



יותר ביקוש, פחות גישה: הידוק הסגר הכלכלי

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 סיוע לכרנסתם 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.



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

המעברים ("שנחתם בחודש נובמבר 2005, הניב עד כה שיפורים מוגבלים ביותר, אם בכלל. 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 והעיר דהרייה כמקרי מבחן.

על מנת שכלכלת הגדה המערבית תתאושש ותתפתח במידה שתאפשר לה לממן את הצרכים ההומניטריים הבסיסיים של האוכלוסייה הפלסטינית, על היקף המסחר לנדול בצורה משמעותית. במהלך שנת 2007, הצהיר הבנק העולמי, ביחס לשטח הפלסטיני הכבוש, כי כלכלתה 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

הרמות השונות של הסגר פנימיים

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

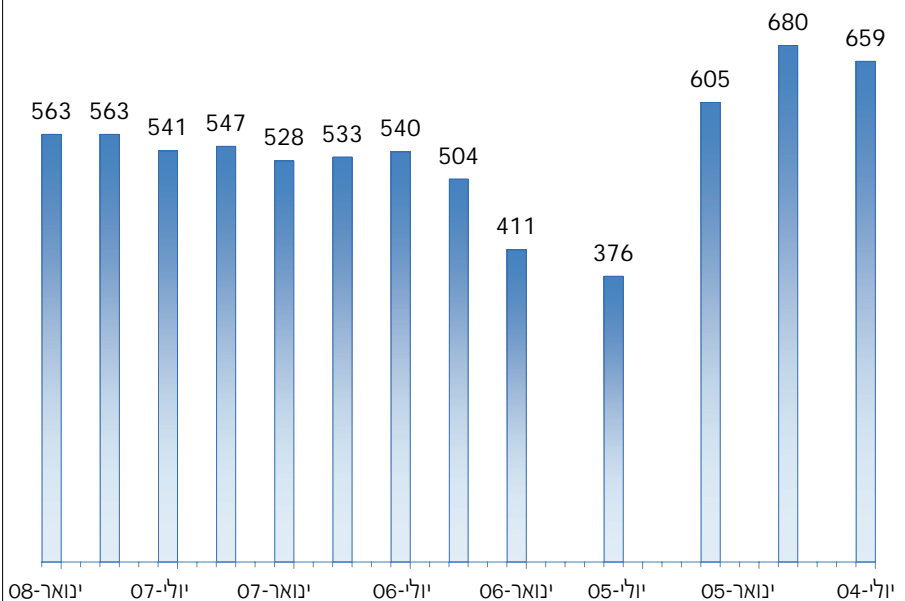
במהלך חודש ינואר 2008, הוצבו בכבישי הגדה המערבית 563 מכשולים פיזיים, ביניהם מחסומים רגילים, חסימות דרכים (באמצעות קוביות בטון), ערימות עפר, תעלות, גדרות ושערים. לאלו יש להוסיף מחסומי פתע והגבלות גיל על תנועת פלסטינים. מכלול המכשולים וההגבלות עיכבו את תנועת חומרי הגלם, הסחורות והפועלים והביאו להתייקרות עלויות השינוע, לעיכובים משמעותיים ולפגיעה ביעילות. 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.

מספר המכשולים הפיזיים בגדה המערבית



מקרא - עדכון בדבר מכשולים מספר המכשולים לפי סוג (8 בינואר 2008)	
	66 מחסומים מחסום המאוש ע"י צה"ל ולא משמר הגבול.
	21 מחסומים חלקיים נקודת בדיקה הפועלת מדי תקופה.
	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 גישה כלי רכב.
	214 ערימות עפר ערימות של פסולת בנין, עפר ו/או סלעים המשמשת לחסימת גישה כלי רכב.
	17 מחפורות תעלות המשמשות למניעת מעבר כלי רכב. <small>33.5 ק"מ</small>
	67 חסמי דרכים מכשולים המוצבים לאורך הדרכים הראשיות ומונעים את חצייתן. <small>123.3 ק"מ</small>
	25 חומות עפר חומה רציפה או סדרה של ערימות עפר המשמשות להגבלת הגישה. <small>14.8 ק"מ</small>
סה"כ (8 בינואר 2008)	
563	

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 והפועלים 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.

גישת פועלים וסחורות מהגדה המערבית ינואר 2008

ביסאן. מעבר המיועד לאפשר כניסת פועלים בעלי אישור לישראל ומסוף גב-אל-גב עבור תוצרת חקלאית מעמק הירדן בלבד.

גילאמה. מעבר המיועד לאפשר כניסת פועלים לישראל ומסוף גב-אל-גב עבור סחורה פלסטינית.

א-טייבה (הקו הירוק) ואפריים. א-טייבה הוא מסוף גב-אל-גב מרכזי למעבר סחורות אל צפון הגדה המערבית וממנה. אפריים הוא מעבר המיועד לאפשר כניסת פועלים לישראל.

קלקיליה צפון (הקו הירוק). מעבר המיועד לאפשר כניסת פועלים בעלי אישור לישראל.

