



## الاحتياجات المتزايدة في ظل تناقص حريات المرور: تشديد القيود على الحركة الاقتصادية

### مقدمة

تعاني الضفة الغربية من موارد طبيعية محدودة ويعتمد اقتصادها على التجارة والتحويلات المالية من العمل والوظائف في إسرائيل. وبما أن الجزء الأكبر من تجارة الضفة الغربية هي مع إسرائيل، فإن نظام الإغلاق الحالي يفرض على عدد كبير من سكان الضفة الغربية أن ينتقلوا إلى الاعتماد على المساعدات، بالإضافة إلى أثر ذلك من تدهور إضافي على الظروف الاجتماعية-الاقتصادية المتدهورة أصلاً.



توفر منظمات الأمم المتحدة حالياً مساعدات غذائية إلى ما يزيد عن 650,790 مواطن فلسطيني في الضفة الغربية. وطبقاً للبنك الدولي، فإن هذا الاعتماد ليس مؤقتاً "إن الاعتماد على المساعدات يفكك البنى الاقتصادية القائمة ويؤدي إلى هبوط سيكون من الصعب إصلاحه"<sup>1</sup>.

وإذا ما أريد لاقتصاد الضفة الغربية أن يتعافى وينمو

بدرجة كافية لتمويل الاحتياجات الإنسانية الأساسية للسكان الفلسطينيين، يتوجب على التجارة أن تزداد بشكل كبير. في العام 2007، وبالإشارة إلى الأراضي الفلسطينية المحتلة، قال البنك الدولي أنه لا يمكن لأي اقتصاد أن ينمو بدون حرية الحركة والتنقل<sup>2</sup>. إضافة إلى ذلك، فإن خطة الإصلاح

<sup>1</sup> البنك الدولي، 9 أيار 2007، "القيود على حرية الحركة والمرور في الضفة الغربية: غموض وغياب الفعالية في الاقتصاد الفلسطيني".

<sup>2</sup> نفس المصدر.

والتنمية الفلسطينية 2008-2010 "مبنية على افتراض أن إسرائيل مستعدة لاتخاذ خطوات لإزالة المعوقات والحواجز الإدارية والمادية أمام حرية تنقل ومرور الناس والبضائع"<sup>3</sup>.

وقد تضمنت النقاشات بين الحكومة الإسرائيلية والسلطة الفلسطينية موضوع تحسين حرية المرور كعنصر مهم للأمن في الأراضي الفلسطينية المحتلة. وقد عملت اتفاقية المعابر التي وقعت في شهر تشرين ثاني 2005 على الوصول إلى تحسينات محدودة جداً، إن وجدت<sup>4</sup>. طبقاً للحكومة الإسرائيلية، يعتبر الإغلاق والقيود على حرية التنقل للناس والبضائع إجراءات ضرورية لحماية المواطنين الإسرائيليين في إسرائيل والمستوطنات الإسرائيلية في الضفة الغربية.

ومن خلال استخدام مدينة نابلس والظاهرية كنماذج، يفحص هذا التقرير حقيقة أن الهبوط الاقتصادي والاحتياجات الإنسانية الناتجة عنه في الضفة الغربية مرتبطة بشكل وثيق بالهبوط في التجارة كنتيجة للإغلاق والقيود المفروضة، بالإضافة إلى ارتباط ذلك بانخفاض التحويلات المالية من فرص العمل الفلسطينية في إسرائيل.

## أنواع الإغلاق الإغلاقات الداخلية

يتم فرض الإغلاقات الداخلية من خلال نظام متعدد الأوجه مكون من عوائق مادية وبيروقراطية التي تسيطر على الحركة داخل الضفة الغربية وعلى حركة التنقل على الطرق التي تستخدم بشكل أساسي من قبل المستوطنين.

في شهر كانون الثاني من عام 2008، كان هنالك 563 حاجز مادي، بما يتضمن الحواجز العسكرية والكتل الإسمنتية التي تغلق الطرق، والحواجز الترابية، والحفر الكبيرة (الخنادق) والسياج والبوابات على الطرق داخل الضفة الغربية. إضافة إلى ما سبق، هناك حواجز عسكرية فجائية (طيارة) وقيود على أعمار الفلسطينيين التي يسمح لهم بالمرور عبر الحواجز العسكرية، الأمر الذي أدى إلى إعاقة تدفق المواد والبضائع والعمال، مما أدى بدوره إلى ارتفاع في تكلفة المواصلات وإعاقات لفترات طويلة مع غياب النشاط والفعالية<sup>5</sup>. وقام مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية بتوثيق آثار ونتائج نظام الإغلاق في الضفة الغربية في عدة إصدارات:

روابط إلى مواقع الكترونية (اضغط لقراءة التقرير)  
[الاحتياجات المتزايدة وتناقص الحريات للعبور: حرية الوصول إلى المساعدات الإنسانية في الضفة الغربية](#)  
[تقرير محدث حول الإغلاق – مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية – تشرين أول 2007](#)

<sup>3</sup> تقرير خاص: نقاط الحواجز العسكرية الإسرائيلية: وضع البناء. دائرة شؤون المفاوضات، السلطة الفلسطينية.  
<sup>4</sup> تم صياغة اتفاقية المعابر، تشرين ثاني 2005، من أجل "تسهيل حركة الناس والبضائع" والنقل من التشويشات على حياة الفلسطينيين.

<sup>5</sup> تقارير دورية لمراقبة اتفاقية المعابر من قبل مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية (متوفر على العنوان الإلكتروني التالي: [www.ochaopt.org](http://www.ochaopt.org)) تظهر أن أي من الأهداف الموجودة في اتفاقية المعابر لم تتحقق.

