

# دائرة الإحصاء المركزية الفلسطينية

سلسلة تقارير الوضع الراهن (رقم 8)

إحصاءات النقل والمواصلات والاتصالات  
في الضفة الغربية وقطاع غزة

كانون أول/ ديسمبر، 1998

© شعبان، 1419هـ – كانون أول، 1998.  
جميع الحقوق محفوظة.

في حالة الاقتباس، يرجى الإشارة إلى هذه المطبوعة كالتالي:

دائرة الإحصاء المركزية الفلسطينية، 1998. إحصاءات النقل والمواصلات والاتصالات في الضفة الغربية وقطاع غزة، سلسلة تقارير الوضع الراهن (رقم 8). رام الله - فلسطين.

جميع المراسلات توجه إلى قسم خدمات الجمهور على العنوان التالي:  
دائرة الإحصاء المركزية الفلسطينية  
ص.ب. 1647، رام الله  
الضفة الغربية، فلسطين

فاكس: 298 6343 (972-2)

صفحة إلكترونية: <http://www.pcbs.org>

هاتف: 298 6340 (972-2)

بريد إلكتروني: [diwan@pcbs.pna.org](mailto:diwan@pcbs.pna.org)

## كلمة شكر

قام كل من مروان بركات وفوز الكوبري من دائرة إحصاءات النقل والمواصلات والاتصالات بإعداد هذا التقرير، وقامت السيدة شيشتن فوشن من الإحصاءات السويدية بالمساعدة في إعداد بعض فصوله.

تولى كل من الدكتور حسن أبو لبده، رئيس الدائرة والدكتور عبد الحميد البرغوثي، مدير عام الإحصاءات الجغرافية مراجعة المادة وتقديم الملاحظات. قامت كل من سمر النتشه وسونا أبو عياش بالمساعدة في أعمال الطباعة على المسودات المختلفة. نتقدم لهؤلاء جميعا بالشكر على ما قدموه في سبيل إنجاز هذا التقرير.

نوجه الشكر بشكل خاص إلى الحكومة النرويجية الصديقة والمؤسسة النرويجية للتنمية (NORAD) على تقديم الدعم المالي، وإلى المكتب المركزي للإحصاء النرويجي على تقديم الدعم الفني لهذا المشروع.



## تقديم

تعتبر الإحصاءات المتعلقة بقطاع النقل والمواصلات والاتصالات من الحقول الإحصائية الهامة نظراً لأهمية قطاع النقل والمواصلات والاتصالات كواحد من القطاعات الاقتصادية الرئيسية في المجتمع الفلسطيني، فمن ناحية اقتصادية يمثل قطاع النقل والاتصالات شريحة مهمة تساهم بصورة فاعلة في الناتج المحلي الإجمالي، وتوفر فرص عمل للقوى العاملة المتنامية في المجتمع، ومن ناحية جغرافية يحتل هذا القطاع أهمية خاصة، حيث يمثل شبكة الاتصال الرئيسية داخل وحدات المجتمع وبين المجتمع والعالم الخارجي.

ويسر دائرة الإحصاء المركزية الفلسطينية أن تقدم هذا التقرير حول إحصاءات النقل والمواصلات والاتصالات في الضفة الغربية وقطاع غزة كمساهمة في محاولة توفير مادة إحصائية خاصة بقطاع النقل والمواصلات والاتصالات لواجعي الخطط والسياسات وصناع القرار على الساحة الفلسطينية.

إن هذا التقرير هو أحد التقارير الإحصائية ضمن سلسلة تقارير الوضع الراهن والتي تقوم دائرة الإحصاء المركزية الفلسطينية بإصدارها في كافة حقول النشاط في المجتمع الفلسطيني. تهدف هذه السلسلة إلى تجميع المعطيات الإحصائية المتناثرة في مختلف الحقول، إضافة إلى محاولة تقييم الطرق والوسائل التي اتبعت في الوصول إلى هذه المعطيات واشتقاق جداول إحصائية إضافية، من أجل تحديد واقع الحال في المجال الإحصائي المحدد لرسم المعالم المستقبلية لبرنامج الإحصاء الفلسطيني في ذلك المجال لضمان الانطلاق على أسس علمية مستندة إلى بيانات من الواقع.

يتناول التقرير المواضيع الأساسية المتعلقة بإحصاءات النقل والمواصلات والاتصالات، حيث يعرض التقرير أهم الإحصاءات التي تم تجميعها حول المركبات الأساسية لمنظومة النقل والمواصلات بما في ذلك النقل البري والنقل الجوي وما يندرج ضمنها من عناصر ومجالات عمل. كما يعرض التقرير أهم الإحصاءات المتوفرة في مجال البريد والاتصالات. بالإضافة إلى ذلك يعرض التقرير تقييماً علمياً ونقداً فنياً لهذه الإحصاءات من حيث الشمول والمصداقية والمنهجيات العلمية التي اتبعت في اشتقاقها حسب مصادرها المختلفة.

نأمل أن نكون قد وفقنا من خلال هذا التقرير حول الوضع الراهن في مجال إحصاءات النقل والمواصلات والاتصالات في انجاز بعض المهام الموكلة بنا.

والله ولي التوفيق،،،

د. حسن أبو لبده

رئيس الدائرة

كانون اول، 1998



## قائمة المحتويات

### الصفحة

### الموضوع

#### قائمة الجداول

#### قائمة الاشكال البيانية

13	1. مقدمة
13	1.1 تمهيد
14	2.1 أهمية قطاع النقل والمواصلات والاتصالات
14	3.1 مصادر البيانات الرئيسية
19	2. النقل البري
19	1.2 تمهيد
20	2.2 شبكة الطرق
21	3.2 المركبات
25	3. النقل الجوي
25	1.3 تمهيد
25	2.3 النقل الجوي في الوقت الحاضر
27	4. البريد والاتصالات
27	1.4 تمهيد
27	2.4 البريد
28	3.4 الاتصالات
29	5. استنتاجات وتوصيات
29	1.5 مقدمة
30	2.5 مواصفات برنامج احصاءات النقل والمواصلات والاتصالات الفلسطيني
30	3.5 منتج ومستخدم البيانات
31	4.5 توصيات

<u>الموضوع</u>	<u>الصفحة</u>
المفاهيم والمصطلحات	33
المراجع العربية	41
الجدول	43
الاشكال البيانية	87



## قائمة الجداول

الجدول	الصفحة
جدول 1.1	العاملون في قطاع النقل والتخزين والاتصالات حسب المنطقة والجنس، 1995-1997 45
جدول 2.1	معدل ساعات العمل الأسبوعية للعاملين في قطاع النقل والتخزين والاتصالات مقارنة بمجموع القطاعات حسب المنطقة والجنس، 1995-1997 46
جدول 3.1	معدل أيام العمل الشهرية للعاملين في قطاع النقل والتخزين والاتصالات مقارنة بمجموع القطاعات حسب المنطقة والجنس، 1995-1997 47
جدول 4.1	معدل الأجرة اليومية بالشيكل للعاملين في قطاع النقل والتخزين والاتصالات مقارنة بمجموع القطاعات حسب المنطقة والجنس، 1995-1997 48
جدول 5.1	نسبة وقيمة معدل الإنفاق الأسري الشهري بالدينار الأردني على النقل والاتصالات مقارنة بالإنفاق الكلي، حسب بعض المتغيرات المختارة، 1997 49
جدول 6.1	التوزيع النسبي للأسر حسب ملكية بعض أنواع المركبات الآلية، 1997 51
جدول 1.2	المسافات بين المدن الفلسطينية بالكيلومترات 53
جدول 2.2	الطرق في باقي الضفة الغربية حسب النوع والعرض والطول. 1967، 1977 54
جدول 3.2	أطوال شبكة الطرق في باقي الضفة الغربية حسب التصنيف والمنطقة الجغرافية، 1985 55
جدول 4.2	أطوال شبكة الطرق في باقي الضفة الغربية وقطاع غزة حسب المحافظة ونوع الطريق، أيار 1997 56
جدول 5.2	أطوال الطرق غير المعبدة في الضفة الغربية وقطاع غزة حسب المحافظة، 1992 57
جدول 6.2	الطرق الالتفافية في الضفة الغربية المنشأة خلال الفترة 1994-أيلول 1998 حسب المسار والطول والعرض والمساحة 58
جدول 7.2	إنشاء الطرق الجديدة في باقي الضفة الغربية، حسب النوع والتغطية والعرض والمساحة، 1985-1994 60
جدول 8.2	توسيع وإصلاح الطرق في باقي الضفة الغربية، حسب النوع والتغطية والمساحة، 1985-1994 61
جدول 9.2	إنشاء الطرق الجديدة في قطاع غزة، حسب النوع والتغطية والعرض والمساحة، 1989-1992 62
جدول 10.2	توسيع وإصلاح الطرق في قطاع غزة، حسب النوع والتغطية والمساحة، 1989-1992 63
جدول 11.2	أعداد المركبات في باقي الضفة الغربية وقطاع غزة حسب السنة ونوع المركبة. 1970، 1974-1987، 1990-1993 64
جدول 12.2	أعداد المركبات في باقي الضفة الغربية حسب السنة ونوع المركبة. 1970، 65

1974-1987، 1990-1994

66	أعداد المركبات في قطاع غزة حسب السنة ونوع المركبة. 1970، 1974-1993	جدول 13.2
67	أعداد المركبات في باقي الضفة الغربية حسب المحافظة ونوع المركبة، 1994	جدول 14.2
68	أعداد المركبات في باقي الضفة الغربية حسب المحافظة ونوع المركبة، 1995	جدول 15.2
69	أعداد المركبات في باقي الضفة الغربية حسب المحافظة ونوع المركبة، 1996	جدول 16.2
70	أعداد المركبات في باقي الضفة الغربية حسب المحافظة ونوع المركبة، 1997	جدول 17.2
71	أعداد المركبات في باقي الضفة الغربية حسب المحافظة ونوع المركبة، حتى حزيران 1998	جدول 18.2
72	أعداد المركبات في قطاع غزة حسب السنة ونوع المركبة، 1994-1996	جدول 19.2
73	أعداد المركبات في قطاع غزة حسب الشهر ونوع المركبة، كانون ثاني-كانون اول 1997	جدول 20.2
74	الرحلات المنتظمة للخطوط الجوية الفلسطينية حسب الشهر وعدد الرحلات وعدد المسافرين وعدد المقاعد ونسبة الإشغال، تموز-أيلول 1997	جدول 1.3
75	الرحلات غير المنتظمة للخطوط الجوية الفلسطينية حسب تاريخ البدء وعدد الرحلات وعدد المسافرين، 1997	جدول 2.3
76	البريد الوارد إلى قطاع غزة حسب السنة ونوع البريد، 1967-1996	جدول 1.4
78	البريد الصادر من قطاع غزة حسب السنة ونوع البريد، 1967-1996	جدول 2.4
80	البريد الوارد إلى باقي الضفة الغربية حسب السنة والشهر ونوع البريد. 1996، كانون ثاني-آب 1997	جدول 3.4
81	البريد الصادر من باقي الضفة الغربية حسب السنة والشهر ونوع البريد. 1996، كانون ثاني-آب 1997	جدول 4.4
82	أعداد خطوط الهواتف الرئيسية في باقي الضفة الغربية وقطاع غزة حسب السنة والمنطقة، 1996-1997	جدول 5.4
83	أعداد خطوط الهواتف الرئيسية في باقي الضفة الغربية وقطاع غزة حسب الشهر والمنطقة ونوع الاشتراك، كانون ثاني-آب 1997	جدول 6.4
84	أعداد المكالمات في باقي الضفة الغربية وقطاع غزة حسب الشهر والمنطقة ونوع المكالمة، كانون ثاني-آذار 1998	جدول 7.4
85	مدة المكالمات بالدقائق في باقي الضفة الغربية وقطاع غزة حسب الشهر والمنطقة ونوع المكالمة، كانون ثاني-آذار 1998	جدول 8.4

## قائمة الأشكال البيانية

<u>الشكل</u>	<u>الصفحة</u>
شكل 1:	نسبة الانفاق الأسري على النقل والاتصالات من مجموع الانفاق الأسري الكلي حسب المحافظة، 1997 89
شكل 2:	التوزيع النسبي للمركبات في باقي الضفة الغربية وقطاع غزة حسب نوع المركبة، 1997 90
شكل 3:	معدل نمو أعداد المركبات في باقي الضفة الغربية وقطاع غزة، 1995-1997 91
شكل 4:	أعداد المسافرين في رحلات منتظمة على متن الخطوط الجوية الفلسطينية حسب الشهر، تموز-أيلول 1997 92
شكل 5:	أعداد خطوط الهواتف الرئيسية في باقي الضفة الغربية وقطاع غزة حسب السنة والمنطقة، 1996-1997 93
شكل 6:	أعداد المكالمات في باقي الضفة الغربية وقطاع غزة حسب الشهر ونوع المكالمات، كانون ثاني-آذار 1998 94



## الفصل الأول

### مقدمة

#### 1.1 تمهيد

يعتبر قطاع النقل والمواصلات والاتصالات من القطاعات الاقتصادية الرئيسية في المجتمع الفلسطيني، فمن ناحية اقتصادية يمثل قطاع النقل والاتصالات شريحة مهمة تساهم بصورة فاعلة في الناتج المحلي الاجمالي، وتوفر فرص عمل للقوى العاملة في المجتمع، ومن ناحية جغرافية يحتل هذا القطاع اهمية خاصة، حيث يمثل منظومة الاتصال الاساسية داخل المجتمع وبين المجتمع والمجتمعات الاخرى.

تشتمل العناصر الاساسية لهذا القطاع على مجموعة من المرافق التي تقوم على تشغيل نظام النقل والمواصلات بما في ذلك النقل البري والنقل الجوي والنقل عبر السكك الحديدية، بالإضافة الى المكونات الاساسية لنظام الاتصالات في المجتمع. وتصنف عناصر قطاع النقل والمواصلات والاتصالات في مجموعات جزئية للمساهمة في تحليل مركبات القطاع ودراسة مكوناته من اجل تحديد الاحتياجات والكفاءة في الاداء، ويشمل ذلك تصنيف شبكات الطرق حسب نوع الطريق.

على صعيد آخر تتطلب دراسة واقع النقل والاتصالات تحليلاً لعناصر منظومة الاتصالات وتصنيفاتها المختلفة، بما في ذلك الرسائل بانواعها والطرود الصادرة والواردة والبرقيات والوحدات البريدية والهواتف والطلب عليها، بالإضافة الى أعداد المكالمات المحلية والدولية ومدتها.

وكخطوة اولى للبدء ببرنامج احصاءات النقل والاتصالات الفلسطيني، فقد ارتأت دائرة الاحصاء المركزية الفلسطينية دراسة الوضع الراهن للاحصاءات المتوفرة والدراسات والابحاث التي تناولت واقع هذا القطاع من اجل تحديد نقطة الانطلاق بالاستناد إلى بيانات دقيقة حول واقع الحال.

يأتي نشر هذا التقرير ضمن سلسلة تقارير الوضع الراهن، حيث تهدف هذه السلسلة إلى تجميع البيانات من مختلف مصادرهما، وتنظيم تلك البيانات وتصنيفها وتقييم الطرق التي اتبعت في جمعها ومدى جودتها وشمولها.

إن إصدار هذا التقرير يعتبر خطوة تمهيدية لا بد منها قبل الانطلاق في برنامج شامل لجمع وتبويب ونشر البيانات الخاصة بهذا الحقل؛ حيث يلقي الضوء على الفجوات الموجودة في البيانات، ويؤشر إلى النقطة التي يجب البدء منها لإعداد الدراسات المستقبلية المتعلقة بالنقل والمواصلات والاتصالات.

يشتمل هذا التقرير على خمسة فصول حيث يعرض الفصل الاول مقدمة حول الموضوع بالإضافة إلى التطرق لمصادر البيانات الرئيسية. يعرض الفصل الثاني وصفا إحصائيا لبيانات النقل البري بما في ذلك شبكات الطرق والمركبات.

أما الفصل الثالث فتناول النقل الجوي في الوقت الحاضر. واشتمل الفصل الرابع على بيانات البريد والاتصالات، بالإضافة الى ذلك يعرض الفصل الخامس الاستنتاجات والتوصيات بما في ذلك متطلبات عناصر برنامج احصاءات النقل والاتصالات الفلسطيني.

## 2.1 أهمية قطاع النقل والمواصلات والاتصالات

تتشكل أهمية قطاع النقل والمواصلات والاتصالات من واقع القيمة الاقتصادية للقطاع، من خلال المساهمة في الناتج المحلي الاجمالي، والعرض من فرص العمل التي يوفرها القطاع، بالإضافة الى الدور الحيوي الذي يلعبه القطاع من حيث التواصل الجغرافي بين التجمعات المختلفة بالإضافة الى التواصل عن طريق وسائل الاتصال المختلفة.

وفي المجتمع الفلسطيني فإن نتائج مسح القوى العاملة تفيد بان قطاع النقل والتخزين والاتصالات عرض ما نسبته 4.8% من مجموع فرص العمل على العاملين في الاراضي الفلسطينية وذلك في العام 1997، ويلاحظ من جدول 1.1 أن الاغلبية العظمى من هؤلاء العاملين هم من الذكور، اذ بلغت نسبته 97.3%، 98%، 98.2% خلال الاعوام 1995، 1996، 1997 على التوالي.

وبتبيين من جدول 2.1 أن معدل ساعات العمل الاسبوعية التي يقضيها العاملون في هذا القطاع اعلى من معدل مجموع القطاعات؛ حيث بلغت 48 ساعة في العام 1997 مقارنة بحوالي 44 ساعة لمجموع القطاعات الاقتصادية.

اما على صعيد الدور الذي يحتله قطاع النقل والاتصالات في ميزانية الأسرة الفلسطينية، فإن النتائج الواردة في جدول 5.1 توضح ان إنفاق الأسرة على هذا القطاع يتناسب طرديا مع مستوى المعيشة أي انه كلما ارتفع المستوى المعيشي للأسرة كلما زادت نسبة إنفاقها على النقل والاتصالات، ولعل هذه النتيجة تبدو طبيعية إذا أخذ بعين الاعتبار تعريف مستويات المعيشة. اما جدول 6.1 فيمثل توزيع الأسر في الاراضي الفلسطينية حسب ملكية بعض أنواع المركبات الآلية في العام 1997. حيث تم التركيز هنا على ملكية السيارة الخاصة كونها مؤشر رئيسي لقياس مستوى الرفاهية، حيث يلاحظ من بيانات هذا الجدول انه كلما ازداد عدد افراد الأسرة بشكل عام كلما ازداد احتمال توفر مركبة خاصة لدى هذه الأسر (باستثناء تلك التي يزيد عدد افرادها عن تسعة). كما يلاحظ ان أعلى نسبة من الأسر التي تملك سيارة خاصة فأكثر كانت في بيت لحم حيث بلغت 31.8%، واقل نسبة كانت في غزة حيث بلغت 18.7%. وان 25.6% من الأسر التي يكون رب الأسرة فيها ذكر تملك مركبة خاصة فأكثر في حين بلغت هذه النسبة 7.6% لدى الأسر التي يكون فيها رب الأسرة أنثى.

## 3.1 مصادر البيانات الرئيسية

تم الاستناد بشكل أساسي إلى بيانات مكتب الإحصاء المركزي الإسرائيلي، وذلك فيما يتعلق بالسلاسل الزمنية خلال الأعوام 1967-1994. وتم تغطية بقية السنوات (1995 فما فوق) استنادا إلى المسوح التي قامت دائرة الإحصاء

المركزية الفلسطينية بإجرائها، إضافة إلى جمع البيانات من خلال السجلات الإدارية المتوفرة لدى الهيئات الفلسطينية الحكومية والتي تم الحصول عليها لغاية الانتهاء من إعداد التقرير. فيما يلي وصفاً موجزاً لمصادر بيانات هذا التقرير

### دائرة الإحصاء المركزية الفلسطينية

قامت دائرة الإحصاء المركزية الفلسطينية بإعداد مجموعة من البيانات والخرائط المتعلقة بالطرق، ومنها جدول المسافات بين المدن الفلسطينية وقد تم إعداده استناداً إلى خارطة محوسبة مستمدة من صورة قمر صناعي تم التقاطها في العام 1994. وتمثل الأرقام المسافات بين مراكز المناطق المأهولة في مدن الأراضي الفلسطينية بحسب خط المواصلات الفعلي. كما قامت بإجراء مسح القوى العاملة للمرة الأولى في العام 1995، ويهدف برنامج مسح القوى العاملة إلى بناء سلسلة زمنية من البيانات حول العوامل المؤثرة في سوق العمل، ويتضمن ذلك مجموعة من البيانات الديموغرافية والاجتماعية بالإضافة إلى بعض المؤشرات الاقتصادية التي تؤثر في أداء سوق العمل. وتضمنت البيانات مجموعة من المؤشرات المتعلقة بالقوى العاملة بما في ذلك قطاع النقل والتخزين والاتصالات، مثل معدل ساعات العمل الأسبوعية ومعدل أيام العمل الشهرية ومعدل الأجرة اليومية. بالإضافة إلى ذلك فقد تضمنت البيانات حول إنفاق واستهلاك الأسرة الفلسطينية التي يوفرها مسح إنفاق واستهلاك الأسرة الذي تقوم دائرة الإحصاء المركزية الفلسطينية بتنفيذه مجموعة من السلع والخدمات من بينها تلك المتعلقة بالنقل والاتصالات.

### مكتب الإحصاء المركزي الإسرائيلي

تضمنت الأعداد الأولى للنشرة الإحصائية الخاصة بباقي الضفة الغربية وقطاع غزة جداول تتعلق بالبريد الوارد والصادر، ثم توقف هذا النوع من الجداول عن الظهور. كما ظهرت جداول تتعلق بأعداد المركبات حسب النوع وأعداد السائقين مستمدة من السجلات الإدارية (دائرة النقل والمواصلات الإسرائيلية). كما ظهرت بيانات مستمدة من تعدادات حركة المرور التي كان يتم إجرائها عن طريق "ضابط ركن الإحصاءات" في الإدارة المدنية الإسرائيلية. وخلال الفترة 1990-1995 لم يظهر في هذه النشرة أية بيانات خاصة بالنقل والمواصلات والاتصالات وذلك بسبب اضطراب أوضاع مؤسسات الاحتلال بتأثير من الانتفاضة الفلسطينية التي اندلعت في أواخر العام 1987.

من ناحية أخرى عرض الكتاب الإحصائي السنوي الإسرائيلي بعض البيانات المتعلقة بالنقل والمواصلات مثل أعداد المركبات حسب النوع وأعداد السائقين بالإضافة إلى بيانات حول إنشاء الطرق حسب النوع والتغطية والعرض والمساحة.

### مشروع قاعدة بيانات الضفة الغربية

تأسس هذا المشروع في العام 1982، كمجموعة مستقلة بهدف دراسة وتحليل أوضاع الضفة الغربية وقطاع غزة من النواحي الديموغرافية والاجتماعية والمكانية والقانونية والسياسية. وترأس هذا المشروع الباحث الإسرائيلي ميرون بينفستني، بتمويل من مؤسسة روكفلر ومؤسسة فورد وإدارة معهد بروكينغز بواشنطن. وقد صدر عن هذه المجموعة

في العام 1989 دراسة بإسم The Impact of Regional Road Construction on Land Use in the West Bank، حيث تم الاعتماد في جمع بيانات هذه الدراسة على صور جوية كان قد تم إعدادها من قبل وزارة الزراعة الإسرائيلية.

كذلك تم جمع البيانات في هذه الدراسة من سجلات إدارية وأبحاث وتقارير منشورة وغير منشورة مصدرها الهيئات ذات العلاقة، مثل المنظمة الصهيونية العالمية، وزارة الدفاع الإسرائيلية، قسم الأشغال العامة في الإدارة المدنية الإسرائيلية، إضافة إلى مجموعة أخرى من الدراسات اعد اغلبها باللغة العبرية. كذلك صدر عن نفس المشروع، في العام 1988 كتاب The West Bank and Gaza Atlas من إعداد ميرون بينفستني وشلومو خياط.

### وزارة الأشغال العامة

تقوم وزارة الأشغال العامة في السلطة الوطنية الفلسطينية بجمع البيانات المتعلقة بالطرق من مختلف المديریات التي تتبع الوزارة إداريا بناء على نماذج معدة مسبقا، كذلك يتم جمع البيانات استنادا إلى دراسات معدة لحساب الوزارة.

### جمعية الدراسات العربية

تأسست دائرة الخرائط والمساحة عام 1983 كجزء من جمعية الدراسات العربية. وقد تم استيفاء البيانات المتعلقة بالطرق الالتفافية من خلال البيانات المتوفرة لدى هذه الدائرة والتي جمعتها عن طريق سجلات الادارة المدنية الإسرائيلية والمتابعات الميدانية.

### وزارة النقل والمواصلات

يتوفر لدى هذه الوزارة قاعدة بيانات تحتوي على مؤشرات تتعلق بالمركبات والسائقين، حيث تقوم الوزارة بجمع البيانات من مختلف المديریات التي تتبع الوزارة اداريا وفقا لنموذج تسجيل خاص بالمركبة ونموذج رخصة السياقة، وبعد ذلك يتم حوسبة البيانات في دائرة المعلومات والحاسب التابعة للوزارة.

### الخطوط الجوية الفلسطينية

بدأ نشاط هذه الهيئة في شهر كانون ثاني 1997 من خلال تسيير رحلات جوية بغرض نقل المعتمرين من مطار بور سعيد (مصر) إلى مطار الملك عبد العزيز (جدة-السعودية). وبدأ برنامج الرحلات الأسبوعية المنتظمة في تموز 1997 على خط العريش (مصر) - عمان (الأردن) وبالعكس، ولم تقم الخطوط الجوية الفلسطينية بتسيير رحلات جوية منتظمة انطلاقا من الاراضي الفلسطينية خلال فترة جمع البيانات السابقة، وذلك بالرغم من جاهزية مطار غزة الدولي (بالقرب من رفح)، ويعود ذلك إلى عدم التوصل إلى اتفاق مع الجانب الإسرائيلي، اما الآن فقد تم التوصل الى اتفاق وافتتح المطار فعلاً في 1998/11/24، وانطلقت اول طائرة من الاراضي الفلسطينية بتاريخ 1998/12/5.



## وزارة البريد والاتصالات

تقوم الوزارة بجمع البيانات الخاصة بالبريد والاتصالات من مختلف المكاتب البريدية التي تتبع الوزارة اداريا. واحتوت البيانات على البريد الوارد والصادر من والى باقي الضفة الغربية وقطاع غزة، بانواعه المختلفة كأعداد البرقيات والرسائل والطرود الخارجية والداخلية.

