

بحث بعنوان
دور البنية التحتية في تحقيق النمو الاقتصادي في فلسطين
The role of infrastructure in achieving economic growth in Palestine

مقدم إلى
المؤتمر الثاني المحكم لكلية الاقتصاد والعلوم الاجتماعية بعنوان:
"نحو رؤية شاملة لتعزيز البنية التحتية الاقتصادية في فلسطين".

الأربعاء الموافق 2019/4/3

إعداد

د. زكي عبد المعطي أبو زيادة
zaki_abuzyeada@hotmail.com

د. عبد الفتاح أحمد نصرالله
nassabed@yahoo.com

فبراير 2018

غزة - فلسطين

الملخص

يهدف البحث لبيان مفهوم وخصائص البنية التحتية ودورها في الفكر الاقتصادي، إضافة للتطرق لواقع قطاعات البنية التحتية الرئيسية في الأراضي الفلسطينية ودورها في تحقيق النمو الاقتصادي، إضافة لاستعراض التحديات التي تواجه عمل مشروعات البنية التحتية. وقد اعتمد البحث على المنهج الوصفي التحليلي، وتم التوصل لعدة نتائج من أهمها: تكبد الاقتصاد الفلسطيني خسائر مباشرة وغير مباشرة جراء تدمير خدمات البنية التحتية خلال الحروب المتكررة على قطاع غزة، وأن تعزيز خدمات البنية التحتية يساعد في الحفاظ على استمرارية معدلات النمو في الاقتصاد الفلسطيني من خلال جذب الاستثمارات المحلية والاجنبية وزيادة الانتاج، كذلك ضعف النفقات التطويرية التي يتم تخصيصها ضمن الموازنة العامة ونقص في معظم خدمات البنية التحتية اللازمة لتحقيق التنمية المستدامة. ويوصي البحث بالعمل على استقلالية خدمات البنية التحتية مع اسرائيل قدر الامكان وتعزيزها مع العالم العربي، وتوجيه الاستثمارات العامة لتنمية وتطوير خدمات البنية التحتية المادية المحفزة لجذب الاستثمارات وبخاصة في الأنشطة الانتاجية وأنشطة الخدمات المتصلة بها، والاستمرار في تطوير شبكات الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات لتعزيز وتوطين المعرفة والخبرات العلمية والتكنولوجية اللازمة لتطوير الأنشطة الاقتصادية، وأخيراً استكمال تطوير المناطق الصناعية في كافة المحافظات، بهدف جذب وتحفيز الاستثمارات.

Abstract

The study aims at explaining the concept and characteristics of infrastructure and its role in economic thought, in addition to addressing the reality of the main infrastructure sectors in the Palestinian territories and their role in achieving economic growth, in addition to reviewing the challenges facing the work of infrastructure projects. The study relied on the analytical descriptive approach, and reached several results, the most important of which are: The Palestinian economy sustained direct and indirect losses due to the destruction of infrastructure services during the recurrent wars in the Gaza Strip. The strengthening of infrastructure services helps maintain the growth rates in the Palestinian economy through Attracting local and foreign investments and increasing production, as well as weak development expenditures that are allocated

within the general budget and a lack of most of the infrastructure services necessary to achieve sustainable development. The study recommends that the infrastructure services with Israel should be independent and enhanced with the Arab world and that public investments should be directed towards the development of physical infrastructure services that stimulate investment, especially in productive activities and related services activities, and to continue to develop ICT networks And the necessary technological development of economic activities, and finally complete the development of industrial zones in all provinces, in order to attract and stimulate investment.

الكلمات الافتتاحية: البنية التحتية، النفقات التطويرية، الفكر الاقتصادي، النمو الاقتصادي

مقدمة

يؤثر الإنفاق الموجه لتعزيز البنية التحتية الشاملة للاقتصاد في اقتصاد الدول بشكل ملحوظ ويعتبر عامل أساسي لتحقيق مزيد من التقدم والنمو الاقتصادي، حيث لم تُعد البنية التحتية فقط مقياس لنجاح الدول وإنما أصبحت عامل أساسي وقوي في جذب الاستثمارات الأجنبية، من خلال تعزيز الانفاق على العديد من المشاريع اللوجيستية والتشغيلية والتي تدعم الأفكار الريادية والابتكارية الانتاجية في سبيل اقامة مشاريع صغيرة الحجم والمساهمة في الحد من البطالة نتيجة لقدرتها على توفير فرص عمل للشباب، وتعزيز البيئة الملائمة والجاذبة للاستثمارات المحلية والخارجية من خلال توفير البنية التحتية اللازمة لتنفيذ المشاريع الاقتصادية وتمثل البنية التحتية الهيكل المنظم واللازم لتشغيل وعمل المشروعات أو لتحقيق الخدمات أو المرافق اللازمة والضرورية لجذب الاستثمارات ونمو الاقتصاد بما يحقق التقدم والازدهار، وفي ظل عدم توفر البنية التحتية الملائمة يمكن أن يؤثر سلباً على أداء المشروعات الاقتصادية وقدرتها الانتاجية والتنافسية، حيث أن البنية التحتية تعمل على تعزيز عملية الإنتاج والتسويق، إضافة إلى كونها عامل مؤثر وقوي في جذب الاستثمارات المحلية والأجنبية.

وقد حرصت السلطة الوطنية الفلسطينية على تعزيز البنية التحتية في الاقتصاد الفلسطيني وفق الامكانيات وبما يتوافق مع الاتفاقيات السياسية والاقتصادية مع اسرائيل، من خلال دعم قطاع الاتصالات لتوفير شبكة اتصالات أرضية وخلوية وشبكة إنترنت بمواصفات عالمية لتساهم في التواصل بين الشركات والمصانع الفلسطينية من جهة وبين الشركات

والمصانع العالمية المختلفة من جهة أخرى، إضافة لتعزيز شبكات الطرق والكهرباء والمياه وغيرها من المتطلبات اللازمة لتطوير القطاعات الاقتصادية وتعزيز دورها في التنمية.

مشكلة البحث:

إن الاقتصاد الفلسطيني بحاجة ماسة إلى إعادة تأهيل وتطوير البنية التحتية بما يتلاءم مع متطلبات التطور المعرفي والتقني، ويمكن السؤال الرئيس في دور تعزيز البنية التحتية الجاذبة للاستثمارات في تحقيق النمو الاقتصادي؟

أهداف البحث: يهدف هذا البحث إلى:

- بيان مفهوم مشاريع البنية التحتية وأثرها على جذب الاستثمار .
- دراسة الأدبيات الخاصة بتطوير تجهيزات وخدمات البنية التحتية.
- مراجعة الوضع الحالي لخدمات البنية التحتية في الأراضي الفلسطينية.
- التعرف على التحديات التي تواجه مشروعات البنية التحتية في فلسطين.

أهمية البحث:

تكمن أهمية البحث في تحليل الوضع الراهن للبنية التحتية، واستعراض أهم الجهود المبذولة لتطوير مشروعات البنية التحتية الجارية التي تسهم في تحقيق التنمية واقتراح بعض السياسات الخاصة بتعزيز متطلبات البنية التحتية في الاقتصاد الفلسطيني بما يتوافق مع احتياجات المجتمع المعرفي والتنموي، والامكانيات المادية.

منهجية البحث:

تم استخدام الأسلوب الوصفي التحليلي لتوضيح مفهوم البنية التحتية ودورها في دعم القطاع الخاص، بالإضافة لدورها في تحقيق النمو الاقتصادي.

فرضيات البحث:

إن تعزيز الإنفاق على مشاريع البنية التحتية يسهم إيجابياً في تحقيق النمو الاقتصادي في فلسطين.

خطة البحث:

- تعريف البنية التحتية.
- مفهوم البنية التحتية من منظور الفكر الاقتصادي.
- واقع البنية التحتية في فلسطين.
- التحديات التي تواجه تنفيذ مشاريع البنية التحتية.
- دور البنية التحتية في تحقيق التنمية.

أولاً: تعريف البنية التحتية

تُعد مشاريع البنية التحتية من أهم المشاريع التي تعزز وتيرة ونمو الاقتصاد، كما تمثل معياراً هاماً للحكم على تنمية الدولة أو المنطقة، كما تُسهم في توفير السلع والخدمات الضرورية اللازمة لتمكين أو استدامة أو تحسين ظروف الحياة المجتمعية، وهي تشمل مجموعة من الوسائل التي تستخدم في توفير الخدمات الأساسية مثل تصميم وبناء المرافق والأماكن التي تتكون منها القرى والأحياء من طرق وكبارى، والحدائق العامة، وشبكات المياه والصرف الصحي، والجسور، والأنفاق، ومولدات الطاقة والكهرباء، والاتصالات وغيرها من البنية التحتية الأخرى التي تساهم في بناء ونهضة المجتمع وتوفير حياة أفضل لأفراد المجتمع. وقد ارتبط مفهوم البنية التحتية منذ البداية بالثورة الصناعية، حيث عُرفت بأنها "مجموعة الخدمات المساعدة المطلوبة للصناعة أو ما يسمى بالبنية الصناعية أو البنية الهيكلية اللازمة للصناعة . ومع إدراج أنشطة رأس المال الاجتماعي، يعتبر أري كوتنر (Cotner) أن البنية التحتية تتميز بأنها (سلاطني، وبن زاوي، 2015، ص76):

- تتضمن صناعات تنتج خدمات ضرورية وتعتبر شرطاً مسبقاً لتحفيز النمو الصناعي.
- أن الخدمات المنتجة بطيئة التحرك والانتقال، لذلك فإن الطاقات التي تنتج من هذه الخدمات يجب أن تنتج داخل الدولة ذاتها.
- أن الطاقات المنتجة لهذه الخدمات تتميز ببعض الخصائص، مثل النطاق الذي تستهدفه واستغراقها فترات طويلة في التجهيز، وأنها معمرة بصورة غير عادية.