## الإغلاق الخارجي

يشير المصطلح "الإغلاق الخارجي" إلى استخدام المعابر التي تسيطر عليها إسرائيل التي تسمح بالحركة من وإلى الضفة الغربية. وقد عمل جدار الضفة الغربية على إغلاق الضفة الغربية بشكل متزايد وعزلها عن إسرائيل. عبور الجدار أمر ضروري لكافة حركات نقل البضائع وسفر الناس بين الضفة الغربية وإسرائيل. وقد تم بناء نقاط العبور هذه على الجدار وغالبية هذه النقاط موجودة عمليا في أراضي الضفة الغربية.

في العام 2005، أشارت وزارة الخارجية الإسرائيلية أن "قوات الأمن الإسرائيلية ستنتقل الجزء الأكبر من جهودها وإجراءاتها من ناحية الرقابة والسيطرة من نقاط التفتيش والحواجز العسكرية في الضفة الغربية... إلى نقاط عبور على طول المسار المعدل للجدار الأمني"<sup>6</sup>.

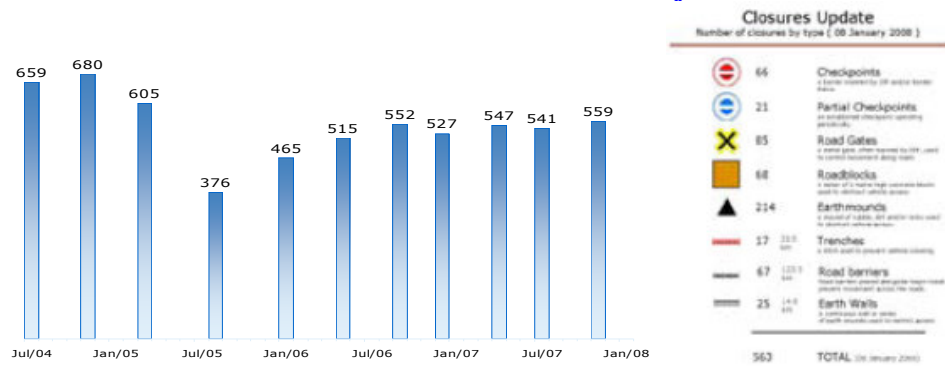
وبالرغم من إدخال بشكل مضطرب قيود أشد وأكثر صرامة على حرية عبور الجدار، لم يحصل أي تخفيف للقيود المفروضة على حرية الحركة والتنقل داخل الضفة الغربية.

وفيما تتواصل أعمال البناء في جدار الضفة الغربية، تعتبر إسرائيل أن المعابر الموجودة على الجدار هي نقاط عبور حدودية. وقد تم تحويل السيطرة على هذه النقاط بشكل متزايد من جيش الدفاع الإسرائيلي إلى سلطات الجمارك الإسرائيلية، والشرطة المدنية والشركات الأمنية الخاصة، وأصبحت حركة تنقل البضائع والعمال أكثر صعوبة.

وقد تأثرت تجارة التصدير الفلسطينية بشكل خاص بسبب هذه التطورات حيث يتوجب مرور البضائع أولا والخروج من الإغلاق الداخلي حول المراكز المدنية في الضفة الغربية ومن ثم الخروج من الضفة الغربية من خلال احد المعابر من أصل خمسة معابر على الجدار إلى إسرائيل أو عبر جسر الملك حسين إلى الأردن.

وفي حالة العمال حاملي التصاريح الضرورية والذين نجحوا في المرور والخروج من الحواجز العسكرية الداخلية في الضفة الغربية يمكنهم بعدها عبور الجدار من خلال إحدى نقاط العبور على الجدار والبالغ عددها 11 نقطة. وكنتيجة لذلك، تعمل الاغلاقات الداخلية والخارجية مجتمعة وبشكل فعال في إطار نظام واحد يسيطر على حركة التنقل والعبور.

### الاغلاقات والحواجز في الضفة الغربية



<sup>6</sup> تقرير خاص: نقاط الحواجز العسكرية الإسرائيلية؛ وضع البناء. دائرة شؤون المفاوضات، السلطة الفلسطينية.

### نقاط العبور الرئيسية على الجدار

- يوجد 13 نقطة عبور للسيطرة على حركة نقل البضائع والعمال على جدار الضفة الغربية.
- الجدار ونظام التصاريح المرتبط به يقيد من حركة عبور وتنقل الفلسطينيين من وإلى الضفة الغربية.
- يتوجب على الفلسطينيين ان يحملوا التصاريح الضرورية لعبور الجدار عند دخولهم إلى إسرائيل، القدس الشرقية المحتلة وأي من المناطق المغلقة، بمعنى المنطقة بين الجدار والخط الأخضر.
- يوجد 11 حاجزا عسكريا تسيطر على كافة تنقلات وحركة الشعب الفلسطيني من وإلى الضفة الغربية، بما فيه الطواقم العاملة في المنظمات الإنسانية.
- 6 من أصل 13 حاجز عسكري هي نقاط تجارية مصممة لتسهيل نقل البضائع من وإلى الضفة الغربية إلى إسرائيل (حاليا 5 حواجز عسكرية مفتوحة وعاملة).
- أعلنت الحكومة الإسرائيلية عن تغييرات بالنسبة للحواجز العسكرية والمعابر التجارية مما جعلها شبيهة بالمعابر إلى قطاع غزة، بمعنى إدخال نظام "ظهر إلى ظهر" الإجمالي للبضائع (أنظر أدناه)<sup>7</sup>.
- القيود الحالية المفروضة على المعابر والإعلان عن إدخال نظام "ظهر إلى ظهر" تؤدي إلى زيادة التكاليف، وتقلل من الفعالية مما يؤثر على مصداقية التعاملات التجارية، وذلك بدوره سيؤدي إلى تدهور آخر على الاقتصاد<sup>8</sup>.