## شركة الاتصالات الفلسطينية

تأسست هذه الشركة بتاريخ 1995/5/4 بموجب اتفاق بين السلطة الوطنية الفلسطينية وبين مجموعة من الشركات والهيئات الاستثمارية، وتم توقيع اتفاقية منح الرخصة بتاريخ 1996/11/15. وبموجب هذه الاتفاقية فإن قطاع الاتصالات في الاراضي الفلسطينية يدار بشكل منفرد من قبل شركة الاتصالات الفلسطينية لمدة 5 سنوات، يسمح بعدها لشركات اخرى الدخول الى قطاع الاتصالات.



## الفصل الثاني

### النقل البري

#### 1.2 تمهيد

يشمل النقل اي وسيلة لنقل الاشخاص أو الممتلكات من موقع الى آخر، ويضم مصطلح النقل التجاري الحديث جميع الوسائل والتسهيلات المستخدمة في حركة الاشخاص والممتلكات، وجميع الخدمات المتعلقة باستلام وتسليم ومناولة تلك الممتلكات.

يشير النقل البري الى حركة الاشخاص او البضائع باستخدام الطرق او السكك الحديدية او خطوط الانابيب، ان وسيلة النقل البري المتوفرة حالياً في الاراضي الفلسطينية هي النقل عبر الطرقات.

لقد استخدم نظام النقل بالسكك الحديدية في فلسطين قبل تأسيس الدولة العبرية في العام 1948. حيث تم انشاء اول خط للسكك الحديدية اثناء العهد العثماني وتبعه انشاء عدة خطوط للربط مع المناطق العربية المجاورة. وقد تم تطوير عملية الربط بين المدن الفلسطينية خلال فترة الانتداب البريطاني مثل الخط الواصل بين العفولة وجنين ونابلس وطولكرم، اضافة الى خط بطول 250 كم يربط بين رفح وحيفا والناقورة. ومنذ العام 1948 لم يعد هناك اتصال عبر السكك الحديدية بين الضفة الغربية وقطاع غزة، وبعد العام 1967 لم يعد هذا النوع من النقل متوفراً في الاراضي الفلسطينية.

وفي الوقت الحالي يتم النقل عبر الطرقات، باستخدام انواع مختلفة من المركبات، سواء الخاصة او العامة (سيارات الاجرة والحافلات العامة)

وتتكون الطرق الرئيسية في الاراضي الفلسطينية من محاور شمالية - جنوبية ومحاور شرقية - غربية، حيث يشمل النوع الأول من هذه المحاور الطرق التالية:

- الطريق الجبلية التي تمتد من جنين شمالاً، عبر نابلس، رام الله، بيت لحم الخليل، الى الظاهرية جنوباً.
- طريق الاغوار - البحر الميت، على طول المنطقة الشرقية من الضفة الغربية.
- طريق قطاع غزة الرئيسي، ويمتد على طول قطاع غزة، من بيت حانون شمالاً وحتى رفح جنوباً.

اما النوع الثاني (المحاور الشرقية - الغربية) فيشمل بشكل أساسي الطرق التالية:

- طريق جسر دامية - نابلس - طولكرم، والتي يتفرع منها عند نابلس طريق آخر يصل الى قلقيلية.
- طريق جسر النبي - اريحا - رام الله - بيت سيرا.
- طريق اريحا - القدس.

وتتكون الطرق الاقليمية في الاراضي الفلسطينية من عدة محاور طولية وعرضية. وتشمل شبكة الطرق (بالاضافة الى النوعين السابقين)، الطرق المحلية، والطرق الزراعية، والطرق الالتفافية، وهو نوع استحدثته سلطات الاحتلال الإسرائيلي بشكل اساسي لخدمة الاهداف الاستيطانية.

يهدف هذا الفصل الى عرض النتائج المستخلصة من الجداول المتعلقة بالطرق والمركبات اضافة الى تقييم جودة البيانات من حيث مدى التوفر والفجوات والشمول والمصادقية في هذه البيانات.

## 2.2 شبكة الطرق

يمثل جدول 1.2 المسافات بين المدن الفلسطينية الرئيسية، وتمثل الارقام المسافات بين مركزي المدينتين حسب خطوط المواصلات الفعلية، ويلاحظ من الجدول ان اكبر مسافة بين مدينتين في الاراضي الفلسطينية هي تلك المسافة بين جنين ورفح وتبلغ 221.5 كم، ويلاحظ من نفس الجدول ان هناك اكثر من مسافة بين نفس المدينتين في بعض الاحيان، كالمسافة بين غزة وقلقيلية ويرجع ذلك لوجود اكثر من خط مواصلات فعلي بين هاتين المدينتين.

من ناحية اخرى يعرض جدول 2.2 تطور الطرق في باقي الضفة الغربية حسب النوع والعرض والطول، ويتضح من ذلك الجدول ان مجموع اطوال الطرق الرئيسية قد ارتفع من 424 كم في العام 1967 الى 473 كم فقط في العام 1977، اي ان نسبة النمو بلغت 11.56% خلال 10 سنوات، وارتفعت الاطوال الكلية للطرق من 1,622 كم في العام 1967 الى 2,595 كم في العام 1977 اي ان نسبة النمو خلال الاعوام 1967-1977 بلغت 60% تقريبا، ومن الجدير بالذكر ان السبب الرئيسي في ارتفاع هذه النسبة هو الزيادة في اطوال الطرق الزراعية حيث ارتفعت من 46 كم في العام 1967 الى 879 كم في العام 1977، ويلاحظ عند استثناء الطرق الزراعية ان هذه النسبة تنخفض الى 9%.

اما جدول 3.2 فيمثل اطوال شبكة الطرق في باقي الضفة الغربية حسب التصنيف والمنطقة الجغرافية في العام 1985. ويبين الجدول ان اطوال الطرق من الصنف الاول بلغت في تلك السنة 731 كم، اما اطوال الطرق من الصنف الثاني فبلغت 951 كم، اي ان المجموع الكلي بلغ 1,682 كم. ومن الصعب مقارنة بيانات جدول 2.2 مع بيانات هذا الجدول نظرا للاختلاف في طريقة تصنيف الطرق في كلا الجدولين.

يبين جدول 4.2 أن اطوال الطرق الرئيسية في باقي الضفة الغربية وقطاع غزة (ما عدا طوباس) بلغت في أيار 1997 حوالي 634.1 كم، اما اطوال الطرق الاقليمية فقد وصلت الى 486.5 كم.

ويتبين من الجدول 5.2 أن اطوال الطرق غير المعبدة في الضفة الغربية وقطاع غزة قد بلغت 1,534 كم وذلك في العام 1992، حيث كان 1,395 كم منها في الضفة الغربية، وحوالي 139 كم في قطاع غزة.

وعند مقارنة اطوال الطرق غير المعبدة حسب المحافظة يلاحظ ان أعلى قيمة لمجموع هذه الطرق كان في محافظة الخليل حيث بلغت 382 كم.

ويوضح الجدول 6.2 أطوال الطرق الالتفافية حسب المسار والطول والعرض والمساحة والتي قامت سلطات الاحتلال بإنشائها لخدمة مستعمراتها في الضفة الغربية، ويلاحظ من هذا الجدول ان المساحة الكلية لهذه الطرق قد بلغت 24,330 دونم تقريباً (الدونم = 1000 م<sup>2</sup>) في العام 1998.

من ناحية اخرى يبين الجدول 7.2 إنشاء الطرق الجديدة في باقي الضفة الغربية، حسب النوع والتغطية والعرض والمساحة خلال الاعوام 1985 – 1994 ويتضح منه ان اعلى قيمة لاطوال الطرق الجديدة التي تم اكمالها كانت في العام 1992 حيث بلغت 52.2 كم، وكانت اعلى قيمة للطرق التي تم البدء بها في العام نفسه حيث بلغت 40.8 كم، ويلاحظ ان التركيز في تلك الفترة كان على انشاء طرق يزيد عرضها عن 7 م، وفيما يتعلق بتوسيع واصلاح الطرق في باقي الضفة الغربية فيتضح من جدول 8.2 أن اعلى قيمة لاطوال الطرق التي تم اكمالها كانت في العام 1993 حيث بلغت 213.1 كم، واعلى قيمة لاطوال الطرق التي تم البدء بها كانت في نفس العام حيث بلغت 165.7 كم.

أما في قطاع غزة فلم يجر تطور يذكر على شبكة الطرق خلال الاعوام 1989 – 1992 كما هو واضح من الجدولين 9.2 ، و 10.2. ويعتقد بأن عملية تطوير الطرق من قبل سلطات الاحتلال لم ترتبط بخدمة التجمعات الفلسطينية بقدر ارتباطها بخدمة سياسة الاحتلال من خلال تعزيز السيطرة وخدمة الاهداف السياسية والامنية الاسرائيلية.

يلاحظ من البيانات المتعلقة بالطرق، انها لا تتوفر على شكل سلسلة زمنية متصلة، سواء كان ذلك يتعلق بإنشاء الطرق الجديدة أو توسيع واصلاح الطرق أو اطوال الطرق الكلية، ويبرز ذلك بوضوح في البيانات المتعلقة بقطاع غزة. كما ان هذه البيانات تخلو من تعريفات موحدة للمؤشرات المضمنة فيها، حيث ان هذه التعريفات تتباين بحسب المصدر المستخدم. كما ان التصنيفات الجغرافية التي اتبعتها سلطات الاحتلال والباحثين الاسرائيليين تختلف عن تلك التي تستخدمها السلطة الوطنية الفلسطينية والتي استخدمتها مصادر البيانات الاخرى.

ومنذ العام 8891 ببسب كلدو قرغ عاطقو تييرغلا تفضلا لود امعجدن ويلينارسلا ماق ي تانايلدا قدودج تصفخذا احداث الانتفاضة الشعبية التي اندلعت في اواخر العام 1987. والتي ادت الى صعوبات كبيرة في عملية جمع البيانات. ونتيجة لكل ما سبق فانه يصعب اجراء مقارنة تفصيلية بين بيانات المصادر المختلفة حيث تقتصر قابلية المقارنة في هذه الحالة على المجاميع الاجمالية.

## 3.2 المركبات

يبين الجدول 11.2 اعداد المركبات في باقي الضفة الغربية وقطاع غزة حسب السنة ونوع المركبة للسنوات 1970، 1974-1987، 1990-1993، ويتضح من هذا الجدول ان عدد المركبات قد بلغ 123,453 مركبة في العام 1993 وبزيادة نسبتها 10.43% عن العام 1992، منها 88,376 سيارة خاصة، وحوالي 24,502 شاحنة وسيارة تجارية.

ويوضح جدول 12.2 ان عدد المركبات في باقي الضفة الغربية قد بلغ 96,506 مركبة في العام 1993 وبزيادة نسبتها 11.1% عن العام 1992، كان منها 67,942 سيارة خاصة، و19,984 شاحنة وسيارة تجارية. وكما هو موضح في

الجدول 13.2 فإن عدد المركبات في قطاع غزة في العام 1993 قد بلغ 26,947 مركبة وبزيادة نسبتها 8.3% عن العام 1992، كان منها 20,434 سيارة خاصة، 4,518 شاحنة وسيارة تجارية.

كما تبين الجداول 14.2-18.2 سلسلة زمنية (1994-1998) لاعداد المركبات في باقي الضفة الغربية حسب المحافظة ونوع المركبة. ويتضح من هذه الجداول ان مجموع المركبات ارتفع من 80,248 في نهاية العام 1994 الى 93,566 في نهاية العام 1995 أي ان نسبة النمو السنوية كانت 16.6%، ووصل مجموع هذه المركبات الى 105,572 مركبة في نهاية العام 1996، أي ان نسبة الزيادة عن العام السابق كانت 12.8%، اما عدد المركبات في نهاية العام 1997 فقد بلغ 113,980 مركبة وبزيادة نسبتها 8.0%، في حين بلغت في حزيران 1998 ما مقداره 116,092 مركبة.

وعند مقارنة اعداد المركبات حسب النوع يلاحظ ان اعلى قيمة لهذه الاعداد كان طوال هذه السنوات من نصيب المركبات الخاصة اما عند مقارنة اعداد المركبات حسب المحافظة فيلاحظ ان اعلى قيمة كانت دائماً من نصيب محافظة الخليل، ولعل ذلك مرتبط بعدد السكان حيث تعتبر محافظة الخليل اكبر محافظات الضفة الغربية.

ومن الجدير بالذكر انه عند مقارنة بيانات العام 1994 المتعلقة بباقي الضفة الغربية والمأخوذة من مكتب الإحصاء المركزي الاسرائيلي (جدول 12.2) مع تلك المأخوذة من وزارة النقل والمواصلات (جدول 14.2)، يلاحظ ان عدد المركبات الكلي بحسب المصدر الاول اعلى بكثير من بيانات المصدر الثاني رغم التطابق في المناطق الجغرافية (108,402 مركبة مقارنة مع 80,248 مركبة)، ويعود ذلك بشكل عام الى انخفاض الاقبال على تجديد ترخيص المركبات، حيث افادت مصادر وزارة النقل والمواصلات بأن هناك نسبة كبيرة من المركبات غير مسجلة ضمن قاعدة بيانات الوزارة.

يتبين من جدول 19.2 أن اعداد المركبات في قطاع غزة في نهاية العام 1994 بلغت 32,467 مركبة، بينما وصلت في نهاية العام 1995 الى 43,809 مركبة أي بزيادة نسبتها 34.9% عن العام 1994، في حين بلغت 43,548 مركبة في نهاية العام 1996، ويلاحظ انخفاض اعداد المركبات في هذا العام عن سابقه.

ويتضح من جدول 20.2 أن اعداد المركبات في قطاع غزة قد بلغ 46,427 مركبة في نهاية العام 1997 وبزيادة نسبتها 6.6% عن العام 1996، كان منها 35,784 سيارة خاصة، و 7,923 شاحنة وسيارة تجارية.

ان البيانات المتعلقة بالمركبات تمثل سلاسل زمنية لعدد كبير من السنوات. الا انه يلاحظ عدم تغطية البيانات المتعلقة بباقي الضفة الغربية خلال عامي 1988، 1989. وفي الاصدارات التي قام بنشرها مكتب الاحصاء المركزي الاسرائيلي، كان يظهر تناقض في اعداد المركبات لنفس العام من اصدار الى آخر، اضافة الى الاختلاف في تعريف بعض انواع المركبات من سنة الى اخرى. وبشكل عام يعترف هذا المصدر بتدني جودة البيانات بدءاً من العام 1988؛ بسبب اضطراب مؤسسات الاحتلال بعد اندلاع الانتفاضة الفلسطينية في اواخر العام 1987.

ومن الملاحظ عدم توفر بيانات على مستوى المحافظة في الاحصاءات الصادرة عن مكتب الاحصاء المركزي الاسرائيلي. كما ان بيانات المركبات تخلو من تلك المتعلقة بمحافظة أريحا وذلك منذ العام 1994، حيث لم يتم التمكن من الحصول على هذه البيانات بسبب اشكالات تتعلق بطبيعة تسجيل بيانات اريحا.

وبشكل عام تبقى قابلية المقارنة محدودة بتطابق المنطقة والتقسيمات الادارية، ففي الوقت الذي يمكن فيه اجراء مقارنة بين بيانات باقي الضفة الغربية التي مصدرها كل من المكتب الاحصائي الاسرائيلي وبيانات وزارة النقل والمواصلات (حال توفر بيانات اريحا)، الا انه لا يمكن اجراء تلك المقارنة فيما يتعلق ببيانات غزة الا خلال السنوات 1982-1993، وذلك بسبب ضم بيانات شمال سيناء مع قطاع غزة خلال السنوات التي تسبق العام 1982.





## النقل الجوي

### 1.3 تمهيد

تم افتتاح مطار قلنديا (شمال القدس) في العام 1952، وقد توقف تسيير الرحلات الجوية الدولية من هذا المطار بعد الاحتلال الاسرائيلي في العام 1967، ويستخدم حالياً لخدمة الرحلات الجوية الاسرائيلية الداخلية.

### 2.3 النقل الجوي في الوقت الحاضر

يتكون النشاط العام للنقل الجوي من عناصر اساسية من اهمها حركات الطائرات ونقل المسافرين والامتعة والبريد.

لم يتم تسيير رحلات جوية من داخل الاراضي الفلسطينية، خلال فترة جمع البيانات وذلك بسبب التأخر في توقيع البروتوكول الخاص بمطار غزة الدولي، علماً بأن الخطوط الجوية الفلسطينية بدأت بتسيير رحلات جوية منتظمة من خارج الاراضي الفلسطينية على مسار العريش-عمان وذلك بدءاً من شهر تموز 1997.

وخلال الاشهر تموز - ايلول 1997 بلغ عدد الرحلات من العريش الى عمان وبالعكس 104 رحلات سافر على متنها ما مجموعه 4,052 مسافر.

وفي نفس الفترة بلغ عدد المسافرين ذروته في شهر آب 1997 حيث وصل الى 2,283 مسافر اقلتهم الخطوط الجوية الفلسطينية في 54 رحلة، اما أدنى عدد للمسافرين فقد كان في شهر تموز 1997 (الشهر الاول لبدء تسيير الرحلات المنتظمة) حيث بلغ 247 مسافر.

اما بالنسبة للرحلات غير المنتظمة فقد تم نقل المعتمرين والحجاج والطلبة الفلسطينيين ضمن برامج مخصصة لهذه الاهداف وذلك خلال النصف الاول من العام 1997 وبلغ مجموع هذه الرحلات 78 رحلة، نقل خلالها 1,015 مسافر.

لقد غطت بيانات النقل الجوي الفترة الزمنية التي بدأت خلالها الخطوط الجوية الفلسطينية بتسيير رحلات تجارية من خارج الاراضي الفلسطينية، ولم يتم خلال فترة جمع البيانات انطلاق رحلات تجارية من داخل الاراضي الفلسطينية، سواء كانت منتظمة او غير منتظمة وذلك بسبب المعوقات الاسرائيلية، لذا فان نشر البيانات السابقة يكتسب اهمية رمزية اكثر من كونه يوفر بيانات احصائية مطابقة للمعايير الدولية، تلك المعايير التي تركز بشكل اساسي على الرحلات التي تنطلق من داخل الاراضي الاقليمية واليها. يذكر ان بروتوكول تشغيل مطار غزة الدولي في رفح قد

تم توقيعہ فی 1998/11/20 وتم افتتاح المطار يوم 1998/11/24، وبالفعل انطلقت اول رحلة تجارية منتظمة من الاراضي الفلسطينية بتاريخ 1998/12/5 من مطار غزة الدولي متجهة الى مطار ماركا في عمان؛ وبهذا فمن المتوقع ان يتم مستقبلا نشر بيانات احصائية تتعلق بالرحلات الجوية المنطلقة من الاراضي الفلسطينية واليها.

## البريد والاتصالات

### 1.4 تمهيد

يتكون نظام البريد بشكل عام من مكاتب ووكالات وصناديق البريد وحركة البريد الداخلية والخارجية. اما نظام الاتصالات فيتكون بشكل رئيسي من خطوط الهواتف الرئيسية والهواتف الخلوية وخدمات التلكس وخدمات شبكة انترنت.

### 2.4 البريد

يمثل جدول 1.4 بيانات البريد الوارد الى قطاع غزة، ويتبين من هذا الجدول انه خلال العام 1996 ورد الى قطاع غزة 328 برقية خارجية، 752 برقية داخلية، 1,124 طرد خارجي، 26,205 رسالة مسجلة ، 1,078,384 رسالة عادية (بما في ذلك المرسلة بالبريد الجوي)، 1,016 رسالة مرسله بالبريد السريع. وبهذا يبلغ مجموع المواد التي تم تداولها خلال العام حوالي 1,107,809 مادة.

اما بالنسبة للبريد الصادر من غزة في نفس العام فبلغ 321,323 مادة موزعة بواقع 619 برقية داخلية، 29,499 رسالة مسجلة، و 291,205 رسالة عادية (بما في ذلك المرسلة بالبريد الجوي)، بحسب ما هو موضح في جدول 2.4.

ويتبين من جدول 3.4 انه في العام 1996 ورد الى باقي الضفة الغربية 2,222,604 مادة بريدية موزعة بواقع 2,127,071 رسالة عادية ( بما في ذلك المرسلة بالبريد الجوي)، 4,494 بريد مستعجل، 779 برقية خارجية، 2,521 برقية داخلية، 2,131 طرد خارجي، و 85,608 رسالة مسجلة.

اما بالنسبة للبريد الصادر من باقي الضفة الغربية فقد بلغ في نفس العام 175,379 مادة بريدية منها 118,085 رسالة عادية (بما في ذلك المرسلة بالبريد الجوي)، 376 برقية خارجية، 2,522 برقية داخلية، و 54,396 رسالة مسجلة، وذلك بحسب ما هو مبين في جدول 4.4.

لقد نشر المكتب الاحصائي الاسرائيلي بيانات تتعلق بمؤشرات البريد الوارد والصادر من والى غزة تغطي هذه البيانات السنوات 1968 - 1971 ثم توقف عن النشر، في حين لم ينشر بيانات تتعلق بباقي الضفة الغربية. وتم استيفاء بيانات تلك السنوات مرة اخرى من خلال وزارة البريد والاتصالات الفلسطينية.

ويلاحظ ان بيانات البريد في غزة تضم سلسلة زمنية كاملة: 6991-7691 في قالب متعلقات انابيل رقتفت ن-ي ف الضفة الغربية الى ذلك.

ومن الجدير بالذكر ان بيانات البريد السابقة لا تشمل الخدمات البريدية التي يتم تقديمها عبر الشركات الخاصة حيث تقتصر على الخدمات التي تقدم من خلال مكاتب البريد الحكومية.

#### 3.4 الاتصالات

يتبين من بيانات الجدول 5.4 أن عدد خطوط الهواتف الرئيسية في باقي الضفة الغربية وقطاع غزة قد بلغ في نهاية العام 1996 ما مقداره 83,621 خط، وارتفع هذا العدد الى 110,893 في نهاية العام 1997 اي بزيادة نسبتها 32.6% عن العام السابق. كما يتضح من الجدول 6.4 أن عدد هذه الخطوط قد بلغ 95,729 خط وذلك حتى نهاية شهر آب 1997، موزعة بواقع 69,470 للقطاع المنزلي، 23,157 للقطاع التجاري، 3,102 للقطاع الحكومي.

ويتضح من الجدول 7.4 أن اعداد المكالمات في باقي الضفة الغربية وقطاع غزة بلغت في شهر آذار من العام 1998 ما مقداره 16,269,629 مكالمات، موزعة بواقع: 12,724,582 مكالمات محلية (ضمن منطقة المقسم الواحد)، 2,963,725 مكالمات وطنية (بين مقسمين مختلفين، بما في ذلك المكالمات الى القدس)، 581,322 مكالمات دولية. ومن الجدير بالذكر ان اعداد المكالمات الى اسرائيل غير مشمولة في بيانات هذا التقرير.

كما يتبين من جدول 8.4 أن مدة المكالمات في الضفة الغربية وقطاع غزة بلغت في شهر آذار من العام 1998 ما مقداره 36,094,254 دقيقة موزعة على النحو التالي: 25,549,780 دقيقة صرفت على المكالمات المحلية، 8,227,429 دقيقة صرفت على المكالمات الوطنية، 2,317,045 صرفت على المكالمات الدولية (الى الخارج).

لقد تم الحصول على البيانات السابقة من شركة الاتصالات الفلسطينية، اما البيانات المتعلقة بخدمة الهاتف خلال فترة الاحتلال الاسرائيلي فلم ترد إلا في قليل من الدراسات وبشكل ارقام مفردة ولا تصلح للنشر على شكل جداول.

## استنتاجات وتوصيات

### 1.5 مقدمة

عرضت الفصول السابقة اهم الاحصاءات المتوفرة حول المكونات الاساسية لمنظومة النقل والمواصلات والاتصالات في الاراضي الفلسطينية من مختلف المصادر. كما عرضت نقداً علمياً تحليلياً لهذه الاحصاءات حسب مصدر البيانات بما في ذلك تقييم الجودة والشمول والمصادقية. وقد اتضح من تلك الفصول ان بيانات النقل والمواصلات والاتصالات المتوفرة حالياً تحتوي على العديد من الثغرات، من اهمها افتقار معظم البيانات لسلاسل زمنية لعدد كافي من السنوات، اضافة لعدم توفر تصنيف موحد للبعض منها خصوصاً بيانات شبكة الطرق، وافتقار معظم هذه البيانات للشمولية الاقليمية وخصوصاً عدم توفر بيانات تتعلق بالقدس، كما يلاحظ ان هناك تعارض ما بين التعاريف الدولية وتلك المستخدمة محلياً، خصوصاً فيما يتعلق بالاحصاءات الخاصة بالمركبات وتصنيفاتها.

اما على صعيد عنصر جودة البيانات المتعلق بتوفر الاحصاءات حول المناطق الجغرافية المختلفة على شكل سلاسل زمنية متواصلة، فإن النتائج الواردة في الفصل الثاني افادت بان هناك نقصاً في البيانات والاحصاءات حول المركبات لمنطقة اريحا للفترة الزمنية 1994-1998. بالاضافة الى ذلك فان الاحصاءات المتوفرة في مصادر البيانات لا تتيح المجال لاشتقاق تقديرات حول المؤشرات الاساسية لاحصاءات النقل والاتصالات لمحافظة القدس حيث ان هناك بيانات عن بعض التجمعات السكانية لمحافظة القدس معروضة ضمن بيانات الضفة الغربية (مثل العيزرية وابو ديس)، في حين ان بيانات القدس الشرقية واردة ضمن بيانات القدس ولا يمكن فصلها حسب ما ورد في الاحصاءات الاسرائيلية الصادرة عن مكتب الاحصاء المركزي الاسرائيلي.

من ناحية اخرى فان بيانات النقل الجوي التي تم عرضها في التقرير لا تمثل احصاءات تقليدية حيث ان حركة الاقلاع والهبوط لم تتم ضمن الاراضي الفلسطينية خلال فترة جمع البيانات، وبهذا تنتفي قابلية المقارنة مع البيانات الدولية، وبالرغم من ذلك فقد تم نشر هذه البيانات نظراً لما تشكله من قيمة رمزية عالية.

