



22 בינואר 2008

יותר ביקוש, פחות גישה: הידוק הסגר הכלכלי



מעבר גילה בשעות הבוקר המוקדמות. פועלים פלסטינים ממתנים מאחורי הגדר לתורם להיכנס לתוך מזרח ירושלים במטרה לעבוד. כשהשער נפתח, נדחפים המאחרים לתוך התור במאמץ נואש להגיע לעבודה בזמן. OCHA 2007.

מבוא

לגדה המערבית משאבים טבעיים מוגבלים וכלכלתה תלויה במסחר ובהעברות כספים שמקורם בעבודה בישראל. מאחר שרוב פעילות המסחר של הגדה המערבית מתבצעת עם ישראל, מאלץ משטר הסגר הנוכחי תושבים רבים בגדה המערבית להסתמך על סעד לפרנסתם ומחמיר את התנאים החברתיים-כלכליים הירודים ממילא.

סוכנויות האו"ם מספקות כיום סיוע במצרכי מזון ללמעלה מ-790,650 פלסטינים בגדה המערבית. תלות זו, לפי הבנק העולמי, אינה זמנית: "התלות בסיוע מפוררת את המנגנונים הכלכליים הקיימים וגורמת לדעיכה, אשר ממנה קשה לשוב לאחור"¹.

על מנת שכלכלת הגדה המערבית תתאושש ותתפתח במידה שתאפשר לה לממן את הצרכים ההומניטריים הבסיסיים של האוכלוסייה הפלסטינית, על היקף המסחר לגדול בצורה משמעותית. במהלך שנת 2007, הצהיר הבנק העולמי, ביחס לשטח הפלסטיני הכבוש, כי כלכלה אינה יכולה להתפתח ללא אפשרות של אפשרות תנועה וניידות². כמו כן, תוכנית השיקום והפיתוח של הרשות הפלסטינית לשנים 2008-2010 (PRDP), "מבוססת על ההנחה שישראל מוכנה לנקוט צעדים להסרת המכשולים המנהלתיים והפיזיים המגבילים תנועה וגישה של אנשים וסחורות"³.

שיחות המו"מ בין ממשלת ישראל לבין הרשות הפלסטינית כללו דיונים בנושא שיפור הגישה כמרכיב חיוני של הביטחון בשטח הפלסטיני הכבוש. "הסכם התנועה והגישה" ("הסכם המעברים") שנחתם בחודש נובמבר 2005, הניב עד כה שיפורים מוגבלים ביותר, אם בכלל⁴. לפי ממשלת ישראל, הסגר וההגבלות על תנועת אנשים וסחורות בגדה המערבית חיוניים להגנת אזרחי ישראל המתגוררים בישראל ובהתנחלויות שבגדה המערבית.

דוח זה בוחן את האופן שבו דעיכת הכלכלה והצרכים ההומניטריים שנוצרו בעקבותיה בגדה המערבית קשורים באופן בלתי נמנע לירידה בהיקף המסחר הנובעת מהסגרים ומהגבלות התנועה, כמו גם לירידה בכמות ההכנסות מעבודת פלסטינים בשטח ישראל. לשם כך, משמשות העיר שכם והעיירה דהרייה כמקרי מבחן.

הרמות השונות של הסגר.

סגרים פנימיים

הסגרים הפנימיים בגדה המערבית מוטלים באמצעות מערכת מסועפת של מכשולים פיזיים וביורוקרטיים, אשר שולטים בכל התנועה בשטח הגדה המערבית ובכבישים המשמשים בעיקר את המתנחלים הישראלים.

במהלך חודש ינואר 2008, הוצבו בכבישי הגדה המערבית 563 מכשולים פיזיים, ביניהם מחסומים רגילים, חסימות דרכים (באמצעות קוביות בטון), ערימות עפר, תעלות, גדרות ושערים. לאלו יש להוסיף מחסומי פתע והגבלות גיל על תנועת פלסטינים. מכלול המכשולים וההגבלות עיכבו את תנועת חומרי הגלם, הסחורות והפעלים והביאו להתייקרות עלויות השינוע, לעיכובים משמעותיים ולפגיעה ביעילות⁵. השפעותיו והשלכותיו של משטר הסגר בגדה המערבית תועדו ע"י OCHA במספר פרסומים:

קישורים: (לחץ לפתיחת הדוח)

יותר ביקוש, פחות גישה:

גישת סיוע הומניטרי אל הגדה המערבית

עדכון בנושא הסגר מטעם OCHA – אוקטובר 2007

סגר חיצוני

המונח "סגר חיצוני" מתייחס לשימוש במעברים שבשליטת ישראל, המאפשרים תנועה אל הגדה המערבית ומתוכה. הגדר שנבנתה בגדה המערבית ניתקה בהדרגה את הגדה מישראל. כל תנועה של סחורות ואנשים בין הגדה המערבית לבין ישראל מותנית בחציית הגדר. הגדר כוללת נקודות מעבר המפקחות על התנועה מהגדה לישראל ובחזרה ואולם, מרביתן ממוקמות בפועל בשטח הגדה המערבית.

במהלך שנת 2005, הודיע משרד החוץ הישראלי כי "כוחות הביטחון של ישראל יעבירו את רוב מאמצי הפיקוח והשליטה ממחסומים בשטח הגדה המערבית... אל נקודות מעבר לאורך המסלול המתוקן של גדר הביטחון"⁶. עם זאת, למרות ההחמרה ההדרגתית של ההגבלות בנוגע לחציית הגדר, לא חלה כל הקלה בהגבלות התנועה בתוך שטח הגדה המערבית.

לאחר התקדמות בניית הגדר בגדה המערבית, מתייחסת ישראל אל נקודות המעבר בגדר כאל מסופי מעבר גבול. ניהול מסופים אלו הועבר בהדרגה מידי צה"ל לרשויות המכס הישראליות, למשטרה האזרחית ולחברות אבטחה אזרחיות, ותנועת הסחורות והפעלים הפכה יותר ויותר קשה.