وتُعد البنية التحتية الأساسية هي المحرك الرئيس للنشاط الاقتصادي، لذلك لن يتحقق هدف الدول في تحقيق التنمية والتكامل دون التكامل في مجال البنية التحتية؛ وبما يتيح التعامل مع الأراضي الفلسطينية كسوقٍ واحد، وليس كأسواقٍ مجزأة ومنفصلة (المعهد العربي للتخطيط، 2003، ص11) . وهي تمثل المكونات المادية للأنظمة المترابطة التي توفر السلع والخدمات الضرورية اللازمة لتمكين أو استدامة أو تحسين ظروف الحياة المجتمعية، وتسهل البنية التحتية إنتاج السلع والخدمات، إضافة لتوزيع المنتجات في الأسواق، إضافة إلى الخدمات الاجتماعية الأساسية كالمدارس والمستشفيات (رشيد، وكريمة، 2018، ص14).

ويمكن تعريف البنية التحتية حسب المفهوم الواسع بأنها "مجموع الخدمات التي تتولى الدولة تقديمها، والمنشآت التي تتولى تشييدها وتشغيلها، إضافة إلى الخدمات التي تعتمد على العمالة الكثيفة، كجمع النفايات وتقديم خدمات النقل العامة؛ وتشكل البنية التحتية من الطرق والمطارات والموانئ والسكك الحديدية ومحطات مياه الشرب وشبكتها، ومحطات توليد الكهرباء وشبكتها، وشبكات الغاز الطبيعي والصرف الصحي والاتصالات، ومرافقها بالإضافة إلى الخدمات الصحية والإسكان والتعليم (داغر وعلي، 2010، ص115) .

كذلك هي مجموعة مترابطة من العناصر والمرافق التي توفر دعم هيكلي للتنمية الاقتصادية والاجتماعية وتشمل الطرق والمطارات والمرافق الاخرى، كما تمثل الأنظمة الأساسية المادية للدولة أو مجتمع السكان بما في ذلك البنية التحتية الخضراء، تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، البنية التحتية اللوجيستية ويقاس تحضر الدول ومدى تقدمها باهتمامها بالبنية التحتية، حيث تعتبر العمود الفقري والعامل الأساسي في جذب الاستثمارات والمشاريع التي تساهم في تطوير وتنمية المجتمع، حيث تصنف الى نوعين(رشيد، وكريمة، 2018، ص15):

- البنية التحتية الاقتصادية وتشمل خدمات المرافق المختلفة مثل شبكات المياه والصرف الصحي ومرافق النقل.

- البنية التحتية الاجتماعية وتشمل تشييد المنشآت التعليمية والصحية والأمنية والترفيهية.. الخ. ويتضح من خلال استعراض التعريفات السابقة بأن البنية التحتية تُسهم في توفير الخدمات والتسهيلات اللوجيستية لكافة أوجه النشاط الاقتصادي والاجتماعي وأن وجودها يُعد شرطاً لجذب الاستثمارات المحلية والأجنبية وتعزيز دور المشروعات الاقتصادية في رفع مستوى انتاجيتها.

خصائص البنية التحتية (المعهد العربي للتخطيط، 2003، ص17) :

- إن خدمات ومنافع مشاريع البنية التحتية لا تعود على فرد أو مجموعة معينة، وإنما تعود على جميع أفراد المجتمع بصورة مباشرة أو غير مباشرة، كذلك تعود على كافة قطاعات المجتمع وليس على قطاع بعينه.

- تتميز مشاريع البنية التحتية بصفة الاحتكار الطبيعي، لذلك يجب على الدولة حماية المستهلكين من أي تجاوزات محتملة من قبل المحكر، كما تعتبر بعض مشاريع البنية التحتية ذات أهمية استراتيجية. وغالبا من تكون خدمات البنية التحتية غير قابلة للتصدير وبالتالي فإن أسعارها يتم تحديدها في السوق المحلي.

- تكون شركات البنية التحتية ذات أحجام كبيرة وتتطلب استثمارات أولية ضخمة وتكون إيراداتها ضئيلة في السنوات الأولى وتتميز بفترة سداد طويلة، مما تواجه صعوبة في تمويل مشاريع البنية التحتية، كما يطلب بعض المستثمرين ضمانات بخصوص الإيرادات المتوقعة مستقبلاً.

- إن توفر عناصر ذات جودة عالية من مرافق البنية التحتية يمكن أن يكون محفزاً لزيادة النشاط الاقتصادي، وسيؤدي لحدوث تنمية متوازنة في مناطق تتسم بانخفاض مستوى التنمية فيها.

- تعزيز البنية التحتية يجب أن يحقق توازن في التنمية بين المحافظات التي تستأثر بالتنمية، وبين المحافظات الأقل حجماً من خلال إتباع استراتيجيات تنموية توظف عملية توفير مرافق البنية التحتية لهذا الغرض.

- تعتبر مسألة توزيع المخاطر المرتبطة بمشاريع البنية التحتية ما بين القطاع الخاص والقطاع العام مسألة مهمة للمستثمرين الذين يرغبون في تحقيق عائد على رؤوس أموالهم يسمح لهم بتغطية تكاليفهم وهامش ربح معقول.
- يتم تحديد أسعار خدمات المنافع العامة من الحكومة ويجب توفير الخدمة لمن يطلبها وفق السعر المحدد من الحكومة.

الأهمية الاقتصادية لخدمات البنية التحتية

- إن تعزيز خدمات البنية التحتية يُسهم في تعزيز الاقتصاد الوطني، من خلال دورها في تحفيز وجذب العديد من المشاريع الاستثمارية التي تحتاجها، إضافة لقدرتها على تعزيز الميزة التنافسية للمنتجات من حيث الجودة والتكلفة، وتزداد أهمية خدمات البنية التحتية في الأنشطة القائمة على استراتيجية تسويق تتأثر بعنصر الزمن (أي إيصال البضاعة إلى الأسواق خلال مدة محددة) والصناعات التصديرية (مكحول، وآخرون، ص42)، ويتحقق ذلك من خلال:
- تدعم البنية التحتية الاقتصاد وتساعد على نموه، فالتنمية الاقتصادية بحاجة شديدة للدعم من خلال مشروعات البنية التحتية خاصة حينما تحفزها في مراحل الانحدار والأزمات، كما أن الأرباح التي تنتجها تساهم بدورها في دعم الاقتصاد، كما تمثل الشباب أحد محركات البنية التحتية التي تحقق العمل والتقدم وتقوم على كاهله المشروعات التنموية باختلاف أطيافه، حيث يقوم بالمساعدة في تأسيس المشاريع الخدماتية، وذلك من خلال الضغط على المؤسسات الكبرى لإنشاء المشاريع الهامة من أجل سير حياة المجتمع .
 - يُسهم الاستثمار في البنية التحتية بشكل كبير في تحقيق الكفاءة الاقتصادية من خلال الحد من تكاليف النقل وتلف الانتاج على سبيل المثال، مما يساهم في تعزيز الانتاجية وتحقيق عوائد اقتصادية إضافية، إضافة للقدرة على فتح أسواق جديدة .
 - تُسهم البنية التحتية الجيدة في تحسين الوضع التنافسي والقدرات التنافسية للدول المختلفة، حيث تعتبر أحد محددات التنافسية باعتبارها ركيزة قيام نشاطات اقتصادية فعالة، والمساهمة في تغطية كلفة التبادلات التجارية، بخلاف توفير الدعم الكامل للأسواق الاقتصادية المختلفة على جميع الأصعدة المحلية والاقليمية والدولية (رشيد، وكريمة، 2018، ص20) .
 - رفع كفاءة عمليات المشاريع الاقتصادية وتكلفة تنفيذها وتخفيض تكلفة الخدمات كالاتصالات والنقل والطاقة.
 - توفر مشاريع البنية التحتية العديد من فرص العمل المباشرة غير المباشرة، حيث يقدر البنك الدولي أن استثمار مليار دولار في مشروعات البنية التحتية يمكن أن يولد في المتوسط 110 آلاف فرصة عمل ذات صلة بتلك المشروعات في الدول المستوردة للنفط، وحوالي 26 ألف

فرصة عمل في دول مجلس التعاون الخليجي، و49 ألف فرصة عمل في الدول النامية المصدرة للنفط (رشيد، وكريمة، 2018، ص20).

- إن الاستثمار السريع في البنية التحتية يحقق معدلات عالية في الانتاجية والربحية الاقتصادية والاجتماعية، وتتطلب العلاقة المستدامة بين البنية التحتية والنمو زيادة معدل الانفاق على البنية التحتية ليرتفع هذا الانفاق من النسبة الحالية التي تتراوح بين 1-2% من الناتج المحلي الاجمالي ليزيد عن 5% (مودي، 1997، ص5). علماً بأن البنك الدولي يوصي بضرورة أن تخصص الدول الأقل نمواً ما نسبته 6% من ناتجها المحلي لتطوير البنية التحتية لديها.

ثانياً: البنية التحتية من منظور الفكر الاقتصادي :

رغم أن البنية التحتية ترتبط بخدمات النقل والكهرباء والمياه التي هي أساس الكثير من المفاهيم والنظريات الاقتصادية التي قدمها الاقتصاديون الأوائل، إلا أن مصطلح البنية التحتية لم يؤخذ بعين الاعتبار في الفكر الاقتصادي مدة طويلة، فمثلاً أوضح آدم سميث دور التخصص وتقسيم العمل في تحقيق اقتصاديات الحجم وتشجيع النمو الاقتصادي، علماً بأن التخصص وتقسيم العمل المرتبط بإنتاج السلع بغرض التبادل التجاري في الأسواق بحاجة لكل من الكهرباء والمياه والطرق ووسائل النقل والاتصالات، حيث بدون طرق لا يوجد تجارة وبدون تجارة لا يوجد تخصص ولا تتحقق وفورات الحجم وبالتالي ينعهد أحد الروافد الأساسية للنمو الاقتصادي.

عانى مفهوم البنية التحتية هذا التجاهل طوال القرن التاسع عشر وحتى منتصف القرن العشرين، رغم قيام حكومات معظم الدول النامية باستثمارات ضخمة في القطاعات المختلفة للبنية التحتية خلال تلك الفترة. ورغم ظهور التنمية الاقتصادية كفرع مستقل من فروع علم الاقتصاد بعد الحرب العالمية الثانية، إلا أنه من النادر الإشارة لدور البنية التحتية في نظريات التنمية ونماذج النمو الاقتصادي، رغم أن هذه النظريات والنماذج تتبنى مفهوم شامل لرأس المال يشمل والآلات والمعدات ومحطات توليد الطاقة والطرق والمطارات والموانئ (الوصال، 218).

