

أ- مركز النقل الجماهيري :

الذي يعني الامساك به خلق توازن وسيطرة على الحركة الجماهيرية وتوجيهها نحو أهدافها.. وفي حالتنا قد يكون المخيم في قطاع غزة هو مركز النقل حيث يشكل اللاجئون ما نسبته ٧٠٪ في القطاع غالبيتهم الساحقة ما انفكت تعيش في المخيمات، بينما في الضفة الفلسطينية قد تكون المدينة هي مركز النقل بما لها من تأثير تحكمي بالارياف والمخيمات سيما وان نسبة اللاجئين في الضفة لا تزيد عن ٣٠٪، أقل من نصفهم يقطنون في المخيمات، ولو كنا نعيش حرب مغاوير كما التجربة الكوبية مثلا لأمكن تصور ان يكون الريف وليس المدينة هو مركز النقل.

وان تحديد مركز النقل لا يلغي الخصائص الطبقيّة للفئات والشرائح الاجتماعية المختلفة اذ لا خلاف ان لكل فئة وشريحة خصائصها، فللعمال خصائصهم وكذا الحال بالنسبة للفلاحين والانتلجنسيا والطلبة والبرجوازية الانتاجية كما الكومبرادورية والتجارية.. الخ.

وبناء على تحديد دقيق لمركز النقل وتشخيص علمي للخصائص والسمات الطبقيّة يصار لرسم خطط العمل التنظيمية وسواها من خطط.

ب- كسب الأغلبية:

اذ ان حزبا لا يكسب الأغلبية ليس حزبا ولا يساوي شيئا حسب كلمات لينين، وهذا صحيح كمحصلة عامة أكثر منه كبدائية، ولنا ان نتخيل امكانية الحيلولة دون تمرير المشروع التسويي الجاري فيما لو كان الخط الجذري يحظى بأغلبية على طول سنوات النضال، بل لأمكن تخيل تبدل الكثير من السياسات الفلسطينية.

ومثلا لقد حاز الحزب البلشفي في انتخابات مجالس السوفيتيات، فور انتصار ثورة اكتوبر، على ثلثي الاصوات، بينما حصل الحزب الشيوعي القبرصي في وقت سابق على أصوات انتخابية تعادل تسعة أضعاف عضويته الحزبية وعلى صعيد التوسع الحزبي العاصف في فترات المد كما الفترة بين شباط واکتوبر عام ١٩١٧ تضاعفت عضوية الحزب البلشفي ستة مرات، ونلاحظ شيء مشابه للفصائل الفلسطينية في زمن الانتفاضة.