### نقاط العبور التجارية على الجدار : كيف تعمل

- إجراء "ظهر إلى ظهر": يجب تحميل كافة البضائع على منصات تحميل محدودة الحجم وتصل إلى 1,6 متر مربع. تستطيع كل منصة أن تحمل نوع واحد من السلع (حاليا ليس من الواضح كيف سيتم التعامل مع سلع كبيرة التي لن تسعها المنصة). الشاحنات من احد جانبي المعبر سوف تسير إلى ساحة مغلقة، سيتم تفريغ المنصات ويمكن هنا الفحص والتفتيش. عند تخليص البضائع، الشاحنات من الجانب الآخر ستأتي إلى الساحة ويتم تحميل البضائع على هذه الشاحنات لإيصالها إلى الجهة المحددة.
- نظام فحص بالأشعة السينية: يوجد حاويات كبيرة تحتوي على آلات فحص بالأشعة السينية التي تقوم بتسريع تخليص البضائع وقد تم تركيب هذا النوع في ثلاث معابر فقط<sup>9</sup>. حاليا لا يوجد ناقلات عاملة لنقل السلع بالرغم من تركيب ناقلات صغيرة الحجم على بعض الشاحنات.

<sup>7</sup> قامت الحكومة الإسرائيلية مؤخرا بإقامة خمس نقاط عبور لنقل البضائع التجارية بين إسرائيل والضفة الغربية. وفي حين ما زال من الصعب تقييم الوضع الآن، إلا أن التقارير الأولية من التجار الذين قاموا باستخدام المعبر التجاري حديث الإنشاء تشير انه عندما يتم إجبار كافة حركات التنقل من وإلى الضفة الغربية عبر هذه المعابر، فإنه لا يتوقع أن تتمكن من استيعاب الحجم الحالي من حركة النقل بين إسرائيل والضفة الغربية. وقد بدأ رجال الأعمال الفلسطينيون بالتعبير عن مكامن قلق حقيقية فيما يتعلق بأثر الإعاقات المتوقعة وما يترتب عن ذلك من ناحية زيادة التكاليف (ص. 10، البنك الدولي يستثمر في إصلاح وتنمية الاقتصاد الفلسطيني).

<sup>8</sup> البنك الدولي، 9 أيار 2007، "القيود على حرية الحركة والمرور في الضفة الغربية: غموض وغياب الفعالية في الاقتصاد الفلسطيني".

<sup>9</sup> أرقام التجارة من جهاز الإحصاء المركزي الفلسطيني: [www.pcbs.gov.ps](http://www.pcbs.gov.ps)

- ساعات العمل: طبقاً للمعلومات المتوفرة من قبل جيش الدفاع الإسرائيلي، ساعات العمل على معظم نقاط العبور تتراوح بين 11 إلى 12 ساعة لمدة 5,5 يوم في الأسبوع. تغلق نقاط العبور خلال عطل نهاية الأسبوع الإسرائيلي والعطل الرسمية الإسرائيلية. وقد أغلقت أيضاً عند وجود إنذار أمني. في العام 2006، تم إغلاق معابر الضفة الغربية لمدة 91 يوم خلال العام لأسباب أمنية.
- قدرة الاستيعاب: حالياً، القدرة الاستيعابية القصوى لكل معبر من ناحية تخليص البضائع عبر إجراء "ظهر إلى ظهر" ليست معروفة. لكن التحليل الأولي من غرف تجارة نابلس، بيت لحم والخليل تشير إلى أن المعابر الخمسة بالكاد تستطيع التعامل مع الحجم المتدني الحالي من التجارة مما يؤدي إلى إعاقات في استيراد المواد الخام الصناعية الضرورية لصناعة التصنيع ولتصدير المنتجات. وتخشى غرف التجارة أن غياب القدرة الكافية للتعامل مع البضائع على المعابر بسبب النظام الجديد سيعيق التوسع الضروري للتجارة الفلسطينية.

وتحديداً:

- من مجموع نقاط العبور الستة للوصول إلى إسرائيل، يوجد أربعة فقط عاملة بشكل كامل: معبر نيسان، شمال طوباس، يساهم بشكل ضئيل نحو القدرة التصديرية الإجمالية حيث البضائع الفلسطينية المسموح تصديرها من هناك هي منتجات زراعية من المزارع في غور الأردن.
- المعبر السادس هو معبر النعمان في محافظة بيت لحم (وتطلق عليه السلطات الإسرائيلية اسم "المزمورية") ولا يتوقع أن يتم افتتاحه قبل النصف الثاني من عام 2008.

### حرية الوصول إلى الأردن

يتم تصدير حجم محدود من البضائع – أقل من 2% من صادرات الضفة الغربية، وتحديدًا كتل الحجارة الكبيرة – عبر جسر الملك حسين إلى الأردن. طبقاً لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية<sup>10</sup>، يوجد خطط أولية لتطوير عملية الوصول إلى الأردن عبر جسر دامية لمزيد من التجارة. لكن وبما أن الأردن تنتج بضائع شبيهة بالبضائع الموجودة في الضفة الغربية لكن ضمن تكلفة أقل من ناحية العمالة الأقل تكلفة، لا يوجد حالياً طلب عالي على هذه المسار.