ورغم الأهمية الضمنية للبنية التحتية، إلا أن مصطلح البنية التحتية استمر يعاني من تجاهل الاقتصاديين الأوائل، فمثلاً الأفكار والنظريات التي قدمها كل من كارل ماركس Karl Marx وفالراس Walras ألفريد مارشل Alfred Marshal ، وجون ماينارد كينز John Maynard Keynes تقوم على أن عملية إنتاج السلع والخدمات تتم من خلال عنصري العمل ورأس المال فقط ويقصد برأس المال المنتج الذي يشير إلى الآلات والمعدات والمباني. ثم ظهرت فيما بعد بعض الإشارات العابرة لدور البنية التحتية في كتابات الرواد الأوائل في التنمية الاقتصادية، حيث بين روزنشتين رودان Rosenstein Rodan وسنجر Singer في منتصف الثمانينات من القرن الماضي بضرورة توفير رأس المال الاجتماعي أو البنية التحتية قبل إقامة

المصانع التي تنتج السلع الاستهلاكية، لأن مبادرات السوق الحرة لن توفرها وسنجر في مقدمة من أدركوا دور البنية التحتية في الاقتصاد، فيما بينت نظريات النمو الاقتصادي النيوكلاسيكية كنظرية سولو Solow للنمو الاقتصادي على أهمية خدمات البنية التحتية كأحد مدخلات العملية الانتاجية، وبالتالي يعتبر الأثر التنموي لتطور البنية التحتية مشابه للأثر التنموي للمدخلات الأخرى كالعمل ورأس المال (الوصال، 2018)، إلا أن نماذج النمو الاقتصادي الأكثر حداثة التي قدمها بارو Barro, 1990 وكينغ وريبيلو King & Rebelo, 1990 ترى أن زيادة رصيد البنية التحتية يمكن أن يؤدي إلى زيادة معدلات النمو الاقتصادي في المدى الطويل من خلال زيادة عوائد عناصر الانتاج الأخرى.

يُسهّم الاستثمار في البنية التحتية على نطاق واسع في تعزيز النمو الاقتصادي، حيث للبنية التحتية دور بالغ الأهمية في تأمين أنماط التنمية؛ إلا أن نظريات النمو الاقتصادية لا تتضمن فكرة أنظمة البنية التحتية التي يمكن أن تؤثر على معدل نمو الاقتصاد بشكل واضح، وكيف يمكن أن تمثل هذه الآليات في نظريات نمو الاقتصاد الكلي الحالية، كذلك يوجد دور للبنية التحتية لقطاعات النقل والاتصالات الرقمية في خفض تكلفة التجارة والمعاملات الاقتصادية، وبالتالي تيسير وفورات الحجم وتعزيز الانتاجية والتنافسية. ويُعد الاستثمار في البنى التحتية - مثل الإنفاق على إنشاء الطرق والجسور ومشاريع أخرى مماثلة- أحد أكثر الأدوات شيوعاً للسياسة المالية الموجهة لمحاربة الركود، حيث يطالب الاقتصاديون عند تعثر الاقتصاد بمزيد من الإنفاق على البنية التحتية كنوع من التحفيز الاستثماري والانتاجي، ورغم انتشار مقترح الإنفاق على البنية التحتية كأداة لتحفيز الاقتصاد بشكل كبير، إلا أنه لا يوجد الكثير من الأدلة العملية الداعمة لفكرة أن المشاريع العامة المتعلقة بالبنية التحتية سيكون لها أثراً إيجابياً صافياً على الاقتصاد، أو أنها ستؤدي حتى إلى زيادة معدلات التوظيف.

ووفقاً للنظرية المتعلقة بالبنية التحتية كمحفز: يستند الإنفاق الحكومي الذي يهدف لتحفيز الاقتصاد- سواء كان على البنية التحتية أو السلع والخدمات الأخرى- على افتراض كينز بأنه يمكن دفع الاقتصاد الذي لم يصل لمرحلة التشغيل الكامل بعد إلى مرحلة التشغيل الأقصى (التشغيل التام)، وذلك من خلال تمويل نفقات عامة جديدة قادرة على تحفيز الطلب الكلي، ويمكن ملاحظة ذلك بوضوح من خلال الإنفاق العام على البنية التحتية، حيث يُعتقد أنه يمكن تأمين وظائف للعاطلين عن العمل لا إرادياً من خلال تحفيز مشاريع البنية التحتية، وسيتقاضون عليها دخلاً، يمكن لها إذا أنفقت بشكل سريع أن تحقق مزيداً من النمو الاقتصادي (الباحثون السوريون، 2016). ويفترض الإنفاق المحفز حسب كينز إنخفاض أو انعدام تكلفة الفرصة البديلة في حال ظهر الإنفاق في ظل العجز (الإنفاق الذي يتجاوز الإيرادات) في الفترات التي تتجاوز فيها معدلات البطالة المعدلات الطبيعية. وقد أوضح كينز أنه سيكون للإنفاق العام على

البنية التحتية في ظل العجز أثر المضاعف على النمو الاقتصادي، أي سيتجاوز الأثر المتمثل بالنمو التغير في الإنفاق العام بمقدار معامل يمثل المضاعف .

ويؤخذ على نظرية الإنفاق على البنية التحتية أنها تتجاهل ما يسمى بأثر كانتيلون (Cantillon Effects) المتعلقة بالتغير النسبي في مختلف الأسعار نتيجة لدخول نقود جديدة إلى الاقتصاد، ونظراً إلى أن الإنفاق الجديد يؤدي إلى زيادة الأسعار والطلب على سلع وخدمات معينة بشكل أسرع وأعمق من غيرها، مما سيكون لهذا الأمر أثراً في سوء توجيه الإنتاج إلى مجالات تختلف عما سيختار المواطنون أن يتم الإنفاق عليه في الوضع الطبيعي، وبالتالي سيتم تفضيل تخفيض معدلات البطالة في الأجل القصير على سوء التخصيص في الأجل الطويل والذي سينتج عنه معدلات بطالة أعلى (الباحثون السوريون، 2016).

وعلى العكس مما نصت عليه النظرية، فإن تكاليف الفرصة البديلة وتكاليف التنفيذ المرتبطة بالإنفاق على البنية التحتية مرتفعة جداً، وبما أن الحكومة لا تقوم بإنتاج أي شيء ذو قيمة سوقية قابلة للحساب، لأن الإيرادات أو الضرائب تكون مستقلة عن تقييمات المستهلكين، بالتالي فإنها غير معرضة لأية تغذية راجعة حقيقية من الناحية الاقتصادية، أي أنه لا يمكن معرفة ما إذا كان الإنفاق العام على البنية التحتية عموماً هو الاستخدام الأمثل للموارد، ناهيك عن الفوائد الاقتصادية والاجتماعية للمشاريع مثل الشوارع والجسور والطرق العامة.

ثالثاً: واقع خدمات البنية التحتية في الأراضي الفلسطينية:

تركزت سياسة الاحتلال الإسرائيلي على إضعاف قدرة البنية التحتية على توفير متطلبات التنمية الاقتصادية في الأراضي الفلسطينية وتوفير احتياجات السكان الإنسانية والتنمية البحرية، حيث من منذ احتلال الأراضي الفلسطينية عام 1967، قامت باعتراض ورفض أي محاولة لإنشاء أو تطوير البنية التحتية التي يمكن أن تخدم التجمعات السكانية الفلسطينية، وذلك ضمن سياسة مبرمجة تهدف إلى تضيق الخناق على الفلسطينيين ودفعهم لهجر أو بيع أراضيهم وممتلكاتهم لصالح تحقيق الغايات الإسرائيلية بالسيطرة المطلقة على الأراضي الفلسطينية التي شملت بناء المستوطنات الإسرائيلية غير الشرعية وقد فرضت الحكومات الإسرائيلية المتعاقبة على الضرائب على الفلسطينيين بحجة بناء وتشديد منشآت البنية التحتية الرئيسية لهم، الأمر الذي لم يتم فعلياً باستثناء القليل من المنشآت التي تخدم بالأساس حركة وتواجد المستوطنين الإسرائيليين في الضفة الغربية حالياً وفي قطاع غزة سابقاً (عين على فلسطين، 2010) .

أدت الحروب الاسرائيلية المتكررة على قطاع غزة خلال الأعوام 2008، 2012، 2014، إلى خسائر كبيرة في أنظمة البنية التحتية مثل الطرق والجسور ومعالجة مياه الصرف الصحي ومحطة الطاقة وخطوط المياه، إضافة لتدمير العديد من المصانع والشركات وورش

العمل التي توظف آلاف الفلسطينيين، حيث قدرت الخسائر الناجمة عن حرب عام 2014 حوالي 34.43 مليون دولار للبنية التحتية للمياه والصرف الصحي، و 77.76 مليون دولار للطرق والمركبات، و 55.84 مليون دولار للبنية التحتية للكهرباء، و 33.57 مليون دولار في الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، أي بلغ إجمالي خسائر قطاعات البنية التحتية حوالي 200 مليون دولار والتي تمثل 1.6% من الناتج المحلي الإجمالي (UNOPS, 2018, P66).

وفي قطاع غزة، تعرضت البنية التحتية الاستراتيجية الرئيسية، مثل المطار والمرفأ، للأضرار نتيجة الاجتياحات الإسرائيلية المتوالية ولم تعد صالحة للاستخدام، كما تضررت أثناء عملية الرصاص المصبوب أكثر من 57 كيلومتراً من الطرق للتدمير، وفي المقابل لم تتمكن السلطة الفلسطينية خلال السنوات الخمس الماضية تنفيذ مراحل متقدمة في إعادة الإعمار أو أية تدخلات تطويرية بسبب الحصار، رغم إعادة تأهيل بعض المنازل المدمرة والطرق باستخدام الحطام المحلي المطحون (UNOPS, 2018, P34).