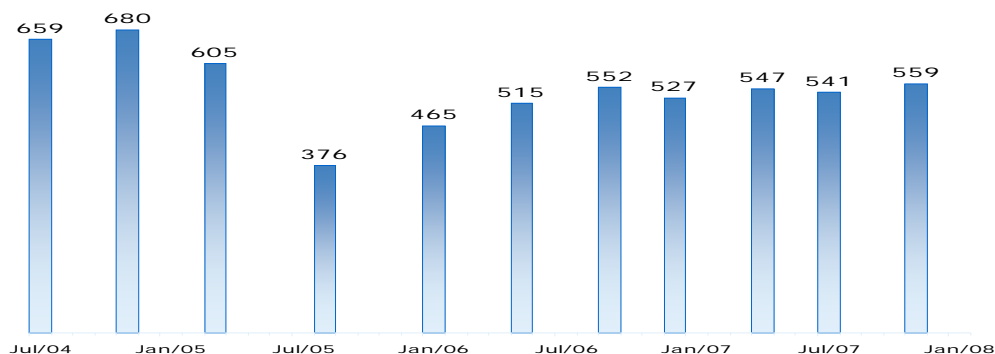
התפתחויות אלו השפיעו בייחוד על הייצוא הפלסטיני. ראשית, יש להעביר את הסחורה דרך

הסגרים הפנימיים שמסביב למרכזים העירוניים בגדה המערבית ולאחר מכן, להוציאה משטח הגדה אל ישראל דרך אחד מחמישה מסופי גבול, או אל ירדן דרך גשר המלך חוסיין (גשר אלנבי).

פועלים בעלי האישורים הדרושים, אשר חצו בהצלחה את כל המחסומים הפנימיים והמכשולים בתוך הגדה המערבית, רשאים לעבור את הגדר אך ורק דרך אחד מתוך 11 מעברי גבול ייעודיים.

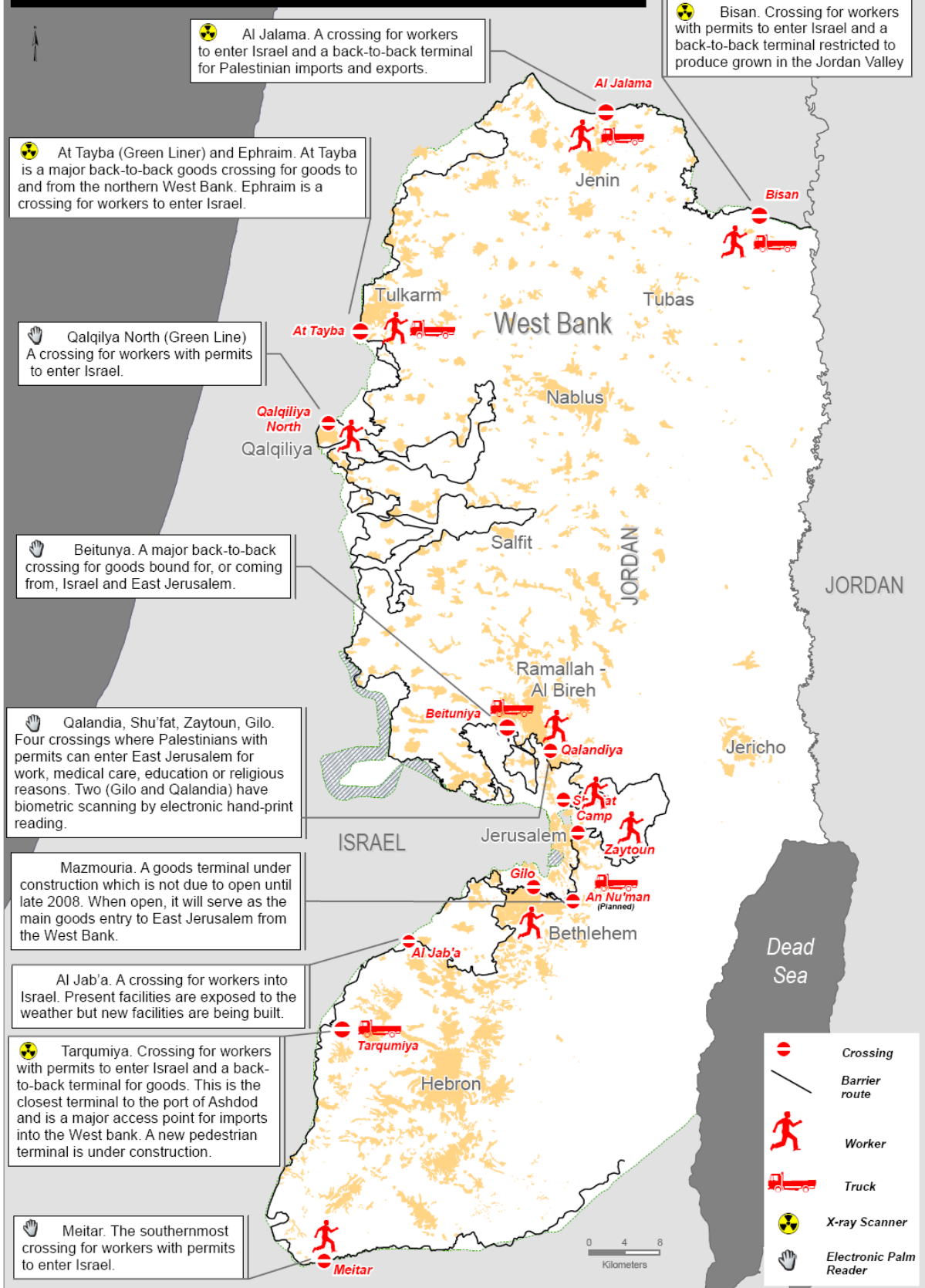
כתוצאה מכך, מביא השילוב של סגרים הפנימיים וחיצוניים ליצירתה של מערכת מתוכללת לשליטה בתנועת אנשים וסחורות בגדה, מהגדה ואליה

מספר המכשולים הפיזיים בגדה המערבית



עדכון בדבר מכשולים מספר המכשולים לפי סוג (8 בינואר 2008)		
	66	מחסומים מחסום הנו נקודת בבדיקה המאווישת ע"י צה"ל ולא משמר הגבול
	21	מחסומים חלקיים נקודות בבדיקה המאווישות לסרוגין, מדי פעם בפעם.
	85	שערים שער ברזל, מאויש לעתים קרובות ע"י צה"ל, המשמש לשליטה בתנועה בכבישים.
	68	מכשולי דרכים סדרה של מכשולי בטון (בלוקים) בגובה 1 מטר המשמשים לחסימת גישת כלי רכב.
	214	ערימות עפר ערימות של פסולת בנין, עפר ולא סלעים המשמשת לחסימת גישת כלי רכב.
	17 33.5 ק"מ	מחפורות תעלות המשמשות למניעת מעבר כלי רכב.
	67 123.3 ק"מ	חסמי דרכים מכשולים המוצבים לאורך הדרכים הראשיות ומונעים את חצייתן.
	25 14.8 ק"מ	חומות עפר חומה רציפה או סדרה של ערימות עפר המשמשות להגבלת הגישה
	563	סה"כ (8 בינואר 2008)