وبالرغم من كل ما سبق فإنه يلاحظ بشكل عام ان بيانات التقرير قد غطت جزءاً اساسياً من عناصر النقل والمواصلات والاتصالات، واحتوت بعض المواضيع على سلسلة زمنية لعدد لا بأس به من السنين. اضافة الى احتواء بعض المصادر على توثيق للمنهجيات المتبعة في جمع البيانات وتعريف للمفاهيم والمصطلحات، خصوصاً تلك المتعلقة باحصاءات القوى العاملة وبيانات ممتلكات الأسر من وسائل النقل واندفاع الأسر على قطاع النقل والاتصالات.

## 2.5 مواصفات برنامج احصاءات النقل والمواصلات والاتصالات الفلسطيني

تسعى دائرة الاحصاء المركزية الفلسطينية الى جمع البيانات في مختلف المجالات الاجتماعية والاقتصادية والجغرافية، وفق برنامج اولويات محدد وبأقصر الطرق. اما فيما يتعلق ببرنامج احصاءات النقل والمواصلات والاتصالات فإن المهمة الاساسية القادمة تتركز في محاولة توفير بيانات حديثة تتعلق بالفترة الحالية والفترة القصيرة السابقة، اضافة الى محاولة الحصول على بيانات تغطي الثغرات التي تمت الاشارة اليها في هذا التقرير.

من المخطط ان يشتمل برنامج احصاءات النقل والمواصلات والاتصالات على توفير مجموعة من البيانات بصورة دورية حول المؤشرات الاساسية لمنظومة النقل والمواصلات والاتصالات بما في ذلك المؤشرات الاساسية المتعلقة بالطرق وأطوالها وتصنيفها حسب النوع (رئيسي، إقليمي، محلي)، حركة السير والسفر على الطرقات، المركبات وتصنيفها حسب النوع والعمر وسعة المحرك وبلد المنشأ، بالاضافة الى المواصلات العامة، ونقل البضائع وتخزينها (حسب النوع والحجم)، والنقل الجوي والنقل البحري (عند توفره على مستوى تجاري ضمن الاراضي الفلسطينية) ومناولة البضائع وخدمات شحن وتفريغ البضائع وأمتعة الركاب، وأنشطة النقل الداعمة (خدمات التشغيل، خدمات مواقف السيارات)، وتفاصيل مكونات شبكة الهاتف (أنواع المقاسم، أعداد الخطوط، أعداد المشتركين)، وخدمات الاتصالات والبريد وتصنيفها حسب النوع (هاتف، برقيات، فاكس، إنترنت، صناديق بريد، خدمات بريدية).

## 3.5 منتج ومستخدمو البيانات

تمثل العلاقة بين منتجي البيانات الاحصائية ومستخدميها عنصراً أساسياً في نجاح العملية الاحصائية في الوصول الى الهدف الذي من اجله تتم عمليات الاحصاء. وتستند هذه العلاقة الى اساس التكامل في انجاز المهام بحيث يقوم منتجو البيانات بالعمل على اصدار الاحصاءات وفق معايير دولية محددة ومفاهيم واضحة ومعتمدة على المستويين المحلي والدولي، مع الاخذ بعين الاعتبار احتياجات مستخدمي البيانات. بالاضافة الى ذلك فإن منتجي البيانات يقومون باصدار الاحصاءات وفقاً للجداول الزمنية التي تناسب مستخدمي البيانات من حيث دورية النشر ودورية جمع البيانات حتى يستطيع مستخدم البيانات الاعتماد على هذه الاحصاءات كأداة معلوماتية فاعلة في عملية التخطيط والتنمية.

ويشار هنا الى ان الاجهزة الاحصائية تمثل المنتج الاساسي للبيانات الاحصائية من خلال المسوح الميدانية واشتقاق البيانات من سجلات المؤسسات العامة والخاصة المعنية بالحقل الاحصائي المحدد. وبذلك تكون هذه الاجهزة نفسها مستخدماً أساسياً لبيانات او سجلات الوزارات والمؤسسات العامة لاشتقاق الاحصاءات منها.

اما المستخدمون التقليديون للبيانات فإنهم يتمثلون في الوزارات والمؤسسات الحكومية وغير الحكومية، بالاضافة الى الجامعات ومراكز الابحاث. ويقع على عاتق هذه الجهات مسؤولية المشاركة في النقاش العام الذي يهدف الى تطوير الاحصاءات بما يخدم احتياجاتهم كمستخدمين للبيانات ويأخذ بعين الاعتبار متطلبات سرية البيانات والامور الاجرائية الاخرى. كما يتحمل المستخدمون مسؤولية المساهمة في النقاش العام الذي يهدف الى تحسين الاحصاءات من حيث

العرض والنشر من أجل ضمان توفر قاعدة معلوماتية كبيرة في المجتمع تمثل المادة الاساسية للنقاش العام الهادف الى التطور والتنمية.

#### 4.5 توصيات

ان التجربة السابقة في مجال جمع بيانات النقل والمواصلات والاتصالات تشير الى مجموعة من الاستخلاصات وتؤشر الى الآلية الواجب اتباعها وصولاً الى برنامج احصاءات فعال في هذا المجال.

ان النقطة الاساسية التي لا غنى عنها تتمثل في توحيد المفاهيم والمصطلحات، فقد تبين من الفصول السابقة ان هناك تباين في هذه المفاهيم بحسب اختلاف المصادر، خصوصاً بيانات شبكة الطرق. اضافة الى اختلاف التصنيفات المحلية عن التصنيفات الدولية، خصوصاً بيانات المركبات. وبهذا فإن تشكيل لجنة استشارية بهدف الوصول الى مقاربة المصطلحات وتوحيدها قد يكون اداة مناسبة باتجاه تحسين جودة البيانات، ومن الممكن ان تضم اللجنة بالاضافة الى دائرة الاحصاء المركزية الفلسطينية اعضاء من مختلف الجهات ذات العلاقة، مثل وزارة النقل والمواصلات، وزارة الاشغال العامة، وزارة التخطيط والتعاون الدولي، وزارة البريد والاتصالات، وشركة الاتصالات الفلسطينية، إضافة الى اكاديميين متخصصين من الجامعات ومراكز الابحاث.

ان عدم الشمولية الاقليمية لأغلب بيانات النقل والمواصلات والاتصالات يحفز على التفكير باتخاذ مجموعة من الاجراءات لتعويض النقص في البيانات، فعند استحالة الحصول على البيانات من السجلات الادارية قد يكون من المناسب التفكير بطرق بديلة، مثل اللجوء الى التقديرات المكتوبة، ويلاحظ ان هذه الطريقة منخفضة التكاليف ومنخفضة الدقة. اما الطريقة الاخرى فتتمثل بإجراء مسح متخصصة في الجزء غير المضمن في السجلات الادارية.

يتضح من الاحصاءات الواردة في هذا التقرير بأن هناك حاجة الى اجراء مسح ميدانية اضافية لتوفير بيانات ومعلومات في مجالات اخرى ذات علاقة باحصاءات النقل والمواصلات والاتصالات مثل كثافة حركة المرور (Traffic Volume)، بالاضافة الى مسح ميدانية اخرى.

ان التحدي الذي يواجه برنامج الاحصاءات بشكل عام وبرنامج احصاءات النقل والمواصلات والاتصالات بشكل خاص يتمثل في ضمان تدفق البيانات بصورة دورية، ومن خلال التجربة السابقة يمكن النظر بإيجابية الى تجربة التعامل مع مزودي البيانات فيما يتعلق بدورية توفيرها، وان شاب هذه التجربة في بعض الاحيان مشاكل تتعلق بعدم امكانية الحصول من المصدر على البيانات في الوقت المناسب نظراً لعدم تحديث المصدر لبياناته.

واخيراً يمكن القول بان إعداد خطة شاملة بالتعاون مع مختلف الجهات من حكومية وخاصة (بما في ذلك الجامعات ومراكز الابحاث) يعتبر خطوة اساسية في سبيل الوصول الى الهدف المتمثل بانجاح برنامج احصاءات النقل والمواصلات والاتصالات.





## المفاهيم والمصطلحات

فيما يلي عرضاً لأهم المفاهيم والمصطلحات التي استخدمت في توفير بيانات هذا التقرير، وتجدر الإشارة هنا إلى أن بعض المصطلحات لا تتطابق مع التوصيات الدولية، حيث أن مصدر البيان يستخدم مفهوماً أو تعريفاً يختلف عن المفهوم الوارد في التوصيات الدولية الصادرة عن الأمم المتحدة في مجال إحصاءات النقل والمواصلات والاتصالات.

العامل: الفرد الذي يباشر شغلاً أو عملاً معيناً سواء كان لحساب الغير أو لحسابه أو بدون أجر في مصلحة العائلة.

معدل ساعات العمل الأسبوعية: مجموع ساعات العمل الأسبوعية مدفوعة الأجر لجميع المستخدمين معلومي الأجر مقسوماً على عددهم.

معدل أيام العمل الشهرية: مجموع أيام العمل الشهرية مدفوعة الأجر لجميع المستخدمين معلومي الأجر مقسوماً على عددهم.

معدل الأجرة اليومية للعامل: مجموع الأجر النقدي الصافي المدفوع لجميع المستخدمين معلومي الأجر مقسوماً على مجموع أيام العمل للمستخدمين حسب معدل سعر الصرف لشهر البحث.

إنفاق الأسرة: 1. النقد الذي يصرف على شراء السلع والخدمات المستخدمة لأغراض معيشية.  
2. قيمة السلع والخدمات التي تتلقاها الأسرة من رب العمل وتخصص لاستهلاك الأسرة.  
3. النقد الذي يتم إنفاقه على الرسوم والضرائب (غير الاستثمارية)، الزكاة، التأمينات، الهدايا، التبرعات، الفوائد على الديون والأمور غير الاستهلاكية الأخرى.

استهلاك الأسرة: 1. النقد الذي يصرف على شراء السلع والخدمات المستخدمة لأغراض معيشية.  
2. قيمة السلع والخدمات التي تتلقاها الأسرة من رب العمل وتخصص لاستهلاك الأسرة.  
3. السلع التي يتم استهلاكها أثناء فترة التسجيل من إنتاج الأسرة الذاتي.  
4. القيمة التقديرية للمسكن المالك.

مستوى المعيشة:

هي نسبة استهلاك الأسرة من الطعام الى استهلاك الأسرة الكلي. هذا المؤشر مبني على فرضية نقول: يتحدد مستوى المعيشة (موقع الأسرة من الفقر) على نسبة استهلاك الطعام من الاستهلاك الكلي للأسرة، (قانون انجلز)، بمعنى إذا زادت حصة الطعام فإنها تكون على حساب الحصص الأخرى المخصصة للسكن، التعليم، الصحة..الخ. وتصنف دائرة الإحصاء المركزية الفلسطينية مستويات المعيشة على النحو التالي:

1. مستوى أفضل: حصة الطعام من الاستهلاك الكلي أقل من 30%.
2. فئة متوسطة: حصة الطعام من الاستهلاك الكلي بين 30-44 %.
3. مستوى أقل: حصة الطعام من الاستهلاك الكلي بين 45-100%.

مصاريف ناتجة عن استخدام وسائل النقل الشخصية

يشمل ذلك المصاريف الناتجة عن استخدام وسائل النقل لأغراض شخصية. وتضم هذه المصاريف البنود التالية: الإطارات الخارجية لعجلات السيارة، الإطارات الداخلية لعجلات السيارة، قطع غيار وبطارية، أجور تصليح، بنزين، ديزل، زيت محرك، زيوت أخرى، تشحيم سيارة، رسوم موقف سياره، غسيل سياره، تأمين السيارة، ترخيص السيارة، نفقات تعليم قيادة السيارة، رسوم نقل ملكية السيارة، مصاريف أخرى.

أجرة ورسوم النقل والاتصالات

تضم هذه المصاريف البنود التالية: أجرة الباص (باستثناء باص المدرسة)، أجرة نقل بالتاكسي، أجرة نقل تاكسي حسب الطلب، استئجار سيارة بدون سائق، أجرة وسائل نقل أخرى، رسوم خدمات بريدية، تلفون، فاكس، أخرى.

مصاريف ناتجة عن شراء وسائل نقل شخصية:

يشمل ذلك المبالغ المدفوعة لشراء وسائل نقل لأغراض شخصية. مصنفة كما يلي: سيارة أو عربة (فان)، دراجة نارية، دراجة هوائية، أخرى.

الطريق الرئيسي:

هو الطريق الذي يمتد على مستوى القطر، أو من محافظة إلى أخرى.

الطريق الريفي:

يشمل هذا النوع الطرق من نوع المدخل والطرق الرابطة.

الطريق الإقليمي:

هو الطريق الذي يتفرع من طريقين رئيسيين، أو يؤدي إلى طريقين رئيسيين.

طريق عادة ما يكون ترابي، يستخدم لأغراض زراعية، مثل تسهيل عمليات استصلاح الأراضي وربطها مع القرى.	الطريق الزراعي:
يتضمن (إضافة إلى العرض الأساسي) الأجزاء المستعملة من أجل حركة المركبات بما في ذلك الأماكن المخصصة للوقوف، ويستثنى منه كتف الطريق.	عرض الطريق:
هو الطريق المعبد الذي يكون عرضه أكبر من أو يساوي 4 متر.	الطريق (صنف أول):
هو الطريق المعبد الذي يكون عرضه أكبر من أو يساوي 2.5 متر وأصغر من أو يساوي 3 متر.	الطريق (صنف ثاني):
هو الطريق الذي لم يسبق بنائه أي حركة إنشاء أو حركة مرور.	الطريق الجديد:
هو الطريق الذي يوصل ما بين طريق رئيسي (أو طريق إقليمي) ونقطة معينة داخل التجمع.	الطريق المدخل:
هو الطريق الذي يكون غلافه العلوي مغطى بطبقة من الإسفلت.	الطريق المعبد:
هو الطريق الذي يخدم حركة المرور الداخلية ضمن التجمع (بلدة، قرية، الخ).	الطريق الداخلي:
يتضمن أي إضافة لعرض طريق تم إنشاؤه مسبقاً.	توسيع الطريق:
تدمير طريق قديم (أو أجزاء منه)، ومن ثم إعادة الإنشاء.	إصلاح الطريق:
يتضمن هذا المصطلح جميع الأنواع التي تعمل بقوة ميكانيكية، بما في ذلك الدراجات الآلية، ويستثنى من ذلك المركبات العسكرية ومركبات الشرطة، والمركبات المقطورة، والمركبات ذات الرخصة الأجنبية (والتي تحمل ترخيص مؤقت)، والمركبات الدبلوماسية ومركبات الأمم المتحدة، ويستثنى كذلك الجرافات.	المركبات الآلية:
يتضمن هذا المصطلح المركبات الآلية والمركبات المقطورة.	المركبات:

السيارة الخاصة: مركبة مخصصة لنقل ركاب (بدون اجر)، ولا تزيد حمولتها عن 8 ركاب (بما في ذلك السائق)، وموصوفة في رخصتها كمركبة خاصة.

الشاحنة: هي المركبة المصممة لأغراض غير نقل الركاب ويزيد ارتفاعها عن 250 سم، وموصوفة في رخصتها كشاحنة.

السيارة التجارية: هي المركبة المصممة لأغراض غير نقل الركاب ويزيد وزنها عن 2200 كغم ويزيد ارتفاعها عن 175 سم ويقل عن أو يساوي 250 سم، وموصوفة في رخصتها كمركبة تجارية.

الباص: مركبة آلية مصممة لنقل 17 راكب أو أكثر (بما في ذلك السائق)، وموصوفة في رخصتها كباص.

الباص الصغير: مركبة آلية مصممة لنقل ركاب يزيد عددهم عن 8 ركاب (بما في ذلك السائق) ويقل عن أو يساوي 16 راكب (بما في ذلك السائق)، وموصوفة في رخصتها كباص صغير.

سيارة اجرة (التاكسي): مركبة مخصصة لنقل ركاب (مقابل اجر)، ولا تزيد حمولتها عن 8 ركاب (بما في ذلك السائق)، وموصوفة في رخصتها كتاكسي.

الدراجة النارية: مركبة آلية ذات عجلتين أو ثلاث عجلات (بما في ذلك تلك التي تحتوي على عربة جانبية)، وموصوفة في رخصتها كدراجة. تصنف الدراجات الآلية حسب سعة اسطوانة المحرك على النحو التالي: أقل من 50 سم<sup>3</sup>، 50-100 سم<sup>3</sup>، 100-250 سم<sup>3</sup>، أكبر من 250 سم<sup>3</sup>.

الجرار: حسب تعريف وزارة النقل والمواصلات والاتصالات فإن هذا الصنف ينحصر في تلك المستخدمة لأغراض صناعية أو زراعية مثل المولدات المتقلة، جرارات صناعية، جرارات تخزين الوقود، جرارات زراعية.

مركبة الخدمة الخاصة: مركبة مصممة لخدمات معينة مثل مركبات الإسعاف، المركبات الطبية، مركبات التنظيف، ... الخ.

الرحلات الجوية المنتظمة: سلسلة من الرحلات التي يتم الإعداد لها ضمن مجموعة من الظروف متضمنة الحد الأدنى مما يلي: تتجزأ بطائرة مسافرين وتذاكرها متاحة

للاستخدام العام، تخطط وتضبط حسب احتياجات حركة المرور، يتم التنقل خلالها بموجب اتفاقية جوية موجودة، وجود رخصة تشغيل وجدول مواعيد محدد متاح للاستخدام العام.

عدد المسافرين في رحلة جوية: يضم المسافرين باستثناء طاقم الطائرة، وباستثناء الأطفال الرضع (أقل من سنتين).

نسبة الإشغال للرحلات الجوية: هي نسبة عدد المسافرين الى عدد المقاعد الكلي خلال عدد معين من الرحلات.

المكالمة المحلية: هي المكالمات التي يتم إرسالها واستقبالها باستخدام نفس المقسم.

المكالمة الوطنية: هي المكالمات التي يتم إرسالها من قبل مقسم معين واستقبالها من قبل مقسم آخر في نفس القطر.

المكالمة الدولية: هي المكالمات التي يتم إرسالها من قطر إلى آخر.

الانتفاضة: الثورة الشعبية الفلسطينية التي اندلعت في كانون أول من عام 1987 ضد الاحتلال الإسرائيلي.

القدس الشرقية: الجزء الشرقي من القدس الذي كان خاضعاً للحكم الأردني واحتلته إسرائيل في شهر حزيران من عام 1967، ثم ضمته بتاريخ 28 حزيران 1967.

باقي الضفة الغربية: الضفة الغربية باستثناء ذلك الجزء من محافظة القدس والذي ضمته إسرائيل عنوة بعيد احتلالها للأراضي الفلسطينية عام 1967.

وتجدر الإشارة إلى أن المفاهيم الخاصة بالمركبات والتي ورد ذكرها سابقاً تمثل المصطلحات المستخدمة في مصادر البيانات والتي قد لا تتطابق بالضبط مع التوصيات الدولية، وفيما يلي عرضاً للمفاهيم المتعلقة بالمركبات حسب توصيات الأمم المتحدة:

المركبة: مركبة ذات عجلات تكون مصممة للسير على الطرقات.

المركبة الآلية: مركبة مزودة بمحرك بحيث يمتلك هذا المحرك وسيلة دفع ذاتية، وتستعمل عادة لحمل الأشخاص أو البضائع أو لسحب المركبات.

سيارة المسافرين (Passenger car): مركبة آلية تستعمل لنقل الركاب ولا تزيد حمولتها عن 9 ركاب (بما في ذلك السائق). ولا يشمل هذا النوع الدراجات النارية. يتضمن هذا النوع سيارات الأجرة

الشاحنة Lorry: مركبة آلية مصممة أساساً لأغراض نقل البضائع. يتضمن هذا النوع سيارات الفان (Van) المصممة لنقل البضائع والتي لا يزيد وزنها الإجمالي عن 3500 كغم.

الباص: مركبة آلية مصممة لنقل 9 ركاب فما فوق (بما في ذلك السائق).

الدراجة النارية: مركبة آلية ذات عجلتين، بما في ذلك تلك التي تحتوي على عربة جانبية.

يتضمن ذلك الدراجات البخارية، والمركبات ذات الثلاث عجلات والتي لا يزيد وزنها عن 400 كغم.

الجرار: مركبة آلية مصممة لسحب مركبة غير آلية. ويستثنى من ذلك الجرارات الزراعية.

مركبة الأغراض الخاصة: مركبة مصممة لغير أغراض نقل الركاب أو البضائع. يتضمن هذا النوع: مركبات الإسعاف، الرافعات المتحركة، المداحل، الجرافات ذات العجلات المعدنية، مركبات تصوير الأفلام، المركبات الإذاعية والتلفزيونية المتحركة، المركبات المستخدمة كمكتبية متحركة، مركبات الصيانة المتحركة.

فيما يلي ملاحظات حول المفاهيم الخاصة بالمركبات:

- تدرج وزارة النقل والمواصلات المركبات التجارية والشاحنات ضمن بند واحد ويتضمن مجموعة من أنواع المركبات منها المركبات المغلقة، المركبات ذات كابينة لنقل البضائع، المركبات ذات الكابينة المزدوجة الاستعمال، الرافعات، مركبات التبريد، القلابات، مركبات نقل السيارات، الخلاطات، المقطورات، القاطرات، الصحاريج.

- لا يمكن مقارنة السيارات الخاصة وسيارات الاجرة حسب التعريف المحلي مع سيارات المسافرين حسب التعريف الدولي الا باضافة الباصات الصغيرة التي تتسع لتسعة ركاب (بما في ذلك سائق).
- لا يتوافق تعريف الجرارات المحلي مع تعريف الامم المتحدة والمكتب الاحصائي الاوروبي لان التعريف المحلي يشير بشكل اساسي الى الجرارات الصناعية والجرارات الزراعية
- لا يمكن مقارنة الباصات والباصات الصغيرة مع التعريف الدولي للباصات الا من خلال استثناء الباصات الصغيرة التي تتسع لتسعة ركاب (بما في ذلك السائق).
- لا يمكن مقارنة الدراجات النارية حسب التعريف المحلي مع التعريف الدولي الا بعد استثناء تلك التي تقل سعة اسطوانة محركها عن 50 سم<sup>3</sup>.





## المراجع العربية

1. مركز الإحصاء الفلسطيني، 1995. إعداد الإحصاءات الرسمية الفلسطينية: الخطة الشاملة لإعداد الإحصاءات الرسمية الفلسطينية. رام الله-فلسطين.
2. مركز الإحصاء الفلسطيني (وحدة التدريب)، 1994. دورة تمهيدية في جمع وتحليل البيانات. القدس-فلسطين.
3. دائرة الإحصاء المركزية الفلسطينية، 1996. التصنيف السلعي الموحد للضفة الغربية وقطاع غزة، الطبعة الثانية. سلسلة التصنيفات القياسية، رقم 1. رام الله-فلسطين.
4. دائرة الإحصاء المركزية الفلسطينية، 1995. التعداد العام للمنشآت 1994: النتائج النهائية. رام الله-فلسطين.
5. دائرة الإحصاء المركزية الفلسطينية، سلسلة سنوات. أرشيف مكتب إحصاءات الإدارة المدنية الإسرائيلية (بيانات غير منشورة). رام الله-فلسطين.
6. دائرة الإحصاءات العامة، 1992. سلسلة المسوح الاقتصادية: تعاريف وتعليمات استيفاء بيانات استمارة النقل (القطاع المنظم). عمان.
7. دائرة الإحصاءات العامة، 1994. النشرة الإحصائية السنوية 1993، العدد 44. عمان.
8. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، 1990. المفاهيم والتعاريف الإحصائية المستخدمة بقطاع الإحصاء. القاهرة.
9. وزارة التخطيط والتعاون الدولي. النشرة الإحصائية الربع سنوية لقطاع غزة (مجموعة أعداد). غزة-فلسطين.
10. وزارة التخطيط والتعاون الدولي، 1996. النشرة الإحصائية السنوية لقطاع غزة 1995. العدد 2. غزة-فلسطين.
11. مركز الإحصاء الفلسطيني، 1994. ديمغرافية الشعب الفلسطيني في الضفة الغربية وقطاع غزة. سلسلة تقارير الوضع الراهن، رقم 1. رام الله-فلسطين.
12. مركز دراسات الوحدة العربية، 1985. المواصلات في الوطن العربي: بحوث ومناقشات الندوة الفكرية التي نظمها مركز دراسات الوحدة العربية بالاشتراك مع نقابة المهندسين العراقيين ونقابة المعلمين في الجمهورية العراقية، الطبعة الثانية. بيروت.

13. ميرون بنفينستي (ترجمة ياسين جابر)، 1987. الضفة الغربية وقطاع غزة: بيانات وحقائق أساسية، الطبعة الأولى. عمان.

14. سمير ابو عيشة، 1991. البرنامج الانمائي لقطاع النقل والمواصلات في الضفة الغربية وقطاع غزة. نابلس- فلسطين.

# Tables



1997-1995

:1.1

**Table 1.1: Employed Persons in the Transportation, Storage, and Communication Sector by Area and Sex, 1995-1997**

Sex and Area	Percentage of Employed Persons in Transportation, Storage and Communication of Total Employment			الجنس والمنطقة
	1997	1996	1995	
<b>Both Sexes</b>				
West Bank-North	4.2	4.5	5.5	
West Bank-Centre	7.9	6.6	5.2	
West Bank-South	4.0	4.5	5.1	
<b>West Bank</b>	<b>5.1</b>	<b>5.1</b>	<b>5.3</b>	
<b>Gaza Strip</b>	<b>4.2</b>	<b>4.3</b>	<b>4.8</b>	
<b>Palestinian Territory</b>	<b>4.8</b>	<b>4.8</b>	<b>5.1</b>	
<b>Thereof Males</b>				
West Bank-North	98.7	99.4	96.1	
West Bank-Centre	96.8	97.0	96.8	
West Bank-South	98.9	98.4	98.8	
<b>West Bank</b>	<b>98.0</b>	<b>98.3</b>	<b>97.1</b>	
<b>Gaza Strip</b>	<b>98.6</b>	<b>97.1</b>	<b>98.0</b>	
<b>Palestinian Territory</b>	<b>98.2</b>	<b>98.0</b>	<b>97.3</b>	

Source: Palestinian Central Bureau of Statistics, 1998. Labour Force Survey.

Several Rounds (1995-1997) Unpublished Data. Ramallah-Palestine.

.1998

:

. - .