قطاعات البنية التحتية الرئيسية:

1. قطاع النقل:

يعتبر قطاع النقل من أهم قطاعات البنية التحتية التي تُسهم في تكوين رأس المال الثابت وبالتالي يحتل دوراً بارزاً في تحقيق النمو الاقتصادي، حيث تنعكس وفرة وسائل النقل على التكلفة الحقيقية لأسعار السلع بجانب توفير الوقت لنقل البضائع، مما يشجع حركة الانتاج والتوزيع، من خلال تعزيز الطرق البرية ذات الكفاءة العالية وخطوط السكك الحديدية والموانئ بما يسهل تنقل السلع والخدمات إلى الأسواق الأخرى ويزيد من تنافسيتها، أيضاً يخفض تكاليف استيراد المواد الأولية بحيث ينعكس ذلك على التكاليف الكلية للمنتجات، كما أنه يشجع ويجذب الاستثمارات المحلية والأجنبية للدولة. وتسهم وفرة وسائل النقل والمواصلات الحديثة البرية والبحرية والجوية في تسهيل تبادل السلع وانتقالها من منطقة لأخرى، ومن دولة لأخرى، فتتسع الأسواق المحلية والدولية وتنشأ المراكز التجارية المختلفة (سمية، 2018، ص45).

يعتبر النقل البري النوع السائد للنقل والمواصلات في الأراضي الفلسطينية، وبالتالي فإن شبكة البنية التحتية للطرق تسهل الوصول للفرص الاقتصادية وهي عنصر أساسي في التنمية، حيث تتوفر شبكة من الطرق تربط بين محافظات الضفة الغربية وبين محافظات قطاع غزة، وتم تأهيل وتعبيد العديد من الشوارع الرئيسية والداخلية بين القرى والمدن المختلفة، وتقدر أطوال شبكة الطرق في محافظات الضفة الغربية 23,399 كم، إضافة لأكثر من 539.6 كم في قطاع غزة. إلا أنها ما زالت تعاني من العجز، حيث أن نصف الطرق الموجودة غير مرصوفة بشكل جيد أو تنقصها الصيانة، وتحول العوائق السياسية والقيود الأمنية دون القيام بأي تنمية مستقبلية في هذا القطاع وترجع مشكلة تدهور وسائل النقل البري إلى تردي حالة الطرق البرية، وأن

شبكات النقل والمواصلات كان يتم إنشاؤها بما يخدم عملية الاستغلال الاقتصادي للمحتل ولا تلبى الاحتياجات الاستثمارية والتنمية.

وفي قطاع غزة تعرضت البنية التحتية الرئيسية، مثل الجسور والطرق والمطار ومشروع المرفأ البحري، للأضرار نتيجة الاجتياحات الإسرائيلية المتوالية ولم تعد صالحة للاستخدام، كما تضررت أثناء عملية الرصاص المصبوب أكثر من 57 كيلومتراً من الطرق، ورغم ذلك لم يتم تنفيذ إعادة الإعمار أو أية تدخلات تطويرية بسبب الحصار خلال السنوات الخمس الماضية، باستثناء تأهيل القليل من الطرق باستخدام الحطام المحلي المطحون (برنامج الأمم المتحدة الإنمائي - برنامج مساعدة الشعب الفلسطيني، ص 33).

وعلى صعيد النقل البحري: تم وضع حجر الأساس لبناء ميناء غزة الدولي من قبل الرئيس الراحل ياسر عرفات والرئيس الفرنسي جاك شيراك أثناء زيارته لفلسطين، وبسبب قيام انتفاضة الأقصى في سبتمبر عام 2000، قامت قوات الاحتلال الإسرائيلي بتدمير كل المباني والتجهيزات التي تمت في الموقع من قبل الشركة المتعاقد معها تدميراً كاملاً، ومنعت إسرائيل السلطة الوطنية الفلسطينية البدء في تنفيذ المشروع، ولولا ذلك لأصبح الميناء في حال التشغيل منذ بداية عام 2003، وسيحقق الرخاء الاقتصادي والسياسي والوطني لدولة فلسطين، علماً بأن تأخير إنشاء الميناء يكلف الاقتصاد الفلسطيني حوالي 250 مليون دولار سنوياً نتيجة لاستخدام الموانئ الإسرائيلية للاستيراد والتصدير من وإلى مناطق السلطة الوطنية، وفي حال قيام ميناء غزة سيصبح هذا الدخل لصالح السلطة الفلسطينية (حاتم أبو شعبان، 2014).

وعلى صعيد النقل الجوي: تم إنشاء مطار غزة الدولي عام 1996 في قطاع غزة وكان مجهز بكافة الخدمات التي تتيح المجال للتبادل التجاري والصناعي ولخدمة كافة القطاعات وبدأ العمل به في يناير 1997، وكان يضم عدداً من المنشآت الهامة التي تخدم قطاعات الاقتصاد مثل مبنى الشحن، إلا أنه تم تدميره خلال انتفاضة الأقصى من قبل قوات الاحتلال الاسرائيلي وتم هدر جميع مكوناته، وبالتالي ضياع العوائد الاقتصادية الناتجة عن استغلال منشآت المطار، سواء من حيث توفير فرص العمل أو المساهمة في الناتج المحلي الاجمالي.

2. المدن والمناطق الصناعية في فلسطين:

بذلت السلطة الوطنية الفلسطينية جهوداً كبيرة لدعم وتطوير الاقتصاد الوطني، من خلال إنشاء المدن والمناطق الصناعية لدورها الريادي في جذب الاستثمارات وزيادة الناتج المحلي وخلق آلاف فرص العمل وما يترتب عليه من ارتفاع مستوى المعيشة وتعزيز التطوير والتنمية، وتعتبر الهيئة العامة للمدن والمناطق الصناعية النافذة الاستثمارية لتنفيذ المعاملات الادارية اللازمة لإقامة المشروعات الاقتصادية. ويتضمن الاستثمار في البنية التحتية للمناطق الصناعية تنفيذ مشاريع طرق رئيسة موصلة بين المناطق الصناعية ومناطق السوق، وطرق فرعية تربط

المناطق ببعضها البعض، مياه، كهرباء، شبكات صرف وغيرها. ويعتبر هذا الاستثمار من عوامل الجذب الرئيسية لاستقطاب الاستثمارات المحلية والدولية إلى أراضي السلطة الفلسطينية، ويتحقق العائد جراء الاستثمار في البنية التحتية للمناطق الصناعية بشكل غير مباشر، نتيجة لارتفاع أعداد المستثمرين المحليين والمغتربين، وزيادة السلع المنتجة، وخفض معدلات البطالة.

وتسعى وزارة الاقتصاد الوطني لتوسيع القاعدة الاستثمارية في المناطق الصناعية، بما يُمكن من توفير 12 ألف فرصة عمل مباشرة، وما يزيد عن 60 ألف فرصة عمل غير مباشرة، وقد عملت هيئة المدن الصناعية خلال العام 2016 على اعتماد ملفات 13 مستثمراً بقيمة 4.77 مليون دولار كدعم مالي للمستثمرين في مدينة أريحا الصناعية الزراعية (معاً الإخبارية، 2017). وتتوقع وزارة الاقتصاد الوطني أن تساهم المدن الصناعية في الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 7% (أي بقيمة 614 مليون دولار) عند تشغيل المدن الصناعية الأربع بطاقتها الإنتاجية الكلية. وقد بلغ حجم الاستثمار في البنية التحتية للمدن الصناعية الأربع حوالي 356 مليون دولار عام 2018 تتوزع بواقع (80 مليون دولار في منطقة أريحا، و50 مليون دولار في منطقة بيت لحم، و186 مليون دولار في منطقة غزة، و40 مليون دولار في منطقة جنين)، وهي تُسهم في توفير مئات فرص العمل المباشرة وغير المباشرة (عطيان، 2018).

وفي مجال تعزيز البنية التحتية، تم افتتاح شارع محمود درويش المؤدي إلى مدينة أريحا الصناعية الزراعية، ويعتبر بداية لمشروع الطريق التجاري الرابط لمدينة أريحا الصناعية الزراعية بمنطقة الشونة في الأردن، والذي يبلغ 9.5 كم بهدف تصدير منتجات المدن والمناطق الصناعية الفلسطينية، حيث سيساهم هذا المشروع بتسهيل حركة التبادل التجاري مع الجانب الأردني، كما تم الانتهاء من إقامة الجدار المحيط بمنطقة جنين الصناعية الحرة التي ستقام على حوالي 900 دونم من أراضي سهل مرج بن عامر، التي ستستوعب قطاعات صناعية متنوعة، مما سيوفر 10 آلاف فرصة عمل مباشرة و25 ألف أخرى غير مباشرة، لما لذلك من انعكاسات ايجابية على تخفيض التكاليف على مدخلات الإنتاج ومن شأنه أن يعزز تنافسية القطاع الخاص الفلسطيني وخلق فرص عمل تساهم في تنمية الاقتصاد الفلسطيني. كذلك سيتم تنفيذ وتطوير البنية التحتية لمدينة ترقوميا الصناعية المتوقع إقامتها على مساحة 1542 دونماً وهي الأولى التي ستقام في محافظة الخليل، وسيكون لها دور في تطوير وتحسين الاقتصاد، من خلال الفرص الاستثمارية التي ستوفرها هذه المدينة الصناعية وجذب استثمارات أجنبية، بما يعزز النمو الاقتصادي والحد من البطالة.

وقد عملت هيئة المدن الصناعية على تقديم 72 شهادة ورخصة صناعية، بما يخدم ويلبي احتياجات المستثمرين بالمدن الصناعية من خلال النافذة الاستثمارية الموحدة، حيث يتم من خلالها تسجيل الأعمال التجارية بما في ذلك رخصة البناء، ورخصة التشغيل، ورخصة

التجارة، والتسجيل لدى الغرف التجارية، وشهادة المنشأ، وتسجيل خدمات المرافق، والتسجيل الضريبي، وتقديم طلب للحصول الحوافز الضريبية، وتصريح من الدفاع المدني.