### تصدير العمالة عبر الجدار

تعتبر التحويلات من العمالة المصدرة – معظم هذه التحويلات تأتي من إسرائيل – عنصر أساسي في الاقتصاد الفلسطيني. وتشير تقارير صندوق النقد الدولي<sup>11</sup> إلى أن دخل العمال الفلسطينيين العاملين في إسرائيل يمثل أكثر من ربع إجمالي الدخل القومي لغاية الفترة التي عمل فيها نظام التصاريح على تقليص هذه التصاريح عام 2002.

<sup>10</sup> مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية: تقرير حول مساعدات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية إلى الشعب الفلسطيني 13 آب، 2007.

<sup>11</sup> الإطار المالي والاقتصادي المصغر على المدى المتوسط للضفة الغربية وغزة، صندوق النقد الدولي: 17 كانون أول، 2007.

وقد أشارت منظمة العمل الدولية إلى وجود 140,000 عامل فلسطيني (من الضفة الغربية وغزة) في إسرائيل في العام 1999، لكن وبحلول عام 2006 انخفض الرقم إلى 64,000 عامل، بما يتضمن 15,000 إلى 20,000 عامل يعملون بشكل غير قانوني. وأظهرت الأرقام التي قدمتها منظمة العمل الدولية اعتمادا على أرقام جهاز الإحصاء المركزي الإسرائيلي أن إجمالي الأجور (القانونية) التي دفعت إلى الفلسطينيين العاملين في إسرائيل في العام 2006 وصل 386 مليون دولار أمريكي. وقد أدى الانخفاض الكبير في التحويلات إلى تأثيرات سلبية على الاقتصاد الكلي في الضفة الغربية وساهم في زيادة الحاجة والاعتماد على الدعم والمساعدات الخارجية. الفلسطينيون العاملون في إسرائيل يمكنهم تحصيل 170 شيكل إسرائيلي جديد في اليوم مقارنة بأجر يتراوح بين 50 إلى 70 شيكل إسرائيلي جديد لنفس العمل في الأراضي الفلسطينية المحتلة حيث بقيت الأجور متدنية بسبب المستويات العالية من البطالة<sup>12</sup>.

ولكي يستطيع العمال الفلسطينيون المرور عبر جدار الضفة الغربية من خلال إحدى نقاط العبور البالغ عددها 11 والمخصصة لعبور المشاة إلى القدس الشرقية أو إسرائيل، يجب عليهم التقدم بطلب للحصول على تصريح عمل صادر عن إسرائيل. وتتضمن شروط الأهلية للحصول على التصريح أن يتجاوز عمر الفلسطيني 35 عام وأن يكون متزوج ولديه طفل واحد على الأقل وأن لا يكون لديه سجل أمني لدى جهاز الأمن الإسرائيلي وأن يكون هناك مشغل له في إسرائيل يكون مستعد أن يتقدم بالطلب وأن يدفع تكاليف هذه العملية. يتم إصدار التصاريح لمدة 3 أشهر ويمكن سحب أو مصادرة التصريح في أي وقت بدون إعطاء أي تفسير. ولا يوجد ضمانات عند التقدم بطلب لتجديد التصريح الذي لا يسمح لحامله أن يبيت في إسرائيل.

ويواجه العمال الذي يمرون عبر الحواجز بشكل يومي إعاقات طويلة في معظم الأحيان وازدحام وخطر منع العبور حيث يعتمد ذلك على مزاج الجندي على الحاجز. وتختلف الأنظمة والقواعد وأوقات العمل بين معبر وآخر. وغالبا ما يتم فتح المعبر في ساعة متأخرة صباحا مما يسبب إحباط وقلق لدى العمال الذين يحاولون الوصول إلى مكان العمل في الوقت المحدد.

وعلى معبر جيلو على مداخل مدينة القدس، تحدث العمال خلال مقابلات مع مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية عن معاناتهم: قالوا أنهم يصلون إلى المعبر الساعة الثالثة بعد منتصف الليل من أجل ضمان العبور إلى القدس الشرقية في الوقت المناسب. الازدحام على المعبر يسبب إحباطا للعاملات النساء اللواتي يشكلن نسبة ضئيلة من القوى العاملة.

طبقا لمكتب الارتباط التابع للإدارة المدنية الإسرائيلية، تقوم السلطات الإسرائيلية حاليا بتطوير إجراءات جديدة في سبيل توحيدها على المعابر مما سيوفر نوعا من التوقع. لكن تمت الإشارة أيضا إلى النية إلى إدخال قيود جديدة عند مرور الفلسطينيين للعمل داخل إسرائيل والقدس الشرقية. لغاية الآن لم تتوفر أية جداول زمنية أو تفاصيل حول القيود الجديدة.

---

<sup>12</sup> الإطار المالي والاقتصادي المصغر على المدى المتوسط للضفة الغربية وغز، صندوق النقد الدولي: 17 كانون أول، 2007