(1997-1995)

:2.1

1997-1995

**Table 1.2: Average Weekly Work Hours of the Employed Persons in the Transportation, Storage, and Communication Sector with Respect to All Sectors by Area and Sex, 1995-1997**

Sex and Area	1997 1997 Average		1996 1996 Average		1995 1995 Average		الجنس والمنطقة
	All Sectors	Transportation, Storage and Communication Sector	All Sectors	Transportation, Storage and Communication Sector	All Sectors	Transportation, Storage and Communication Sector	
<b>Both Sexes</b>							
West Bank-North	44.0	48.0	43.9	50.1	41.0	47.0	
West Bank-Centre	44.0	47.0	43.1	48.1	44.0	52.0	
West Bank-South	41.0	52.0	41.4	50.8	41.0	43.0	
<b>West Bank</b>	<b>43.0</b>	<b>48.0</b>	<b>43.0</b>	<b>49.1</b>	<b>42.0</b>	<b>48.0</b>	
<b>Gaza Strip</b>	<b>44.0</b>	<b>47.0</b>	<b>44.5</b>	<b>44.0</b>	<b>43.0</b>	<b>42.0</b>	
<b>Palestinian Territory</b>	<b>44.0</b>	<b>48.0</b>	<b>43.7</b>	<b>47.8</b>	<b>42.0</b>	<b>47.0</b>	
<b>Males</b>							
West Bank-North	44.0	47.0	44.4	50.0	41.0	48.0	
West Bank-Centre	45.0	48.0	43.7	48.3	45.0	52.0	
West Bank-South	42.0	52.0	42.2	50.8	41.0	43.0	
<b>West Bank</b>	<b>44.0</b>	<b>48.0</b>	<b>43.6</b>	<b>49.2</b>	<b>42.0</b>	<b>49.0</b>	
<b>Gaza Strip</b>	<b>45.0</b>	<b>47.0</b>	<b>45.4</b>	<b>44.1</b>	<b>43.0</b>	<b>42.0</b>	
<b>Palestinian Territory</b>	<b>44.0</b>	<b>48.0</b>	<b>44.6</b>	<b>48.0</b>	<b>42.0</b>	<b>47.0</b>	

Source: Palestinian Central Bureau of Statistics, 1998. Labour Force Survey.

Several Rounds (1995-1997) Unpublished Data. Ramallah-Palestine.

.1998

:

(1997-1995)

:3.1

1997-1995

**Table 1.3: Average Monthly Work Days of the Employees in the Transportation, Storage, and Communication Employed Persons with Respect to All Sectors by Area and Sex, 1995-1997**

Sex and Area	1997 1997 Average		1996 1996 Average		1995 1995 Average		الجنس والمنطقة
	All Sectors	Transportation, Storage and Communication Sector	All Sectors	Transportation, Storage and Communication Sector	All Sectors	Transportation, Storage and Communication Sector	
<b>Both Sexes</b>							
West Bank-North	21.0	23.0	21.4	23.4	21.0	22.0	
West Bank-Centre	22.0	24.0	22.3	24.1	22.0	25.0	
West Bank-South	21.0	25.0	20.6	21.9	21.0	22.0	
<b>West Bank</b>	<b>21.0</b>	<b>24.0</b>	<b>21.5</b>	<b>23.5</b>	<b>21.0</b>	<b>23.0</b>	
<b>Gaza Strip</b>	<b>23.0</b>	<b>24.0</b>	<b>22.9</b>	<b>22.2</b>	<b>22.0</b>	<b>20.0</b>	
<b>Palestinian Territory</b>	<b>22.0</b>	<b>24.0</b>	<b>22.9</b>	<b>23.3</b>	<b>21.0</b>	<b>22.0</b>	
<b>Males</b>							
West Bank-North	21.0	23.0	21.1	23.1	20.0	21.0	
West Bank-Centre	22.0	24.0	22.1	24.0	22.0	25.0	
West Bank-South	21.0	25.0	20.2	22.1	20.0	22.0	
<b>West Bank</b>	<b>21.0</b>	<b>24.0</b>	<b>21.2</b>	<b>23.5</b>	<b>21.0</b>	<b>23.0</b>	
<b>Gaza Strip</b>	<b>23.0</b>	<b>24.0</b>	<b>22.7</b>	<b>22.0</b>	<b>21.0</b>	<b>20.0</b>	
<b>Palestinian Territory</b>	<b>22.0</b>	<b>24.0</b>	<b>22.7</b>	<b>23.2</b>	<b>21.0</b>	<b>22.0</b>	

Source: Palestinian Central Bureau of Statistics, 1998. Labour Force Survey.

Several Rounds (1995-1997) Unpublished Data. Ramallah-Palestine.

.1998

:

. - .

(1997-1995)

\*

:4.1

1997-1995

**Table 1.4: Average Daily Wage in NIS\* of the Employees in the Transportation, Storage, and Communication Employed Persons with Respect to All Sectors by Area and Sex, 1995-1997**

Sex and Area	1997 1997 Average		1996 1996 Average		1995 1995 Average		الجنس والمنطقة
	All Sectors	Transportation, Storage and Communication Sector	All Sectors	Transportation, Storage and Communication Sector	All Sectors	Transportation, Storage and Communication Sector	
<b>Both Sexes</b>							
West Bank-North	56.6	47.3	50.6	41.8	56.2	44.9	
West Bank-Centre	73.8	76.3	69.4	66.9	69.4	86.9	
West Bank-South	60.6	56.2	55.6	49.5	66.4	52.5	
<b>West Bank</b>	<b>63.1</b>	<b>66.2</b>	<b>58.2</b>	<b>57.3</b>	<b>63.4</b>	<b>64.0</b>	
<b>Gaza Strip</b>	<b>52.0</b>	<b>49.6</b>	<b>47.1</b>	<b>37.2</b>	<b>43.8</b>	<b>34.7</b>	
<b>Palestinian Territory</b>	<b>59.3</b>	<b>62.7</b>	<b>46.3</b>	<b>48.4</b>	<b>58.5</b>	<b>57.5</b>	
<b>Males</b>							
West Bank-North	60.9	48.6	54.2	42.6	59.2	46.8	
West Bank-Centre	76.3	75.5	72.3	66.3	72.7	91.0	
West Bank-South	64.0	56.2	57.9	48.1	67.3	52.5	
<b>West Bank</b>	<b>66.7</b>	<b>65.9</b>	<b>61.3</b>	<b>56.9</b>	<b>66.0</b>	<b>66.6</b>	
<b>Gaza Strip</b>	<b>52.9</b>	<b>50.7</b>	<b>48.1</b>	<b>38.0</b>	<b>44.0</b>	<b>34.7</b>	
<b>Palestinian Territory</b>	<b>61.8</b>	<b>62.6</b>	<b>47.6</b>	<b>48.1</b>	<b>60.2</b>	<b>59.2</b>	

\* The average exchange rates of NIS per US\$; during the years 1995, 1996, and 1997 are as the following: 0.3327, 0.3147, 0.2883 respectively.

Source: Palestinian Central Bureau of Statistics, 1998. Labour Force Survey.

Several Rounds (1995-1997) Unpublished Data. Ramallah-Palestine.

1997 1996 1995

\*

يلي: 0.3327، 0.3147، 0.2883 على التوالي.

1998.

:

(1997-1995)



\*

:5.1

1997

**Table 1.5: Monthly Percentage and Average Value of Household Expenditure in JD\* on Transportation and Communication in Comparison with Total Expenditure, by Selected Variables, 1997**

Item	Grand Total		Total on transportation and communication		Expenditure on purchase of personal transportation means		Fees for transportation and Communication		Expenditure on use of personal transportation means		
	Value	% Ratio %	Value	% Ratio %	Value	% Ratio %	Value	% Ratio %	Value	% Ratio %	
<b>By Governorate**:</b>											: **
Jenin	497.2	100.0	54.4	10.9	12.3	2.5	24.5	4.9	17.6	3.5	
Tulkarm and Qalqilya	519.4	100.0	56.4	10.9	6.1	1.2	29.1	5.6	21.2	4.1	
Nablus	550.9	100.0	68.4	12.4	4.3	0.8	36.1	6.5	28.0	5.1	
Ramallah and Jericho	744.0	100.0	87.6	11.8	12.7	1.7	36.8	4.9	38.0	5.1	
Jerusalem	810.3	100.0	74.3	9.2	1.4	0.2	36.0	4.4	36.9	4.6	
Bethlehem	611.9	100.0	74.1	12.1	10.9	1.8	32.7	5.3	30.6	5.0	
Hebron	579.2	100.0	65.2	11.3	12.9	2.2	27.6	4.8	24.7	4.3	
West Bank	618.0	100.0	68.6	11.1	8.7	1.4	31.8	5.1	28.1	4.5	
Gaza Strip	490.3	100.0	46.0	9.4	8.9	1.8	22.7	4.6	14.4	2.9	
Palestinian Territory	579.0	100.0	61.7	10.7	8.8	1.5	29.0	5.0	24.0	4.1	
<b>By Household Size Group:</b>											:
1-3	364.4	100.0	43.1	11.8	8.0	2.2	20.6	5.7	14.5	4.0	3-1
4-5	499.9	100.0	57.6	11.5	7.7	1.5	28.1	5.6	21.9	4.4	5-4
6-7	578.3	100.0	65.1	11.3	9.8	1.7	29.8	5.2	25.4	4.4	7-6
8-9	611.0	100.0	66.6	10.9	8.3	1.4	27.8	4.6	30.6	5.0	9-8
10+	774.0	100.0	70.2	9.1	9.4	1.2	35.7	4.6	25.1	3.2	+10
<b>By Level of Living:</b>											:
Better-off	740.3	100.0	120.1	16.2	29.9	4.0	38.2	5.2	52.0	7.0	
Middle Category	577.5	100.0	56.4	9.8	4.0	0.7	30.5	5.3	21.8	3.8	
Worse-off	467.1	100.0	27.5	5.9	0.5	0.1	20.1	4.3	6.9	1.5	
<b>By Sex of Head of Household:</b>											:
Male	600.1	100.0	16.5	2.7	2.4	0.4	7.6	1.3	6.4	1.1	
Female	343.7	100.0	0.7	0.2	0.0	0.0	0.5	0.1	0.2	0.1	

\*

:5.1

( ) 1997

**Table 1.5: Monthly Percentage and Average Value of Household Expenditure (in JD)\* on Transportation and Communication in Comparison with Total Expenditure, by Selected Variables, 1997 (Continued)**

Item	Grand Total		Total on transportation and communication		Expenditure on purchase of personal transportation means		Fees for transportation and Communication		Expenditure on use of personal transportation means		
	Value	% Ratio %	Value	% Ratio %	Value	% Ratio %	Value	% Ratio %	Value	% Ratio %	
<b>By Month:</b>											:
January	538.0	100.0	50.5	9.4	6.7	1.3	27.4	5.1	16.4	3.1	
February	668.7	100.0	59.6	8.9	6.9	1.0	31.0	4.6	21.8	3.3	
March	502.6	100.0	59.7	11.9	13.0	2.6	24.9	4.9	21.9	4.4	
April	704.1	100.0	57.0	8.1	2.5	0.4	26.5	3.8	28.0	4.0	
May	531.5	100.0	61.3	11.5	13.9	2.6	22.2	4.2	25.1	4.7	
June	551.9	100.0	72.2	13.1	16.2	2.9	32.5	5.9	23.6	4.3	
July	569.7	100.0	65.3	11.5	11.9	2.1	30.8	5.4	22.7	4.0	
August	628.6	100.0	61.4	9.8	5.5	0.9	33.2	5.3	22.7	3.6	
September	545.2	100.0	51.7	9.5	5.8	1.1	25.1	4.6	20.9	3.8	
October	575.1	100.0	72.9	12.7	8.7	1.5	27.8	4.8	36.4	6.3	
November	595.5	100.0	64.1	10.8	2.9	0.5	37.5	6.3	23.7	4.0	
December	613.3	100.0	65.8	10.7	11.6	1.9	28.8	4.7	25.4	4.1	
<b>By Expenditure Categories (JD):</b>											:( )
200 and less	131.2	100.0	6.2	4.7	0.1	0.1	5.7	4.4	0.3	0.2	200
201-300	253.3	100.0	17.8	7.0	0.1	0.1	14.5	5.7	3.2	1.3	300-201
301-400	352.8	100.0	30.6	8.7	1.9	0.5	21.2	6.0	7.5	2.1	400-301
401-550	469.4	100.0	43.4	9.3	2.9	0.6	26.5	5.6	14.0	3.0	550-401
551-700	620.9	100.0	69.1	11.1	8.1	1.3	34.2	5.5	26.8	4.3	700-551
701-1000	827.2	100.0	94.6	11.4	12.0	1.4	40.8	4.9	41.9	5.1	1000-701
More than 1000	1466.2	100.0	181.2	12.4	41.2	2.8	59.9	4.1	80.1	5.5	1000

\*1 JD (Jordanian Dinar)= 1.4086 US\$ (this figure represents the average exchange rate during 1997).

.(1997 ) 1.4086 = 1 \*

\*\* The classification of Governorates is according to PECS Survey.

. \*\*

Source: Palestinian Central Bureau of Statistics, 1998. The Palestinian

.1998 :

Expenditure and Consumption Survey (PECS) January-December 1997. Unpublished Data. Ramallah-Palestine.

.(1997 - )

1997

:6.1

Table 1.6: Percentage Distribution of Households, by Ownership of Some Type of Vehicles, 1997

Item	One tractor or more			One goods transport vehicle or more			One private car or more			
	Without possession or free use of vehicle	ملك الغير (تستعمل مجاناً) Borrowed vehicle only (free use)	Owned vehicle	Without possession or free use of vehicle	ملك الغير (تستعمل مجاناً) Borrowed vehicle only (free use)	Owned vehicle	Without possession or free use of vehicle	ملك الغير (تستعمل مجاناً) Borrowed vehicle only (free use)	Owned vehicle	
<b>By Governorate*:</b>										.*
Jenin	91.6	0.4	8.0	95.1	0.0	4.9	78.0	0.0	22.0	
Tulkarm and Qalqilya	97.7	0.0	2.3	92.7	0.6	6.7	79.4	0.9	19.8	
Nablus	98.2	0.3	1.5	95.2	0.0	4.8	70.0	0.9	29.1	
Ramallah and Jericho	97.8	0.0	2.2	95.4	0.3	4.3	69.2	0.5	30.3	
Jerusalem	100.0	0.0	0.0	97.0	0.0	3.0	69.2	0.5	30.3	
Bethlehem	99.4	0.0	0.6	93.0	0.0	7.0	67.1	1.2	31.8	
Hebron	98.0	0.0	2.0	89.6	0.0	10.4	75.7	0.0	24.3	
West Bank	97.6	0.1	2.3	93.9	0.1	6.0	72.8	0.7	26.5	
Gaza Strip	99.4	0.0	0.6	95.7	0.5	3.8	78.1	3.2	18.7	
Palestinian Territory	98.1	0.1	1.8	94.5	0.2	5.3	74.4	1.5	24.1	
<b>By Household Size Group:</b>										:
1-3	99.6	0.0	0.4	98.8	0.0	1.2	86.0	1.6	12.4	3-1
4-5	99.1	0.0	0.9	96.4	0.0	3.6	75.0	1.9	23.1	5-4
6-7	98.4	0.2	1.3	94.4	0.2	5.3	73.3	1.5	25.3	7-6
8-9	97.4	0.0	2.7	93.4	0.3	6.3	69.2	1.5	29.4	9-8
10+	96.5	0.0	3.5	90.5	0.6	8.9	71.6	1.0	27.4	+10
<b>By Level of Living:</b>										:
Better-off	99.1	0.0	1.0	95.1	0.1	4.8	58.8	1.8	39.5	
Middle Category	98.6	0.0	1.4	94.4	0.3	5.3	73.9	1.5	24.7	
Worse-off	96.9	0.2	2.9	94.0	0.2	5.8	86.5	1.2	12.3	
<b>By Sex of Head of Household:</b>										:
Male	98.0	0.1	1.9	94.0	0.3	5.7	72.9	1.6	25.6	
Female	99.2	0.0	0.8	99.2	0.0	0.8	92.0	0.4	7.6	

1997 (تابع)

:6.1

**Table 1.6: Percentage Distribution of Households, by Ownership of Some Type of Vehicles, 1997 (Continued)**

Item	One tractor or more			One goods transport vehicle or more			One private car or more			
	Without possession or free use of vehicle	ملك الغير (تستعمل مجاناً) Borrowed vehicle only (free use)	Owned vehicle	Without possession or free use of vehicle	ملك الغير (تستعمل مجاناً) Borrowed vehicle only (free use)	Owned vehicle	Without possession or free use of vehicle	ملك الغير (تستعمل مجاناً) Borrowed vehicle only (free use)	Owned vehicle	
<b>By Month:</b>										:
January	98.6	0.0	1.4	95.1	0.4	4.5	79.1	0.4	20.6	
February	97.9	0.0	2.1	91.9	0.7	7.4	72.2	1.1	26.8	
March	96.3	0.0	3.7	94.1	0.4	5.6	78.1	1.9	20.1	
April	97.4	0.0	2.6	93.0	0.7	6.3	72.5	3.7	23.8	
May	97.3	0.0	2.7	92.3	0.0	7.7	74.5	1.9	23.6	
June	98.5	0.0	1.5	93.8	0.0	6.2	75.5	1.1	23.4	
July	98.5	0.0	1.5	94.9	0.0	5.2	73.1	1.1	25.8	
August	98.1	0.0	1.9	96.6	0.4	3.0	74.9	0.4	24.7	
September	98.5	0.0	1.5	97.0	0.0	3.0	80.5	0.8	18.8	
October	99.2	0.4	0.4	96.5	0.0	3.5	65.6	2.3	32.1	
November	96.8	0.0	3.2	95.4	0.4	4.2	73.8	1.4	24.8	
December	99.7	0.3	0.0	92.8	0.0	7.2	73.1	1.7	25.2	
<b>By Consumption Categories (JD):</b>										:( )
200 and less	99.6	0.0	0.4	98.3	0.0	1.7	99.6	0.0	0.4	200
201-300	99.4	0.3	0.3	98.0	0.3	1.7	94.5	1.4	4.0	300-201
301-400	98.2	0.0	1.8	96.5	0.5	3.0	88.2	1.9	9.9	400-301
401-550	98.3	0.0	1.7	94.3	0.1	5.6	81.2	1.6	17.2	550-401
551-700	97.2	0.2	2.6	92.2	0.7	7.1	70.5	1.7	27.9	700-551
701-1000	97.2	0.0	2.8	94.2	0.0	5.9	61.7	1.1	37.2	1000-701
More than 1000	98.5	0.0	1.5	91.1	0.0	8.9	43.4	1.5	55.1	1000

\* The classification of Governorates is according to PECS Survey.

Source: Palestinian Central Bureau of Statistics, 1998. The Palestinian

Expenditure and Consumption Survey (PECS) January-December 1997. Unpublished Data. Ramallah-Palestine.

.1998

.(1997

\*

:1.2

**Table 2.1: Distances Between Palestinian Cities in Kilometers\***

												Jerusalem	Jerusalem
											الخليل	33.5	Hebron
										اريجا	69.5	36.0	Jericho
									بيت لحم	44.0	25.5	8.0	Bethlehem
							رام الله	23.5	36.5/41.5	49.0	15.5		Ramallah
						نابلس	47.0	70.5	68.5	96.0	62.5		Nablus
					جنين	42.0	89.0	112.5	89.5/110.5	138.0	104.5		Jenin
				طولكرم	50.5	29.0	76.0	99.5	97.5	125.0	91.5		Tulkarm
			قلقيلية	30.0	61.0	32.0	76/79	99.5/102.5	100.5	125/128	91.5/94.5		Qalqilya
		غزة	175.3/178.3	175.3	188.3	146.3	99.3	105.5	133.5	80.5	97.5		Gaza
	رفح	33.0	208.5/211.5	208.5	221.5	179.5	132.5	138.5	166.5	113.5	130.5		Rafah
	خانيونس	8.5	24.5	199.8/202.8	199.8	212.8	170.8	123.8	130.0	158.0	105.0	122.0	Khan Younis
دير البلح	8.0	16.5	16.0	191.3/194.3	191.3	204.3	162.3	115.3	121.5	149.5	96.5	113.5	Deir El-Balah

\* Numbers represent distance between the two centers, according to the present actual transportation line.

The slash (/) indicates separation between two roads.

Source: Palestinian Central Bureau of Statistics, 1998. 1998 PCBS Diary. Ramallah-Palestine.

(/)

1998

1998

:

\*1977 ,1967 .

:2.2

**Table 2.2: Road Network in the Remaining West Bank by  
Type, Width and Length. 1967, 1977\***

Road Type	( ) Length (km)		( ) Width (m)	
	1977	1967		
Main				
	17	96	3	
	0	0	4	
	9	221	5	
	201	65	6	
	246	42	7	
<b>Total</b>	<b>473</b>	<b>424</b>		
Regional				
	281	272	3	
	61	54	4	
	5	45	5	
	63	55	6	
<b>Total</b>	<b>410</b>	<b>426</b>		
Rural				
	784	677	3	
	29	29	4	
	17	17	5	
	3	3	6	
<b>Total</b>	<b>833</b>	<b>726</b>		
Agricultural (all classes)				( )
	879	46	3	
<b>Grand Total</b>	<b>2595</b>	<b>1622</b>		

\* Excluding military and unpaved roads.

\*

Source: Grossman and Derman, The Impact of the Regional Road

:

Construction Land Use in the West Bank. The West Bank Data Base Project

and the Jerusalem Post, 1989, p 8.

.8 1989

1985

:3.2

**Table 2.3: Road Network Length in the Remaining West Bank by Classification and Geographical Area, 1985**

Units in Kilometers.

Geographical Area*	Total	Class 2	Class 1	*
Ya'abad	90	80	10	
Tubas	128	83	45	
Anabta	112	95	17	
Azzun	83	47	36	
Jenin, Tulkarm, and Nablus	247	122	125	
Um Saffa	293	172	121	
Jiftlik	165	38	127	
Auja	107	31	76	
Jerusalem	174	109	65	
West Bank Desert	58	20	38	
Tarqumiya	155	100	55	
Yatta	70	54	16	
<b>Total</b>	<b>1682</b>	<b>951</b>	<b>731</b>	

\* According to the source classification; all of the

\*

Remaining West Bank was included in these areas.

Source: Benvenisti and Khayat, The West Bank and Gaza

:

Atlas. The West Bank Data Base Project and the Jerusalem Post, 1988, p35.

.35 1988

\*1997

:4.2

**Table 2.4: Road Network Length in the Remaining West Bank and Gaza Strip  
by Governorate and Road Type, May 1997\***

Units in Kilometers.

Governorate	Total	Rural	Regional	Main	
Jenin	289	230	24	35	
Tulkarm	98	38	38	22	
Qalqilya	88.5	20	37	31.5	
Salfit	93	22	41	30	
Nablus	234	76.5	73	84.5	
Ramallah	460	240	90	130	
Jericho	127	10	12	105	
Bethlehem	169	95	25	49	
Hebron	323	170	92	61	
<b>The Remaining West Bank</b>	<b>1881.5</b>	<b>901.5</b>	<b>432</b>	<b>548</b>	
Gaza North (Jabaliah)	29	14	10	5	( )
Gaza	43.6	4	12	27.6	
Deir El-Balah	34	0	12	22	
Khan Younis	42	10.5	12.5	19	
Rafah	24.5	4	8	12.5	
<b>Gaza Strip</b>	<b>173.1</b>	<b>32.5</b>	<b>54.5</b>	<b>86.1</b>	
<b>Grand Total</b>	<b>2054.6</b>	<b>934</b>	<b>486.5</b>	<b>634.1</b>	

\* Excludes Tubas.

\*

Source: Palestinian Central Bureau of Statistics, 1997. Statistical

.1997

:

Brief 1997, Issue No. 2. Ramallah - Palestine.

-

1997



1992

:5.2

**Table 2.5: Unpaved Roads Length in the West Bank and Gaza Strip by Governorate, 1992**

Units in Kilometers.

Governorate	Unpaved Roads Length	
Jenin	205	
Tulkarm	117	
Nablus	135	
Ramallah	224	
Jerusalem	174	
Jericho	53	
Bethlehem	105	
Hebron	382	
<b>West Bank Total</b>	<b>1395</b>	
<b>Gaza Strip Total</b>	<b>139</b>	
<b>Palestinian Territory</b>	<b>1534</b>	

Source: Agricultural Data Base, Final Report on

:

Population Agglomerations Survey in the West

.29 1992 2

Bank and Gaza Strip, Vol. 1, No. 2, Jerusalem, 1992, p 29.

\*

1998 - 1994

:6.2

Table 2.6: Israeli Bypass Roads in the West Bank (Built between 1994 and September 1998) by Path, Length, Width, and Area\*

Path		المساحة (1000 م <sup>2</sup> )	العرض (م)**	الطول (كم)		
From	To	Area (1000 m <sup>2</sup> )	Width (m)**	Length (km)		
Jenin City	Qabatiya	225	30	7.5		
Tulkarm City	Anabta	2400	(160)	15		
Deir Sharaf	Kafr Qaddum	275	50	5.5		
Baqa ash Sharqiya	'Illar	1300	(162.5)	8		
Kafr ad Dik-Birqin (Road No. 446)		1042	NA	NA	(446 )	-
Deir Sharaf	Ebale	240	30	8		
Nablus Bypass South (Part of Road No. 60)		4490	NA	NA	(60 )	
Deir al Hatab	Beit Furik	720	30	24		
Jericho Bypass		5000	NA	NA		
<b>Beit Eil</b>	<b>Dolif</b>	108	12	9		
Ramallah	Beituniya	261	30	8.7		
Mikhmas	<b>Pusgaut</b>	187.5	25	7.5		
Road No. 60 Modification		1100	(100)	11		60
<b>Tulmun</b>	<b>Nahaleel</b>	250	50	5		
Tel Asour	<b>Kokav Shaher</b>	72	12	6		
<b>Tosofeem</b>	<b>Kokav Yaer</b>	26.4	12	2.2		
<b>Shilo</b>	Alone Road	270	50	5.4		
Ramallah Bypass North (Abud)		450	(50)	9	( )	
Ras Karkar	Deir Qaddis	200	50	4		
Betunia	Jerusalem	75	30	2.5		

( ) \*

1998 - 1994

:6.2

**Table 2.6: Israeli Bypass Roads in the West Bank (Built between 1994 and September 1998) by Path, Length, Width, and Area\* (Continued)**

Path		المساحة (1000 م <sup>2</sup> )	العرض (م)**	الطول (كم)		
From	To	Area (1000 m <sup>2</sup> )	Width (m)**	Length (km)		
Eyoun Harmiah	<b>Ofra</b>	300	(60)	5	60	45
'Ein 'Arik Bypass		160	40	4		
<b>Beit Eil</b>	Road No. 60	157.5	35	4.5		
Road No. 45		416	NA	NA		
Al Walaja Bypass		400	50	8		
Bethlehem Bypass		106	NA	NA	( ) 60	
Halhul Bypass		690	(60)	11.5		
<b>Beit Haja</b>	<b>Kiryat Arba</b>	142.5	25	5.7		
Road No. 60 (Althahiriya)		3237	NA	NA		
Al Khadr	<b>Beter</b>	29.6	8	3.7		

\* Israeli Settlements appear in bold font.