3. شبكات الكهرباء:

عاني -وما زال- قطاع الكهرباء في فلسطين من التأثير السلبي الناجم عن ضعف الاستثمار في البنية التحتية لتلبية الطلب المحلي على الكهرباء الحالي والمستقبلي، إضافة للقيود المفروضة على التنمية في المنطقة "ج" -والتي تشكل أكثر من 60% من الضفة الغربية- والتي تُعد من المعوقات الرئيسية لربط المراكز السكانية الفلسطينية بشبكة كهرباء موحدة، ونتيجة لهذه القيود تعتمد فلسطين حالياً بشكل شبه كلي على الطاقة الكهربائية المستوردة، علماً بأن كمية الطاقة الكهربائية المتاحة في الأراضي الفلسطينية بلغت 6,122,716 ميغاوات / ساعة عام 2017 وتتوزع حسب المصدر بنسبة 91% من الاستيراد (حيث أن نسبة 98% من الكهرباء المستوردة يتم توفيرها من شركة الكهرباء الإسرائيلية والباقي من مصر والأردن)، وبنسبة 6% يتم شراؤها من محطة غزة لتوليد الكهرباء، وبنسبة 3% من خلال التوليد الذاتي والطاقة المتجددة (الموقع الإلكتروني للجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني). ويتم استيراد الكهرباء من خلال العديد من نقاط الربط التي بحاجة لصيانة وتطوير، مما يؤدي لخسائر فنية عالية.

وفي هذا السياق، يعاني قطاع غزة من أزمة طاقة حادة تؤثر على جميع مجالات الحياة. ويُعد توفير الطاقة شرطاً لتوفير الخدمات الأساسية بما في ذلك الوصول إلى المياه النظيفة، وإدارة مياه الصرف الصحي، وتشغيل المدارس، والمستشفيات، والخدمات الأمنية والبنوك، والأهم من ذلك تشغيل المنشآت الاقتصادية. كما أن توفير احتياجات الطلب الكلي من الطاقة بشكل آمن وبتكلفة منخفضة يُسهم في تعزيز المنافسة بما ينعكس على تحقيق النمو الاقتصادي، حيث تقدر الدراسات خسائر قطاع الأعمال في قطاع غزة حوالي 22% من الإنتاج بسبب انقطاع التيار الكهربائي (UNOPS, 2018, P22).

ورغم ربط غالبية الأسر الفلسطينية بشبكة الكهرباء العامة، وذلك بنسبة 99%، إلا أن انتظام إمدادات الكهرباء وجودتها يتفاوتان من منطقة لأخرى تبعاً للبنية التحتية المتاحة وجودتها، حيث يسبب سوء واقع البنية التحتية للكهرباء والربط غير المشروع إلى ارتفاع معدل الفاقد من كميات الكهرباء أثناء عمليات النقل والتوزيع لتصل إلى 26%، حيث يمكن توفير 15% من خلال تعزيز كفاءة نقل واستهلاك الطاقة. كذلك تتفاوت التجمعات السكانية في كمية الحصول على الطاقة وفقاً للمكان، فمثلاً في المنطقة المسماة (ج) والتي يُحظر فيها البناء، تقل فيها احتمالات حصول التجمعات السكانية الفلسطينية على إمدادات كهرباء آمنة ومستدامة، حيث يعاني 118 من أصل 157 تجمعاً سكانياً بدوياً في المنطقة المسماة (ج) من عدم الربط بشبكة الكهرباء العامة (دولة فلسطين، أهداف التنمية المستدامة، 2018، ص59).

وتعتبر تكلفة الكهرباء في فلسطين هي الأعلى على المستوى العربي، وأصبحت تكاليف الوقود تفوق قدرة المواطن على شرائها، حيث تنفق الأسر الفلسطينية 10% من متوسط دخلها على الطاقة، وهو خمسة أضعاف ما ينفقه سكان لبنان والأردن (دولة فلسطين، أهداف التنمية المستدامة، 2018، ص59).

ومن المعلوم بأن محطة غزة لتوليد الكهرباء - وهي المنشأة الوحيدة لتوليد الكهرباء - تُسهم في تقليل الاعتماد على الواردات الإسرائيلية إلى غزة رغم ارتفاع تكلفة إنتاجها للكهرباء، في الوقت ذاته، فإن المحطة ما زالت لا تعمل بكامل طاقتها الإنتاجية بسبب عرقلة إسرائيل لوصول إمدادات الطاقة، ومستلزمات صيانة المحطة، والتكلفة الباهظة لتوريد الوقود، يضاف لذلك حالة الانقسام بين الضفة الغربية وقطاع غزة، وبالتالي ما يتوفر لاحتياجات قطاع غزة في أفضل الأحوال لا يزيد عن نسبة 45% من احتياجات السكان الفعلية للكهرباء.

4. الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات:

تطور قطاع الاتصالات بشكل كبير منذ أواخر التسعينيات، حيث شهدت كل من الاتصالات الأرضية والسلكية واللاسلكية تطوراً لافتاً وزيادة في جذب الاستثمارات اللازمة لتغطية الطلب المحلي في ظل التطور التكنولوجي والمعرفي وخاصة أن غالبية القطاعات الاقتصادية أصبحت تعتمد على وسائل اتصال وتقنيات حيوية لتسهيل عملية التبادل التجاري والصناعي، وقد حرصت السلطة الفلسطينية على دعم شركة الاتصالات الفلسطينية لتوفير شبكة اتصالات فلسطينية بمواصفات عالمية توفر خدمة الاتصال بكفاءة، إضافة لتوفير شبكة اتصالات خلوية وشبكة انترنت لتساهم في التواصل بين الشركات والمنشآت الاقتصادية محلياً وخارجياً.

وتعتبر الاتصالات الرقمية أحد المقومات الأساسية للبنية التحتية في الأراضي الفلسطينية، حيث ازداد استخدام الهاتف المحمول والكمبيوتر والانترنت بسرعة منذ بداية القرن بين الأفراد والشركات، ومع ذلك، فإن التطور في هذا القطاع قد ركز في السنوات الأخيرة بسبب الوضع السياسي والقيود التي تفرضها إسرائيل، حيث إن إزالة القيود المفروضة على تطوير الاتصالات الرقمية من حيث تخصيص الترددات واستيراد المواد اللازمة لبناء البنية التحتية بدون عوائق، يمكن أن يُسهم في تطوير الإنتاجية وتحقيق النمو (UNOPS, 2018, P37). إن التوسع في شبكة الاتصالات يرتبط طردياً وبصورة مباشرة بالتنمية، حيث توجد علاقة إيجابية بين: كثافة استخدام الهواتف المحمولة، والنمو السكاني، والاستثمار الأجنبي (كل على حدة) من ناحية، والنمو الاقتصادي من ناحية أخرى، حيث يؤدي التحسن في كثافة الهاتف المحمول إلى زيادة في النمو الاقتصادي، كذلك يؤدي النمو الاقتصادي المتزايد إلى نمو انتشار الهواتف المتنقلة، والعكس صحيح.

إلا أن قطاع الاتصالات مازال يعاني من مضايقات وحصار مشدد من قبل الاحتلال الإسرائيلي، يتلخص بعدم إدخال الأجهزة الحديثة والحرمان من الترددات وعدم السماح بالعمل في منطقة "ج"، إضافة لاستمرار استباحة الشركات الإسرائيلية للسوق الفلسطينية بدون أية التزامات قانونية أو مالية مما تؤثر على القدرة على المنافسة وضياح الأرباح والضرائب المستحقة عليها. فمثلاً تضطر شركة الاتصالات الفلسطينية لتمير جميع الاتصالات بين الضفة الغربية وقطاع غزة عبر شركات الاتصالات الإسرائيلية التي تجني عمولة على جميع الأرباح الناتجة عن الاتصالات بين الخطوط الأرضية والهواتف الخلوية الفلسطينية، ومن المكالمات بين الهواتف الخلوية التي تستخدم خطوطاً فلسطينية وتلك التي تُشغل خطوطاً إسرائيلية. وبالمقابل تمنع إسرائيل بالتل من إدارة قنواتها الدولية الخاصة بها، إذ تطالب جميع شركات الاتصالات الخلوية الفلسطينية بالمرور عبر شركة مسجلة في إسرائيل حتى تُجري اتصالات دولية، مما ستحقق هذه الممارسات أرباح سهلة لشركات الاتصالات الإسرائيلية من الرسوم التي تُحصلها على الاتصالات المحلية والدولية.

كذلك رُغم وجود حظر رسمي على عمل شركات الاتصالات الإسرائيلية في السوق الفلسطيني، فإن أنشطة شركات الخدمة الخلوية الإسرائيلية غير المصرح بها تُقدر ما بين 20-40% من حجم سوق الاتصالات الفلسطينية، وعلى ضوء القيود المفروضة على الشركات الفلسطينية بما يشمل عدم القدرة على إتاحة خدمات اتصالات الجيل الرابع (4G) وعدم إمكانية إتاحة الجيل الثالث حتى الآن في قطاع غزة. وقدّر البنك الدولي خسائر شركات الشبكات الخلوية الفلسطينية خلال الفترة من 2013 - 2015 ما بين 339 - 742 مليون دولار نتيجة لغياب خدمات الجيل الثالث، وبما أن أنشطة الشركات الإسرائيلية غير مصرح بها، فهي لا تسدد رسوم تراخيص أو ضرائب للسلطة الفلسطينية على أرباحها متدرة بالازدواج الضريبي، لذلك لا يستفيد الاقتصاد الفلسطيني من العوائد والأرباح الطائلة التي يتم تحصيلها من اتصالات المستخدمين الفلسطينيين (The World Bank Group, 2016).

وفي ظل التطور المعرفي والتقني، ساهم التطور التقني للبنية التحتية في تطور مفهوم وأداء التجارة الإلكترونية، وخاصة في ظل الحصار الإسرائيلي على الأراضي الفلسطينية، حيث تستطيع أي شركة تصميم موقع الكتروني أو صفحة الكترونية في وقت قصير بجهود الكفاءات الفلسطينية والبدء بالترويج على المنصات الإلكترونية في الأسواق المحلية والأجنبية للسلع والخدمات، مما ينعكس على توفير فرص العمل وتحسين مستويات الناتج المحلي الاجمالي.