West Bank commercial & worker access | January 2008



עובדות מרכזיות בנושא המעברים:

- השליטה בתנועת הסחורות והפועלים דרך גדר הגדה המערבית מושגת באמצעות שלוש-עשרה נקודות מעבר.
- הגדר ומערכת האיטורים הקשורה אליה מגבילות את הגישה והתנועה של פלסטינים אל הגדה המערבית ומתוכה.
- הפלסטינים נדרשים לאיטורים מתאימים כדי לחצות את הגדר בעת הכניסה לישראל, לירושלים המזרחית ולכל אחד מהאזורים הסגורים, כלומר, האזורים שבין הגדר והקו הירוק.
- אחד-עשר מעברים אלו שולטים בכל התנועה הפלסטינית אל תוך הגדה המערבית וממנה, לרבות תנועתם של פלסטינים העובדים בארגוני סיוע הומניטרי.
- שישה מבין 13 המעברים הנם מעברי סחורות, אשר תוכננו במטרה לאפשר שינוע של סחורות אל תוך הגדה המערבית ומתוכה אל ישראל. (בשלב זה, פועלים רק חמישה מהם).
- ממשלת ישראל הכריזה על ביצוע שינויים במעברי הסחורות, אשר יהפכו אותם לזהים למעברי רצועת עזה. השינוי הבולט ביותר מתבטא באכיפת נוהל בידוק סחורות בשיטת "גב-אל-גב" (ראו בהמשך)⁷, אשר רק באמצעותה ניתן יהיה להעביר סחורות.
- מגבלות המעבר הנוכחיות וההודעה בדבר יישום נוהל בידוק בשיטת "גב-אל-גב" גורמות להתייקרות עלויות, להפחתת יעילות ולהפיכת כל עסקה לבלתי צפויה ולכזו שלא ניתן להסתמך עליה, ומובילות להעמקת השפל הכלכלי⁸.

מעברי הסחורות: אופן פעולה

- נוהל "גב-אל-גב": יש לטעון את כל הסחורה על גבי משטחים בגודל של עד 1.6 מ"ר. על כל משטח יש להעמיס סחורה מסוג אחד בלבד (בשלב זה לא ברור כיצד יטופלו פריטים גדולים שאינם נכנסים בשטח של 1.6 מ"ר). משאיות בצדו האחד של המסוף יוסעו לתוך מתחם סגור, המשטחים ייפרקו ויתכן שיעברו חיפוש או שיקוף. לאחר בדיקת הסחורה, ייכנסו משאיות מהצד השני אל המתחם ויאספו את המטען להמשך השינוע.
- שיקוף: מכונות שיקוף למכולות, המזרזות את תהליך הבדיקה, מותקנות כיום בשלושה מעברים בלבד. בשלב זה, לא מופעלים מסועים עבור חצץ (אגרגטים), אם כי בחלק מהמשאיות מותקנת גרסה קטנה יותר של מסועים מסוג זה.
- שעות פעילות: לפי מידע שנמסר מצה"ל, שעות הפעילות המתוכננות עבור רוב המסופים הן 11-12 שעות, במשך חמישה וחצי ימים בשבוע. המעברים סגורים בסופי השבוע ובחגי ישראל. הם גם נסגרים בעקבות כל התרעה ביטחונית. במהלך שנת 2006, היו מעברי הגדה המערבית סגורים במשך 91 ימים במצטבר, עקב סיבות ביטחוניות.
- תפוקה: בשלב זה, לא ידועה התפוקה המרבית של כל אחד מהמעברים לטיפול בסחורה באמצעות נוהל גב-אל-גב. עם זאת, ניתוח ראשוני מטעם לשכות המסחר בשכם, בית לחם ונצרת העלה כי חמשת המסופים מתמודדים בקושי עם נפח המסחר הנוכחי הנמוך, והדבר מוביל לעיכובים בייבוא חומרי גלם לתעשייה, החיוניים לתעשיית הייצור, ולעיכובים בייצוא מוצרים. לשכות המסחר חוששות שקיבולת לא מספקת של "צווארי הבקבוק" שיצרה המערכת החדשה תגביל את התרחבות המסחר הפלסטיני החיוני.

ראוי לציין:

- מתוך שישה מסופי מעבר סחורות אל ישראל, רק ארבעה פעילים באופן מלא: מסוף ביסאן, מצפון לטובאס, כמעט ואינו תורם לקיבולת הייצוא משום שניתן להעביר דרכו מוצרים חקלאיים מעמק הירדן בלבד.
- המסוף השישי הוא מסוף א-נומאן במחוז בית לחם (המכונה מזמוריה ע"י רשויות ישראל) אשר פתיחתו מתוכננת לחציה השני של שנת 2008.

גישה לירדן

כמות מוגבלת של סחורות – פחות מ-2% מנפח הייצוא של הגדה המערבית, בעיקר אבנים לא מסותתות – מיוצאת לירדן דרך גשר המלך חוסיין⁹.

מועידת האו"ם למסחר ופיתוח¹⁰ (UNCTAD) נמסר שקיימות תוכניות ראשוניות לפיתוח גישה אל גשר דאמיה (גשר אדם) המוביל לירדן במטרה לאפשר את הרחבת היקפי המסחר. עם זאת, היות שירדן מייצרת את אותן סחורות שמיצרות בגדה המערבית, ובעלות נמוכה יותר, לא קיים ביקוש רב לנתיב זה.

יציאת פועלים דרך מעברי הגדר

הכנסות שמקורן בייצוא עובדים - ברוב המקרים לישראל - מהוות מרכיב חיוני של הכלכלה הפלסטינית. קרן המטבע העולמית¹¹ (IMF) דיווחה כי ההכנסה מפועלים פלסטינים העובדים בישראל היוותה למעלה מרבע מההכנסה הלאומית הגולמית, לפני הקיצוץ במספר אישורי העבודה בשנת 2002.