\* أسماء المستعمرات الإسرائيلية تظهر بخط غامق.

\*\* Figures between brackets represent all right of way, while other figures represent street width only.

\*\* الأرقام بين قوسين تشمل حرم الطريق في حين أن بقية الأرقام تمثل عرض الشارع فقط.

NA: Not available.

:NA

Source: Arab Studies Society, 1998. Unpublished data.

. 1998

:

1994-1985

:7.2

Table 2.7: Construction of New Roads in the Remaining West Bank, by Type, Coating, Width and Area, 1985-1994

	Roads begun										Roads completed										
	1994*	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1994*	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	
<b>Length (km)</b>																					( )
<b>Total</b>	<b>7.0</b>	<b>7.1</b>	<b>40.8</b>	<b>17.5</b>	<b>3.5</b>	<b>3.6</b>	<b>5.0</b>	<b>8.4</b>	<b>3.7</b>	<b>2.6</b>	<b>14.1</b>	<b>8.0</b>	<b>52.2</b>	<b>7.6</b>	<b>5.1</b>	<b>0.0</b>	<b>1.1</b>	<b>8.8</b>	<b>2.7</b>	<b>2.6</b>	
<b>By Type:</b>																					:
Main	3.0	1.4	1.0	1.3	3.5	3.6	4.5	3.5	0.0	0.0	4.4	3.5	2.3	3.0	5.1	0.0	0.0	3.5	0.0	0.0	
Regional	4.0	5.7	39.8	16.2	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	9.7	4.5	49.9	4.6	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	
Access	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.7	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	2.1	2.7	0.0	
Inner	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	1.7	1.0	2.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	2.7	0.0	2.6	
<b>By Coating:</b>																					:
With asphalt	7.0	7.1	36.5	14.6	3.5	3.6	5.0	8.4	3.7	2.6	14.1	8.0	46.6	6.0	5.1	0.0	1.1	8.8	2.7	2.6	
Without asphalt	0.0	0.0	4.3	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.6	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
<b>By Width (meter):</b>																					:( )
Up to 2.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	0.0	0.0	2.9
3.0-4.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.2	3.7	2.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.2	2.7	2.6	4.9-3.0
5.0-5.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	5.9-5.0
6.0-6.9	0.0	0.0	4.3	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.3	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	6.9-6.0
7.0-9.9	0.0	1.4	5.5	15.5	3.5	3.6	4.5	0.0	0.0	0.0	1.4	6.0	16.9	7.6	5.1	0.0	1.1	1.0	0.0	0.0	9.9-7.0
10.0+	7.0	5.7	31.0	2.0	0.0	0.0	0.5	1.6	0.0	0.0	12.7	2.0	31.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	+10.0
<b>Total Area (1000 m<sup>2</sup>)</b>																					( <sup>2</sup> 1000)
	<b>91.0</b>	<b>75.5</b>	<b>410.5</b>	<b>153.4</b>	<b>24.5</b>	<b>25.2</b>	<b>35.5</b>	<b>38.5</b>	<b>11.1</b>	<b>7.8</b>	<b>166.5</b>	<b>85.0</b>	<b>490.9</b>	<b>54.8</b>	<b>35.7</b>	<b>0.0</b>	<b>9.0</b>	<b>36.5</b>	<b>8.1</b>	<b>7.8</b>	

\* 1994 data exclude Jericho.

1994 \*

Source: ICBS, Statistical Abstract of Israel, Jerusalem, Various years.

:

1994-1985

:8.2

Table 2.8: Widening and Repair of Roads in the Remaining West Bank, by Type, Coating and Area, 1985-1994

	Roads begun										Roads completed										
	1994*	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1994*	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	
<b>Length (km)</b>																					( )
<b>Total</b>	<b>0.0</b>	<b>165.7</b>	<b>152.2</b>	<b>64.0</b>	<b>23.7</b>	<b>27.8</b>	<b>51.7</b>	<b>126.8</b>	<b>69.9</b>	<b>75.4</b>	<b>20.2</b>	<b>213.1</b>	<b>97.8</b>	<b>57.8</b>	<b>16.3</b>	<b>35.4</b>	<b>55.7</b>	<b>125.8</b>	<b>62.9</b>	<b>75.4</b>	
<b>By Type:</b>																					:
Main	0.0	53.9	47.7	22.8	8.4	22.5	25.7	67.0	33.0	28.5	4.0	84.4	13.1	24.9	6.4	26.5	29.7	62.0	30.0	28.5	
Regional	0.0	98.8	72.1	29.3	11.0	5.0	12.7	41.5	25.8	22.0	15.8	102.1	66.3	21.0	2.5	5.0	12.7	41.5	25.8	22.0	
Access	0.0	3.4	22.0	9.5	4.3	0.0	2.5	4.6	8.0	21.1	0.4	9.6	15.4	9.5	7.4	1.4	2.5	8.6	4.0	21.1	
Inner	0.0	9.6	10.4	2.4	0.0	0.3	10.8	13.7	3.1	3.8	0.0	17.0	3.0	2.4	0.0	2.5	10.8	13.7	3.1	3.8	
<b>By Coating:</b>																					:
With asphalt	0.0	120.1	150.5	53.5	23.7	25.1	51.7	110.8	69.9	75.4	16.2	171.5	96.2	47.3	16.3	32.7	55.7	109.8	62.9	75.4	
Without asphalt	0.0	45.6	1.7	10.5	0.0	2.7	0.0	16.0	0.0	0.0	4.0	41.6	1.6	10.5	0.0	2.7	0.0	16.0	0.0	0.0	
<b>Total Area (1000 m<sup>2</sup>)</b>																					( <sup>2</sup> 1000)
	<b>0.0</b>	<b>989.8</b>	<b>919.1</b>	<b>421.0</b>	<b>134.1</b>	<b>213.2</b>	<b>305.5</b>	<b>737.3</b>	<b>409.0</b>	<b>380.7</b>	<b>145.8</b>	<b>1290.0</b>	<b>567.7</b>	<b>379.1</b>	<b>79.5</b>	<b>220.8</b>	<b>329.5</b>	<b>714.3</b>	<b>376.0</b>	<b>380.7</b>	

\* 1994 data exclude Jericho.

1994 \*

Source: ICBS, Statistical Abstract of Israel, Jerusalem, Various years.

:

1992-1989

:9.2

Table 2.9: Construction of New Roads in Gaza Strip, by Type, Coating, Width and Area, 1989-1992

	Roads begun				Roads completed				
	1992	1991	1990	1989	1992	1991	1990	1989	
<b>Length (km)</b>									( )
<b>Total</b>	<b>1.0</b>	<b>1.5</b>	<b>0.0</b>	<b>2.0</b>	<b>1.0</b>	<b>1.5</b>	<b>0.0</b>	<b>2.0</b>	
<b>By Type:</b>									:
Main	1.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	
Inner	0.0	1.5	0.0	2.0	0.0	1.5	0.0	2.0	
<b>By Coating:</b>									:
With asphalt	1.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	
Without asphalt	0.0	1.5	0.0	2.0	0.0	1.5	0.0	2.0	
<b>By</b>									
<b>Width (meter):</b>									:( )
6.0-6.9	0.0	0.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	2.0	6.9-6.0
7.0-9.9	1.0	1.5	0.0	0.0	1.0	1.5	0.0	0.0	9.9-7.0
<b>Total Area (1000 m<sup>2</sup>)</b>									( <sup>2</sup> 1000)
	<b>8.0</b>	<b>22.0</b>	<b>0.0</b>	<b>15.0</b>	<b>8.0</b>	<b>22.0</b>	<b>0.0</b>	<b>15.0</b>	

Source: ICBS, Statistical Abstract of Israel, Jerusalem, Various years.

1992-1989

:10.2

Table 2.10: Widening and Repair of Roads in Gaza Strip, by Type, Coating and Area, 1989-1992

	Roads begun				Roads completed				
	1992	1991	1990	1989	1992	1991	1990	1989	
<b>Length (km)</b>									( )
<b>Total</b>	<b>0.0</b>	<b>0.1</b>	<b>3.5</b>	<b>5.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.1</b>	<b>3.5</b>	<b>5.0</b>	
<b>By Type:</b>									:
Regional	0.0	0.0	3.5	5.0	0.0	0.0	3.5	5.0	
Inner	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	
<b>By Coating:</b>									:
With asphalt	0.0	0.1	3.5	5.0	0.0	0.1	3.5	5.0	
Without asphalt	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
<b>Total Area (1000 m<sup>2</sup>)</b>									( <sup>2</sup> 1000)
	<b>0.0</b>	<b>1.5</b>	<b>4.5</b>	<b>5.0</b>	<b>0.0</b>	<b>1.5</b>	<b>4.5</b>	<b>5.0</b>	

Source: ICBS, Statistical Abstract of Israel, Jerusalem, Various years.

1993-1990 1987-1974 1970 .

:11.2

**Table 2.11: Number of Road Vehicles in the Remaining West Bank and Gaza Strip by Year and Type of Vehicle. 1970, 1974-1987, 1990-1993**

Data at the end of year.

البيانات في نهاية السنة.

Total	Special Service and Other Vehicles	Tractors	Motorcycles and Scooters	Taxis	Buses and Minibuses	Trucks and Commercial Cars	Private Cars	السنة Year
8 367	166	495	309	1 704	422	2 352	2 919	1970
17 719	338	1 248	904	1 692	532	6 475	6 530	1974
20 798	388	1 461	946	1 697	539	7 768	7 999	1975
23 173	430	1 692	986	1 707	546	8 547	9 265	1976
25 843	482	1 926	1 056	1 711	556	9 286	10 826	1977
28 239	507	2 125	1 114	1 712	560	9 837	12 384	1978
32 909	521	2 393	1 152	1 679	567	10 833	15 764	1979
37 844	553	2 781	1 196	1 682	581	11 810	19 241	1980
42 741	563	3 099	1 212	1 686	577	12 492	23 112	1981
49 058	568	3 146	1 230	1 656	585	12 989	28 884	1982
58 793	556	3 554	1 263	1 701	612	14 405	36 702	1983
69 176	584	3 962	1 284	1 704	633	15 362	45 647	1984
72 254	594	4 255	1 295	1 704	639	16 111	47 656	1985
75 854	557	4 390	867	1 714	653	16 431	51 242	1986
84 441	579	4 652	878	1 715	681	18 084	57 852	1987
94 988	925	5 067	834	1 861	761	19 654	65 886	1990
100 366	1 063	5 306	746	1 880	801	21 039	69 531	1991
111 783	1 054	5 524	735	1 987	809	22 820	78 854	1992
123 453	1 109	5 822	754	2 030	860	24 502	88 376	1993

Source: ICBS, Statistical Abstract of Israel, Jerusalem, Various years;

ICBS, Judia, Samaria and Gaza Area Statistics, Selected Years.



1994-1990 1987-1974 1970 .

:12.2

**Table 2.12: Number of Road Vehicles in the Remaining West Bank by Year and Type of Vehicle. 1970, 1974-1987, 1990-1994**

Data at the end of year.

البيانات في نهاية السنة.

				" "				السنة
Total	Special Service and Other Vehicles	Tractors	Motorcycles and Scooters	Taxis	Buses and Minibuses	Trucks and Commercial Cars	Private Cars	Year
4 893	153	459	134	828	394	1 299	1 626	1970
11 162	291	1 049	440	885	466	4 125	3 906	1974
12 964	336	1 220	468	887	473	4 986	4 594	1975
14 256	375	1 369	488	889	479	5 431	5 225	1976
15 946	418	1 534	537	890	489	5 802	6 276	1977
17 783	440	1 673	578	890	493	6 261	7 448	1978
21 088	455	1 898	606	891	498	7 092	9 648	1979
24 257	487	2 145	629	892	508	7 905	11 691	1980
27 650	498	2 396	646	894	513	8 490	14 213	1981
32 194	507	2 606	655	894	522	9 304	17 706	1982
38 609	495	2 944	674	934	548	10 409	22 605	1983
47 037	524	3 311	684	939	567	11 225	29 787	1984
49 316	531	3 560	691	939	571	11 786	31 238	1985
54 462	531	3 763	705	941	591	12 582	35 349	1986
59 576	531	3 972	716	942	614	13 710	39 091	1987
70 774	836	4 277	677	1 088	686	16 140	47 070	1990
76 076	894	4 489	683	1 109	712	17 234	50 955	1991
86 896	918	4 676	677	1 215	717	18 595	60 098	1992
96 506	964	4 935	684	1 258	739	19 984	67 942	1993
108 402	1 036	5 198	692	1 385	773	21 714	77 604	*1994

\* 1994 data do not include Jericho.

1994 \*

Source: ICBS, Statistical Abstract of Israel, Jerusalem, Various years;

ICBS, Judia, Samaria and Gaza Area Statistics, Selected Years.

1993-1974 1970 .

\*

:13.2

**Table 2.13: Number of Road Vehicles in Gaza Strip\* by Year and Type of Vehicle. 1970, 1974-1993**

Data at the end of year.

البيانات في نهاية السنة.

Total	Special Service and Other Vehicles	Tractors	Motorcycles and Scooters	" "	Taxis	Buses and Minibuses	Trucks and Commercial Cars	Private Cars	السنة Year
3 474	13	36	175		876	28	1 053	1 293	1970
6 557	47	199	464		807	66	2 350	2 624	1974
7 834	52	241	478		810	66	2 782	3 405	1975
8 917	55	323	498		818	67	3 116	4 040	1976
9 897	64	392	519		821	67	3 484	4 550	1977
10 456	67	452	536		822	67	3 576	4 936	1978
11 821	66	495	546		788	69	3 741	6 116	1979
13 587	66	636	567		790	73	3 905	7 550	1980
15 091	65	703	566		792	64	4 002	8 899	1981
16 864	61	540	575		762	63	3 685	11 178	1982
20 184	61	610	589		767	64	3 996	14 097	1983
22 139	60	651	600		765	66	4 137	15 860	1984
22 938	63	695	604		765	68	4 325	16 418	1985
21 392	26	627	162		773	62	3 849	15 893	1986
24 865	48	680	162		773	67	4 374	18 761	1987
24 367	56	726	151		773	66	4 457	18 138	1988
23 008	73	734	148		773	68	3 869	17 343	1989
24 214	89	790	157		773	75	3 514	18 816	1990
24 290	169	817	63		771	89	3 805	18 576	1991
24 892	136	853	58		772	92	4 225	18 756	1992
26 947	145	887	70		772	121	4 518	20 434	1993

\* 1967 to March 1979 Gaza's data includes North Sinai, April 1979-1981 Gaza's data

1981

1979

.1979 -1967

\*

includes North Sinai excluding El-Arish; North Sinai was excluded from the rest of data beginning in 1982.

1982

Source: ICBS, Statistical Abstract of Israel, Jerusalem, Various years;

ICBS, Judia, Samaria and Gaza Area Statistics, Selected Years.

\*1994

:14.2

**Table 2.14: Number of Road Vehicles in the Remaining West Bank by Governorate and Type of Vehicle, 1994\***

Data at the end of year.

البيانات في نهاية السنة.

Governorate	Total	Special Service and Other Vehicles	Tractors	Motorcycles and Scooters	" "	Taxis	Buses and Minibuses	Trucks and Commercial Cars	Private Cars	المحافظة
Jenin and Tubas	9639	3	952	5	11	20	2619	6029		
Tulkarm	8644	5	242	7	10	4	1821	6555		
Qalqilya	2119	3	73	5	1	1	593	1443		
Nablus and Salfit	15644	13	385	7	516	106	3124	11493		
Ramallah	14389	11	263	8	508	193	3155	10251		
Bethlehem	10652	5	117	12	8	49	1704	8757		بيت لحم
Hebron	19161	12	864	12	12	46	3360	14855		الخليل
<b>Total</b>	<b>80248</b>	<b>52</b>	<b>2896</b>	<b>56</b>	<b>1066</b>	<b>419</b>	<b>16376</b>	<b>59383</b>		المجموع

\* Excludes Jericho.

\*

Source: Ministry of Transport, 1998. Unpublished data.

.1998

:

\*1995

:15.2

Table 2.15: Number of Road Vehicles in the Remaining West Bank by Governorate and Type of Vehicle, 1995\*

Data at the end of year.

البيانات في نهاية السنة.

Governorate	Total	Special Service and Other Vehicles	Tractors	Motorcycles and Scooters	" "	Taxis	Buses and Minibuses	Trucks and Commercial Cars	Private Cars	المحافظة
Jenin and Tubas	11552	4	1060	6	12	22	2894	7554		
Tulkarm	10241	5	273	8	11	5	2058	7881		
Qalqilya	2675	3	81	5	5	5	675	1901		
Nablus and Salfit	18203	13	412	9	600	125	3548	13496		
Ramallah	17100	11	298	11	590	209	3708	12273		
Bethlehem	12208	5	126	13	9	53	1923	10079		بيت لحم
Hebron	21587	12	949	12	19	47	3793	16755		الخليل
<b>Total</b>	<b>93566</b>	<b>53</b>	<b>3199</b>	<b>64</b>	<b>1246</b>	<b>466</b>	<b>18599</b>	<b>69939</b>		المجموع

\* Excludes Jericho.

\*

Source: Ministry of Transport, 1998. Unpublished data.

.1998

:

\*1996

:16.2

Table 2.16: Number of Road Vehicles in the Remaining West Bank by Governorate and Type of Vehicle, 1996\*

Data at the end of year.

البيانات في نهاية السنة.

Governorate	Total	Special Service and Other Vehicles	Tractors	Motorcycles and Scooters	" "	Taxis	Buses and Minibuses	Trucks and Commercial Cars	Private Cars	المحافظة
Jenin and Tubas	13264	4	1102	7	12	28	3283	8828		
Tulkarm	11709	5	303	14	11	5	2333	9038		
Qalqilya	3079	3	88	5	6	5	782	2190		
Nablus and Salfit	20787	13	439	14	669	152	4044	15456		
Ramallah	19533	14	334	19	625	226	4293	14022		
Bethlehem	13269	5	131	18	11	53	2149	10902		بيت لحم
Hebron	23931	14	999	13	20	48	4375	18462		الخليل
<b>Total</b>	<b>105572</b>	<b>58</b>	<b>3396</b>	<b>90</b>	<b>1354</b>	<b>517</b>	<b>21259</b>	<b>78898</b>		المجموع

\* Excludes Jericho.

\*

Source: Ministry of Transport, 1998. Unpublished data.

.1998

:

\*1997

:17.2

Table 2.17: Number of Road Vehicles in the Remaining West Bank by Governorate and Type of Vehicle, 1997\*

Data at the end of year.

البيانات في نهاية السنة.

Governorate	Total	Special Service and Other Vehicles	Tractors	Motorcycles and Scooters	" "	Taxis	Buses and Minibuses	Trucks and Commercial Cars	Private Cars	المحافظة
Jenin and Tubas	14364	4	1139	9	14	30	3536	9632		
Tulkarm	12539	5	309	20	11	5	2476	9713		
Qalqilya	3394	3	93	5	6	5	861	2421		
Nablus and Salfit	22688	13	449	23	865	211	4403	16724		
Ramallah	21204	14	348	31	801	243	4693	15074		
Bethlehem	14124	5	134	24	12	56	2328	11565		بيت لحم
Hebron	25667	14	1028	19	22	51	4807	19726		الخليل
<b>Total</b>	<b>113980</b>	<b>58</b>	<b>3500</b>	<b>131</b>	<b>1731</b>	<b>601</b>	<b>23104</b>	<b>84855</b>		المجموع

\* Excludes Jericho.

\*

Source: Ministry of Transport, 1998. Unpublished data.

.1998

:

\*1998

:18.2

**Table 2.18: Number of Road Vehicles in the Remaining West Bank by Governorate and Type of Vehicle, Till June 1998\***

Governorate	Total	Special Service and Other Vehicles	Tractors	Motorcycles and Scooters	" "	Taxis	Buses and Minibuses	Trucks and Commercial Cars	Private Cars	المحافظة
Jenin and Tubas	14469	4	1147	9	14	30	3598	9667		
Tulkarm	12617	5	311	20	12	5	2510	9754		
Qalqilya	3432	3	94	5	6	5	883	2436		
Nablus and Salfit	23320	13	452	23	1239	232	4518	16843		
Ramallah	22088	16	352	31	1199	259	4850	15381		
Bethlehem	14267	5	134	24	12	56	2395	11641		بيت لحم
Hebron	25899	14	1031	19	22	51	4932	19830		الخليل
<b>Total</b>	<b>116092</b>	<b>60</b>	<b>3521</b>	<b>131</b>	<b>2504</b>	<b>638</b>	<b>23686</b>	<b>85552</b>		المجموع

\* Excludes Jericho.

Source: Ministry of Transport, 1998. Unpublished data.

.1998

:

1996-1994

:19.2

**Table 2.19: Number of Road Vehicles in Gaza Strip by Year, and Type of Vehicle, 1994-1996**

Data at the end of year.

البيانات في نهاية السنة.

السنة Year	Private Cars	Trucks and Commercial Cars	Buses and Minibuses	Taxis	" "	Motorcycles and Scooters	Tractors	Special Service and Other Vehicles	Total
1994	24408	5626	150	855	83	913	432	32467	
1995	34331	6626	169	1084	134	962	503	43809	
1996	33623	7330	131	1118	162	988	196	43548	

Source: Ministry of Planning and International Cooperation, Statistics

Quarterly for Gaza Strip, Gaza, Selected Years;

Ministry of Transport, 1997. Unpublished data.

.1997



1997

-

\*

:20.2

**Table 2.20: Number of Road Vehicles in Gaza Strip\* by Month and Type of Vehicle, January-December 1997**

Data at the end of month.

البيانات في نهاية الشهر.

Month	Total	Special Service and Other Vehicles	Tractors	Motorcycles and Scooters	" "	Taxis	Buses and Minibuses	Trucks and Commercial Cars	Private Cars	الشهر
January	43865	197	990	163	1118	131	7393	33873	كانون ثاني	
February	44176	196	992	163	1118	131	7449	34127	شباط	
March	44628	196	994	175	1118	131	7545	34469	آذار	
April	44963	196	994	186	1118	131	7609	34729	نيسان	
May	45258	196	997	190	1126	131	7661	34957	ايار	
June	45784	196	1000	197	1151	131	7751	35358	حزيران	
July	46093	198	1004	200	1173	131	7821	35566	تموز	
August	46189	199	1005	206	1173	131	7844	35631	آب	
September	46257	202	1008	205	1173	131	7877	35661	أيلول	
October	46350	202	1008	208	1173	131	7909	35719	تشرين أول	
November	46417	201	1009	206	1173	131	7933	35764	تشرين ثاني	
December	46427	201	1009	206	1173	131	7923	35784	كانون أول	

Source: Ministry of Transport, 1998. Unpublished data.

.1998

:

جدول 1.3: الرحلات المنتظمة للخطوط الجوية الفلسطينية حسب الشهر وعدد الرحلات وعدد المسافرين

وعدد المقاعد ونسبة الإشغال، تموز - أيلول 1997

**Table 3.1: Regular Flights of the Palestinian Airlines by Month, No. of Flights, No. of Passengers, No. of Seats and Occupancy Ratio, July - September 1997**

Month	نسبة الاشغال % Occupancy Ratio %	No. of Seats	No. of Passengers	No. of Flights	
July	64.3	384	247	8	
August	88.1	2 592	2 283	54	
September	75.5	2 016	1 522	42	
<b>Total</b>	<b>81.2</b>	<b>4 992</b>	<b>4 052</b>	<b>104</b>	

Source: Palestinian Airlines, 1997. Unpublished data.

.1997

:

1997

:2.3

Table 3.2: Irregular Flights of the Palestinian Airline by Starting Date, No. of Flights and No. of Passengers, 1997

Program	Starting Date	No. of Passengers	No. of Flights		
Minor Pilgrimage	Jan 10	325	28	10	
Pilgrimage	Mar 29	600	48	29	
Student Travel	Apr 12	90	2	12	سفر الطلبة
<b>Total</b>		<b>1 015</b>	<b>78</b>		

Source: Palestinian Airlines, 1997. Unpublished data.

.1997

:

جدول 1.4: البريد الوارد الى قطاع غزة حسب السنة ونوع البريد، 1967-1996

Table 4.1: Mail to Gaza Strip by Year and Type of Mail, 1967-1996

المجموع  Total	بريد عادي وبريد جوي	بريد مسجل	رسائل الصليب الاحمر	خارجية	البرقيات		بريد سريع*		السنة Year
	Regular and Air Mail	Registered Mail	Red Cross Letters	Parcels Abroad	Telegrams		Express Mail*		
					داخلي Inland	خارجي Abroad	عادي Regular	مسجل Registered	
382 591	99 385	20 227	262 696	98	14	171	-	-	**1967
478 823	152 348	39 791	284 850	264	300	1 270	-	-	1968
404 427	224 008	30 616	147 506	173	571	1 553	-	-	1969
406 130	266 755	17 688	119 039	788	848	1 012	-	-	1970
457 709	366 386	24 160	64 055	730	1 371	1 007	-	-	1971
397 598	318 322	34 739	40 649	417	2 257	1 214	-	-	1972
457 711	393 074	32 787	27 093	490	2 750	1 517	-	-	1973
415 582	348 963	50 543	11 393	580	2 309	1 794	-	-	1974
396 126	333 319	48 984	9 109	669	2 063	1 982	-	-	1975
450 025	384 731	51 430	8 231	715	3 026	1 892	-	-	1976
533 851	471 598	51 139	3 969	666	4 480	1 999	-	-	1977
400 039	337 701	52 350	3 350	606	3 962	2 070	-	-	1978
401 489	371 728	24 272	372	706	2 357	2 054	-	-	1979
460 730	434 241	21 954	91	562	1 719	2 163	-	-	1980
515 454	484 504	26 258	0	623	1 683	2 386	-	-	1981
655 318	627 050	24 004	0	565	1 442	2 257	-	-	1982

جدول 1.4: البريد الوارد الى قطاع غزة حسب السنة ونوع البريد، 1996-1967 (تابع)

Table 4.1: Mail to Gaza Strip by Year and Type of Mail, 1967-1996 (Continued)

المجموع Total	بريد عادي وبريد جوي Regular and Air Mail	بريد مسجل Registered Mail	رسائل الصليب الاحمر Red Cross Letters	خارجية Parcels Abroad	البرقيات Telegrams		بريد سريع* Express Mail*		السنة Year
					داخلي Inland	خارجي Abroad	عادي Regular	مسجل Registered	
658 593	621 275	32 007	0	736	2 267	2 308	-	-	1983
646 983	611 364	31 086	0	751	1 797	1 985	-	-	1984
695 831	660 922	30 223	0	578	2 196	1 912	-	-	1985
833 655	770 341	59 307	0	459	1 793	1 755	-	-	1986
898 813	817 042	77 589	0	970	1 945	1 267	-	-	1987
734 020	692 137	38 846	0	410	1 163	1 464	-	-	1988
798 179	663 610	132 444	0	682	661	782	-	-	1989
815 974	767 231	47 034	0	310	689	710	-	-	1990
649 612	604 953	42 747	0	440	876	596	-	-	1991
1 236 557	1 174 578	59 925	0	651	873	530	-	-	1992
1 301 604	1 246 703	52 479	0	925	1 002	495	-	-	1993
848 493	817 902	28 929	0	561	786	315	-	-	1994
620 473	594 749	23 476	0	589	558	354	747	-	1995
1 107 809	1 078 384	26 205	0	1 124	752	328	1 016	-	1996

\* (-) Indicate lack of service.