## حالة دراسية رقم 1

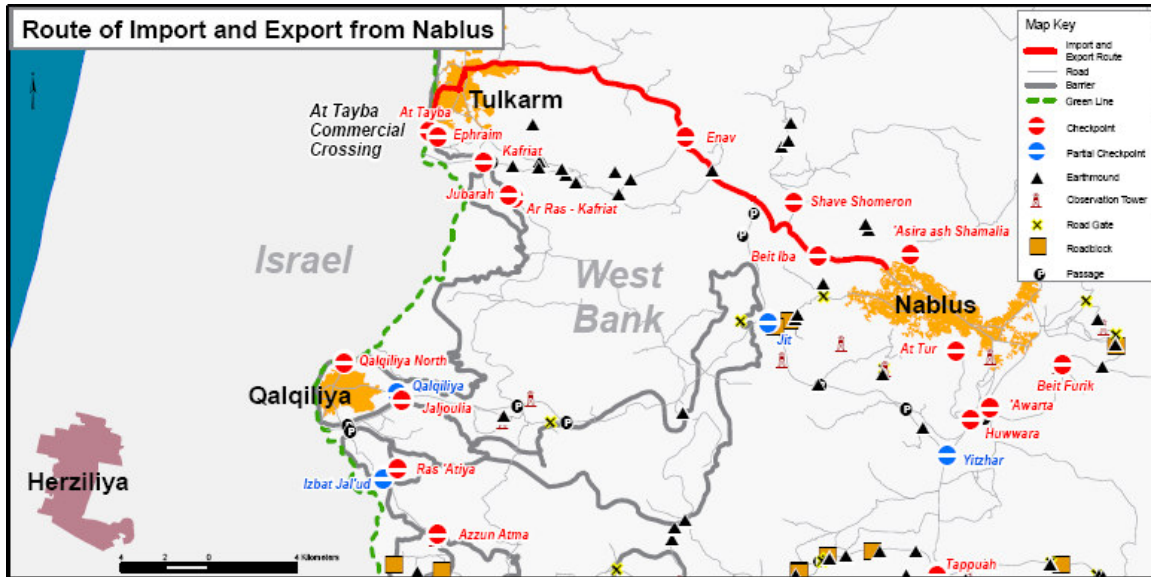
### نابلس: التعامل التجاري من مدينة مغلقة

تعتبر مدينة نابلس المركز المدني والتجاري الرئيسي في شمالي الضفة الغربية<sup>13</sup>، التجارة – داخل الضفة الغربية أو التصدير إلى إسرائيل أو إلى الخارج – تتطلب تدفق حر للبضائع. لكن نابلس محاصرة من قبل 16 حاجز عسكري إسرائيلي. ومن مجموع المعابر التجارية الثلاثة المحيطة بمدينة نابلس، يوجد فقط معبر عورتا التجاري الذي يسير حسب نظام "ظهر إلى ظهر" وهو المعبر الوحيد في الضفة الغربية.



يعمل معبر عورتا على ربط مدينة نابلس بالمراكز التجارية الرئيسية إلى الجنوب وخلال الأعوام الخمسة الأخيرة، غالبية البضائع من وإلى نابلس كان يتوجب تفريغها من شاحنة ونقلها عبر منصات إسمنتية ومن ثم تحميلها على شاحنة أخرى على الجانب الآخر: هي عملية تستغرق بالحد الأدنى نصف ساعة.

منذ شهر كانون ثاني 2007، لم يسمح للمركبات المسجلة في إسرائيل بالاقتراب من معبر عورتا وتتم عملية "ظهر إلى ظهر" مع المركبات الإسرائيلية عند الطيبة. وتمر عبر معبر عورتا ما معدله 550 شاحنة حسب نظام "ظهر إلى ظهر" كل يوم، وطبقا للغرفة التجارية في نابلس، يوجد 120 شاحنة إضافية تحمل تصاريح مما يجنبها هذه العملية الشاقة.



<sup>13</sup> طبقا لأرقام السكان والتشغيل من جهاز الإحصاء المركزي الفلسطيني، يوجد في نابلس 134,116 نسمة، أي أكثر من ثلث عدد سكان محافظة نابلس 336,380 نسمة (13% من عدد سكان الضفة الغربية) متوفر على موقع

## التصدير من نابلس

الصناعات المحلية تصدر المنتجات الأساسية، خاصة زيت الزيتون، وبضائع الصناعات الخفيفة، مثل الأقمشة والقطع البلاستيكية للمباني. التجارة في نابلس تعتمد بشكل كبير على الصادرات خارج الضفة الغربية، خاصة التجارة مع إسرائيل، لكن ذلك هبط بشكل دراماتيكي في عام 2007.

Exports million US\$	2004	2005	2006	2007 <sup>1</sup>
Traders to Israel	90	96.25	112	68.75

ويواجه المصنعون لبضائع التصدير عائقين: أولاً إيصال المواد الخام إلى نابلس ومن ثم إخراج المنتجات من المدينة المغلقة؛ ثانياً، التصدير إلى أو عبر إسرائيل عن طريق معبر الطيبة عبر نظام "ظهر إلى ظهر". على سبيل المثال، البضائع الذهبية من مصنع في نابلس إلى ميناء اشدود الإسرائيلي تضطر أن تمر معبري بيت ايبا وعيناف قبل الوصول إلى معبر الطيبة التجاري.

في العام 2005، تم فتح معبر الطيبة التجاري الذي أقيم على خط وقف إطلاق النار لعام 1949 (الخط الأخضر) حيث يبعد 31 كم إلى الغرب من نابلس. ومنذ ذلك الحين، الواردات والصادرات بين نابلس وإسرائيل أصبحت تمر عبر معبر الطيبة. الشاحنات المسجلة في إسرائيل تسافر بشكل مباشر من باب المصنع إلى الزبون في إسرائيل أو إلى ميناء اشدود للتصدير خارج البلاد.

وقد تم إدراج نظام "ظهر إلى ظهر" للشاحنات الفلسطينية على المعبر في آب 2007 وارتفعت تكاليف نقل البضائع من ميناء اشدود إلى مدينة نابلس بنسبة 55%<sup>14</sup>.

