبكة الطرق الرئيسية في قطاع غزة	42
9-3	المخطط الإقليمي المقترح لقطاع غزة الخاص بعام 1998	44
10-3	مخطط العناصر الأساسية لنظام المواصلات في قطاع غزة	49
11-3	المخطط الإقليمي لقطاع غزة الخاص بعام 2005	50
1-4	النسب المئوية لمساهمة قطاع الصناعة في الناتج المحلي لقطاع غزة	56
2-4	تغيير أعداد العمال منذ بداية الحصار وحتى عام 2014م	57
3-4	تغيير أعداد المصانع العاملة منذ بداية الحصار وحتى عام 2014م	58
4-4	تغيير متوسط الطاقة الانتاجية للمصانع العاملة منذ بداية الحصار وحتى عام 2014م	59
5-4	مخطط توزيع المناطق الصناعيّة	60
6-4	موقع منطقة غزة الصناعيّة ومعبر المنطار بالنسبة لقطاع غزة	66
7-4	المدخل الرئيسي لمدينة غزة الصناعيّة	67
8-4	بعض المصانع داخل المنطقة الصناعيّة	68
9-4	المخازن الفولاذية المؤجرة لصالح وكالة الغوث داخل المنطقة الصناعيّة	69
10-4	المنشآت والمباني والمصانع المقامة والمقترحة في مدينة غزة الصناعيّة	71
11-4	منظور للمنشآت والمباني والمصانع المقامة والمقترحة في مدينة غزة الصناعيّة في مرحلة التصميم	72

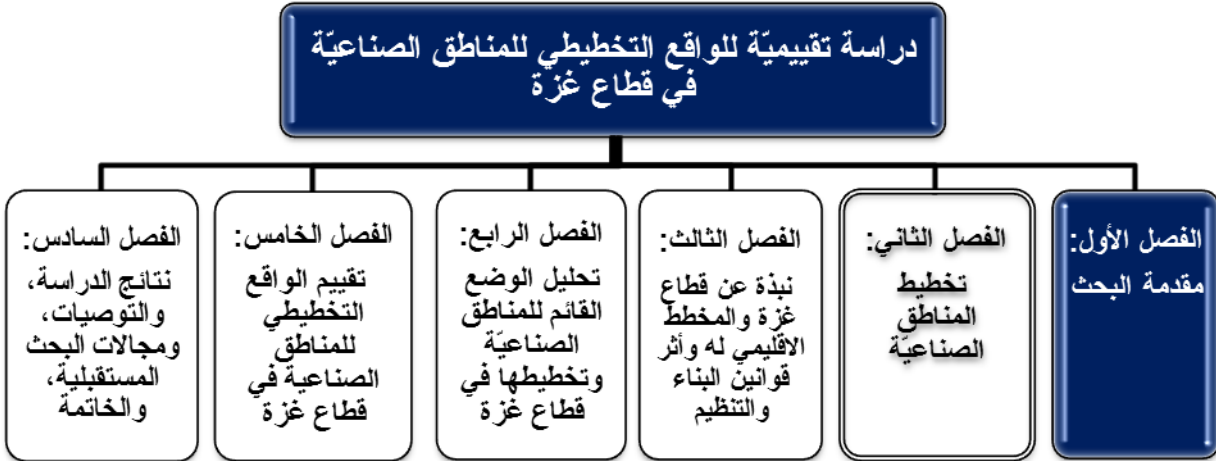
73	الموقع العام لمنطقة مدينة غزة بالوضع القائم الحالي	12-4
77	مخطط الموقع العام المتكامل لجميع المراحل لمدينة غزة الصناعيّة	13-4
78	مواقف السيارات الأمامية في الشوارع القائمة بين المصانع	14-4
79	المبنى الإداري للمنطقة وبعض المساحات الخضراء ومواقف السيارات الأمامية	15-4
79	بعض المساحات الخضراء الترفيهية	16-4
79	المقر الرئيسي لهيئة المدن الصناعيّة	17-4
80	شارع المدخل الرئيسي في مرحلة التصميم	18-4
80	حركة نقل البضائع داخل أحد المستودعات	19-4
80	شكل المصانع الخارجي في التصميم وبعد التنفيذ	20-4
82	الموقع العام للوضع القائم لمنطقة بيت حانون الصناعيّة	21-4
83	أحد مصانع البلاط المدمرة كلياً في منطقة بيت حانون الصناعيّة	22-4
84	أحد مصانع المدمرة جزئياً في منطقة بيت حانون الصناعيّة	23-4
85	مدى حاجة الطرق لإعادة تأهيل في مدينة بيت حانون الصناعيّة	24-4
85	أحد مصانع المدمرة جزئياً بشكل بالغ في منطقة بيت حانون الصناعيّة	25-4
87	نسب استخدامات الأراضي لمدينة بيت حانون الصناعيّة	26-4
90	الموقع العام المقترح لمدينة خان يونس الحرفية الصناعيّة	27-4
91	الموقع العام المقترح للمرحلة الأولى لمدينة خان يونس الحرفية الصناعيّة	28-4
91	منظور مقترح لمدينة خان يونس الحرفية الصناعيّة	29-4
92	مخطط نسب استخدامات الأراضي لمدينة خان يونس الحرفية الصناعيّة المقترحة	30-4
95	اطلالة قطاع غزة على ساحل البحر الأبيض المتوسط	31-4
96	المقر الرئيسي للهيئة في منطقة غزة الصناعيّة	32-4
98	تطوير شارع صلاح الدين الإقليمي كشریان ناقل رئيسي للمناطق الصناعيّة	33-4
98	تطوير شارع الرشيد الإقليمي	34-4
99	ميناء غزة	35-4
101	تضرر الشارع المؤدي لمنطقة غزة الصناعيّة	36-4
101	تضرر الشارع تضرر الشارع الرئيسي بمنطقة بيت حانون	37-4
113	محاوير المقابلة المهيكلّة	1-5
114	مدى كفاية المساحات المخصصة في المخطط الإقليمي للمناطق الصناعيّة	2-5

116	مدى حاجة المخطط الإقليمي للتعديل	3-5
118	مدى سعي البلديات لتطبيق الأنظمة الخاصة بالمناطق الصناعيّة	4-5
120	مدى توفر الربط اللازم للمناطق الصناعيّة بشبكة الطرق والمعابر اللازمة	5-5
121	مدى جدوى فكرة إنشاء هيئة المدن الصناعيّة لأداء المناطق الصناعيّة	6-5
122	مدى وجود تعاون بين هيئة المدن الصناعيّة من جهة وبين البلديات ووزارة الحكم المحلي من جهة أخرى	7-5
123	مدى مساهمة المناطق الصناعيّة القائمة في رفع عجلة النمو الاقتصادي	8-5
125	مدى مساهمة المناطق الصناعيّة في تحقيق مبدأ العدالة الاجتماعية	9-5
126	مدى وجود أثر بيئي سلبي ناشئ من المناطق الصناعيّة القائمة	10-5

الفصل الأول: مقدمة البحث

(ص 1 - ص 12)

- 1-1 تمهيد
- 2-1 المشكلة البحثية
- 3-1 أهمية البحث
- 4-1 أهداف البحث
- 5-1 مبررات البحث
- 6-1 فرضيات البحث
- 7-1 منهجية البحث
- 8-1 حدود البحث
- 9-1 معوقات البحث
- 10-1 مختصر محتويات البحث
- 11-1 الدراسات السابقة



الفصل الأول: مقدمة البحث

1-1 تمهيد

أصبحت المناطق الصناعية إحدى أهم الآليات والأدوات التي تعمل وتساهم في دعم الاستثمار وتنمية الصناعة التي تتميز عن غيرها من القطاعات الاقتصادية الأخرى بمساهمتها العالية في تحقيق الأهداف العامة للنمو الاقتصادي، حيث يعتبر التصنيع جوهر النمو الاقتصادي بالنسبة للدول النامية، والذي لا يمكن بدونه التغلب على العجز الاقتصادي والاجتماعي والثقافي للبلد، حيث تعتبر مساهمة الصناعة في تطوير القاعدة الإنتاجية وتنويع مصادر الدخل قاعدة أساسية لإحداث نمو اقتصادي حقيقي في أي مجتمع واعي، وذلك لما تلعبه هذه المدن والمناطق الصناعية من دور كبير وحيوي في زيادة الناتج المحلي والدخل القومي وخلق الآلاف من فرص العمل وما يترتب عن ذلك من ارتفاع مستوى المعيشة وتشجيع البحث العلمي من أجل التطوير والنمو، وقال الله تعالى في كتابه الحكيم " وَعَلَّمْنَاهُ صَنْعَةَ لَبُوسٍ لَكُمْ لِتُحْصِنَكُمْ مِّنْ بَأْسِكُمْ فَهَلْ أَنْتُمْ شَاكِرُونَ " (سورة الأنبياء، آية رقم 80) وهذا يؤكد مدى اهتمام الإسلام بالصناعة والحرف.

وبالرغم من التطور الملحوظ في هذا القطاع إلا أنه لا يزال يواجه صعوبات معقدة داخل قطاع غزة، ومن أبرزها ما يتعلق بالسياسة الاقتصادية التي اتبعتها سلطات الاحتلال والتي هدفت إلى عرقلة نمو وتطور اقتصاد قطاع غزة بصورة عامة والقطاع الصناعي بصورة خاصة.

وعلى اثر ما تم ذكره آنفا حول الأهمية الكبرى للمناطق الصناعية ومدى مساهمتها الفاعلة في التنمية الشاملة للمجتمع عموما ورفع مستوى التنمية الصناعية خصوصا، فقد تناول البحث دراسة مفصلة لواقع المناطق الصناعية في قطاع غزة وتقييمها والوقوف على واقعها التخطيطي وحيثياته، في ظل المتغيرات السياسية والديموغرافية التي حدثت بعد اعتماد المخطط الإقليمي للقطاع عام 2005م إثر انسحاب سلطات الاحتلال من قطاع غزة عام 2005م، وفي ظل تدهور القطاع الصناعي حاليا في قطاع غزة حسب تقارير وزارة الاقتصاد الفلسطيني للعام 2014م.

1-2 المشكلة البحثية

يعاني قطاع غزة من ظروف اقتصادية وسياسية صعبة بشكل عام ناتجة عن الحصار الواسع الذي بدأ منذ أكثر من ثمان سنوات وإلى وقتنا الحالي وكذلك بسبب الحروب المتتالية التي وقعت على قطاع غزة ولا سيما الاجتياحات الإسرائيلية المتكررة في المناطق الشرقية والحدودية للقطاع، وكذلك عدم وجود مناطق صناعية واضحة المعالم بقطاع غزة لتحتوي على كافة الصناعات على مستوى القطاع وعدم الالتزام بالمخطط الإقليمي بخصوص أماكن تواجد المناطق الصناعية، وعليه يمكن أن نلخص ذلك بما يلي: ضعف دور المناطق الصناعيّة الحالي والضعف في تخطيط المناطق الصناعيّة في قطاع غزة وانتشار العشوائيات الصناعية داخل المدن وتدهور الواقع الصناعي، وتهدف الدراسة للإجابة عن الأسئلة التالية:

- 1- ما هو تقييم واقع المناطق الصناعية في المخطط الإقليمي لقطاع غزة ؟
- 2- ما هو الواقع الحالي للمناطق الصناعية ؟ وما هي أبرز المعوقات التخطيطية والسياسية والاجتماعية والاقتصادية التي تمنع الوصول لمناطق صناعية متميزة ؟
- 3- ما هي أهم الاستراتيجيات والحلول المقترحة للمناطق الصناعية لمعالجة جزء من المشاكل التي تعاني منها تلك المناطق في قطاع غزة ؟

1-3 أهمية البحث

نظرا لوجود العديد من المتغيرات السياسية والديموغرافية التي وقعت على قطاع غزة جراء انسحاب سلطات الاحتلال من قطاع غزة عام 2005م، وتدهور وضع المناطق الصناعية في قطاع غزة بسبب ظروف الحصار والانقسام السياسي بين الضفة الغربية وقطاع غزة وعدم إمكانية تطبيق الواقع التخطيطي للمناطق الصناعية في المخطط الإقليمي لقطاع غزة، تكمن الأهمية البحثية لهذه الدراسة فيما يلي:

- 1- عدم التطرق سابقاً لتقييم الواقع التخطيطي للمناطق الصناعية في قطاع غزة من قبل الباحثين السابقين والدراسات السابقة التي سيتم استعراضها خلال هذا الفصل.
- 2- المساهمة في الارتقاء بقطاع الصناعة من خلال تسليط الضوء على التخطيط السليم للمناطق الصناعيّة في قطاع غزة.
- 3- النتائج والتوصيات ستساهم في تشكيل تغذية راجعة للجهات المعنية كوزارة الحكم المحلي وبلديات قطاع غزة.

4- وجود دور رئيسي للقطاع الصناعي وتخطيط المناطق الصناعية في الوصول إلى تنمية شاملة في قطاع غزة.

5- المساهمة في تعزيز ثقافة تنمية للمختصين والمجتمع فيما يتعلق بتخطيط المناطق الصناعية.

4-1 أهداف البحث

تهدف هذه الدراسة بشكل أساسي إلى العديد من الأهداف التخطيطية والتنمية للمناطق الصناعية في قطاع غزة، ومن أهم تلك الأهداف ما يلي:
الهدف العام: دراسة الواقع التخطيطي للمناطق الصناعية في المخطط الإقليمي لقطاع غزة، والوقوف على أهم المميزات لذلك الواقع، وكيفية الاستفادة منها في ظل المتغيرات الحالية وتجنب عيوب ذلك الواقع التخطيطي.
الأهداف الفرعية:

- 1- استقراء الواقع الحالي للمناطق الصناعية بالإحصاءات والأرقام الدقيقة والتعرف على أهم المعوقات التنموية والتخطيطية للمناطق الصناعية المميزة في قطاع غزة.
- 2- الوصول إلى رؤية تنموية وواقعية وملائمة لقطاع الصناعة في قطاع غزة.
- 3- تحديد استراتيجيات ومقترحات للنهوض بواقع المناطق الصناعية في قطاع غزة.

5-1 مبررات البحث

- 1- الحاجة الماسة لمناطق صناعية وفق أسس تخطيطية سليمة في قطاع غزة في ظل التشتت الذي تعاني منه المناطق الصناعية وعدم وجود أنظمة دقيقة لضبط ذلك.
- 2- زحف المناطق السكنية على المناطق الزراعية في كثير من المناطق في قطاع غزة والذي يؤثر سلباً على القطاع الزراعي مما يجعل من المهم تطوير الواقع الصناعي في قطاع غزة ليعوض التراجع في القطاع الزراعي ليساهم في التنمية الاقتصادية للقطاع ويوفر فرص عمل أكثر ويزيد من دخل الفرد.
- 3- وجود العديد من المشاكل للمناطق الصناعية في المخططات الهيكلية لبلديات قطاع حسب افادة عدد من المسؤولين في وزارة الحكم المحلي.

6-1 فرضيات البحث

- وجود اختلاف بين أماكن تواجد المناطق الصناعية حسب المخطط الإقليمي لقطاع غزة وبين أماكن وجودها على أرض الواقع بسبب التغيرات السياسية والديموغرافية التي طرأت على قطاع غزة خلال العقد السابق من الزمن.
- وجود خلط في استعمالات الأراضي وخاصة الأراضي ذات الاستعمال الصناعي منها في قطاع غزة، وذلك لغياب الأنظمة والقوانين الضابطة لتلك الاستعمالات على أرض الواقع وبسبب سوء الأوضاع الأمنية في قطاع غزة في بعض الفترات الزمنية التي مرّ بها.
- عدم توفر البيئة المناسبة لأصحاب الصناعات في المناطق الصناعية الموجودة في قطاع غزة بسبب متاخمتها لقوات الاحتلال وتعرضها لخسائر فادحة عند حدوث اجتياحات برية وحروب.
- معاناة السكان في المناطق السكنية والزراعية من التلوث البصري والبيئي بسبب وجود منشآت ذات استعمال صناعي في مناطقهم بسبب اختلاط الاستعمالات للأراضي في قطاع غزة لكثير من المناطق لعدة أسباب سيتطرق إليها الباحث لاحقاً.

7-1 منهجية البحث

- سوف تتبع هذه الدراسة المنهج الوصفي التحليلي وتنقسم محاور تلك المنهجية كالتالي:
- أ- محور تعريفي (المحور النظري):
من خلال الاطلاع على المراجع والمصادر وأيضا إبراز المفاهيم التي ترتبط بالموضوع.
 - ب- محور استقراء ووصف الوضع التخطيطي الحالي للمناطق الصناعية في المخطط الإقليمي لقطاع غزة والمخططات التفصيلية المتوفرة.
 - ج- الدراسة الميدانية:
باستخدام أدوات المسح الميداني والتي سوف تشمل مسح للمناطق الصناعية (مقابلات - وتوثيق فوتوغرافي بالصور).

د- محور التحليل

من خلال هذا المحور سيتم تحليل المعلومات وتحليل بعض الحالات الدراسية المتعلقة بموضوع الدراسة، وتحديد المشاكل، ومحاولة وضع حلول لهذه المشاكل عن طريق عرضها على خبراء ومتخصصين.

8-1 حدود البحث

- الحدود المكانية: هي إقليم قطاع غزة.
- الحدود الزمانية: الدراسة تعتمد على المعلومات ذات العلاقة وحتى عام 2015 تاريخ اعداد الدراسة.
- الحدود المعلوماتية: ما يتعلّق بالمناطق الصناعيّة في قطاع غزة وتخطيطها.

9-1 معوقات البحث (المشاكل والصعوبات)

- صعوبة التوصل لمخططات المناطق الصناعية من جميع بلديات قطاع غزة.
- صعوبة الحصول على المعلومات الكافية بخصوص الحالات الدراسية المحلية.
- الافتقار لصور جوية دقيقة ومحدثة لقطاع غزة بسبب حظر من قوات الاحتلال، وكذلك الافتقار للإحصاءات والبيانات الحديثة الخاصة بالمناطق الصناعية في قطاع غزة.
- صعوبة الحصول على بعض البيانات والمعلومات حول المناطق الصناعية من الشركات المطورة بسبب الانقسام السياسي.
- وجود خطر أمني خلال بعض الزيارات بسبب قربها من الحدود مع الجانب الاسرائيلي.

10-1 مختصر محتويات البحث وهيكلية الدراسة

يشتمل البحث على ستة فصول وهي مقسمة على النحو التالي:

الفصل الأول: ويتطرق إلى: المقدمة العامة للبحث، والتي تسلط الضوء على المشكلة البحثية، وأهمية البحث، وأهدافه، ومبرراته، وفرضيات البحث، ومنهجية البحث، وحدود الدراسة ومعوقاتهما، وأخيرا يتطرق إلى الدراسات السابقة ذات العلاقة.

الفصل الثاني: يتناول هذا الفصل الاطار النظري للدراسة حيث يتطرق إلى مفاهيم التخطيط الحضري، وأنواعه، ومستوياته، وعناصره، وأهداف التخطيط، ومراحل العملية التخطيطية، وكذلك يتناول مفهوم تخطيط المناطق الصناعية، ومفهوم المناطق الصناعية، ونشأتها وتجارب

بعض الدول فيها، وأنواعها، ومعايير تخطيطها، واتجاهاتها التقليدية والحديثة، ودورها التنموي، وطرق ومعايير اختيار مواقعها، وغير ذلك من محددات تتعلق بتخطيط المناطق الصناعية.

الفصل الثالث: يتناول هذا الفصل قطاع غزة (المنطقة الجغرافية للدراسة) من حيث الموقع والمناخ والتضاريس، وكذلك أهمية قطاع غزة وما يميزه وعلاقته الحضرية والإقليمية، والتطور العمراني لقطاع غزة خلال فترات زمنية مختلفة، واستعراض المخطط الإقليمي لقطاع غزة والتركيز على تأثيره على المناطق الصناعية فيه، والتطرق لقوانين وتشريعات البناء وأثرها على تخطيط المناطق الصناعية.

الفصل الرابع: يتناول هذا الفصل عرض الواقع القائم للقطاع الصناعي، وتحليل الواقع التخطيطي للمناطق الصناعية في قطاع غزة، وتحليل الحالات القائمة للمناطق الصناعيّة بشيء من التفصيل، وعرض التحليل الاستراتيجي الرباعي (SWOT) على المناطق الصناعية القائمة وتخطيطها.

الفصل الخامس: يتناول هذا الفصل خطوات وأدوات تجميع البيانات والتي منها المقابلة المهيكلية وسبب اختيارها، ويستعرض محاور نموذج المقابلة المهيكلية، وتحليل نماذج المقابلة المهيكلية، وعرض التقييم الخاص بتلك المحاور.

الفصل السادس: يتناول هذا الفصل أهم النتائج التي توصل إليها الباحث، وتقييم الواقع التخطيطي للمناطق الصناعية، والتوصيات، وآفاق البحث المستقبلية وأخيرا قائمة المراجع والمصادر.



شكل (1-1): يوضح هيكلية الدراسة

المصدر: (الباحث، 2015)

11-1 الدراسات السابقة

تتوعدت الدراسات السابقة من حيث منطقة الدراسة وتوجهاتها وطريقة تعاملها مع تخطيط المناطق الصناعية في أقاليم ومناطق أخرى وليس بقطاع غزة، وفيما يلي نستعرض أبرز الدراسات السابقة التي تناولت مواضيع ذات علاقة بموضوع البحث (تخطيط المناطق الصناعية):

11-1-1 البظ، وائل (2004) ، " محددات إنشاء المدن والمناطق الصناعية في محافظة نابلس وانعكاساتها علي البيئة والمجتمع والتعليم الصناعي".

هدفت الدراسة إلى التالي:

- تنظيم القطاع الصناعي وتوفير المناخ المناسب لتشجيع عملية الاستثمار في المدينة.
- تعزيز الوضع الاقتصادي والاجتماعي للمدينة.
- مراعاة تطبيق الأنظمة والقوانين والتشريعات الخاصة بالمناطق الصناعية.

وقد خلصت الدراسة إلى التالي:

- معاناة أغلب أصحاب المنشآت الصناعية كانت بسبب الأوضاع الأمنية السياسية التي يعيشها المجتمع الفلسطيني عموماً ومدينة نابلس علي وجه الخصوص.
- عودة بعض المهن إلى داخل التجمعات السكنية في المدينة نتيجة للظروف الراهنة والذي له أثر سلبي علي البيئة والمجتمع بعد أن كانت خارج تلك المناطق السكنية.
- سلطات الاحتلال تستمر باستنزاف الأراضي الفلسطينية من أجل شق طرق المستوطنات والتي من الممكن أن يقام عليها المناطق الصناعية النموذجية.
- تطبيق الأنظمة والقوانين والتشريعات الخاصة بالمناطق الصناعية يرتبط بشكل كبير باستقرار الوضع الاقتصادي والأمني للمدينة.

11-1-2 الساعد، يوسف (2003) ، " دور المناطق الصناعية في حل مشكلات القطاع الصناعي : حالة دراسية حول صناعة الحجر في جنين".

هدفت الدراسة إلى التالي:

- التعرف على مشكلة الموقع الغير مناسب لمناشير الحجر وأبعادها وأسبابها أثارها.
- التعرف على قدرة وإمكانية المناطق الصناعية كوسيلة لحل مشكلة الموقع الغير مناسب.
- اقتراح السياسات اللازمة لتنفيذ هذا المشروع والمتمثلة في النواحي الإدارية، والمالية، والتسويقية.

وقد خلصت الدراسة إلى التالي:

- يجب على الجهات المختصة إنشاء مواقع ملائمة لهذه الصناعة الحيوية لا سيما في ظل عدم ملائمة المواقع الحالية للمنتجين والمستهلكين والسكان.
- معظم المنشآت العاملة تعاني على حد سواء من التخلص من مخلفاتها السائلة والصلبة، وغالباً تلجأ إلى الطرق البدائية للتخلص منها.
- تبين أن ما نسبته 43.5 % من أصحاب الصناعات تؤيد الانتقال إلى المنطقة الصناعية بشكل طوعي، والباقي يعارض.

1-11-3 أو سرير، منور (2003) ، " دراسة نظرية عن المناطق الصناعية الحرة - مشروع منطقة بلارة "

هدفت هذه الدراسة إلى التالي:

- الحث علي إقامة المناطق الصناعية الحرة بهدف التصدير.
 - ضرورة خلق مناخ من الاستقرار الاقتصادي والاجتماعي والسياسي لجذب الاستثمارات المحلية والأجنبية بما يحقق العديد من المنافع للاقتصاد الوطني.
- وقد خلصت الدراسة إلى النتائج التالية:
- عدم وجود تعريف محدد للمناطق الصناعية الحرة وإنما هناك قواعد متعارف عليها عالمياً بما يسمي بالمنطقة الصناعية الحرة.
 - هناك صور وأشكال للمناطق الحرة لأنّ الاتجاه الحالي هو إقامة مناطق للتصدير الصناعية الحرة وخاصة في الدول النامية، مع بروز مؤشرات لمناطق حرة متخصصة في الخدمات.
 - يتوقف نجاح المنطقة الحرة لجذب الاستثمارات الأجنبية وتحقيق أهدافها على توافر العوامل الحاكمة في نجاحها، ابتداء من دراسة ملائمة الفكرة لظروف الدولة لتحضير لها مع عمل دراسة جدوى اقتصادية، وتزويد المناطق الحرة بالبنية الأساسية وتطبيق نظام الحوافز.
 - إن منطقة بلارة تساهم في تحقيق التنمية الاجتماعية والاقتصادية عند ادراجها في أولويات برنامج الإنعاش الاقتصادي.

1-11-4 أحمد، حسام الدين (2002) ، " تجربة المدن الصناعية الجديدة في مصر: دراسة حالة مدينة برج العرب الجديدة " .

هدفت هذه الدراسة إلى إلقاء الضوء على تجربة المدن الصناعية في مصر، مع التركيز على مدينة برج العرب الجديدة في جذب النشاط الصناعي والنمو العددي للمنشآت الصناعية والعمالة الصناعية بها ، وأخيرا تناولت تقييم تجربة المدينة .
وخلصت الدراسة إلى النتائج التالية:

- أخذ عدد العمال في التزايد خلال السنوات من 1989 إلى 1998 ، حيث بلغ عدد العمال نحو 2305 عاملا عام 1989 ، حتى وصل إلى 17153 عاملا في عام 1998 .
- إن الهدف من إنشاء هذه المدينة إتاحة 160 ألف فرصة عمل في مرحلتها النهائية ، حيث لم يكتمل سوى مرحلتين من اصل أربع مراحل لإكمال المدينة الصناعية.
- إن المدينة حققت نجاحا ، وخاصة في الجانب الصناعي، حيث بلغت مساحة الأراضي التي شغلها المنشآت الصناعية التي بدأت الإنتاج نحو 3.8 مليون م² بنسبة 74.5 % من جملة مساحة المنطقة الصناعية بالمدينة.
- تحتل مدينة برج العرب الجديدة المركز الثالث بعد مدينتي العاشر من رمضان والسادس من أكتوبر وذلك من حيث عدد المصانع وعدد العمال.

1-11-5 (UNIDO, 2008) , " Strategic Assessment for the City Wendeng Industrial "

- إنّ الدراسة السابقة التي أجرتها منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية بالتعاون مع مكتب التكنولوجيا والاستثمار والترويج في الصين، حيث هدفت الدراسة إلى التقييم الاستراتيجي لمدينة تدنغ الصناعية في مقاطعة شانغونغ الصينية، والتي خلصت إلى النتائج التالية:
- تعزيز القدرة التنافسية لمدينة تدنغ الصناعية عبر تحويل الاقتصاد المحلي إلى اقتصاد أكثر تنوعا من الناحية التكنولوجية المتقدمة.
- إعادة الهيكلة الصناعية لمدينة تدنغ الصناعية.
- جذب لرؤوس الأموال المحلية والأجنبية عبر التسويق لتلك المدينة الصناعية.
- تطوير وإدارة مدينة تدنغ الصناعية عبر تطوير للبنى التحتية فيها.

1-11-6 (Alkedra , 2008)," The effect of investment in Industrial Estate in Palestine on the job creation opportunities".

حيث هدفت تلك الدراسة إلى التالي:

- دراسة واقع المدن الصناعية الخاضعة لبرنامج المدن والمناطق الصناعية الحرة في قطاع غزة، من خلال التعرف على أنواع الصناعات في المدن الصناعية وحجم الاستثمارات ومما يتيح تعريف المستثمرين بالمدن والمناطق الصناعية في فلسطين.
- التعرف على أسباب رغبة بعض المستثمرين في التوقف عن ممارسة نشاطهم في المدن والمناطق الصناعية، والمعوقات المختلفة التي تواجه المستثمرين فيها.
- تحديد مدى مساهمة هيئة المدن والمناطق الحرة في توفير فرص العمل.
- التعرف على هيكل التمويل للشركات المستثمرة في المدن والمناطق الصناعية وأثره على الشكل القانوني فيها .
- التعرف على واقع العمالة الفلسطينية في المدن والمناطق الصناعية في فلسطين ودراسة المعوقات التي تواجه الأيدي العاملة فيها.
- وقد خلصت الدراسة إلى أهم النتائج التالية:
- إن معظم الشركات المستثمرة في مدينة غزة الصناعية من الناحية القانونية هي شركات مساهمة خصوصية.
- الاعتماد على التمويل الذاتي بشكل كبير.
- تتسم مدينة غزة الصناعية بضعف الحوافز المقدمة للمستثمرين في مرحلة ما قبل الاستثمار.
- تتميز مدينة غزة الصناعية بكفاءة خدمة توفير المياه والكهرباء.
- تأكيد غالبية المستثمرين على وجود معوقات مرتبطة بالأوضاع السياسية والأمنية تعيق الاستثمار في مدينة غزة الصناعية.
- أن غالبية الأيدي العاملة في الشركات بمدينة غزة الصناعية تعمل في النشاط الصناعي.
- أن غالبية الأيدي العاملة في الشركات بمدينة غزة الصناعية هي عمالة ماهرة وتعمل في مجال خياطة الملابس.
- ضعف المزايا والحقوق التي يقدمها أصحاب الشركات للعاملين بمدينة غزة الصناعية.

خلاصة الفصل

تتاول هذا الفصل الاطار العام للدراسة حيث تتاول مقدمة توضح مدى الحاجة للبحث بموضوع الدراسة ألا وهو تقييم تخطيط المناطق الصناعيّة، وسلط الضوء على طبيعة المشكلة البحثية التي تتعلق بضعف المناطق الصناعية وضعف دور التخطيط فيها وتدهور القطاع الصناعي في قطاع غزة، وتم التعرّيج على أهمية البحث بصفته الدراسة الأولى التي تتعلق بدراسة وتقييم تخطيط المناطق الصناعية في قطاع غزة لأن الدراسات الأخرى كانت تدرس تقييم المناطق الصناعية من الناحية الاقتصادية وليس التخطيطية، ثم استعرض الباحث أهم أهداف البحث التي من أبرزها تقييم المناطق الصناعية والوضع التخطيطي لها، وتم توضيح كل من مبررات وفرضيات البحث، ومنهجية البحث التي اعتمدت على مصادر الكتب والمراجع وعلى استقرار الوضع القائم وأخيرا تحليل جميع البيانات السابقة، وتم استعراض معوقات البحث ومكوناته، وأخيرا تطرّق الباحث لأبرز الدراسات السابقة والمشابهة ومنها ما هو محلي ومنها عالمي.

الفصل الثاني: تخطيط المناطق الصناعيّة

(ص 13 - ص 35)

تمهيد

1-2 مفهوم التخطيط

2-2 المناطق الصناعيّة

3-2 طرق ومعايير اختيار مواقع المناطق الصناعيّة



الفصل الثاني

تخطيط المناطق الصناعية

تمهيد:

تناول هذا الفصل ما يتعلّق بالإطار النظري للدراسة بدايةً بمفهوم التخطيط وأهميته وأنواعه ومستوياته ومقوماته، وبعد ذلك تطرّق الباحث لماهية المناطق الصناعية ونشأتها وتعريفها ومقومات ومراحل إنشاء المناطق الصناعية بالإضافة إلى توضيح أهمية وأهداف المناطق الصناعية ودورها في التنمية، وأخيراً وبعد التعرّف على المناطق الصناعية رأى الباحث تسليط الضوء على النواحي التخطيطية للمناطق الصناعية ومتطلبات موقعها، والتعرّف على أنواع المناطق الصناعية.

1-2 مفهوم التخطيط

التخطيط كلمة شاملة تشمل كل مناحي الحياة الإنسانية، وهو تفكير مسبق للقيام بفعل أو سلسلة أفعال في المستقبل، أي أنه يخلق قبل أن يكون فعلاً واقعياً (الطعاني، 2009).

والتخطيط عند "Peter Hill" كلمة التخطيط غامضة، وصعبة التعريف لأن التخطيط هو العقل الذي يقوم به المخططون كأبسط تعريف لأنه نشاط عام غرضه تحقيق أهداف تحدد مسبقاً (الدالمي والعبيدي، 1990).

ويعرّفه آخرون بأنّه دراسة منتظمة ومتسلسلة للوصول إلى الغاية أو الهدف الموجود بأقل كلفة أو أعلى مردود ، والتخطيط عملية متغيرة باستمرار مع تغير الزمن وظروف البيئة ، وقد وجد في أصله لوضع الحلول العديدة للمشاكل المعاصرة والتي تعاني منها المدينة أو قد تحدث في المستقبل (رؤوف، 1980).

مما سبق نستنتج أن التخطيط هو محاولة التوصل إلى حلول مسبقة لمشاكل قد تحدث مستقبلاً أو الوصول لحل اشكاليات معاصرة، وذلك في ظل امكانيات محددة للحصول على أعلى مردود ممكن، بما لا يتعارض مع تغير الزمن والظروف المحيطة وهو يشمل جميع مناحي حياة الانسان.

1-1-2 مفهوم المدينة

المدينة مستقرة بشرية فيها تجمع سكاني كبير محدود المساحة والنطاق، ومقسمة إلى أحياء ومحلات سكنية ويقوم النشاط الاقتصادي فيها على الصناعة والتجارة والنقل والخدمات، وتقل فيها نسبة المشتغلين في الزراعة، وتتنوع فيها الخدمات والمؤسسات وتمتاز بصفة إدارية وكثافة سكانية عالية، كما تتميز مبانيها بالتنظيم الهندسي وسهولة المواصلات فيها وبهذا فالمدينة يمكن تعريفها عن طريق ثلاثة مقاييس حددها ألمطلي وعللي (2003) فيما يلي:

- عدد وكثافة السكان القاطنين فيها.
- طبيعة العمل الذي يقوم به سكان المدينة.
- تقسيم العمل.

2-1-2 تعريف التخطيط

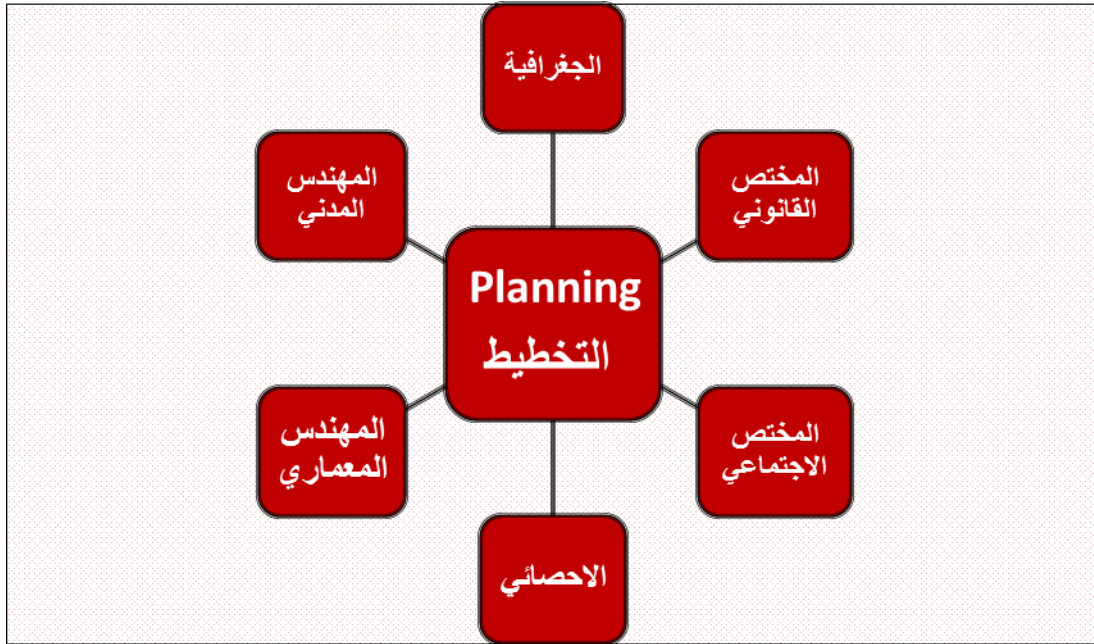
حتى وقت قريب جداً كان ينظر إلى المدينة على أنها مجموعة استعمالات أراضي موزعة على الأفضية التي تربط بينها شبكة طرق معينة، إلا أنّ هذا المفهوم قد تطور ليستوعب المدينة الحضرية على أنها الإطار المكاني الذي يعيش فيها سكانها من الولادة حتى الممات ويمارسون بشكل متفاعل مختلف أنشطة الحياة من سكن وعمل ولهو وتعلم، مما أدخل إلى التخطيط أبعاداً جديدة وهي ضرورة مواجهة الحاجات والمشاكل الناجمة عن ديناميكية المجتمع وتطوره بالاستناد على دراسات تستوعب واقع حال المدينة والعوامل المؤثرة فيها، وذلك من أجل التوصل إلى صيغ كفوّة في توفير ما هو ضروري للسكن والعمل واللهو والتعلم لتحقيق السعادة لسكان المدينة، لذا فإن العملية التخطيطية للمدينة تأخذ مجموعة من الأبعاد حددها رؤوف (1980) فيما يلي:

- التخطيط دراسة شاملة، منتظمة، متسلسلة، تحليلية، فنية، عملية.
- التخطيط عملية تهتم الاقتصاد الاجتماعي للإنسان.
- التخطيط يتضمن موازنة ما بين الأجزاء العاملة وعلاقتها بالكل، أي عقد موازنة ما بين الأشياء والقوى البشرية.

- التخطيط يتضمن تنفيذ الخطط والاعتراف بالقدرة العلمية البشرية المؤثرة، وكذلك الظروف الطبيعية والاجتماعية للبيئة من أجل إنجاز مجموعة من الأهداف المنظمة للتخطيط.
- التخطيط يحدد وفق سياسة الدولة ويطبق بواسطة قوة القانون الرئيسي للتخطيط.
- التخطيط عملية تتم وفق مراحل زمنية معينة منها القصير والمتوسط والطويل وهو الوقت المخصص لتنفيذ الخطة، وكذلك يتم ضمن مناطق جغرافية منها التخطيط المحلي أو القطري أو الإقليمي أو العالمي.

3-1-2 الأجهزة المشاركة في العملية التخطيطية

بما أن العملية التخطيطية تشمل مجموعة من العناصر البشرية التي لا بد من وجودها كي تكتمل الصورة الحقيقية لعملية التخطيط الحضري، لذا فإن العملية التخطيطية تتطلب مشاركة مجموعة من الخبرات والكفاءات العلمية، حيث يقوم كل عنصر بدوره المنوط إليه وفق الضوابط والقوانين التخطيطية، وبالتالي تعمل هذه العناصر سوية من أجل إظهار خطة تخطيطية للمدينة تأخذ بنظر الاعتبار الشؤون المستقبلية التي تهتم سكان المدينة وتحقيق الرفاهية الاجتماعية والاقتصادية لهم (الأشعب، 1989)، والشكل (1-2) يوضح ذلك.



شكل (1-2): الأجهزة المشاركة في عملية التخطيط الحضري للمدينة

المصدر: (الأشعب، 1989) بتصريف الباحث

4-1-2 العناصر الضرورية للعملية التخطيطية

من أجل أن تكون عملية التخطيط الحضري للمدينة ناجحة ولها أبعاد مستقبلية إيجابية تتعكس بدورها على سكان المدينة لابد أن تتوفر فيها مجموعة من العناصر الضرورية التي حددها الأشعب (1989) في النقاط التالية:

- يجب أن تكون لعملية التخطيط مؤسسة نظامية ضمن إطار الدولة تأخذ على عاتقها التنسيق والإشراف والتنفيذ لعمليات التخطيط أي وجود جهاز تخطيطي متخصص.
- يجب أن تكون هنا مؤسسات تخطيطية في مختلف الاختصاصات لتقديم مقترحات جديدة لعملية التخطيط من خلال جمع المعلومات بصورة مستمرة وتحليلها.
- يجب أن تكون هناك علاقات وروابط بين الأجزاء الرئيسية للمدينة التي يراد وضع الخطط لتطويرها من خلال الإطار العام والشامل للمدينة مع علاقاتها بالمناطق الأخرى، أي الأخذ بنظر الاعتبار جميع عناصر البيئة التي تعيش فيها المدينة.
- يجب أن تتبع في عملية التخطيط أساليب وخطوات معينة محددة لحل المشاكل والوصول إلى الهدف الرئيسي.
- يجب أن يتبع في عملية التخطيط الجانب التكتيكي حيث أنّ العملية تتضمن التخطيط لأجراء حديثه متطورة من المدينة.
- يجب أن يصادق منهج الميزانيات السنوية العامة لدوائر الخدمات التخطيطية.
- تحديد الأهداف المعنية لعملية التخطيط.

5-1-2 الخطوات المستخدمة في عملية التخطيط

من أجل أن تحقق عملية التخطيط أهدافها المرسومة أشار خالد (1989) إلى ضرورة إتباع الخطوات الآتية:

- عملية التخطيط تتضمن حاجات المستقبل المتوقعة، فالمشاكل التي تميل إلى أن تتطور واحتمال تعاقب حدوثها تؤدي إلى إيجاد الحلول اللازمة لها عن طريق الحالات المتضمنة سوية مع المعلومات المتوفرة بالإضافة إلى البحوث المستمرة.
- عملية التخطيط تتضمن تحليلاً تعاقبياً ومتعدداً، وكذلك مجموعة من النتائج الاحتمالية الوقوع.

- عملية التخطيط تتضمن تحديد القرارات المختارة والمصادق عليها والتي تتعاقب من خلال الوقت والموارد المحدودة.

6-1-2 مراحل العملية التخطيطية

تتضمن العملية التخطيطية للمدينة أربعة مراحل:

المرحلة الأولى: تقديم البحوث المتعلقة بالعمليات التخطيطية.

المرحلة الثانية: تقديم الحلول الأساسية لتلك العمليات التخطيطية .

المرحلة الثالثة: تنظيم تلك الحلول واختيار الصالح منها للاستعمال.

المرحلة الرابعة: القيام بعملية التنفيذ لتلك الحلول وفقاً للمناهج الاستثماري والميزانية العامة للدولة والمصادق عليها، وكذلك بالنسبة لعامل الوقت ووفرة الموارد وعامل التفضيل لمشروع تخطيطي على آخر وحسب أهميته العامة بالنسبة للدولة (صعب، 2009).

7-1-2 الأهمية العامة لعملية التخطيط

تهدف العملية التخطيطية وفقاً لعباس (2009) إلى تحقيق جملة من الأهداف خلال عملية التنفيذ وهي كما يلي:

1. يساعد على تحديد الاتجاه لأنه مبني على أهداف سبق أن تم تحديدها، فالأهداف الواضحة المتناغمة تقود إلى اتجاه، والتخطيط يزيد الاتجاه وضوحاً.
2. تحديد الأهداف وطرق تحقيقها.
3. تحقيق التوازن بين الموارد والاحتياجات.
4. يعمل على زيادة الكفاءة والفاعلية.
5. ضمان وجود الرقابة والمتابعة المستمرة.
6. تحديد الوقت والتكلفة لكل عملية.
7. تطوير قاعدة البيئة التنظيمية حسب الأعمال التي يجب أن تنجز (الهيكل التنظيمي)، وتحديد المستويات القياسية في كل مرحلة وبالتالي يمكن قياس مدى تحقيق الأهداف، مما يمكن من إجراء التعديلات اللازمة في الوقت المناسب.
8. التخطيط يكشف الحقائق ويوضح الأمور، فوجود برنامج زمني وأولويات مرتبة وخطوات محددة بتاريخ معينة يكشف لك كامل الحقائق عن أهدافك.
9. التخطيط يهيئ للاستعداد للخطوات القادمة، واتخاذ القرارات الأفضل.

8-1-2 مستويات التخطيط

إنّ مقياس التخطيط والمحتوى العام له يعتبر من الأمور الضرورية لعملية التخطيط، أي على أي مستوى يتم التخطيط، وماهي المضامين الأساسية له، فالتخطيط يتم عبر مجموعة من المقاييس والمستويات التي تحقق الأهداف المرجوة من العملية التخطيطية، فقد عرّف الأشعب (1989) أربعة مستويات للتخطيط هي:

1- التخطيط على المستوى العالمي

يتم هذا النوع من المقاييس التخطيطية عن طريق وضع الخطط اللازمة لتطوير العالم من جميع النواحي، وهذا المقياس تقوم به هيئة الأمم المتحدة وهيئاتها العاملة ذات الاختصاصات المتعددة والتي تعمل على تسهيل عملية التنمية والتطور العالمي، لهذا فإنّ خطتها تكون على المستوى البعيد والتطلع نحو مستقبل أفضل.

2- التخطيط على المستوى القومي

يمارس هذا النوع من التخطيط في البلدان النامية والتي تحتاج إلى وضع خطط شاملة للإقليم، يتم من خلالها تطوير البلد ككل وفقاً لمصادر الثروة البشرية والطبيعية والاقتصادية المتوفرة فيه، ويمكن أن يكون المخطط القومي لدولتنا يشمل جميع أنحاء فلسطين الجغرافية ككل.

3- التخطيط على المستوى الإقليمي

يمارس هذا النوع من التخطيط على نطاق تقسيم القطر إلى أقاليم معينة حيث يساعد ذلك على زيادة الحصول على تفاصيل أكثر ويسهل عملية التخطيط، فمثلاً أراضي السلطة الفلسطينية مقسمة إلى إقليمين تخطيطيين هما: إقليم المحافظات الشمالية (الضفة الغربية)، وإقليم المحافظات الجنوبية (قطاع غزة) ، ويعتبر جمع المعلومات من أهم مقومات نجاح وإنجاز المخطط الإقليمي.

4- التخطيط على المستوى المحلي

يمارس هذا النوع من المقاييس التخطيطية على نطاق مدينة واسعة وكبيرة أو مجموعة من المدن المتجاورة، ويساعد هذا بصورة أدق على معرفة الكثير من التفاصيل والمعلومات عن العملية التخطيطية، ومما لا شكّ فيه فإنّ جمع المعلومات يساعد في نجاح وإنجاز المخطط المحلي.

وهكذا نجد أن هناك تأثير متبادل بين مستويات التخطيط العالمي والقومي والإقليمي والمحلي إذ أنها جميعاً تؤدي إلى تحقيق التنمية الشاملة للبناء والتطوير والتقدم العالمي.

2-2 المناطق الصناعية

قبل الحديث عن الجوانب التخطيطية للمناطق الصناعية يجدر التطرق إلى ماهية المناطق الصناعية ونشأتها وتجارب بعض الدول فيها وتعريفها ومقوماتها، ومرحلة إنشائها، وأهم أهدافها، واتجاهاتها المختلفة.