\* (-)

\*\* The data of 1967 represents the summation of Jul-Dec months

. - 1967 \*\*

Source: Ministry of Post and Telecommunications, 1997. Unpublished data.

. 1997 :

جدول 2.4: البريد الصادر من قطاع غزة\* حسب السنة ونوع البريد، 1967-1996

Table 4.2: Dispatched Mail from Gaza Strip\* by Year, Month and Type of Mail, 1967-1996

المجموع  Total	بريد عادي وبريد جوي Regular and Air Mail	بريد مسجل Registered Mail	رسائل الصليب الاحمر Red Cross Letters	Parcels Abroad	البرقيات Telegrams		السنة Year
					داخلي Inland	خارجي Abroad	
464 370	109 300	42 259	312 542	0	14	255	**1967
560 602	161 520	43 268	354 330	108	1 170	206	1968
368 772	199 679	32 367	134 383	404	1 004	935	1969
302 866	209 479	18 337	71 482	174	2 633	761	1970
360 684	297 002	20 679	38 573	312	2 471	1 647	1971
297 526	239 517	21 470	30 536	265	3 982	1 756	1972
339 167	299 190	19 394	14 141	205	3 752	2 485	1973
280 738	228 712	38 838	6 728	192	3 408	2 860	1974
224 118	172 368	39 317	5 874	240	3 389	2 930	1975
221 151	162 707	44 698	5 984	246	4 604	2 912	1976
223 329	166 750	41 693	5 471	219	6 337	2 859	1977
263 828	208 511	41 967	4 956	171	5 340	2 883	1978
181 759	153 479	21 866	720	253	2 812	2 629	1979
163 334	138 939	19 341	75	294	2 286	2 399	1980
211 492	183 617	22 335	0	151	3 038	2 351	1981
303 086	285 420	13 416	0	0	1 936	2 314	1982
229 854	207 982	16 746	0	0	2 645	2 481	1983

جدول 2.4: البريد الصادر من قطاع غزة\* حسب السنة ونوع البريد، 1967-1996 (تابع)

Table 4.2: Dispatched Mail from Gaza Strip\* by Year, Month and Type of Mail, 1967-1996 (Continued)

المجموع Total	بريد عادي وبريد جوي Regular and Air Mail	بريد مسجل Registered Mail	رسائل الصليب الاحمر Red Cross Letters	Parcels Abroad	البرقيات Telegrams		السنة Year
					داخلي Inland	خارجي Abroad	
233 710	217 349	11 424	0	0	2 586	2 351	1984
402 913	378 950	19 365	0	0	2 530	2 068	1985
462 616	422 074	36 749	0	0	1 971	1 822	1986
492 899	417 351	72 103	0	0	2 240	1 205	1987
407 858	390 725	15 058	0	0	1 011	1 064	1988
439 276	350 159	87 584	0	0	951	582	1989
242 315	200 035	40 911	0	0	767	602	1990
198 704	183 623	13 670	0	0	996	415	1991
392 441	369 683	21 277	0	0	1 199	282	1992
318 964	296 729	21 167	0	0	878	190	1993
241 205	228 591	11 919	0	0	656	39	1994
223 867	213 287	10 190	0	0	390	0	1995
321 323	291 205	29 499	0	0	619	0	1996

\* There is no dispatched express mail service.

\*\* The data of 1967 represents the summation of July-December months

Source: Ministry of Post and Telecommunications, 1997. Unpublished data.

1997 - 1996 .

:3.4

**Table 4.3: Mail to the Remaining West Bank by Year, Month  
and Type of Mail. 1996, January-August 1997**

Year	Month	المجموع	بريد مسجل	Parcels abroad	البرقيات		البريد المستعجل		بريد عادي	الشهر	السنة
		Total	Registered mail		Telegrams		Quick Mail		وبريد جوي Regular and Air Mail		
					داخلي Inland	خارجي Abroad	عادي Regular	مسجل Registered			
1996		2 222 604	85 608	2 131	2 521	779	0	4 494	2 127 071		1996
1997	January	316 296	17 168	191	77	69	424	0	298 367	كانون ثاني	1997
	February	283 353	27 990	166	118	86	434	0	254 559	شباط	
	March	300 204	5 610	146	89	43	395	0	293 921	آذار	
	April	258 004	4 198	158	67	49	500	0	253 032	نيسان	
	May	85 334	2 240	20	97	41	411	356	82 169	أيار	
	June	188 992	3 467	14	218	64	0	367	184 862	حزيران	
	July	48 723	2 789	48	196	78	428	314	44 870	تموز	
	August	58 132	2 143	33	192	119	323	320	55 002	آب	

Source: Ministry of Post and Telecommunications, 1997. Unpublished data.

.1997

:



1997 - 1996 .

:4.4

**Table 4.4: Dispatched Mail from the Remaining West Bank by Year, Month and Type of Mail. 1996, January-August 1997**

Year	Month	المجموع Total	بريد مسجل Registered mail	Parcels abroad	البرقيات Telegrams		البريد المستعجل Quick Mail		بريد عادي وبريد جوي Regular and Air Mail	الشهر	السنة
					داخلي Inland	خارجي Abroad	عادي Regular	مسجل Registered			
1996		<b>175379</b>	54396	0	2522	376	0	0	118085		1996
1997	January	<b>122653</b>	2924	191	126	14	10	489	118899	كانون ثاني	1997
	February	<b>127659</b>	6250	166	109	11	28	164	120931	شباط	
	March	<b>96865</b>	10379	146	125	30	8	132	86045	آذار	
	April	<b>96064</b>	2631	158	70	15	24	139	93027	نيسان	
	May	<b>34182</b>	2878	32	145	20	44	74	30989	أيار	
	June	<b>43949</b>	2912	39	230	21	80	82	40585	حزيران	
	July	<b>107344</b>	3167	43	299	23	54	53	103705	تموز	
	August	<b>63843</b>	2397	36	293	24	76	99	60918	آب	

Source: Ministry of Post and Telecommunications, 1997. Unpublished data.

.1997

:

:5.4

1997-1996

**Table 4.5 Number of Main Telephone Lines in the Remaining West Bank  
and Gaza Strip by Year and Region, 1996-1997**

Year	Total	Gaza Strip	Remaining West Bank	
1996	83 621	24 238	59 383	1996
1997	110 893	33 415	77 478	1997

Source: Palestine Telecommunications Company, 1998. Unpublished data.

.1998 :

جدول 6.4: أعداد خطوط الهواتف الرئيسية في باقي الضفة الغربية

وقطاع غزة حسب الشهر والمنطقة ونوع الاشتراك، كانون ثاني - آب 1997

**Table 4.6: Number of Main Telephone Lines in the Remaining West Bank  
and Gaza Strip by Month, Region and Type of Subscription, January - August 1997**

Month	المجموع الكلي			حكومي			تجاري			منزلي			الشهر
	المجموع	قطاع غزة	باقي الغربية الغربية	المجموع	قطاع غزة	باقي الغربية الغربية	المجموع	قطاع غزة	باقي الغربية الغربية	المجموع	قطاع غزة	باقي الغربية الغربية	
	Total	Gaza Strip	Remaining West Bank	Total	Gaza Strip	Remaining West Bank	Total	Gaza Strip	Remaining West Bank	Total	Gaza Strip	Remaining West Bank	
Jan - Feb	84 960	24 483	60 477	2 446	1 097	1 349	20 628	5 846	14 782	61 886	17 540	44 346	كانون ثاني - شباط
Mar - Apr	87 363	25 265	62 098	2 660	1 179	1 481	21 176	6 022	15 154	63 527	18 064	45 463	آذار - نيسان
May- June	91 106	26 110	64 996	3 027	1 553	1 474	22 019	6 139	15 880	66 060	18 418	47 642	ايار - حزيران
Jul - Aug	95 729	26 756	68 973	3 102	1 294	1 808	23 157	6 366	16 791	69 470	19 096	50 374	تموز - آب

Source: Palestine Telecommunications Company, 1997. Unpublished data.

.1997

:

1998 -

:7.4

**Table 4.7: Number of Calls in the Remaining West Bank and Gaza Strip by Month, Region and Type of Calls, January - March 1998**

Month	Grand Total			International			National			Local			
	Total	Gaza Strip	Remaining West Bank	Total	Gaza Strip	Remaining West Bank	Total	Gaza Strip	Remaining West Bank	Total	Gaza Strip	Remaining West Bank	
January	14 838 525	4 752 666	10 085 859	506 818	129 654	377 164	2 888 043	1 108 273	1 779 770	11 443 664	3 514 739	7 928 925	
February	14 609 266	4 568 749	10 040 517	441 941	111 456	330 485	2 776 351	1 083 761	1 692 590	11 390 974	3 373 532	8 017 442	
March	16 269 629	4 879 476	11 390 153	581 322	148 822	432 500	2 963 725	1 140 175	1 823 550	12 724 582	3 590 479	9 134 103	

Source: Palestine Telecommunications Company, 1998. Unpublished data.

.1998

:

1998 -

:8.4

**Table 4.8: Length of Calls in Minutes in the Remaining West Bank and Gaza Strip by Month, Region and Type of Calls, January - March 1998**

Month	Grand Total			International			National			Local			
	Total	Gaza Strip	Remaining West Bank	Total	Gaza Strip	Remaining West Bank	Total	Gaza Strip	Remaining West Bank	Total	Gaza Strip	Remaining West Bank	
January	32 759 669	11 848 773	20 910 896	2 054 919	540 322	1 514 597	7 839 553	3 155 943	4 683 610	22 865 197	8 152 508	14 712 689	
February	32 654 093	11 461 588	21 192 505	1 763 174	454 596	1 308 578	7 700 718	3 132 505	4 568 213	23 190 201	7 874 487	15 315 714	
March	36 094 254	12 301 053	23 793 201	2 317 045	611 382	1 705 663	8 227 429	3 365 251	4 862 178	25 549 780	8 324 420	17 225 360	

Source: Palestine Telecommunications Company, 1998. Unpublished data.

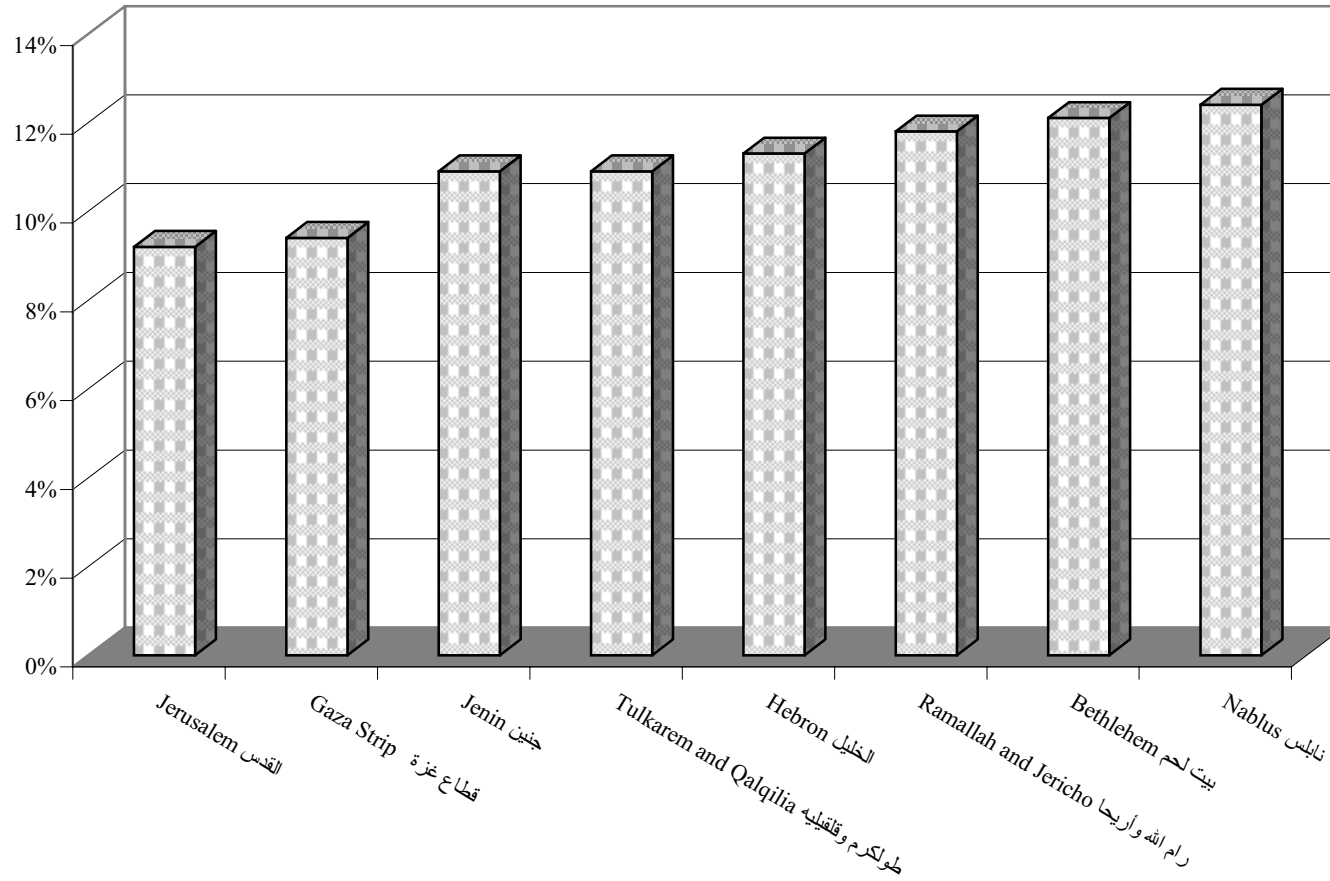
.1998

:



شكل 1: نسبة الإنفاق الأسري على النقل والاتصالات من مجموع الإنفاق الأسري الكلي حسب المحافظة، 1997

Figure 1: Percentage of Household Expenditure on Transportation & Communication Out of Total Household Expenditure by Governorate, 1997

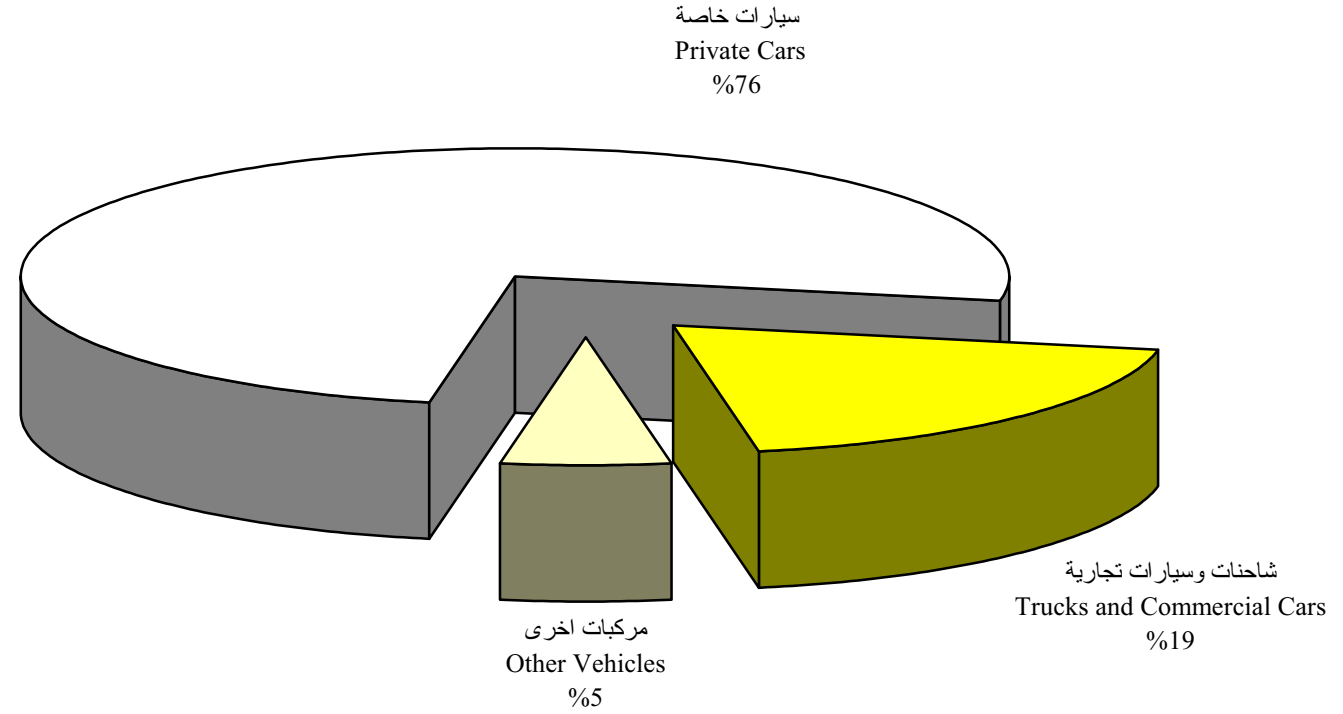


شكل 2: التوزيع النسبي للمركبات في باقي الضفة الغربية وقطاع غزة حسب نوع المركبة، 1997

Figure 2: Percentage Distribution of Road Vehicles in the Remaining West Bank and Gaza Strip by Type of Vehicle, 1997

Data at the end of year.

البيانات في نهاية السنة.



\* Excludes Jericho.

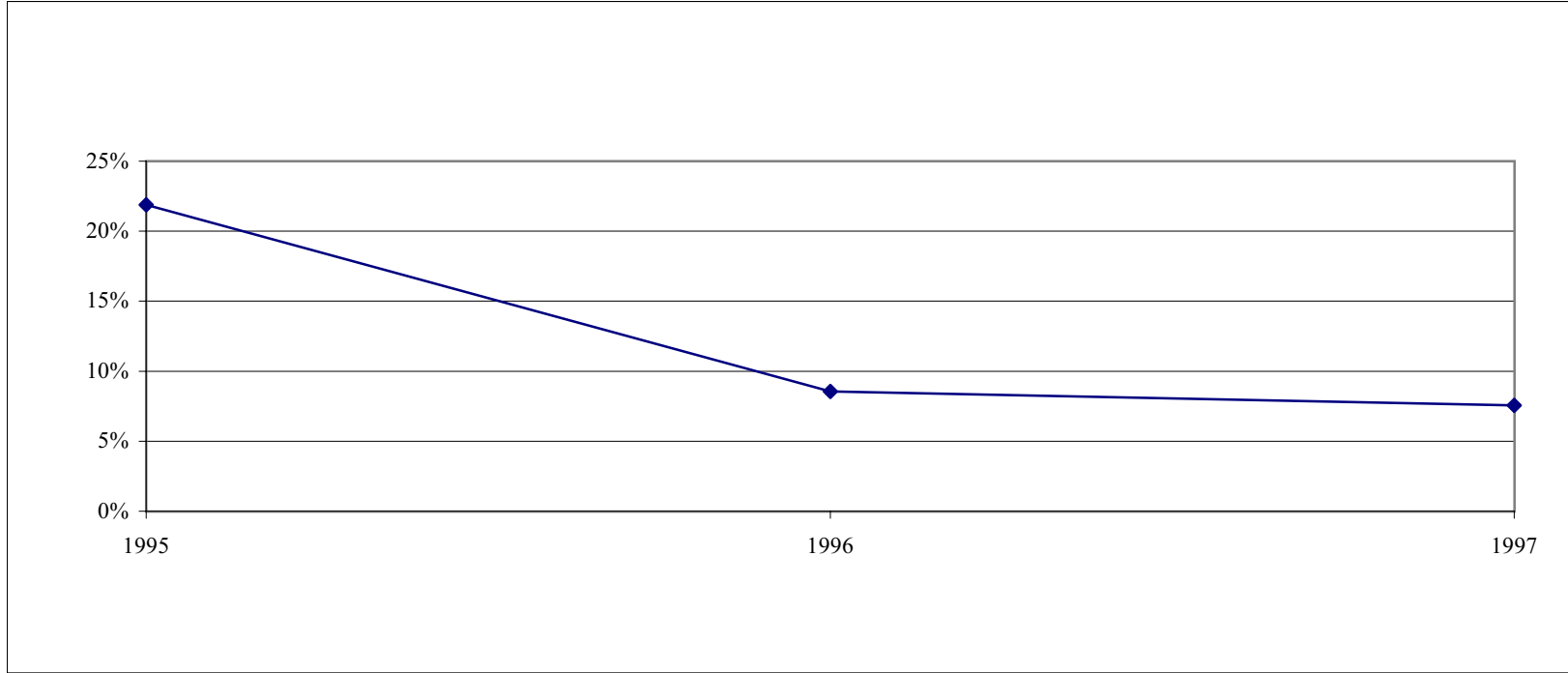
\* باستثناء اريحا.





شكل 3: معدل نمو اعداد المركبات في باقي الضفة الغربية وقطاع غزة، 1995-1997

Figure 3: Growth Rate of the Number of Road Vehicles in the Remaining West Bank and Gaza Strip, 1995-1997

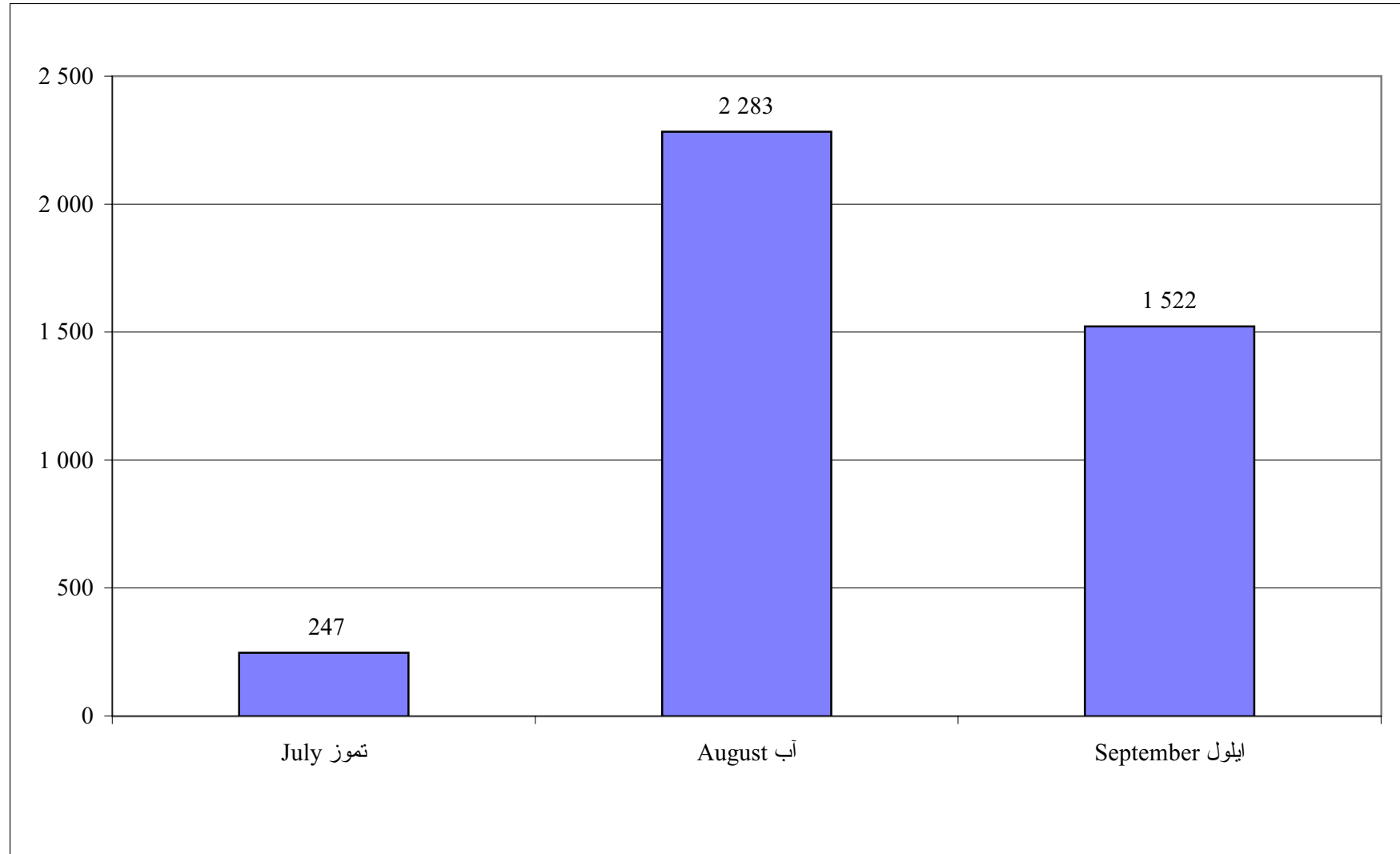


\* Excludes Jericho.

\* باستثناء أريحا.