## هروب الأعمال التجارية من نابلس

انتقلت العديد من الأعمال التجارية من نابلس أو استقرت خارج نابلس إلى خارج الحصار المحكم على المدينة.

- تم نقل سوق الخضار المركزي من مدينة نابلس إلى قرى بيتا، طمون وقباطية المجاورة بسبب الحواجز العسكرية على مداخل نابلس. وحتى في الأيام التي لا يوجد فيها إعاقات أو إغلاق، فإن السوق لا يفتح مبكراً بشكل كافٍ ليسمح للتجار بالحصول على الخضار الطازجة لإيصالها إلى الأسواق.
- انتقلت عدد من ورشات الميكانيكا من نابلس إلى قرية حوارة المجاورة من أجل إتاحة الفرصة للمركبات الخصوصية الوصول إليهم لأن المركبات الخصوصية لا يسمح لها بالعبور بدون تصريح. يتم إصدار عدد قليل من التصاريح للمركبات وتستغرق عملية الحصول على التصريح عدة أشهر.
- أشارت غرفة تجارة نابلس أن كمية كبيرة من رأس المال الاستثماري انتقل من مدينة نابلس إلى محافظتي الخليل ورام الله والبعض الآخر انتقل إلى الأردن ودول أخرى. وقد ساهمت

<sup>14</sup> من 1,800 شيكل إسرائيلي جديد إلى 2,800 شيكل إسرائيلي جديد طبقاً لغرفة تجارة نابلس، آب 2007.



هذه الخسائر بارتفاع نسبة البطالة من 18,2% في عام 1999 إلى 26,3% في عام 2006.

### عمل محفوف بالخطر

لقد زاد عدد الأعمال التجارية الصغيرة والمتوسطة في نابلس بنسبة 20% في الفترة 2002 - 2006. ومعظم هذه الأعمال الجديدة خدماتية، وشركات بناء صغيرة ومحال صغيرة. المبادر إلى هذه الأعمال التجارية هم أشخاص خسروا فرص عمل ذات مردود ربحي أكبر خارج نابلس.

### الحالة الدراسية 2

#### الظاهرية: التجارة باستخدام الطريق الأطول

إن الظاهرية هي بلدة تقع على بعد 30 كيلومتر جنوب مدينة الخليل ويبلغ تعداد السكان فيها <sup>15</sup>30,640، كما أنها على بعد سبعة كيلومترات شمال خط الهدنة لعام 1949. ولغاية عام 2000، وباعتبارها في أقصى جنوب الضفة الغربية، شكلت الظاهرية المركز التجاري الأضخم في المحافظة بعد الخليل، بالإضافة إلى كونها محورا لما مجموعه 26 قرية عادية وقرى صغيرة، فكانت بمثابة السوق المركزية لما يقرب من 140 ألف عربي إسرائيلي من بدو النقب جنوبي إسرائيل. لقد تم اجتذاب العرب الإسرائيليين من خلال الأسعار الرخيصة وتوفر المنتجات العربية التقليدية. كما استخدم سوق الأربعاء للمواشي من قبل كلا البدو الإسرائيليين ومربو الماشية في الضفة الغربية بالإضافة إلى اجتذابه تجار من كافة أنحاء الضفة الغربية.

وفي الوقت الحالي، الظاهرية محاطة بحواجز عسكرية وهناك ما يزيد عن ثمانية حواجز ترابية تغلق مداخل الطرق في المناطق المجاورة لتمنع بذلك السفر نحو الجنوب ونحو الشرق. وبتجاه الشمال، هنالك مسارات ثانوية وبحالة بائسة مفتوحة نحو الخليل حيث يقع مركز التجارة للمنطقة.

لا يستطيع البدو الإسرائيليون حاليا الوصول إلى الظاهرية. فتوجه القرويون من شمال الظاهرية إلى الخليل بدل الالتفاف حول الإغلاقات المحيطة بالضاهرية من أجل الوصول إلى الأسواق التقليدية.

وعلى نحو مشابه، يواجه المنتجون في البلدة صعوبات في التجارة أو في إيصال منتجاتهم إلى سوقهم السابق في مدينة الخليل. فإمكانية الوصول عبر شارع 60، والذي كان يستخدم للربط ما بين الظاهرية والخليل، قد أغلق منذ بداية عام 2002. بالتالي فإن الرحلة إلى مدينة الخليل، والتي كانت تستغرق حوالي 25 دقيقة قبل فرض نظام الإغلاق، تستوجب حاليا ما يزيد عن ضعف هذه المدة الزمنية. كما أن تكاليف شحن الإرسالية من الظاهرية إلى الخليل تضاعفت وذلك من 60 إلى 120 شيكل إسرائيلي جديد<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> توقعات السكان للعام 2006 من جهاز الإحصاء المركزي الفلسطيني، www.pcbs.gov.ps

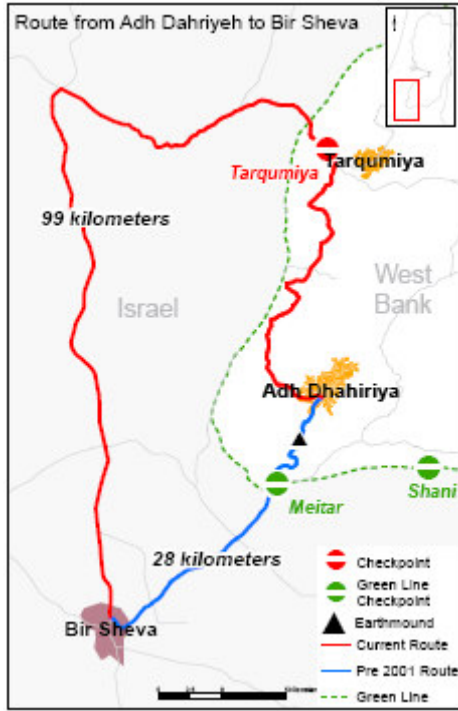
<sup>16</sup> غرفة تجارة الظاهرية.