2-2-1 نشأة المناطق الصناعية

أشار الساعد (2004) فيما يتعلق بنشأة المناطق الصناعية أنها بدأت في عهد الإمبراطورية الرومانية والتي تركزت على موانئ البحر الأبيض المتوسط، وكان الهدف من ذلك تحسين الوضع الاقتصادي والتجاري للإمبراطورية، إلا أن فكرة المناطق الصناعية بدأت فعلياً عام 1986م حين إقامة أول منطقة صناعية بالقرب من مانشستر بالمملكة المتحدة، ثم تلاها في عام 1899م إنشاء منطقة صناعية أخرى بالولايات المتحدة الأمريكية، وفي العام 1904م تم إنشاء منطقة صناعية بمدينة نابولي بإيطاليا، وفي منتصف القرن العشرين بدأت الدول المتقدمة والنامية بأخذ المناطق الصناعية بعين الاعتبار وإدراجها ضمن الخطط التنموية (الساعد، 2004).

2-2-2 النظرة التقليدية للمناطق الصناعية

أ- العقد الصناعي المتكاملة (العناقد الصناعية)

هي تجمعات (جغرافية_ محلية_ إقليمية أو عالمية) لعدد من المؤسسات المتقاربة جغرافياً ومؤسساتها التابعة والمنتمية لمجال عمل معين؛ وتربطها علاقات تكاملية ومصالح مشتركة والمؤسسات المرتبطة والمتصلة ببعضها البعض في مجال معين بما يمثل منظومة من الأنشطة اللازمة لتشجيع ودعم التنافسية (معروف، 2006).

ب- التكتل الصناعي الحضري

وهو عبارة عن تشكيلات صناعية تجمع عدداً من المنشآت المختلفة وتقع في منطقة حضرية واحدة، ولا يشترط تجانسها في الإنتاج أو ترابطها بمدخلات أو مخرجات تكنولوجية (معروف، 2006).

ت- مجتمعات الاستقطاب الصناعيّة

هي تشكيلات صناعية تضم عددا من المصانع الكبيرة ذات القدرة القيادية المتميزة في الابتكار والاندفاع، وهي تعمل في بيئة حضرية متقدمة يمكن لها أن تصبح مركزا لجذب العمل ورؤوس الأموال والمصانع والأسواق بفعل قوى الجذب المركزية، فيتحول بذلك المجمع إلى قطب يتوسع مع توجهات الأسواق الديناميكية واستطلاعات التكنولوجيا الحديثة (معروف، 2006).

ث- المجتمعات التعاونية (المدارة ذاتيا) للصناعات الصغيرة

هي تنظيمات صناعية صغيرة أو متوسطة الحجم توجه لمنتجات متجانسة أو متكاملة أو تستخدم نفس الموارد أو السلع شبه المصنعة، أو تخدم عقدة صناعية أو مجمعا لمنشآت كبيرة على أن تضم المجتمعات مختبرات ومراكز ومكتبات ومناحف، تخدم البحث والتدريب والاختبار والتحليل والتقييس والتطوير، وأن تتسق بعض مهامها التسويقية والمالية مكاتب مركزية، إضافة إلى وحدات سكنية ودوائر خدماتية وطاقات ومياه ونقل ومواصلات ومخازن وغيرها من العوامل التي تساعد على تحقيق وفيات السعة الكبيرة للصناعات الصغيرة من جهة، والمحافظة على الإدارة الذاتية المستقلة لكل وحدة من الصناعات المعنية من جهة أخرى (معروف، 2006).

ج- المجتمعات الصناعية الريفية

وهي تتكون من تنظيمات إنتاجية وتسويقية متكاملة تؤسسها عادة التعاونيات الريفية المتخصصة (أو المتنوعة)، وهي تتبنى السعات الكبيرة للإنتاج، وتتخذ هذه المجتمعات أشكالاً عديدة لتكويناتها النشاطية والتنظيمية (العربي، 2008).

2-2-3 تجارب بعض الدول في إنشاء المناطق الصناعية

كما بيّن الساعد (2004) في الفقرة السابقة حول اختلاف الدول فيما بينها في إنشاء المناطق الصناعية بدايةً ببريطانيا ثم يليها أمريكا، وإيطاليا، واليابان، وباقي الدول وذلك من أجل أهداف مختلفة تؤدي لحدوث التنمية الشاملة، وأصبحت كل دولة تهتم ببرامج المناطق الصناعية ضمن خططها (الساعد، 2004)، وسنذكر بعض تجارب الدول مع المناطق الصناعية كما يلي:

1- المملكة المتحدة

بيّن الساعد (2004) تجربة المملكة المتحدة حيث تم إنشاء أول مجمع صناعي في مانشستر عام 1896م، ثم تلى ذلك إنشاء العديد من المناطق الصناعية فيها بمختلف أنواعها في عدة مدن الكبرى مثل: لندن، ومانشستر، وليفربول.

واهتمت الحكومة في ترويج هذه المناطق الصناعيّة في 1934م حين شرعت الحكومة خلال فترة أزمته الاقتصادية قرار يقضي بمساعدة جميع الصناعات الإقليميّة وحل مشكلة البطالة عبر تشجيع وتشغيل العمالة اللازمة، كذلك عبر تقديم حوافز متعددة لجذب أصحاب الصناعات للمناطق الصناعيّة، وتوفير خدمات وقروض ميسرة.

وفي عام 1945م بعد الحرب العالميّة الثانية قامت الحكومة بالسيطرة على جميع المناطق الصناعيّة، بهدف تطوير تلك المناطق للتحكم بوارداتها وتمت تسميتها بمناطق التطوير، واستمرّت الحكومة بسياسة الدعم المالي لأصحاب الصناعات عبر القروض والمنح بهدف التقليل من مشكلة البطالة في بعض المناطق (الساعد، 2004).

2- الولايات المتحدة الأمريكية

أشار الساعد (2004) إلى تجربة الولايات المتحدة الأمريكية حيث كانت أول منطقة صناعيّة فيها بمدينة شيكاغو، وكان النمو الاقتصادي في بداية القرن العشرين بطيئاً، إلا أنّه ذلك النمو بدأ قوياً بعد الحرب العالميّة الثانية، ويتضح ذلك في عام 1950م حيث كانت أكبر زيادة في الولايات المتحدة في استخدام المناطق الصناعيّة، وكان الدور الأبرز في تطوير المناطق الصناعيّة شركات السكة الحديديّة وبعض المؤسسات الغير ربحيّة، وتمتعت هذه المناطق بدعم وتمويل المجتمع للتخلّص من البطالة وتنشيط التجارة وغيرها من المزايا التي تأتي من تطوير تلك المناطق.

وكان أبرز اهتمام الولايات المتحدة يتمثّل في المنتزهات الصناعيّة المخططة، وساهم إنشاء الطرق بعد الحرب العالميّة بإحداث تطور واضح في المنتزهات الصناعيّة وخاصةً خطوط السير السريعة حول بوسطن، ومن الجدير بالذكر أنّ هذه المنتزهات الصناعيّة تم تطويرها ونشرها عبر وكالات خاصة دون تدخل حكومي، والتي كان لها دور فعّال في تطوير القطاع الصناعي (الساعد، 2004).

3- إيطاليا

عرّج الساعد (2004) على تجربة إيطاليا حيث تأسست أول المناطق الصناعيّة فيها عام 1904م في مدينة نابولي، وكانت معظم المناطق الصناعية قد تم تأسيسها قبل منتصف القرن العشرين والتي تركزت في شمال إيطاليا، وفي عام 1953م قامت الحكومة بسن قوانين تتعلق بتأسيس مناطق صناعيّة، وشجعت ذلك عبر مجموعة من الحوافز مثل القروض والاعفاءات

الضريبية وتوفير البنية التحتية اللازمة لتلك المناطق، وقامت الحكومة بتصميم برنامج اقتصادي لتطوير جنوب البلاد والذي كان الأقل تطوراً على مستوى أوروبا، حيث تم تخصيص صندوق مالي لدعم هذه المناطق في جنوب البلاد، وأصبحت اليوم 60% من المناطق الصناعية متواجدة في جنوب إيطاليا، وتم تخصيصها كمناطق للتطوير الصناعي.

4- اليابان

وحول تجربة اليابان وضّح الساعد (2004) أنّ الحكومة اهتمت بتأسيس المناطق الصناعيّة منذ الستينيات، وذلك بهدف مساعدة أصحاب الصناعات الصغيرة ورجال الأعمال للانتقال كمجموعات إلى مواقع مناسبة لتأسيس المصانع بعيداً عن مناطق المدينة والعاصمة ولمساعدة المشاريع الصغيرة والمتوسطة.

وتم تأسيس المؤسسات الصناعيّة في اليابان على مبدأ تعاوني وأن الحكومة قد شجعت الحكومة ذلك عن طريق تقديم القروض بدون فوائد والمنح بهدف إعطاء تسهيلات الخدمات العامة. (الساعد، 2004).

5- سلطنة عُمان

بيّن الساعد (2004) تجربة سلطنة عُمان فيما يتعلّق بإنشاء مناطق صناعيّة حيث تم إنشاء أول منطقة صناعيّة فيها عام 1983م وتسمى منطقة الرسيل الصناعيّة، وتميزت فكرة إنشائها بمواكبتها لسياسات التنمية الصناعيّة، وبدأ الإنتاج الفعلي في تلك المنطقة في عام 1985م، وتم انشاؤها عبر عدة مراحل بدأت بإحدى عشر مصنعاً في البداية ثم تطورت لتصبح بها 60 مصنعاً في العام 1992م (الساعد، 2004).

6- تجربة السلطنة الوطنية الفلسطينية

وفيما يتعلّق بتجربة السلطنة الوطنية الفلسطينية التي قدمت عام 1994م فقد أشار الساعد (2004) أنّها خطت لإقامة تسع مناطق صناعيّة في الأراضي الفلسطينية، حيث كانت أول منطقة صناعيّة من المناطق الصناعيّة المُخطّط إقامتها هي منطقة المنطار في قطاع غزة والتي بدأ العمل بها فعلياً في عام 1998م، وتقوم هذه المنطقة على قطعة أرض مساحتها 50 هكتار، وتقع في الجزء الشمالي الشرقي من قطاع غزة على الحدود مع قوات الاحتلال.

وحرصت السلطنة على إنجاز هذه المنطقة الصناعيّة الأولى في فلسطين، وذلك عبر توفير مساحة واسعة من الأرض والمباني الصناعيّة للاستثمار بأسعار تنافسية، وتوفير خدمات البنى التحتية الأساسية والمكملة، وإعفاء كامل من كل الضرائب المباشرة (الجمارك والرسوم) على

الآلات والمعدات المستخدمة، وإعادة تحويل كامل الأرباح ورأس المال إلى الوطن الأصلي، وتأمين ضد المخاطر السياسيّة.

ومن المناطق الصناعيّة الأخرى والتي خطط لها وتم توقيع اتفاقيّة انشاؤها منطقة جنين الصناعيّة (المقبيّة)، ومنطقة نابلس الصناعيّة (زعترة)، وتم تخصيص قطع أراضي لكليهما، وإضافةً إلى ما تم ذكره فإنّ وزارة الاقتصاد الوطني الفلسطينيّة تخطط لتأسيس مناطق صناعيّة أخرى بالتعاون مع المؤسسات الفلسطينيّة والقطاع الخاص من أجل الشروع في إقامة مناطق صناعيّة في كلّ من طولكرم، الخليل، ورام الله وبمجرد إنجازها سوف تحظى بنفس مجموعة حوافز الاستثمار والتدابير التي حظيت بها منطقة غزة الصناعيّة (المنطار) السابق ذكرها (الساعد، 2004).

2-2-4 تعريف المناطق الصناعيّة

تعد المناطق الصناعيّة ظاهرة حضارية على كل المستويات، وعادة ما يطلق عليها التسميات التالية: النطاق الصناعي، المستوطنة الصناعيّة، الميدان الصناعي، المنطقة الصناعيّة، ومهما اختلفت التسميات فهي تشير إلى تلك المساحة من الأرض التي تضم مجموعة من المصانع مزودة بالخدمات والمرافق اللازمة، وتوزع هذه المساحة إلى أقسام صغيرة يخصص كل منها لإنشاء مصنع معين. وذلك بما يوافق أنواع الصناعات المراد إنشاؤها وخصائصها والأرض التي تستخدمها واحتياجاتها من المرافق والخدمات (منصور، 2010).

كما تعرف أيضا : تجاور أكثر من منشأة صناعية بغض النظر عن سعة إنتاجها (صغيرة أو كبيرة) في منطقة جغرافية واحدة، وهي تنتم إما بتكامل عمودي لمراحل إنتاج متجانس معين من المواد الخام إلى المنتجات النهائية أو بتكامل أفقي للنشاطات المترابطة في نفس المرحلة أو المقابلة أو القريبة منها بمدخلات أو مخرجات تكميلية، أو بتكامل خطي من خلال السلع والخدمات التي تمد مجموعة من العمليات الصناعيّة مثل إنتاج قطع الغيار (معروف، 2006).

فمن زاوية الاقتصاد الجغرافي تعرف بأنها منطقة واسعة داخل المدن أو المناطق المحيطة بها مخصصة للحصول على تصاريح الاستخدام الصناعي. هذا التعريف الكلاسيكي يدرج المناطق الصناعيّة داخل المدينة، بيد أن التوجه السائد منذ ثمانينيات القرن الماضي هو أن مناطق وجود المناطق الصناعيّة ينبغي أن يكون نسبيا خارج المجال الحضري المأهول للتقليص من أضرار المخلفات الصناعيّة، ويمكن القول إذن أن المنطقة الصناعيّة هي تسمية عامة يراد بها منطقة جغرافية (خاضعة للتخطيط والتطوير) مخصصة لإقامة وحدات مخصصة

للاستخدام الصناعي (المصانع والمستودعات)، تتموقع خارج مجال السكن الحضري ويمكن أن تستفيد من امتيازات وإعفاءات ضريبية (المراكشي، 2012).

مما سبق نستنتج أنّ **المنطقة الصناعية** عبارة عن مساحة معينة لإقامة وحدات صناعية عليها تتسم بالتجانس فيما بينها، وتتمتع بعدة خدمات مثل الطرق والمياه والصرف الصحي والأمن وغيرها بالإضافة للمرافق العامة، وتتوفر فيها امكانية الوصول اليها من خارج المنطقة الصناعية لتشوين المواد الخام لمستودعات تلك المصانع ونقل منتجاتها للسوق المحلي أو الخارجي.

2-2-5 مقومات إنشاء المناطق الصناعية

لإنشاء المناطق الصناعية نحرص على توفر مجموعة من المقومات أهمها:

1- الموقع

قد يؤدي الاختيار غير المناسب لموقع المنطقة الصناعية إلى فقدان خصوصيات معينة أو تغير في النظام الايكولوجي الطبيعي، فعلى سبيل المثال قد يؤدي استصلاح الأراضي في المناطق القيمة بيئياً- كالأراضي الرطبة بهدف إنشاء مناطق صناعية - إلى تدمير الموائل الطبيعية لأنواع كثيرة من النبات والحيوان، ويستلزم اختيار الموقع الأمثل عملية تخطيط شامل، يتم خلالها دراسة المتغيرات وتحديد المواقع المتوافقة مع المحددات الحاكمة والأخذ في الاعتبار التأثيرات البيئية والاجتماعية وأخيراً تقوم الإدارة بتعيين الموقع ويتطلب اتخاذ القرار لاختيار الموقع ما يلي (جيجو، 2005):

- البعد عن المناطق البيئية الحساسة كالأراضي الرطبة والغابات وغيره.
- تحديد المناطق التي يمكن تخفيف التأثيرات البيئية عليها، من خلال التخطيط والإدارة السليمة.
- اختيار الأراضي قليلة الانحدار، ذات التربة الفقيرة والمنخفضة الخصوبة.
- تجنب المناطق المعرضة للسيول أو ذات التربة الطينية أو المعرضة للزلازل فهي غير اقتصادية وغير مناسبة بيئياً.
- إعادة استخدام مناطق جرى تطويرها سابقاً لاحتواء الزحف العمراني وتجنب التعدي على الأراضي الزراعية والرطبة والغابات والموارد الطبيعية ذات القيمة.

- فحص الأراضي السابق استخدامها، للتأكد من خلوها من المخلفات السامة والخزانات الأرضية والملوثات المختلفة للهواء والتربة والمياه.

2- الأيدي العاملة

تعتبر الأيدي العاملة من المقومات الأساسية لإنشاء المناطق الصناعيّة، وفي العادة فإن الإنتاج يتأثر كثيرا بهذا العنصر سواء من حيث الكم أو الكفاءات المتنوعة، لذلك يعتمد الموقع على الكثافة السكانية مما يزيد من عدد الطبقة العاملة، أما الكفاءة فأنها تحتاج إلى عمال فنيين ذوي خبرة ومهرة وقد يكونوا من أصحاب المؤهلات العلمية والفنية، من هنا نلاحظ أهمية وجود مراكز التأهيل والتدريب في تأهيل وتدريب تلك العناصر العاملة وتطويرها حسب احتياجات الصناعة ومتطلباتها لذلك فإن وجود مراكز التدريب والمدارس والمعاهد الصناعيّة تساهم في إمداد احتياجات تلك المناطق من تلك الفئة العاملة والتي تمتاز بالخبرة والكفاءة(السمّاك، 1998).

3- المواد الخام

إن المناطق الصناعيّة وبشكل عام تقوم على المؤسسات الصناعيّة التي بداخلها، وإن هذه المؤسسات تقوم على أساس الصناعات التحويلية بهدف تكوين وصناعة مادة جديدة لخدمة منفعة البشر وإشباع رغباتهم وتحقيق احتياجاتهم، من هنا نتبيّن أهمية توفر المواد الخام، ومن أجل تحقيق تلك الغاية وبأقل التكاليف حيث يعتبر عنصر المادة الخام من أعلى النفقات عادة في الصناعة لذلك نرى بان واقع الصناعة يبرز أهمية كبيرة للمواد الخام وطرق الحصول عليها(البظ، 2004).

4- رأس المال

إن قيام أي نشاط اقتصادي يحتاج إلى رأس المال سواء لشراء المواد الأولية التي يعتمد عليها في العملية الإنتاجية أو للحصول على المكين والمعدات والآلات اللازمة لإنجاز العملية الإنتاجية الصناعيّة وبذلك يكون رأس المال إحدى أهم مستويات الصناعة الحديثة.

إن أهمية رأس المال باعتباره إحدى مقومات الصناعة لا يرجع إلى أهمية النقود التي ينبغي توفرها لإجراء العملية فقط، بل ترجع بالدرجة الأساس إلى ضرورة توفير احتياجات الصناعة من الآلات والمعدات ووسائل النقل والمواد الخام النصف مصنعة وغيرها، فالصناعة بحاجة إلى رأس مال متغير لتأمين احتياجاتها من المواد الخام ودفن الأجور، وهي بحاجة كذلك إلى رأس مال ثابت لتأمين احتياجاتها من الآلات والمكائن وإقامة الإنشاءات والمباني، وكلما كبر حجم المشروع كلما ازدادت الحاجة إلى رأس المال، فالاحتياجات من رأس المال اللازمة لتنفيذ المشروع الصناعي تتوقف بالدرجة الأساس على طبيعة الصناعة ومدى تطور الأسلوب التقني فيها (السماك، 1998).

5- الطاقة

تعتبر الطاقة من العوامل المهمة في إنشاء المناطق الصناعيّة لآنها العصب المحرك للعملية الإنتاجية داخل المؤسسات، ولقد كان لتوافر الطاقة وبكميات اقتصادية كبيرة الدور المهم في انتشار دائرة التصنيع وتقدمها في بدا الأمر. ولكن مع التقدم التكنولوجي الذي ساهم بشكل كبير في تقليل من الأهمية النسبية للطاقة بوصفها عاملاً محدوداً في عملية تحديد م وقع المنطقة الصناعيّة إلى حد بعيد. وذلك من خلال أمكانية إحلال بين مصادر الطاقة المختلفة وبالتالي انخفاض الأهمية النسبية لكل مصدر على حد (السماك، 1998).

6- النقل

يعتبر عامل النقل و المواصلات من العوامل المهمة بالنسبة لإنشاء المناطق الصناعيّة، وإن قيام وتطور الصناعة لا يستلزم نقل المواد الخام أو الطاقة فقط أو توفير خدمة النقل الجيدة، بل نقل القوى العاملة من مواقع سكنها إلى المناطق الصناعيّة وبالعكس، كل ذلك يجعل من خدمة النقل الجيدة والرخيصة نسبياً أهم مقومات الصناعة الحديثة واختيار مواقع المناطق الصناعيّة (الهيبي والطويل والنعمي، 1997).

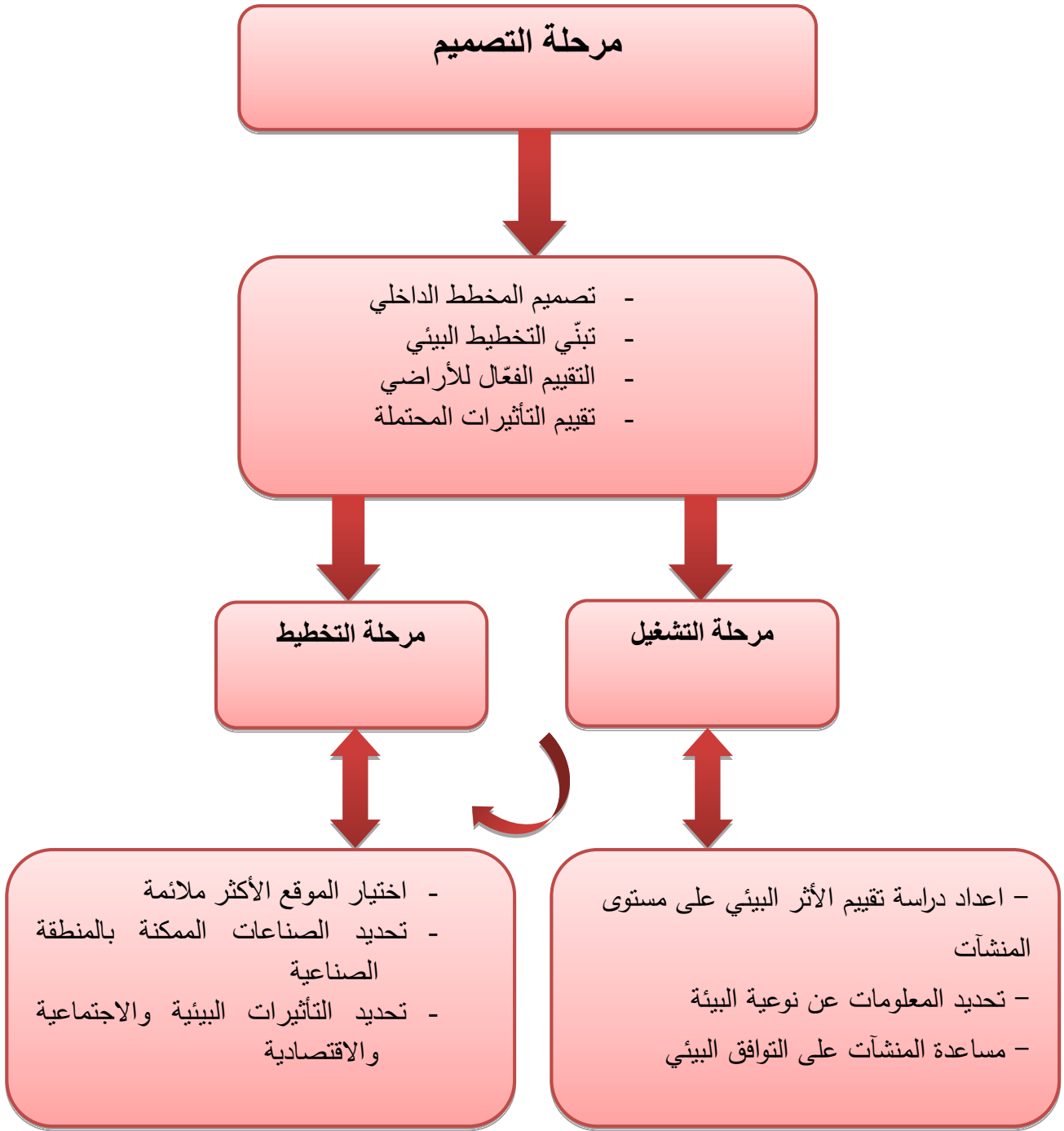
2-2-6 مراحل إنشاء المناطق الصناعيّة

تساهم المناطق الصناعيّة في إحداث تغيرات في البيئة الطبيعية والاجتماعية من أجل النهوض بالمقاييس اللازمة للمعيشة والاقتصاد، وإنشاء منطقة صناعية ذات اشتراطات بيئية جيدة،

يتطلب التخطيط والتشغيل المستدام الذي يأخذ في الاعتبار الجوانب البيئية والاجتماعية المختلفة المتعلقة بالتنمية المقترحة.

ولابد من التعامل مع القضايا البيئية الرئيسية المرتبطة بإنشاء المنطقة الصناعية في مرحلة التخطيط والتعرف عليها خلال مرحلة تقييم الأثر البيئي، وهي بالتفصيل كما يلي (جيجو 2005):

- **مرحلة التخطيط:** تشمل اختيار الموقع الأمثل، تحديد الصناعات الممكنة وإقامتها والتأثيرات البيئية والاجتماعية والاقتصادية المتوقعة وتحضير الدراسة الاستراتيجية لتقييم الأثر البيئي.
- **مرحلة التصميم:** وفيها يتم الأخذ بالاعتبار تصميم المخطط الداخلي وتقسيم المناطق بطريقة فعالة، والتخطيط للبنية التحتية المركزية وتقييم التأثيرات التراكمية المتوقعة.
- **مرحلة التشغيل:** تتضمن إعداد دراسات لتقييم الأثر البيئي للمنشآت وتحديد وتحديث المعلومات عن نوعية البيئة للمنطقة وتقييم المنشآت للوصول إلى الالتزام البيئي، والشكل (2-2) التالي يوضح هذه المراحل الرئيسية:



شكل (2-2): المراحل الرئيسية لإنشاء المناطق الصناعية
المصدر: (www.seamegypt.org، 2014) بتصرّف الباحث

7-2-2 أهداف إقامة المناطق الصناعية

الأهداف الأساسية كما ورد عن الساعد (2004) من إقامة المناطق الصناعية بشكل عام يمكن اختصارها فيما يلي:

- تطوير القطاع الصناعي والعمل على تنميته عبر زيادة الحوافز لأصحاب الصناعات لإنشاء الصناعات بمختلف أحجامها، وتقديم تسهيلات لعملية الإنتاج والخدمات العامة.
- تنمية المناطق المحيطة بالمناطق الصناعية وتطويرها، عبر تجهيز البنى التحتية، وتجمع المستثمرين فيها، مما يزيد ويرفع الوضع الاقتصادي لهذه المناطق.
- إقامة المناطق الصناعية على مناطق مخصصة للاستعمال الصناعي توفر جهد أصحاب الصناعات في البحث عن الأماكن المناسبة لإقامة صناعاتهم.
- تساهم المناطق الصناعية في تحسين الوضع الاقتصادي عبر تجميع أصحاب الأموال والاستثمارات فيها.
- تقارب الصناعات في المنطقة الصناعية يحقق الاكتفاء الذاتي عبر التبادل فيما بينهم من المنتجات.
- تساعد المؤسسات الصناعية المبتدئة والمتوسطة في التطور.
- العمل على وجود مجموعة من الصناعات حول بعضها، يعمل على وجود تكامل فيما بينها، بالإضافة إلى السعي على الالتزام بالموصفات والمعايير الدولية، التي تهتم بالجودة الإنتاجية وحماية البيئة.
- الاكتفاء الكمي والنوعي في سد حاجة الأسواق المحليّة والخارجيّة، من خلال ما تنتجه المؤسسات الصناعية في تلك المناطق الصناعية.

وإنّ الأهداف السابقة الذكر لا تنفي وجود أهداف خاصة لإقامة المناطق الصناعية حسب كل دولة.

8-2-2 دور المناطق الصناعية في التنمية

- إنّ إقامة المناطق الصناعية يساهم في دعم العملية التنموية بصفة عامة، وتنمية القطاع الصناعي بصفة خاصة، ويمكن أن نجيز دورها حسب ما أفاد العربي (2008) فيما يلي:
- الدفع بعجلة التنمية الاقتصادية بصفة عامة والتنمية الصناعية بصفة خاصة.

- توفير فرص العمل والاستخدام في المناطق الريفية بجذب الصناعة إليها.
- تحقيق توزيع متوازن لكل من العمالة والإنتاج ما ينتج عنه من تنمية إقليمية متوازنة.
- استيعاب الفائض من العمالة في القطاع الزراعي وتنويع مصادر الدخل.
- تهيئة الفرصة أمام أصحاب المؤسسات للحصول على العقار الصناعي بأسعار مغرية وبدن تأخير.
- إجراء تغييرات جذرية في هيكل الإنتاج والعمالة والعمل على تنوعهما.
- جذب الاستثمار الخاص للمساهمة في تنمية القطاع الصناعي.
- جذب الاستثمار الأجنبي المباشر وغير مباشر بتوفير بعض الامتيازات الخاصة بهذه المناطق.
- تحقيق اللامركزية الصناعيَّة والحد من تركز الصناعات في بعض المناطق وخاصة حول العاصمة.
- تقديم الخدمات والمنافع للمشروعات الصناعيَّة بحيث تقل تكاليفها وتزداد أرباحها.
- تخصيص الأراضي المناسبة للاستعمال الصناعي مما يساعد على التهيئة العمرانية الجيدة(الهيئي، 2008).
- تنظيم التوسع الصناعي وترشيد اختيار مواقع المشروعات الصناعيَّة داخل أقاليم المدن الكبيرة(الهيئي، 2008).
- توفير مواقع جديدة للصناعات المضطرة لنقل مواقعها بسبب المشروعات الكبرى لتطوير المدن(حسن، 1985).

2-2-9 الاتجاهات الحديثة للمناطق الصناعيَّة

إن التطور الصناعي الذي حصل مؤخراً، أوجد مجموعة من المناطق الصناعيَّة ذات اتجاهات حديثة، وأصبحت تقسم إلى أنواع عديدة كما يلي:

أ- المناطق الصناعيَّة التقنيَّة

أشار كيَّال (2005، ص10) أنَّ الرابطة العالمية لمجمعات العلوم (International Association of Science Parks) عرَّفت منطقة التقنيَّة والعلوم بمنظومة يديرها متخصصون أكفاء غايتهم الرئيسة هي زيادة ثروة المجتمع من خلال تعزيز ثقافة الابتكار والتنافسية لمنشآت

الأعمال المبنية على المعرفة والتقنية، ومن أجل تحقيق الغايات المنشودة تعمل المنطقة على (كيال، 2005، ص10):

- توفير قاعدة بيانات بتقنية عالية بين المؤسسات البحثية والأكاديمية والشركات والأسواق.
- تشجيع تأسيس وتطوير الشركات والمنشآت الاقتصادية التي تعتمد على التقنيات الحديثة والابتكارات.
- العمل على إيجاد مساحات وتجهيزها بتقنية عالية، وتوفير خدمات إضافية قيّمة.

ب- المناطق الصناعيّة المؤهّلة

هي منطقة بموجبها يسمح للمنتجات الصادرة منها بدخول السوق الأمريكي دون أي رسوم جمركية، وفي البداية كانت هذه المناطق في كل من إسرائيل و مصر و الأردن و مناطق الحكم الذاتي في فلسطين (وراد، 2010).

ت- المناطق الصناعيّة الحرة للتصدير

أفاد ريّال (1997) أنّ ظهور المناطق الحرة الصناعيّة للتصدير كان نتيجة لعدة استراتيجيات متبعة من طرف البلدان المستقبلية، وتعرف حسب منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعيّة " المنطقة الحرة الصناعيّة للتصدير هي مجال محدد إداريا و أحيانا جغرافيا، يخضع إلى نظام جمركي يسمح بحرية استيراد التجهيزات والمنتجات الأخرى بغرض إنتاج سلع موجهة للتصدير، هذا النظام يرافقه عادة إطار تشريعي تفضيلي خاصة في الميدان الجبائي الذي يهدف إلى جلب المستثمرين الأجانب" (ريّال ، 1997).

2-3 طرق ومعايير اختيار مواقع المناطق الصناعيّة

حدد البظ (2004، ص23) طرق اختيار مواقع المناطق الصناعيّة التي تخضع لمعايير معينة تساهم في عملية التطوير والتنمية وأهمها:

- 1- المعايير الوظيفية تشمل التدرج الهرمي والعلاقات المكانية للمنطقة الصناعيّة مع ما حولها، بالإضافة إلى التباعد بين المهن المتنافرة.
- 2- المعايير الاجتماعية والتي تهتم وتراعي حقوق السكان المتواجدين في المناطق المتاخمة لتلك المناطق المخصصة للاستعمال الصناعي.

3- المعايير البيئية والتي تهتم بالالتزام بالقوانين والأنظمة التي من شأنها توفر الحماية اللازمة للبيئة.

4- المعايير الاقتصادية والتي تعتمد بشكل أساسي على تجميع المهن المتجانسة والمتقاربة في حيز مكاني واحد؛ وذلك لتقليل التكلفة اللازمة لعملية الإنتاج، مما يساهم في إحداث تنمية اقتصادية من شأنها توفير العيد من الفرص التشغيلية.

2-3-1 متطلبات موقع المنطقة الصناعية

وذكر البظ (2004، ص24) أهم متطلبات المدينة الصناعية كما يلي:

- 1- ضرورة أن تتوفر طبوغرافية مسطحة ومستوية، ولا تتجاوز نسبة الميل فيها عن 5%؛ وذلك لتقليل النفقات، وتجنب تهديد الفيضانات في المناطق التي تكون منخفضة.
- 2- ضرورة مناسبة نوع الأرض مع نوع الصناعة المراد إقامتها عليها، ومراعاة الشروط التخطيطية اللازمة فيما يتعلق باتجاه الرياح وإنشاء الفواصل الخضراء.
- 3- ضرورة توفر الشوارع وخطوط المواصلات الملائمة.
- 4- ضرورة توفير كافة المرافق اللازمة والخدمات، وعمل آلية سهلة للحصول عليها.
- 5- قرب موقع المنطقة الصناعية من خطوط المواصلات ومناطق سكن العمال.
- 6- توفير بعض المرافق الهامة مثل: مواقف السيارات، والمطاعم، والساحات، والمسجد.
- 7- توفير المتطلبات الأساسية من الطاقة والمياه، والخدمات الأمنية والمراكز الإرشادية.
- 8- العمل على توفير المكاتب الإدارية والاستشارية والفنية اللازمة للتأهيل والتدريب.

2-3-2 متطلبات الموقع للمساحة

ووضّح البظ (2004، ص25) إلى أنّ الصناعة تنقسم إلى مجموعات مختلفة حسب المساحة المطلوبة فمنها:

1. الصناعات الممتدة ذات الكثافة العمالية منخفضة.
2. الصناعات المتوسطة التي تكون ذات كثافة عمالية أكبر، مثل الصناعات الممتدة التي بحاجة إلى مساحات كبيرة مثل مصانع الحديد والإسمنت والمنتجات الكيماوية وغيرها.
3. الصناعات الثقيلة والتي تتطلب توفير مساحات كبيرة جدا في بعض الأحيان، وممتدة وذات كثافة عمالية زائدة بسبب زيادة حجم المعدات والماكينات الخاصة بها.

2-3-4 الأسس والمرتكزات لمتطلبات المناطق الصناعيّة ضمن تخطيط المدينة

أشار البظ (2004) إلى أنّ العديد من الصناعات قد يكون بينها توافق وانسجام وقد تتعارض فيما بينها، وعليه فكان لزاماً على المخططين وضع مجموعة من الأسس والمرتكزات في تخطيط المناطق الصناعيّة، وذلك بما يراعي التمدد المستقبلي والاحتياجات والخدمات اللازمة مستقبلاً، ومن أبرز المتطلبات اللازمة لتحقيق ذلك ما يلي:

1. متطلبات اجتماعية: حيث أن الهدف الأساسي منها توفير كافة الاحتياجات اللازمة

للعمال والسكان المجاورين للمنطقة الصناعيّة، واحتساب حجم الخدمات اللازمة حسب الكثافة سواء على الصعيد الإداري أو الفني أو الخدمات الأخرى مثل: مواقف السيارات، والمطاعم، والمساجد، ومراكز الدفاع المدني، وغيرها.

2. متطلبات اقتصادية: هناك جهات مُختصة تقوم بعمل دراسات جدوى اقتصادية بما

يخدم المصلحة العامة بشكل أساسي، وهذه الدراسات الاقتصادية السليمة والمنطقية، من الممكن أن تساهم باستقطاب رجال الأعمال للاستثمار وتقوية اقتصاد الدولة، وزيادة مستوى دخل الفرد، وتقليل نسبة البطالة، والحد من هجرة العمال وأصحاب رؤوس الأموال للخارج، والتي تعتبر موارد بشرية يتركز عليها السكان بشكل أساسي، ويزيد من صمودهم في مواجهة التحديات الراهنة في ظل الحصار الاقتصادي الذي يعاني منه سكان قطاع غزة.

3- متطلبات جمالية وحسية: إن هذه المتطلبات تدخل في جميع الأبعاد الأخرى وذلك

وصولاً إلى معالم أثرية وتاريخية وحضارية، نسعى لتثبيتها عند إعداد مخطط استعمالات الأرض، وهذه الأبعاد المختلفة: الجمالية، والتاريخية، والحضارية، والتراثية لهذه المعالم يتوفر في حال تم التوافق فيما بين جميع هذه الأبعاد، مما يساهم في بناء الثقة لدى المستثمرين للقيام بعملية الاستثمار دون أية مخاوف تُذكر.

خلاصة الفصل

لقد تعرض الباحث في هذا الفصل إلى الإطار النظري لمفهوم التخطيط والمناطق الصناعيّة، وعليه فالتخطيط دراسة منتظمة ومتسلسلة للوصول إلى الغاية أو الهدف الموجود بأقل كلفة أو أعلى مردود، ثم تناول عدة مفاهيم تتعلق بمنظومة التخطيط (مفهوم المدينة، ماهية التخطيط، الأجهزة المشاركة في العملية التخطيطيّة، العناصر اللازمة لعملية التخطيط، خطوات عملية التخطيط، مراحل عملية التخطيط، أهمية التخطيط وتناول الباحث في نهاية المفهوم النظري للتخطيط ما يتعلق بمستويات التخطيط).

ثم تطرّق الباحث إلى توضيح الإطار النظري للمناطق الصناعيّة موضوع الدراسة التي هي عبارة عن رقعة جغرافية محدودة تتجاوز فيها أكثر من مؤسسة صناعية، حيث تتسم هذه المناطق بمتطلبات أساسية لقيام المصانع، حيث وضّح الباحث ماهية المناطق الصناعيّة وكيف نشأت وأبرز التجارب الدولية التي تعاملت مع مفهوم المنطقة الصناعيّة ومن هذه الدول: المملكة المتحدة، الولايات المتحدة الأمريكية، إيطاليا، اليابان، سلطنة عمان وأخيراً تطرّق الباحث إلى تجربة السلطنة الوطنيّة الفلسطينيّة مع المناطق الصناعيّة، وبعد التعريف بالمناطق الصناعيّة تم التعرّيج إلى مقومات ومراحل إنشاء المناطق الصناعيّة، كذلك استعرض الباحث أهداف وأهمية إقامة المناطق الصناعيّة وأهم المحددات التخطيطيّة لاختيار مواقع المناطق الصناعيّة ومتطلبات الموقع، وختاماً ذهب الباحث إلى إبراز أنواع المناطق الصناعيّة في كلا الاتجاهين: النظرة التقليديّة، والاتجاهات الحديثة للمناطق الصناعيّة.

الفصل الثالث: نبذة عن قطاع غزة ومخططه الإقليمي وأثر قوانين البناء والتنظيم

(ص 36 - ص 52)

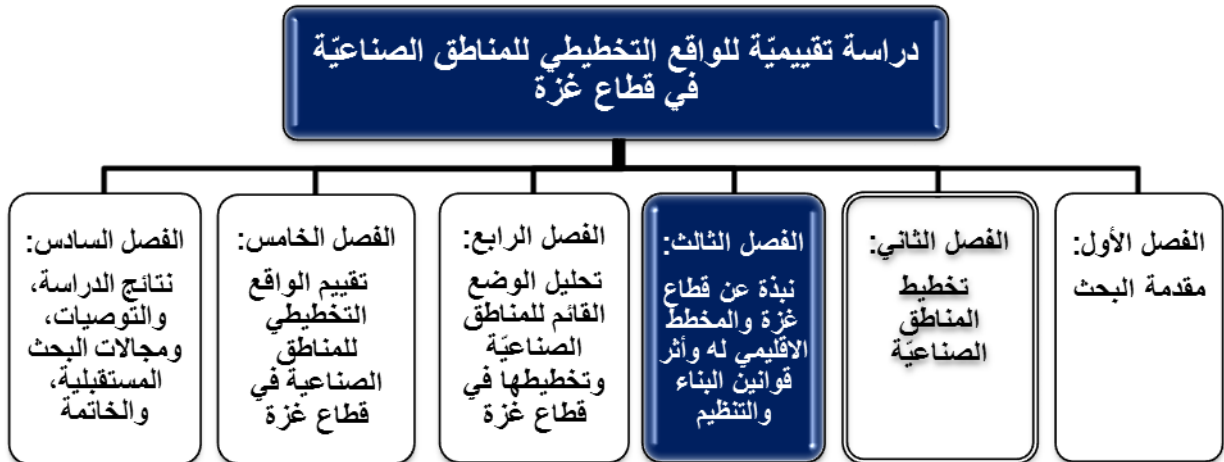
تمهيد

1-3 نبذة حول قطاع غزة

2-3 المناطق الصناعية والتنمية الصناعية من خلال المخططات الإقليمية للقطاع

3-3 المخطط الإقليمي لقطاع غزة (المحافظات الجنوبية)

4-3 أثر قوانين البناء والتنظيم على تخطيط المناطق الصناعية



الفصل الثالث

نبذة عن قطاع غزة ومخططه الإقليمي وأثر قوانين البناء والتنظيم

تمهيد:

يتناول هذا الفصل نبذة عن قطاع غزة متطرقاً إلى لمحة تاريخية عن قطاع غزة وموقعه ومساحته وحدوده الجغرافية، ثم يتطرق إلى المخطط الإقليمي لقطاع غزة وواقع المناطق الصناعية فيه، وختاماً توضيح أثر قوانين البناء والتنظيم على تخطيط المناطق الصناعيّة.

1-3 نبذة حول قطاع غزة:

1-1-3 نبذة تاريخية عن قطاع غزة:

قطاع غزة هو المنطقة الجنوبية من الساحل الفلسطيني على البحر الأبيض المتوسط كما يتضح بالشكل (1-3) ، وسمى بقطاع غزة نسبةً لأكبر مدنه ألا وهي مدينة غزة، وخضع قطاع غزة للانتداب البريطاني على فلسطين حتى عام 1948 م، ومن المعروف تاريخياً ضمن خطة تقسيم فلسطين أن أراضي قطاع غزة كانت من ضمن أراضي الدولة الفلسطينية المنتظرة (سكيك، 1980).

وبعد حرب 1948 م خضع قطاع غزة لحكم مصري ذو طابع عسكري، وبعد حرب 1967 م قامت قوات الاحتلال الإسرائيلي باحتلاله ، وفي العام 1982م انسحبت قوات الاحتلال الإسرائيلي من سيناء بشكل كامل وذلك ضمن اتفاقية معاهدة السلام المصرية مع قوات الاحتلال الإسرائيلي وظلّ قطاع غزة تحت الحكم العسكري لقوات الاحتلال الإسرائيلي (المبيض، 1987).

وبعد ذلك أصبحت أراضي قطاع غزة ضمن بعض مناطق السلطة الفلسطينية بعد اتفاقية أوسلو 1993م، وفي عام 2005 م انسحبت إسرائيل منه وأزيلت المستوطنات الإسرائيلية والقواعد العسكرية، مع بقاء قوات الاحتلال الإسرائيلية بالتحكم بمعابر قطاع غزة باستثناء معبر رفح الذي يعتبر البوابة الوحيدة بين القطاع والعالم الخارجي.



شكل (1-3): موقع قطاع غزة من فلسطين

المصدر: (موقع ويكيبيديا الموسوعة الحرة، 2015)، تعديل

الباحث

3-1-2 الحدود الجغرافية لقطاع غزة:

قطاع غزة يمتد على شاكلة شريط ضيق من الشمال إلى الجنوب، ويقع شمال شرق شبه جزيرة سيناء، ويشكّل تقريباً 1.33% من مساحة فلسطين التاريخية، حيث يمتد القطاع على مساحة 365 كم مربع بطول 42 كم، أما العرض فيتراوح بين 6-12 كم، ويحد قطاع غزة غربا البحر الأبيض المتوسط، ومن الشمال والشرق يحده الأراضي الفلسطينية المحتلة عام 1948م (انظر شكل 3-2)، بينما تحده جمهورية مصر العربية من الجنوب الغربي (صالحة، 1997).

ويرتبط قطاع غزة بالعالم الخارجي عبر مجموعة من المعابر البرية وهي بالترتيب من الشمال إلى الجنوب (انظر شكل 3-2): معبر بيت حانون (يرز)، معبر الشجاعية، معبر المنطار (كارني)، معبر القرارة، معبر العودة (صوفا)، معبر كرم أبو سالم ومعبر رفح، حيث تقع جميع المعابر السابق ذكرها على حدود قطاع غزة مع أراضي 1948م المحتلة ما عدا معبر رفح الذي يصل قطاع غزة بجمهورية مصر العربية (صالحة، 1997).

ومن جانب آخر فإنّ قطاع غزة مقسّم ادارياً إلى خمس محافظات وهي بالترتيب: محافظة الشمال، محافظة غزة، محافظة الوسطى، محافظة خان يونس ومحافظة رفح (انظر شكل 3-3).



شكل (3-3): محافظات قطاع غزة الخمس

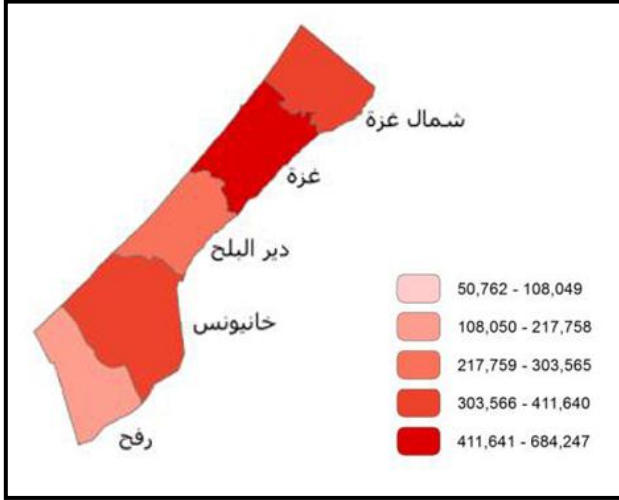
المصدر: (وزارة الحكم المحلي، 2015)، تعديل الباحث



شكل (3-2): حدود قطاع غزة ومعابره البرية

المصدر: (موقع ويكيبيديا الموسوعة الحرة، 2015)، تعديل الباحث

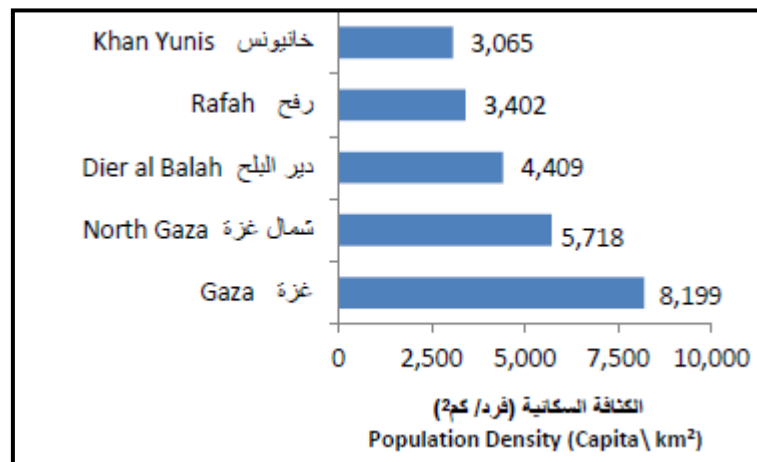
3-1-3 السكان في قطاع غزة:



يبلغ العدد المقدّر لسكان قطاع غزة 1.76 مليون نسمة وذلك حسب احصائية منتصف عام 2014م، حيث يتوزع السكان على عدة تجمعات سكانية مرتبة تنازلياً في محافظات قطاع غزة كالتالي (انظر الشكل 3-4): محافظة غزة، محافظة الشمال، محافظة خان يونس، المحافظة الوسطى، وأخيراً محافظة رفح (الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2014).