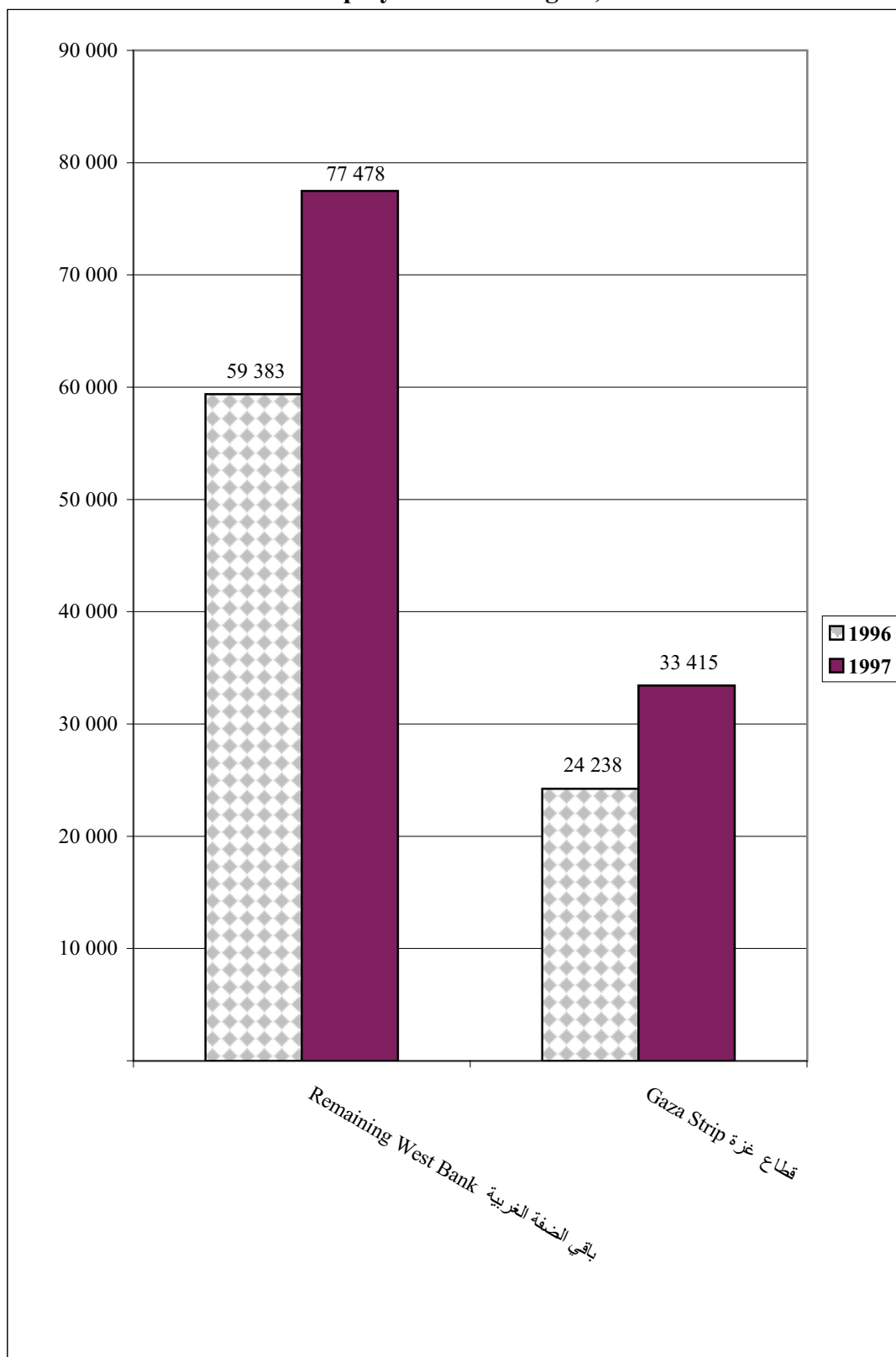
شكل 4: أعداد المسافرين في رحلات منتظمة على متن الخطوط الجوية الفلسطينية حسب الشهر، تموز-أيلول 1997

Figure 4: Number of Passengers in Regular Flights by Palestinian Airline by Month, July-September 1997



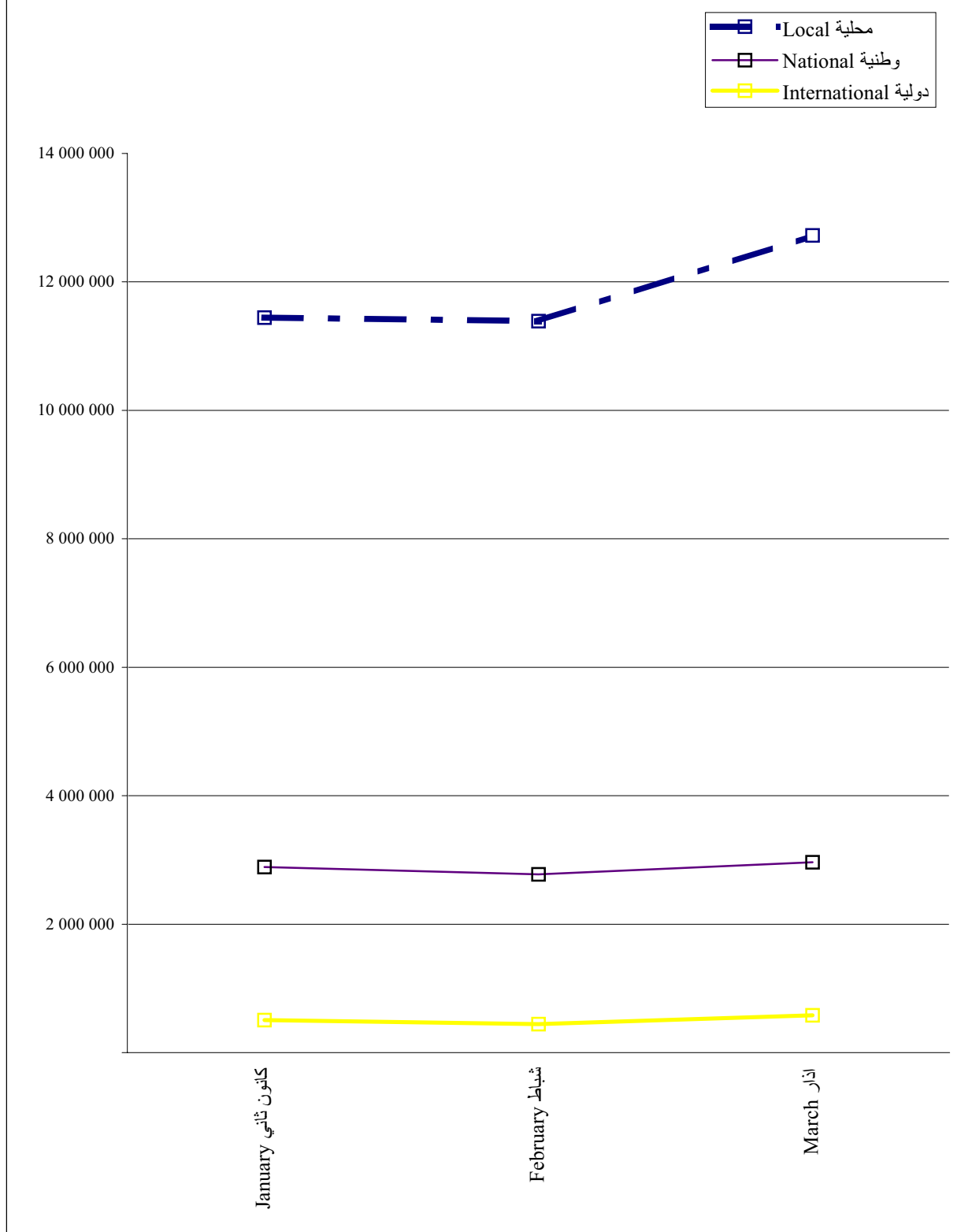
شكل 5: أعداد خطوط الهواتف الرئيسية في باقي الضفة الغربية وقطاع غزة  
حسب السنة والمنطقة، 1996-1997

**Figure 5: Number of Main Telephone Lines in the Remaining West Bank and Gaza Strip by Year and Region, 1996-1997**



شكل 6: أعداد المكالمات في باقي الضفة الغربية وقطاع غزة حسب الشهر ونوع المكالمات، كانون ثاني-آذار 1998

Figure 6: Number of Calls in the Remaining West Bank and Gaza Strip by Month and Type of Calls, January-March 1998







**Palestinian Central Bureau of Statistic**  
Current Status Report Series (No.8)

**Transportation and Communication  
Statistics in the West Bank and Gaza Strip**

**December, 1998**

PAGE NUMBERS OF ENGLISH TEXT ARE PRINTED IN SQUARE BRACKETS.

TABLES ARE PRINTED IN THE ARABIC ORDER (FROM RIGHT TO LEFT)

© December, 1998.

**All rights reserved.**

**Suggested Citation:**

**Palestinian Central Bureau of Statistics, 1998.** *Transportation and Communication Statistics in the West Bank and Gaza Strip, Current Status Report (Series. No. 8).* Ramallah-Palestine.

All correspondence should be directed to:

Department of user services  
Palestinian Central Bureau of Statistics  
P.O.Box 1647, Ramallah  
West Bank, Palestine.

Tel: 972-2-298 6340  
E-Mail: [diwan@pcbs.pna.org](mailto:diwan@pcbs.pna.org)

Fax: 972-2-298 6343  
web-site: <http://www.pcbs.org>



## **Acknowledgement**

This report was prepared by Mr. Marwan Barakat and Miss Fawz Kobari (Transportation and Communication Statistics Department). Mrs. Kerstin Forssen, Statistics Sweden assisted in the preparation of some chapters of this report.

Dr. Hasan Abu-Libdeh (President, PCBS) and Dr. Abdel-Hamid Barghouthi (Director General, Area Statistics Directorate) reviewed the material and provided comments on various drafts of the report, Miss. Samar Al-Natsheh and Sona Abu-Ayyash assisted in the typing of various drafts, and preparing the material for publication.

This report has been made possible through a generous financial support provided by the Government of Norway, through the Norwegian Agency for Development Cooperation (NORAD).



## **Preface**

Transportation and Communication Statistics are considered of great importance in the Palestinian society. The transportation and Communication sector is important due to the significant contribution to the Palestinian GDP, as well as performing the main system of communication among society units and between the society and the rest of the world.

The Palestinian Central Bureau of Statistics (PCBS) is pleased to introduce a new report on Transportation and Communication Statistics in its Current Status Report Series. This report is meant to be a pivot tool in the hands of planners and decision-makers in the West Bank and Gaza Strip.

This report examines the transportation and communication statistics available from different sources such as statistics compiled by the Israeli Central Bureau of Statistics, studies and surveys conducted at the national level as well as the statistics compiled by the Palestinian Ministry of Transport.

This report presents the available statistics on the main components of the transportation system, including land and air transport. The report also presents the main statistics available on the main elements of communication system including telephone lines and communication units. Finally, the report provides a technical assessment of these statistics and examines the quality of the data available from different sources.

PCBS hopes that it managed through issuing this report to fulfill some of the assigned tasks.

**December, 1998**

**Hasan Abu-Libdeh, Ph.D.  
President**



## Table of Contents

<b>Subject</b>	<b><u>Page</u></b>
<b>List of Tables</b>	
<b>List of Figures</b>	
<b>1. Introduction</b>	<b>[13]</b>
1.1 Introduction	[13]
1.2 The Importance of Transportation and Communication Sector	[14]
1.3 Primary Data Sources	[14]
<b>2. Land Transportation</b>	<b>[17]</b>
2.1 Introduction	[17]
2.2 Road Networks	[18]
2.3 Vehicles	[19]
<b>3. Air Transportation</b>	<b>[21]</b>
3.1 Introduction	[21]
3.2 Current Air Transportation	[21]
<b>4. Post and Telecommunications</b>	<b>[23]</b>
4.1 Introduction	[23]
4.2 The Post	[23]
4.3 Telecommunications	[23]
<b>5. Conclusions and Recommendations</b>	<b>[25]</b>
5.1 Introduction	[25]
5.2 Palestine Transportation and Communication Statistical Program Specifications	[25]
5.3 Data Users and Producers	[26]
5.4 Recommendations	[26]
<b>Concepts and Definitions</b>	<b>[29]</b>
<b>References</b>	<b>[35]</b>
<b>Tables</b>	<b>43</b>
<b>Figures</b>	<b>87</b>



## List of Tables

<b><u>Table</u></b>		<b><u>Page</u></b>
<b>Table 1.1</b>	Employed Persons in the Transportation, Storage, and Communication Sector by Area and Sex, 1995-1997	<b>45</b>
<b>Table 1.2</b>	Average Weekly Work Hours of the Employed Persons in the Transportation, Storage, and Communication Sector with Respect to All Sectors by Area and Sex, 1995-1997	<b>46</b>
<b>Table 1.3</b>	Average Monthly Work Days of the Employees in the Transportation, Storage, and Communication Employed Persons with Respect to All Sectors by Area and Sex, 1995-1997	<b>47</b>
<b>Table 1.4</b>	Average Daily Wage in NIS of the Employees in the Transportation, Storage, and Communication Employed Persons with Respect to All Sectors by Area and Sex, 1995-1997	<b>48</b>
<b>Table 1.5</b>	Monthly Percentage and Average Value of Household Expenditure in JD on Transportation and Communication in Comparison with Total Expenditure, by Selected Variables, 1997	<b>49</b>
<b>Table 1.6</b>	Percentage Distribution of Households, by Ownership of some Type of Vehicles, 1997	<b>51</b>
<b>Table 2.1</b>	Distances Between Palestinian Cities in Kilometers	<b>53</b>
<b>Table 2.2</b>	Road Network in the Remaining West Bank by Type, Width and Length. 1967, 1977	<b>54</b>
<b>Table 2.3</b>	Road Network Length in the Remaining West Bank by Classification and Geographical Area, 1985	<b>55</b>
<b>Table 2.4</b>	Road Network Length in the Remaining West Bank and Gaza Strip by Governorate and Road Type, May 1997	<b>56</b>
<b>Table 2.5</b>	Unpaved Roads Length in the West Bank and Gaza Strip by Governorate, 1992	<b>57</b>
<b>Table 2.6</b>	Israeli Bypass Roads in the West Bank (Built between 1994 and September 1998) by Path, Length, Width, and Area, 1998	<b>58</b>
<b>Table 2.7</b>	Construction of New Roads in the Remaining West Bank, by Type, Coating, Width and Area, 1985-1994	<b>60</b>
<b>Table 2.8</b>	Widening and Repair of Roads in the Remaining West Bank, by Type, Coating and Area, 1985-1994	<b>61</b>
<b>Table 2.9</b>	Construction of New Roads in Gaza Strip, by Type, Coating, Width and Area, 1989-1992	<b>62</b>
<b>Table 2.10</b>	Widening and Repair of Roads in Gaza Strip, by Type, Coating and Area, 1989-1992	<b>63</b>
<b>Table 2.11</b>	Number of Road Vehicles in the Remaining West Bank and Gaza Strip by Year and Type of Vehicle. 1970, 1974-1987, 1990-1993	<b>64</b>

<b><u>Table</u></b>		<b><u>Page</u></b>
<b>Table 2.12</b>	Number of Road Vehicles in the Remaining West Bank by Year and Type of Vehicle. 1970, 1974-1987, 1990-1994	<b>65</b>
<b>Table 2.13</b>	Number of Road Vehicles in Gaza Strip by Year and Type of Vehicle. 1970, 1974-1993	<b>66</b>
<b>Table 2.14</b>	Number of Road Vehicles in the Remaining West Bank by Governorate and Type of Vehicle, 1994	<b>67</b>
<b>Table 2.15</b>	Number of Road Vehicles in the Remaining West Bank by Governorate and Type of Vehicle, 1995	<b>68</b>
<b>Table 2.16</b>	Number of Road Vehicles in the Remaining West Bank by Governorate and Type of Vehicle, 1996	<b>69</b>
<b>Table 2.17</b>	Number of Road Vehicles in the Remaining West Bank by Governorate and Type of Vehicle, 1997	<b>70</b>
<b>Table 2.18</b>	Number of Road Vehicles in the Remaining West Bank by Governorate and Type of Vehicle, Till June 1998	<b>71</b>
<b>Table 2.19</b>	Number of Road Vehicles in Gaza Strip by Governorate and Type of Vehicle, 1994-1996	<b>72</b>
<b>Table 2.20</b>	Number of Vehicles in Gaza Strip by Month and Type of Vehicle, January-December 1997	<b>73</b>
<b>Table 3.1</b>	Regular Flights of the Palestinian Airlines by Month, No. of Passengers, No. of Seats and Occupancy Ratio, July – September 1997	<b>74</b>
<b>Table 3.2</b>	Irregular Flights of the Palestinian Airlines by Starting Date, No. of Flights and No. of Passengers, 1997	<b>75</b>
<b>Table 4.1</b>	Mail to Gaza Strip by Year and Type of Mail, 1967-1996	<b>76</b>
<b>Table 4.2</b>	Dispatched Mail from Gaza Strip by Year, Month and Type of Mail, 1967-1996	<b>78</b>
<b>Table 4.3</b>	Mail to the Remaining West Bank by Year, Month and Type of Mail. 1996, January – August 1997	<b>80</b>
<b>Table 4.4</b>	Dispatched Mail from the Remaining West Bank by Year, Month, and Type of Mail. 1996, January – August 1997	<b>81</b>
<b>Table 4.5</b>	Number of Main Telephone Lines in the Remaining West Bank and Gaza Strip by Year and Region, 1996 – 1997	<b>82</b>
<b>Table 4.6</b>	Number of Main Telephone Lines in the Remaining West Bank and Gaza Strip by Year and Region and type of Subscription, January – August 1997	<b>83</b>
<b>Table 4.7</b>	Number of Calls in the Remaining West Bank and Gaza Strip by Month, Region and Type of Calls, January – March 1998	<b>84</b>
<b>Table 4.8</b>	Length of Calls in Minutes in the Remaining West Bank and Gaza Strip by Month, Region and Type of Calls, January – March 1998	<b>85</b>



## List of Figures

<b><u>Figure</u></b>		<b><u>Page</u></b>
<b>Figure 1</b>	Percentage of Household Expenditure on Transportation and Communication Out of Total Household Expenditure by Governorate, 1997	<b>89</b>
<b>Figure 2</b>	Percentage Distribution of Road Vehicles in the Remaining West Bank and Gaza Strip by Type of Vehicle, 1997	<b>90</b>
<b>Figure 3</b>	Growth Rate of the Number of Road Vehicles in the Remaining West Bank and Gaza Strip, 1995-1997	<b>91</b>
<b>Figure 4</b>	Number of Passengers in Regular Flights by Palestinian Airlines by Month, July-September 1997	<b>92</b>
<b>Figure 5</b>	Number of Main Telephone Lines in the Remaining West Bank and Gaza Strip by Year and Region, 196-1997	<b>93</b>
<b>Figure 6</b>	Number of Calls in the Remaining West Bank and Gaza Strip by Month and Type of Calls, January – March 1998	<b>94</b>



## **Introduction**

### **1.1 Introduction**

The transportation and communication sector is one of the main economic sectors in the Palestinian society. This sector represents an important section which contributes to the gross domestic product significantly, and provides working opportunities for many people.

Geographically this sector occupies special importance, because it represents the primary means of communication inside the society and between the society and the others.

This sector consists of the facilities that operate the transportation and communication sector including land transportation, and air transportation in addition to the primary components of the communication system.

Studying the transportation and communication situation needs analyzing the communication elements and classifications, including letters, dispatched and arrived parcels, posting units, and the telephones and their demand, in addition to the number of local calls and calls abroad.

As a first step in starting the Palestinian Transportation and Communication Statistical Program, PCBS studies the current status of the available statistics and researches related to this sector in order to delineate a starting point based in accurate data.

This report is one of a series of current status reports which aim to collect data from different sources, organize and reclassify this data, and evaluate the quality, comprehensiveness, and methods of collecting data.

Publishing this report is a preliminary step towards a comprehensive program for collecting, arranging, classifying and publishing data related to transportation and communication. This report shows the gaps in the data and the starting point for future studies related to the transportation and communication sector.

This report consists of five chapters. Chapter one is an introduction to the subject and presents the main data sources. Chapter two describes land transportation statistics including data on the road network and on vehicles. Chapter three provides current air transportation data. Chapter four consists of the post and communication data. Chapter five presents conclusions and recommendations including the requirements of the Palestinian Transportation Statistical Program elements.

## **1.2 The Importance of Transportation and Communication Sector**

Transportation and communication sector is important due to its contribution to the gross domestic product and the provision of working opportunities, in addition to its vital role, in connecting different localities. The Palestinian labour force shows that the transportation and communication sector contributed with 4.8% of the total working opportunities in the Palestinian Territory in 1997. Table 1.1 shows that the majority of the employed of this sector were males and they represented 97.3%, 98%, and 98.2% during 1995, 1996, 1997 respectively.

Table 1.2 shows that the average weekly working hours spent on this sector are greater than the average of the total sectors. In fact 48 hours were the average weekly working hours in transport, communication and storage sector in 1997 compared to the 44 average hours in all economic sectors.

Table 1.5 shows that the household expenditure in this sector is connected directly to the level of living. In other words as the level of living increases the percentage of expenditure increases, as is obvious given the definition of the level of living is taken into consideration.

Table 1.6 presents the household distribution in the Palestinian Territory by ownership of some types of vehicles in 1997. This section concentrates on ownership of private vehicles only, as a main indicator to measure the level of welfare. The data of this table shows that as the number of household persons increases, the probability of having a private vehicle increases (excluding households of more than 9 persons), and it is noticed that the highest percentage of the households owning one private vehicle or more was in Bethlehem (31.8%), while the lowest percentage was in Gaza (18.7%).

Moreover, 25.6% of the households in which the head of the household is male owns one or more private vehicles, but this decreases to 7.6% when the head of the household is female.

## **1.3 Primary Data Sources**

Basically the data related to 1967-1994 were obtained from the Israeli Central Bureau of Statistics, while the remaining data (1995 and above) were covered by surveys conducted by the PCBS in addition to the data collected through the administrative records of the Palestinian Governmental Institutions. The following is a summarized description of the data sources used in this report.

### **Palestinian Central Bureau of Statistics (PCBS)**

The PCBS prepared data and maps related to roads including the table of the distances between the Palestinian cities based on a digital map obtained from satellite photograph taken in 1994. The figures represent the distance between the centroid of the urban areas in the Palestinian cities according to the actual transportation lines.

The labour force survey program, set up to develop time series on the factors affecting the labour market, was performed for the first time in 1995. This survey includes

demographic and social data, in addition to some economic indicators. Moreover some indicators related to labour force in the transportation, storage, and communication sector, e.g. average weekly working hours, average monthly working days, and average daily wages, are included.

In addition to this, the Palestinian household expenditure and consumption data, provided by the Palestinian Expenditure and Consumption Survey, include many commodities and services, such as those related to transportation and communication.

### **The Israeli Central Bureau of Statistics (ICBS)**

The first number of the ICBS publications related to the Remaining West Bank and Gaza strip included tables on arrived and dispatched mail, but such information was there after no longer published.

The ICBS also published tables related to number of vehicles by type and number of drivers obtained from administrative records (Israeli Transportation Department), and data obtained from traffic counts performed by the Israeli civil staff during 1990-1995, but there is no data related to transportation and communication in the occupied territories after the Palestinian Intifada at the end of 1987.

The Statistical Abstract of Israel presented data related to transportation and communication like the number of vehicles by type, the number of drivers, in addition to data related to the construction of roads by type, coating, width, area, and length.

### **The West Bank Database Project**

The West Bank Database project is an independent research group established in 1982 to study and analyze demographic, social, spatial, legal, economical and political conditions in the West Bank and Gaza Strip. This project which was directed by Dr. Meron Benvenisti was funded by the Rockefeller and Ford Foundations and administrated by the Brookings Institutions, Washington D.C.

In 1989, a study called The “Impact of Regional Road Construction on Land Use in the West Bank” was published. Aerial photographs were used, (prepared by the Israeli Agriculture Ministry), in order to collect this data.

This study also gathers data from administrative records, researches, published and unpublished reports taken from the World Zionist Organization, the Israeli Ministry of Defense, the Public Works Department, the Civil Administration, and others prepared Hebrew language.

Another book published in 1988 another book “The West Bank and Gaza Atlas”, was prepared by Meron Benvenisti and Shlomo Khayat

### **Ministry of Public Works**

The Ministry of Public Works in the Palestinian National Authority collects data on roads from all directorates belonging to the Ministry, according to previously prepared forms. Data was also gathered from specific studies carried out by the Ministry.

### **Arab Studies Society**

The Maps and Area department was established as a part of the Arab Studies Society. Data related to bypass roads were obtained from this department which collected it from the administrative records of the Israeli Civil Administration, and other field studies.

### **Ministry of Transport**

This Ministry has developed a database including indicators related to vehicles and drivers. The Ministry collects the data from all directorates belonging to it according to special forms prepared for vehicle and licensing registration, then this data is computerized by the Information and Computer Department within the Ministry.

### **Palestinian Airlines**

This company started working in January 1997. Flights took off from Bour Saeed Airport (Egypt) to Abdul Azeez Airport (Jedah-Saudi Arabia) in order to carry Palestinian pilgrims. Regular weekly flights started in July 1997 on the Al Arish (Egypt)-Amman (Jordan) line and vice versa. No regular flights took off from inside the Palestinian Territory in period of preparation of this report although the Gaza International Airport (near Rafah) was built. The first regular flight from the Palestinian Territory departed on the 5<sup>th</sup> December 1998.

### **Ministry of Post and Telecommunications**

The Ministry collects the data related to the post and telecommunications from the post offices belonging to it. The data include dispatched and arrived mail to and from the Remaining West Bank and Gaza Strip, e.g. number of telegrams, inland letters and parcels to and from aboard.

### **Palestine Telecommunications Company**

This company was established on the 4<sup>th</sup> of May 1995 after the agreement between the Palestinian Authority and a group of investment companies, signed on the 15<sup>th</sup> of November 1996.

According to this agreement, the communication sector will be managed by the Palestine Telecommunications Company only for five years, then other companies will be allowed to operate in the same field.

## Land Transportation

### 2.1 Introduction

Transportation means conveyance of people or property from one place to another. The modern commercial transport includes all means and facilities used in the movement of people or property, and all services including receipt, delivery, and handling of such property.

Land transportation refers to the movement of people or goods by means operating on roads, railways and pipelines. In the Palestinian Territory the road is the only mean of land transport currently available.

Railways used to operate before the establishment of Israel in 1948. The first railway line was constructed in Palestine under the Ottoman rule and it was followed by links to some major cities in the surrounding Arab countries. Connections between major Palestinian towns were developed during the British mandate and in particular the 80 km track between Affulah, Jenin, Nablus and Tulkarm, and the 250 km track between Rafah, Haifa and Al-Naqora. Since 1948, rail transport between Gaza Strip and the West Bank was no longer possible. With the occupation in 1967, most of the rail network were dismantled and is no longer operating.