دور خطط التنمية في تطور البنية التحتية:

لجأت السلطة الوطنية منذ إنشائها عام 1994 إلى خصخصة بعض خدمات البنية التحتية وهذا يتطلب آلية مراقبة لمنع الشركات الحاصلة على امتياز تزويد خدمات البنية التحتية

من السلوك الاحتكاري (مكحول آخرون، 2001، ص42). وبدأ الاهتمام في دعم وإنشاء مشروعات البنية التحتية، في ظل التدمير الذي أصاب غالبية المشروعات نتيجة للسياسات الاسرائيلية المتراكمة، وقد حظيت البنية التحتية باهتمام كبير، حيث تم استثمار ما نسبته 5% من الناتج المحلي الإجمالي خلال الفترة 1995 - 2000 أي بمقدار 250 مليون دولار سنوياً، لإعادة تأهيل شبكات الكهرباء، والطرق، والمياه، والتخلص من النفايات، في حين ساهم القطاع الخاص بالاستثمار في توليد الكهرباء وتطوير قطاع الاتصالات، وبعد توقف وتعطل الانفاق التطويري خلال الفترة 2000-2007، استأنفت السلطة الوطنية والمانحون الاستثمار في البنية التحتية منذ حزيران 2007 في الضفة الغربية، وبشكل محدود جداً في قطاع غزة. وقد خصص حوالي 500 مليون دولار للبنية التحتية ضمن خطة الإصلاح والتنمية للفترة 2008-2010، كما خصص حوالي 500 مليون دولار لخطة إعادة إعمار قطاع غزة من إجمالي قيمة الخطة التنموية البالغة 1.2 مليار دولار من أجل إصلاح وتطوير البنية التحتية.

وانسجاماً مع توجهات الحكومة الفلسطينية ورؤيتها ووفقاً لأجندة السياسات الوطنية الهادفة لإنعاش وتنمية الاقتصاد الفلسطيني، ركزت خطة التنمية الوطنية حوالي 287 مليون دولار للمساهمة في التنمية الاقتصادية، أي بما يعادل 19% من إجمالي النفقات التطويرية المقدرة للفترة 2014-2016 (أي تزيد بنسبة 3% عن خطة التنمية السابقة للفترة 2011 - 2013). إضافة لرصد الحكومة حوالي 229.5 مليون دولار لتغطية النفقات التشغيلية للقطاع الاقتصادي للفترة 2014 - 2016 وتم تخصيصها لدعم استصلاح الأراضي الزراعية واستغلال الموارد المائية وإقامة المدن الصناعية وتحسين بيئة الأعمال وتأهيل المواقع السياحية وتطوير تكنولوجيا المعلومات والاتصالات (خطة التنمية الوطنية 2014، ص66).

ومنذ اعتماد أهداف التنمية المستدامة، نفذت الحكومة الفلسطينية 80 مشروعاً في مجال البنية التحتية بقيمة 18.5 مليون دولار لبناء 66 كيلو متراً من الطرق، إضافة لصيانة شبكة الطرق الحالية بهدف تحسين السلامة المرورية وتقليل الآثار السلبية على المركبات. كذلك عملت الحكومة الفلسطينية على توفير بيئة ملائمة للإنتاج الصناعي من خلال إنشاء المناطق الصناعية واتخاذ مجموعة من الإجراءات لتحفيز الاستثمار لا سيما في البنية التحتية، حيث استفاد منها منذ بداية عام 2016 وحتى منتصف عام 2017 حوالي 24 مشروعاً بقيمة 25 مليون دولار، إضافة لتنفيذ العديد من المبادرات لدعم المنتجات المحلية وتعزيز قدرتها التنافسية في الأسواق الإقليمية والدولية، منها على سبيل المثال إطلاق مشروع التجمعات العنقودية للصناعات، وتحديث 50 منشأة صناعية صغيرة (دولة فلسطين، 2018، ص68).

وفي هذا السياق غالبية خدمات البنية التحتية كالطرق وشبكات توزيع المياه والكهرباء في معظم المدن والقرى الفلسطينية بحاجة إلى التأهيل والصيانة، أما البنية التحتية الخاصة

بالمياه العادمة والنفايات الصلبة فهي محدودة وبشكل كبير على المناطق الحضرية في الأراضي الفلسطينية المحتلة وهي بحاجة ماسة لإعادة تأهيل للتقليل من المخاطر الصحية والبيئة المختلفة التي قد تتجم نتيجة سوء في الإدارة أو نقص في مستوى الخدمات، أما خدمات النقل الدولية والتي تدار من قبل الإسرائيليين فقط، فهي جميعها ممنوعة على الفلسطينيين عموماً منذ انطلاق انتفاضة الأقصى، إضافة لذلك، فإن إعادة بناء وتشغيل المطار في رفح والميناء البحري في غزة متوقف نهائياً بسبب المعوقات المفروضة من قبل الاحتلال الإسرائيلي.

كذلك ركزت السلطة الوطنية الفلسطينية جهودها على تطوير الإطار المؤسسي والقانوني لقطاعات البنية التحتية، من خلال تعزيز قدرات سلطة الطاقة، وسلطة المياه، وسلطة البيئة، وأوكلت تطوير قطاعي الاتصالات والكهرباء للقطاع الخاص الفلسطيني، الذي أنشأ شركة الاتصالات الفلسطينية (بال تل)، وشركتي الهاتف الخليوي جوال والوطنية، كما أنشأ القطاع الخاص شركة كهرباء فلسطين في قطاع غزة، وشركتي كهرباء الجنوب، وكهرباء الشمال، وتم تشريع العديد من القوانين الجديدة للاتصالات والمياه، وتم رفع مسودة قانون الكهرباء إلى الرئيس للمصادقة النهائية (هيئة تشجيع الاستثمار، ص 64). وأظهرت نتائج الدراسات تبين آراء أصحاب المنشآت تبعاً لطبيعة الخدمة، حيث ترتفع نسبة الرضا عن جودة خدمات الاتصالات والكهرباء والمياه، بينما تقل نسبة الرضا فيما يتعلق بجودة وأسعار خدمات الانترنت والنقل والمواصلات (عبد الكريم وأبو عواد، 2013، ص 15).

رابعاً: التحديات الرئيسية أمام تطور البنية التحتية:

هناك العديد من التحديات التي تواجه تطور الاقتصاد الفلسطيني وتحقيق التنمية فيما يتعلق بتعزيز البنية التحتية اللازمة لتطور القطاعات الاقتصادية، من أهمها:

- محدودية الوصول إلى خدمات البنية التحتية التي توفر الاحتياجات الأساسية، مثل المياه والطاقة ومعالجة النفايات والنقل والاتصالات، حيث يمكن أن يؤدي توفير خدمات البنية التحتية الآمنة والمرنة في هذه القطاعات إلى تعزيز الإنتاجية الاقتصادية في المستقبل والرفاهية الاجتماعية والعكس صحيح.
- تُعد القيود المفروضة على التنمية في منطقة "ج" - والتي تشكل أكثر من 60% من مساحة الضفة الغربية- من المعوقات الرئيسية لربط المراكز السكانية الفلسطينية بشبكة الكهرباء الموحدة وشبكة خطوط الضغط العالي، ونتيجة لذلك تعتمد فلسطين بشكل شبه كلي على الطاقة المستوردة، حيث تستورد فلسطين حالياً حوالي 90% من احتياجاتها من الكهرباء.
- تراجع الاستثمار في قطاع البنية التحتية من 5.7% إلى 2%، حيث يجب أن زيادة نسبة الاستثمار إلى 6% للتمكن من إحداث نمو في هذا القطاع، ويمكن الاستفادة من مساهمات

القطاع الخاص في هذا المجال لتطوير قطاعات البنية التحتية في الأنشطة الاقتصادية ذات القدرة التنافسية العالية والتي تحقق أرباحاً للقطاع الخاص.

- مازالت تعاني فلسطين من نقص في توفير معظم خدمات البنية التحتية، ولا يتم حالياً تلبية الطلب على هذه الخدمات في غالبية الأنشطة الاقتصادية، ومن المتوقع أن يزداد هذا الطلب بسبب النمو السكاني، وزيادة التحضر، والنمو الاقتصادي وتغير المناخ، إضافة لوجود عوائق بسبب العوامل الخارجية مثل الهيمنة الاسرائيلية، وعدم كفاية استخدام الأصول.

- تدني خدمات البنية التحتية وارتفاع تكلفتها، حيث رغم ارتفاع حجم الضرائب التي كانت تجبها إسرائيل من السكان الفلسطينيين، فإنها لم توفر خدمات البنية التحتية بصورة تخدم المجتمع الفلسطيني واقتصاده وخاصة توفير خدمات الكهرباء والمياه والاتصالات بتكاليف ملائمة، حيث تعتبر هذه الخدمات من ركائز القدرة التنافسية للأنشطة الاقتصادية وخاصة الانتاجية وتنعكس على تحقيق النمو الاقتصادي (مكحول وعطياني، 2004)

- يُعد تحسين القدرة على الوصول إلى السكان الذين لا يتمتعون بخدمات الاتصالات، وتيسير وتطوير خدمات الاتصالات، كي تكون أسرع وأرخص للاستفادة منها، إضافة لتطوير مهارات الأفراد تحدي للسلطة الوطنية؛ بما يواكب صناعات الخدمات واقتصاديات المعرفة القائمة على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

- تُعد تكلفة الكهرباء في الأراضي الفلسطينية مرتفعة مقارنة مع دول أخرى في الشرق الأوسط، وبخاصة إسرائيل، علماً بأن تكاليف الطاقة للأغراض الصناعية والتجارية أعلى من تكاليف الاستخدام المنزلي؛ ووفقاً لتعريف JDEC لعام 2007، بلغت تكلفة الكهرباء للاستخدام المنزلي حوالي 14 سنتاً أمريكياً / كيلو وات في الساعة، في حين بلغت حوالي 18 سنتاً أمريكياً / كيلو وات بالساعة للاستخدامات الصناعية والتجارية (UNOPS, 2018, P64).