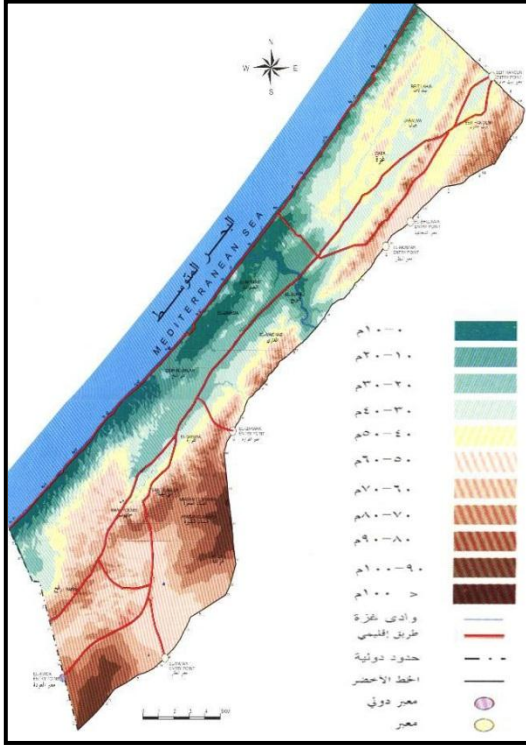
شكل (3-4): عدد السكان المقدّر في محافظات قطاع غزة المصدر: (الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2014)، تعديل الباحث

وتختلف الكثافة السكانية من محافظة إلى أخرى في محافظات قطاع غزة (انظر الشكل 3-5)، بحيث تكون الكثافة السكانية في أعلى معدل لها في محافظة غزة وتبلغ فيها 8199 فرد/كم²، وتكون في أقل معدلاتها في محافظة خان يونس وتبلغ فيها 3065 فرد/كم² (الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2014).



شكل (3-5): الكثافة السكانية في محافظات قطاع غزة (فرد/كم²) المصدر: (الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2014)، تعديل الباحث

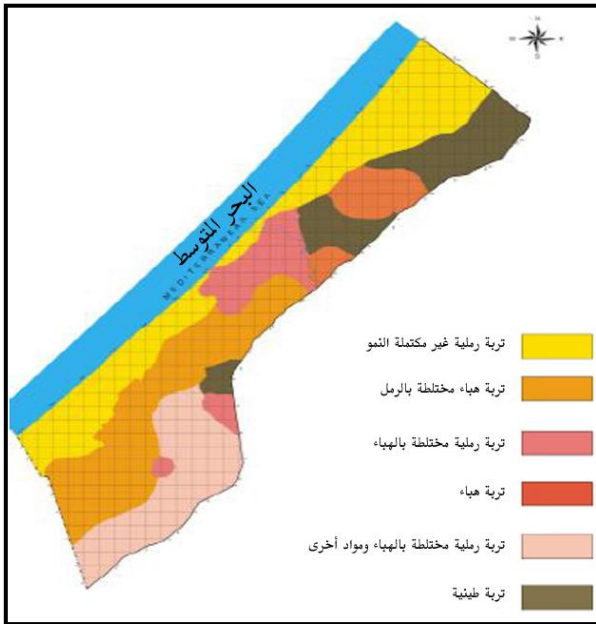
4-1-3 التضاريس في قطاع غزة:



خريطة الطبوغرافية لجميع محافظات قطاع غزة (انظر شكل 3-6) تبين أنّ أعلى نقطة مرتفعة عن سطح البحر موجودة في منطقة المنطار شرق مدينة غزة وفي أقصى جنوب قطاع غزة وشرق محافظة خان يونس ويزيد ارتفاعها عن منسوب سطح البحر بما لا يقل عن 100م، ثم تتدرج الطبوغرافية بانخفاض حتى تصل إلى ارتفاع 20م عن منسوب سطح البحر في وسط المحافظات من أقصى الجنوب إلى أقصى الشمال (الأطلس الفني، 1997).

شكل (3-6): مخطط يوضح طبوغرافية محافظات قطاع غزة
المصدر: (الأطلس الفني، 1997)، تعديل الباحث

5-1-3 التربة في قطاع غزة:



شكل (3-7): مخطط يوضح تصنيف التربة في قطاع غزة
المصدر: (الأطلس الفني، 1997)، تعديل الباحث

تتنوع التربة في قطاع غزة إلى عدة أنواع وهي (انظر شكل 3-7): تربة رملية على طول الشريط الساحلي من أقصى الشمال إلى أقصى الجنوب ويزيد عمق هذه التربة الرملية في شمال قطاع غزة باتجاه الشرق، وتربة مكونة من كركار مختلطة بالرمل في وتتركز في المحافظة الوسطى ومحافظتي خان يونس ورفح، وأخيرا التربة الطينية وتتركز في شمال شرق قطاع غزة وشرق مدينة غزة.

3-2 المناطق الصناعيّة والتنمية الصناعيّة في المخططات الإقليمية للقطاع:

تحتل المناطق الصناعيّة اهتماماً واسعاً لدى المخططين عند اعداد المخطط الإقليمي، لما لها من دور رئيسي في التنمية الشاملة عموماً والتنمية الاقتصادية خصوصاً، وتختلف نظرة كل مخطط إقليمي للمناطق الصناعيّة حسب عدة معايير أبرزها المساحة اللازمة للصناعات اللازمة، وعدد القوى العاملة في السكان، وغيرها من المعايير، وفيما يلي يوضح تقرير وزارة التخطيط (2007) وضع المناطق الصناعيّة في المخططات الإقليمية لقطاع غزة:

3-2-1 المناطق الصناعيّة في المخطط الإقليمي المقترح لقطاع غزة عام 1998م:

اهتم المخطط على وضع مناطق مخصصة للصناعات في الحدود الشرقية، ويعود ذلك لإبعاد المناطق الصناعية عن مناطق التطوير الحضري داخل المدينة، وتجنّب المشاكل البيئيّة، وربطها بالطرق الإقليمية والتجاريّة اللازمة، وسهولة ربطها بالمنافذ التجارية الرئيسيّة كالمطار والميناء (وزارة التخطيط، 2007).

أشار تقرير وزارة التخطيط (2007، ص8) أنه بناءً على حسابات نمو العمالة الصناعيّة مستقبلاً والطاقات الكامنة لقطاع الصناعة تم اقتراح إيجاد 4 مناطق صناعية (انظر الشكل 3-8) على امتداد الحدود الشرقية لمحافظة غزة بمساحة إجمالية بلغت 4700 دونم لاستيعاب نمو العمالة الصناعيّة المقترح حتى عام 2015م (وفق المخطط الإقليمي للمحافظات الجنوبية 1998 _ 2015)، وهذه المناطق هي: منطقة المنطار الصناعيّة بمساحة 500 دونم، منطقة المنصورة الصناعيّة بمساحة 700 دونم، منطقة دير البلح الصناعيّة بمساحة 800 دونم، منطقة الشوكة الصناعيّة بمساحة 2700 دونم، و قد تم اقتراح نقل المصانع الملوثة والمنتشرة حالياً بين المدن والتجمعات السكنية إلى هذه المدن الصناعيّة، كما و اقترح المخطط الإقليمي لعام 1998م توطين الصناعات الصغيرة ذات الطابع الحرفي و طابع الورش الصغيرة والغير ملوثة بيئياً في المجمعات البلدية المقترحة داخل المخططات الهيكلية للمدن (وزارة التخطيط، 2007).

3-2-2 مناطق التجارة الحرة في المخطط الإقليمي المقترح لقطاع غزة عام 1998م:

اتضح من تقرير وزارة التخطيط (2007) أنّ خطة التنمية التجارية في المخطط الإقليمي لعام 1998 أوصت بإيجاد مناطق تجارة حرة تشتمل على مناطق إعادة تصدير بمحاذاة المنافذ التجارية الرئيسيّة كالمطار والميناء، وإيجاد مراكز تسوّق على امتداد الطرق الإقليمية (وزارة التخطيط، 2007).



شكل (3-8): مخطط توزيع المناطق الصناعيّة وشبكة الطرق الرئيسيّة في قطاع غزة
المصدر: (المخطط الإقليمي لقطاع غزة، 2007)

3-2-3 التنمية الصناعيّة في المخطط الإقليمي لقطاع غزة عام 2005م:

أشار تقرير وزارة التخطيط الخاص بالمخطط الإقليمي للمحافظات الجنوبية 2005 _ 2020 (2007، ص28) أنّ المخطط الإقليمي المعتمد عام 2007 اعتمد على نفس المبادئ التي اعتمدها المخطط لعام 1998 من حيث إقامة المدن الصناعية بعيداً عن التجمعات العمرانية في الأراضي ذات القيمة الزراعية المنخفضة وكذلك البعيدة عن مصادر المياه والمصادر الطبيعية الهامة، مع ضرورة نقل المصانع ذات التأثير البيئي السلبي من داخل التجمعات السكنية لهذه المناطق المقترحة بعد إنشاؤها... لذلك اعتمد مخطط 2007 التوجه العام للتنمية الصناعية المقترح في مخطط 1998، مع ضرورة تحديث الأساس المعلوماتي المستخدم في احتساب المساحات والمواقع المحددة لإقامة المدن الصناعية المقترحة، واستناداً إلى الأساس المعلوماتي الحالي عن السكان والتوقعات العامة للزيادة السكانية وكذلك نسب العمالة والبطالة الحالية، والتوقعات المرتبطة بالمعطيات الآتية عن هذه النسب مستقبلاً وحتى عام 2020،

وحسب ما أظهرت التوقعات المستقبلية أن نسبة العمالة في قطاع الصناعة ستصل إلى 12% من إجمالي العمالة التامة التي ستصل بدورها عام 2020 إلى 72% من إجمالي القوى العاملة بافتراض انخفاض نسبة البطالة الحقيقية إلى 24% من إجمالي القوى العاملة ... وعليه فإن حوالي 38,500 عامل من العدد الإجمالي يستوجب استيعابهم في المدن الصناعية الإقليمية، وعند احتساب مساحة الأرض المطلوبة لاستيعاب هذا العدد من العمالة اعتماداً على المقاييس الدولية مع إضفاء بعض التعديلات المرتبطة بالخصوصية المحلية وجد أن إجمالي المساحة المطلوبة للتطوير الصناعي على المستوى الإقليمي تبلغ حوالي 6500 دونم تم تحديدها كما هو مبين على الخريطة في الصفحة السابقة شكل رقم 3-8 كالتالي (وزارة التخطيط، 2007):

- منطقة غزة الصناعية بمساحة 500 دونم.
- منطقة الأوقاف الصناعية بمساحة 700 دونم.
- منطقة إيرز الصناعية بمساحة 250 دونم.
- منطقة الشوكة الصناعية بمساحة 5000 دونم.

3-3 المخطط الإقليمي لقطاع غزة (المحافظات الجنوبية) 2005_2020:

1-3-3 خلفية عامة:

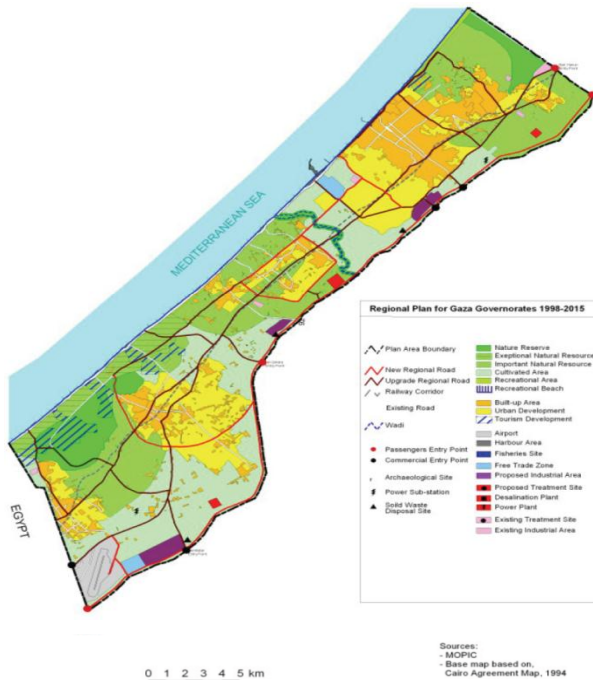
أفاد تقرير وزارة التخطيط (2007) أن الوزارة قامت عام 1998م بالانتهاء من إعداد مخطط إقليمي للمحافظات الجنوبية 1998 _ 2005م، والذي ركّز على وضع مبادئ عامة لاستخدام الأراضي وحماية البيئة ومصادرها، للوصول لبيئة تخطيطية وفق رؤية تنموية شاملة، مع الأخذ في الاعتبار كافة العوامل السياسيّة والجغرافيّة والعمرانيّة وغيرها، وربط العوامل السابقة مع التعداد السكاني المتوقّع، إلا أنّ لم يتم تصديقه في ذلك الوقت لأسباب مختلفة، ولكنه كان يعتبر مرجعاً تخطيطياً على كافة مستويات التخطيط، وبسبب انتفاضة الأقصى المباركة عام 2000م، وبسبب عوامل مختلفة أبرزها الانسحاب الإسرائيلي من مستعمرات قطاع غزة عام 2005م، كان لا بدّ من تحديث المخطط الإقليمي المقترح، وتصديقه من الجهات المختصة حسب الأصول، وعلى إثر ذلك تم تشكيل لجنة من الخبراء على مستوى الوطن من كافة الجهات ذات العلاقة (وزارة التخطيط، 2007).

ناقشت هذه اللجنة المواضيع المؤثرة على عملية التخطيط، ودراسة بدائل وسيناريوهات المخطط الإقليمي المقترح، وتم اعتماد مبادئ عامة اقترحتها المخطط الإقليمي المقترح لسنة 1998م الذي يتضح بالشكل رقم (3-9) في الصفحة التالية، مع الأخذ في الاعتبار المتغيرات الديموغرافيّة

والسياسية وخاصة ما يتعلق بالانسحاب الإسرائيلي، وكان من أبرز أدوار اللجنة أن تعيد دمج المناطق التي انسحب منها الجانب الإسرائيلي ضمن النسيج الحضري الفلسطيني حسب رؤية تنموية شاملة (وزارة التخطيط، 2007).

وأوضح تقرير وزارة التخطيط (2007) أنّ المخطط الإقليمي 2005 _ 2015م حصل على مصادقة مؤقتة من قبل مجلس التنظيم الأعلى عام 2005م، وذلك حتى تقوم الجهات المختصة بوزارتي الحكم المحلي والتخطيط بإنجاز المخططات القطاعية التفصيلية واعتماده لاحقاً في عام 2007م، وحسب ما أشار إليه تقرير وزارة التخطيط (2007، ص2) فقد بُنيت عملية تحديث المخطط على ما يلي:

- الانسحاب الإسرائيلي من المحافظات الجنوبية والحاجة إلى تخطيط كامل مساحة محافظات غزة كوحدة واحدة، وتحديد أوجه استخدامات الأراضي المستقبلية وفق الرؤى والأولويات الفلسطينية.
- رصد المتغيرات التي حدثت على الأرض خلال الفترة السابقة وخصوصاً خلال انتفاضة الأقصى وتقييم أثرها وتحديد تبعاتها على التنمية العمرانية.
- توقع احتمال فتح المعابر الوطنية والدولية لمرور الأشخاص والبضائع، وما قد يتبعه من إعادة تأهيل لمطار غزة الدولي، وإنجاز مشروع الميناء.
- خطط التنمية الاقتصادية يجب ربطها بخطط استعمالات الأراضي لضمان التنمية المستدامة.



شكل (3-9): المخطط الإقليمي المقترح لقطاع غزة الخاص بعام 1998
المصدر: (وزارة التخطيط، 1998)

2-3-3 أهداف المخطط الإقليمي

وضّح تقرير وزارة التخطيط (2007) أنّ الأهداف الرئيسيّة التي هدف إليها المخطط كما يلي:

- إيجاد إطار عام لاستعمالات الأراضي المختلفة في المحافظات الجنوبية، وحماية الأراضي ذات الأهمية الإقليمية والوطنية، وتوفير الاحتياجات السكانية من بنية تحتية وإسكان وخدمات عامة وتنمية الصناعة والتجارة وغيرها.
- جعله أداة رئيسيّة في تعزيز التنمية الشاملة المتوازنة ضمن أدوات عملية التخطيط الحضري.

كما يهدف المخطط الإقليمي للمحافظات الجنوبية حسب تقرير وزارة التخطيط (2007، ص3) إلى تحقيق الأهداف التالية:

- تنظيم وترشيد استخدامات الأراضي في المحافظات الجنوبية ووضع التوجيهات لسلطات التخطيط المحلية فيما يتعلق باستعمالات الأراضي المستقبلية مع تحديد المواضيع والقضايا ذات الأهمية الوطنية.
- حماية المصادر الطبيعية وضمان الاستعمال الأمثل لها.
- تطوير البيئة والصحة والظروف المعيشية للسكان وتحديد الاحتياجات المستقبلية لمحاربة الفقر ومساندة الفئات المجتمعية الأكثر تضرراً.
- إيجاد البنية التحتية والبيئة المناسبة لخلق فرص العمل وزيادة التشغيل.
- حماية التراث الحضاري والمواقع الأثرية والثقافية ذات الأهمية الوطنية والإقليمية.
- دمج المناطق والمستعمرات المخلاة وإعادة استخدامها وفق الأولويات والاحتياجات التنموية الفلسطينية.
- وضع الخطوط العريضة للتوجهات وأولويات المشاريع وبرامج الاستثمار المستقبلية.

3-3-3 فرضيات المخطط الإقليمي

اعتمد هذا المخطط على نفس المبادئ الأساسية والفرضيات التي اعتمد عليها المخطط الإقليمي السابق في عام 1998م، وهي حسب ما أفاد تقرير وزارة التخطيط (2007، ص3) كما يلي:

- إقامة الدولة الفلسطينية المستقلة وعاصمتها القدس الشريف، واعتبار تنفيذ الانسحاب الإسرائيلي الكامل من كافة الأراضي التي احتلت عام 1967م.
- اعتبار الدولة الفلسطينية تخص جميع الفلسطينيين أينما تواجدوا، واعتبار قطاع غزة والضفة الغربية نسيج جغرافي موحد يصل بينهما ممر.
- ضمان الحرية الكاملة للتنقل للمواطنين والبضائع بين قطاع غزة والضفة الغربية من جهة، وبين قطاع غزة والعالم الخارجي من جهة أخرى.
- وجود سيطرة فلسطينية شاملة على عناصر السيادة والمتمثلة في: الأرض، والجو، والمياه الإقليمية، بالإضافة إلى السيطرة الموارد الطبيعية وخاصة المياه والطاقة، والتحكم بالمعابر الدولية بمختلف أماكنها على حدود الوطن.
- توفير حلول واضحة لموضوع اللاجئين حسب قرارات الأمم المتحدة ذات العلاقة، وضمان حقهم بالعودة حسب ما تنص عليه القوانين الدوليّة.

3-3-4 تحديات التنمية العمرانية وعملية التخطيط خلال المخطط الإقليمي

أشار تقرير وزارة التخطيط (2007) الى مجموعة من التحديات والمعوقات التي تواجه التنمية العمرانية، والتي أبرزها الاحتلال الإسرائيلي وسياساته، ومن أهم هذه التحديات كما جاء في تقرير وزارة التخطيط (2007، ص4):

- عدم استقرار الوضع السياسي الحالي، وعدم وضوح المستقبل السياسي.
- السيادة الكاملة غير متوفرة على أرض الواقع.
- عدم توفر الربط الجغرافي اللازم بين أنحاء الوطن.
- التحديات العمرانية التي سببتها المستوطنات الإسرائيلية وما نتج عنها من طرق جديدة.
- تدهور البيئة العمرانية مؤخراً، بسبب السياسات الإسرائيلية التي تهدف إلى تدمير هذه البيئة ومنع تطورها.
- ارتفاع معدل الزيادة السكانية وعدم وضوحها فيما يتعلّق بالعائدين.
- عدم توفر الأراضي الكافية للعمليات التنموية في ظل الارتفاع الكبير بعدد السكان.
- طبيعة البنية الديموغرافية للمواطنين، والتي أبرزها أنّ الشباب يشكلون الجانب الأكبر منها.

- الضعف الواضح في الوصول إلى المصادر الطبيعية، بالإضافة إلى تلوث المياه والتربة، وعشوائية استغلال مصادر المياه.
- عدم توفر فرص العمل بالقدر اللازم مما أدى لارتفاع نسب البطالة.
- وجود الفقر بنسبة مرتفعة.

3-3-5 المحددات التخطيطية العامة للمخطط الإقليمي

اعتمدت العملية التخطيطية للمحافظات الجنوبية إلى المحددات العامة التالية حسب تقرير وزارة التخطط (2007) الخاص بالمخطط الإقليمي للمحافظات الجنوبية 2005 _ 2020:

3-3-5-1 الإطار الزمني للمخطط

تم تمديد الإطار الزمني للمخطط من قبل الجهات المعنية، وقد تم اختيار عام 2020 كإطار زمني للمخطط، على أن تتم مراجعته عند حدوث تغير في الوضع الجيوسياسي أو التنموي الفلسطيني يستدعي تعديل أو تحديث المخطط الإقليمي (وزارة التخطط، 2007).

3-3-5-2 السكان

حسب تقرير وزارة التخطط (2007، ص4) اعتمد المخطط على إصدارات جهاز الإحصاء المركزي الفلسطيني في تقدير عدد السكان وتركيبته الحالية والمستقبلية، والتي تشير إلى أن عدد سكان محافظات غزة في نهاية عام 2007 قدر بحوالي 1,416,539 نسمة، والمتوقع زيادته إلى 2,475,330 نسمة في عام 2020، وتشمل هذه التوقعات عودة حوالي 450.000 فلسطيني إلى محافظات غزة بعيد إنشاء الدولة الفلسطينية (وزارة التخطط، 2007).

3-3-5-3 حدود منطقة التخطط

تشمل منطقة التخطط حالياً جميع أراضي المحافظات الجنوبية المحددة استناداً إلى خرائط اتفاقية القاهرة 1994 والتي تقدر مساحتها بحوالي 365 كم2 (وزارة التخطط، 2007).

3-3-5-4 التنمية المستدامة والحفاظ على المصادر الطبيعية

أشار تقرير وزارة التخطط (2007) أنه بسبب الزيادة السكانية المتسارعة، وندرة الأراضي المتوفرة، وسوء الوضع البيئي الحالي، فكان لزاماً على المخطط الموازنة المدروسة بين احتياجات التطور الحضري المستقبلي والحاجة إلى الحفاظ على المصادر الطبيعية المتاحة وحمايتها، مع ضرورة ابقاء احتياطي من الأراضي للأجيال القادمة، مع الأخذ بالاعتبار كافة الخدمات والبني التحتية والاحتياجات التنموية المختلفة اللازمة للسكان (وزارة التخطط، 2007).

3-3-5-5 الكثافة السكانية

بيّنت وزارة التخطيط في تقريرها (2007) أنه لضرورة الحفاظ على الأراضي بغرض التنمية لندرتها، وبسبب الزيادة السكانية المستقبلية المتوقعة، اتخذ المخطط كثافة سكانية إجمالية بمقدار 25 شخص/دونم لتحديد مساحات التمدد العمراني، والتي يمكن استخدامها كإطار عام للتخطيط المحلي على أن يتم احتساب الكثافة السكانية الخاصة لكل موقع تبعاً لخصائصه العمرانية حرصاً على عدم خلق تشوهات في بنيته الحضرية (وزارة التخطيط، 2007).

3-3-5-6 مصادر المياه

أوضح تقرير وزارة التخطيط (2007) إلى ضرورة الحفاظ على مصادر المياه كونها من أهم عناصر القوة للوصول لتنمية شاملة في قطاع غزة، لا سيما في ظل شح المياه الحالي وقلة جودتها، بسبب الاستنزاف المتزايد على مخزون المياه الجوفية (وزارة التخطيط، 2007).

3-3-5-7 التنمية الاقتصادية وخلق فرص عمل

إن المخطط الإقليمي الحالي يلبي احتياجات السكان الحالية والنمو المستقبلي للسكان، ويشمل ذلك توفير فرص العمل المتزايدة وهذا يحتاج إلى تنمية القطاعات الاقتصادية والإنتاجية كقطاعات الصناعة و التجارة و السياحة بشكل متوازي مع مبادئ التنمية الحضرية (وزارة التخطيط، 2007).

3-3-5-8 التنمية الزراعية

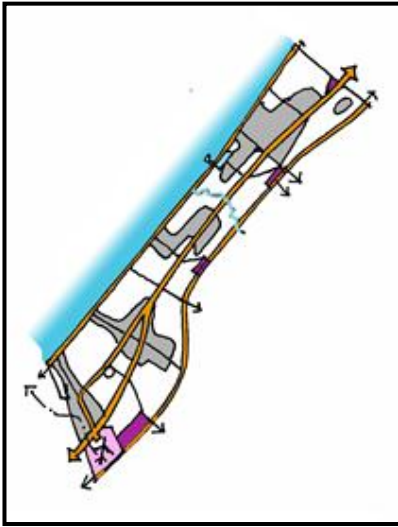
أشار تقرير وزارة التخطيط (2007) أنّ الزراعة تعتبر رافعة اقتصادية ودليلاً على التحضر، وتكمن أهمية الأراضي الزراعيّة في قطاع غزة كونها تشكّل سلة الغذاء الأساسية سواءً على مستوى المحافظات الجنوبية محلياً أو على مستوى محافظات الوطن ككل، الأمر الذي يستدعي حمايتها وتطويرها واستصلاحها (وزارة التخطيط، 2007).

3-3-5-9 المحافظات الجنوبية البوابة الفلسطينية على العالم

يشير تقرير وزارة التخطيط (2007) أنّ المحافظات الجنوبية لها أهميتها الجغرافية كونها ملتقى لعدة محاور تجارية على الصعيد الدول المجاورة، مما يجعلها ثقلاً مؤثراً في العلاقات التجارية بينها وبين الدول الأخرى المحيطة بها، بالإضافة كونها الإقليم الوحيد على مستوى الوطن الذي يوجد فيه مياه مكشوفة على المياه الدولية عبر إنشاء الميناء فيها، بالإضافة لتخصيص منطقة مطار دولي فيها (وزارة التخطيط، 2007).

6-3-3 شبكة المواصلات في المخطط الإقليمي

تعتبر شبكة المواصلات من أهم عناصر النجاح لأي مخطط، لما لها دور فعال في الربط بين التجمعات العمرانية المختلفة، وربط مناطق الإنتاج بالمعابر والموانئ وخطوط النقل اللازمة، كما تميّزت شبكة المواصلات للمحافظات الجنوبية بأخذ تلك العناصر بالاعتبار، بالإضافة إلى الربط اللازم بين المحافظات الجنوبية وبينها وبين المحافظات الشماليّة، وتسهيل حركة البضائع والسكان الداخلية والخارجية من وعبر البلدان المجاورة، كما هو مبين في الشكل رقم 3-10، وتعتمد الخطة على العناصر الأساسية التالية حسب تقرير وزارة التخطيط (وزارة التخطيط، 2007، ص32):



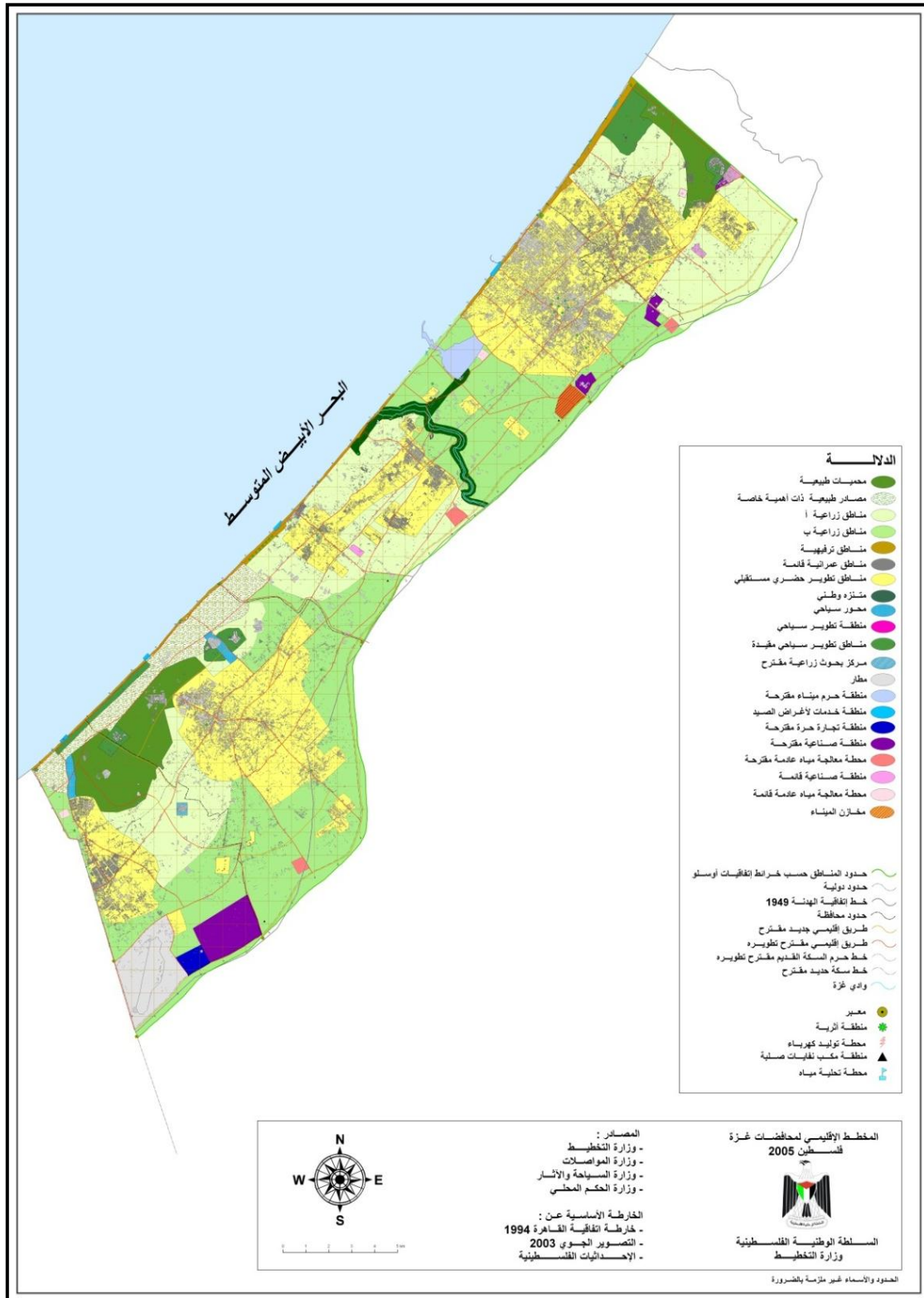
شكل (3-10): مخطط العناصر الأساسية لنظام

المواصلات في قطاع غزة

المصدر: (المخطط الإقليمي لقطاع غزة 2005-2020، 2007)

■ ثلاثة محاور رئيسية:

- طريق شرقي مع خط سكة حديد دوليين يصلان المناطق الصناعية والمعابر البرية والمطار ويتم وصلهم لاحقاً بالخط الواصل بين غزة والضفة الغربية.
 - طريق صلاح الدين مع سكة حديد (مترو) تصل إلى المطار وتساهم في تسهيل الحركة الداخلية بين التجمعات السكانية الرئيسية.
 - طريق ساحلي (الكورنيش) يتصل بالخط الساحلي المصري (والإسرائيلي لاحقاً).
 - طرق عرضية تصل المحاور الرئيسية وتعزز التواصل بين المواقع المختلفة وخاصة بين الميناء والمدن الصناعية الواقعة على الحدود الشرقية لمحافظات غزة.
- المطار الدولي.
- الميناء البحري.



شكل (3-11): المخطط الإقليمي لقطاع غزة الخاص بعام 2005

المصدر: (وزارة التخطيط، 2007)

3-4 أثر قوانين البناء والتنظيم على تخطيط المناطق الصناعية:

تعتبر قوانين البناء والتنظيم من أهم العوامل النازمة والمؤثرة في تطور العمران في داخل المدن، لاسيما تأثيرها الواضح على تخطيط المدن والمناطق المخصصة لاستخدامات معينة، كالمناطق السياحية والزراعية والتجارية والصناعية وغيرها، إلا أنه من الجدير بالذكر أنّ هذه القوانين والأنظمة تعتبر أطر عامة وليست قواعد تفصيلية ودقيقة، مما يترك الأثر السلبي على تخطيط وترخيص المناطق والمدن الصناعية، وفيما يلي عرض بعض الأنظمة والقوانين:

3-4-1 قانون تنظيم المدن رقم 28 من عام 1936:

وهو قانون يقضي بتوحيد قوانين تنظيم المدن والقرى وتعديلها، ويتضمن القانون العديد من المواد التي نظمت العلاقة بين لجنة اللواء وسلطاتها في اصدار أنظمة داخلية من حين لآخر، وقرارات خاصة بتأليف لجنة محلية لمنطقة تنظيم المدن، ودورها في ارسال التفاصيل والمعلومات الضرورية إلى لجنة اللواء بشأن ما تحتاج إليه منطقة تنظيم المدينة من توسيع شوارع أو اعداد شوارع جديدة أو اصدار مواد تتعلق بتقييد البناء بعد إنشاء منطقة تنظيم المدينة، ثم يتناول القانون المواد المتعلقة بمشاريع تنظيم المدن مثل المشروع الهيكلي والتفصيلي ومشاريع التقسيم وانبثق عبر هذا القانون العديد من الأنظمة التي تخص مختلف أنواع البناء (الحايك، 1997).

ولكن لا يوجد ما يتعلّق بأنظمة تنظم إنشاء مناطق صناعية ومدن صناعية، ومن خلال الاطلاع على الأنظمة المنبثقة من قانون تنظيم المدن في اللجنة المركزية لتنظيم المدن، يوجد فقط نظام يتعلّق بترخيص المباني الصناعية والحرفية الصادر عام 2000م والذي ينص على ضرورة الحصول على موافقة مبدئية من وزارة الصناعة قبل الشروع ببناء المصنع باعتبارها الجهة المختصة بمنح الرخص للحرف والصناعات بما يطابق الواقع التنظيمي للمنطقة، لكن لا يوجد حتى الآن نظام واضح يوضح تنظيم ما يتعلّق بإنشاء المناطق الصناعية، وهذا الضعف والنقص بالقوانين يساهم بأثر سلبي على تطوير وإنشاء المناطق الصناعية (وزارة الحكم المحلي، 2015).

3-4-2 النظام الملحق بالمخطط الإقليمي ونظرة من إنشاء المناطق الصناعية:

بعد الاطلاع على النظام الملحق بالمخطط الإقليمي الأخير فيما يتعلّق بالمنشآت الصناعية والمناطق الصناعية، فإنّه يفيد بضرورة عدم التعامل مع أي مصنع داخل نفوذ المناطق الصناعية إلا من خلال مخطط تفصيلي ونظام يتم اعتماده من اللجنة المركزية للأبنية والتنظيم.

خلاصة الفصل

لقد تعرض الباحث في هذا الفصل إلى نبذة حول قطاع غزة (المكان الجغرافي الذي تدور حوله المشكلة البحثية)، وتطرق الباحث إلى تاريخ قطاع غزة وحدودها الجغرافية وطبيعة القطاع من الناحية الجغرافية وتضاريسه وترتيبه والسكان ومعدل الكثافة للسكان.

ثم تناول الباحث المخططات الإقليمية لقطاع غزة واستعرض ماهية المخطط الإقليمي وظروف انشاؤه وأهدافه والغرض الذي تم عمل المخطط الإقليمي من أجله، ووضح فرضيات المخطط الإقليمي بالإضافة إلى المحددات التخطيطية التي اتبعتها المخططون في المخطط الإقليمي ووضح تحديات التنمية العمرانية التي تواجه المخطط الإقليمي، وأهم ما يتعلق بالموصلات الخاصة بقطاع غزة خلال المخطط الإقليمي، وتناول هذا الفصل أيضاً أهم ما يتعلق بالمناطق الصناعية والتنمية الصناعيّة خلال المخططات الإقليمية لقطاع غزة، واستعرض الخرائط التي توضح الأماكن الجغرافية المقترحة لتلك المناطق الصناعيّة.

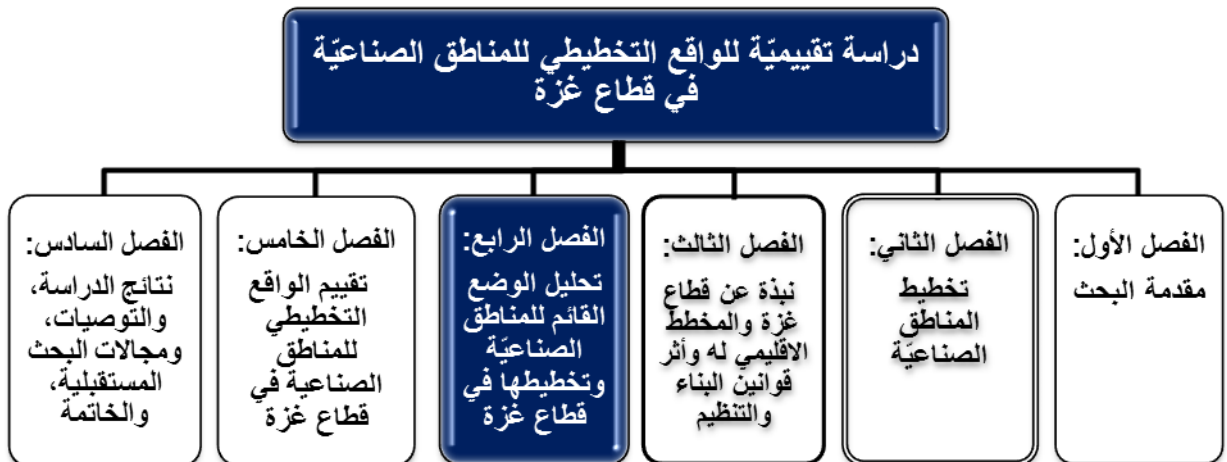
وفي نهاية الفصل حاول الباحث تسليط الضوء على أثر قوانين البناء والتنظيم على المناطق الصناعيّة وإنشائها، وتبيّن أنّها مجرد أطر عامة ولا توفر التفاصيل الدقيقة الواضحة، ولا يوجد نظام خاص بالمناطق الصناعيّة مما يؤكد أنّ ذلك من أهم أسباب عدم تطوير وإنشاء المناطق الصناعيّة في قطاع غزة، واقتصر النظام الملحق بالمخطط الإقليمي على ضرورة تقديم واعتماد مخطط تفصيلي ونظام للمنطقة الصناعية حتى يحصل أي مصنع على ترخيص داخل نفوذ المناطق الصناعيّة.

الفصل الرابع: تحليل الوضع القائم للمناطق الصناعيّة وتخطيطها في قطاع غزة

(ص 53 - ص 104)

تمهيد

- 1-4 واقع القطاع الصناعي في قطاع غزة
- 2-4 المناطق الصناعيّة في فلسطين
- 3-4 التوزيع الخاص بالمناطق الصناعيّة في المخطط الإقليمي لقطاع غزة
- 4-4 تحليل حالة مدينة غزة الصناعيّة من الناحية التخطيطية
- 5-4 الوضع التخطيطي القائم لمنطقة بيت حانون الصناعيّة
- 6-4 الوضع التخطيطي المقترح لمنطقة خان يونس الحرفيّة الصناعيّة
- 7-4 تحليل الوضع القائم للمناطق الصناعيّة وتخطيطها في قطاع غزة باستخدام التحليل الاستراتيجي الرباعي (SWOT ANALYSIS)



الفصل الرابع

تحليل الوضع القائم للمناطق الصناعيّة وتخطيطها في قطاع غزة

تمهيد

بعد الحديث عن قطاع غزة وظروفه والمخطط الإقليمي لقطاع غزة وحيثياته وما يتعلق بتوجهات المخطط الإقليمي فيما يتعلق بالمناطق الصناعيّة، تناول هذا الفصل واقع القطاع الصناعي وتطوره منذ قدوم السلطة الفلسطينية حتى العام الحالي، ومدى مساهمة هذا القطاع بالنواتج المحلي وتشغيل العمالة، ووضعها خلال الحصار وبعد الحروب التي تعرضت لها غزة، ثم تطرق إلى المناطق الصناعيّة القائمة في قطاع غزة، وتحليل الوضع القائم لمدينة غزة الصناعيّة وغيرها من المناطق الصناعيّة القائمة، وعمل تحليل وتقييم الواقع الحالي لتخطيط المناطق الصناعيّة من خلال التحليل الاستراتيجي الرباعي (SWOT) بالتعرف على عناصر القوة في تخطيط المناطق الصناعيّة في قطاع غزة، وعناصر الضعف لها، وأيضاً معرفة الإمكانيات والفرص المتاحة للمناطق الصناعيّة، كما تطرق هذا الفصل إلى التهديدات والعوائق الخارجية التي يعاني منها تخطيط المناطق الصناعيّة، ووجود المناطق الصناعيّة ذاتها للوصول لتقييم واضح لتخطيط المناطق الصناعيّة على مستوى قطاع غزة.

1-4 واقع القطاع الصناعي في قطاع غزة

من المعروف أهمية القطاع الصناعي ودوره الرئيسي في التنمية الشاملة لأي مجتمع، ومساهمته في دفع عجلة النمو الاقتصادي في كافة أنحاء العالم وهو من أهم القطاعات الريادية والإنتاجية، لذلك سنذكر فيما يلي واقع القطاع الصناعي في قطاع غزة.

1-1-4 نبذة حول التطور الزمني لقطاع الصناعة في قطاع غزة

شهد القطاع الصناعي في محافظات قطاع غزة منذ قدوم السلطة الوطنية الفلسطينية قفزة نوعية وتطور بشكل سريع وملفت للنظر، حيث ارتفعت مساهمته في الناتج القومي الإجمالي، وساهم في دخول رؤوس أموال محلية وعربية وأجنبية في القطاع الصناعي عدة عوامل منها: صدور قانون الاستثمار الفلسطيني، وقانون هيئة المدن والمناطق الصناعيّة، والحوافز الاستثمارية المصاحبة لهما عام 1998م، مما ساهم في تنمية وتطوير هذا القطاع.

ولكن مع اشتعال شرارة انتفاضة الأقصى في نهاية عام 2000م واجه الاقتصاد الفلسطيني ظروف صعبة لم يسبق لها مثيل، حيث كان الحصار شاملاً على كل من قطاع غزة والضفة

الغربية وتم إغلاق جميع المعابر الخارجية بين المناطق الفلسطينية والعالم الخارجي ومع إسرائيل أيضاً، ونتيجة لهذه الظروف الصعبة التي شهدتها الاقتصاد الفلسطيني تأثر بشكل مباشر القطاع الصناعي، حيث حدث تراجع كبير في كل مكوناته ومؤثراته نظراً لاعتماده بشكل كبير على استيراد المواد الخام من الخارج عبر الموانئ و المعابر الإسرائيلية.

وتأزم وتدهور وضع القطاع الصناعي مع فرض الجانب الإسرائيلي الحصار الخانق على قطاع غزة عام 2007م - عام الانقسام الفلسطيني بين الضفة الغربية وقطاع غزة - حيث منعت إسرائيل دخول كافة المواد الخام المستخدمة في الصناعة و منعت دخول الماكينات و قطع الغيار الخاصة بالمصانع.

وأدى التدهور في القطاع الصناعي في محافظات غزة إلى ارتفاع معدلات البطالة التي تجاوزت نسبة 32% في عام 2013م بعد الحصار الخانق (الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2014).

كما طال إغلاق المعابر التجارية والحصار أهم المشاريع الاستثمارية في قطاع غزة وهو منطقة غزة الصناعيّة والتي بدأ العمل فيها في عام 1999م وتأثرت سلباً بشكل بالغ، كما أثر إغلاق معبر المنطار على منطقة غزة الصناعيّة بشكل سلبي، حيث أن المنطقة الصناعيّة صممت خصيصاً بجوار المعبر للاستفادة من سهولة دخول المواد الخام للمصانع وسهولة تصدير المنتجات للخارج (الغرفة التجارية الفلسطينية، 2014).

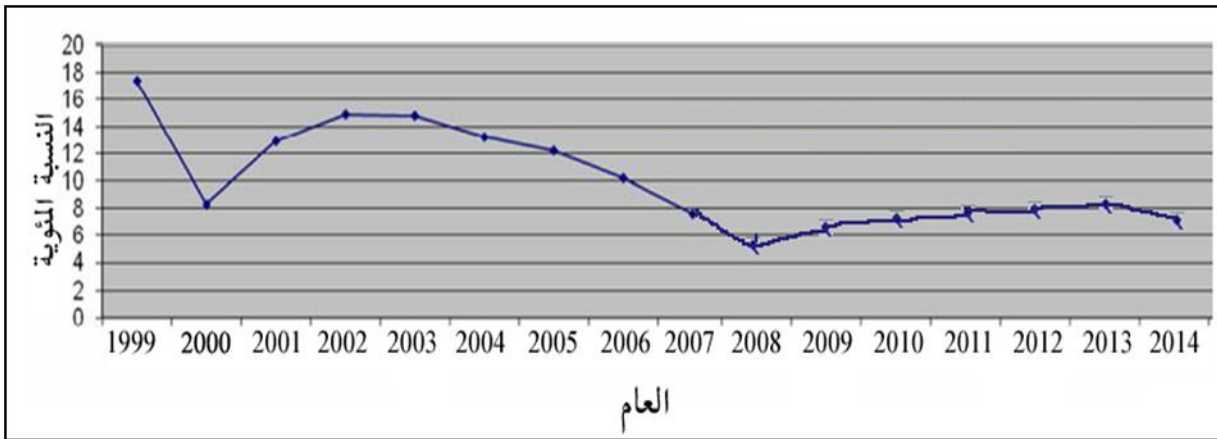
وتحسن وضع القطاع الصناعي في محافظات غزة قليلاً بعد تخفيف الحصار من قبل الجانب الإسرائيلي بعد حادثة السفينة التركية مرمره في شهر يونيو من العام 2010م، حيث سمح الجانب الإسرائيلي بدخول بعض المواد الخام والماكينات للقطاع الصناعي ولكن ضمن قيود وشروط، ومازال الجانب الإسرائيلي يمنع دخول العديد من المواد الخام والماكينات والمعدات وقطع الغيار اللازمة للقطاع الصناعي، كما يمنع تصدير المنتجات الصناعيّة من قطاع غزة للضفة الغربية والعالم الخارجي (الغرفة التجارية الفلسطينية، 2014).