ארגון העבודה הבינלאומי (ILO) דיווח כי 140,000 פלסטינים (מהגדה המערבית ומעזה) עבדו בישראל בשנת 1999, אולם עד 2006 ירד מספרם ל-64,000, ביניהם 15-20,000 (נתון משוער) עובדים שאין בידיהם רשיונות עבודה בישראל. ארגון ILO הציג גם נתונים של הלשכה המרכזית הישראלית לסטטיסטיקה (למ"ס) המראים כי סך כל המשכורות ששולמו לפועלים פלסטינים שעבדו בישראל באורח חוקי במהלך 2006 היה 386 מיליון דולר. להפחתה משמעותית זו בהכנסות מיצוא עבודה הייתה השפעה חמורה על מצבה הכלכלי הכולל של הגדה המערבית והיא תרמה להגברת הצורך בתמיכה וסיוע ממקורות חיצוניים. פלסטינים העובדים בישראל יכולים להרוויח 170 ₪ ביום, לעומת 50-70 ₪ עבור אותה עבודה בשטח הפלסטיני הכבוש, בו המשכורות נותרו נמוכות עקב שיעור האבטלה הגבוה¹².

כדי לחצות את גדר הגדה המערבית לתוך ירושלים המזרחית או לישראל דרך אחד מ-11 המעברים המיועדים להולכי רגל, נדרשים הפועלים הפלסטינים לאישור עבודה מטעם ישראל. כדי להיות לזכאי לאישור זה, חייב המבקש הפלסטיני להיות מבוגר מעל גיל 35, נשוי והורה לילד אחד לפחות, ללא תיק ביטחוני בשירות הביטחון הישראלי (שב"כ) ובנוסף, הוא זקוק למעסיק בישראל, המוכן להגיש בקשה ולשלם עבור האישור. האישורים מונפקים לתקופה בת שלושה חודשים וניתנים לביטול בכל עת וללא הסבר. חידוש האישור כרוך בתהליך בלתי צפוי והאישור אינו מאפשר לינת לילה בשטח ישראל.

הפועלים החוצים את הגבול על בסיס יומי נאלצים לעתים קרובות להתמודד עם עיכובים ארוכים, צפיפות ועם הסיכון שגישתם תידחה מסיבה כלשהי ולעיתים אף עקב גחמה של החיילים הנמצאים במשמרת. בכל אחד מ-11 מעברי הגדר המיועדים להולכי רגל קיימים מנגנוני בדיקה ונהלים שונים ונהוגות בהם שעות פתיחה שונות. המסופים נפתחים לעתים קרובות באיחור, הגורם לתסכול ולחרדה בנוגע להתייצבות לעבודה בזמן.

במעבר גילה, המוביל מכיוון דרום אל ירושלים המזרחית, דיווחו פועלים שרואיינו ע"י OCHA כי הם מגיעים למקום בשעה 3:00 לפנות בוקר במטרה להבטיח את כניסתם לירושלים המזרחית בזמן. הצפיפות והקשיים הכרוכים במעבר מפחיתים עוד יותר את המוטיבציה של נשים פלסטיניות, המהוות מיעוט קטן בלבד מכוח העבודה, לצאת לעבודה בצד הישראלי של הגדר.

לדברי משרד התיאום של המנהל האזרחי הישראלי, רשויות ישראל פועלות כעת לפיתוח נהלים חדשים אשר יביאו לתקינה אחידה במעברים ויספקו לפחות מידה מסוימת של ודאות. עם זאת, צוין גם שגישת פלסטינים לעבודה בישראל ובירושלים המזרחית תוגבל אף יותר. עד כה, לא נמסרו לוחות זמנים או פרטים לגבי ההגבלות החדשות.

המשרד לתאום הומניטארי של האו"ם – OCHA

טל: 38172 ירושלים, טל: 582 5853 /9962 02 – 582 5853 ochaopt@un.org www.ochaopt.org

מקרה מבחן 1 שכם: מסחר מתוך עיר נצורה

העיר שכם היא המרכז העירוני והמסחרי של צפון הגדה המערבית¹³. המסחר – בתוך הגדה המערבית או באמצעות ייצוא לישראל או לחו"ל – מצריך מעבר חופשי של סחורות, אולם שכם מוקפת ב-16 מחסומים ישראליים. מבין שלושה מעברי הסחורות שמסביב לשכם, נוהל גב-אל-גב מופעל במעבר עוורתה בלבד, וזהו המקום היחיד ברחבי הגדה המערבית שבו מופעל נוהל זה.

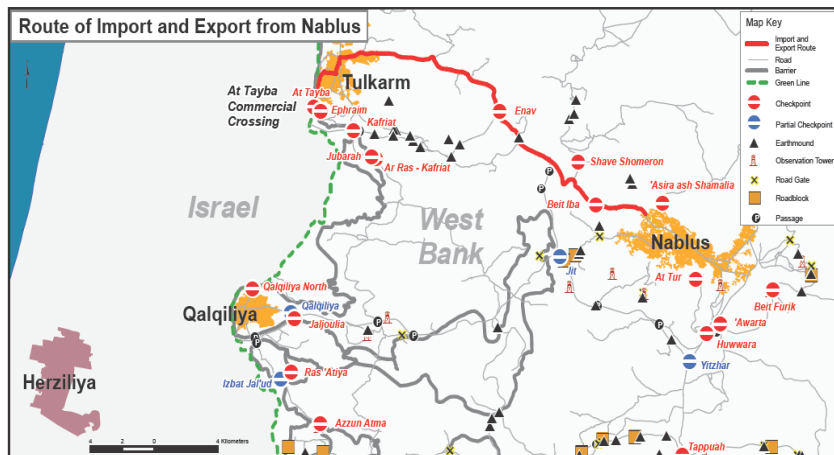
מעבר עוורתה מקשר בין שכם לבין מרכזי המסחר העיקריים בדרום הגדה ובמהלך חמש השנים האחרונות, מרבית הסחורות שנכנסו אל שכם או יצאו ממנה נפרקו ממשאית אחת, הועברו דרך מחסום המורכב מבלוקי בטון והוטענו על משאית אחרת מעברו השני של המעבר, בתהליך שנמשך חצי שעה לפחות.



משאיות ממתינות בכניסה למסוף להתחלת תהליך "גב-אל-גב". OCHA 2008.