- الضغط المتزايد على الخدمات الأساسية نتيجة للزيادة الطبيعية المرتفعة للسكان والمقدرة بحوالي 2.8% في العام 2017، لذلك يتطلب توفير 1650 مدرسة جديدة لتلبية الزيادة المتوقعة في أعداد الطلاب والمقدرة بحوالي 400 ألف طالب، والحاجة إلى توظيف 32 ألف معلم جديد حتى العام 2030 ، ومن ناحية أخرى يتطلب توفير 36 مستشفى جديد وإضافة 5100 سرير، والحاجة لتوفير مليون فرصة عمل جديدة بسبب الزيادة المتوقعة على السكان في سن العمل.

- عدم القدرة على الوصول والتحكم بالموارد الطبيعية، والتي قدر البنك الدولي عائداتها بحوالي 3.4 مليار دولار سنوياً وهي ما نسبته 25% من الناتج المحلي الإجمالي، وهي موارد تشكل مقومات أساسية للتنمية المستدامة المنشودة في فلسطين، وتمكن الاقتصاد الفلسطيني

من الاستقلالية والاعتماد على الذات والاستغناء عن المساعدات (دولة فلسطين، أهداف التنمية المستدامة، 2018، ص85)

- ضخامة التمويل اللازم لمشروعات البنية التحتية وخاصة في مشروعات المياه والكهرباء وعدم قدرة الموازنة العامة على تمويل مشروعات البنية التحتية، إضافة إلى أحجام العديد من الدول المانحة عن تمويلها (السلطة الوطنية- وزارة التخطيط، 2008، ص81).

- استمرار تحكم الاحتلال الإسرائيلي بمرافق البنية التحتية للفلسطينيين وخاصة في المناطق (ب، ج) مثل المناطق الصناعية والكهرباء والمياه وغيرها سياسة الإغلاق والحصار التي تحول دون وصول الأجهزة والمعدات والمواد اللازمة لتنفيذ مشروعات البنية التحتية، بينما يقتصر دور السلطة وشركات القطاع الخاص على إدارة هذه المرافق.

ما زالت البنية التحتية للاتصالات والكهرباء والمياه في الأراضي الفلسطينية مرتبطة بالاقتصاد الإسرائيلي، رغم كونها مستقلة رسمياً وتسيطر عليها السلطة الفلسطينية والشركات الفلسطينية منذ عام 1995، إلا أنها تخضع للبروتوكولات الاقتصادية الملحقه باتفاقات أوسلو، وذلك نتيجة للقيود الإسرائيلية المستمرة على غالبية خدمات البنية التحتية،

وتقدر التكاليف الناتجة عن الاحتلال الإسرائيلي للمنطقة "ج" في قطاعات الزراعة واستغلال معادن البحر الميت واستخراج الحجارة والمقالع والبناء والسياحة والاتصالات السلكية واللاسلكية بنسبة 35% من الناتج المحلي الإجمالي لعام 2015 وهي تعادل 4.4 مليار دولار وتتوزع بنسبة 23% كتكاليف مباشرة وتعادل 2.9 مليار دولار، وبنسبة 12% كتكاليف غير مباشرة وتعادل 1.5 مليار دولار (الأونكتاد، 2016، ص17).

خامساً: دور النفقات العامة في تطوير البنية التحتية :

تعتبر النفقات العامة أداة من أدوات السياسة المالية يتم استخدامها للتأثير على الطلب الكلي الفعال، وبالتالي على مستوى التشغيل والناتج المحلي الإجمالي للدولة؛ مما يسهم في تحقيق التنمية الاقتصادية، حيث يمكن استخدام الإنفاق التطويري في استغلال الموارد المعطلة عن طريق الإنفاق على البنية التحتية، مما يحفز المستثمرين المحليين والأجانب للقيام بمزيد من المبادرات الاستثمارية للاستفادة من خدمات تلك المشروعات التي تُسهل عمليات الإنتاج والنقل والتسويق، وبالتالي تُسهم النفقات العامة وخاصة التطويرية في زيادة نمو معدل الاستثمار من خلال تعويض ضعف الاستثمار الخاص، فيؤدي ذلك إلى زيادة فرص التشغيل، وتكوين دخول جديدة من شأنها توفير قوة شرائية أكبر، فيزداد الطلب الكلي الفعال، مما يدفع قطاع الأعمال على الإقبال على الاستثمار وبالتالي تعزيز عجلة التنمية الاقتصادية .

وتُعد النفقات التطويرية والرأسمالية هي النفقات العامة التي تنفقها الدولة لتعزيز مستويات الإنتاج مثل البنى التحتية المادية كالطرق والمواصلات والطاقة والمياه، إضافة إلى البنى التحتية

غير المادية وتشمل البنية المؤسسية والقانونية، والتي تعمل على خلق المناخ الاستثماري الملائم لعمل القطاع الخاص (دراز والمرسي، 1998، ص12).

وفي هذا السياق ما زال هناك فجوة تمويلية في مجال الإنفاق على البنية التحتية بين المطلوب تنفيذه والواقع، علماً بأن تمويل مشروعات البنية التحتية في الأراضي الفلسطينية يعتمد على أربعة موارد أساسية، هي:

- الإنفاق العام من الموازنة العامة للسلطة الفلسطينية نفسها.
- المساعدات التنموية من الدول المانحة سواء بشكل مباشر من خلال دعم النفقات التطويرية للسلطة الفلسطينية، أو من خلال وكالات التمويل الأجنبية بالشراكة مع المؤسسات الأهلية.
- القروض (الميسرة وغير الميسرة)، والمنح من مؤسسات التمويل الدولية والإقليمية.

وفي هذا السياق شكلت نسبة النفقات التطويرية من الناتج المحلي 6% خلال الفترة 1996-2015، وقد بلغت حصة النفقات التطويرية من النفقات العامة بالمتوسط 15% خلال الفترة 1996-2016 وتعتبر هذه النسبة قليلة مقارنة بالنفقات الجارية، وقد انخفضت نسبتها من 23% عام 1996 لحوالي 6% عام 2016، وقد زادت قيمة النفقات التطويرية مع إنشاء السلطة الوطنية وتوجه الدول المانحة للاهتمام بتطوير البنية التحتية وبدأ هذا التزايد واضحاً خلال العام 1998 حيث بلغت قيمة النفقات التطويرية 520 مليون دولار وقد شكلت نسبة 38% من النفقات العامة، ثم انخفضت إلى 252 مليون دولار عام 2002 وذلك بسبب توجيه النفقات لمساعدة وإعانة العاطلين عن العمل وزيادة التحويلات الاجتماعية بعد اندلاع انتفاضة الأقصى عام 2000، ثم تزايدت لتصل 395 مليون دولار عام 2003، إلا أنها نتيجة للأزمة المالية التي واجهت الحكومة خلال الفترة 2004-2008 انخفضت إلى 215 مليون دولار عام 2008 وقد شكلت نسبة 6% من النفقات العامة، ثم انخفضت نسبة النفقات التطويرية إلى 5% خلال الأعوام (2013، 2014، 2015) و6% خلال العام 2016، فيما بلغت نسبة الإنفاق على قطاع البنية التحتية 3.7% فقط من إجمالي الإنفاق الكلي في الموازنة العامة لعام 2018 (مسيف، 2018، ص13) وذلك نتيجة لارتفاع حصة النفقات الجارية على حساب النفقات التطويرية وهذا من شأنه التأثير على الاستثمار وتنمية مشاريع البنية التحتية.

وتعتبر قيمة النفقات التطويرية متدنية لأنها تعتمد على توفر التمويل الخارجي في ظل ارتفاع النفقات الجارية وعجز الموازنة، إذ بلغت نسبة المنح المقدمة لدعم المشاريع التطويرية من المنح والمساعدات الخارجية بالمتوسط 25.3% خلال الفترة 1996-2015. وهذا يتطلب إعادة هيكلة أوجه الإنفاق العام بتخفيض النفقات الجارية المتمثلة بمصاريف الرواتب والأجور والمصاريف التشغيلية وخفض صافي الاقتراض من خلال تدقيق فواتير الكهرباء والمياه، لصالح

تعزيز النفقات التطويرية لتمويل مشاريع البنية التحتية ذات الأولوية لجذب الاستثمارات وتعزيز القدرة الإنتاجية والتسويقية في القطاعات ذات القدرة التنافسية.

سادساً: دور البنية التحتية في تعزيز النمو الاقتصادي:

تُعد البنية التحتية الطريق السليم لتحقيق النمو الاقتصادي، إذ يصعب تصور وجود عملية إنتاجية في أي من الأنشطة الاقتصادية بدون توفر خدمات الطاقة الكهربائية أو الاتصالات أو خدمات النقل والمواصلات الآمنة والتي تعتبر من متطلبات الانتاج الأساسية، إذ كيف يمكن توفير المواد الخام للمصانع من مصادرها وكيف يمكن تسويق مخرجات الإنتاج إلى نقاط البيع المقصودة بدون توفر خدمات البنية التحتية التي تحفز الاستثمارات وتُسهم في تخفيض تكاليف الانتاج وتعزيز قدرتها الإنتاجية والتنافسية.

وتختلف مشروعات البنية التحتية في مدى مساهمتها في تعزيز النمو الاقتصادي، فمثلاً مشروعات توليد الطاقة الكهربائية والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات هي مشروعات رئيسية تُسهم في تعزيز البيئة الاستثمارية وتطور الأنشطة الاقتصادية، وبالمقابل هناك مشروعات تتواءم مساهمتها الإنتاجية والتموية كالملاعب الرياضية الضخمة والطرق الخالية والمباني الإدارية الضخمة (الوصال، 2018). كما يتأثر النمو الاقتصادي بكل من حجم التدفقات النقدية على مشاريع البنية التحتية وبجودة خدمات البنية التحتية بشكل إيجابي، نتيجة لقدرتها على تعزيز وجذب الاستثمارات وتخفيض التكاليف، وتكون المساهمة في النمو أكبر في الدول ذات مستويات الدخل المنخفضة أو في المراحل المبكرة من عملية التنمية الاقتصادية، حيث تساهم خدمات البنية التحتية في زيادة معدلات النمو الاقتصادي من خلال (الوصال، 2018) :

- تخفيض تكاليف الانتاج: تُعد كل من توفير الطاقة الكهربائية وخدمات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وغيرها من الخدمات هي مدخلات مباشرة وأساسية في عملية الانتاج، توفيرها يُسهم في تخفيض تكاليف الانتاج وزيادة القيمة المضافة للأنشطة الاقتصادية. وفي ظل عدم قدرة الحكومة على توفير متطلبات البنية التحتية الملائمة ستؤثر سلباً على جاذبية الاستثمار، وستضطر بعض المنشآت الاقتصادية توفيرها على نفقاتها الخاصة لإتمام العملية الإنتاجية، مما يزيد من حجم النفقات الاستثمارية المطلوبة وبالتالي زيادة التكاليف الإنتاجية على القطاع الخاص مقارنة بالمنتجات المنافسة، مما يضعف القدرة التنافسية (الوصال، 2018).