ومن الجدير بالذكر أنه لغاية تاريخ كتابة هذا البحث لا زال الحصار الاقتصادي قائم على قطاع غزة، ويتم إدخال البضائع والسلع الأساسيّة عبر المعابر الاسرائيلية دون انتظام واضح، ومازال الجانب الاسرائيلي يمنع دخول العديد من المعدات وقطع الغيار للمصانع والمواد الخام لأسباب اقتصادية وأمنية حسب زعمه، ومعبر رفح البري ما زال معطل حتى هذا التاريخ بسبب

الخلافات السياسية الحالية بين الأطراف الفلسطينية، وبسبب الأوضاع الأمنية الغير مستقرة في سيناء القريبة من المعبر البري الوحيد لقطاع غزة مع جمهورية مصر العربية وهو معبر رفح البري.

2-1-4 مساهمة قطاع الصناعة في الناتج المحلي لقطاع غزة

يعتبر قطاع الصناعة الفلسطينية من القطاعات الهامة التي تساهم مساهمة فاعلة في تشكيل الناتج المحلي الإجمالي، إذ ساهم هذا القطاع بما نسبته 17.4 % من الناتج المحلي الإجمالي خلال العام 1999م ومن ثم تراجع هذه النسبة لتصل إلى نحو 8 % في العام 2000م بسبب اندلاع انتفاضة الأقصى الثانية، ثم بدأت ترتفع هذه النسبة حتى وصلت أقل مستوياتها في عام 2008م بنسبة 7.60 % بسبب الحصار الاسرائيلي الخانق على قطاع غزة وبسبب الانقسام السياسي الحادث بين الضفة الغربية وقطاع غزة، ولا يخفى علينا أيضا الحرب التي شنها الجانب الاسرائيلي على قطاع غزة نهاية عام 2008م، وبعد ذلك بدأت نسبة مساهمة قطاع الصناعة من الناتج المحلي لقطاع غزة بالنمو بشكل بطيء حتى عام 2013م، إذ وصلت إلى 8.25 % ولكن بدأت بالتراجع بعد ذلك في عام 2014م والعام الحالي بسبب إغلاق سُبُل إدخال المواد الخام والمعدات عن طريق جمهورية مصر العربية واستمرار الحصار من قبل الجانب الاسرائيلي وقيام الجانب الاسرائيلي بشن عدوان على قطاع غزة في النصف الثاني من عام 2014م، والشكل رقم (1-4) يوضح ذلك (الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2014).



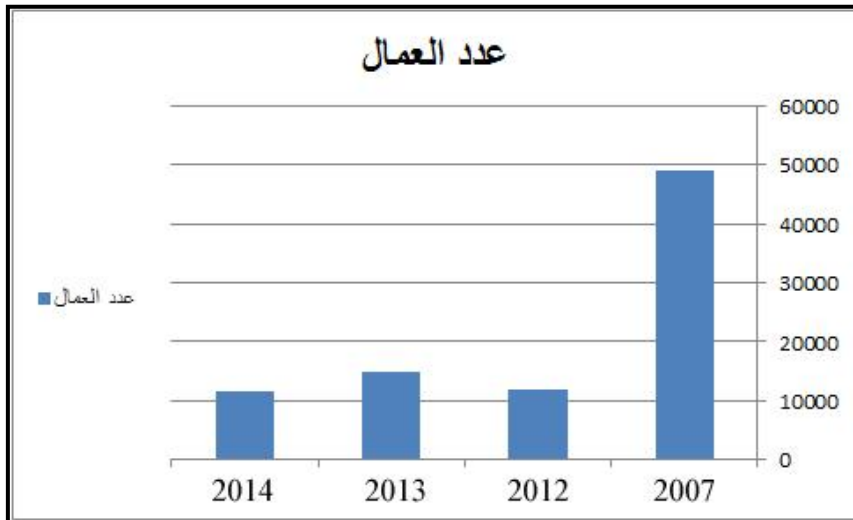
شكل (1-4): النسب المئوية لمساهمة قطاع الصناعة في الناتج المحلي لقطاع غزة
المصدر: (الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2014)، تعديل الباحث

3-1-4 مساهمة القطاع الصناعي في تشغيل العمالة

يعتبر القطاع الصناعي من المكونات الأساسية لتشغيل العاملين، إذ ساهم هذا القطاع في تشغيل 15.1% من إجمالي العاملين في قطاع غزة خلال عام 1996م حيث أن القطاع الصناعي كان يُشغّل ما يزيد عن 35 ألف عامل في حينها قبل الحصار، ثم تراجع إلى 4.4% خلال عام 2008 بسبب الحصار الخانق من قبل الجانب الإسرائيلي وبقيت النسبة منخفضة حتى عام 2014 بسبب تدهور قطاع الصناعة بسبب تدمير ما يزيد عن 90% من المصانع جراء الحروب الأخيرة على قطاع غزة واستمرار الحصار الإسرائيلي الخانق حتى هذا العام 2015م (وزارة التخطيط الفلسطينية _ 2015).

ومن الجدير بالذكر أن المناطق الصناعية التي تم تخطيطها بالمخطط الإقليمي الأخير كان يفترض أن تشغّل ما يقارب 18% من إجمالي عدد العمال في قطاع غزة، وهي نسبة جيدة بالنسبة للواقع الحالي التي لا تتجاوز 5% بسبب الأسباب السابق ذكرها (وزارة الحكم المحلي _ 2015).

وبلغ عدد العاملين في القطاع الصناعي قبل الحصار ما يزيد عن 45,000 عامل وذلك حتى عام 2007م كما هو موضّح في الشكل رقم (4-2)، ولكنه بعد الحصار انخفض عدد العاملين في القطاع الصناعي ليصل إلي ما يقارب 10,000 عامل في مختلف القطاعات الصناعية (الاتحاد العام للصناعات الفلسطينية، 2015).



شكل (4-2): تغيير أعداد العمال منذ بداية الحصار وحتى عام 2014م
المصدر: (الاتحاد العام للصناعات الفلسطينية، 2015)، تعديل الباحث

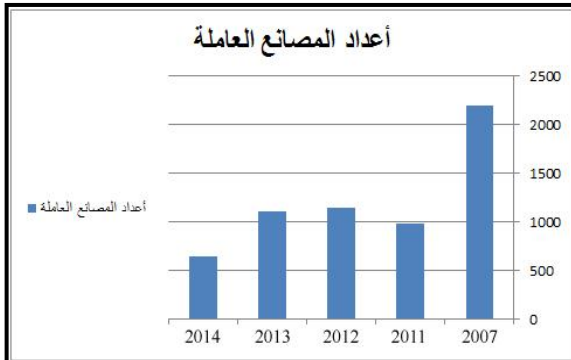
4-1-4 وضع القطاع الصناعي بعد الحصار

تأثر القطاع الصناعي بالحصار الخانق الذي فرضته قوات الاحتلال الإسرائيلي منذ منتصف حزيران 2007م، حيث منعت دخول المواد الخام الأولية الضرورية لعملية الإنتاج ومنعت أيضا تصدير المنتجات الجاهزة للخارج، وأدى ذلك إلى إغلاق 94 % من المنشآت الصناعية، أي ما يقارب من 3700 مصنع من مجموع 3900 منشأة صناعية، وباقي المصانع العاملة تعمل بطاقة إنتاجية لا تزيد عن 15 %، وتأثرت مبيعات المصانع العاملة بضعف القدرة الشرائية لدى المواطنين (وزارة التخطيط الفلسطينية، 2015).

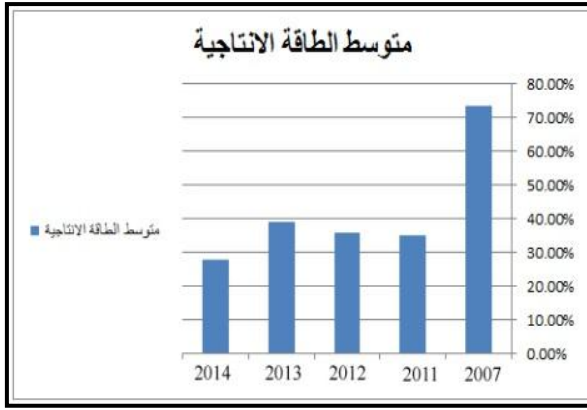
كما تم إغلاق معظم المصانع بمنطقة غزة الصناعية، وتعطل نحو 2500 عامل عن العمل كانوا يعملون لدى تلك المصانع والتي كانت تعتمد على تصدير منتجاتها للخارج، ولا زالت المعابر حتى هذا العام مغلقة بنسبة كبيرة وتمنع دخول العديد من المعدات والماكينات للمصانع بسبب الحصار.

5-1-4 وضع القطاع الصناعي بعد الحروب الأخيرة

مرّ على قطاع غزة خلال السبع سنوات السابقة ثلاثة حروب صعبة والتي كانت في الأعوام (2008-2009م، 2012م، 2014م)، والتي ألقت بظلالها بشكل مباشر على القطاع الصناعي في قطاع غزة، حيث أتت الحروب الأخيرة على غزة لتدمر ما تبقى من المصانع حيث استهدفت القطاع الصناعي بشكل ملحوظ، وتم تدمير ما يزيد عن 324 منشأة صناعية كلياً أو جزئياً في حرب عام 2008-2009م، وتدمير 64 منشأة صناعية كلياً أو جزئياً في حرب عام 2012م، وتدمير 937 منشأة صناعية كلياً أو جزئياً في حرب عام 2014م، والشكل التالي رقم (4-3) يوضح تأثير إعداد المصانع العاملة في قطاع غزة بالحروب السابق ذكرها والتي شنها الاحتلال الإسرائيلي على قطاع غزة خلال سبع سنوات فقط، وبشكل منطقي تأثرت متوسط الطاقة الإنتاجية للمصانع العاملة في قطاع غزة بشكل قوي بهذه الحروب كما يتضح من الشكل رقم (4-4) (الاتحاد العام للصناعات الفلسطينية، 2015).



شكل (4-3): تغيير أعداد المصانع العاملة منذ بداية الحصار وحتى عام 2014م
المصدر: (الاتحاد العام للصناعات الفلسطينية، 2015)، تعديل الباحث



شكل (4-4): تغيير متوسط الطاقة الانتاجية للمصانع العاملة منذ بداية الحصار وحتى عام 2014
المصدر: (الاتحاد العام للصناعات الفلسطينية، 2015)، تعديل الباحث

2-4-2 المناطق الصناعية في فلسطين

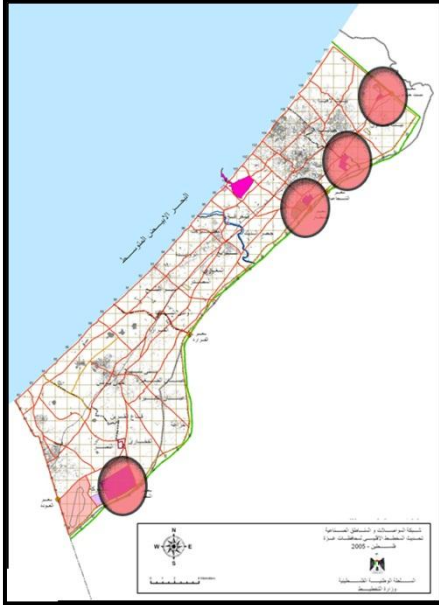
تُقسم المدن والمناطق الصناعية إلى قسمين: مدن ومناطق صناعية حدودية، ومدن ومناطق صناعية بلدية، فبالنسبة إلى الأولى فهي مناطق يتمتع فيها المستثمر بامتيازات وحوافز خاصة وإعفاءات جمركية تتفق وطبيعة المنتج فيها إذا كان مخصص للتصدير أو للسوق المحلي، أما الأخرى فهي مناطق الهدف منها نقل الصناعات والحرف والورش الموجودة داخل الأماكن المكتظة بالسكان إلى مناطق صناعية تتوفر فيها الخدمات المطلوبة لهذه المصانع، وذلك لحماية المواطنين من الآثار المترتبة على وجود هذه المصانع.

يتكون برنامج المدن والمناطق الصناعية من إنشاء عشرة مناطق صناعية، خمسة منها في قطاع غزة سيتم التطرق لها بشيء من التفصيل خلال هذا الفصل، أما الخمسة الباقية فتتوزع على مدن الضفة الغربية المختلفة وهي (منطقة القدس الصناعية المحلية وتسمى بالعيزرية، مدينة خضوري الصناعية لتكنولوجيا المعلومات بطولكرم، مدينة جنين الصناعية، مدينة نابلس الصناعية، مدينة ترقوميا الصناعية)، وقد اصطلح على تسميتها المدن والمناطق الصناعية الحدودية، إضافة إلى عدد من المدن والمناطق الصناعية المحلية والموجهة إلى الصناعات الصغيرة والمتوسطة والحرفية، وفي هذا السياق اعتبرت مدينة غزة الصناعية المشروع الأول القائم ضمن هذا البرنامج، ومن ثم تعتبر منطقة فلسطين الصناعية بعد الانسحاب (الإسرائيلي) من قطاع غزة هي المنطقة الصناعية الثانية القائمة، بينما باقي المدن والمناطق الصناعية المذكورة هي مدن ومناطق مستقبلية ضمن برنامج المدن والمناطق الصناعية الفلسطينية.

1-2-4-2 المناطق الصناعية التي تم تخطيطها أو الموجودة في قطاع غزة

من الجدير بالذكر أنّ المخطط الإقليمي المعتمد الأخير خصص ما يزيد عن 6000 دونم للمناطق الصناعية في قطاع غزة، وأفاد مدير عام هيئة المدن الصناعية والمناطق الصناعية

الحرّة خلال مقابلة أجريت معه أنه لم تُطبّق فكرة المنطقة الصناعيّة كما تم التخطيط له في المخطط الإقليمي سوى منطقة غزة الصناعيّة أمّا بقية المناطق الأخرى لم تطبق بسبب عدم الاستقرار السياسي والأمني والاقتصادي لقطاع غزة، وغير ذلك من المباني والمنشآت الصناعيّة توجد بشكل متناثر وعشوائي في أنحاء قطاع غزة، وقامت مؤخرا هيئة المدن الصناعيّة والمناطق الصناعيّة الحرّة وبالتعاون مع بلدية خان يونس بتخطيط منطقة صناعيّة حرفية للصناعات الخفيفة على مستوى مدينة خان يونس تقع في أقصى شرق المدينة سيتم عرض المقترح والذي لم ينفذ بعد بسبب بعض الخلافات السياسية بشأن التمويل، وأفاد أن منطقة بيت حانون الصناعيّة خصصت للصناعات الخفيفة لكنها لم تتجح بسبب الوضع الأمني السيء هناك وتدميرها عبر كل اجتياح على المدينة من قبل الجانب الإسرائيلي وسيقوم الباحث بعرض الوضع القائم لهذه المنطقة، وسيتم التطرق للمناطق الصناعيّة الأخرى التي لم ترى النور على أرض الواقع وأهم ما يميزها تخطيطيا، ولكن سيتم التركيز على تحليل حالة منطقة غزة الصناعيّة بصفته المنطقة الوحيدة القائمة بشكل فعلي ومتكامل، والشكل التالي رقم (4-5) يوضح توزيع المناطق الصناعيّة على مساحة إقليم قطاع غزة، وفيما يلي سيتم ذكر جميع المناطق الصناعيّة الموجودة بقطاع غزة:



شكل (4-5): مخطط توزيع المناطق الصناعيّة
المصدر: (المخطط الإقليمي لقطاع غزة، 2007)، تعديل

1- مدينة غزة الصناعيّة

يعد مشروع مدينة غزة الصناعيّة بداية المشوار لتنفيذ برنامج متكامل للسلطة الوطنية الفلسطينية يهدف أساسا لتحريك الاقتصاد الفلسطيني، وتنشيط الحركة الصناعيّة وخلق فرص عمل، بحيث تستوعب هذه المنطقة ما يزيد عن 2000 عامل، وبالتالي زيادة التنوع الاقتصادي لتحقيق التحول الاجتماعي والتقني والصناعي في فلسطين، وعليه فقد صدر قرار رئاسي في

26-12-1994م يقضي بإنشاء مدينة غزة الصناعيّة على مساحة حوالي (485) دونما من أراضي منطقة المنطار شرقي مدينة غزة (مشتهى، 1999).
بدأ العمل فعليا في مدينة غزة الصناعيّة عام 1999م، وتضم المنطقة الصناعيّة 45 مصنعاً، وبلغت إجمالي كلفة مشروع منطقة غزة الصناعيّة 30 مليون دولار، نفذت فعليا منه المرحلة الأولى بكلفة 18 مليون دولار (وسيتم لاحقا تحليل هذه المنطقة الصناعيّة بشيء من التفصيل).

2- منطقة فلسطين الصناعيّة

تأسست منطقة فلسطين الصناعيّة في بداية السبعينات، وقد كانت تقع تحت سيطرة الجانب (الإسرائيلي) قبل الانسحاب من قطاع غزة، واعتبارا من تاريخ 12 سبتمبر 2005 انتقلت السيطرة عليها للجانب الفلسطيني، وتم تغيير اسمها إلى منطقة فلسطين الصناعيّة حيث كانت معروفة سابقا بمنطقة "ايرز"، وتقع هذه المنطقة إلى الشمال من مدينة غزة وتبعد حوالي 2 كيلو متر عن بيت حانون، وحوالي 40 كيلو متر عن ميناء أسدود، وتمتد على مساحة حوالي 470 دونم مع إمكانية التوسع لتصبح 670 دونم (المصري، 2005).
يوجد في منطقة فلسطين الصناعيّة حوالي 200 مصنع قائم تعمل في مجالات مختلفة مثل الصناعات المعدنية، الأثاث، الخياطة، الصناعات البلاستيكية حيث توفر هذه الصناعات حوالي 8000 فرصة عمل للعمالة الفلسطينية (الهيئة العامة للمدن والمناطق الصناعيّة، 2015).

ولقد تأثرت هذه المدينة الصناعيّة كثيرا بالاعتداءات الاسرائيلية، فجميع الصناعات والمصانع والأنشطة الخدمية قد توقفت تماما، ودمرت قبيل (الانسحاب الإسرائيلي)، فقد قام الاحتلال بتدمير 150 مبنى صناعي من إجمالي عدد المصانع الموجودة والتي يبلغ عددها 200 مصنع حتى عام 2003م، أما الآن نتيجة للحصار (الإسرائيلي) المفروض على قطاع غزة فإنّ المدينة قد أغلقت بالكامل، بالإضافة إلى أن بعضاً من البنى التحتية للمدينة الصناعيّة قد تم تدميرها بشكل كامل أو جزئي (المصري، 2005).

وقامت بلدية بيت حانون بتخصيص منطقة صناعيّة للحرف والصناعات الخفيفة ضمن نفوذها عوضاً عن مدينة فلسطين الصناعيّة، وسميت بمنطقة بيت حانون الصناعيّة على مساحة تقارب 150 دونم، والتي تعرضت لاعتداءات وتدميرات متكررة عبر الحروب، وسيتم عرض المخطط الخاص بها لاحقا عند تحليل تخطيط تلك المنطقة (بلدية بيت حانون، 2015).

3- مدينة غزة الصناعية المحلية

تقع هذه المدينة إلى الشرق من مدينة غزة وتمتلكها وزارة الأوقاف، حيث قامت وزارة الاقتصاد الوطني باستئجار ما مساحته 150 دونم وذلك كمرحلة أولى من هذه الأرض لتخصيصها كمنطقة صناعية، تهدف إلى إعادة توطين الصناعات المعدنية التي تم تدمير منشأتها على يد القوات الاسرائيلية خلال فترة انتفاضة الأقصى وهي مغلقة الآن، حيث كانت هناك خطط مستقبلية لتوسيعها بمساحة 145 دونم من الجهة الغربية للمنطقة لتصل المساحة الإجمالية إلى 295 دونم أما بالنسبة للصناعات المستهدفة في هذه المدينة الصناعية وفرص العمل التي يتوقع أن توفرها موضحة بالجدول رقم (1-4) التالي (الهيئة العامة للمدن والمناطق الصناعية، 2015):

جدول رقم (1-4): الصناعات المستهدفة في مدينة غزة الصناعية وفرص العمل المتوقعة

تسلسل	نوع الصناعة	فرص العمل التي يتوقع أن توفرها
1	الصناعات الخشبية	518
2	الصناعة الفولاذية	277
3	قسم الألمونيوم	318
4	قسم المعادن	230
	المجموع	1343

المصدر: (الهيئة العامة للمدن والمناطق الصناعية، 2015)

لكن أصبحت هذه المنطقة منطقة تجارية سكنية بسبب قلة المساحات الموجودة بمدينة غزة، واقتصرت وجود هذه الصناعات المذكورة في الجدول السابق على الطوابق الأرضية للمباني فقط، بالإضافة إلى بعض الورش والمصانع الخفيفة المقامة على شاكلة معرشات معدنية ملائمة للغرض التصنيعي، ولكنها لا تعتبر منطقة صناعية مستقلة (بلدية غزة، 2015).

4- منطقة غزة لتكنولوجيا المعلومات

يهدف هذا المشروع إلى إنشاء منطقة صناعية خاصة بتكنولوجيا المعلومات في قطاع غزة، حيث سيتم إنشاء حاضنات صناعية مجهزة تهدف إلى تقليل التكلفة الاستثمارية في مثل هذه المشاريع، وسيتم العمل على هذا المشروع بالتعاون مع وزارة الاقتصاد الوطني ووزارة الاتصالات (الهيئة العامة للمدن والمناطق الصناعية، 2015).

وقد خصصت السلطة الوطنية الفلسطينية قطعة من الأرض بالقرب من أراضي محررة نتساريم (بعد الانسحاب الاسرائيلي عام 2005م للاستفادة منها في إقامة هذه المنطقة لتكون أول منطقة لتكنولوجيا المعلومات في فلسطين، وتبلغ مساحتها 15 دونم في جنوب مدينة غزة في منتصف قطاع غزة، علماً بأنه لم يتم إلى الآن أية مرحلة من مراحل هذه المنطقة حيث كان من المتوقع أن يستفيد منها حوالي 4600 من العمالة الماهرة و 1600 مهني في تكنولوجيا المعلومات، أما عن الأنشطة والخدمات المتوقع أن تقدمها هي (تطوير البرامج _ تبادل اتصالات _ مراكز اتصالات _ مركز خاص بتكنولوجيا المعلومات للتعليم والتدريب للخريجين والمهنيين)، أما عن المراحل التطويرية لهذه المنطقة فتشتمل على مرحلتين وفقاً للهيئة العامة للمدن والمناطق الصناعية (2015) وهما:

المرحلة الأولى: توفير وتجهيز خدمات البنية التحتية للموقع.

المرحلة الثانية: تضم إنشاء مباني الإنتاج الخاص.

5- مدينة رفح الصناعية

حيث تنقسم إلى منطقتين صناعيتين: مدينة رفح الصناعية الداخلية (المحلية) ومدينة رفح الصناعية الحرة، وكلا المنطقتين لا تعمل حالياً ولم يتم انشاؤهما بعد، وفيما يلي تفصيل عن كل واحدة منها (الهيئة العامة للمدن والمناطق الصناعية، 2015):

أ- مدينة رفح الصناعية الداخلية (المحلية):

تقع مدينة رفح الصناعية جنوب شرق قطاع غزة، وتبعد حوالي 5 كم عن الحدود مع جمهورية مصر العربية، وقد حددت هذه المنطقة المقترحة بمساحة 100 دونم منها 60 دونم مساحة مخصصة للمصانع، و 40 دونم مساحة مخصصة للخدمات (طرق ، إدارة ، مرافق) كجزء من منطقة الشوكة الصناعية التي أقرت بمساحة 5000 دونم لغرض الاستخدام الصناعي، ويتوقع أن تساهم مدينة رفح الصناعية الداخلية في إيجاد 2000 فرصة عمل، وتتلخص فكرة المشروع في إقامة مجمعات صناعية داخلية، على أن يتم إدارتها وتشغيلها من قبل هيئة المدن

والمناطق الصناعيّة الحرة، وسيتم التركيز فيها على الصناعات الحرفية الصغيرة والمتوسطة ذات القيمة التنافسية العالية.

ب- مدينة رفح الصناعيّة الحرة:

تقع المدينة المقترحة على الحدود الشرقية لقطاع غزة، وشمال مطار غزة الدولي مباشرة وعلى الحدود مع كل من مصر والجانب الاسرائيلي، مما يعطيها أهمية خاصة ويخلق فرصاً للتعاون المشترك مع دول الجوار، فالمرحلة الأولى منها تبلغ مساحتها 1500 دونم. ويتوقع أن تساهم في تشغيل 16,000 فرصة عمل مباشرة و 30,000 فرصة عمل غير مباشرة، ومن المشروعات المتوقع أن تقام فيها مشروعات للصناعات الخفيفة.

2-2-4 الهيئة العامة للمدن الصناعية والمناطق الصناعيّة الحرة

تعتبر الهيئة العامة للمدن الصناعية والمناطق الصناعيّة الحرة مؤسسة تسويقية، فهي تعمل على إنشاء مناطق صناعية تتمتع بمواصفات عالمية بهدف جذب الاستثمارات الأجنبية والمحلية إليها، فهي بذلك تنتمي إلى نفس المجموعة الاستراتيجية الخاصة بمؤسسات تشجيع الاستثمار التي تعمل في منطقة الشرق الأوسط.

حيث أن السلطة الوطنية الفلسطينية ممثلة بهيئة المدن الصناعيّة لديها الرغبة في خلق مناخ تشجيعي وخلق فرص عمل، ونمو استثماري واقتصادي في فلسطين، وحيث أن السلطة ترغب بإنشاء وإقامة منطقة صناعية حرة تهتم بالمجالات الحرفية و الصناعيّة بصورة أكبر.

تتلخص فكرة مشاريع الهيئة في إقامة مجمعات صناعية داخلية، على أن تتم إدارتها وتشغيلها عن طريق النافذة الاستثمارية الموحدة لتقليل تكلفة الإدارة على المستثمرين، وتقديم خدمة مميزة ويتم التركيز فيها على الصناعات الحرفية الصغيرة والمتوسطة ذات القيمة التنافسية العالية، تنشأ على شكل مجمعات صناعية ومناطق محددة للصناعات المتشابهة لتلائم الصناعات الصغيرة والمتوسطة بمساحات معقولة، وبنية تحتية توفر الحد الأدنى (في المرحلة الأولى) من الاحتياجات للصناعيين وبأقل التكاليف، ويهدف المشروع وفقاً للهيئة العامة للمدن الصناعيّة والمناطق الصناعيّة الحرة (2015) إلى ما يلي:

- خلق أكبر عدد ممكن من فرص العمل داخل المناطق الفلسطينية.
- المساعدة في تخفيف العناء علي الصناعيين لمواجهة آثار الحصار.
- مواجهة حالات الحصار على المدى المتوسط.

- نقل الورش من داخل المدينة إلى خارجها.
- المحافظة على البيئة من خلال إقامة هذه المناطق بعيدة عن المناطق العمرانية والسكنية وتوفير الشروط البيئية المناسبة .
- توفير مراكز خدماتية مركزية لها تعتمد على ذاتها كمولدات كهربائية وآبار مياه وغيرها.
- التركيز على الصناعات اللازمة لتلبية احتياجات السوق الفلسطينية والتي تعتمد في معظم موادها الخام على منتجات فلسطينية محلية أو سهلة التخزين لمدة طويلة.

3-4 التوزيع الخاص بالمناطق الصناعية في المخطط الإقليمي لقطاع غزة

تتوزع المساحات الجغرافية المخصصة للمناطق الصناعية في المخطط الإقليمي لقطاع غزة على خمسة مناطق كما تم ذكرها بالتفصيل سابقاً، ويتضح ذلك التوزيع من الشكل السابق رقم(4-5) ، ومن خلال مقابلة الباحث بمدير عام التخطيط الاستراتيجي بوزارة الحكم المحلي والذي كان من المهندسين المشاركين في إعداد وتطوير المخطط الإقليمي لقطاع غزة، تبين ما يلي:

1- جميع المساحات المخصصة للمناطق الصناعية كانت في المناطق الشرقية لبعدها عن التجمعات السكنية، وملائمة موقعها بالنسبة للرياح السائدة، وقربها من الطرق الإقليمية الناقلة.

2- تميزت منطقة رفح الصناعية عن نظيراتها بقربها من مطار غزة الدولي (السابق)، لذلك تم اقتراح منطقة التبادل التجاري الحر بمساحة 1500 دونم قرب المطار وقرب الحدود الفلسطينية المصرية.

3- اعتمد المخطط الإقليمي على أن تكون منطقتين صناعيتين إقليميتين رئيسيتين في رفح وفي مدينة غزة بشكل أساسي، والأولى تختص بالصناعات التجميعية والتكنولوجية والأخرى تهتم بالصناعات التحويلية الخفيفة والمتوسطة، وتم ربط مدينة غزة الصناعية بميناء غزة عبر محور محررة نيتساريم، وتم ربط جميع المناطق الصناعية عبر الطريق الحدودي رقم(4)، وتم ربط منطقة غزة الصناعية بمنطقة الخليل الصناعية للصناعات الثقيلة.

4- جميع المناطق الصناعية بالمخطط تم احتسابها وتخصيصها حسب خطة التنمية الاقتصادية للحكومة الفلسطينية عام 1990م.

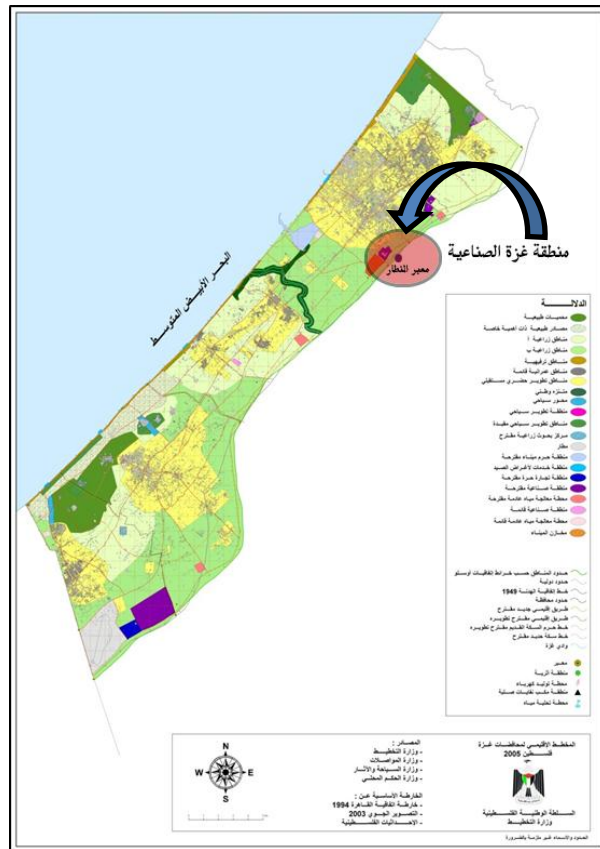
4-4 تحليل حالة مدينة غزة الصناعية من الناحية التخطيطية

1-4-4 مقدمة

كما عرجنا سابقاً أنّ جميع المناطق الصناعيّة التي تم تخطيطها لم تنفذ ولم ينجح منها سوى منطقة غزة الصناعيّة، ولذلك سنقوم بتحليل هذه المنطقة بشيء من التفصيل والتركيز على تحليل النواحي التخطيطية للمنطقة للوقوف على مدى كفاءة تخطيط هذه المنطقة وأهم المزايا والعيوب التخطيطية لهذه المنطقة.

2-4-4 الموقع

تقع مدينة غزة الصناعيّة على الحدود الشرقية لمحافظة غزة، بالقرب من الجانب الاسرائيلي، حيث تبعد مسافة 3 كم عن مدينة غزة، وتبلغ مساحتها الإجمالية 485 دونم، تم العمل فيها فعلياً في مارس 1999م، كما يتضح من الشكل التالي رقم (4-6).



شكل (4-6): موقع منطقة غزة الصناعية ومعبّر المنطار بالنسبة لقطاع غزة

المصدر: (المخطط الاقليمي لقطاع غزة، 2007)، تعديل الباحث

3-4-4 وصف المنطقة وتطور المشاريع فيها

تحتوي منطقة غزة الصناعية على العديد من الأماكن المخصصة لإقامة المصانع والورش اللازمة والتي سيتم إنشاؤها على مراحل، بالإضافة إلى بعض المرافق والخدمات مثل مبنى إدارة شركة فلسطين لإنشاء وإدارة المناطق الصناعية (بيدكو)، ومقر هيئة المدن والمناطق الصناعية الحرة ومواقف للسيارات والمساحات الخضراء، ومساحات مخصصة للتوسع المستقبلي، وكان عدد المشروعات في حين بدايتها مشروعان فقط، ثم ازداد العدد في أواخر عام 1999م ليصل إلى 13 مشروعاً ويعزى ذلك إلى التفاؤل الذي كان سائداً بين قطاع الأعمال والاتفاقيات التي وقعتها السلطة الفلسطينية مع الاتحاد الأوربي كأفضلية لدخول المنتجات الفلسطينية إليها بدون ضرائب، ليصبح بعد ذلك عدد المشاريع داخل المنطقة إلى 24 مشروعاً في عام 2002م، أما في عام 2015م، فإن عدد المشاريع فيها لا يتجاوز 15 موزعة كالتالي:

أ- مشاريع صناعية:



شكل (4-7): يوضح المدخل الرئيسي لمدينة غزة الصناعية

المصدر: الباحث من خلال الزيارات الميدانية، 2015

- شركة السكسك للتركيبات الصحية.
- شركة بنياس للعصائر.
- شركة الزهارة للألمنيوم.
- شركة سعد الوادية للألبان.
- شركة كليفر للمنظفات.
- شركة ITECH للاكترونيات.
- شركة بدري وهنية.
- شركة سعد الوادية للبسكويت.

ب- مشاريع تجارية:

- شركة يونيبال للتجارة العامة.
- شركة وينيبال للتجارة العامة.
- شركة جوال للاتصالات.
- شركة المشروبات الوطنية كوكاكولا.
- شركة ANBT .
- شركة WIN .



أ: مصنع السكسك للتركيبات الصحية أحد المصانع داخل المنطقة الصناعية



ب: مصنع الوادية للألبان أحد المصانع داخل المنطقة الصناعية

شكل (4-8): بعض المصانع داخل المنطقة الصناعية

المصدر: الباحث من خلال الزيارات الميدانية، 2015

كما لاحظ الباحث من خلال الزيارة الميدانية للمنطقة وجود مخازن لصالح وكالة غوث وتشغيل اللاجئين " الأونروا " داخل المدينة الصناعيّة، حيث تستفيد من قرب المنطقة من معبر المنطار شرق مدينة غزة، وعند سؤال المسؤولين في هيئة المدن الصناعيّة عن سبب وجود المخازن لوكالة الغوث بدل المصانع أفاد أن ذلك يرجع بسبب نقص الإقبال على المنطقة الصناعيّة من

قبل أصحاب المصانع والاستثمارات وحتى لا تخسر الشركة المطورة للمنطقة لجأت إلى ذلك، كذلك بالإضافة لكون هذه المخازن مصدر حماية للمصانع والشركات التجارية المجاورة بصفة هذه المخازن تابعة لجهة دولية واعتبر المسؤولين أن هذه المخازن مؤقتة.



شكل (4-9): المخازن الفولاذية المؤجرة لصالح وكالة الغوث داخل المنطقة الصناعية
المصدر: هيئة المدن والمناطق الصناعية، 2015

ومن الجدير بالذكر أنه أثناء قيام الباحث بزيارة المدينة الصناعيّة والتجوال داخلها، تم ملاحظة أن الحركة الصناعيّة في المدينة الصناعيّة متوسطة وغير قوية سوى بعض المصانع التي لا تتجاوز بضعة مصانع، وعند الاقتراب من الجانب المحاذي إلى معبر المنطار، وجد الباحث بأنه مغلق بالكامل وعند سؤال المعنيين بالأمر، أكدوا بأن الجانب الاسرائيلي قد أغلقه بصورة نهائية وأنّ المواد الأولية التي تدخل للمنطقة يتم إدخالها عبر معبر كرم أبو سالم، مما يشكل أحد العقبات الرئيسية التي تواجه المدينة الصناعيّة، والتي فاقمت من الوضع الصناعي والتجاري داخل المدينة، وأدى إلى انخفاض عدد المشاريع فيها ليصل عددها إلى ما هو عليه الآن، حيث تعتبر مدينة غزة الصناعيّة أول مدينة صناعيّة تعمل ضمن برنامج المدن والمناطق الصناعيّة.

4-4-4 مراحل إنشائها

قامت شركة فلسطين لإنشاء وإدارة المناطق الصناعية (بيدكو) بإنشاء مدينة غزة الصناعية في عام 1999م، والتي كانت باكورة مشاريعها داخل قطاع غزة لتفي بمتطلبات المستثمرين والتي كانت على النحو التالي:

أ- إعداد خطة من ثلاث مراحل مختلفة للتنفيذ بتكلفة إجمالية حوالي 35 مليون دولار أمريكي، حيث كانت المراحل كالتالي (شركة فلسطين لإنشاء وإدارة المناطق الصناعية، 2015):

المرحلة الأولى: وتشمل إنجاز النشاطات التالية:

- إنشاء مصانع فولاذية بمساحة 27000 متر مربع.
- إنشاء مباني ومكاتب إدارية بمساحة 3000 متر مربع.
- تنفيذ أعمال البنية التحتية بنسبة 32%.

المرحلة الثانية: وتنقسم إلى خطوتين:

حيث تشمل الخطوة الأولى:

- إنشاء مصانع فولاذية بمساحة 22500 متر مربع.
- إنشاء مصنع خرساني متعدد الأدوار بمساحة 3946 متر مربع.
- تنفيذ أعمال البنية التحتية بنسبة 55%.

و تشمل الخطوة الثانية:

- إنشاء مصانع فولاذية بمساحة 26600 متر مربع.
- إنشاء مصانع خرسانية متعددة الطوابق، وعدد 2 على مساحة 7891 متر مربع.
- تنفيذ أعمال البنية التحتية بنسبة 13%.

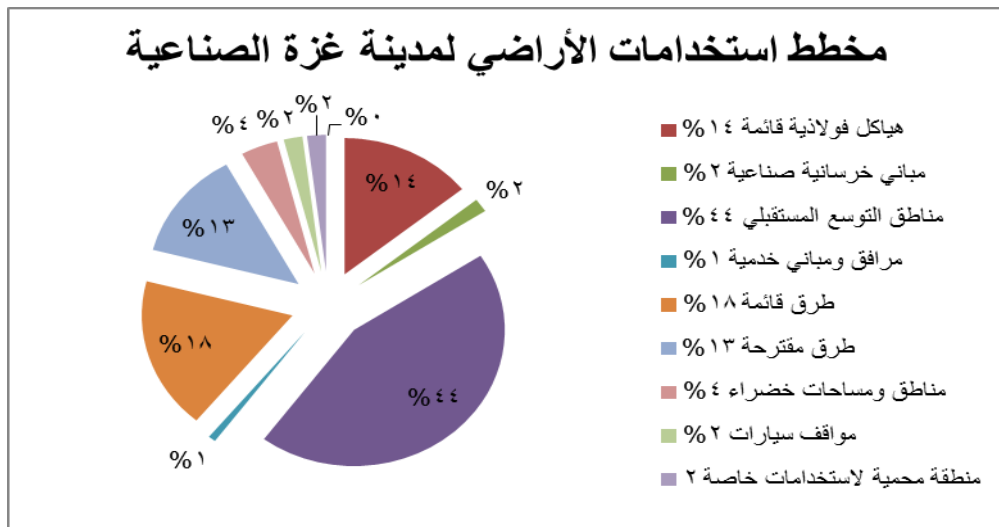
المرحلة الثالثة: وتشمل إنجاز النشاطات التالية:

- إنشاء مصانع فولاذية بمساحة 49000 متر مربع.
- إنشاء ثلاثة مصانع خرسانية ذات أربعة ادوار بمساحة 11383 متر مربع.

ب- إجمالي التكلفة لما تم تنفيذه حتى الآن حوالي 13 مليون دولار أمريكي.

- ت- تنفيذ نسبة 80 % من مجموع أعمال البنية التحتية للمنطقة من (طرق، تمديدات مياه شرب، تمديدات مياه صناعية، تمديدات كهربائية، أعمال صرف صحي، وغيرها).
- ث- إنشاء مصانع فولاذية وخرسانية بمساحة 55000 متر مربع، حيث روعي في تصميم الهياكل الفولاذية والأرضيات الخرسانية للمصانع بأن تتوافق مع المواصفات العالمية من قطاعات مختلفة وأسقف معزولة وإنارة طبيعية وأرضيات أفقية تتحمل الأوزان الثقيلة وفواصل للتمدد.
- ج- إنشاء مباني إدارية وخدمانية ومكاتب للمستثمرين بمساحة 3000 متر مربع.
- ح- تجهيز مناطق خضراء بالمنطقة الصناعية بمساحة 2000 متر مربع.
- خ- تسوية المساحات المتبقية لتكون جاهزة للتنفيذ بالمراحل المقبلة.

والشكل التالي رقم (4-10) يبين المنشآت والمباني والمصانع المقامة والمقترحة في مدينة غزة الصناعية، حيث يتضح أن التوسعة الأفقية المستقبلية للمصانع المقترحة تشكل ما لا يقل عن 40% من مساحة المدينة، ومصانع الهياكل الفولاذية القائمة تشكل 14%، في حين أن المصانع الخرسانية تشكل 2% من المساحة الاجمالية للمنطقة الصناعية.



شكل (4-10): يوضح المنشآت والمباني والمصانع المقامة والمقترحة في مدينة غزة الصناعية المصدر: شركة فلسطين لإنشاء وإدارة المناطق الصناعية، 2015

4-4-5 المزايا التي توفرها مدينة غزة الصناعية

أ- أنها مزودة ببنية تحتية كاملة متطورة وخدمات متعددة (يوجد بها خط كهرباء متصل ل24 ساعة).

ب- تمتع المستثمرين الذين يبدؤون استثماراً تهم فيها بمبلغ 1000 دولار بالإعفاء المبدئي لضريبة الدخل لمدة 7 سنوات، بالإضافة إلى المزايا الأخرى للمشروعات الاستثمارية الكبرى التي تصل إلى إعفاء من ضريبة الدخل على الأرباح الصافية لمدة إضافية تصل إلى 20 سنة، وسرعة استرداد ضريبة القيمة المضافة على الآلات والمواد الخام المستوردة (شركة فلسطين لإنشاء وإدارة المناطق الصناعية، 2015).

ت- انخفاض تكلفة الأجرة السنوية للمستثمرين فيها، حيث تبلغ تكلفة الأجرة السنوية للمباني الجاهزة للمشاريع الاستثمارية 26 دولار للمتر المربع، أما أجرة المتر المربع للأرض الفضاء فتتراوح ما بين 12-24 دولار حسب نوع المؤجر (شركة فلسطين لإنشاء وإدارة المناطق الصناعية، 2015).

ث- توفر مساحات خضراء بمساحات جيدة نوعاً ما، كما يتضح من الشكل رقم (4-11).

ج- قربها من معبر المنطار الذي يمكن عن طريقه استيراد المواد الخام وإمكانية التصدير أيضاً.



شكل (4-11): منظور للمنشآت والمباني والمصانع المقامة والمقترحة في مدينة غزة الصناعية في مرحلة التصميم
المصدر: شركة فلسطين لإنشاء وإدارة المناطق الصناعية، 2015

6-4-4 الوضع التخطيطي القائم لمنطقة غزة الصناعية

من خلال الزيارة الميدانية وبعض المخططات المتوفرة، تم توضيح أبرز معالم الوضع القائم لتخطيط المنطقة الصناعية من خلال الشكل التالي:



شكل (4-12): يوضح الموقع العام لمنطقة مدينة غزة بالوضع القائم الحالي
المصدر: (شركة فلسطين لإنشاء وإدارة المناطق الصناعية، 2015)، تعديل الباحث

لاحظ الباحث من خلال تحليله واطلاعه على مخطط الموقع العام للوضع القائم الموضح أعلاه في الشكل رقم (4-12) ومن خلال الزيارات الميدانية للمنطقة والحديث مع المختصين ما يلي:

- أن نسبة اشغال المساحة المُخصصة للمنطقة الصناعيّة لا تتجاوز 29% فقط في الوضع القائم.
- ما يقارب من 50% من الهياكل الفولاذية القائمة تم استئجارها كمخازن ومستودعات لصالح وكالة غوث وتشغيل اللاجئين وذلك ينافي الهدف الذي أنشأت هذه المنطقة من أجله، ألا وهو استيعاب المصانع والورش الصناعيّة لتشغيل أكبر عدد ممكن من الأيدي العاملة المتواجدة في قطاع غزة.
- القرب الشديد للمنطقة الصناعيّة من معبر المنطار الذي لا يبعد سوى 500 متر فقط من الناحية الجنوبية الغربية.
- مناطق التوسع الأفقي المستقبلي للمنطقة تتجاوز مساحتها 44% من المساحة الاجمالية للمنطقة الصناعيّة ككل وتقدر ب 211,000 متر مربع.
- مساحة الأماكن المخصصة للهياكل الفولاذية القائمة يتراوح قيمته 14% من المساحة الاجمالية للمنطقة الصناعيّة.
- يوجد مدخل رئيسي للمنطقة من الناحية الغربية بعرض 20م للسيارات والشاحنات الناقلة وعربات التوزيع.
- تتمتع المنطقة الصناعيّة باستقلالية تامة عن المناطق المحيطة وتبعد ما يقارب 2 كم عن أقرب تجمع سكاني حولها.
- تتوفر البنية التحتية للمنطقة بشكل ممتاز وخصوصا ما يتعلق بالتيار الكهربائي فإنه يتوفر على مدار الساعة فيها، ويتوفر آبار خاصة للمنطقة وخدمات أخرى.
- يوجد في الناحية الشرقية مدخل للخدمة والطوارئ وللشحن عن طريق الطريق المحيط بالمنطقة المؤدي إلى شارع رقم 4 الرئيسي الذي يقع أقصى شرق مدينة غزة ويربط القطاع من الشمال حتى الجنوب.
- المنطقة مُحاطة بطرق خدمة كافية للحركة بين بلوكات المنطقة، ومزودة بطرق جيدة وتفي بالغرض كما هو موضح في المخطط، إذ تبلغ نسبة الشوارع القائمة والمقترحة ما يقارب 31% من اجمالي المساحة الكلية للمنطقة الصناعيّة وتقدر ب 149,000 متر مربع، وهي ضمن المواصفات التخطيطية اللازمة لتخطيط المناطق الصناعيّة.

- المنطقة مزودة بمباني خدماتية ومرافق عامة وتبلغ نسبتها 0.80% من اجمالي المساحة الكلية للمنطقة الصناعية وتقدر ب 3,800 متر مربع.
- المنطقة مزودة ببعض مواقف السيارات حول المصانع وحول مباني المرافق العامة وعلى جوانب الطرق وتبلغ نسبة مساحتها ما يقارب 1.80 % من اجمالي المساحة الكلية للمنطقة الصناعية.
- المنطقة تتمتع بحزام شريطي أخضر يحيط بالمنطقة، بالإضافة لبعض المساحات الخضراء أمام مباني المرافق العامة والمباني الإدارية وفي بعض الأرصعة الفاصلة بين مساري الطريق الرئيسي، وتبلغ نسبة مساحتها ما يقارب 4% من المساحة الاجمالية للمنطقة الصناعية.