Road transport is carried out by the means of many different kinds of vehicles. Roads are used for both private and public transportation (buses, taxis, etc)

The main roads in the Palestinian Territory consist of north-south axes and east-west axes. The first type of these axes includes the following roads:

- The mountainous roads that extend from Jenin in the north crossing Nablus, Ramallah, Bethlehem, Hebron, to Adh Dhahiriya in the south.
- Al- Ghour - Dead Sea road, along the eastern area of the West Bank.
- Gaza Strip main road, extends along Gaza Strip, from Beit-Hanoon in the north, to Rafah in the south.

The second type (the east-west axes) mainly includes primary the following roads:

- Damia Bridge-Nablus-Tulkarm Road, where branch in Nablus to another road reached to Qalqilya.
- Allenby bridge-Jericho-Ramallah-Beit Sira road.
- Jericho- Jerusalem road.

Regional roads in the Palestinian Territory consist of many north-south and east-west axis roads. The road network in the Palestinian Territory also includes (in addition to the two previous roads), local roads, agricultural roads, bypass roads which are built by the Israeli authorities mainly to serve settlements.

This chapter aims to present the results of the tables related to roads, vehicles, and of data quality appraisal (i.e. availability, gaps, coverage, and credibility) of this data.

## 2.2 Road Networks

Table 2.1 shows distances between the main Palestinian cities. The figures represent the distances between the centroid of two cities according to the actual roads available. The distance between Jenin and Rafah is 221.5 km; this distance represents the longest distance between the Palestinian cities. Sometimes, the distance is calculated by using two different roads, e.g. the distance between Gaza and Qalqilya.

Table 2.2 shows the development in the roads length in the Remaining West Bank by type, width, and length. It can be noticed that the total length of the main roads increased from 424 km in 1967 to 473 km in 1977, with a growth rate of 11.56% in ten years, and the total length of the roads increased from 1622 km in 1967 to 2595 km in 1977. This means that the growth rate between 1967-1977 was approximately 60%, but main reason for this increase was the agriculture roads, where 46 km in 1967 and increased to 879 km in 1977. By excluding agricultural roads the increase of the road network decreases to 9%.

Table 2.3 represents road network length in the Remaining West Bank by classification and geographical area in 1985, where 731 km of roads were class 1 roads, 951 km were class 2, and the total length was 1682 km. It should be noticed that it is difficult to compare the data of table 2.2 with the data of this table due to the changes in road classifications.

Table 2.4 shows that the main roads in the Remaining West Bank and Gaza Strip (excluding Tubas) were 634.1 km in May 1997, while the regional roads were 486.5 km.

Table 2.5 shows that the total length of the unpaved roads in the West Bank and Gaza Strip was 1,534 km in 1992, of which 1,395 km in the West Bank and 139 km in Gaza Strip.

When comparing the length of the unpaved roads by governorate, it is clear that the maximum length of these roads (382 km) was in Hebron.

Table 2.6 shows bypass roads by path, length, width, and area. These roads were built by the Israeli authorities to serve the Israeli settlements in the West Bank. The total area of these roads was 24,330 donums in 1998 (1 Donum = 1000 m<sup>2</sup>).

Table 2.7 presents the construction of new roads in the Remaining West Bank, by type, coating, width, and area through 1985-1994. The maximum newly constructed road length completed in 1992 was 52.2 km, while the maximum road length which began in the same year was 40.8 km. The most roads built in this period was on the were 7 m width. Table 2.8 shows that the maximum length of the widened and repaired roads which were completed totally in 1993 was 213.1 km, and the maximum road length which began in the same year was 165.7 km.



There was no considerable development in the road network in Gaza Strip through the years 1989-1992, as shown in tables 2.9 and 2.10.. It is believed that developing roads by the Israeli authorities was not to serve the Palestinian localities but rather to serve Israeli political and security needs.

It is noticed that road data are not provided as a continuous series whether those related to the new constructed roads, widened and repaired roads, or total roads, specially Gaza Strip data. Also the classifications of roads data are in need of being unified, since the data definitions vary according to the source, and the Israeli geographical classification differs from those used by the Palestine National Authority (PNA).

After the Palestinian Intifada at the end of 1987, the quality of the data collected by the Israeli Authority decreased, due to the large obstacles in the data collection process.

As a result, it is difficult to compare data from different sources; and comparability is limited to the grand totals.

## **2.3 Vehicles**

Table 2.11 presents the number of vehicles in the Remaining West Bank and Gaza Strip by vehicle type for the years 1970, 1974, 1987,1990-1993. This table shows that the total number of vehicles in 1993 was 123,453, with an increase of 10.43% than 1992, the private cars were 88,376 and the trucks and commercial vehicles were 24,502.

Table 2.12 shows that the total number of vehicles in the Remaining West Bank was 96,506 in 1993, with an increase of 11.1% since 1992, there were 67,942 private cars, and 19,984 trucks and commercial vehicles. The total number of vehicles in Gaza Strip was 26,947 in 1993, with an increase of 8.3% than 1992, there were 20,434 private cars, 4,518 trucks and commercial vehicle.

Tables 2.14 - 2.18 present data on the number of vehicles in the Remaining West Bank by governorate and vehicle type for the 1994-1998 time period, these tables show that the total number of vehicles increased from 80,242 at the end of 1994 to 93,566 at the end of 1995 with yearly growth rate of 16.6%. The total number of these vehicles was 105,572 at the end of 1996 with an increase of 12.8% respect to the past year, while this number was 113,980 at the end of 1997, with an increase of 8.0%, and this number was 116,092 in June 1998.

When comparing number of vehicles by type, it is clear that the maximum value during these years was for private vehicles, while comparing vehicles by government shows that the maximum value was always in Hebron, and this may be related to the population number, since Hebron is considered as one of the largest governorate in the West Bank.

Although same geographical areas are used in both table 2.12 which is taken from the Israeli Central Bureau of Statistics, and table 2.14 which is taken from the Ministry of Transport, the total number of vehicles in the former source was greatly higher than in the second (108,402 vehicles compared to 80,248 vehicles) and this was due to the decrease in the renovation of the vehicle licenses, whereas the Ministry of Transport estimated large percent of the vehicles are not registered in the Ministry database.

Table 2.19 shows that the number of vehicles at the end of 1994 was 32,467, while it was 43,809 at the end of 1995 with an increase of 34.9% than 1994, and this number decreased to 43,548 at the end of 1996.

Table 2.20 shows that the number of vehicles was 46,427 at the end of 1997, with an increase of 6.6% respect to 1996, there were 35,784 private cars, and 7,923 trucks and commercial vehicles.

Vehicle data is available for many years, but the data related to the Remaining West Bank do not cover the 1988-1989 period.

It appears that there is contradiction in the vehicle data published by the ICBS for the same years, in addition to the difference in the definitions of some vehicles type from year to year. This source admits of the low standard of its data, since 1988, due the confusion of the occupation institutions after the Palestinian Intifada at the end of 1987.

It is noticed that vehicle data is not provided by governorate in the statistics published by the ICBS of Statistics, moreover vehicle data does not include the Jericho governorate since 1994, since Jericho was an autonomous Palestinian Territory together with the Gaza Strip and the vehicles register was therefore compiled by Palestinian Authorities.

In general comparability is limited according to the area and administrative divisions. Data related to the Remaining West Bank obtained by the Israeli Central Bureau of Statistics and the Ministry of Transport is comparable, while Gaza Strip data is not comparable excluding 1982-1993, due to the inclusion of North Sinai to data referring to Gaza Strip during the years before 1982.

## **Air Transportation**

### **3.1 Introduction**

Qalandiya Airport, located to the north of Jerusalem in the West Bank, was open in 1952, but after the Israeli occupation in 1967 international flights were stopped. Nowadays, its activities are limited to the use of Israeli internal flights.

### **3.2 Current Air Transportation**

The main activities of the air transportation are aircraft movements, transferring passengers and goods, and airmail.

During data gathering period, no air flights took off from the Palestinian Territory due to the delay in signing Gaza Airport protocol.

The Palestinian Airlines began taking off regular flights from Al- Arish to Amman and vice versa from July 1997. During July-August 1997 the total flights from Al-Arish to Amman and vice versa were 104, and the total number of passengers in these flights was 4052.

At the same duration, the maximum number of passengers was in August 1997, where 2,283 passengers were carried in 54 flights, while the minimum number of passengers was 247 in July 1997 (the first month of starting regular flights).

During the first half of 1997, there were irregular flights to carry the Palestinian pilgrims and students within specified programs for these purposes. The total number of these trips was 78, and the total number of passengers was 1,015.

The air transportation data published here covers the first Palestinian commercial flights. Although these flights took off from outside of the Palestinian Territory given the Israeli obstacles to the use of the airport in Gaza, this data has a symbolical importance.

It is worth mentioning, that the protocol related to the operation of Gaza International Airport near Rafah (in Gaza Strip) was signed on the 20<sup>th</sup> of November 1998, the airport was open on the 24<sup>th</sup> of November 1998, and the first regular flight departed from Gaza International Airport to Marka Airport (Amman) on the 5<sup>th</sup> of December 1998, It is expected in the near future to publish statistical data related to air flights taking off and landing inside the Palestinian Territory.



## Post and Telecommunications

### 4.1 Introduction

In general, the post system consists of post offices and agencies, post boxes, internal and external mails, while the telecommunication system consists primarily of the main telephone lines, mobiles, telex services, and internet services.

### 4.2 The Post

Table 4.1 which represents mail arrived in Gaza Strip shows that 328 abroad telegrams, 752 inland telegrams, 1,124 abroad parcels, 26,205 registered mail, 1,078,384 regular and air mail, 1,016 express mail, were in Gaza Strip in 1996 and the total material of mail during this year consisted of 1,107,809 pieces.

Table 4.2 shows that in the same year 321,323 mails were dispatched from Gaza Strip of which 619 were inland telegrams, 29,499 registered mail, and 291,205 regular and air mail.

Table 4.3 shows that 2,222,604 mail letters and parcels arrived in the Remaining West Bank in 1996 distributed as follows: 2,121,071 regular and air mail, 4,494 registered quick mail, 779 abroad telegrams, 2,521 inland telegrams, 2,131 aboard parcels, 8,5,608 registered mail.

Table 4.4 shows that the dispatched pieces of mail from the Remaining West Bank in the same year were 175, 379 distributed as follows: 118,085 regular and air mail, 376 aboard telegrams, 2,522 inland telegrams, 54,396 registered mail.

The data obtained from ICBS sources, about the arrived and dispatched mail in Gaza Strip covers the 1968-1971 period, only, and coincides with data available from the Ministry of Post and Telecommunications, but no data is available for the Remaining West Bank.

Data on mail in Gaza Strip covers a complete time series from 1967-1996, but data related to the Remaining West Bank does not.

It is worthy to mention that the above data does not cover the post services provided by private institutions, but it is restricted to the services provided by the Ministry of Post and Telecommunications only.

### 4.3 Telecommunications

Table 4.5 shows that the total number of main telephone lines in the Remaining West Bank and Gaza Strip at the end of 1996 was 83,621, and this number increased to 110,839 at the end of 1997, with a growth rate of 32.6% respect to the previous year.

Table 4.6 shows that the total number of main telephone lines were 95,729 at the end of July 1997, distributed as follows: 69,470 telephones in household sector, 23,157 in the commercial sector, and 3,102 in the governmental sector.

Table 4.7 shows that the number of calls in the Remaining West Bank and Gaza Strip was 16,269,629 in March 1998, distributed as follows 12,724,582 local calls (using the same switch board in the same country), 2,963,725 national calls (using two switch boards in the same country, including calls to Jerusalem), and 581,322 calls to abroad. It is worthy to mention that calls to Israel are excluded in this report.

Table 4.8 shows that the length of calls in the Remaining West Bank and Gaza strip was 36,094,254 minutes, distributed as follows: 25,549,780 minutes spent in local calls, 8,227,429 minutes spent in national calls, and 2,317,045 minutes spent in calls to abroad.

The above data was taken from Palestine Telecommunications Company, while the data related to the telephone services during the Israeli occupation appeared as single figures not adequate to be published in tables.

## **Conclusions and Recommendations**

### **5.1 Introduction**

The previous chapters show the most important available statistics on the Transportation and Communication System in the Palestinian Territory obtained from different data sources.

These chapters also show scientific criteria to analyse the statistics including an appraisal of data quality, comprehensiveness, and reliability. The results show that the data contain many gaps, i.e. the gap in time series, lack of unified classification (especially for road network data), and the lack of geographical comprehensiveness, (especially Jerusalem data). Also, it is noticed that there is a difference between the international definitions and local ones, especially those related to vehicles.

Chapter two shows that there is lack in the statistics on vehicles registered in Jericho between 1994-1998, in addition to this, the available data does not show any estimation on the basic indicators related to transportation and communication in Jerusalem. Some localities of the Jerusalem governorate are included in West Bank data (e.g. Al 'Eizariya, Abu Dis), but the East Jerusalem data can not be separated from the Jerusalem data collected by the Israeli Central Bureau of Statistics.

Due to the fact that no aircraft landed in or took off from the Palestinian Territory during the data collection period, no traditional statistics are available for air transportation and this data was published only due to its highly symbolical importance.

This report covers the basic part of the transportation and communication sector, it contains some time series and not describes the methodology used in collecting data, the definitions used in collecting data, in particular those related to labour force statistics and households ownership of transportation means, and household expenditure on transportation and communication sector.

### **5.2 Palestinian Transportation and Communication Statistical Program Specifications**

The PCBS collects data of different statistical fields, e.g., social, economic, and geographic according to the priorities and the current availability. The basic task of the transportation and communication statistical program concentrates on providing new data related to the current period, and the previous short period, as well as limiting the gaps in the report data.

The Transportation and Communication Statistical Program is planned to provide several statistics periodically, including the primary indicators related to roads and their length, classification by type (main, regional, local), traffic movement, traveling

on roads, vehicle classifications by type, age, engine capacity, country of origin, public transportation, goods transport (by type and volume), air transportation, maritime transportation (when it will be available), services related to loading and unloading, cargo handling, supporting transport activities, (operating services and parking services), telephone network (switch board types, number of lines, number of subscribers), communication services and classifications (telephones, telegrams, faxes, internet, post offices, postal services).

### **5.3 Data Users and Producers**

The relation between data users and producers is considered as a basic element in succeeding any statistical work. This relation is based primarily on the integration of tasks. Data providers should publish statistics according to international standards, taking into consideration the local and international level and the needs of the users. In addition to this, data producers should provide data according to a timetable which is suitable for data users. They also should collect and publish data periodically in order to use this data as an efficient tool for the planning and development process.

National Statistical Institutions represent the basic producer of statistical data, through field surveys, and administrative records of the public and private institutions.

Therefore, the Statistical Institutions themselves are considered as one of the primary users of administrative records, while the traditional users are the ministries, governmental and non governmental institutions, in addition to the universities and research centers.

These institutions are responsible for the participation in the general discussion, which aims to develop statistics to serve their needs as a data user, and taking into account the data security needs and other procedure requirements. Moreover the users are responsible for the general discussion that aims to improve the statistics, e.g. data representations and publications in order to provide comprehensive data, which present the basic indicators needed for development and planning.

### **5.4 Recommendations**

The past experience in collecting transportation and communication data leads to several conclusions and presents the methodology that should be followed in order to reach to an effective statistical program in this field.

The basic point is presented in unifying the concepts and the definitions. The previous chapters showed that there is a variation in these concepts according to the variation in the sources, especially road network data, in addition to the differences between the local and the international classifications, especially vehicle data.

Establishing a steering committee in order to unify the concepts may be a suitable tool for improving the quality of the data. This committee should include participants from other institutions in addition to the PCBS, like the Ministry of Transport, the Ministry of Public works, the Ministry of Planning and International Cooperation, the Ministry of Post and Telecommunications, the Palestine Telecommunications Company, in addition to the academics in the universities and research institutions.



The lack of regional comprehensiveness of the majority of the transportation and communication data motivates the need for compensation. When it is impossible to obtain data from administrative records, it is suitable to find other alternatives such as estimation, through surveys.

The statistics of this report show that there is a need to perform additional field surveys to provide data and information related to transportation and communication, such as a traffic volume survey.

The main obstacle that the Transportation and Communication Program faces now, is to insuring a periodical flow of data from other institutions.

In the working during the implementation of this report, data providers proved to be co-operative. Most of the difficulties in obtaining data, were due to the long time required to update it.

Finally, preparing a master plan in cooperation with other governmental and private institutions (including universities and research institutions), is a basic step to develop the transportation and communication statistics program.



## Concepts and Definitions

The following definitions are those used by the data providers of this report. It should be noticed that some of these vocabularies do not conform with the international standards due to the fact that data sources some times use local definitions not comparable with the UN recommendations.

<b>Employee:</b>	A person who operates his or her own economic enterprise or engages independently in a profession or trade, and hires one or more waged employees.
<b>Average weekly work hours:</b>	Total weekly hours of employees whose wages are known divided by the number of employees.
<b>Average monthly work days per employee:</b>	Total monthly days of employees whose wages are known divided by the number of employees.
<b>Daily wage per employee:</b>	Total net wage paid to all employees divided by total workdays. Wages received in different countries are converted into New Israeli Shiekles according to the exchange rate in the survey month.
<b>Household Expenditure:</b>	<p>Includes the following:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1.Cash spent on purchase of goods and services for living purposes.</li><li>2.The value of goods and services payments or part of payments received from the employer.</li><li>3.Cash expenditure spent as taxes (non-commercial or non-industrial), gifts, contributions, interests on debts and other non-consumption items.</li></ol>
<b>Household Consumption:</b>	<p>Includes the following:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1.Cash spent on purchase of goods and services for living purposes.</li><li>2.The value of goods and service payments or part of payments received from the employer.</li><li>3.Own-produced goods and food, including consumed quantities during the recording period.</li><li>4. Estimated rent value of the dwelling.</li></ol>
<b>Level of living:</b>	<p>Food Consumption divided by total consumption. This indicator is based on the following assumptions:</p> <p>The Level of Living is identified by the proportion of consumption on food out of the total consumption (Angles Law of Poverty).</p>

It is distributed to three categories:

- Better-off: “Food Consumption to Total Consumption less than 30%.
- Middle category: “food Consumption to Total Consumption between 30-44%.
- Worse-off: “Food Consumption to Total Consumption between 45-100%.

<b>Expenditure on use of personal transportation means</b>	This covers expenditures of using personal transport equipment. These expenditures include: tubes, spare parts of batteries, repair charges, gasoline, diesel, engine oil, other oils, car lubrication, parking fees, car cleaning fees, car insurance fees, car registration fees, car driving lessons fees, car transformation fees, others.
<b>Fees of Transportation and communication</b>	This expenditure includes: Bus fares (excluding school bus), taxi fares (public transport), call on taxi fares, rent a car without driver fares, other transport means (specify), postal services fares, telephone, telex –fax, others.
<b>Expenditure on purchase of personal transportation means</b>	This covers payments on buying personal means of transport classified as: vehicles (car, van), motorcycle, bicycle, others.
<b>Main road:</b>	Serves for national or inter district traffic.
<b>Regional road:</b>	Branching off from, or lining, main roads.
<b>Rural Road</b>	Access and link roads
<b>Agricultural Road</b>	Usually unpaved road, and used for agricultural purposes, e.g. facilitating land reclamation and connecting villages with each other.
<b>The width of the road:</b>	Includes the width of the road, and the part of the road used for motor vehicle traffic, including parking places and excluding the shoulder.
<b>Class 1 road:</b>	A paved road, having a width equal or greater than 4 meters.
<b>Class 2 road:</b>	A paved road, having a width equal or greater than 2.5 meters and less or equal 3 meters.
<b>New road:</b>	Construction of a new road, on which no stage of construction had been carried out and where there was no traffic until work had begun.
<b>Access road:</b>	Leading from a main or regional road to a certain point within

a locality.

<b>Paved road:</b>	The road which have an upper layer coated with asphalt or concrete
<b>Inner road:</b>	Serves internal traffic in localities (towns, villages, etc.)
<b>Widening of road:</b>	Any addition to the existing width of a road.
<b>Repair of road:</b>	Demolition of old road or parts thereof and reconstruction thereof.
<b>Motor Vehicle:</b>	Any kind of mechanically propelled vehicle, including motorcycles. The number of motor vehicles does not include army and police vehicles, towed vehicles, vehicles of foreign citizens and of holders of provisional licenses, diplomatic and UN vehicles. Bulldozers are also included.
<b>Vehicle:</b>	Including motor vehicles and towed vehicles.
<b>Private car:</b>	A vehicle which transports up to 8 persons (including the driver), and described in its license as a private car.
<b>Truck:</b>	A vehicle designed for another purpose than passenger transport, its height is more than 250 cm, and described in its license as a truck.
<b>Commercial vehicle:</b>	A vehicle designed for another purpose than passenger transport, has a weight more than 2200 kg, its height is more than 175 cm and less than or equal to 250 cm, and described in its license as a commercial vehicle.
<b>Bus:</b>	A motor vehicle designed to transport 17 or more passengers (including the driver), and described in its license as a bus.
<b>Minibus:</b>	A motor vehicle designed to transport more than 8 passengers (including the driver), less than or equal 16 passengers (including the driver), and described in its license as a minibus.
<b>Taxi:</b>	A vehicle which transport up to 8 passengers (in return for payment), including the driver, and described in its license as a taxi.
<b>Motorcycle:</b>	<p>Includes all two and three wheeled motor vehicles, including motorcycles with sidecar, and described in its license as a motorcycle.</p> <p>Motorcycles are classified according to the engine capacity as: less than 50cm<sup>3</sup>, 50-100 cm<sup>3</sup>, 100-250 cm<sup>3</sup>, and grater than 250 cm<sup>3</sup>.</p>

<b>Tractor:</b>	A motor vehicle designed to haul other vehicles which are not power-driven, and described in its license as a tractor. According to the Ministry of Transport definition. This type is limited to be used for industrial and agricultural purposes, e.g. transport generator, industrial tractors, fuel containers, and agricultural tractors.
<b>Special Service Vehicle:</b>	A vehicle designed for special services, such as ambulance, medical service, sanitary vehicle, etc.
<b>Regular flights:</b>	A series of flights fulfilling at least the following conditions: they are performed by a passenger aircraft, their tickets are open for free sale to the general public; they are planned and adjusted according to the needs of traffic, carried out according to existing aviation agreement, and the operating license and the fixed timetable are also available to the general public.
<b>Number of passengers in a flight:</b>	All passengers, excluding airplane staff and suckling children (less than 2 years age).
<b>Flights Occupation ratio:</b>	The ratio of the actual number of passengers to the total number of seats in a given number of flights.
<b>Local call:</b>	The call which is sent or receipt by using the same switchboard.
<b>National call:</b>	The call which is sent or receipt by using two switchboards in the same country.
<b>International Call:</b>	The call which is sent from country to another.
<b>Intifada:</b>	The Palestinian popular uprising against the Israeli occupation which started in December 1987.
<b>East Jerusalem:</b>	The eastern section of Jerusalem previously under Jordanian control and occupied by Israel in June 1967, and annexed later on the 28 <sup>th</sup> of June 1967.
<b>Remaining West Bank:</b>	West Bank, excluding those parts of Jerusalem annexed by Israel in 1967.

The following are the definitions related to the vehicles according to the United Nation recommendations:

**Vehicle:** A vehicle running on wheels and intended for use on roads.

<b>Motor Vehicle:</b>	A vehicle fitted with auto propulsive engine, it is normally used for carrying persons or goods, and drawing vehicles.
<b>Passenger car:</b>	A motor vehicle, other than motorcycle intended for the carriage of passengers and designed to seat not more than 9 persons (including the driver). The term “passenger car” also covers taxis.
<b>Lorry:</b>	A motor vehicle designed exclusively or primarily to carry goods. This category includes vans, which are designed to carry goods with a gross weight of not more than 3500 kg.
<b>Bus:</b>	A motor vehicle designed to carry more than 9 passengers (including the driver).
<b>Motorcycle:</b>	Two wheeled motor vehicles with or without sidecar. This category includes scooter, three-wheeled vehicle not exceeding 400 kg.
<b>Tractor:</b>	A motor vehicle designed exclusively or primarily to haul other vehicles, which are not power-driven. Agricultural tractors are excluded.
<b>Special Purpose Vehicle:</b>	A vehicle designed for purposes other than the carriage of passengers or goods. This category includes: ambulance, mobile cranes, self-propelled rollers, bulldozers with metallic wheels or track, vehicles for recording film, radio, and TV programs, mobile library vehicles, towing vehicles for vehicles in need of repair.

#### **Notes:**

- The Ministry of Transport classifies commercial vehicles and lorries in one category, including closed vehicles, goods cabinet, duel cabinet, open caravans, lifters, refrigerated vehicles, tippers, vehicles for car transport, mixers, trailers, and containers.
- The total of private cars and taxis according to the local definition cannot be compared to passenger cars in the international definition unless one also includes part of the mini buses which have up to nine seats including the driver.
- Tractors according to the local of definition do not correspond to the UN/EUROSTAT definition of road tractors, because the local definition refers to agricultural and industrial tractors.
- Buses and minibuses cannot be compared to the international definition of buses, unless the mini buses with up to 9 seats including the driver are excluded.
- Motorcycles in the local definition also include mopeds, and they cannot be compared to the international definition of motorcycles unless those with engine having up to 50cc are excluded.





## References

1. Palestinian Central Bureau of Statistics, 1996. Standard Industrial Classification of all Economic Activities For West Bank and Gaza Strip (PISIC). 2<sup>nd</sup> Edition. Standard and Classifications Series, No. 1. Ramallah-West Bank.
2. The World Bank, 1993. Developing the Occupied Territories: An Investment in Peace. Vol. 5: Infrastructure. Washington, D.C.
3. Grossman, David and Derman, Amiram: The Jerusalem Post, 1989. The Impact of Regional Road Construction on Land Use in the West Bank. Jerusalem.
4. Abu-Eisheh, Sameer: Policy Research Incorporated, 1992. Transportation and Communications in the West Bank and Gaza Strip. Nablus.
5. Benvenisti, Meron and Khayat Shlomo, 1988. The West Bank and Gaza Atlas. The West Bank database Project (published by the Jerusalem Post). Jerusalem.
6. Israeli Central Bureau of Statistics, 1995. Motor Vehicles, 31 XII 1994. Jerusalem.
7. Israeli Central Bureau of Statistics, 1997. Transportation Statistics Quarterly, Vol. XXIV. Jerusalem.
8. Microsoft Corporation, 1996. Microsoft Encarta 97. Washington.