- اتساع حجم السوق: تؤدي خدمات النقل والمواصلات من طرق وجسور وموانئ ومطارات دوراً رئيسياً في اتساع الأسواق من خلال تخفيض تكاليف النقل والإنتاج وتعزيز امكانية وصول السلع لمناطق جديدة بشكل آمن خلال فترة زمنية قصيرة، مما سيؤدي لزيادة الإنتاج والأرباح وبالتالي تُسهم في تعزيز القيمة المضافة والناتج المحلي الإجمالي.

- في ظل الاقتصاد الصغير تتمتع العلاقات التجارية للدولة مع بقية أنحاء العالم، والتي بحاجة لخدمات البنية التحتية لتنفيذها، حيث تبين الدراسات أن النمو في الصادرات يرتبط بالنمو السريع في خدمات وسائل الاتصال والمواصلات، كما تجذب البنية التحتية الجيدة الاستثمار الأجنبي المباشر وتحقق النمو الاقتصادي (مودي، 1997، ص6).

ويُعد السوق الفلسطيني صغير نسبياً، تسيطر إسرائيل على غالبية الموارد الطبيعية، وترتبط الترتيبات الاقتصادية الخارجية باتفاقية باريس الاقتصادية، لذلك تكتسب مسألة تعزيز خدمات البنية التحتية، وبأسعار تحفيزية أهمية خاصة للاقتصاد الفلسطيني في ظل التطور التقني والمعرفي لقدرتها على توفير البيئة الاستثمارية الملائمة وجذب الاستثمارات المحلية والخارجية للأفكار الريادية والابتكارية والتقنية التي تُسهم في توفير فرص العمل وتحسين مستوى المعيشة وبالتالي تنشيط الطلب الكلي وتحقيق النمو الاقتصادي. ولا يمكن تحقيق التنمية الاقتصادية إلا من خلال تعزيز البنية التحتية وتذليل العوائق التي تواجه المشروعات نتيجة للإجراءات الإسرائيلية المعيقة للاستثمار، وخاصة في المناطق المهمشة والحدودية لتمكين السكان والمستثمرين على أراضيهم والحد من الهجرة، كما أن الأرباح التي تنتجها البنية التحتية تساهم في المزيد من التنمية الاقتصادية .

النتائج:

- أدت الحروب الإسرائيلية على قطاع غزة إلى تدمير خدمات البنية التحتية الاستراتيجية كالمطار ومرفأ الميناء والطرق والمنشآت الصناعية، والمنازل، مما ألحق خسائر مباشرة وغير مباشرة بالاقتصاد الفلسطيني.
- تعزيز خدمات البنية التحتية يُسهم في الحفاظ على استمرارية معدلات النمو في الاقتصاد الفلسطيني من خلال جذب الاستثمارات المحلية والاجنبية وزيادة الانتاج واستيعاب العمالة.
- إن إزالة القيود المفروضة على تطوير الاتصالات الرقمية من خلال تخصيص الترددات واستيراد المواد اللازمة لبناء البنية التحتية، يمكن أن يخفض التكاليف الإنتاجية ويحد من منفعة الشركات الإسرائيلية وتحقيق النمو الاقتصادي .
- انخفاض قيمة النفقات التطويرية، في ظل ارتفاع متطلبات إعادة الإعمار للبنية التحتية المدمرة وتطوير شبكات الكهرباء والمياه والاتصالات للحد من الفاقد وهدر الموارد.

التوصيات:

- استقلالية خدمات البنية التحتية مع إسرائيل قدر الإمكان وتعزيزها مع العالم العربي، حيث يمكن تعزيز ربط شبكات الكهرباء في قطاع غزة مع مصر وفي الضفة الغربية مع الأردن والسيطرة على الموارد الفلسطينية وخاصة المياه والغاز وأملاح البحر الميت.

- توجيه الاستثمارات العامة لتنمية وتطوير خدمات البنية التحتية المادية المحفزة لجذب الاستثمارات وبخاصة في الأنشطة الإنتاجية وأنشطة الخدمات المتصلة بها.
- الاستمرار في تطوير شبكات الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات لتعزيز وتوطين المعرفة والخبرات العلمية والتكنولوجية اللازمة لتطوير الأنشطة الاقتصادية.
- تعزيز الإنفاق الحكومي على مشاريع البنية التحتية التي تدعم الإنتاجية وتخلق فرص العمل، بدل زيادة النفقات التشغيلية وخاصة بند الرواتب والاجور التي لا تُسهم في تنشيط الاقتصاد الفلسطيني وتحقيق تنمية مستدامة.
- استكمال تطوير المدن والمناطق الصناعية في كافة المحافظات الفلسطينية، بهدف جذب وتحفيز الاستثمارات المحلية والأجنبية وتوطين المعرفة والتقنية للاقتصاد الفلسطيني.

المراجع:

- برنامج الأمم المتحدة الإنمائي- برنامج مساعدة الشعب الفلسطيني، تنمية من أجل الحرية شعب متمكن وأمة صامدة- خطة المساعدة للفترة 2012 - 2014.
- داغر، محمود محمد وعلي، محمد علي، 2010: الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية وأثره في النمو الاقتصادي في ليبيا، مجلة بحوث اقتصادية عربية، العدد 51 .
- دولة فلسطين، خطة التنمية الوطنية 2014-2016، المسودة الثانية، 23 شباط 2014 .
- دولة فلسطين، الاستعراض الوطني الطوعي الأول حول متابعة وتنفيذ خطة التنمية المستدامة 2030، تنفيذ أهداف التنمية المستدامة: النمو الاقتصادي والازدهار، حزيران 2018.
- دولة فلسطين، أهداف التنمية المستدامة، الاستعراض الوطني الطوعي الأول حول متابعة وتنفيذ خطة التنمية المستدامة، حزيران 2018.
- رشيد، فراح وكريمة، كريمة، 2018: الشراكة بين القطاعين العام والخاص- أداة للإدارة الحديثة في المرافق العمومية وانشاء مشاريع البنية التحتية (البنية التحتية لإمدادات المياه نموذجاً)، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع.
- سلاطني، هاجر، بن زاوي، محمد شريف، 2015 : دعم المؤسسات الصغيرة والمتوسطة من خلال الإنفاق الاستثماري العام على البنية التحتية، مجلة البحوث الاقتصادية والمالية، العدد الثالث، جامعة البواقي.
- السلطة الوطنية- وزارة التخطيط، خطة التنمية الفلسطينية 2009-2010 ، 2008.
- عطيان، نصر، 2018: مدى جذب المناطق الصناعية الفلسطينية للاستثمارات، معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطينية "ماس"، ورقة خلفية - جلسة طاولة مستديرة "5"، رام الله- فلسطين.

- عبد الكريم، نصر، وأبو عواد، رونزا: 2013، دراسة مسحية لمحددات الاستثمار في القطاع الخاص في مناطق السلطة الفلسطينية، مركز تطوير القطاع الخاص، رام الله- فلسطين.
- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "الاونكتاد"، تقرير حول التكاليف الاقتصادية التي يتكبدها الشعب الفلسطيني بسبب الاحتلال الإسرائيلي، 21 يوليو 2016، الأمم المتحدة- جنيف.
- مسيف، جميل مسيف، الموازنة العام 2018 - المصالحة والسيناريوهات المالية (المستجدات والتعديلات الضريبية)، معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطينية "ماس"، ورقة خلفية، جلسة طاولة مستديرة (1)، رام الله- فلسطين.
- مكحول، باسم وعطياني، ونصر، 2004: هيكل التكاليف واقتصاديات الحجم في الصناعات الفلسطينية وأثرهما على القدرة التنافسية، معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطينية ماس، رام الله- فلسطين.
- مكحول، باسم، وآخرون، 2001: استراتيجية وسياسات التصنيع الفلسطينية: المقومات والخيارات المتاحة في المديين القصير والطويل، سلسلة أوراق في السياسة الاقتصادية (1) ، معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطينية "ماس" رام الله- فلسطين.
- مكحول، 2002: باسم مكحول، الاستثمار والبيئة الاستثمارية في الضفة الغربية وقطاع غزة، كانون أول 2002، ماس .
- المعهد العربي للتخطيط، خصخصة البنية التحتية، العدد الثامن عشر، حزيران 2003، السنة الثانية، الكويت.
- مودي، اشوكا، 1997: البنية التحتية في الضفة الغربية وقطاع غزة: المؤسسات والنمو، معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطينية "ماس"، رام الله- فلسطين.
- حاتم أبو شعبان، ميناء غزة البحري التجاري الدولي، 2014/8/17. www.alwatanvoice.com/arabic/news/2014/08/17/579381.html#ixzz5fkEQxoJh
- الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، الموقع الإلكتروني: http://www.pcbs.gov.ps/Portals/_Rainbow/Documents/Elec-2017-3A.htm
- معاً الإخبارية، 122 مليون دولار حجم الاستثمار في البنية التحتية، 2017/1/15. <http://www.maannnews.net/Content.aspx?ID=886689>
- عين على فلسطين-مراقبة أنشطة الاستعمار الاسرائيلي البنية التحتية والتنمية في الأراضي الفلسطينية المحتلة، 9 اكتوبر 2010 ، القدس. <http://poica.org/2010/10>
- UNOPS` A Fast Track Analysis of infrastructure provision in Palestine, Outcomes from the ITRC/UNOPS collaboration, Revision date: 2 March 2018.

- The World Bank Group, The Telecommunication Sector in the Palestinian Territories: A Missed Opportunity for Economic Development, 2016