מאז חודש ינואר 2007, רכבים בעלי לוחיות רישוי ישראליות אינם מורשים להתקרב אל עוורתה ונוהל גב-אל-גב הכולל רכבים ישראליים מתבצע כעת בא-טייבה. 550 מטענים (מטען=משאית עם גרר אחד) בממוצע חוצים את מחסום גב-אל-גב בעוורתה בכל יום ולפי לשכת המסחר בשכם ול-120 משאיות נוספות יש אישורים המאפשרים להן להימנע מהתהליך הארוך.

נתיב הייבוא והייצוא משכם



מקרא –
נתיב ייבוא וייצוא
דרך
חסם
הקו הירוק
מחסום
מחסום חלקי
ערימת עפר
מגדל תצפית
שער
מכשול
מעבר

הייצוא משכם

התעשיות המקומיות מייצאות מוצרים ראשוניים, הכוללים בעיקר שמן זית ומוצרי תעשייה קלה כגון טקסטיל ואביזרי אלומיניום לבניין. המסחר בשכם תלוי במידה רבה בייצוא אל מחוץ לגדה המערבית, בייחוד לישראל, אשר צנח בצורה דרמטית במהלך שנת 2007.

2007	2006	2005	2004	ייצוא במיליוני דולרים
68.75	112	96.25	90	מסחר עם ישראל

יצרני הייצוא בשכם נדרשים להתגבר על שני מכשולים: ראשית, עליהם להעביר את חומרי הגלם לתוך ערים הסגורה ולהוציא את המוצרים המוגמרים אל מחוץ לה ושנית, עליהם לייצא את המוצרים לישראל או לחו"ל דרך מסוף גב-אל-גב בא-טייבה. לדוגמה, סחורות הייצוא ממפעל בשכם אל נמל אשדוד יעברו דרך המחסומים הפנימיים בית איבה ועינב לפני הגעתן למסוף הסחורות א-טייבה.

בשנת 2005 נפתח מסוף הסחורות א-טייבה שנבנה על קו הפסקת האש של 1949 (הקו הירוק), 31 ק"מ ממערב לעיר שכם. מאז, סחורות המיועדות לייבוא ולייצוא חצו את הגדר בדרכן לשכם ולישראל דרך מסוף א-טייבה. משאיות הרשומות בישראל נסעו ישירות משערי המפעל בשכם אל הלקוחות בישראל, או לנמל אשדוד למטרת ייצוא לחו"ל.

בחודש יולי 2007 הופעל במסוף נוהל "גב-אל-גב" עבור משאיות פלסטיניות וכתוצאה מכך, התייקרו עלויות השינוע של סחורות המגיעות אל העיר שכם מנמל אשדוד ב-55%¹⁴.

ברירת עסקים משכם

בתי עסק רבים עזבו את שכם או התמקמו מחוץ לטבעת הסגרים ההדוקה שמקיפה את העיר.

- שוק הירקות המרכזי הועבר מהעיר שכם אל הכפרים הסמוכים בייטה, טמון וקבאטייה מכיוון שאפילו בימים בהם אין עיכובים משמעותיים או סגר, המחסומים בדרך לשכם לא נפתחים בשעה מוקדמת מספיק על מנת לאפשר לחקלאים להעביר את סחורתם הטרייה לשוק.
- מספר מוסכים עברו משכם אל הכפר הסמוך חווארה על מנת לאפשר גישה לכלי רכב פרטיים שאינם מורשים להיכנס אל העיר, ללא אישור. רשויות ישראל מעניקות אישורים מעטים בלבד והטיפול בבקשה לקבלת אישור עלול להימשך חודשים.
- לשכת המסחר של שכם דיווחה כי השקעות הון בהיקף משמעותי הועברו משכם לנפות חברון ורמאללה, לירדן ולמדינות אחרות. ירידת היקף המסחר בתחומי העיר תרמה לעליית שיעור האבטלה מ-18.2% בשנת 1999 ל-26.3% ב-2006.

עסקים בסיכון

מספר בתי העסק הקטנים והבינוניים בשכם עלה ב-25% בין השנים 2002 ו-2006. רוב העסקים החדשים הנם ספקי שירותים, חברות בנייה קטנות וחנויות קטנות. מרביתם הוקמו ע"י אנשים שאיבדו הזדמנויות תעסוקה רווחיות יותר מחוץ לשכם.

מקרה מבחן 2 א-דהרייה: מסחר בדרך הארוכה

א-דהרייה היא עיירה המונה 30,640 תושבים¹⁵, השוכנת 30 ק"מ דרומית לעיר חברון ושבעה ק"מ צפונית לקו הפסקת האש של 1949. עקב היותה העיירה הדרומית ביותר בגדה המערבית, תפקדה א-דהרייה עד שנת 2000 כמרכז המסחרי השני בגודלו במחוז, אחרי חברון. בנוסף לכך שהייתה מרכז הפעילות של 26 כפרים, היא שימשה גם כשוק המרכזי עבור 140,000 בדואים אזרחי ישראל מהנגב. המחירים הנמוכים והמוצרים הערביים המקוריים שהוצעו בא-דהרייה משכו למקום קונים רבים מקרב ערביי ישראל. שוק בעלי החיים שנערך בימי ד' שימש בדואים ישראלים ורועים מהגדה המערבית ומשך אליו סוחרים מכל רחבי הגדה.

כיום, מוקפת א-דהרייה במכשולי דרכים ובלמעלה משמונה ערימות עפר החוסמות את דרכי הגישה הסמוכות ומונעות מעבר לכיוון דרום ומזרח. מצפון לעיירה, פתוחות דרכים משניות באיכות ירודה המובילות אל חברון, המשמשת כמרכז הסחר האזורי.

גישתם של בדואים אזרחי ישראל אל א-דהרייה נחסמה והכפריים מצפון לעיירה פנו לעבר שוקי חברון, במקום להתמודד עם הסגרים המקיפים אותה.

באופן דומה, נאלצים היצרנים בעיירה להתמודד עם קשיים במסחר או בהעברת מוצרים אל שוק העיר חברון, אשר שימש אותם בעבר. הגישה לכביש 60 שחיבר בעבר את א-דהרייה לחברון נחסמה בתחילת שנת 2002. הנסיעה לעיר חברון, שנמשכה כ-25 דקות לפני הטלת משטר הסגרים, נמשכת כיום יותר מפי שניים. כמו כן, הוכפלה העלות הכרוכה בהעברת משאית סחורה בין א-דהרייה וחברון, מ-60 ש"ל ל-120 ש"ל¹⁶.