الجدول في الصفحة التالية يوضح النسب المئوية للوضع التخطيطي لمنطقة مدينة غزة الصناعية والتي تم احتسابها وتحليلها من خلال بعض المخططات التي تم الحصول عليها من هيئة المدن والمناطق الصناعية الحرة، والجدول التالي رقم (4-2) يوضح النسب السابقة بالإضافة للمساحات المخصصة لها بالدونم:

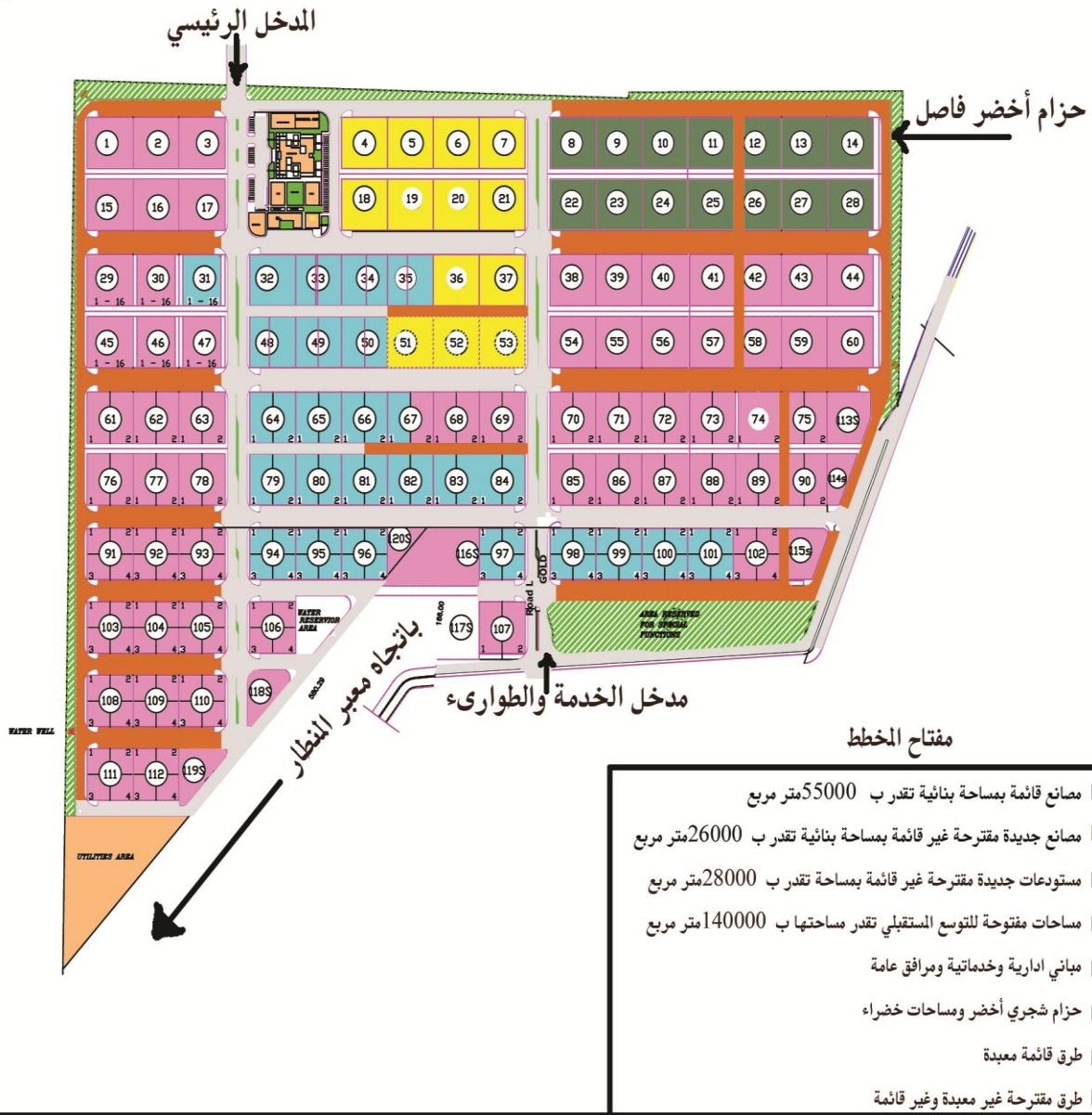
جدول رقم (4-2): يوضح نسب استخدامات الأراضي ومساحتها في مدينة غزة الصناعية

تسلسل	نوع الاستخدام	النسبة المئوية من الاشغال الكلي %	المساحة بالدونم
1	هياكل فولاذية قائمة	% 14.20	68.16
2	مباني خرسانية صناعية	% 1.60	7.68
3	مناطق التوسع المستقبلي	% 44.25	212.40
4	مرافق ومباني خدمية	% 0.80	3.84
5	طرق قائمة	% 17.55	84.24
6	طرق مقترحة	% 12.95	62.16
7	مناطق ومساحات خضراء	% 4	19.20
8	مواقف سيارات	% 2	9.60
9	منطقة محمية لاستخدامات خاصة	% 2.65	12.72
	المجموع	% 100	485

المصدر: دراسات وتحليل الباحث للوضع القائم، 2015

وقام الباحث بالاطلاع على الموقع العام المتكامل للمنطقة الصناعية من خلال لقائه بمهندس شركة فلسطين لإنشاء وإدارة المناطق الصناعية (بيدكو)، ويتضح من خلال المراحل الثلاثة لتنفيذ المشروع التي تطرقنا إليها آنفاً، والشكل رقم (4-13) يوضح هذه الرؤية وتفصيلها التخطيطية:

الموقع العام للمنطقة الصناعية بمدينة غزة



شكل (4-13): مخطط الموقع العام المتكامل لجميع المراحل لمدينة غزة الصناعية

المصدر: (شركة فلسطين لإنشاء وإدارة المناطق الصناعية، 2015)، بتعديل الباحث

وينطبق التحليل السابق على هذا المخطط من حيث المساحات ونسبها واستخدامات الأراضي، ولكن يتضح هنا بالمخطط تطور الإنشاء عبر مراحل الثلاث السابق ذكرها، نلاحظ أن ما يقارب 55% من المساحات المخصصة لإقامة المصانع تم تقسيم مساحة المقاسم فيها إلى 1150 متر مربع/مقسم، وواجهة عرضها 26م مطلة على شارع رئيسي عرضه 21 م والواجهة

الخلفية للمصنع تطل على شارع خدمة عرضه 10م، بينما يوجد 30% من المساحات المخصصة لإقامة المصانع تم تقسيم مساحة المقاسم فيها إلى 2300 متر مربع/مقسم ، وواجهة عرضها 48م مطلة على شارع رئيسي عرضه 21 م والواجهة الخلفية للمصنع تطل على شارع خدمة عرضه 10م وهذا النوع مخصص للشركات الكبرى، ويوجد أيضاً 15% من المساحات المخصصة لإقامة المصانع تم تقسيم مساحة المقاسم فيها إلى 575 متر مربع/مقسم، وواجهة واحدة عرضها 26م مطلة على شارع رئيسي عرضه 21 م وهذه المقاسم مخصصة للصناعات الحرفية الصغيرة والخفيفة.

وفيما يلي سيتم عرض بعض الصور الفوتوغرافية التي توضح ما تم ذكره سابقاً بتحليل الوضع القائم:



شكل (4-14): مواقف السيارات الأمامية في الشوارع القائمة بين المصانع
المصدر: (الباحث، 2015)



شكل (4-15): المبنى الإداري للمنطقة
وبعض المساحات الخضراء ومواقف
السيارات الأمامية
المصدر: (الباحث، 2015)



شكل (4-16): بعض المساحات
الخضراء الترفيهية
المصدر: (هيئة المدن الصناعية،
2015)

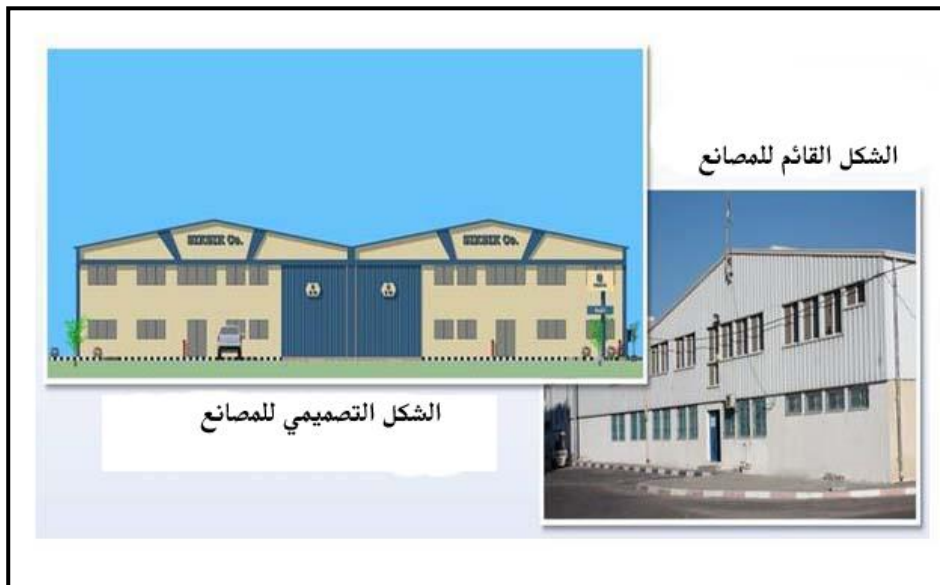


شكل (4-17): المقر الرئيسي لهيئة
المدن الصناعية
المصدر: (هيئة المدن الصناعية،
2015)



شكل (4-18): شارع المدخل الرئيسي
في مرحلة التصميم
المصدر: (هيئة المدن الصناعية،
2015)

شكل (4-19): حركة نقل البضائع
داخل أحد المستودعات
المصدر: (هيئة المدن الصناعية،
2015)



شكل (4-20): شكل المصانع
الخارجي في التصميم وبعد التنفيذ
المصدر: (هيئة المدن الصناعية،
2015)

ومن خلال ما سبق من تحليل مدينة غزة الصناعية، واستناداً إلى دليل التخطيط والتصميم لتطوير المدن الصناعية في المملكة العربية السعودية (2006) نستعرض خلال الجدول رقم (3-4) أهم المزايا والعيوب التخطيطية لمنطقة مدينة غزة الصناعية:

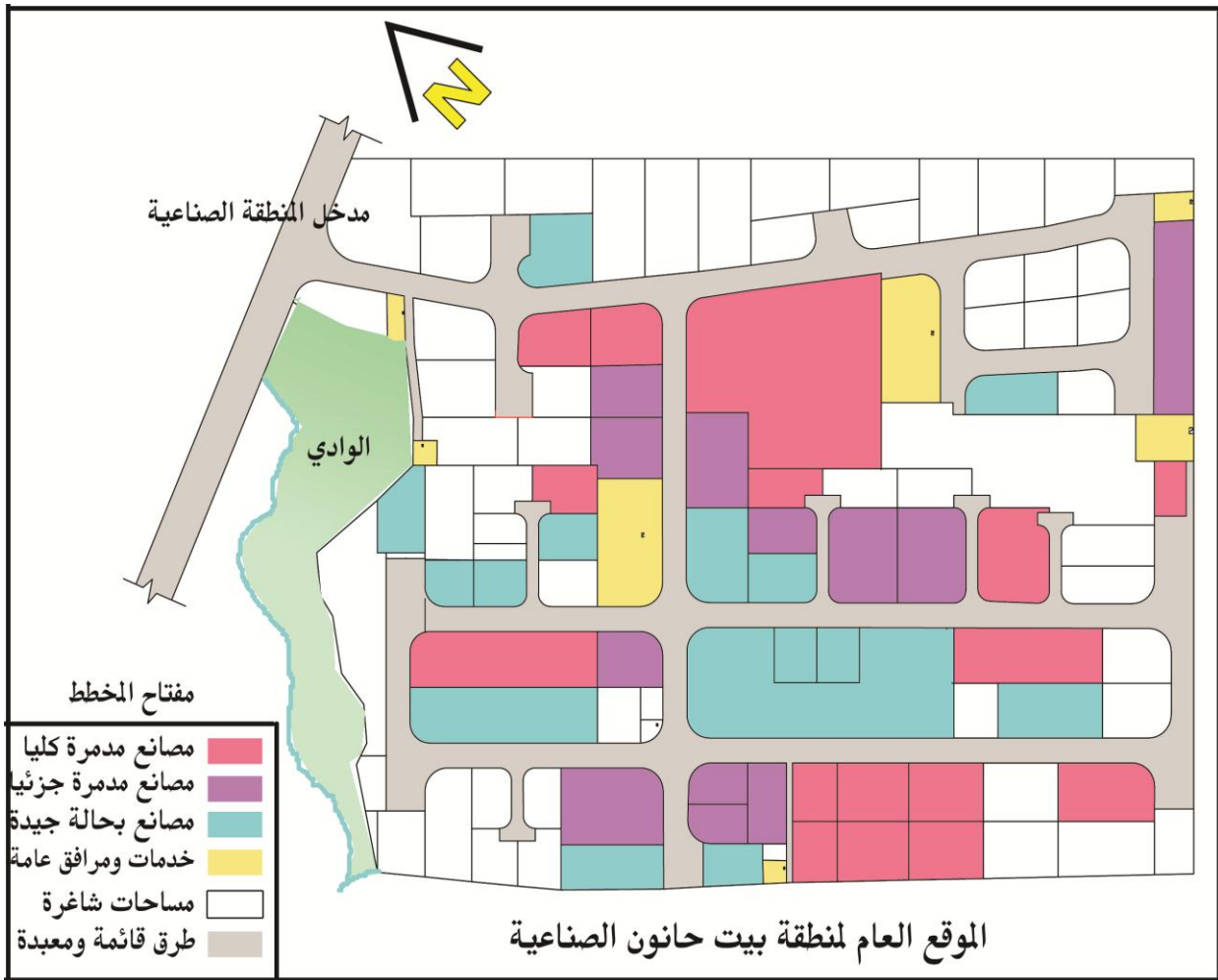
جدول رقم (3-4): يوضح المزايا والعيوب التخطيطية في مدينة غزة الصناعية

العيوب التخطيطية لمنطقة غزة الصناعية	المزايا التخطيطية لمنطقة غزة الصناعية
<p>✗ موقع المنطقة الصناعية على الحدود الشرقية بالقرب من الجانب الاسرائيلي مما يعرضها للدمار في الحروب والاعتداءات.</p> <p>✗ النهايات البصرية للشوارع غير واضحة ولا تحتوي على معالم معمارية أو ما يميزها.</p> <p>✗ مساحات المناطق الخضراء توزيعها غير مناسب، حيث أنه لا يوجد بها تدرج هرمي واضح، ولا توجد مساحات خضراء على مستوى بلوك مجموعة المصانع وانما تقتصر على المساحات المتواجدة بمحيط المنطقة وبعض المساحات حول المرافق.</p> <p>✗ تقسيم البلوكات الخاصة بالمصانع مقسمة على حسب المساحة وليس على حسب نوع الصناعة، مما يخلق نوع من الخلط الوظيفي بين المصانع.</p> <p>✗ المرافق العامة وخدمات العمال بحاجة إلى زيادة في المساحة وإعادة توزيع لتكون قريبة على جميع البلوكات التصنيعية وليس في طرف المنطقة.</p>	<p>✓ موقع المنطقة جيد، وبعيد عن التجمعات السكانية واتجاهها عكس اتجاه الرياح السائدة مما لا يسبب أي تلوث.</p> <p>✓ المنطقة يتوفر حولها طرق خدمة كافية وترتبط بشوارع هيكلية رابطة بشارع إقليمي رئيسي يربط جميع أنحاء قطاع غزة.</p> <p>✓ يتوفر بالمنطقة مدخلان أحدهما رئيسي والآخر للخدمة والطوارئ ويوجد طريق يوصل بمعبر المنطار القريب.</p> <p>✓ قرب المنطقة من أحد المعابر بمسافة لا تزيد عن 500 متر فقط.</p> <p>✓ نسبة الشوارع داخل المنطقة تزيد عن 30% وهي كافية وانسيابية وتوفر الوصولية اللازمة لجميع أجزاء المشروع.</p> <p>✓ توفر بعض المساحات الخضراء بالحد الأدنى المسموح.</p> <p>✓ توفر مساحات مخصصة لمواقف السيارات بالحد اللازم نوعاً ما.</p> <p>✓ نسبة المباني الخدماتية والمرافق كافية ومتوفرة.</p> <p>✓ المنطقة تخدم مدينة غزة والشمال كأحد أهم ركيزتين صناعيتين في المخطط الإقليمي.</p>

المصدر: (دراسات وتحليل الباحث للوضع القائم، 2015)

4-5 الوضع التخطيطي القائم لمنطقة بيت حانون الصناعية

تم إنشاء منطقة بيت حانون الصناعية من قبل بلدية بيت حانون بالتنسيق مع هيئة المدن الصناعية والمناطق الصناعية الحرة بسبب إغلاق منطقة فلسطين الصناعية قرب معبر ايرز، ولكن هذه المنطقة تعتبر من المناطق الصناعية التي لم تكمل بالنجاح، بسبب عدم وجود استقرار أمني وتعرضها للعديد من الانتهاكات والتدمير جراء الاجتياحات والحروب من قبل الجانب الاسرائيلي بشكل متكرر، ولكن لأن الباحث يدرس المناطق الصناعية القائمة فان الباحث فضل عرض الوضع القائم للمنطقة وتحليل الوضع التخطيطي القائم من خلال الزيارات الميدانية للمنطقة والبلدية المختصة بالإضافة إلى هيئة المدن الصناعية، والشكل التالي رقم (4-21) يوضح الموقع العام للوضع القائم للمنطقة.



شكل (4-21): الموقع العام للوضع القائم لمنطقة بيت حانون الصناعية

المصدر: (بلدية بيت حانون، 2015)، بتعديل الباحث

تمت الملاحظة من خلال التحليل والاطلاع على مخطط الموقع العام للوضع القائم الموضح أعلاه في الشكل رقم (4-21)، ومن خلال الزيارات الميدانية للمنطقة والحديث مع المختصين ما يلي:

- تقع المنطقة الصناعية في المنطقة الشرقية للواد عند المدخل الجنوبي لمدينة بيت حانون حيث تقدر المساحية الكلية للمنطقة الصناعية 250,000 متر مربع.
- المنطقة غير فعالة في الوضع القائم وكانت تتطور بشكل عشوائي بدون تخطيط مسبق حسب الأصول.
- لا يوجد نظام واضح للمنطقة الصناعية سوى الارتدادات الخاصة بالمصانع والذي يقضي على كل مصنع بالارتداد 6م من الأمام و4م من الجانبين والخلف.
- المنطقة الصناعية الحالية لم يتم البدء بها بمراحل معينة، وإنما كانت المصانع متناثرة وتعاني من نقص في التخطيط لهذه المنطقة.
- 40% من المصانع القائمة مدمرة كلياً نتيجة الاعتداءات والحروب المتواصلة على تلك المنطقة لأنها حدودية وقريبة من الجانب الاسرائيلي.



شكل (4-22): أحد مصانع البلاط المدمرة كلياً في منطقة بيت حانون الصناعية

المصدر: (الباحث، 2015)

- 35% من المصانع القائمة مدمرة جزئياً نتيجة الاعتداءات والحروب المتواصلة على تلك المنطقة لأنها حدودية وقريبة من الجانب الاسرائيلي.



شكل (4-23): أحد مصانع المدمرة جزنيا في
منطقة بيت حانون الصناعية
المصدر: (الباحث، 2015)

- 25% من المصانع القائمة بحالة جيدة وتعمل حتى الآن.
- تبعد المنطقة 5 كم عن معبر ايرز الحدودي.
- مناطق التوسع الأفقي المستقبلي للمنطقة متناثرة وغير محددة الاتجاه اذ تبلغ نسبة المساحة التقديرية للمقاسم الشاغرة في المنطقة 34.20 % بمساحة تبلغ 85,500 متر مربع.
- يوجد مدخل رئيسي للمنطقة من الناحية الغربية بعرض 16م للسيارات والشاحنات الناقلة وعربات التوزيع.
- تتميز المنطقة الصناعيّة بقربها الشديد من وادي يقع بالناحية الغربية للمنطقة.
- لا تتوفر البنية التحتية للمنطقة بالشكل اللازم وتتميز بالضعف وتحتاج لتطوير.
- المنطقة مزودة ببعض الشوارع الرئيسية والفرعية، ولكنها بحاجة إلى صيانة وإعادة تأهيل، إذ تبلغ نسبة الشوارع القائمة ما يقارب 21% من اجمالي المساحة الكلية للمنطقة الصناعيّة والذي يقدر ب 52,500 متر مربع، انظر الشكل التالي رقم (4-24).
- المنطقة مزودة بمباني خدماتية ومرافق عامة وتبلغ نسبتها 3.80% من اجمالي المساحة الكلية للمنطقة الصناعيّة وتقدر ب 9,500 متر مربع.
- المنطقة تفتقر لمواقف السيارات حول المصانع وحول مباني المرافق العامة وعلى جوانب الطرق وتبلغ نسبة مساحتها ما يقارب 0.38 % من اجمالي المساحة الكلية للمنطقة الصناعيّة وتعتبر غير كافية حسب دليل التخطيط والتصميم لتطوير المدن الصناعيّة في المملكة العربية السعودية (2006).

- المنطقة تفتقر لحزام شريطي أخضر يحيط بالمنطقة، بالإضافة لعدم وجود أية مساحات الخضراء أمام مباني المرافق العامة والمباني الإدارية إلا في بعض الأرصفة في مسار الطريق الرئيسي، وتبلغ نسبة مساحتها ما يقارب 0.60% من المساحة الاجمالية للمنطقة الصناعية.



شكل (4-24): مخطط يوضح مدى حاجة الطرق لاعادة تأهيل في مدينة بيت حانون الصناعية
المصدر: الباحث، 2015



شكل (4-25): أحد مصانع المدمرة جزئيا بشكل بالغ في منطقة بيت حانون الصناعية
المصدر: الباحث، 2015

4-5-1 المصانع القائمة في المنطقة قبل الحرب الأخيرة على قطاع غزة عام 2014

والصناعات المتواجدة داخل هذه المنطقة تعتبر من الصناعات الخفيفة والتحويلية، والجدول التالي رقم (4-4) يوضح أهم الشركات والصناعات داخل المنطقة.

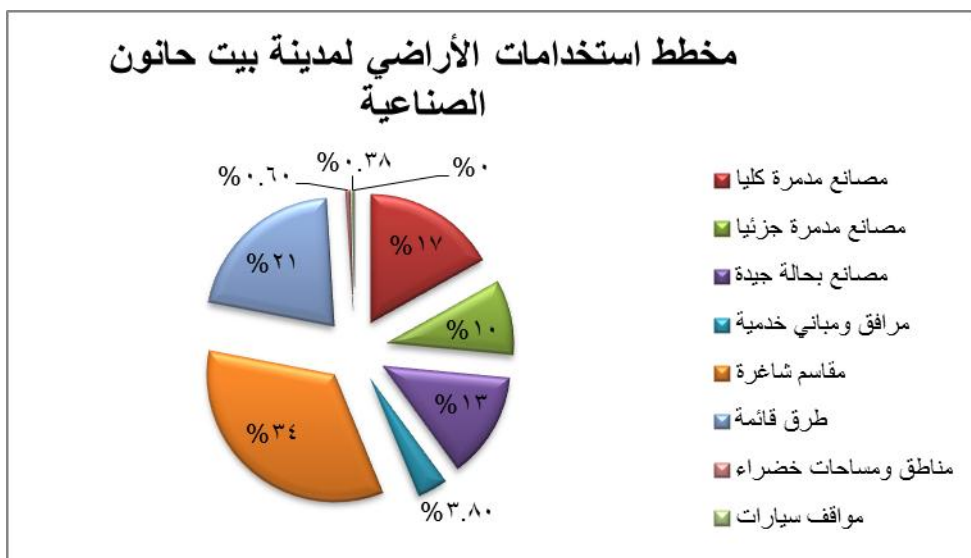
جدول رقم (4-4): يوضح أهم الشركات والصناعات داخل مدينة بيت حانون الصناعية

رقم	المصنع	المنتج
1	شركة عفانة إخوان	للمواشى ومصنع أحذية
2	الشركة العربية للباطون	لصناعة الباطون
3	شركة مقاط لصناعة	لصناعة المواد البلاستيكية
4	شركة غزال	لصناعة المواد البلاستيكية
5	شركة صوان	لمواد التجميل والعمور
6	شركة شهاب ومرتجي	لصناعة براميل البلاستيك
7	شركة الشرفا للتجارة العامة	تجارة عامة
8	شركة الشرق الأوسط	لصناعة الأدوية
9	شركة المغربي والمصري	لصناعة ألعاب الأطفال
10	شركة حجاج	لصناعة المواد البلاستيكية
11	شركة الحايك	لصناعة البلاط
12	شركة حبوب	لصناعة النسيج
13	شركة أبو زور	لصناعة البلاط
14	شركة السلام	لصناعة البلاط
15	مصنع الأحذية	مصنع الأحذية الرياضية
16	مطبعة منصور	لتصنيع الورق
17	مصنع اليازجي	لخياطة وصناعة النسيج
18	شركة لبد	مغسلة
19	شركة حمادة	لصناعة القدحات والبطاريات الجافة

المصدر: بلدية بيت حانون، 2015

4-5-2 تحليل المساحات واستخدامات الأراضي في منطقة بيت حانون الصناعية

فيما يلي مخطط توضيحي في الشكل رقم (4-26) للنسب المئوية لاستخدامات الأراضي في المنطقة ضمن الوضع القائم، والجدول رقم (4-5) يوضح المساحات والنسب المئوية لها.



شكل (4-26): مخطط يوضح نسب استخدامات الأراضي لمدينة بيت حانون الصناعية
المصدر: دراسات وتحليل الباحث للوضع القائم، 2015

جدول رقم (4-5): نسب استخدامات الأراضي ومساحتها في مدينة بيت حانون الصناعية

تسلسل	نوع الاستخدام	النسبة المئوية من الاشغال الكلي %	المساحة بالدونم
1	مصانع مدمرة كلياً	16.88 %	42.20
2	مصانع مدمرة جزئياً	9.62 %	24.05
3	مصانع بحالة جيدة	13.52 %	33.80
4	مرافق ومباني خدمية	3.80 %	9.50
5	مقاسم شاغرة	34.20 %	85.50
6	طرق قائمة	21.00 %	52.50
7	مناطق ومساحات خضراء	0.60 %	1.50
8	مواقف سيارات	0.38 %	0.95
	المجموع	100 %	250

المصدر: دراسات وتحليل الباحث للوضع القائم، 2015

3-5-4 المزايا والعيوب التخطيطية في منطقة بيت حانون الصناعية

ومن خلال ما سبق من تحليل لمنطقة بيت حانون الصناعية، واستناداً إلى دليل التخطيط والتصميم لتطوير المدن الصناعية في المملكة العربية السعودية (2006) نستعرض من خلال الجدول رقم (4-6) أهم المزايا والعيوب التخطيطية للمنطقة الصناعية:

جدول رقم (4-6): المزايا والعيوب التخطيطية في مدينة بيت حانون الصناعية

العيوب التخطيطية لمنطقة بيت حانون الصناعية	المزايا التخطيطية لمنطقة بيت حانون الصناعية
<p>☒ موقع المنطقة الصناعية على الحدود الشرقية بالقرب من الجانب الاسرائيلي مما يعرضها للدمار في الحروب والاعتداءات.</p> <p>☒ النهايات البصرية للشوارع غير واضحة ولا تحتوي على معالم معمارية أو ما يميزها.</p> <p>☒ مساحات المناطق الخضراء قليلة إلى حد كبير ولا تفي بالغرض المطلوب منها، ولا يوجد حزام شجري حول المنطقة.</p> <p>☒ تقسيم البلوكات الخاصة بالمصانع مقسمة بدون نمط منتظم، وليس على حسب نوع الصناعة، مما يخلق نوع من الخلط الوظيفي بين المصانع.</p> <p>☒ المنطقة لا يتوفر حولها طرق خدمة كافية وتحتاج لربطها بشوارع هيكلية.</p> <p>☒ المنطقة تحتوي على مدخل واحد فقط وهو غير كاف وخاصة في الطوارئ.</p> <p>☒ منطقة التوسع الأفقي المستقبلي مجزأة ومتناثرة.</p> <p>☒ بعد المعبر عنها اذ يفصل بينها وبين أقرب معبر وهو معبر ايرز 5000 متر.</p> <p>☒ نسبة الشوارع داخل المنطقة لا تزيد عن 21% وهي تعتبر ضمن نطاق الحد الأدنى اللازم.</p> <p>☒ مواقف السيارات قليلة جدا وغير كافية.</p> <p>☒ عدم وجود أفق مستقبلي لتخطيط المنطقة.</p>	<p>✓ المساحة المخصصة للمنطقة الصناعية كافية.</p> <p>✓ المنطقة يتوفر بها بعض الطرق الرئيسية الداخلية بها مرونة بالحركة المرورية.</p> <p>✓ يتوفر بالمنطقة مدخل رئيسي واضح ويتصل بشوارع هيكلية رئيسية عرضه 26 متر.</p> <p>✓ نسبة المباني الخدماتية والمرافق كافية ومتوفرة، وموزعة على جميع أطراف المنطقة الصناعية.</p> <p>✓ المنطقة تخدم مدن الشمال فيما يتعلق بالصناعات الخفيفة.</p>

المصدر: (دراسات وتحليل الباحث للوضع القائم، 2015)

وبذلك التحليل السابق تكون الدراسة قد أتمت وصف الوضع القائم والتحليل للواقع التخطيطي للمناطق الصناعية القائمة في قطاع غزة، أما باقي المناطق الصناعية فإنها لم تنشأ بعد لأسباب متعددة كما سبق ذكرها.

ولكن ومن خلال الزيارات الميدانية لبلديات قطاع غزة، فقد وجد نموذج مقترح لإقامة منطقة صناعية حرفية في مدينة خانيونس لدى بلدية خان يونس، وهذا النموذج لم يحصل بعد على الاعتمادات والمصادقات اللازمة ولم يرى النور بعد، ولا يعتبر من ضمن المناطق الصناعية القائمة والتي هي موضوع المشكلة البحثية للدراسة، إلا عرض هذه الحالة يضيف أهمية واضحة من خلال تسليط الضوء على أهم مزايا وعيوب تخطيط هذه المنطقة الصناعية الحرفية.

4-6 الوضع التخطيطي المقترح لمنطقة خان يونس الحرفية الصناعية

4-6-1 التعريف بالمشروع

تعانى مدينة خان يونس مثل كافة المدن الفلسطينية من الخلط الوظيفي، حيث تتركز الصناعات اليدوية والحرفية في المراكز العمرانية مما تشكل مصدرا من مصادر التلوث البيئي والضوضائي والبصري، وبسبب عدم توفر مناطق متخصصة لإنشاء مثل تلك الخدمات الهامة اضطر المواطنين وأصحاب الحرف اليدوية إلى الاستيطان في المناطق الحضرية، وهذا أدى بدوره إلى ظهور تلك المشاكل الحضرية، وكان لزاما على المختصين التفكير بإنشاء هذه المنطقة.

4-6-2 موقع المشروع

يقع مشروع منطقة الصناعات الحرفية واليدوية على الحدود الشمالية لمدينة خان يونس (مع بلدة القرارة)، ويحد المشروع من الجهة الجنوبية مشروع إسكان الإسراء، كما يتميز الموقع بأنه يتركز على ثلاث طرق رئيسية مهمة، وتبلغ مساحة المنطقة الصناعية المقترحة 119,000 متر مربع.

4-6-3 مبررات المشروع وفقاً لبلدية خانيونس (2015)

- استيطان هذه الصناعات في المركز العمرانية مما يشكل ازدحام مروري وأضرار صحية وبيئية علي سكان هذه المناطق.
- عدم توفر مساحة مخصصة لتلك الصناعات في المدينة مما اضطر البلدية بالسماح لهم بإنشاء ورشاتهم في المناطق السكنية.

- عدم إنشاء مناطق صناعية تخص هذه الحرف بخدمات ومرافق وبنية أساسية تشجع أصحاب هذه المهن من الاستيطان فيها .
- الحاجة الماسة إلي الارتقاء بالبيئة العمرانية وإزالة مصادر التلوث البيئي والبصري بشكل نهائي (بلدية خان يونس، 2015).



شكل (4-27): الموقع العام المقترح لمدينة خان يونس الحرفية الصناعية

المصدر: بلدية خان يونس، 2015

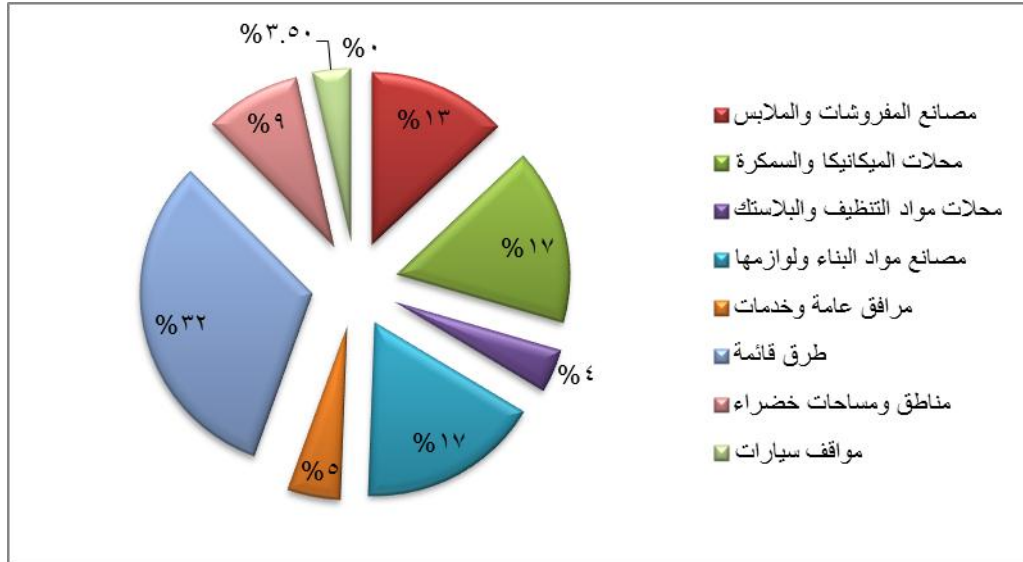


شكل (4-28): الموقع العام المقترح للمرحلة الأولى لمدينة خان يونس الحرفية الصناعية
المصدر: بلدية خان يونس، 2015



شكل (4-29): منظور مقترح لمدينة خان يونس الحرفية الصناعية
المصدر: بلدية خان يونس، 2015

والشكل التالي رقم(4-30) يوضح النسب المئوية لاستخدامات الأرض في مدينة خان يونس الحرفية الصناعية، ويتضح وجود أربعة تصنيفات لأنواع الصناعات الحرفية والخفيفة فيها وهي (المفروشات والملابس، الميكانيكا والسمكرة، مواد التنظيف والبلاستيك، مواد البناء ولوازمها).



شكل (4-30): مخطط نسب استخدامات الأراضي لمدينة خان يونس الحرفية الصناعية المقترحة

المصدر: دراسات وتحليل الباحث، 2015

جدول رقم (4-7): نسب استخدامات الأراضي ومساحتها في منطقة خان يونس الصناعية المقترحة

تسلسل	نوع الاستخدام	النسبة المئوية من الاشغال الكلي %	المساحة بالدونم
1	مصانع حرفية	50.60 %	60.22
2	مرافق ومباني خدماتية	4.90 %	5.83
3	طرق قائمة	32.00 %	38.08
4	مناطق ومساحات خضراء	9.00 %	10.71
5	مواقف سيارات	3.5 %	4.16
	المجموع	100 %	119

المصدر: دراسات وتحليل الباحث للوضع القائم، 2015

4-6-4 المزايا والعيوب التخطيطية في منطقة خان يونس الحرفية الصناعية

بعد عرض مخطط منطقة خان يونس الحرفية الصناعية، واستناداً إلى دليل التخطيط والتصميم لتطوير المدن الصناعية في المملكة العربية السعودية (2006) نستعرض خلال الجدول رقم (4-8) أهم المزايا والعيوب التخطيطية للمنطقة الصناعية:

جدول رقم (4-8): المزايا والعيوب التخطيطية في منطقة خان يونس الحرفية الصناعية المقترحة

العيوب التخطيطية لمنطقة خان يونس الصناعية	المزايا التخطيطية لمنطقة خان يونس الصناعية
✗ موقع المنطقة الصناعية على الحدود الشمالية للمدينة بالقرب من حي الاسراء وحي السطر السكنيين.	✓ المساحة المخصصة للمنطقة كافية للصناعات الحرفية.
✗ مساحات المناطق الخضراء توزيعها غير مناسب، حيث أنها لا يوجد بها تدرج هرمي واضح، ولا يوجد مساحات خضراء على مستوى بلوك مجموعة المصانع وانما تقتصر على المساحات المتواجدة بمحيط المنطقة وبعض المساحات حول المرافق.	✓ المنطقة يتوفر حولها طرق خدمة كافية وترتبط بشوارع هيكلية رابطة رئيسية من جميع الجهات.
✗ المرافق العامة وخدمات العمال بحاجة إلى إعادة توزيع لتكون قريبة على جميع البلوكات التصنيعية وليس في طرف المنطقة.	✓ يتوفر بالمنطقة مدخلان أحدهما رئيسي والآخر ثانوي بالإضافة إلى مخرج.
✗ كثرة المداخل والمخارج قد تقلل من نظام التحكم.	✓ شارع المدخل الرئيسي يتمتع بنهاية بصرية ممتازة وهو المسجد الخاص بالمنطقة.
	✓ نسبة الشوارع داخل المنطقة تزيد عن 32% وهي كافية وانسيابية وتوفر الوصولية اللازمة لجميع أجزاء المشروع.
	✓ توفر بعض المساحات الخضراء بالحد الأدنى المسموح وتوفير حزام شجري فاصل خارجي.
	✓ توفر مساحات مخصصة لمواقف السيارات بالحد اللازم نوعاً ما.
	✓ نسبة المباني الخدماتية والمرافق كافية ومتوفرة.
	✓ المنطقة تخدم مدينة خان يونس والقرى المحيطة فيما يتعلق بالصناعات الخفيفة والحرفية.
	✓ المنطقة مقسمة لمجموعات حسب نوع الحرفة.

المصدر: (دراسات وتحليل الباحث للوضع القائم، 2015)

7-4 تحليل الوضع القائم للمناطق الصناعية وتخطيطها في قطاع غزة باستخدام التحليل الاستراتيجي الرباعي (SWOT ANALYSIS)

يستخدم هذا النوع من التحليل للتوصل إلى التقييم الملائم للوضع القائم للمناطق الصناعية وتخطيطها في قطاع غزة، وذلك من خلال معرفة نقاط القوة الداخلية المتاحة والمتوفرة في المناطق الصناعية وتخطيطها، بالإضافة إلى تحديد نقاط الضعف لديها، والفرص والتحديات الخارجية، ومن خلال الجدول رقم (4-9) يمكن توضيح أهم النقاط الرئيسية لهذا التحليل والتي سيتم التطرق إليها لاحقاً:

جدول رقم (4-9): التحليل الرباعي (SWOT) للوضع القائم للمناطق الصناعية القائمة

نقاط القوة الداخلية (Strengths)	نقاط الضعف الداخلية (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ الموقع والمناخ ▪ هيئة المدن الصناعية ▪ توفر موارد بشرية ▪ الوصولية والطرق حول المناطق الصناعية ▪ الخطط الإقليمية ▪ توفر رأس المال والمستثمرين ▪ وجود المكاتب الاستشارية وخبراء التخطيط 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ارتفاع نسبة البطالة والفقر ▪ السوق المحلي ▪ عدم وجود مخططات تفصيلية كافية ▪ عشوائية تواجد المنشآت الصناعية ▪ الضعف الشديد في البنية التحتية ▪ مشاكل في ملكية الأراضي المخصصة للمناطق الصناعية
الفرص الخارجية (Opportunities)	التحديات الخارجية (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ توافد المستثمرين والمطورين من الخارج ▪ زيادة الدعم المالي والفني من قبل الدول المانحة لإنشاء مناطق صناعية ▪ استقطاب خبراء لتدريب الكوادر الإدارية لتشغيل المناطق الصناعية ▪ دخول جميع المعدات والمواد الخام اللازمة ▪ استقطاب خبراء تخطيط المناطق الصناعية من الدول المتقدمة إلى قطاع غزة ▪ السماح بتصدير منتجات هذه المناطق 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ الاحتلال الإسرائيلي واعتداءاته المتكررة ▪ حروب متوالية واجتياحات متكررة وتدمير المصانع والمناطق الصناعية ▪ إغلاق المعابر، ومنع إدخال المعدات و مواد البناء، واستمرار الحصار، وعرقلة حركة الاستيراد والتصدير ▪ قلة التمويل من قبل الدول المانحة لمشاريع المناطق الصناعية

المصدر: الباحث، 2015

4-7-1 عناصر القوة الداخلية

أولاً: الموقع والمناخ

يتميز قطاع غزة بامتداده على شاكلة شريط ساحلي من الشمال إلى الجنوب، ويحده غربا البحر الأبيض المتوسط، وفي هذا الساحل تم إنشاء الحجر الأساس لميناء غزة الدولي، والذي سوف يساعد على عمل المناطق الصناعيّة بتسهيل الاستيراد والتصدير عبره بدون عوائق، ومن الشمال والشرق يحده أراضي 1948م المُحتلة، بينما تحده جمهورية مصر العربية من الجنوب الغربي والتي تقع بجوار هذه الحدود المنطقة التجارية الحرة في مدينة رفح للاستفادة من الحدود الدولية مع جمهورية مصر العربية ورفع عجلة النمو الاقتصادي لقطاع غزة، وأبرز ما يميز مواقع المناطق الصناعيّة في قطاع غزة، هو وقوعها على الحدود الشرقية لقطاع غزة بعيداً عن التجمعات العمرانيّة، وقريبة من الطرق الإقليمية الناقلة من المناطق الصناعيّة وإلى المعابر الحدوديّة اللازمة لاستيراد وتصدير البضائع والمنتجات، وكذلك توفر الربط اللازم بين هذه المناطق وميناء قطاع غزة ومطار غزة.

ويرتبط قطاع غزة بالعالم الخارجي عبر مجموعة من المعابر البرية، ومثل قطاع غزة عبر التاريخ ملتقى المحاور التجارية بين مختلف الدول المجاورة، مما جعلها المفتاح للعلاقات التجارية بين البلدان المختلفة، ويمكن أن تستعيد دورها التاريخي هذا، وخاصة أنها المنطقة الفلسطينية الوحيدة المكشوفة للمياه الدولية وعبر إنشاء الميناء على شواطئها (بالإضافة إلى وجود المطار الدولي فيها)، مما سيؤهلها لتكون البوابة الرئيسيّة لفلسطين.

ويتميز قطاع غزة بأراضي سهلية ممتدة تساعد بإنشاء مناطق صناعيّة، فضلا عن مناخ قطاع غزة الذي يتميز بالاعتدال وبشتاء ماطر، وصيف دافئ ورطب، يتراوح معدل المطر السنوي بين 200-900 ملم (مركز المعلومات الوطني الفلسطيني، 2015).



شكل (4-31): اطلالة قطاع غزة على

ساحل البحر الابيض المتوسط

المصدر: مركز المعلومات الوطني

الفلسطيني، 2015

ثانياً: وجود الهيئة العامة للمدن الصناعيّة والمناطق الصناعيّة الحرة (PIEFZA)

تعتبر الهيئة العامة للمدن الصناعيّة والمناطق الصناعيّة الحرة مؤسسة تسويقية، فهي تعمل على إنشاء مناطق صناعيّة تتمتع بمواصفات عالمية بهدف جذب الاستثمارات الأجنبيّة والمحلية إليها فهي بذلك تنتمي إلى نفس المجموعة الاستراتيجية الخاصة بمؤسسات تشجيع الاستثمار التي تعمل في منطقة الشرق الأوسط، وتسعى الهيئة لتكون مؤسسة رائدة بتوفير بيئة مميزة للاستثمار الصناعي تساهم في تنمية وازدهار الاقتصاد الفلسطيني، وتهدف الهيئة إلى المساهمة الفاعلة في الحد من البطالة، ورفع مستوى المعيشة عبر إنشاء وتطوير وإدارة مدن صناعيّة ومناطق صناعيّة حرة منافسة، صديقة للبيئة ذات تقنية عالية بالشراكة مع القطاع الخاص وتوفير خدمات متكاملة تلبي احتياجات المستثمرين من خلال كادر مؤهل.

ومن أهم أهداف الهيئة العامة للمدن الصناعيّة والمناطق الصناعيّة الحرة:

- خلق فرص عمل والحد من البطالة وذلك من خلال إنشاء وتطوير العديد من المناطق الصناعيّة في قطاع غزة والضفة الغربية.
- جذب الاستثمارات إلى المدن الصناعيّة والمناطق الصناعيّة الحرة وذلك من خلال تقديم المحفزات والتسهيلات اللازمة للمستثمرين والمطورين.
- المحافظة على البيئة.



شكل (4-32): المقر الرئيسي للهيئة في منطقة غزة الصناعيّة

المصدر: الباحث، 2015

ثالثاً: توفر الموارد البشرية المُدرّبة

يتوفر في قطاع غزة العدد الكافي من المختصين الفنيين والمهنيين في مجال الصناعات المختلفة، بالإضافة إلى المختصين والخبراء بمجال تخطيط المدن والمناطق الصناعيّة حسب المعايير والمقاييس المتعارف عليها، ويتواجد العديد من المكاتب الاستشارية المختصة وذلك حسب الدراسات التي قامت بها الهيئة العامة للمدن الصناعيّة والمناطق الصناعيّة الحرة. ويتواجد بقطاع غزة أيضا آلاف الحرفيين والعاملين بمختلف أنواع القطاعات الصناعيّة، والذين عملوا لدى الجانب الاسرائيلي قبل الحصار وتدهور القطاع الصناعي في قطاع غزة، وتساهم تلك الموارد البشرية مساهمة فاعلة في تنمية القطاع الصناعي والمناطق الصناعيّة ولا تلزم أصحاب المصانع والصناعات باستقطاب عمال وفنيين من الخارج لتوفرها بشكل كافٍ كميّاً ونوعياً.

رابعاً: الوصولية والطرق حول المناطق الصناعيّة

تشكل شبكة المواصلات والطرق الرئيسية أحد أهم الركائز الأساسيّة للبنية التحتيّة اللازمة لإقامة المناطق الصناعيّة، ويبرز دورها أيضا بإحداث التنمية الفلسطينية سواء في محافظات غزة أو على المستوى الوطني ككل، وعلى هذا اعتمد المخطط الإقليمي لقطاع غزة شبكة مواصلات من الطرق الرئيسيّة تربط جميع المناطق الصناعيّة بالطرق الإقليميّة وخاصة الشرقية منها وهدف إلى ضرورة الوصولية إلى مواقع الإنتاج الرئيسيّة، وربط الأخيرة بالمطار والميناء ومعبر رفح البري، لتسهيل حركة البضائع والمعدات والمستلزمات الصناعيّة داخل محافظات غزة وإلى الضفة الغربية وإلى العالم العربي والدولي، وتعتمد الخطة على العناصر الأساسيّة التاليّة:

■ ثلاثة محاور رئيسيّة:

- طريق شرقي مع خط سكة حديد دوليين (حسب ما تم تخطيطه في المخطط الإقليمي) يصلان المناطق الصناعيّة والمعابر البرية والمطار ويتم وصلهم لاحقاً بالخط الواصل بين غزة والضفة الغربية.
- طريق صلاح الدين مع سكة حديد (حيث يوجد مكان مخصص لهذه السكة في حال تنفيذها)، تصل إلى المطار وتساهم في تسهيل الحركة الداخلية بين التجمعات السكانية الرئيسيّة.
- طريق ساحلي (الكورنيش) يتصل بالخط الساحلي المصري (والإسرائيلي لاحقاً حسب رؤية المخطط الإقليمي).