ارتفعت تكلفة الشاحنة لنقل بضائع من الظاهرية إلى أقرب بلدة إسرائيلية بئر السبع من 800 شيكل إسرائيلي جديد إلى ما بين 1,300 إلى 1,500 شيكل إسرائيلي جديد<sup>17</sup>.

### إمكانية الوصول إلى البضائع التي تجلبها المنظمات الإنسانية

- إن حركة البضائع التي تنقل عبر المنظمات الإنسانية مسيطر عليها كذلك بواسطة نظام عبور المعابر الإسرائيلي.
- بالإضافة إلى القطاع الخاص، تقوم وكالات إنسانية مثل برنامج الأغذية العالمي ووكالة غوث تشغيل اللاجئين (أونروا) بتوريد الغذاء لتزويد النظام الغذائي للآلاف من الفلسطينيين في الضفة الغربية. والكثير من الإمدادات إلى قطاع غزة يخزن ويوزع بواسطة مستودعات الضفة الغربية.
- إن تقليص عدد نقاط الوصول إلى الضفة الغربية، بالإضافة إلى ازدياد أنظمة التضييق ستزيد من الوقت وتكاليف إرسال المساعدة. ولغاية اليوم، لم يطلب من وكالات الأمم المتحدة بأن تفرغ حمولتها بواسطة نظام "ظهر إلى ظهر". ولكن إذا ما اضطرت المنظمات الإنسانية إلى ذلك، فهذا سيعني عدم ضمان سلامة البضائع وزيادة الخطورة على كيفية معالجة الضرر والخسائر. كلا الأونروا وبرنامج الغذاء العالمي قد قدروا الزيادة المحتملة في التكاليف في حال فرض نظام التفتيش الكامل بما يتراوح بين 200% إلى 300%.

وقد ارتفعت تكاليف النقل بالأساس لأن البضائع بحاجة إلى أن توضع أولاً على منصات قبل أن تستطيع الشاحنة الفلسطينية المسجلة من حملها من الظاهرية نحو الشمال وعبور طرق ثانوية إلى معبر ترقوميا، حيث يتم نقلها بنظام "ظهر إلى ظهر" وتؤخذ من قبل شاحنة إسرائيلية إلى بئر السبع. وهذا يعني تأخيرات على المعبر مما يستلزم تشغيل شاحنتين بدل واحدة وسائقين بدل واحد.



إن بئر السبع والبلدات العربية الإسرائيلية المحيطة هي السوق التقليدي للأثاث والأشغال الحديدية المزخرفة القادمة من الظاهرية. فعبر ترقوميا، أصبحت الرحلة تمتد على طول 98 كيلومتر حالياً بدل المسار التاريخي المباشر على طول 28 كيلومتر. لقد عمل أشخاص من الظاهرية ومن القرى المجاورة في إسرائيل منذ عام 1967، وتقدر الغرفة التجارية في الظاهرية بأن ما يقرب من 15 ألف عامل من البلدة ومن المحافظة المحيطة كانوا يصلون أسواق العمل الإسرائيلية شهرياً. وفي كانون أول 2007، حصل فقط 1000 عامل على تصريح عمل للعبور إلى إسرائيل مما أدى بالتالي إلى انخفاض مماثل في قيمة العائدات. إن فرص العمل في جنوب الخليل نادرة للغاية. كما يمنع نظام الإغلاق الوصول إلى المراعي والأراضي والزراعية، مما يصعب إمكانية اللجوء إلى رعي الحيوانات والزراعة كبديل لمصدر المعيشة.

<sup>17</sup> نفس المصدر.

## آفاق مستقبلية

إن اقتصاد الضفة الغربية هش ولا يتمتع باستقلالية تجارية، كما أن 95% من هذه التجارة هي مع إسرائيل.

### الآثار الإنسانية: تشمل المؤشرات على الهبوط الاقتصادي في الظاهرية على<sup>18</sup>:

- صرحت الغرفة التجارية للظاهرية بأن ما يزيد عن 140 من ما يقدر ب 650 أعمال تجارية صغيرة ومتوسطة (22%) قد أغلقت تماما في 2000.
- إن نسبة البطالة في جنوب الخليل هي 38%، أي ما يزيد عن ضعف ما هي عليه في الضفة الغربية 18.6%.
- أقل من 4 من بين كل 10 عائلات ممن لديها إمكانية الوصول إلى شبكات المياه، تدفع فواتيرها، كما أن على البلدية دين بقيمة 600 ألف شيكل إسرائيلي جديد إلى سلطة المياه في الضفة الغربية<sup>19</sup>.
- ما يزيد عن 60% من سكان الظاهرية لم يتمكنوا من دفع فواتير الكهرباء للبلدية لما يفوق الأربع سنوات.

يحذر مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية من أن هنالك خطر من انهيار السلسلة اللوجيستية الفلسطينية نظرا لأن التطورات الحالية "مركزة بإفراط على معالجة المخاوف الأمنية لإسرائيل مما سيلحق الأذى بعملية عودة الاقتصاد الفلسطيني إلى الوضع السوي<sup>20</sup>".