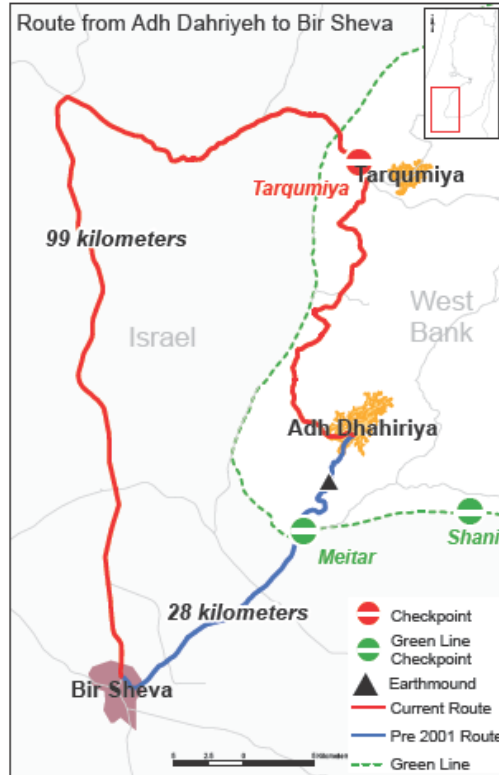
העלות של משאית המעבירה סחורה מא-דהרייה אל העיר הישראלית הקרובה, באר שבע, עלתה מ-800 ש"ל לבין 1300-1500 ש"ל¹⁷. עלויות השינוע עלו בעיקר משום שיש לטעון את הסחורה על גבי משטחים על מנת שמשאית הרשומה כפלסטינית תורשה להעביר אותה מא-דהרייה צפונה, בדרכי עפר משניות, אל מסוף תרקומיה, שם היא מועברת בנוהל גב-אל-גב למשאית ישראלית המעבירה אותה שוב דרומה לבאר שבע. תהליך זה גורם לעיכובים במעבר, מצריך שימוש בשתי משאיות ובשני נהגים, ומחייב נסיעה במסלול ארוך יותר.

גישת סחורות שמעבירות סוכנויות סיוע הומניטרי

- מערכת מעברי הגדר הישראלית שולטת גם בתנועתן של סחורות המובלות ע"י ארגוני סיוע הומניטרי.
- בנוסף למוצרי מזון המיועדים לשיווק על ידי המגזר הפרטי, סוכנויות סיוע הומניטרי דוגמת תוכנית המזון העולמית (WFP) וסוכנות הסעד והתעסוקה לפליטים (UNRWA) של האו"ם מעבירות מוצרי מזון המיועדים לחבילות הסיוע להשלמת הצרכים התזונתיים של אלפי פלסטינים החיים בגדה המערבית. חלק גדול מהאספקה המיועדת לרצועת עזה מאוחסן ומחולק במחסני הגדה המערבית.
- הקטנת מספר נקודות המעבר אל הגדה המערבית והקשחת הנהלים יגרמו להתייקרות עלויות משלוח מצרכי הסיוע ולהתארכות משך הזמן הנדרש להעברתם. עד היום, לא התבקשו סוכנויות האו"ם לפרוק את משאיותיהן במסגרת נוהל גב-אל-גב. עם זאת, אם הנוהל יהפוך למחייב עבור סוכנויות הסיוע ההומניטרי, לא ניתן יהיה להבטיח את שלמות המוצרים והסיכון לנזקים ולהפסדים עקב טיפול בסחורה יגדל. UNRWA ו-WFP העריכו שעלות המשלוחים תתייקר בשיעור של 200%-300% אם ייכפה עליהם נוהל הבדיקה המלא.

באר שבע והיישובים בהם מתגוררים הבדואים אזרחי ישראל המקיפים אותה הנם השוק המסורתי של רהיטים ועבודות ברזל מעובד המיוצרים בא-דהרייה. סחורה היוצאת לכאן דרך מעבר תרקומיה עוברת מסלול באורך 98 ק"מ, לעומת המסלול הישיר שאורכו 28 ק"מ בלבד.

הדרך מא-דהרייה לבאר שבע



מקרא –
 מחסום
 מחסום על הקו הירוק
 ערימת עפר
 נתיב נוכחי
 נתיב לפני 2001
 הקו הירוק

תושבי א-דהרייה והכפרים הסמוכים עבדו בישראל מאז 1967. בלשכת המסחר בא-דהרייה העריכו שכ-15,000 פועלים מהעיירה ומהאזור הצליחו למצוא פרנסה בשוק העבודה הישראלי על בסיס חודשי. בחודש דצמבר 2007, היו רק 1,000 בעלי אישורי כניסה לישראל ורמת ההכנסות ירדה בהתאם. קשה מאד למצוא תעסוקה חלופית באזורה הדרומי של חברון. מערכת הסגרים גם מונעת את הגישה לשטחי מרעה ולשטחים חקלאיים, ומקשה על מציאת מקורות פרנסה חלופיים בתחום החקלאות ורעיית הצאן.

השלכות הומניטריות: אינדיקציות לדעיכה הכלכלית בא-דהרייה:

- לשכת המסחר בא-דהרייה מוסרת שלמעלה מ-140 מתוך כ-650 בתי עסק קטנים ובינוניים (22%) נסגרו מאז שנת 2000.
- שיעור האבטלה באזורה הדרומי של חברון הוא 38%, יותר מכפול מזה של הגדה המערבית (18.6%).
- פחות מארבע מתוך כל עשר משפחות המקבלות אספקת מים זורמים משלמות את חשבונותיהן וחובה של הרשות המקומית לרשות המים של הגדה המערבית עומד על 600,000 ₪¹⁹.
- למעלה מ-60% מתושבי א-דהרייה אינם מסוגלים להעביר לרשות המקומית תשלום עבור חשבון החשמל במשך יותר מארבע שנים.

מבט לעתיד

כלכלתה של הגדה המערבית מצויה במצב עדין והתאוששותה תלויה במסחר, אשר רוב המכריע (95%) מתקיים עם ישראל.

ועידת האו"ם למסחר ופיתוח (UNCTAD) מזהירה כי המערך הלוגיסטי הפלסטיני מצוי בסכנת קריסה מכיוון שההתפתחויות האחרונות "ממוקדות יתר על המידה במתן מענה לצרכים הביטחוניים של ישראל, על חשבון התאוששות הכלכלה הפלסטינית"²⁰.