- طرق عرضية تصل المحاور الرئيسية وتعزز التواصل بين المواقع المختلفة وخاصة بين
- الميناء والمدن الصناعيّة الواقعة على الحدود الشرقية لمحافظة غزة.
- المطار الدولي.
- الميناء البحري.



شكل (4-33): تطوير شارع صلاح الدين الاقليمي كشریان ناقل رئيسي للمناطق الصناعية
المصدر: اللجنة القطرية لإعمار غزة، 2015



شكل (4-34): تطوير شارع الرشيد
الاقليمي
المصدر: شركة سكلز آند كوالتي، 2015



شكل (4-35): ميناء غزة
المصدر: شبكة فلسطين الآن الاخبارية، 2015

خامساً: الخطط الإقليمية

جميع المناطق الصناعية في المخطط الإقليمي تم اقرارها وفق خطة التنمية الاقتصادية للحكومة الفلسطينية عام 1990م، والتي بدورها قامت على عدة دراسات ديموغرافية واقتصادية واجتماعية وبيئية، وجميع ما سبق من شأنه أن يوفر خطط سليمة ومحكمة لاختيار الأماكن المخصصة لإقامة المناطق الصناعية في قطاع غزة (وزارة الحكم المحلي، 2015).

سادساً: توفر رأس المال والمستثمرين

أفاد الخبراء الاقتصاديون في الغرفة التجارية أن رجال الأعمال والمستثمرين في قطاع غزة لديهم رأس المال الكافي لتطوير ورفع مستوى القطاع الصناعي، وإنشاء وتطوير المناطق الصناعية (الغرفة التجارية الفلسطينية، 2015).

4-7-2 عناصر الضعف الداخلية

أولاً: ارتفاع نسبة البطالة والفقر

بلغت نسبة البطالة من القوى العاملة في قطاع غزة 32.60 % بواقع 27.80 % بين الذكور مقابل 53.10 % بين الإناث، كما بلغت أعلى معدل للبطالة بين الشباب للفئة العمرية 15-24 سنة لكلا الجنسين حيث بلغت 57.20 %، وتعتبر هذه النسبة عالية جداً بالنسبة للوضع الطبيعي، ومن جانب آخر بالإضافة لمشكلة البطالة فقد قُدِّر معدل الفقر بين السكان وفقاً لأنماط الاستهلاك الحقيقية خلال عام 2014م بواقع 38.8% في قطاع غزة، كما تبين أن

حوالي 21.1% من الأفراد في قطاع غزة يعانون من الفقر المدقع، هذا مع العلم أنّ خط الفقر للأسرة المرجعية قد بلغ 2,293 شيكل اسرائيلي وخط الفقر المدقع قد بلغ 1,832 شيكل (الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2014).

وجميع ما سبق فيما يتعلق بمشاكل البطالة والفقر تؤدي إلى التأثير السلبي على إنشاء المناطق الصناعيّة وتشغيلها، لانشغال طبقة واسعة من المجتمع بهذه المشاكل مما يبعدهم عن المشاركة الفاعلة في تنمية القطاع الصناعي.

ثانياً: السوق المحلي

كانت مشكلة المنافسة في السوق المحلي للعديد من المنتجات المحلية، حيث كانت بحاجة للتطوير لملائمة احتياجات المواطن وخاصة بعد أن تم إغراق السوق المحلي بمنتجات منافسة من كافة أنحاء العالم، ومن الجدير بالذكر أنّ معظم المصانع الفلسطينية كانت مرتبطة بالسوق الاسرائيلي ارتباطاً وثيقاً، كما كانت تعد الضفة الغربية من أهم أسواق قطاع غزة، وبالتالي فإنّ سوق قطاع غزة يعد صغير بالمقارنة مع حجم تلك المصانع وقدرتها على تغطية سوق غزة وبالتالي فإنّ الحصة السوقية متدنية بنسبة كبيرة لمعظم القطاعات الصناعيّة إلا أنه إذا تم توفير الظروف المناسبة من تقنين لاستيراد المنتجات المنافسة وتوفير المواد الخام والطاقة فسوف ترتفع النسبة للغالبية إلى 80% فما فوق (الاتحاد العام للصناعات الفلسطينية، 2015).

ثالثاً: عدم وجود مخططات تفصيلية كافية

من أهم المعوقات ونقاط الضعف في تطوير تخطيط المناطق الصناعيّة في قطاع غزة، هي عدم إعداد المخططات التفصيلية والأنظمة الخاصة بالمناطق الصناعيّة من قبل البلديات ذات العلاقة، مما يؤثر سلباً على تطوير واستثمار المناطق الصناعيّة.

رابعاً: عشوائية تواجد المنشآت الصناعيّة

يعاني قطاع غزة من قلة في المناطق الصناعيّة علماً بأن المناطق الصناعيّة القائمة حالياً في قطاع غزة لا تتجاوز 10% فقط من أصل المساحات المخصص لها في المخطط الإقليمي، وإنّ معظم اعتماد القطاع الصناعي فيه على المنتجات التي يتم إنتاجها من قبل المنشآت الصناعيّة المقامة بشكل عشوائي ومتناثر في جميع أنحاء قطاع غزة وليست مقامة في المناطق الصناعيّة، وهذه العشوائية تزيد من استهلاك الطاقة وتزيد من تكاليف النقل والمواصلات.

خامساً: الضعف الشديد في البنية التحتية

يعاني قطاع غزة من تدني مستوى تنفيذ أعمال البنى التحتية اللازمة للعديد من القطاعات بسبب قلة التمويل اللازم لتأهيل البنى التحتية، وبسبب تدمير الاحتلال الاسرائيلي للبنى التحتية ومنعه من إدخال المواد اللازمة للنهوض بهذا القطاع الصناعي، وتندرج مظاهر ضعف البنية التحتية في عدة نقاط ومن أهمها ما يلي:

1- الطرق اللازمة لتشغيل المناطق الصناعية: حيث أن العديد من الطرق لم يتم تنفيذها

لنقص في التمويل، أو عدم إنجاز مخططات تفصيلية لها بعد، ومنها ما تم تدميره

بالحروب المتتالية على قطاع غزة، انظر إلى الأشكال (4-36)، (4-37).



شكل (4-36): تضرر الشارع المؤدي

لمنطقة غزة الصناعية

المصدر: الباحث، 2015

شكل (4-37): تضرر الشارع الرئيسي بمنطقة

بيت حانون الصناعية

المصدر: الباحث، 2015



2- الطاقة والوقود: ويعاني قطاع غزة منذ عام 2006م مشكلة في الطاقة والوقود والذي كان له التأثير السلبي المباشر على الإنتاجية وسلامة الماكينات في المصانع وفي بعض الأحيان كانت مشكلة الطاقة الكهربائية تهدد بتوقف كامل للعملية الإنتاجية بسبب انقطاعها لفترات طويلة، كما أن ارتفاع كلفة الوقود وازدياد فترات انقطاع التيار الكهربائي على المصانع رفع كلفة العملية الإنتاجية بشكل كبير، وذلك لتلبية حاجة المصانع من الوقود لاستمرار عمل الماكينات، وذلك من أبرز نقاط الضعف الداخلية على المناطق الصناعيّة.

3- إغلاق المعابر: يعاني أصحاب المصانع من الإغلاقات المتكررة للمعابر التي عن طريقها يتم إدخال المواد الخام أو تصدير بعض المنتجات إلى الخارج بسبب عراقيل مفتعلة من الجانب الاسرائيلي.

4- عدم إدخال الماكينات والمعدات اللازمة: مع تقدم الوقت أصبحت الكثير من الماكينات تحتاج إلى صيانة بشكل أكبر وأكثر كلفة من السابق، مما أضاف عبئاً إضافياً على أصحاب الماكينات، كما أن الجانب الاسرائيلي منع دخول الكثير من الآلات الحديثة والمتطورة إلى الجانب الفلسطيني، فمع بلوغ العام 2006م كانت معظم المصانع تعتمد في الإنتاج على تشغيل الماكينات القديمة، والتي أصبحت تؤثر بشكل كبير على عملية الإنتاج وجودته.

5- تدمير المباني والمنشآت الصناعيّة: يعاني معظم أصحاب المصانع من القلق والخوف على مصانعهم ومنشآتهم من التدمير من قبل الجانب الاسرائيلي في أي عدوان قادم محتمل، مما يجعل صاحب المصنع يعمل بالحد الأدنى من امكانياته دون توسع وتطوير، وهذا الأمر شهدناه في الحروب الأخيرة على قطاع غزة، وخلال هذا الفصل تم التطرق لتفاصيل الخسائر التي تعرض لها القطاع الصناعي جراء هذه الحروب.

سادساً: مشاكل في ملكية الأراضي المخصصة للمناطق الصناعيّة

من خلال الجولة الميدانيّة على أقسام التخطيط في البلديات التي يقع ضمن نفوذها مناطق مخصصة لإقامة مناطق صناعيّة، تبين أن الملكية الخاصة بتلك الأراضي تعود لمواطنين ولا يمكن للبلدية تعويضهم لوضع سلطتها على تلك الأراضي لتخطيطها وإقامة المناطق الصناعيّة عليها.

3-7-4 عناصر الفرص الخارجية

تتلخّص عناصر الفرص الخارجية التي تطور المناطق الصناعيّة وتخطيطها في تحقيق الإجراءات التالية:

- توافد المستثمرين والمطورين من الخارج وتسهيل مهماتهم وتقديم المحفزات لهم.
- توفر الدعم المالي والفني من قبل الدول المانحة لإنشاء مناطق صناعيّة.
- استقطاب خبراء لتدريب الكوادر الإدارية لتشغيل المناطق الصناعيّة.
- دخول جميع المعدات والمواد الخام اللازمة عبر المعابر، وعدم توقف المعابر.
- السماح بتصدير منتجات هذه المناطق الصناعيّة دون عوائق.
- الوصول لاتفاق يوفر الاستقرار الأمني والاقتصادي لقطاع غزة.

4-7-4 عناصر التهديدات الخارجية

تتلخّص عناصر التهديدات الخارجية التي تمنع وتؤخر تطور المناطق الصناعيّة وتخطيطها إذا ما تحقّقت أحد التهديدات التالية:

- قيام الاحتلال الإسرائيلي بالعدوان على قطاع غزة وتدمير البنى التحتية والمنشآت الصناعيّة في المناطق الصناعيّة، واستمرار حدوث الحروب المتوالية والمتكررة، وتدمير المصانع والمناطق الصناعيّة.
- إغلاق المعابر المتكرر، ومنع إدخال المعدات ومواد البناء والمواد الخام بجميع أنواعها.
- منع التصدير والاستيراد على أصحاب المصانع والصناعات المختلفة.
- نقص التمويل من قبل الدول المانحة لمشاريع المناطق الصناعيّة.

خلاصة الفصل

تم تسليط الضوء في هذا الفصل على واقع القطاع الصناعي في قطاع غزة، وتدعيم ذلك بالإحصائيات ومؤشرات القياس للسنوات الأخيرة، ثم استعراض المناطق الصناعية في فلسطين وتفصيل الواقعة منها في قطاع غزة وهو مكان الدراسة، ثم تحليل المناطق الصناعية القائمة منها، وفي نهاية هذا الفصل تم تحليل الوضع القائم للمناطق الصناعية وتخطيطها من خلال التحليل الرباعي الاستراتيجي (SWOT)، وتمت معرفة عناصر القوة والضعف الداخلية للوضع القائم، كما تم تحديد الفرص والتهديدات الخارجية التي تواجه المناطق الصناعية وتؤثر على تخطيطها وتطورها، والتي بدورها سوف تساعد في الفصول اللاحقة على حقيقة تقييم الوضع القائم للمناطق الصناعية وسبل تطويرها.

الفصل الخامس: تقييم الواقع التخطيطي للمناطق الصناعية في قطاع غزة

(ص 105 - ص 138)

تمهيد

1-5 خطوات وأدوات تجميع البيانات

2-5 أداة الدراسة: المقابلة المُهيكلَة

3-5 نتائج المقابلة المُهيكلَة

4-5 تقييم المناطق الصناعيّة والواقع التخطيطي لها



الفصل الخامس

تقييم الواقع التخطيطي للمناطق الصناعية في قطاع غزة

تمهيد

بعد تحليل الواقع الحالي للمناطق الصناعية في قطاع غزة من خلال تسليط الضوء على المنطقة الصناعية الواقعة شرق مدينة غزة بالقرب من معبر المنطار، ومنطقة بيت حانون الصناعية، ومنطقة خان يونس الحرفية الصناعية المقترحة، وأيضاً التطرق إلى تحليل (SWOT) ومعرفة مكامن القوة والضعف والفرص والتهديدات فيما يتعلق بالمناطق الصناعية القائمة في قطاع غزة، سيتطرق هذا الفصل محاور المقابلة المهيكلية، وخطوات وأدوات تجميع البيانات، ومبررات استخدام المقابلة المهيكلية، واستخلاص أهم الآراء من الخبراء والمهندسين في وزارة الحكم المحلي والأكاديميين ومهندسي البلديات ذات العلاقة فيما يتعلق بتقييم الواقع التخطيطي للمناطق الصناعية، ومن خلال هذه الآراء والأفكار المستخلصة من عدة مجالات تخطيطية سوف يتم وضع تصور يوضح التقييم الخاص بالواقع التخطيطي للمناطق الصناعية.

1-5 خطوات وأدوات تجميع البيانات

1-1-5 خطوات تجميع البيانات

قبل الحديث عن ما يتعلق بالمقابلة المهيكلية تم التطرق إلى أدوات وخطوات جمع البيانات ومزايا وعيوب كل نوع من أنواع تجميع البيانات والمعلومات، ويحق للباحث استخدام واحدة أو مجموعة من هذه الأدوات للوصول للنتائج والأهداف البحثية المرجوة، وتكمن محددات الأداة اللازم اختيارها في عملية تجميع البيانات في عدة عناصر وفقاً لما أشار إليه المرشدي (2014) وهي:

- طبيعة البحث في إذا ما كان يتناول جانب تطبيقي أو نظري، حيث هناك أدوات تجميع بيانات تتلاءم مع بعض الجوانب وليس معها جميعها.
- توجهات البحث المراد التي يتبعها الباحث وأهدافه.
- عدد الفئة المستهدفة من الدراسة وطبيعتها.
- الإمكانيات المتوفرة والمتاحة لدى جهة البحث، والمقصود هنا الإمكانيات المادية والزمنية اللازمة في استخدام أحد أو مجموعة من أدوات تجميع البيانات.
- طبيعة مصادر البيانات المتوفرة فيما يتعلق بمضمون الموضوع البحثي.

5-1-2 أدوات تجميع البيانات

وبعد أن تم التعرف على خطوات تجميع البيانات، يمكن بعد ذلك حصر أهم أدوات تجميع البيانات من خلال عدة أدوات (الجوهري، 2012):

1-الاستبيان

البيانات التي يتم الحصول عليها وجمعها بواسطة الاستبيان من خلال مجموعة كبيرة من العينات التي يحتاجها البحث وتُرسل لأشخاص غير متخصصين ويتم جمع البيانات من خلال الاستبيان بعدة طرق منها البريد أو الهاتف أو من خلال الصحف أو المجلات وللاستبيان بعض المزايا بالإضافة إلى بعض العيوب فمن أهم مزايا الاستبيان (الجوهري، 2012):

- توفر بيانات غزيرة.
- أقل نسبيًا في الوقت اللازم مقارنةً بالمقابلات، كون الاستبانة تتم تعبئتها من قبل الأشخاص المُستهدفين خلال بضع دقائق، بينما المقابلة قد تستغرق ما يزيد عن نصف ساعة ويجريها الباحث مع كل شخص على حدة.
- إمكانية وصولها إلى عينات كبيرة ومنتشرة جغرافياً.

ومن أهم عيوب الاستبيان:

- فشل إلقاء الاستبيان يخلق عدم استجابة من البعض مثال ذلك وجود أسئلة مقفلة (تكون الإجابة بنعم أو لا)، ووجود أسئلة مفتوحة يجيب عليها البعض كما يشاء.
- استخدام الاستبيانات الطويلة يؤدي إلى عزوف البعض عن الإجابات.
- اختلاف مستوى الجدية لدى المبحوثين في أثناء الإجابة مما يدفع بعضهم إلى التسرع في الإجابة.
- أكثر تكلفة مقارنةً بالمقابلات والمجموعات البؤرية.

2-المقابلة

على عكس الاستبيان المقابلة تكون بأعداد محصورة ومتخصصين، وهناك ثلاث أنواع من المقابلات هي المقابلات المقننة وهدفها الأساسي توفير بيانات كمية، والمقابلات شبه المقننة وغير المقننة هدفها أن تعطي بيانات يغلب عليها الطابع الكيفي ففي المقابلة الغير مقننة تكون موضوعات للدراسة بشكل عام، حيث تكون غير مفصلة، والمقابلة شبه مقننة تعطي تفاصيل أكثر ولكنها لا تسمح بحرية الإجابة.

ووقع اختيار الباحث على نموذج المقابلة شبه المقننة لما لها من مميزات وفرصة عالية في الحصول على بيانات ذات طابع كيفي ونوعي من مختصين بمجال المشكلة البحثية وملائمتها

للبحث، وسيتم التطرق إلى مبررات استخدام المقابلة المهيكلية وبعض العراقيل التي تواجه الباحث خلال استخدام أداة المقابلة (المرشدي، 2014).

3-الملاحظة

وهي النوع الثالث من أدوات جمع البيانات وتتفرع إلى نوعين إما ملاحظة مشاركة أو ملاحظة غير مشاركة، وهي غالباً تستخدم في أبحاث علم الاجتماع لدراسة تغييرات في إنتاجية أو إنجاز عمل ومدى تأثير ظروف العمل على معدل الإنجاز والعمل، كما يتم استخدام هذه الأداة على الدراسات التي تشمل الأطفال والراشدين في سلوكياتهم، وهي أداة لا يمكن استخدامها في أبحاث يتطلب فيها وضع تقييم وأسس لعلاج مشكلة بحثية معينة أو ما شابه (المرشدي، 2014).

4-التجربة

تعتبر التجارب والاختبارات من أهم أدوات تجميع البيانات، خاصة في البحوث التطبيقية والعملية، والتي من خلالها يظهر الباحث النتائج التي توصل إليها خلال تجربته موضحاً بيئة التجربة وظروفها، ليستفيد الباحثين اللاحقين في نفس المجال من هذه التجارب ونتائجها (المرشدي، 2014).

5-تحليل حالات دراسية مشابهة

يستقي الباحث بعض البيانات من خلال قيامه بدراسة مجموعة من الحالات الدراسية التي تشابه معايير الحالة البحثية التي يقوم الباحث بدراستها، والاستفادة من ربط المعلومات فيما بين تلك الحالات، والاستنتاج البناء الذي يخلص إليه الباحث في نهاية هذه الدراسة التحليلية يكون هو الهدف من هذه الأداة الهامة، وخلال هذه الدراسة تمت دراسة وتحليل جميع الحالات الدراسية القائمة للمناطق الصناعية في قطاع غزة كأحد أدوات الدراسة، وتم استنتاج أهم المزايا والعيوب التخطيطية لتلك الحالات وفق معايير وضوابط تخطيطية استند إليها الباحث.

5-2 أداة الدراسة: المقابلة المهيكلية

تم استخدام المقابلة المهيكلية كأداة للدراسة وكوسيلة تتبع من خلالها منهجية مناسبة للدراسة، وذلك لأخذ أكبر قدر من الآراء والأفكار لموضوع الدراسة من خلال مقابلة أشخاص مختصين وعلى اطلاع كامل بالمشكلة البحثية ومن صانعي القرار، وتم استهداف مهندسين ومختصين

من وزارة الحكم المحلي واللجنة المركزية للأبنية والتنظيم بالإضافة إلى هيئة المدن والمناطق الصناعية الحرة ومهندسي البلديات ذات العلاقة بالمناطق الصناعية، وخبراء أكاديميين في التخطيط وآخرين (انظر أسماء من تمت مقابلتهم في ملحق رقم 1).

1-2-5 مبررات استخدام المقابلة المهيكلية

نظرا لأن موضوع الدراسة موضوع تخصصي ويتعلق بتخطيط المناطق الصناعية، ويحتاج إلى رأي المختصين المطلعين على متطلبات التخطيط الصناعي وواقع التخطيط للمناطق الصناعية في قطاع غزة، فقد تم اختيار المقابلة المهيكلية كأداة رئيسية للدراسة، وذلك بالإضافة إلى تحليل الوضع القائم للمناطق الصناعية في قطاع غزة باستخدام نموذج التحليل الاستراتيجي (SWOT) والتي قام بها الباحث في الفصل السابق، ويهدف اختيار المقابلة المهيكلية إلى:

1- الاستفادة من خبرات الفئة المستهدفة للمقابلة المهيكلية في طرح الأفكار والآراء من ذوي الاختصاص.

2- عرض محتويات المقابلة بكل وضوح وعن قرب، وتوضيح أي غموض أو عدم وضوح في الأسئلة.

3- جمع أكبر قدر من الأفكار والمقترحات التي تفيد الدراسة وبالتالي ستكون وسيلة المقابلة المهيكلية أكثر فاعلية.

2-2-5 صعوبات المقابلة المهيكلية

بالرغم من الإيجابيات الواضحة للمقابلة المهيكلية فإنه يوجد عدد من الصعوبات التي تكمن فيها، والتي تتطلب جهدا إضافيا، وتتمثل في:

1- اختيار العينة يتطلب معرفة بأسماء الأشخاص الذين ستنتم مقابلتهم وعلاقتهم بالموضوع قيد الدراسة، وقد تغلب الباحث على هذه الصعوبة كون الباحث استفاد من موقعه المهني في وزارة الحكم المحلي وعلاقته المباشرة مع جميع بلديات قطاع غزة والهيئات ذات العلاقة (انظر أسماء من تمت مقابلتهم في ملحق رقم 1).

2- تنفيذ المقابلة يستغرق وقتا كبيرا ولا بد من أخذ مواعيد مسبقة من المهندس أو الخبير نظرا لتعدد المواقع.

3- المقابلة المهيكلية تحتاج إلى عصف ذهني وتحضير من قبل الشخص الذي تتم مقابلته (أي الإجابات لا تكون سريعة وموجودة خصوصا عند وضع مقترحات وأفكار جديدة)، مما

يتطلب أحيانا إعطاء فرصة للشخص المُراد مقابلته لفهم وقراءة جميع عناصر المقابلة المُهيكلية ثم العودة لتسجيل الإجابات والأفكار، وبالتالي تتطلّب زيادة في الوقت والجهد خلال التنسيق مع الأشخاص المعنيين في المقابلة.

وخلال هذه المقابلة التي تم إجراؤها كأحد الأدوات الرئيسيّة للدراسة، تم إنجازها عبر عدة خطوات وإجراءات، وهي كما يلي:

- البدء بتصميم المُقابلة المُهيكلية والوصول لأهم محاور تلك المقابلة، وذلك عبر تحليل الحالات الدراسيّة السابقة، واستشارة بعض الخبراء بوزارة الحكم المحلي كمدير التخطيط الاستراتيجي في الوزارة ونائب رئيس اللجنة المركزيّة، وبعض الأكاديميين.
- تحديد محاور المقابلة المُهيكلية، من خلال تحليل المزايا والمشاكل التخطيطيّة ومعرفة أسباب تلك المشاكل وتصنيفها الى أربعة محاور رئيسيّة هي: التخطيط والتنظيم، المجال الإداري، مجال التنمية المستدامة، أولويات المشاريع والبرامج التي تتعلق بالمناطق الصناعيّة.
- تحديد الأسئلة ونوعها لكل محور بما يساعد في التوصل لنتائج واضحة للدراسة.
- البدء بتحديد الفئة المستهدفة من المقابلة المُهيكلية، ونظرا لتخصصية موضوع الدراسة بتخطيط المناطق الصناعيّة، فتم اختيار الفئة المستهدفة التي لها اطلاع واضح على هذا الموضوع، وذلك حرصاً على التوصل لنتائج دقيقة ومفيدة عند تحليل أجوبة أسئلة المقابلة، واحتوت الفئة المستهدفة على (كبار المختصين بوزارة الحكم المحلي، بعض الأكاديميين المتخصصين بمجال الدراسة، إدارة الهيئة العامة للمدن الصناعيّة والمناطق الحرة، المختصين بالتخطيط بوزارة التخطيط، رؤساء أقسام التخطيط في البلديات الكبرى وذات العلاقة بالمناطق الصناعيّة).
- البدء بالتنسيق مع الفئة المستهدفة والتنسيق لمواعيد المقابلات، والبعض طلب دراسة نموذج المقابلة قبل إجراء المقابلة لدراستها.
- إجراء المقابلات مع الفئة المستهدفة وتوثيق الأجوبة بشكل مكتوب على النماذج الخاصة بكل شخص منهم، والاستفادة من أية أفكار جديدة يطرحها الشخص المستهدف من المقابلة.
- تحليل أجوبة كل سؤال على جِدّة كما سيلي تفصيله خلال هذا الفصل.

5-2-3 محاور المقابلة المُهيكلَة

تتضمن المقابلة المُهيكلَة أربعة محاور (انظر نموذج المقابلة في ملحق رقم 2)، المحور الأول هو محور **التخطيط والتنظيم** وتضمّن تسعة أسئلة، فتم البدء بالسؤال الأول حول مدى كفاية المساحات المخصصة للمناطق الصناعيّة بالمخطط الإقليمي لقطاع غزة وذلك بالنسبة لاحتياج قطاع غزة بالجانب الصناعي.

والسؤال الثاني من المحور الأول تطرق إلى تقييم أماكن التواجد الجغرافي للمناطق الصناعيّة في المخطط الإقليمي وعن مدى ملائمتها، وماهية التغيير الذي يقترحه المهندس المختص أو الخبير إن احتاج الأمر إلى تغيير في أماكن التواجد الجغرافي للمناطق الصناعيّة.

والسؤال الثالث من المحور الأول تطرق إلى معرفة كيفية تطوير المناطق الصناعيّة في قطاع غزة في ظل الشروط التنظيمية الحالية للمناطق الصناعيّة، وماهية التغيير المُقترح في هذه الشروط التنظيمية.

والسؤال الرابع في محور التخطيط والتنظيم يتمحور حول مدى الحاجة لتحديث وتعديل المخطط الإقليمي لقطاع غزة وخاصة فيما يتعلّق بالمناطق الصناعيّة، وما هي أهم العناصر التي تحتاج إلى تعديل أو تحديث، خاصة فيما يتعلّق بالمناطق الصناعيّة.

أما السؤال الخامس فيدور حول الحلول التخطيطية المناسبة للمناطق الصناعيّة في ظل الظروف الأمنية والسياسية الغير مستقرة على الحدود الشرقية لقطاع غزة المحاذية لقوات الاحتلال الاسرائيلي والتي كانت سببا رئيسيا لهروب الاستثمارات وقلة عدد المصانع وتراجع عجلة التنمية الاقتصادية لقطاع غزة.

في حين أبرز السؤال السادس مدى مراعاة التخطيط القائم للمناطق الصناعيّة في قطاع غزة مبادئ التخطيط المستدام، وأهم العناصر التي أدت إلى الإخلال بتطبيق معايير التخطيط المستدام خلال تخطيط المناطق الصناعيّة القائمة في قطاع غزة.

بينما ركّز السؤال السابع على مدى وجود سعي حقيقي للبلديات ذات العلاقة إلى تطبيق ما يتعلق بالأنظمة الخاصة بالمنطقة الصناعيّة حسب المخطط الإقليمي مع توضيح الأسباب.

وكان السؤال الثامن يهدف إلى معرفة سبب قيام بعض البلديات ذات العلاقة بعدم تجهيز مخططات تفصيلية للمناطق ذات الاستعمال الصناعي حتى اللحظة ضمن نفوذها الإداري.

أما السؤال التاسع والأخير من الأسئلة التي تتعلّق بمحور التخطيط والتنظيم ويهدف إلى معرفة مدى توفر الربط اللازم بتخطيط المناطق الصناعيّة الحالي في المخطط الإقليمي لقطاع غزة بشبكة الطرق الملائمة وقربها من معايير حدودية.

والمحور الثاني من المقابلة المهيكلة هو المجال الإداري ويتضمن هذا المحور أربعة أسئلة تم السؤال عليها فالسؤال الأول يتطرق إلى مدى فائدة إنشاء هيئة المدن والمناطق الصناعيّة الحرة في تطوير ومراقبة أداء المناطق الصناعيّة في قطاع غزة.

والسؤال الثاني تساءل عن مدى وجود تعاون واضح يعود بالفائدة على المناطق الصناعيّة بين هيئة المدن والمناطق الصناعيّة من جهة، وبين البلديات ذات العلاقة ووزارة الحكم المحلي من جهة أخرى، مع توضيح السبب وأي مقترح بهذا الخصوص.

والسؤال الثالث من المحور الثاني للمقابلة المهيكلة يستفسر عن سبب عزوف الشركات المطورة والمستثمرة عن تطوير المناطق الصناعيّة في الأراضي المخصصة لها في قطاع غزة حتى الآن.

والسؤال الرابع والأخير من المحور الثاني يدور حول عمّا لو سببت أحداث الانقسام السياسي بين قطاع غزة والضفة الغربية تراجعاً وأثراً سلبياً على أداء وتشغيل المناطق الصناعيّة في قطاع غزة.

المحور الثالث في المقابلة المهيكلة يتضمن خمسة أسئلة في مجال التنمية المستدامة (النمو الاقتصادي، العدالة الاجتماعية، الملائمة البيئية)، وتطرق السؤال الأول من المحور الثالث حول مدى مساهمة المناطق الصناعيّة في قطاع غزة بشكل فاعل في رفع عجلة النمو الاقتصادي في قطاع غزة بالشكل المطلوب.

والسؤال الثاني ركز على السبل المقترحة لزيادة مساهمة المناطق الصناعيّة في قطاع غزة في رفع مستوى النمو الاقتصادي لقطاع غزة.

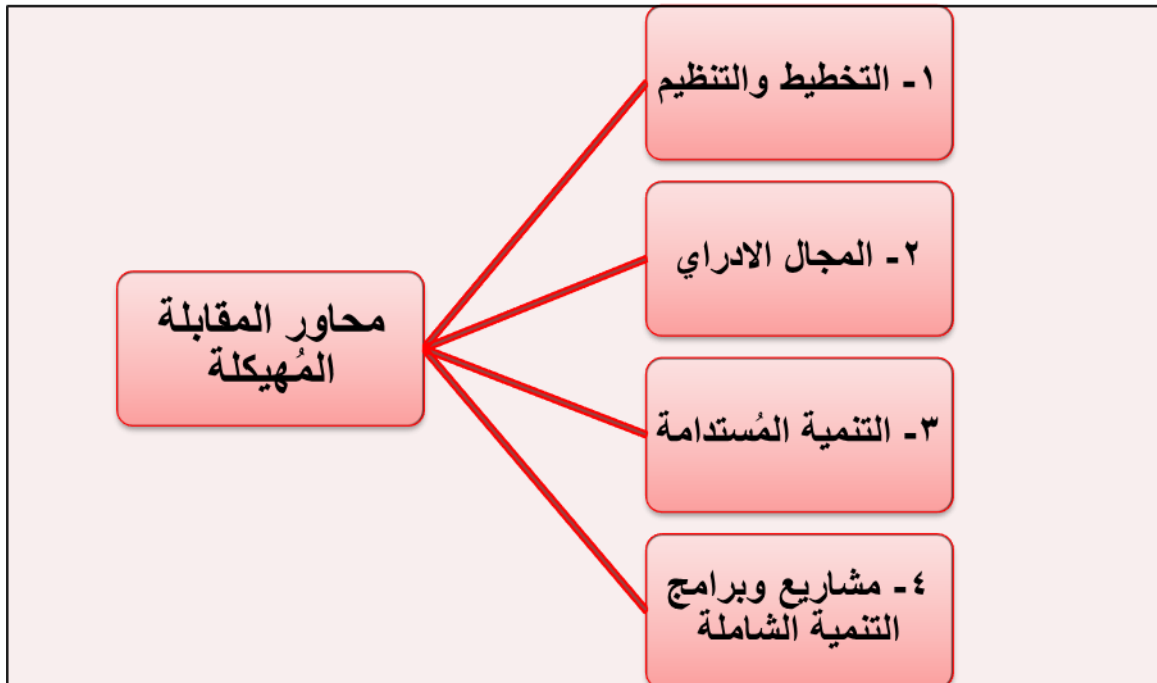
والسؤال الثالث من المحور الثالث يتساءل حول مدى مساهمة المناطق الصناعيّة في قطاع غزة بشكل ملموس في تحقيق مبدأ العدالة الاجتماعية في قطاع غزة بالشكل اللازم من حيث توفير فرص العمل وتوفير بعض الخدمات للسكان وغير ذلك.

أما السؤال الرابع من المحور الثالث يستفسر عن وجود أثر بيئي سلبي ناشئ عن المناطق الصناعيّة في قطاع، و أسباب ذلك.

وما يتعلق بالسؤال الخامس والأخير من المحور الثالث فيهدف إلى الاستفسار عن وجود أثر بيئي سلبي ناشئ عن المناطق الصناعية، وإن وجد فما هي السبل التي تخفف وجوده.

المحور الرابع والأخير في المقابلة المُهيكلَة ركز على ترتيب المشاريع والبرامج التي تساهم بأحداث تنمية شاملة في تخطيط المناطق الصناعية حسب الأولويات بدءاً من الأكثر أهمية، وهذه المشاريع والبرامج:

- تحديث المخطط الإقليمي وتعديله فيما يتعلق بالمناطق الصناعية.
- إنجاز المخططات التفصيلية للمناطق الصناعية.
- إنجاز الأنظمة التنظيمية للمناطق الصناعية.
- تشجيع الدولة للشركات المطورة.
- توفير البنية التحتية اللازمة للمناطق الصناعية وفي محيطها (كهرباء_ صرف صحي _مياه وغيرها).
- تعزيز الوصولية وتوفير حركة مرورية ملائمة حول المنطقة الصناعية بالقرب من المعابر.



شكل (5-1): محاور المقابلة المُهيكلَة

المصدر: (الباحث، 2015)

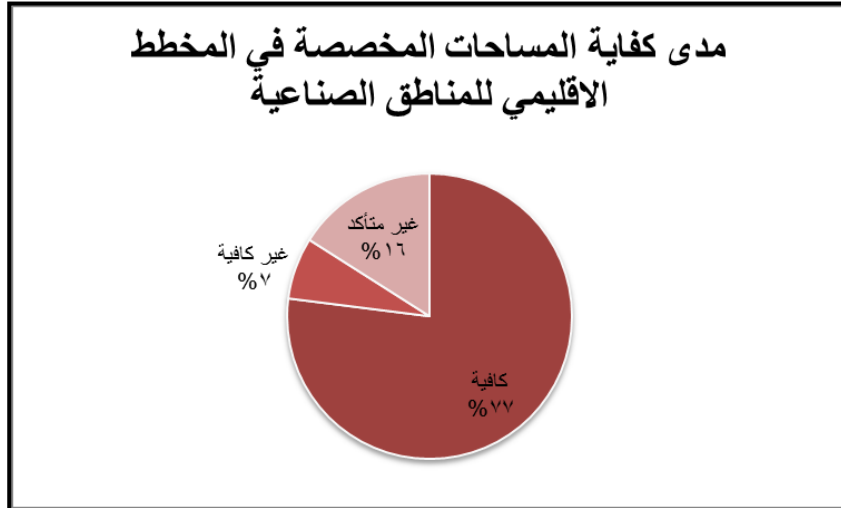
3-5 نتائج المقابلة المهيكلة

كما تمت التنويه سابقاً، فلقد تمت مقابلة الأشخاص الذين تم اختيارهم وعددهم 15 شخص، وكانت الإجابة تُكتب ورقياً على نموذج المقابلة، وبعد ذلك تم تحليل إجابة كل سؤال على حدة كما سيأتي تفصيله الآن:

1-3-5 محور التخطيط والتنظيم

السؤال الأول من المحور الأول (محور التخطيط والتنظيم) تحدث عن وجهة نظر الخبير أو المهندس حول كيف يمكنه أن يقيّم كفاية المساحات المخصصة للمناطق الصناعية في المخطط الإقليمي الأخير المعتمد لقطاع غزة، من حيث مساحتها بالنسبة لاحتياج قطاع غزة في الجانب الصناعي؟

فأجمعت النتائج بأغلبية بنسبة 77% بأن المساحات كافية، ولكنها غير مستغلة في الواقع الحالي، وأحياناً تستخدم لأغراض أخرى غير المخصصة لها، وآخرين أكدوا أنها كافية لأنه تم احتسابها حسب معايير دولية واحتياجات قطاع غزة التنموية، كما أفاد البعض الآخر بنسبة بلغت 16% بأنهم غير متأكدين من مدى كفاية تلك المساحات وعللوا ذلك بأن معظم المساحات المخصصة في المخطط الإقليمي للمناطق الصناعية غير مستغلة وأن معظم المنشآت الصناعية توجد في مناطق سكنية، بينما أفاد البعض الآخر بنسبة بلغت 7% بأنها غير كافية للمناطق الصناعية التي يحتاجها قطاع غزة في الجانب الصناعي، انظر الشكل رقم (2-5).



شكل (2-5): مدى كفاية المساحات المخصصة في المخطط الإقليمي للمناطق الصناعية

المصدر: (الباحث، 2015)

السؤال الثاني من المحور الأول (التخطيط والتنظيم) كيف يمكن تقييم أماكن التواجد الجغرافي للمناطق الصناعية في المخطط الإقليمي الأخير المعتمد لقطاع غزة؟ وهل تقترح تغييراً في هذه الأماكن مع التوضيح؟

خلال هذا السؤال فقد أجمع جميع من تمت مقابلتهم على مناسبة وملائمة الأماكن الجغرافية التي تم تخصيصها للمناطق الصناعية في المخطط الإقليمي الأخير لقطاع غزة، وعللوا ذلك لمحدودية المساحة الجغرافية لقطاع غزة ومحدودية البدائل المتاحة، ولأن المناطق المخصصة حالياً بالمخطط الإقليمي راعت قرب هذه المناطق من شبكة الطرق الإقليمية وقربها من المعابر والتي جميعها شرقية، بالإضافة لبعد هذه المساحات عن التجمعات السكانية وقلة احتمالية وصول ملوثات إلى تلك التجمعات السكانية من قبل المناطق الصناعية، وقلة الجودة البيئية لتلك المساحات، فضلاً عن وجودها في عكس اتجاه الرياح السائدة، ورأى أحدهم أنها مناسبة ولكنه اقترح ضرورة السماح لبعض الصناعات أن تقام في أماكن أخرى غير صناعية وذلك مؤقتاً وبشروط خاصة وذلك لحين التوصل لحل سياسي يوفر الاستقرار والأمن للمناطق الحدودية، ولكن الباحث يرى أن أية حلول مؤقتة من هذا النوع قد تجلب مشاكل تخطيطية مستقبلية يصعب التغلب عليها كونها أصبحت أمراً واقعاً.

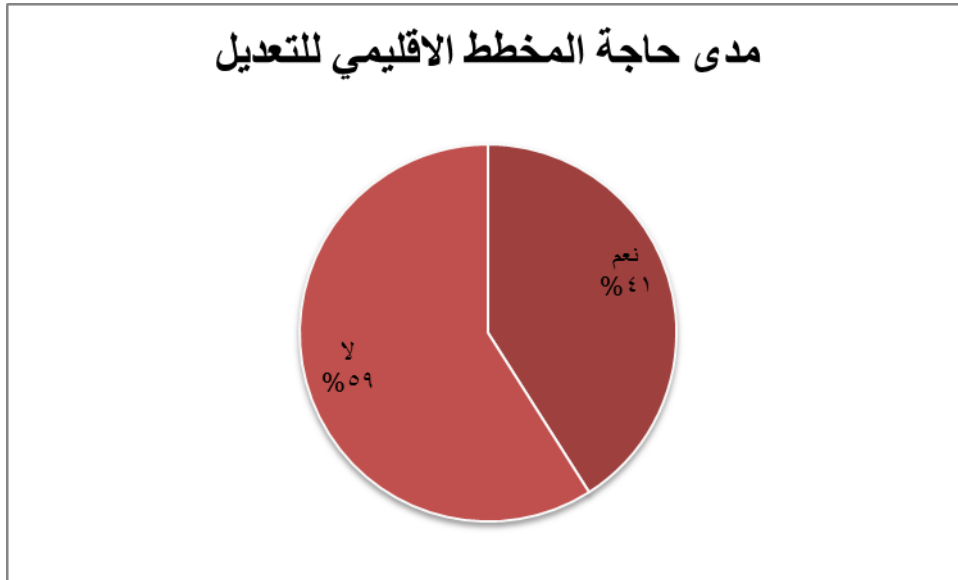
السؤال الثالث في المحور الأول (محور التخطيط والتنظيم) كيف يمكن تطوير المناطق الصناعية في قطاع غزة في ظل الشروط التنظيمية الحالية للمناطق الصناعية؟ وهل تقترح تغييراً في هذه الشروط؟

في السؤال الموضح أعلاه تعددت آراء الأشخاص الذين تمت مقابلتهم، حيث رأى غالبيتهم بنسبة تقدر ب 71% أن يمكن تطوير المناطق الصناعية عن طريق إيجاد حل لنزع الملكية ومدى إمكانية الحكومة لاستملاك الأرض، لأن معظم المناطق المخصصة لتكون مناطق صناعية ملكيتها خاصة تعود لمواطنين حيث تعاني الهيئات المحلية والجهات المختصة من شح الموارد المالية لهم، ويرى 14% من الأشخاص الذين تمت مقابلتهم أن ذلك يمكن من خلال إنجاز المخططات التفصيلية للمناطق الصناعية ملحقاً بها نظام واضح مفصل لا يقبل للاختلاف بين طرفين، بينما رأى 15% من الأشخاص الذين تمت مقابلتهم أن السبيل لتطوير المناطق الصناعية هو عبر إنجاز مخطط قطاعي يوضح استراتيجيات التطوير للمناطق الصناعية وعبر تفعيل القوانين والتشريعات وتوحيدها على جميع بلديات قطاع غزة دون

استثناء، وأن تطبق القوانين بحزم وبدون تساهل للحفاظ على تطبيق ما تم إقراره بالمخطط الإقليمي والمخططات القطاعية فيما يتعلّق بالمناطق الصناعيّة في قطاع غزة.

السؤال الرابع في المحور الأول (التخطيط والتنظيم) هل هناك حاجة لتحديث وتعديل للمخطط الإقليمي لقطاع غزة وخاصة فيما يتعلّق بالمناطق الصناعيّة، وما هي أهم العناصر التي تحتاج لتعديل (إن وُجد) ؟

انقسم الذين تمت مقابلتهم في هذا السؤال إلى جزأين، فمنهم وبنسبة 41% وجدوا ضرورة تحديث المخطط الإقليمي لقطاع غزة، مبررين ذلك أنه من الصعب وضع مخطط إقليمي لعشرات السنوات، وإنما يجب أن يتغير المخطط الإقليمي كل 5-10 سنوات بسبب تغير الوضع السياسي والأمني وبسبب الحاجة الماسة لإعادة تخطيط المساحات الغير مستفاد منها، مع الأخذ بعين الاعتبار التغيرات الرئيسية التي حدثت خلال السنوات السابقة وضرورة إعادة توزيع المناطق الصناعيّة، على النقيض الآخر رأى 59% من المُقابلين بعدم حاجة المخطط الإقليمي للتحديث وأشاروا إلى ضرورة إنجاز التحديثات اللازمة عبر المخططات الهيكلية لجميع بلديات قطاع غزة وإنجاز المخططات التفصيلية لكل ما يلزم، انظر شكل (3-5).



شكل (3-5): مدى حاجة المخطط الاقليمي للتعديل
المصدر: (الباحث، 2015)

السؤال الخامس في المحور الأول (التخطيط والتنظيم) ما هي الحلول التخطيطية المناسبة للمناطق الصناعية في حالة الاعتداء المتكرر على الحدود الشرقية وتدمير المصانع وعزوف أصحاب الاستثمارات عن تلك المناطق لعدم الاستقرار الأمني فيها ؟

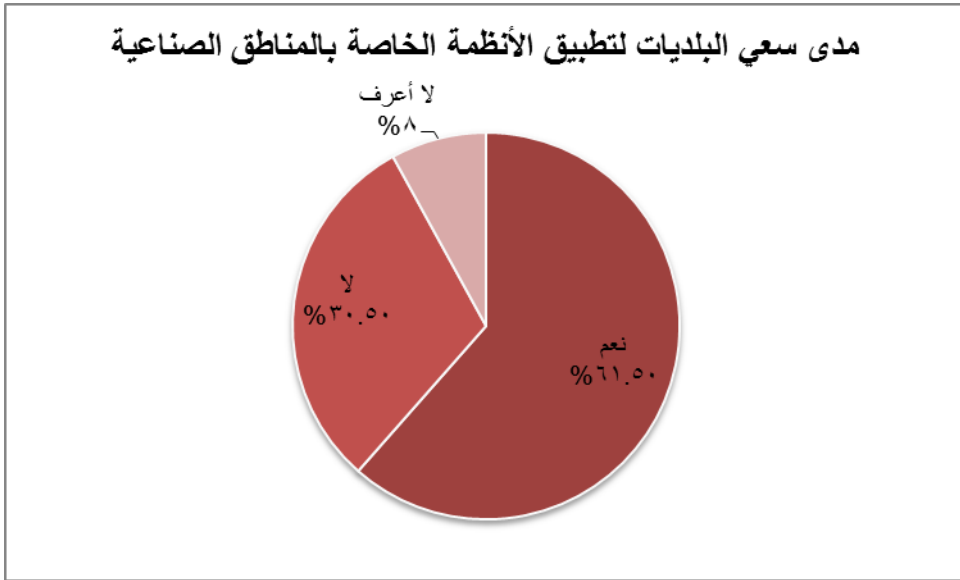
كانت الإجابة منقسمة بنسب متساوية إلى طرفين، حيث كان الطرف الأول يتكلم عن ضرورة اللجوء إلى حل سياسي يضمن الاستقرار الأمني والاقتصادي معنيين ذلك بأن الاحتلال الإسرائيلي يستطيع تدمير المناطق الصناعية أياً كانت خلال أي عدوان قادم، ولا يمكن إيجاد حلول تخطيطية إلا عبر توفير البيئة السياسية الآمنة وعمل اتفاق يضمن بعدم التعرض للمناطق الصناعية، أما الطرف الآخر والذي أراد أن يتعامل مع الظروف الحالية فقال أنه لا بد من إيجاد بدائل تخطيطية مؤقتة من خلال تفعيل دور المناطق الصناعية داخل المدن بشكل مؤقت وبشروط خاصة مع تعهد المنتفعين بالانتقال إلى المناطق الصناعية التي تم تخطيطها شرق قطاع غزة حين التوصل لاتفاق سياسي وبيّن أحدهم أن ذلك ممكن أن يتم من خلال عدة وسائل كأن يتم إنشاء مصانع بألواح الخرسانة مسبقة الصب ليسهل فكها وإعادة نقلها في المستقبل، أو عن طريق الهياكل المعدنية القابلة للتفكيك وإعادة التركيب لتقليل الخسائر المحتملة في حال تم حصول اتفاق سياسي، وجميع ما سبق من بدائل مؤقتة يجب أن يخضع لكافة الاشتراطات البيئية والتخطيطية التي يضعها أصحاب الاختصاص.