إن غرفتي التجارة في الخليل ونابلس قلقتان من أن نظام معابر البضائع عبر جدار الضفة الغربية لا يوفر إمكانية مناسبة للوصول إلى الطرق. أحد الأمثلة الواضحة إلى ذلك هو في الطيبة حيث المعبر متطور غير أن طريق الوصول إليه ومنطقة وقوف الشاحنة على الجانب الفلسطيني هي وعرة وملئية بالحفر. بالإضافة إلى هذا، إمكانية الوصول إلى المعبر هي عبر الشوارع المزدحمة لمدينة الخليل. ساعات العمل، المعدات والبنى التحتية غير مناسبة للحفاظ على المستويات الحالية من التجارة. بالتالي يتوقع الخبراء بأن: (1) يواجه الموردون والمصدرون الفلسطينيون تكاليف أعلى بسبب التأخيرات الطويلة، مما يحتم التعامل مع رسوم وأضرار إضافية؛ (2) سيتطلب عدد مضاعف من الشاحنات؛ (3) ستخسر الأعمال التجارية زبائن بسبب الفشل المتوقع بتلبية الإرساليات في الوقت المطلوب و(4) سترتفع الأسعار لتغطية كافة التكاليف الإضافية المتركمة.

تتوقع الغرف التجارية بأن تقوم الأعمال التجارية الكبيرة بتقليص موظفيها مما سيؤدي إلى فقدان فرص عمل، كما أن الكثير من المشاريع الصغيرة ستضطر للخروج من نطاق العمل.

حصل استيعاب جزئي للارتفاع في البطالة في الضفة الغربية من 16.9% في 2000 إلى 25.2% في 2007<sup>21</sup> من خلال سياسة السلطة الفلسطينية بزيادة عدد الأشخاص المشغلين في

<sup>18</sup> أرقام السكان والتشغيل متوفرة على عنوان جهاز الإحصاء المركزي الفلسطيني.

<sup>19</sup> غرفة تجارة الظاهرية.

<sup>20</sup> مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية: تقرير حول مساعدات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية إلى الشعب الفلسطيني 13 آب، 2007.

القطاع العام. ومع ذلك، فإن الزيادة في الموظفين الحكوميين لم يؤد إلى زيادة في نجاعة القطاع العام، ومع عدم وجود عائدات ضريبية لدعمه، أصبح معتمداً على التمويل الخارجي غير الدائم.

عندما تم قطع تمويل المانحين المباشر إلى السلطة الفلسطينية وكذلك عوائد الضرائب في بداية عام 2006، في أعقاب انتخاب حكومة حماس، تحولت عملية معالجة الاقتصاد مرة أخرى إلى الاعتماد على المساعدة والدعم من المجتمع الدولي والقطاع الخاص المكافح.

وفي عام 2007، قامت عملية المناشدة الموحدة للأمم المتحدة بتحويل 262.2 مليون دولار أمريكي مباشرة إلى منظمات تعمل مع الفلسطينيين. وبين حزيران 2006 وكانون ثاني 2008، قامت الآلية الدولية المؤقتة بدفع مبلغ إضافي بقيمة 753 مليون دولار أمريكي لأفراد فلسطينيين. ومنذ تموز 2007، جرى استئناف التمويل المباشر للموازنة التشغيلية الفلسطينية، حيث تم دفع الرواتب بشكل منتظم إلى 160 ألف موظف في السلطة الفلسطينية. ومع هذا، ما يزال الاقتصاد الفلسطيني في انحدار.

لقد سجل المركز الفلسطيني للإحصاء ما نسبته 10% انخفاض في إجمالي الناتج المحلي في فلسطين في عام 2006 كما توقع هبوطاً مماثلاً في عام 2007<sup>22</sup>. ويمكن التنبؤ بهبوط إضافي مع أية قيود إضافية للحركة عبر جدار الضفة الغربية، مما سيفاقم من تأثيرات الوضع الحالي للإغلاق الداخلي في الضفة الغربية. وكان قد شدد<sup>23</sup> البنك الدولي أن لهذه القيود تأثير سلبي مباشر على الحياة الاقتصادية للسكان الفلسطينيين في الضفة الغربية بالنظر إلى اعتماده الكبير على التجارة.

ويتوقع صندوق النقد الدولي بأن إجمالي الناتج المحلي سينخفض بمعدل ما نسبته 2% سنوياً ما بين 2008 و 2010، في حال عدم حدوث تغيير في القيود الإسرائيلية المفروضة على الحركة<sup>24</sup>.

مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية  
صندوق بريد 38712، القدس الشرقية، هاتف رقم: 2-5825653/582996 (+972)، فاكس: 2-5825841 (+972)  
[www.ochaopt.org](http://www.ochaopt.org) [ochaopt@un.org](mailto:ochaopt@un.org)

للنص باللغة الانجليزية:

<http://www.ochaopt.org/documents/Commercial%20Crossings%20V5.pdf>

<sup>21</sup> أرقام التشغيل متوفرة على عنوان جهاز الإحصاء المركزي الفلسطيني، [www.pcbs.gov.ps](http://www.pcbs.gov.ps)

<sup>22</sup> الأرقام الاقتصادية متوفرة على عنوان جهاز الإحصاء المركزي الفلسطيني، [www.pcbs.gov.ps](http://www.pcbs.gov.ps)  
<sup>23</sup> البنك الدولي، 9 أيار، 2007، "القيود على حرية الحركة والتنقل في الضفة الغربية: غياب اليقين والفعالية في الاقتصاد الفلسطيني".

<sup>24</sup> الإطار المالي والاقتصادي المصغر على المدى المتوسط للضفة الغربية وغزة، صندوق النقد الدولي: 17 كانون أول، 2007