לשכות המסחר בחברון ובשכם הביעו דאגה בנוגע לעובדה שמערכת מעברי הסחורות בגדה המערבית כוללת דרכי גישה שאינן עומדות בתקן. את אחת הדוגמאות הבולטות לכך ניתן למצוא במעבר א-טייבה - המעבר עצמו בנוי ומפותח, אולם דרך הגישה ואזור חניית המשאיות בצד הפלסטיני קשים למעבר ומלאים בבורות. בנוסף לכך, עוברת דרך הגישה אל המעבר ברחובותיה הצפופים של העיר טול-כרם. שעות הפתיחה, הציוד והתשתיות אינם מתאימים לשמירה על רמות המסחר הנוכחיות. אי לכך צופים המומחים כי: (1) היבואנים והיצואנים הפלסטינים יאלצו להתמודד עם התייקרות העלויות כתוצאה מעיכובים ארוכים, עם עלויות טיפול נוספות ועם נזקי טיפול; (2) יידרש מספר כפול של משאיות; (3) בתי העסק יאבדו לקוחות עקב הכישלון הצפוי בעמידה בלוחות הזמנים; וכן (4) המחירים יאמירו עקב הצטברות העלויות הנוספות.

בלשכות המסחר צופים צמצומים בעסקים הגדולים, אשר יובילו לפיטורי עובדים ולפשיטת רגל של עסקים קטנים רבים.

עליית שיעור האבטלה בגדה המערבית מ-16.9% בשנת 2000 ל-25.2% ב-2007²¹ נגרמה בחלקה עקב מדיניות הרשות הפלסטינית שנועדה להגדיל את מספר המועסקים במגזר הציבורי. עם זאת, העלייה במספר עובדי הציבור לא הובילה לשיפור יעילות המגזר הציבורי אשר, ללא הכנסות ממסים שיממנו את פעילותו, תלוי במימון חיצוני שאינו בר קיימא.

כשהופסקו העברות תשלומי המכס והתרומות הישירות למימון הרשות הפלסטינית (רש"פ) בעקבות ניצחון ממשלת חמאס בבחירות שנערכו בתחילת שנת 2006, חודשה תלותה של הכלכלה הפלסטינית בסיוע ובתמיכה מצד הקהילה הבינלאומית והמגזר הפרטי הנתון בקשיים.

במהלך שנת 2007 העביר הליך הפנייה המשולב של האו"ם לגיוס תרומות (CAP) 262.2 מיליון דולר לסוכנויות המעניקות סיוע לפלסטינים, ובין יוני 2006 וינואר 2008 שילם המנגנון הבינלאומי הזמני (TIM) 753 מיליון דולר נוספים לאזרחים פלסטינים פרטיים. בחודש יולי 2007 חודש המימון הישיר של תקציב התפעול של הרש"פ וחודש תשלום המשכורות ל-160,000 עובדי הרשות. עם זאת, הכלכלה הפלסטינית עדיין מצויה בדעיכה.

מנתוני הלשכה המרכזית הפלסטינית לסטטיסטיקה (פלמ"ס PCBS) עולה כי במהלך שנת 2006 ירד התמ"ג (התוצר המקומי הגולמי) בשטחים הפלסטינים ב-10% וכי ירידה בשיעור דומה צפויה במהלך 2007²². ניתן לחזות שתחול ירידה נוספת בכל פעם שתוטל מגבלה חדשה על התנועה דרך גדר הגדה המערבית. מגבלות אלו מגבירות את השפעת הסגרים הפנימיים בגדה המערבית, גם כאשר אלו אינם מוחמרים. הבנק העולמי קבע²³ שלסגרים הפנימיים השפעה שלילית ישירה על רווחתה הכלכלית של האוכלוסייה הפלסטינית בגדה המערבית, היות שהכלכלה הפלסטינית תלויה במידה רבה במסחר.

בקרב המטבע העולמית (IMF) צופים שהתמ"ג הריאלי יפחת ב-2% במוצע בשנה בין 2008 ו-2010, אם לא ישתנו מגבלות התנועה שהשליטה ישראל²⁴.

הערות

1. הבנק העולמי, 9 במאי 2007. "הגבלות תנועה וגישה בגדה המערבית: אי-ודאות וחוסר יעילות בכלכלה הפלסטינית".
2. כנ"ל
3. דוח מיוחד: מסופי המעבר הישראליים; התקדמות הבנייה. המחלקה לענייני משא ומתן, הרשות הפלסטינית.
4. הסכם התנועה והגישה, שנחתם בחודש נובמבר 2005, נוסח במטרה "לאפשר תנועת אנשים וסחורות" ובמטרה "למזער את ההפרעה לשגרת חיי הפלסטינים".
5. מדוחות המעקב הקבועים של OCHA בנושא הסכם הגישה והמעברים (בהם ניתן לעיין בכתובת www.ochaopt.org) עולה כי לא הושג אף אחד מהיעדים המוגדרים בהסכם זה.
6. דוח מיוחד: מסופי המעבר הישראליים; התקדמות הבנייה. המחלקה לענייני משא ומתן, הרשות הפלסטינית.
7. לאחרונה הקימה ממשלת ישראל חמש נקודות מעבר המיועדות להעברת סחורות בין ישראל ובין הגדה המערבית. למרות שעדיין קשה לספק הערכה מדויקת, דיווחים שהתקבלו מסוחרים המשתמשים במעברי הסחורות החדשים העלו את האפשרות שלאחר שכל התנועה אל הגדה המערבית ומתוכה תאולץ לעבור דרך מעברים אלו, יתכן שהם לא יעמדו בעומס. בתי עסק פלסטינים כבר החלו להביע דאגה רבה בנוגע להשפעת העיכובים הצפויים והעלויות הנוספות שיגרמו עקב כך (עמוד 10, השקעת הבנק העולמי בשיקום ובפיתוח הכלכלה הפלסטינית, <http://siteresources.worldbank.org/INTWESTBANKGAZA/Resources/294264-116652851073/ParisconferencepaperDec17.pdf>).
8. הבנק העולמי, 9 במאי 2007. "הגבלות תנועה וגישה בגדה המערבית: אי-ודאות וחוסר יעילות בכלכלה הפלסטינית".
9. נתוני המסחר של PCBS מוצגים בכתובת www.pcbs.gov.ps.
10. ועידת האו"ם למסחר ופיתוח: דוח בדבר סיוע מטעם UNCTAD לעם הפלסטיני. 13 באוגוסט 2007.
11. מסגרת מקרו-כלכלית ופיסקאלית לטווח הבינוני עבור הגדה המערבית ועזה, IMF, 17 בדצמבר 2007.
12. מסגרת מקרו-כלכלית ופיסקאלית לטווח הבינוני עבור הגדה המערבית ועזה, IMF, 17 בדצמבר 2007.
13. לפי נתוני האוכלוסייה והתעסוקה של PCBS, מונה אוכלוסיית שכם 134,116 נפש, למעלה משליש מכלל התושבים בנפת שכם (336,380 נפש, 13% מאוכלוסיית הגדה המערבית); הנתונים מוצגים בכתובת www.pcbs.gov.ps.
14. מ-1,800 ש"ח ל-2,800 ש"ח לפי נתוני לשכת המסחר בשכם, אוגוסט 2007.
15. תחזיות PCBS בדבר גודל האוכלוסייה לשנת 2006, הנתונים מוצגים בכתובת www.pcbs.gov.ps.
16. לשכת המסחר בא-דהרייה.
17. כנ"ל
18. נתוני האוכלוסייה והתעסוקה מוצגים בכתובת www.pcbs.gov.ps.
19. לשכת המסחר בא-דהרייה.
20. ועידת האו"ם למסחר ופיתוח: דוח בדבר סיוע מטעם UNCTAD לעם הפלסטיני. 13 באוגוסט 2007.
21. נתוני התעסוקה מוצגים בכתובת www.pcbs.gov.ps.
22. הנתונים הכלכליים מוצגים בכתובת www.pcbs.gov.ps.
23. הבנק העולמי, 9 במאי 2007. "הגבלות תנועה וגישה בגדה המערבית: אי-ודאות וחוסר יעילות בכלכלה הפלסטינית".
24. מסגרת מקרו-כלכלית ופיסקאלית לטווח הבינוני עבור הגדה המערבית ועזה, קרן המטבע הבינלאומית (IMF), 17 בדצמבר 2007.