السؤال السادس في المحور الأول (التخطيط والتنظيم) باعتقادك هل يراعي تخطيط المناطق الصناعية القائمة مبادئ التخطيط المستدام، وإذا كانت الإجابة بالنفي فأين تكمن نقاط الاختلال بمبادئ التخطيط المستدام ؟

في إجابة هذا السؤال أجمع المقابليين أن التخطيط القائم للمناطق الصناعية في المخطط الإقليمي يراعي مبادئ التخطيط المستدام، حيث علق جزء كبير منهم أيضاً، أنّ الاشكالية بضرورة تنفيذ ما تم التخطيط له عبر تفعيل منظومة القوانين والتشريعات والزام جميع الأطراف بتنفيذها بكل حزم، كذلك أضاف البعض الآخر بضرورة تطوير وإنجاز المخططات التفصيلية للمناطق الصناعية وإنجاز الأنظمة الواضحة والمفصلة فيما يتعلق بذلك واعتمادها عبر اللجنة المركزية للأبنية والتنظيم ومتابعة تنفيذها عبر الهيئات المحلية في قطاع غزة.

السؤال السابع في المحور الأول (التخطيط والتنظيم) هل هناك سعي حقيقي للبلديات ذات العلاقة- التي يقع في نفوذها أراضي ذات استعمال مناطق صناعية- إلى تطبيق ما يتعلق بالأنظمة الخاصة بالمنطقة الصناعية حسب المخطط الإقليمي مع توضيح الأسباب ؟

هنا كانت الإجابة بنسبة 61.50% تفيد بأن البلديات تسعى فعليا لتطبيق ما يتعلّق بتطبيق الأنظمة الخاصة بالمناطق الصناعيّة إلا أنّ سوء الوضع المالي للبلديات أدى إلى عدم قدرة البلديات على توفير البنية التحتية لتلك المناطق ويسبب تدهور الوضع الأمني في تلك المناطق، بينما رأى 30.50% ممن تمت مقابلتهم أنه لا يوجد سعي حقيقي من قبل البلديات بهذا الصدد وأوعز بعضهم ذلك لعدة أسباب منها عدم وجود كوادر مؤهلة في بعض البلديات، وعدم إنجاز تلك البلديات حتى اللحظة العديد من المخططات التفصيلية للمناطق الصناعيّة التي تقع ضمن حدود نفوذهم الإداريّة، وأخيرا كانت هناك نسبة 8% ممن تمت مقابلتهم بأنهم غير متأكدين ولا يعرفوا تفاصيل نشاط البلديات بهذا الخصوص، انظر الشكل رقم (4-5).



شكل (4-5): مدى سعي البلديات لتطبيق الأنظمة الخاصة بالمناطق الصناعية
المصدر: (الباحث، 2015)

السؤال الثامن في المحور الأول (التخطيط والتنظيم) حسب اعتقادك ما سبب قيام بعض البلديات ذات العلاقة بعدم تجهيز مخطط تفصيلي للمناطق ذات الاستعمال الصناعي حتى اللحظة وذلك ضمن النفوذ الإداري للبلدية؟

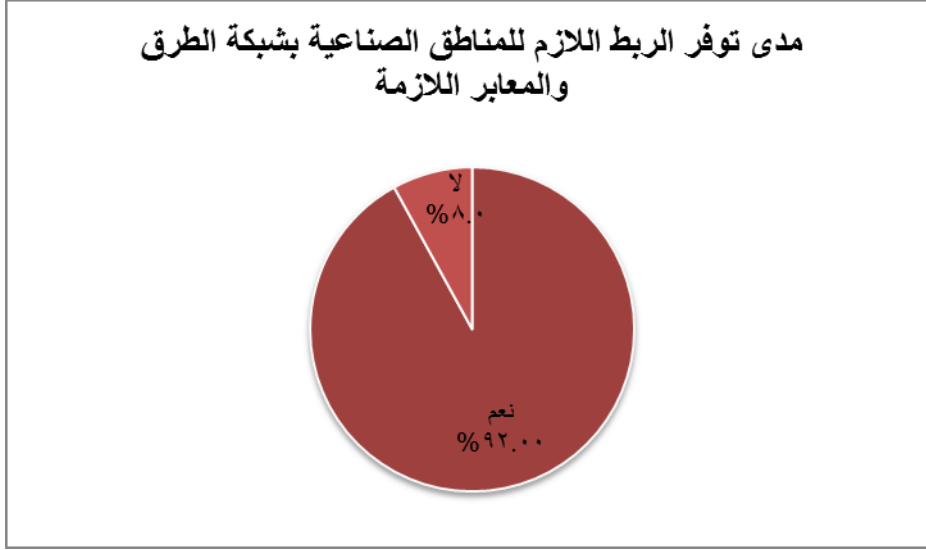
خلال اللقاء مع الفئة المستهدفة من المقابلة اختلفت الأسباب فيما بينهم التي أدت إلى عدم تجهيز البلديات ذات العلاقة المخططات التفصيلية للمناطق الصناعيّة، وكانت الأسباب التي شاركوا بها تتلخّص بما يلي:

- بسبب سوء الأوضاع الأمنية في تلك المناطق المحاذاة لقوات الاحتلال.

- بسبب مشكلة الملكية حيث تعتبر معظم المساحات المخصصة للمناطق الصناعية هي عبارة عن ملكية خاصة، ولا توجد للبلدية أو الحكومة المقدرة على الاستملاك والتعويض والذي على اثره يتم إنجاز المخططات التفصيلية لتلك المناطق.
- تقاعس بعض المختصين في البلديات وعدم ادراكهم أهمية إنجاز تلك المخططات التفصيلية للمناطق الصناعية الواقعة ضمن نفوذ بلديتهم.
- صعوبة نقل الحرف والمصانع من داخل المدن إلى تلك المناطق الصناعية.
- تخوف أصحاب المصانع والاستثمارات من إنشاء مصانعهم في تلك المناطق.

السؤال التاسع في المحور الأول (التخطيط والتنظيم) حسب اعتقادك هل يتوفر بتخطيط المناطق الصناعية الحالي في المخطط الإقليمي لقطاع غزة الربط اللازم بشبكة الطرق الملائمة وقربها من معايير حدودية؟

أجمعت الغالبية العظمى على إجابة هذا السؤال بالإيجاب بنسبة بلغت 92 % حيث عبروا عن توافر الربط الكافي بشبكة طرق ملائمة وقربها من المعايير الحدودية بالنسبة لتخطيط المناطق الصناعية في المخطط الإقليمي لقطاع غزة، حيث أفادوا بأنه تم تخصيص طريق إقليمي شرقي مرتبط بالمناطق الصناعية وبحركة المعابر والتجارة بعيدا عن الطرق الإقليمية الأخرى كطريق صلاح الدين الإقليمي والمخصص لربط المحافظات من شمالها إلى جنوبها ولربط التجمعات العمرانية بين المدن وطريق الرشيد الساحلي، بالإضافة إلى الربط بين بعض المناطق الصناعية بمطار غزة الدولي وميناء غزة الدولي، وقرب منطقة التجارة الحرة في رفح من معبر رفح البري الحدودي الواصل بين قطاع غزة وجمهورية مصر العربية، بينما أفاد البعض بنسبة ضئيلة بلغت 8% بأن الربط بشبكة الطرق بالمناطق الصناعية في المخطط الإقليمي غير كافي وتحتاج لزيادة في الشوارع التي تخدم ذلك، انظر الشكل رقم (5-5).

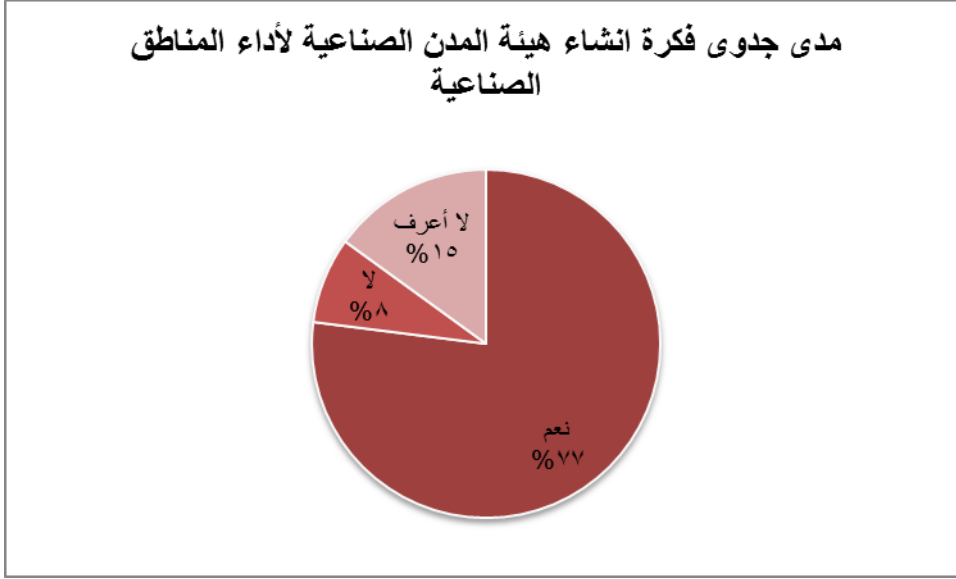


شكل (5-5): مدى توفر الربط اللازم للمناطق الصناعية بشبكة الطرق والمعايير اللازمة
المصدر: (الباحث، 2015)

2-3-5 محور المجال الإداري

السؤال الأول في المحور الثاني (المجال الإداري) حسب اعتقادك هل فكرة إنشاء هيئة المدن والمناطق الصناعية كانت مفيدة لتطوير ومراقبة أداء المناطق الصناعية؟

كانت الإجابة من المُقابلين على هذا السؤال بغالبية لا بأس بها تقدر ب 77% ترى أن فكرة إنشاء الهيئة كانت في صالح تطوير أداء المناطق الصناعية وأنّ الهيئة قامت بوضع الخطط اللازمة ولكنها لم تنفذ بسبب الوضع السياسي والأمني وساهمت كذلك بإعداد خطط تنمية اقتصادية، ومن أهم مزايا الهيئة أنها هيئة مستقلة مختصة في مجال المناطق والمدن الصناعية مما يزيد من الاهتمام والتطوير للمناطق الصناعية بالإضافة لكونها مرجعية لجميع الجهات، بينما رأى البعض الآخر بنسبة 8% بأنها ليست مفيدة لتطوير أداء المناطق الصناعية ويعزى ذلك كون الهيئة غير فعالة منذ سنوات بسبب أحداث الانقسام السياسي والحصار الاقتصادي الخانق الذي يعاني منه قطاع غزة منذ سنوات، في حين بلغت نسبة 15% لا يعلمون مدى جدوى وجود الهيئة بالنسبة لتطوير المناطق الصناعية وقد يكون ذلك لعدم معرفتهم بالهيئة وأهم أنشطتها وأهدافها التي قامت من أجلها، انظر شكل رقم (5-6).



شكل (5-6): مدى جدوى فكرة انشاء هيئة المدن الصناعية لأداء المناطق الصناعية
المصدر: (الباحث، 2015)

السؤال الثاني في المحور الثاني (المجال الإداري) حسب اعتقادك هل هناك تعاون واضح يعود بالفائدة على المناطق الصناعيّة بين هيئة المدن والمناطق الصناعيّة من جهة وبين البلديات ذات العلاقة ووزارة الحكم المحلي من جهة أخرى، مع توضيح السبب؟

كانت النسبة الأكبر للإجابة على هذا السؤال بنسبة 38% تفيد بوجود تعاون بينهما يعود بالفائدة على المناطق الصناعيّة ومن أبرز صور هذا التعاون تذليل العقبات المشتركة بين هيئة المدن الصناعيّة والبلديات ذات العلاقة، واستعانة البلديات بهيئة المدن الصناعيّة لاختيار مواقع المناطق الحرفية الصناعيّة داخل نفوذ البلديات ومشاركة الهيئة في تحديد نوعية الصناعات، الا أنّ العديد يرى ضرورة أن تقوم الهيئة بجهود إضافية لإنجاز المخططات التفصيلية لجميع المناطق الصناعيّة وإنجاز الأنظمة الخاصة بها، بينما تناصفت بقية الأصوات ما بين من يرى عدم وجود تعاون واضح بينهما وبين من لا يعرف بوجود ذلك التعاون من عدمه بنسبة 31% لكلٍ منهما وقد يعود الأمر لتوقف نشاطات الهيئة بنسبة كبيرة ابان أحداث الانقسام السياسي الحالي بين قطاع غزة والضفة الغربية، انظر شكل رقم (5-7).

وجود تعاون بين هيئة المدن من جهة وبين البلديات ووزارة
الحكم المحلي من جهة أخرى



شكل (5-7): مدى وجود تعاون بين هيئة المدن الصناعية من جهة وبين البلديات ووزارة
الحكم المحلي من جهة أخرى
المصدر: (الباحث، 2015)

السؤال الثالث في المحور الثاني (المجال الإداري) ما سبب عزوف الشركات المطورة
والمستثمرة على تطوير المناطق الصناعيّة في الأراضي المخصصة لها في قطاع غزة حتى
الآن؟

خلال فهم الإجابة على هذا السؤال من المُقابلين، فإنّ الأسباب تنوعت، والأسباب التالية كانت
من أهم ما أفادت بها الفئة المستهدفة من المقابلة:

- عدم وجود رؤية واضحة للصناعات المطلوبة بتلك المناطق.
- عدم وجود مخططات تفصيلية وأنظمة معتمدة لتلك المناطق.
- سوء الوضع الأمني لقطاع غزة عموماً وعلى الحدود الشرقية خصوصاً.
- الوضع الاقتصادي المتردي وحركة المعابر المتوقفة بشكل عام.
- استمرار الحصار الاقتصادي لقطاع غزة.
- فشل التجارب الخاصة بالمناطق الصناعيّة الحالية.
- الضعف العام للبنية التحتية في قطاع غزة وخصوصاً فيما يتعلّق بالطاقة.
- عدم توفر الضمانات والمحفزات الاقتصادية للمستثمرين.
- الاتفاقيات الدولية مع السلطة الفلسطينية والتي تمنع إنشاء بعض أنواع الصناعات الهامة.

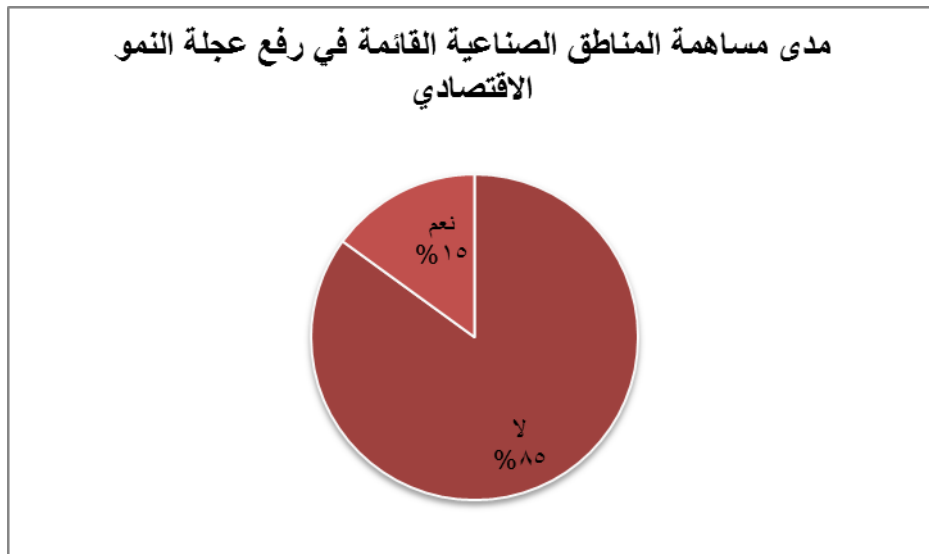
السؤال الرابع في المحور الثاني (المجال الإداري) باعتقادك هل سببت أحداث الانقسام السياسي بين قطاع غزة والضفة الغربية تراجع وأثر سلبي في أداء وتشغيل المناطق الصناعية في قطاع غزة؟

في إجابة هذا السؤال فلقد تم الإجماع بنسبة 100% من جميع من تمت مقابلتهم أن أحداث الانقسام السياسي ساهمت بشكل قوي بالوضع السلبي والتراجع الكبير في أداء وتشغيل المناطق الصناعية، كون أنّ الانقسام السياسي أدى إلى حصار قطاع غزة، مما أدى إلى إغلاق المعابر ومنع ادخال المواد الخام اللازمة لتشغيل المصانع ومن ثم توقف العديد من المصانع عن الإنتاج.

3-3-5 محور مجال التنمية المستدامة:

السؤال الأول في المحور الثالث (مجال التنمية المستدامة) باعتقادك هل تساهم المناطق الصناعية القائمة في قطاع غزة مساهمة فاعلة من أجل رفع عجلة النمو الاقتصادي في قطاع غزة بالشكل المطلوب؟

رأت نسبة كبيرة تقدر ب 85% بأنّ المناطق الصناعية القائمة لا تساهم برفع عجلة النمو الاقتصادي، وذلك لاعتماد الاقتصاد حالياً في قطاع غزة على المنشآت الصناعية المتفرقة والتي توجد بالأماكن السكنية والزراعية وليست بالمناطق الصناعية، ولعدم تشغيل هذه المناطق سوى لأعداد بسيطة جداً لا تفي بالمساهمة الكافية لرفع عجلة النمو الاقتصادي، ورأى 15% منهم أنها تساهم برفع عجلة النمو الاقتصادي ولكن بقدر متواضع، انظر شكل رقم (5-8).



شكل (5-8): مدى مساهمة المناطق الصناعية القائمة في رفع عجلة النمو الاقتصادي

المصدر: (الباحث، 2015)

السؤال الثاني في المحور الثالث (مجال التنمية المستدامة) باعتقادك كيف يمكن زيادة

مساهمة المناطق الصناعية في قطاع غزة في رفع مستوى النمو الاقتصادي لقطاع غزة؟

خلال فهم الإجابة على هذا السؤال من الأشخاص الذين تمت مقابلتهم، فإنّ الوسائل تعددت لرفع نسبة مساهمة المناطق الصناعية في رفع مستوى النمو الاقتصادي، والوسائل التالية كانت من أهم ما أفادت بها الفئة المستهدفة من المقابلة:

- التركيز على الصناعات التي تحتاج العمالة المحلية، ومواد الخام الطبيعية المحلية التي ليست بحاجة للاستيراد.
- إنشاء قاعدة بيانات مُحدثة للصناعات الفلسطينية، ودراسة إمكانية تطوير وتوسيع المساحات المخصصة للمناطق الصناعية.
- تفعيل اتفاقيات خاصة بالتصدير والتعاون الإقليمي.
- دعم الحكومة للقطاع الخاص وخاصة القطاع الصناعي منه.
- العمل على إنهاء الانقسام، والبدء بخطة تنموية شاملة لكافة القطاعات.
- توفير اتفاق سياسي يوفر بيئة آمنة للمستثمرين واستقرار أمني في قطاع غزة، وتقديم الحوافز والضمانات الكافية للمستثمرين.
- ترميم وتطوير جميع ما يتعلق بالبنية التحتية وخاصة ما يتعلق بالطاقة.
- ضمان فتح المعابر الحدودية وإدخال المواد اللازمة وفتح المطار والميناء.
- إنجاز جميع المخططات التفصيلية والأنظمة التي تتعلق بالمناطق الصناعية والبدء بتنفيذها ضمن خطة تنموية شاملة.
- نشر التوعية بين الناس وأصحاب العلاقة من المستثمرين وأصحاب الحرف والمصانع بأهمية إنشاء المناطق الصناعية.

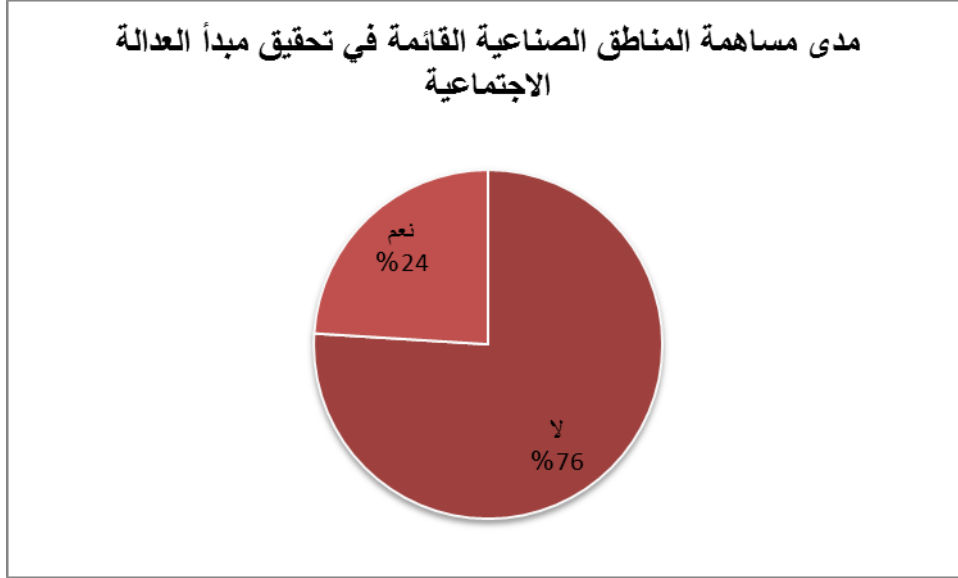
السؤال الثالث في المحور الثالث (مجال التنمية المستدامة) هل تساهم المناطق الصناعية

القائمة في قطاع غزة مساهمة ملموسة في تحقيق مبدأ العدالة الاجتماعية في قطاع غزة بالشكل

اللازم من حيث توفير فرص العمل وتوفير بعض الخدمات للسكان وغير ذلك؟

رأت نسبة كبيرة تقدر ب 76% بأنّ المناطق الصناعية القائمة لا تساهم في تحقيق مبدأ العدالة الاجتماعية في قطاع غزة بالشكل اللازم من حيث توفير فرص العمل وتوفير بعض الخدمات للسكان وغير ذلك، وذلك لان المناطق الصناعية القائمة لا تشكل سوى 10% من اجمالي المناطق الصناعية التي تم تخطيطها بالمخطط الإقليمي لقطاع غزة وأنّ المناطق الصناعية من

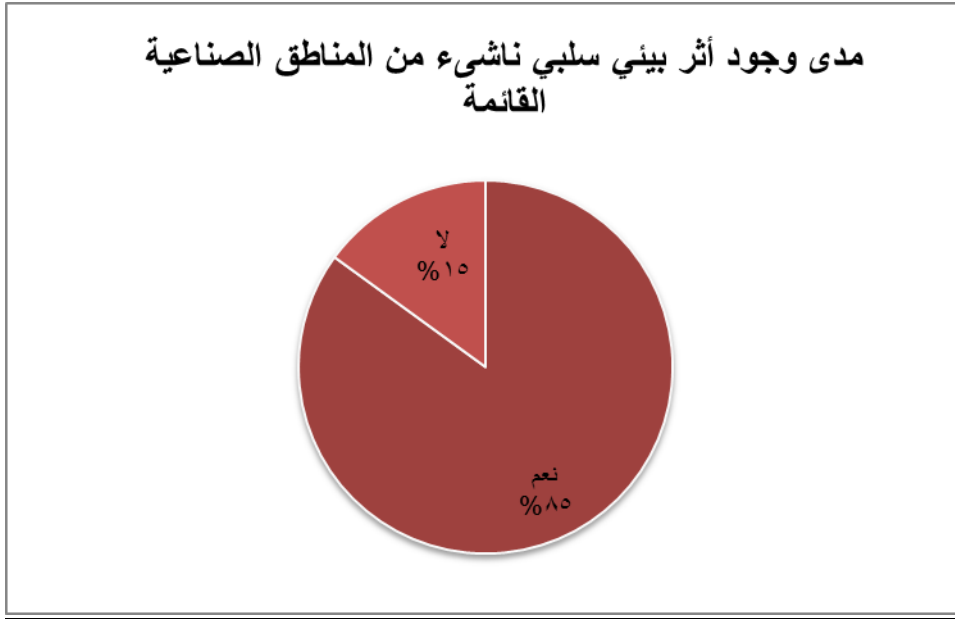
المتوقع أن تشغل ما يزيد عن 42,000 عامل في حال تم تشغيلها كما تم التخطيط له وذلك في حلول عام 2020م حسب المخطط القطاعي الذي أعدته وزارة التخطيط، في حين رأى 24% ممن تمت مقابلتهم أنّ المناطق الصناعيّة تساهم بتحقيق مبدأ العدالة الاجتماعيّة ولكن يجب تهيئة الفرص والظروف التي تحتاجها تلك المناطق كي تنجح وتشغل آلاف العاملين كما وجدوا ضرورة تفعيل المناطق الصناعيّة الحرفية داخل المدن، انظر شكل رقم (5-9).



شكل (5-9): مدى مساهمة المناطق الصناعيّة في تحقيق مبدأ العدالة الاجتماعيّة
المصدر: (الباحث، 2015)

السؤال الرابع في المحور الثالث (مجال التنمية المستدامة) هل هناك أثر بيئي سلبي ناشئ من المناطق الصناعيّة القائمة في قطاع، وما أسباب ذلك باعتقادك؟

رأت نسبة كبيرة تقدر بـ 85% بأنّ المناطق الصناعيّة القائمة تسبب أثر بيئي سلبي بسبب الأدخنة المتصاعدة من المصانع والمركبات، وبسبب عدم الالتزام بشروط المناطق الصناعيّة وبسبب تواجد العشوائيات الصناعيّة داخل المجمعات العمرانية السكنية، ويجب على المصانع أن تقوم بعمل دراسة تقييم الأثر البيئي قبل الشروع بإقامتها، ورأى 15% منهم لا تسبب أثرا سلبيا واضحا كونها بعيدة عن التجمعات السكنية وتمتع المناطق الصناعيّة بتخطيط سليم ووقوعها على الحدود الشرقية، وأنّ معظم الصناعات المتواجدة فيها عبارة عن صناعات خفيفة، انظر شكل رقم (5-10).



شكل (5-10): مدى وجود أثر بيئي سلبي ناشئ من المناطق الصناعية القائمة
المصدر: (الباحث، 2015)

السؤال الخامس في المحور الثالث (مجال التنمية المستدامة) ما هي السبل التي تحسّن الأثر البيئي السلبي الناشئ من المناطق الصناعيّة في قطاع (إن وُجد أثر بيئي سلبي) ؟

خلال فهم الإجابة على هذا السؤال من الأشخاص الذين تمت مقابلتهم، فإنّ السبل تعددت لتحسين الأثر البيئي السلبي الناشئ من المناطق الصناعيّة في قطاع، والسبل التالية كانت من أهم ما أفادت بها الفئة المستهدفة من المقابلة:

- تفعيل دور الرقابة الصحية ومتابعة مخرجات المصانع ووضع قيود لطرق التخلص من نفايات المصانع بطرق علمية غير ملوثة للبيئة.
- زيادة نسبة المساحات الخضراء بالمناطق الصناعيّة والتشجير المناسب.
- استخدام الطاقة البديلة المتجددة لجميع المصانع.
- تفعيل الحزام الأخضر حول جميع المناطق الصناعيّة.
- التأكيد على استخدام طريقة التدوير وإعادة التصنيع لمخرجات المصانع.
- إلزام جميع المصانع الجديدة بعمل دراسة تقييم الأثر البيئي قبل إنشائه.
- تطبيق المعايير الدولية الخاصة بالمحافظة على البيئة.

5-3-4 أولويات المشاريع التي تساهم بتنمية شاملة بتخطيط المناطق الصناعية:

السؤال الخاص بهذا المحور: باعتقادك ما هو الترتيب الملائم حسب الأولوية بدءاً من الأكثر أهمية في المشاريع التالية وذلك وصولاً لمساهمة المناطق الصناعية في تحقيق تنمية شاملة فاعلة؟

أولاً: تحديث وتعديل أماكن المساحات المخصصة للمناطق الصناعية في المخطط الإقليمي لقطاع غزة.

ثانياً: إنجاز جميع المخططات التفصيلية للمناطق الصناعية.

ثالثاً: إنجاز الأنظمة التنظيمية الخاصة بالمناطق الصناعية.

رابعاً: تشجيع الدولة للشركات المطورة للمناطق الصناعية وتقديم الحوافز اللازمة.

خامساً: توفير البنية التحتية اللازمة بالقرب من المناطق الصناعية وحولها (كهرباء، مياه، صرف صحي).

سادساً: تعزيز الوصولية وتوفير حركة مرورية ملائمة حول المنطقة الصناعية بالقرب من المعابر.

كانت الأولويات وترتيبها بالنسبة للأشخاص الذين تمت مقابلتهم على النحو التالي في جدول رقم (5-1):

جدول رقم (5-1): ترتيب الأولويات للمشاريع التي تساهم بتنمية شاملة للمناطق

الصناعية

#	الترتيب البرنامج	المرتبة الأولى	المرتبة الثانية	المرتبة الثالثة	المرتبة الرابعة	المرتبة الخامسة	المرتبة السادسة	المجموع
1	تحديث المخطط الإقليمي	7%	0%	7.5%	25%	30%	32.5%	100%
2	إنجاز المخططات التفصيلية	31.5%	0%	7.5%	18%	34.5%	12.5%	100%
3	إنجاز الأنظمة التنظيمية	0%	17.5%	20.5%	37.5%	7%	17.5%	100%
4	تشجيع الدولة للشركات	61.5%	20%	11.5%	0%	0%	7%	100%
5	توفير البنية التحتية اللازمة	0%	62.5%	22.5%	7.5%	7.5%	0%	100%
6	تعزيز الوصولية والمعابر	0%	0%	30.5%	12%	7%	30.5%	100%
	المجموع	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

المصدر: (دراسات وتحليل قام بها الباحث، 2015)

الجدول السابق والذي يوضح رأي الأشخاص الذين تمت مقابلتهم بخصوص ترتيب المشاريع بدءاً من الأكثر أهمية والتي شأنها أن تساهم في إحداث تنمية شاملة في المناطق الصناعيّة وتخطيطها، فكانت في المرتبة الأولى في المشروع الذي يتعلق بتشجيع الدولة للشركات المطورة للمناطق الصناعيّة وتقديم الحوافز اللازمة، حيث يرى 61.5% من المستطلعة آراؤهم أنه الأجدر بهذه المرتبة، ويعزى ذلك أنّ السبب الرئيسي لعدم استكمال إنشاء المناطق الصناعيّة هو عدم اطمئنان أصحاب الاستثمارات والشركات المطورة للبيئة الداخلية في قطاع غزة وكون المطورين يشكلون رافعة أساسية بإنشاء وتطوير المناطق الصناعيّة، وجاء توفير البنية التحتية اللازمة بالقرب من المناطق الصناعيّة وحولها (كهرباء، مياه، صرف صحي) في المرتبة الثانية بنسبة 62.50% كونها من أهم مقومات تشغيل واستمرار عمل المناطق الصناعيّة بكفاءة مطلوبة، ومشروع تعزيز الوصولية وتوفير حركة مرورية ملائمة حول المنطقة الصناعيّة بالقرب من المعابر بالمرتبة الثالثة بنسبة 30.5%، ومشروع إنجاز الأنظمة التنظيمية الخاصة بالمناطق الصناعيّة في المرتبة الرابعة بنسبة 37.5%، ومشروع إنجاز جميع المخططات التفصيلية للمناطق الصناعيّة في المرتبة الخامسة بنسبة 34.5%، ومشروع تحديث وتعديل أماكن المساحات المخصصة للمناطق الصناعيّة في المخطط الإقليمي لقطاع غزة في المرتبة السادسة بنسبة 32.5%.

ومن وجهة نظر الباحث أنها تعتبر نتائج منطقية لترتيب هذه الأولويات، حيث أنّ تشجيع الاستثمارات والشركات المطورة يكون عبر تنفيذ المشاريع الخمسة الأخرى المتبقية المذكورة ضمن هذا المحور، إلا أنّ الباحث يرى الأولوية بعد تشجيع الشركات وتوفير البنية التحتية يجب أن يكون لصالح مشروع إنجاز جميع المخططات التفصيلية والأنظمة التنظيمية الخاص بها واعتمادها حسب الأصول من اللجنة المركزية للأبنية والتنظيم، وبعد ذلك يكون العمل على تعزيز الوصولية وتوفير الحركة المرورية الملائمة حول المناطق الصناعيّة، وأخيراً تحديث المخططات الهيكلية للمدن بما يتلاءم مع التغييرات السابقة.

4-5 تقييم المناطق الصناعيّة والواقع التخطيطي لها

بناءً على ما سبق توضيحه في الفصل السابق من تحليل للواقع القائم للمناطق الصناعيّة وتخطيطها والزيارات الميدانية ومعرفة عناصر القوة والضعف الداخلية والفرص والتهديدات الخارجية التي تواجه المناطق الصناعيّة وتخطيطها، وأيضاً من خلال التحليل الاستراتيجي الرباعي (SWOT) لها، وما توصل إليه الباحث خلال هذا الفصل من نتائج المقابلة المهيكلّة التي أُجريت مع المهندسين والخبراء والأكاديميين وصناع قرار وذلك عبر تسليط الضوء على المجالات المؤثرة كالتخطيط والتنظيم، والمجال الإداري، والتنمية المستدامة، والمشاريع التي تساهم بتنمية شاملة بتخطيط المناطق الصناعيّة، تمكّن الباحث من تقييم المناطق الصناعيّة وواقعها التخطيطي وبناءً عليه وضع الباحث أولويات المشاريع والبرامج التنموية.

1-4-5 تقييم المناطق الصناعيّة القائمة في مجال التخطيط والتنظيم

أولاً: بخصوص تقييم المناطق الصناعيّة في مجال التخطيط والتنظيم من خلال المخطط الإقليمي لقطاع غزة:

سيتم التقييم على عدة نقاط كما يلي:

- **المساحة المخصصة للمناطق الصناعيّة:** من خلال نتائج المقابلة المهيكلّة التي جرت مع المهندسين المُختصين وخبراء التخطيط والأكاديميين فإنّ المساحات المُخصصة للمناطق الصناعيّة تعتبر كافية وتمّ احتسابها حسب معايير دولية واحتياجات قطاع غزة التنموية، وأنّ المشكلة الرئيسية تكمن في عدم الاستفادة من كافة المساحات المُخصصة للمناطق الصناعيّة إلا بنسبة لا تتجاوز 10% من أصل ما تم تخصيصه من مساحات لإقامة المناطق الصناعيّة في المخطط الإقليمي الأخير لقطاع غزة.
- **الأماكن الجغرافية التي تم تخصيصها للمناطق الصناعيّة في المخطط الإقليمي:** من خلال نتائج المقابلة المهيكلّة فقد توصل الباحث إلى أنّ الأماكن الجغرافية التي تم تخصيصها للمناطق الصناعيّة في المخطط الإقليمي مناسبة وملائمة وتندرج ضمن المعايير التخطيطية المتعارف عليها في تخطيط المدن والمناطق الصناعيّة، وذلك بسبب محدودية المساحة الجغرافية لقطاع غزة ومحدودية البدائل المتاحة، ولأنّ المناطق المخصصة حالياً بالمخطط الإقليمي راعت قرب هذه المناطق من شبكة الطرق الإقليمية وقربها من المعابر والتي جميعها شرقية، بالإضافة لبعدها عن التجمعات السكانية وقلّة احتمالية وصول ملوثات إلى تلك التجمعات السكانية من قبل المناطق الصناعيّة، وقلّة الجودة البيئية لتلك المساحات، فضلاً عن وجودها في عكس اتجاه الرياح

السائدة وترك مساحات مفتوحة للحزامات الخضراء، وتمتع هذه المناطق بطبوغرافية مستوية.

▪ **حاجة المخطط الإقليمي للتعديل فيما يتعلق بتخطيط المناطق الصناعية:** توصل الباحث إلى عدم حاجة المخطط الإقليمي للتحديث وملائمة المخطط للواقع الحالي، بينما وجدوا إلى ضرورة إنجاز التحديثات والتغييرات اللازمة عبر المخططات الهيكلية لجميع بلديات قطاع غزة وإنجاز المخططات التفصيلية لكل ما يلزم، وإنجاز المخططات القطاعية وعبر القطاعية التي تعالج التباينات بين المخطط الإقليمي والمخطط الهيكلي، وتنفيذ الاستراتيجيات الرئيسية التي أقرها المخطط الإقليمي، وتفعيل النظام الخاص بالمخطط الإقليمي في كافة البلديات والجهات ذات العلاقة.

▪ **مدى مراعاة تخطيط المناطق الصناعية القائمة بمبادئ التخطيط المستدام:** توصل الباحث إلى أنّ التخطيط القائم للمناطق الصناعية في المخطط الإقليمي يراعي مبادئ التخطيط المستدام، وذلك عبر الالتزام بالمعايير الوظيفية من خلال التدرج الهرمي والعلاقات المكانية للمنطقة الصناعية مع المناطق المحيطة والتباعد بين المهن التي تتنافر مع بعضها البعض، وأخذ المعايير الاجتماعية بالاعتبار والتي من أهمها حفظ ومراعاة حقوق أهل المناطق القريبة من تلك التجمعات خاصة في استعمال الأرض، واحترام المعايير البيئية ومراعاة تطبيق المعايير والقوانين والأنظمة والشروط الخاصة بحماية البيئة، وتحقيق المعايير الاقتصادية بحيث تتقارب المهن المتشابهة في حيز مكاني للتقليل من الكلفة أثناء القيام بالعمليات الإنتاجية حيث تهدف هذه المعايير إلى تحقيق النمو والتطور من خلال توفير وزيادة وتنوع فرص العمل والتشغيل، ولكن تنفيذ تلك المعايير على المناطق الصناعية القائمة غير مكتمل، كون تلك المناطق قيد التطور والتكوين.

▪ **مدى التزام المناطق الصناعية القائمة بتطبيق الأنظمة الخاصة بها حسب المخطط الإقليمي:**

وجد الباحث أنّ هناك سعي فعلي لتطبيق الأنظمة الخاصة بالمناطق الصناعية حسب النظام الخاص بالمخطط الإقليمي من قبل البلديات المختصة، إلا أنّ سوء الوضع المالي للبلديات أدى إلى عدم قدرة البلديات على توفير البنية التحتية لتلك المناطق وبسبب تدهور الوضع الأمني في تلك المناطق، وعليه فيرى الباحث الالتزام ضعيف في الوضع القائم فيما

يتعلق بتطبيق الأنظمة بسبب الترهل في الأداء الفني لبعض البلديات وبسبب ضعف منظومة التشريع وتطبيق القانون.

- **مدى جاهزية المخططات التفصيلية والأنظمة للمناطق الصناعية:** تم التوصل إلى وجود ضعف واضح في الجهود المبذولة لإنجاز المخططات التفصيلية للمناطق الصناعية ككل من قبل البلديات ذات العلاقة أو من قبل وزارة الحكم المحلي في المناطق الإقليمية، ولم يتم حتى تاريخ هذا البحث إنجاز المخططات التفصيلية لمعظم المناطق الصناعية المخططة في المخطط الإقليمي، سوى تخطيط منطقة مدينة غزة الصناعية، والتخطيط لمنطقة بيت حانون الصناعية، وهاتان المنطقتان سيتم تقييمهما تخطيطياً لاحقاً.
- **مدى توفر الربط اللازم بشبكة الطرق الملائمة والقرب من المعابر الحدودية بتخطيط المناطق الصناعية الحالي في المخطط الإقليمي لقطاع غزة:** تم التوصل إلى توافر الربط الكافي بشبكة طرق ملائمة وقربها من المعابر الحدودية بالنسبة لتخطيط المناطق الصناعية في المخطط الإقليمي لقطاع غزة، لأنه تم تخصيص طريق إقليمي شرقي مرتبط بالمناطق الصناعية وبحركة المعابر والتجارة بعيداً عن الطرق الإقليمية الأخرى، بالإضافة إلى الربط بين بعض المناطق الصناعية بمطار غزة الدولي وميناء غزة الدولي، وقرب منطقة التجارة الحرة في رفح من معبر رفح البري الحدودي الواصل بين قطاع غزة وجمهورية مصر العربية، بينما تعود المشكلة الأساسية في ذلك لضعف البنية التحتية القائمة في قطاع غزة بسبب سوء الأوضاع الاقتصادية والسياسية والأمنية وليس إلى التخطيط الذي تم إقراره بالمخطط الإقليمي لقطاع غزة.

ثانياً: بخصوص تقييم الوضع التخطيطي للمناطق الصناعية القائمة فعلياً في مجال التخطيط

والتنظيم من خلال تحليل الوضع القائم

- **تقييم الوضع التخطيطي القائم لمنطقة مدينة غزة الصناعية**
بناءً على تحليل الوضع التخطيطي القائم لمنطقة مدينة غزة الصناعية، فلقد تم تقييم الوضع التخطيطي للوضع القائم من خلال النقاط التالية:
- **موقع المنطقة مناسب،** كونه بعيد عن التجمعات السكانية واتجاهها عكس اتجاه الرياح السائدة مما لا يسبب أي تلوث، ولتوفر المعابر الحدودية القريبة منه على الحدود الشرقية، ووجود الأسواق القريبة منه، إلا أنه بسبب الظروف الأمنية والسياسية الغير مستقرة جعل وجودها على الحدود الشرقية أمراً يجلب الخسائر الاقتصادية ويهدد استمرار عملها بسبب

- الاعتداءات الاسرائيلية المتكررة ولكنه يعتبر وضعا مؤقتا لا يمكن التقييم بناءً عليه مقارنةً بمزايا الموقع السابقة.
- يتوفر ربط للمنطقة بشبكة طرق هيكلية كافية ترتبط بشوارع اقليمي رئيسي يربط جميع أنحاء قطاع غزة ويتصل بالمطار، ويوجد على مقربة شديدة من موقع المنطقة الصناعية معبر المنطار (كارني)، ويتوفر حولها طرق خدمة كافية.
- نسبة الشوارع داخل المنطقة تزيد عن 30% وهي كافية وانسيابية وتوفر الوصولية اللازمة لجميع أجزاء المشروع.
- يتوفر بالمنطقة مدخلان أحدهما رئيسي والآخر للخدمة والطوارئ ويوجد طريق يوصل بمعبر المنطار القريب.
- النهايات البصرية للشوارع غير واضحة ولا تحتوي على معالم معمارية أو ما يميزها.
- مساحات المناطق الخضراء توزيعها غير مناسب رغم وجودها بمساحات ضمن الحد الأدنى، حيث أنها لا يوجد بها تدرج هرمي واضح، ولا يوجد مساحات خضراء على مستوى بلوك مجموعة المصانع وإنما تقتصر على المساحات المتواجدة بمحيط المنطقة وبعض المساحات حول المرافق.
- تقسيم البلوكات الخاصة بالمصانع مقسمة على حسب المساحة وليس على حسب نوع الصناعة، مما يخلق نوع من الخلط الوظيفي بين المصانع.
- المرافق العامة وخدمات العمال بحاجة إلى زيادة في المساحة وإعادة توزيع لتكون قريبة على جميع البلوكات التصنيعية وليس في طرف المنطقة.
- توفر مساحات مخصصة لمواقف السيارات بالحد اللازم نوعا ما، وخاصة المواقف الأمامية أمام المباني الصناعية وتشكل ما نسبته 2% من مساحة اشغال المنطقة.
- توفر مساحة للتوسع المستقبلي حسب المعايير التخطيطية بنسبة تزيد عن 40% من المساحة الأفقية.
- يتوفر حزام أخضر بعمق 7.50 متر حول محيط المنطقة الصناعية، مما يساهم بتقليل التلوث البيئي والبصري للتجمعات المحيطة.
- تم توفير منطقة محمية خضراء بنسبة 2.65% للاستخدامات الخاصة، مما يجعلها تساهم بجعلها أحد أهم عناصر التخطيط المستدام.
- تم مراعاة المعايير الاجتماعية والتي من أهمها حفظ ومراعاة حقوق أهل المناطق القريبة من تلك التجمعات خاصة في استعمالات الأرض.

▪ تقييم الوضع التخطيطي القائم لمنطقة بيت حانون الصناعية:

بناءً على تحليل الوضع التخطيطي القائم لمنطقة بيت حانون الصناعية، فلقد قام الباحث بتقييم الوضع التخطيطي للوضع القائم من خلال النقاط التالية:

- **موقع المنطقة** غير مناسب، المنطقة تقع بجوار وادي بيت حانون مما يخالف أحد أهم مبادئ التخطيط المستدام وهي الحفاظ على الموارد الطبيعية في المكان، ووجود المنطقة الصناعية بجواره يهدد وجود الوادي، بالإضافة إلى قرب المنطقة الصناعية من بعض التجمعات السكنية، وكون المنطقة الصناعية على الحدود الشرقية بالقرب من الجانب الاسرائيلي مما يعرضها للدمار في الحروب والاعتداءات.
- يتوفر بالمنطقة **مدخل رئيسي** واضح ويتصل بشارع هيكلي رئيسي عرضه 26 متر، ومدخل واحد يعتبر غير كاف من الناحية التخطيطية وخاصة في حالات الطوارئ.
- المنطقة لا يتوفر حولها **طرق خدمة كافية** وتحتاج لربطها بشوارع هيكلية بشكل أكبر خصوصاً من الجهات الثلاثة الأخرى، لأنها لا يحيط بها شوارع تربط المنطقة الصناعية بالشوارع الخارجية مما يصعب الحركة التجارية داخل المنطقة وإلى المنطقة، وتخطيطها يُلاحظ عليه النقص وعدم الانتظام.
- ليست قريبة من **المعابر الحدودية** بالشكل المطلوب، ويبعد أقرب معبر عنها 5 كم.
- نسبة الشوارع داخل المنطقة لا تزيد عن 21% وهي ضمن الحد الأدنى.
- **مواقف السيارات** قليلة جداً وغير كافية ولا تتجاوز نسبتها 0.38% من المساحة الكلية.
- **منطقة التوسع الافقي المستقبلي** مجزأة ومنتشرة وغير واضحة المعالم، مما يجعل هناك عدم وجود أفق مستقبلي لتخطيط المنطقة.
- **تقسيم البلوكات** الخاصة بالمصانع مقسمة بدون نمط منتظم، وليس على حسب نوع الصناعة، مما يخلق نوع من الخلط الوظيفي بين المصانع.
- **النهايات البصرية** للشوارع غير واضحة ولا تحتوي على معالم معمارية أو ما يميزها.
- **مساحات المناطق الخضراء** قليلة إلى حد كبير ولا تفي بالغرض المطلوب منها، ولا يوجد حزام شجري حول المنطقة.
- نسبة **المباني الخدماتية** والمرافق كافية ومتوفرة، وموزعة على جميع أطراف المنطقة الصناعية، والبالغة نسبتها من اجمالي مساحة المنطقة 3.80%.