נספח 1
מסופי מעבר סחורות

שם	מערכת גב-אל-גב	מספר נתיבים	מכשיר שיקוף	קיבולת מטענים ביום	שעות פעילות
ביסאן	פועלת, עבור תוצרת פלסטינית מעמק הירדן בלבד	4-3 מטענים מטופלים בבת-אחת	לא מתוכנן שיקוף במסוף זה	לא ידוע	א'ה' 1800-1000 ו' 1300-0700 סגור בשבתות ובחגים
ג'לאמה	פועלת	לא ידוע	מותקן ופועל	לא ידוע	א'ה' 1700-0800 ו' 1400-0800 סגור בשבתות ובחגים
א-טייבה	פועלת	8-5 בבת-אחת, פחות במקרים של משאית עם נגרר	מותקן ופועל	לא ידוע	א'ה' 1700-0800 ו' 1200-0700 סגור בשבתות ובחגים
ביטוניה	פועלת	לא ידוע	לא מתוכנן שיקוף במסוף זה	לא ידוע	א'ה' 1630-0700 ו' 1200-0700 סגור בשבתות ובחגים
תרקומיה	פועלת	4-3 מטענים מטופלים בבת-אחת, בשטח פתוח	מותקן ופועל	400 (200 בכל כיוון)	א'ה' 1800-0700 ו' 1300-0700 סגור בשבתות ובחגים
א-נומאן, מזמוריה	בבנייה	בבנייה, לא ידוע	בבנייה, לא ידוע	בבנייה, לא ידוע	בבנייה, לא ידוע

נספח 2

מעברי הגדר להולכי רגל המשמשים פלסטינים להגעה לעבודה בישראל ובמזרח ירושלים

שם	קיבולת מרבית בשעה	סריקה ביו-מטרית	תנאים מיוחדים	שעות פעילות
ביסאן	לא ידוע	שימוש מדי פעם בסורק כף-יד אלקטרוני	פלסטינים העובדים בארגונים בינלאומיים אינם מורשים לעבור בביסאן	א'ה' 1800-1000 ו' 1200-0600
ג'לאמה	לא ידוע	שימוש מדי פעם בסורק כף-יד אלקטרוני	אזרחים ישראלים אינם מורשים להיכנס לג'נין	א'ה' 1930-0600 ו' 1400-0700
אפרים	לא ידוע	שימוש מדי פעם בסורק כף-יד אלקטרוני	לא ידוע	א'ה' 1900-0430 ו' 1400-0430
קלקיליה צפון	2,500 ביום, לפי הערכת קצין הקישור הישראלי	שימוש מדי פעם בסורק כף-יד אלקטרוני	אזרחים ישראלים אינם מורשים להיכנס לקלקיליה ברכב, אך יכולים להיכנס ברגל	א'ה' 1630-0700 ו' 1200-0700 סגור בשבתות ובחגים
קלנדיה	לא ידוע	שימוש מדי פעם בסורק כף-יד אלקטרוני	משמש גם לגישה למזרח ירושלים למטרות טיפול רפואי, לימודים ותפילה	א'ה' 1800-0700 ו' 1300-0700 סגור בשבתות ובחגים
שועפט	לא ידוע	שימוש מדי פעם בסורק כף-יד אלקטרוני	משמש גם לגישה למזרח ירושלים למטרות טיפול רפואי, לימודים ותפילה	לא ידוע
א-זיתון	לא ידוע	לא ידוע	משמש גם לגישה למזרח ירושלים למטרות טיפול רפואי, לימודים ותפילה	לא ידוע
גילה	תצפיות העלו כי יותר מ-3000 פועלים חוצים ב-90 הדקות הראשונות שלאחר פתיחת המעבר	סורק כף-יד אלקטרוני	משמש גם לגישה למזרח ירושלים למטרות טיפול רפואי, לימודים ותפילה	א'ה' 1900-0500 ו' 1200-0500
אל-ג'בעה	לא ידוע	לא ידוע	לא ידוע	א'ה' 0500-? ו' ?
תרקומיה	לא ידוע	שימוש מדי פעם בסורק כף-יד אלקטרוני	מסוף הפועלים החדש מצוי בבנייה, לצד מסוף הסחורות	א'ה' 1700-0500 סגור בשישי ובשבת
מיתר	לא ידוע	שימוש מדי פעם בסורק כף-יד אלקטרוני	לא ידוע	א'ה' 1700-0500 סגור בשישי ובשבת