2-4-5 تقييم المناطق الصناعية القائمة في المجال الإداري

- مدى جدوى تأسيس هيئة المدن والمناطق الصناعية لتطوير ومراقبة أداء المناطق الصناعية: تم التوصل إلى أنّ فكرة إنشاء الهيئة كانت في صالح تطوير أداء المناطق الصناعية وأنّ الهيئة قامت بوضع الخطط اللازمة ولكنها لم تنفذ بسبب الوضع السياسي والأمني وساهمت كذلك بإعداد خطط تنموية اقتصادية، ومن أهم مزايا الهيئة أنها هيئة مستقلة مختصة في مجال المناطق والمدن الصناعية مما يزيد من الاهتمام والتطوير للمناطق الصناعية بالإضافة لكونها مرجعية لجميع الجهات.
- مدى وجود تعاون واضح يعود بالفائدة على المناطق الصناعية بين هيئة المدن والمناطق الصناعية من جهة وبين البلديات ذات العلاقة ووزارة الحكم المحلي من جهة أخرى: تم التوصل إلى وجود تعاون بينهما يعود بالفائدة على المناطق الصناعية ومن أبرز صور هذا التعاون تذليل العقبات المشتركة بين هيئة المدن الصناعية والبلديات ذات العلاقة، واستعانة البلديات بهيئة المدن الصناعية لاختيار مواقع المناطق الحرفية الصناعية داخل نفوذ البلديات ومشاركة الهيئة في تحديد نوعية الصناعات، إلا أنّ العديد يرى ضرورة أن تقوم الهيئة بجهود إضافية لإنجاز المخططات التفصيلية لجميع المناطق الصناعية وإنجاز الأنظمة الخاصة بها.
- مدى إقبال الشركات المطورة والمستثمرة على تطوير المناطق الصناعية في الأراضي المخصصة لها في قطاع غزة: تم التوصل إلى وجود ضعف شديد في إقبال الشركات المطورة والمستثمرة على تطوير المناطق الصناعية، ويعود ذلك لعدة أسباب منها:
 - عدم وجود مخططات تفصيلية وأنظمة معتمدة لتلك المناطق بشكل كامل حتى الآن.
 - سوء الوضع الأمني لقطاع غزة عموماً وعلى الحدود الشرقية خصوصاً.
 - الوضع الاقتصادي المتردي وحركة المعابر المتوقفة بشكل عام.
 - استمرار الحصار الاقتصادي لقطاع غزة.
 - فشل التجارب الخاصة بالمناطق الصناعية الحالية.
 - الضعف العام للبنية التحتية في قطاع غزة وخصوصاً فيما يتعلق بالطاقة.
 - عدم توفر الضمانات والمحفزات الاقتصادية للمستثمرين.
 - الاتفاقيات الدولية مع السلطة الفلسطينية والتي تمنع إنشاء بعض أنواع الصناعات الهامة.
 - الانقسام السياسي بين شقي الوطن في الضفة الغربية وقطاع غزة.

3-4-5 تقييم المناطق الصناعيّة القائمة في مجال التنمية المُستدامة

- مدى مساهمة المناطق الصناعيّة القائمة في المخطط الإقليمي لقطاع غزة في رفع عجلة النمو الاقتصادي في قطاع غزة بالشكل المطلوب: تم التوصل إلى أنّ المناطق الصناعيّة القائمة لا تساهم برفع عجلة النمو الاقتصادي، وذلك لاعتماد الاقتصاد حالياً في قطاع غزة على المنشآت الصناعيّة المنقرقة والتي توجد بالأماكن السكنية والزراعية وليست بالمناطق الصناعيّة.
- مدى مساهمة المناطق الصناعيّة القائمة في تحقيق مبدأ العدالة الاجتماعيّة بالشكل اللازم من حيث توفير فرص العمل وتوفير بعض الخدمات للسكان: تم التوصل إلى أنّ المناطق الصناعيّة القائمة لا تساهم في تحقيق مبدأ العدالة الاجتماعيّة في قطاع غزة بالشكل اللازم من حيث توفير فرص العمل وتوفير بعض الخدمات للسكان وغير ذلك، وذلك لان المناطق الصناعيّة القائمة لا تشكل سوى 10% من اجمالي المناطق الصناعيّة التي تم تخطيطها بالمخطط الإقليمي لقطاع غزة وأنّ المناطق الصناعيّة من المتوقع أن تشغل ما يزيد عن 42,000 عامل في حال تم تشغيلها كما تم التخطيط له وذلك في حلول عام 2020م حسب المخطط القطاعي الذي أعدته وزارة التخطيط.
- مدى وجود أثر بيئي سلبي ناشئ من المناطق الصناعيّة القائمة في قطاع غزة: تم التوصل إلى أنّ المناطق الصناعيّة القائمة تُسبب أثر بيئياً سلبياً بسبب الأدخنة المتصاعدة من المصانع والمركبات، وبسبب عدم الالتزام بشروط المناطق الصناعيّة وبسبب تواجد العشوائيات الصناعيّة داخل المجمعات العمرانية السكنية، وعدم التزام المصانع بعمل دراسة تقييم الأثر البيئي قبل الشروع بإقامتها، وعدم الالتزام بالتشجير والأحزمة الخضراء اللازمة، وبسبب اعتمادها على مصادر الطاقة الغير متجددة والملوثة للبيئة وعدم استخدامها مصادر الطاقة المتجددة كالخلايا الشمسية.

4-4-5 تقييم حاجة المناطق الصناعيّة إلى مشاريع تساهم بتنمية شاملة بتخطيط

المناطق الصناعيّة

تم استعراض أبرز المشاريع التي تساهم بأحداث تنمية شاملة بتخطيط المناطق الصناعيّة في المحور الأخير من المُقابلة المُهيكلّة، تم التوصل إلى الترتيب لتلك المشاريع والتي تبدأ بالأكثر أهمية وأولوية، والترتيب للمشاريع كما يلي:

- 1- تشجيع الدولة للشركات المطورة للمناطق الصناعيّة وتقديم الحوافز اللازمة.
- 2- توفير البنية التحتية اللازمة بالقرب من المناطق الصناعيّة وحولها (كهرباء، مياه، صرف صحي).
- 3- إنجاز جميع المخططات التفصيلية للمناطق الصناعيّة.
- 4- إنجاز الأنظمة التنظيمية الخاصة بالمناطق الصناعيّة.
- 5- تعزيز الوصولية وتوفير حركة مرورية ملائمة حول المنطقة الصناعيّة بالقرب من المعابر.
- 6- تحديث وتعديل أماكن المساحات المخصصة للمناطق الصناعيّة في المخطط الإقليمي لقطاع غزة.

وفيما يلي سيتم استعراض التقييم لأهم ما يتعلّق بتلك المشاريع:

- مدى الحاجة إلى تشجيع الدولة للشركات المطورة للمناطق الصناعيّة لتنمية المناطق الصناعيّة: تم التوصل إلى أنّ مشروع تشجيع الشركات المطورة من أهم المشاريع التنموية التي تنعش وتزيد من التنمية الشاملة للمناطق الصناعيّة كون هذا المشروع هو المحرك الرئيسي لإنشاء وتشغيل تلك المناطق، وهناك عدة سبل لذلك تم التطرّق لها سابقاً ومن أبرزها استقرار الوضع السياسي والأمني في قطاع غزة.
- مدى الحاجة إلى توفير البنية التحتية اللازمة بالقرب من المناطق الصناعيّة لتنمية المناطق الصناعيّة: تم التوصل إلى أنّ توفير البنية التحتية حول المناطق الصناعيّة تعتبر من أهم احتياجات التخطيط المستدام لتلك المناطق وهي أيضاً تعتبر من أبرز مطالب المستثمرين وأصحاب الشركات المطورة ليتم تشجيعهم كما ذكرنا بالبند السابق، وذلك عبر إنجاز شبكات المياه والصرف الصحي لتلك الطرق المحيطة بالمناطق

الصناعية، وتمديد شبكة الكهرباء، وتوفير المواد الخام الرئيسية والمرافق العامة اللازمة وغيرها.

▪ **مدى الحاجة إلى إنجاز جميع المخططات التفصيلية للمناطق الصناعية لتنمية المناطق الصناعية:** تم التوصل إلى أنّ عدم إنجاز المخططات التفصيلية للمناطق الصناعية من قبل أصحاب الاختصاص يعتبر من الأسباب التي ساهمت بأثر سلبي كبير على إنشاء وتطوير المناطق الصناعية، وإنجاز المخططات التفصيلية واعتمادها من اللجنة المركزية للأبنية والتنظيم يشجع المستثمرين والممولين على البدء بإنشاء وتشغيل تلك المناطق الصناعية.

▪ **مدى الحاجة إلى إنجاز الأنظمة التنظيمية الخاصة بالمناطق الصناعية لتنمية المناطق الصناعية:** تم التوصل إلى أنّ عدم إنجاز الأنظمة التنظيمية الخاصة بالمناطق الصناعية يؤدي إلى ضياع الجهد التي تم بذله بإنجاز المخططات التفصيلية، لأنه بلا أنظمة تنظيمية لا يمكن أن تدخل المناطق الصناعية حيز التنفيذ والتشغيل، وتبرز أهميتها بأنها تنظم عمل وتصنيف تلك الصناعات وتضع الشروط الملائمة لكل حرفة وصناعة على حدة بما يضمن حماية البيئة وضمان تخطيط سليم للمناطق الصناعية.

▪ **مدى الحاجة إلى تعزيز الوصولية وتوفير حركة مرورية ملائمة حول المنطقة الصناعية لتنمية المناطق الصناعية:** تم التوصل إلى أنّ توفير حركة مرورية ملائمة حول المنطقة الصناعية يؤدي إلى ازدياد في معدّل التشغيل للمناطق الصناعية والاقبال عليها من قبل أصحاب الصناعات والاستثمارات، ويعتبر من أهم محفزات الشركات المطورة والمستثمرة لتشغيل وتطوير المناطق الصناعية، ويؤدي إلى الارتباط القوي بالأسواق المحلية مما يزيد من معدّل التسويق وزيادة معدّل الإنتاج والفائدة العائدة على أصحاب تلك الصناعات في المنطقة.

▪ **مدى الحاجة إلى تحديث وتعديل أماكن المساحات المخصصة للمناطق الصناعية في المخطط الإقليمي لقطاع غزة:** تم التوصل إلى عدم ضرورة تعديل وتحديث المخطط الإقليمي لأنه يوفر مبادئ التخطيط المستدام فيما لو تم تنفيذ جميع قواعده ومبادئه التخطيطية، إلا الواقع الحالي أوجد بعض التغيرات ومنع تنفيذ تلك الأسس التخطيطية

والتي يمكن التغلّب عليها عبر تحديث وتعديل المخططات الهيكلية الخاصة بجميع بلديات قطاع غزة، وإزالة التعارضات بين المخطط الإقليمي والمخطط الهيكلي يمكن عبر إنجاز المخططات القطاعية والعبر قطاعية على مستوى كل مدينة.

خلاصة الفصل

ضمّن الفصل الخامس أدوات وخطوات تجميع البيانات، مثل الاستبيان والمقابلة ووضع المبررات لاستخدام المقابلة المهيكلية والمعوقات في استخدام المقابلة المهيكلية، كما تم التطرق إلى محاور المقابلة المهيكلية الرئيسية هي محور التخطيط والتنظيم، والمحور الإداري، ومحور التنمية المستدامة، ومحور المشاريع التي تحدث تنمية شاملة للمناطق الصناعيّة. وبعد ذلك تم تحليل لنتائج المقابلة المهيكلية، وبالاستناد لنتائج المقابلة المهيكلية والزيارات الميدانية التي تمت، بالإضافة إلى الاعتماد على الفصل الرابع من تحليل لعناصر القوة والضعف الداخلية والتهديدات والفرص الخارجية عبر التحليل الاستراتيجي الرباعي (SWOT)، وأخيراً تم التوصل إلى نتائج تقييم الوضع القائم للمناطق الصناعيّة وواقعها التخطيطي وتناول التقييم جميع محاور المقابلة الأربعة (التخطيط والتنظيم، المجال الإداري، التنمية المستدامة، المشاريع التنموية).

الفصل السادس: النتائج والتوصيات

(ص 139 - ص 146)

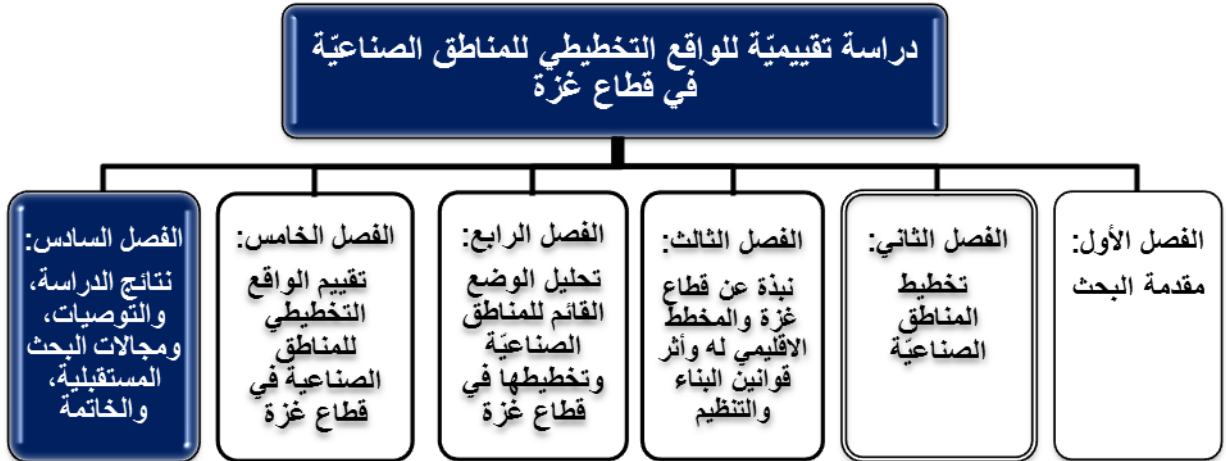
تمهيد

1-6 النتائج

2-6 التوصيات

3-6 آفاق البحث المستقبلية

4-6 الخاتمة



الفصل السادس

النتائج والتوصيات

تمهيد

تناول الباحث خلال الدراسة الوضع القائم للمناطق الصناعية وواقعها التخطيطي عبر التطرق للمخطط الإقليمي لقطاع غزة وأهم المحددات التخطيطية للمناطق الصناعية، واعتمد الباحث في التوصل لأهم نتائج الدراسة من خلال تحليل الوضع القائم للمناطق الصناعية في قطاع غزة والزيارات الميدانية التي قام بها الباحث لتلك المناطق ولكافة الجهات المختصة وتسلط الضوء على الوضع التخطيطي القائم لتلك المناطق، بالإضافة إلى استخدام التحليل الاستراتيجي الرباعي (SWOT) والذي بيّن أهم عناصر القوة والضعف الداخلية التي تواجه المناطق الصناعية القائمة وتخطيطها بالإضافة إلى إظهار أهم الفرص والتهديدات الخارجية التي قد تؤثر عليها، واعتمد الباحث أداة المقابلة المهيكلية لتقييم الوضع القائم بمحاورها الأربعة (التخطيط والتنظيم، المجال الإداري، التنمية المستدامة، المشاريع التنموية الهامة).

وفي نهاية الدراسة توصل الباحث إلى مجموعة من النتائج والتوصيات الهامة والتي سيتم استعراضها خلال هذا الفصل.

1-6 النتائج

1- تعاني المناطق الصناعية القائمة من ضعف حاد في الإقبال عليها من قبل أصحاب المصانع والاستثمارات بسبب سوء الأوضاع الأمنية والسياسية، وعدم تنفيذ المشاريع التي تتعلق بتعزيز مجال البنية التحتية خاصة ما يتعلق بالمناطق المخصصة لإقامة مناطق صناعية فيها.

2- المناطق الصناعية القائمة حتى تاريخ إعداد هذه الدراسة لا تتجاوز مساحتها 10% فقط من إجمالي المساحات التي تم تخصيصها لإقامة مناطق صناعية في المخطط الإقليمي الأخير المعتمد لقطاع غزة.

3- جميع الصناعات المتواجدة في الوضع الراهن ضمن المناطق الصناعية تندرج تحت تصنيف الصناعات الخفيفة والمتوسطة.

4- المخطط الإقليمي لقطاع غزة ملائم ومناسب ولا يحتاج لتعديل أو تحديث، بينما هناك ضرورة ملحة لإنجاز التحديثات والتغييرات اللازمة عبر المخططات الهيكلية الخاصة ببلديات قطاع غزة وإنجاز المخططات التفصيلية لكل ما يلزم.

- 5- المساحات المُخصصة للمناطق الصناعية ضمن المخطط الإقليمي لقطاع غزة تعتبر كافية وتم احتسابها حسب معايير دولية واحتياجات قطاع غزة التنموية.
- 6- الأماكن الجغرافية التي تم تخصيصها للمناطق الصناعية في المخطط الإقليمي مناسبة وملائمة وتندرج ضمن المعايير التخطيطية المتعارف عليها في تخطيط المدن والمناطق الصناعية.
- 7- التخطيط القائم للمناطق الصناعية في المخطط الإقليمي يراعي مبادئ التخطيط المستدام، ولكن بسبب الظروف السياسية والأمنية لم يتمكن المختصون من تنفيذه حتى الآن.
- 8- المناطق الصناعية المُخصصة في المخطط الإقليمي لديها القدرة على إيجاد ما يزيد عن 40,000 فرصة عمل فيما لو تم تنفيذها جميعاً على أرض الواقع.
- 9- استمرار الانخفاض في نسبة مساهمة قطاع الصناعة في الناتج المحلي لقطاع غزة بشكل حاد منذ بضعة سنوات وحتى تاريخ إعداد هذه الدراسة بسبب الحصار الاقتصادي المستمر لقطاع غزة وبسبب الحروب المتتالية عليه.
- 10- عدم وجود رؤية تخطيطية تنموية واضحة فيما يتعلّق بالمناطق الصناعية لدى جميع الجهات المختصة بسبب الأوضاع السياسية والأمنية الغير مستقرة.
- 11- الموقع القائم لمنطقة مدينة غزة الصناعيّة مناسب وبراغي المعايير التخطيطية لاختيار أماكن المناطق الصناعيّة.
- 12- التخطيط القائم لمنطقة مدينة غزة الصناعيّة من الممكن استكمال تنفيذه وتطويره بما يخدم المعايير التخطيطية المستدامة لتخطيط المنطقة، نظراً لوجود رؤية تخطيطية مسبقاً قبل تنفيذ المنشآت الصناعيّة ووجود شركة مطورة تدير إنشاء المنطقة، ووجود ما يزيد عن 40% من المساحة المخصصة للمنطقة للتوسع الأفقي المستقبلي.
- 13- الموقع القائم لمنطقة بيت حانون الصناعيّة غير مناسب ولا يراعي المعايير التخطيطية لاختيار أماكن المناطق الصناعيّة خاصة فيما يتعلق بالحفاظ على الموارد الطبيعية.
- 14- التخطيط القائم لمنطقة بيت حانون الصناعيّة يعتبر غير مناسب ولا يلبي أدنى المتطلبات التخطيطية للمناطق الصناعيّة لغياب شوارع الخدمة المحيطة بالمنطقة وعدم كفاية نسبة الشوارع الداخلية للمنطقة، وعدم وجود مساحة متكاملة للتوسع الأفقي المستقبلي.
- 15- لا يوجد اهتمام بالنهايات البصرية للشوارع التي تكون داخل المناطق الصناعيّة القائمة، مما يجعل تلك الشوارع فقيرة بالنهايات البصرية الجميلة والمميزة معمارياً وتخطيطياً.
- 16- قلة المساحات الخضراء في المناطق الصناعيّة القائمة، وعدم وجود تدرج هرمي واضح في توزيع تلك المساحات الخضراء بما يخدم جميع البلوكات الصناعيّة.

- 17- تصدير البضائع والصناعات للخارج قليل جدا بسبب عدم تشغيل الميناء والمطار، والاقتصار على بعض المعابر البرية التي يتحكّم بها الجانب الإسرائيلي.
- 18- الوصلية والطرق المقترحة في المخطط الإقليمي في ما يتعلّق بالمناطق الصناعيّة تعتبر من أبرز نقاط القوة الداخلية لتخطيط المناطق الصناعيّة.
- 19- وجود ضعف واضح في الجهود المبذولة لإنجاز المخططات التفصيلية والأنظمة التنظيمية للمناطق الصناعيّة من قبل جهات الاختصاص.
- 20- فكرة إنشاء الهيئة العامة للمدن الصناعيّة والمناطق الصناعيّة الحرة كانت في صالح تطوير أداء المناطق الصناعية وأنّ الهيئة قامت بوضع الخطط اللازمة ولكنها لم تنفذ بسبب الوضع السياسي والأمني.
- 21- المناطق الصناعية القائمة لا تساهم برفع عجلة النمو الاقتصادي إلا بالقدر الضئيل.
- 22- المناطق الصناعية القائمة لا تساهم في تحقيق مبدأ العدالة الاجتماعية في قطاع غزة بالشكل اللازم من حيث توفير فرص العمل وتوفير بعض الخدمات للسكان.
- 23- المناطق الصناعية القائمة تُسبب أثر بيئيا سلبيا بسبب الأدخنة المتصاعدة من المصانع والمركبات وعدم الالتزام بمساحات خضراء كافية.
- 24- الضعف الشديد في البنية التحتية بكافة مجالاتها وخاصة في مجال الطاقة.
- 25- من أهم الخطوات التي تساهم بإحداث تنمية شاملة للمناطق الصناعيّة وتخطيطها هي القيام بتشجيع الدولة للشركات المطورة للمناطق الصناعية وتقديم الحوافز اللازمة لهم.
- 26- عدم وجود نظام متكامل ومختص بإنشاء وترخيص المناطق الصناعيّة.
- 27- ملكية المناطق المخصصة للمناطق الصناعيّة التي تعود للمواطنين وليس للدولة تعتبر من أبرز العقبات التي تواجه البلديات في إعداد المخططات التفصيلية لها.

2-6 التوصيات:

بناءً على ذكره من النتائج الموضحة أعلاه فإن الباحث يقترح مجموعة من التوصيات التي من شأنها أن تعالج المشكلة البحثية، وهي كما يلي:

- 1- تشجيع الدولة للشركات المطورة والمستثمرين في مجال إنشاء وتشغيل المناطق الصناعية لما لها من دور فعال في رفع عجلة النمو الاقتصادي، عن طريق التسهيلات المتعددة والحوافز الاستثمارية واعطائهم بعض الضمانات اللازمة.
- 2- العمل على تعزيز وتطوير البنية التحتية في قطاع غزة في كافة مجالاتها وخاصة ما يتعلّق بتنفيذ الطرق التي تتعلّق بخدمة حركة المناطق الصناعية منها وإلى المعابر واصلاح مشكلة الطاقة في قطاع غزة.
- 3- التفكير بتخطيط مناطق صناعية ذات الطابع الحرفي داخل نطاق المدن الرئيسية وفق المعايير التخطيطية الملائمة لها.
- 4- قيام وزارة الحكم المحلي بالإيعاز لجميع البلديات بتحديث وتعديل المخططات الهيكلية لإزالة جميع التعارضات بين المخطط الهيكلي والوضع القائم فيما يتعلّق بالمناطق الصناعية، لبناء السياسات التنموية على المخططات المُحدثة والمعدلة.
- 5- إعداد رؤية تخطيطية تنموية واضحة فيما يتعلّق بالمناطق الصناعية وتخطيطها من قبل جميع الجهات المختصة وخاصة هيئة المدن والمناطق الصناعية.
- 6- ضرورة الإسراع بإنجاز المخططات التفصيلية والأنظمة التنظيمية التي تتعلق بالمناطق الصناعية حسب معايير التخطيط المستدام، لما لها من دور تنموي رئيسي بتفعيل المناطق الصناعية والوصول بها لتخطيط مستدام.
- 7- ضرورة التأكيد على نقل كافة المنشآت الصناعية الملوثة بيئياً وسمعياً وبصرياً التي تتسبب في الأضرار المباشرة وغير المباشرة خارج حدود التجمعات السكنية وضمن حدود المناطق الصناعية، وأن تعمل الجهات الرسمية والمسئولة على توفير كافة متطلبات تلك المناطق أو المدن الصناعية.
- 8- الإسراع بإنعاش قطاع الصناعة عبر تشجيع الصناعات التي تعتمد على الموارد الطبيعية وعلى الموارد الزراعية والمواد الخام المحلية إذا ما استمر وضع إغلاقات المعابر.
- 9- ضرورة استكمال تطوير تخطيط منطقة مدينة غزة الصناعية حسب معايير التخطيط المستدام فيما يتعلّق بالمساحات الخضراء والمرافق العامة وتخطيط الطرق الداخلية.

- 10- إعادة تخطيط منطقة بيت حانون الصناعية وفق معايير التخطيط المستدام والاهتمام بنسب ورتب الشوارع الداخلية، وشوارع الخدمة المحيطة بالمنطقة، والمساحات الخضراء اللازمة، ومواقف السيارات المطلوبة، وتخصيص مساحة 40% للتوسع الأفقي المستقبلي.
- 11- ضرورة الاهتمام بالنهايات البصرية عند تخطيط المناطق الصناعية القائمة والمقترحة، لما لها من أثر واضح في إضفاء طابع تخطيطي مميز.
- 12- العمل على تطوير المناطق الصناعية عبر إنشاء مركز أبحاث لتقديم المساعدات الفنية والمالية لتدريب وتطوير مهارات الكوادر الوطنية العاملة في المناطق الصناعية.
- 13- استخدام الأراضي حسب تصنيف الاستخدام، وأن لا يكون على حساب الاستخدامات الأخرى حفاظاً على حقوق الأجيال القادمة، وذلك من خلال تطبيق الأنظمة والقوانين الصارمة.
- 14- توفير المساحات والمواقع الخاصة بالمهن المختلفة في مرحلة تخطيط المناطق الصناعية المستقبلية، على اختلاف أنواعها الثقيلة والمتوسطة والخفيفة.
- 15- مراعاة وجود بنية تحتية تخدم المناطق الصناعية في حال توسعها وامتدادها مستقبلاً حتى تحافظ على الاستدامة والتنمية.
- 16- ضرورة عدم ترخيص أي منطقة صناعية إلا بعد عمل دراسة ايجابية تتعلق بتقييم الأثر البيئي للحفاظ على البيئة وضمان حق الأجيال المستقبلية.
- 17- أن يكون موقع المنطقة الصناعية قريباً من المناطق المزودة بالخدمات، وخاصة البنية التحتية والمرافق من مياه وكهرباء وشبكة الصرف الصحي ومراكز الإسعاف والأمن والإطفاء بالإضافة للقرب من الطرقات الرئيسية.
- 18- توفير المكاتب الإدارية والفنية حتى يكون لها اتصال مع المؤسسات الأكاديمية والجامعات للاستفادة من الدراسات والاستشارات والخبرات ونقلها للمعنيين في المناطق الصناعية.
- 19- عمل مصدات شجرية في محيط المناطق الصناعية للحماية من التلوث وكذلك تنقية الهواء وتجميل المنطقة والتقليل من الضوضاء من خلال زراعة المناطق المحيطة باستخدام نوعية معينة من الأشجار تزرع في المناطق الصناعية وبطريق خاصة.
- 20- تعزيز العلاقة والتعاون بين المسؤولين في الدوائر والجهات المعنية الأخرى التي تساهم في عملية التخطيط والتأكيد على دور المخطط من أجل إبراز المناطق الصناعية بكافة مقوماتها.

- 21- تعزيز التشريعات والأنظمة والقوانين الضابطة للمناطق الصناعية، بالإضافة إلى منح صلاحيات تطبيق تلك الأنظمة من قبل الجهة المسؤولة، وتطبيق الرقابة على المصانع للتأكد من التزاماتها بتطبيق كافة شروط السلامة ومراعاتها لسلامة البيئة.
- 22- تفعيل الميناء والمطار وتشغيلهما لتشجيع أصحاب الاستثمارات في المناطق الصناعية، حيث يسمح ذلك بتصدير المنتجات والصناعات للخارج.
- 23- ضرورة إعداد نظام شامل ومتكامل يتعلّق بإنشاء المناطق الصناعيّة واعتماده حسب الأصول من الجهات المختصة.
- 24- قيام الدولة بنزع ملكية الأراضي التي تقع في الأماكن المخصصة للمناطق الصناعيّة وتعويض المواطنين.

3-6 آفاق البحث المستقبلية:

بناءً على أهمية موضوع الدراسة البحثية، وكون البحث العلمي سلسلة متراكمة من الجهود البشرية، فإنه من المتوقع أن يشكل هذا البحث نقطة انطلاق لأبحاث مستقبلية ترتبط بالموضوعات التالية:

- 1- المعايير التخطيطية الملائمة لتخطيط المناطق الصناعية في قطاع غزة.
- 2- مدى تأثير الظروف السياسية والاقتصادية على تخطيط المناطق الصناعية في قطاع غزة.
- 3- استراتيجيات التخطيط المستدام للمناطق الصناعية في قطاع غزة.

4-6 الخاتمة:

في نهاية المطاف أود أن أحمّد الله رب العالمين على توفيقه لي في حياتي العملية والعلمية، وأتقدم بخالص امتناني وحمدي لله رب العالمين على توفيقه لي بإنهاء هذه الدراسة المتواضعة والتي تعتبر بداية طريق ممتد حاولنا العبور فيه، وهنا أود الإشارة إلى تمنياتي بأن تكون هذه الدراسة قد عادت بالفائدة على من يقرأها، وأود من قراء هذه الدراسة إبلاغي بأي ملاحظات وتوجيهات وانتقادات بناءً على الاستفادة منها لي جعل الله له ذلك في ميزان حسناته وذلك عبر الإيميل الشخصي: bbudair@hotmail.com، لأنّ هذه الدراسة ما هي الا مجهود بشري والكمال لله رب العالمين، وفي الختام الحمد لله الذي بهداه تتم الصالحات.

والله الموفق

والحمد لله رب العالمين أولاً وأخيراً

الباحث

قائمة المراجع والمصادر

أولاً: المراجع العربية:

- أ- سورة التوبة، الآية رقم 105
- ب- سورة الأنبياء، الآية رقم 80
- ت- البظ، وائل وجيه رضا، 2004، " محددات إنشاء المدن والمناطق الصناعية في محافظة نابلس وانعكاساتها علي البيئة والمجتمع والتعليم الصناعي"، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة النجاح الوطنية، فلسطين.
- ث- الساعد، يوسف، 2003، " دور المناطق الصناعية في حل مشكلات القطاع الصناعي : حالة دراسية حول صناعة الحجر في جنين"، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة النجاح الوطنية، فلسطين.
- ج- أوسرير، منور، 2003، " دراسة نظرية عن المناطق الصناعية الحرة (مشروع منطقة بلارة)" ، منشورة بمجلة الباحث في العدد 2، جامعة بومرداس، الجزائر.
- ح- أحمد، حسام الدين، 2002، " تجربة المدن الصناعية الجديدة في مصر: دراسة حالة مدينة برج العرب الجديدة"، منشور ضمن فعاليات المؤتمر العلمي السنوي الثامن عشر الدولي " تطوير مناخ الاستثمار في الدول العربية في ظل التحديات المعاصرة"، مصر.
- خ- هيئة العامة للمدن الصناعية والمناطق الصناعية الحرة، 2001، " دراسة الجدوى الاقتصادية لمنطقة رفح الصناعية المحلية"، فلسطين.
- د- الدلمي والبيدي، 1990، " التخطيط الحضري والمشكلات الاساسية"، ورقة عمل منشورة، جامعة بغداد، العراق.

- ذ- الطعاني، محمد، 2009، " دور العمل الهندسي في تأهيل وتطوير البنية التحتية "، ورقة عمل في مؤتمر العمل الهندسي الاستشاري الثالث، الأردن.
- ر- رؤوف، باسم، 1980، " فن التخطيط المعاصر للمدن " ص53، الدار الجامعية للطباعة والنشر، العراق.
- ز- ربال، زويينة، 1997، " المناطق الحرة و التنمية حالة المناطق الحرة الصناعية للتصدير مع دراسة تجريتي تونس وجزر موريس وأفاق إنشائها في الجزائر"، رسالة ماجستير غير منشورة في العلوم الاقتصادية، معهد العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، الجزائر.
- س- العربي، عيسات، 2008، " دور المناطق الصناعية في تفعيل التنمية المحلية _ المنطقة الصناعية ببرج بوعريريج نموذجاً"، ورقة عمل منشورة في الملتقى الوطني الأول حول التنمية المحلية في الجزائر، معهد العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير المركز الجامعي، الجزائر.
- ش- ألمطليبي، نصيف جاسم، وعلي، محسن عبد، 2003، " الجغرافية البشرية "، وزارة التربية والتعليم، العراق.
- ص- الأشعب، خالص حسني، 1989، " إقليم المدينة بين التخطيط الإقليمي والتنمية الشاملة"، مطبعة التعليم العالي في الموصل، العراق.
- ض- الساعد، يوسف، 2004، " دور المناطق الصناعية في حل مشكلة القطاع الصناعي "، رسالة ماجستير منشورة، جامعة النجاح الوطنية، فلسطين.
- ط- عبد الرحمن، عبد الله، 1995، " التنمية الصناعية في العالم الثالث "، مجلة العلوم الاجتماعية، العدد3، الأردن.

- ظ- معروف، هويشار، 2006، " تحليل الإقتصاد الإقليمي والحضري " ، الطبعة الأولى، دار صفاء للنشر و التوزيع، الأردن.
- ع- جيجو، فيليب، 2005، " الدليل الإرشادي لإدارة البيئة للمناطق الصناعية "، برنامج سيم وإدارة التنمية الدولية البريطانية، الجزائر.
- غ- منصور، موسى، 2010، " البعد البيئي في اختيار مواقع المناطق الصناعية "، اليومين الدراسيين حول التحليل الموقعي للمناطق الصناعية في الجزائر دراسة حالة المنطقة الصناعية برج بوعريريج، الجزائر.
- ف- شركة فلسطين لإنشاء وإدارة المناطق الصناعية ، 2015، " مدينة غزة الصناعية " ، فلسطين.
- ق- الرّب، جاد، 2002، " تجربة المدن الصناعية الجديدة في مصر: دراسة حالة مدينة برج العرب الجديدة " ، جامعة القاهرة ، مصر.
- ك- السماك، محمد أزهر سعيد، 1998، " اقتصاديات المواقع الصناعية وتقييم المشروعات ودراسة الجدوى "، دار زهران للنشر، الأردن.
- ل- الهيتي، خالد عبد الرحيم، والطويل، أكرم أحمد، والنعيمي، جمال محمد، 1997، " أساسيات التنظيم الصناعي " ، دار زهران للنشر، الأردن.
- م- مشتهى، إيمان، 1999، " المناطق الصناعية خطوة نحو النمو الاقتصادي "، مجلة وزارة الداخلية بغزة، العدد 30، فلسطين.
- ن- التتير، سمير ، 1997، " تصميم أولي للمجمع الصناعي " ، الطبعة الأولى بيروت، لبنان.

- هـ- المصري، عماد، 2005، "الاحتياجات الضرورية لإنجاز المناطق الصناعية الفلسطينية"، مقال منشور في جريدة الحياة، العدد 968، فلسطين.
- و- كيال، أيمن، 2005، "مناطق الصناعات التقنية أداة فعالة في التنمية الاقتصادية المستدامة"، مقال منشور في مجلة منتدى الرياض الاقتصادي، السعودية.
- ي- ورا، طالب عوض، 2010، "المناطق الصناعية المؤهلة الأردنية الأداء والآثار الاقتصادية و الأفاق المستقبلية"، مجلة العلوم الاقتصادية و التسيير والعلوم التجارية، جامعة المسيلة، الأردن.
- أأ- صالحه، رائد، 1994، "دراسة في جغرافية المدن"، رسالة ماجستير منشورة، جامعة القاهرة، مصر.
- بب- الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2014، مسح القوى العاملة الفلسطينية، التقرير السنوي 2013، رام الله، فلسطين.
- تت- السلطة الوطنية الفلسطينية، 2013، تقرير إنجاز وزارة الحكم المحلي، فلسطين.
- ثث- دائرة التنظيم والتخطيط الحضري، 2015، مخططات من بلدية غزة، فلسطين.
- جج- المخطط الإقليمي للمحافظات الجنوبية 1998، 2015، السلطة الوطنية الفلسطينية، وزارة التخطيط، فلسطين.
- حح- المخطط الإقليمي للمحافظات الجنوبية 2005-2020، 2015، السلطة الوطنية الفلسطينية، وزارة التخطيط، فلسطين.
- خخ- الدحوح، سليمان، 1997، "مجموعة الأنظمة والقوانين الخاصة ببلدية غزة"، فلسطين.

دد- الأطلس الفني " الجزء الأول "، محافظات غزة، اصدار "1"، السلطة الوطنية الفلسطينية، وزارة التخطيط والتعاون الدولي، فلسطين.

ذذ- الغرفة التجارية الفلسطينية، 2014، التقرير الإحصائي السنوي لبيانات الشركات التجارية لعام 2014م، غزة، فلسطين.

رر- الاتحاد العام للصناعات الفلسطينية، 2015، التقرير السنوي الخاص بالاتحاد العام للصناعات الفلسطينية لعام 2014م، غزة، فلسطين.

زز- الهيئة العامة للمدن والمناطق الصناعية، 2015، السلطة الوطنية الفلسطينية، فلسطين.

سس- المرشدي، عماد، 2014، " وسائل جمع المعلومات في البحث العلمي"، مقال منشور في مجلة جامعة بابل العلمية، العدد 189، العراق.

شش- الجوهري، محمد، 2012، " أساليب البحث العلمي "، دار المسيرة للنشر والتوزيع، الأردن.

ثانياً: المراجع الأجنبية:

- a. UNIDO, 2007, " Strategic Assessment for the City Wendeng Industrial", Conference industrial development in China, China.
- b. Alkedra , 2008 , " The effect of investment in Industrial Estate in Palestine on the job creation opportunities" , Youth Conference titled: The reality of young people in Palestine, Palestine.
- c. John Fredman, 1963 , Regional planning as field of study , journal of the American Institute of planners , vol 2 , no.3 , Newyork p64.

ثالثاً: مواقع الانترنت:

- 1 www.morocckhabar.com ، تاريخ التصفح 2015-03-04، مقال للدكتور إبراهيم المراكشي بعنوان اختيار مواقع المناطق الصناعية: مثال موقع المنطقة الصناعية "المغوغة".
- 2 <http://www.google.ps/imgres?imgurl=http://upload.wikimedia> تاريخ التصفح: 2015-04-03
- 3 <http://www.wafainfo.ps> تاريخ التصفح: 2015-04-06
- 4 <http://www.mne.ps/mne/editor/institutionofminister/5.html> تاريخ التصفح: 2015-04-06
- 5 http://www.piedco.ps/ar/?action=news_det&id=56 تاريخ التصفح: 2015-04-06
- 6 <http://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%AA%D8%AE%D8%B7%D9%8A%D8%B7%D8%B9%D9%85%D8%B1%D8%A7%D9%86%D9%8A> تاريخ التصفح: 2014-03-02
- 7 http://www.cpas-egypt.com/AR/thesis_ar.html تاريخ التصفح: 2014-12-04

الملاحق

ملحق رقم (1): أسماء من تمت مقابلتهم

الرقم	الاسم	الوظيفة	موقع العمل	تاريخ اجراء المقابلة
1	أ. د. فريد صبح القيق	أستاذ التخطيط العمراني	الجامعة الاسلامية	2015/04/28
2	م. غسان الوحيدي	نائب رئيس اللجنة المركزية	وزارة الحكم المحلي	2015/04/26
3	م. ايناس الرنتيسي	ق.أ. مدير عام التخطيط المكاني	وزارة التخطيط	2015/04/28
4	م. عماد عوض	مدير دائرة التخطيط والتطوير الحضري	بلدية غزة	2015/04/28
5	م. سمر أبو غالي	رئيس قسم التخطيط	بلدية رفح	2015/04/23
6	م. محمد عبدالسلام الفرا	رئيس قسم التخطيط	بلدية خان يونس	2015/04/23
7	م. ايمان الشراطة	رئيس قسم التخطيط	بلدية بيت حانون	2015/04/22
8	م. محي الدين الفرا	مدير التخطيط الاستراتيجي	وزارة الحكم المحلي	2015/04/19
9	م. صبحي سكيك	مدير عام الهندسة والتنظيم	وزارة الحكم المحلي	2015/04/21
10	د. يوسف المنسي	محاضر قسم الهندسة المعمارية	الجامعة الاسلامية	2015/05/02
11	د. يوسف صبحي الغريز	محاضر قسم الهندسة المدنية	الكلية الجامعية	2015/05/02
12	أ. عبد الرحيم أبو فودة	مدير هيئة المدن والمناطق الصناعية	هيئة المدن والمناطق الصناعية	2015/04/21
13	م. خالد أبو شمالة	مدير الدائرة الفنية	بلدية جباليا	2015/04/20
14	م. عبد الرحيم تحت	رئيس قسم التنظيم	بلدية وادي غزة	2015/04/20
15	م. محمد صبري الفرا	مهندس في اللجنة المركزية	وزارة الحكم المحلي	2015/04/26

ملحق رقم (2): نموذج المقابلة المهيكلة

The Islamic University
Gaza
Deanship of Graduate
Studies
Engineering Faculty
Architecture dep.



الجامعة الإسلامية - غزة
عمادة الدراسات العليا
كلية الهندسة
قسم الهندسة المعمارية

مقابلة مهيكلية لأطروحة ماجستير بعنوان " دراسة تقييمية للواقع التخطيطي
للمناطق الصناعيّة في قطاع غزة " ، وتتضمن أربعة محاور

المحور الأول: التخطيط والتنظيم:

1-1 من وجهة نظرك كيف يمكن أن تقيّم كفاية المساحات المخصصة للمناطق الصناعيّة
في المخطط الاقليمي الأخير المعتمد لقطاع غزة ، من حيث مساحتها بالنسبة لاحتياج
قطاع غزة في الجانب الصناعي؟

.....
.....
.....
.....

2-1 كيف يمكن تقييم أماكن التواجد الجغرافي للمناطق الصناعية في المخطط الاقليمي
الأخير المعتمد لقطاع غزة ؟ وهل تقترح تغييراً في هذه الأماكن مع التوضيح ؟

.....
.....
.....
.....

3-1 كيف يمكن تطوير المناطق الصناعية في قطاع غزة في ظل الشروط التنظيمية الحالية للمناطق الصناعيّة؟ وهل تقترح تغييراً في هذه الشروط؟

.....
.....

4-1 هل هناك حاجة لتحديث وتعديل للمخطط الاقليمي لقطاع غزة وخاصة فيما يتعلّق بالمناطق الصناعيّة؟

نعم --- لا ----

مقترح إن وجد لأهم العناصر التي بحاجة لتعديل وتحديث في المخطط الاقليمي لقطاع غزة:

.....
.....

5-1 أدت الظروف الأمنية والحروب الأخيرة التي يتعرض اليها قطاع غزة وخاصة الحدود الشرقية المحاذية لقوات الاحتلال الاسرائيلي(الأماكن المخصصة للمناطق الصناعية) إلى قلة عدد المصانع وأصحاب الاستثمارات في المنطقة الصناعية وأدى الى ضعف التنمية الاقتصادية. من وجهة نظرك ما هي الحلول التخطيطية المناسبة للمناطق الصناعية في هذه الحالة؟

.....
.....

6-1 باعتقادك هل يراعي تخطيط المناطق الصناعية القائمة مبادئ التخطيط المستدام، وإذا كانت الاجابة بالنفي فأين تكمن نقاط الاخلال بمبادئ التخطيط المستدام؟

.....
.....

7-1 باعتقادك هل هناك سعي حقيقي للبلديات ذات العلاقة- التي يقع في نفوذها أراضي ذات استعمال مناطق صناعية- الى تطبيق ما يتعلق بالأنظمة الخاصة بالمنطقة الصناعية حسب المخطط الاقليمي مع توضيح الأسباب؟

نعم --- لا ----

.....
.....

8-1 حسب اعتقادك ما سبب قيام بعض البلديات ذات العلاقة بعدم تجهيز مخطط تفصيلي للمناطق ذات الاستعمال الصناعي حتى اللحظة وذلك ضمن النفاذ الإداري للبلدية؟

.....
.....

9-1 حسب اعتقادك هل يتوفر بتخطيط المناطق الصناعية الحالي في المخطط الإقليمي لقطاع غزة الربط اللازم بشبكة الطرق الملائمة وقربها من معابر حدودية؟

نعم --- لا ----

.....
.....

المحور الثاني: المجال الإداري:

1-2 حسب اعتقادك هل فكرة انشاء هيئة المدن والمناطق الصناعية كانت مفيدة لتطوير ومراقبة أداء المناطق الصناعية؟

نعم --- لا ----

توضيح رأيك:

.....
.....

2-2 حسب اعتقادك هل هناك تعاون واضح يعود بالفائدة على المناطق الصناعية بين هيئة المدن والمناطق الصناعية من جهة وبين البلديات ذات العلاقة ووزارة الحكم المحلي من جهة أخرى، مع توضيح السبب وأي مقترح؟

نعم --- لا ----

الأسباب وأي مقترح إن وجد:

.....
.....

3-2 باعتقادك ما سبب عزوف الشركات المطورة والمستثمرة على تطوير المناطق الصناعية في الأراضي المخصصة لها في قطاع غزة حتى الآن؟

.....
.....

4-2 باعتقادك هل سببت احداث الانقسام السياسي بين قطاع غزة والضفة الغربية تراجع
وأثر سلبي في أداء وتشغيل المناطق الصناعية في قطاع غزة؟

نعم --- لا ----
الأسباب:

.....
.....

المحور الثالث: مجال التنمية المستدامة:

1-3 باعتقادك هل تساهم المناطق الصناعية القائمة في قطاع غزة مساهمة فاعلة من
أجل رفع عجلة النمو الاقتصادي في قطاع غزة بالشكل المطلوب؟

نعم --- لا ----
الأسباب:

.....
.....

2-3 باعتقادك كيف يمكن زيادة مساهمة المناطق الصناعية القائمة في قطاع غزة في
رفع مستوى النمو الاقتصادي لقطاع غزة؟

السبل المقترحة:

.....
.....
.....

3-3 باعتقادك هل تساهم المناطق الصناعية القائمة في قطاع غزة مساهمة ملموسة في
تحقيق مبدأ العدالة الاجتماعية في قطاع غزة بالشكل اللازم من حيث توفير فرص
العمل وتوفير بعض الخدمات للسكان وغير ذلك؟

نعم --- لا ----
الأسباب:

.....
.....
.....

3-4 باعتقادك هل هناك أثر بيئي سلبي ناشئ من المناطق الصناعية القائمة في قطاع، وما أسباب ذلك باعتقادك؟

نعم --- لا ----
الأسباب:

.....
.....

3-5 باعتقادك ما هي السبل التي تحسن الأثر البيئي السلبي الناشئ من المناطق الصناعية القائمة في قطاع (إن وُجد أثر بيئي سلبي)؟
السبل المقترحة:

.....
.....

المحور الرابع: أولويات المشاريع التي تساهم بتنمية شاملة بتخطيط المناطق الصناعية:

4-1 باعتقادك ما هو الترتيب الملائم حسب الأولوية بدءاً من الأكثر أهمية في المشاريع التالية وذلك وصولاً لمساهمة المناطق الصناعية في تحقيق تنمية شاملة فاعلة؟
أولاً: تحديث وتعديل أماكن المساحات المخصصة للمناطق الصناعية في المخطط الاقليمي لقطاع غزة.
ثانياً: انجاز جميع المخططات التفصيلية للمناطق الصناعية.
ثالثاً: انجاز الأنظمة التنظيمية الخاصة بالمناطق الصناعية.
رابعاً: تشجيع الدولة للشركات المطورة للمناطق الصناعية وتقديم الحوافز اللازمة.
خامساً: توفير البنية التحتية اللازمة بالقرب من المناطق الصناعية وحولها (كهرباء، مياه، صرف صحي).
سادساً: تعزيز الوصولية وتوفير حركة مرورية ملائمة حول المنطقة الصناعية بالقرب من المعابر.

1.
2.
3.
4.
5.
6.