ביטוניה. מסוף גב-אל-גב מרכזי למעבר סחורות אל ישראל ומזרח ירושלים ומתוכן.

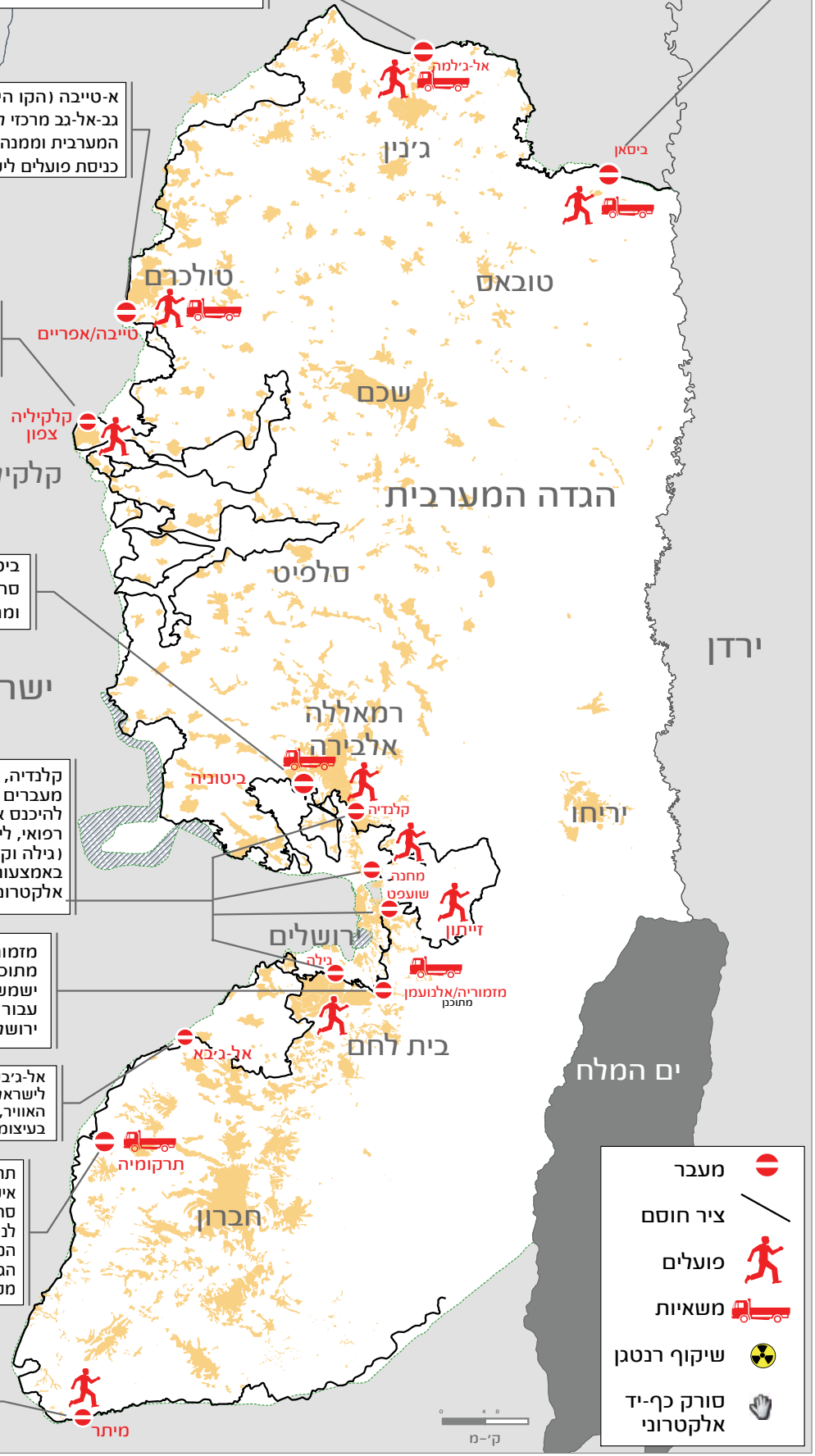
קלנדיה, מחנה שועפט, זיתון, גילה. ארבעה מעברים דרכם יכולים פלסטינים בעלי אישור להיכנס אל מזרח ירושלים למטרות עבודה, טיפול רפואי, לימודים או תפילה. בשניים מהמעברים (גילה וקלנדיה) מופעלת סריקה ביומטרית באמצעות קריאת טביעות אצבע באמצעים אלקטרוניים.

מזמוריה. מסוף סחורות המצוי בכביה ואשר מתוכנן להיפתח בסוף 2008. לכשיפתח, ישמש מעבר זה כנקודת הכניסה הראשית עבור סחורות מהגדה המערבית אל מזרח ירושלים.

אל-גיבעה. מעבר המיועד לאפשר כניסת פועלים לישראל. בשלב זה, המתקנים חשופים לתנאי מזג האוויר, אולם העבודה על מתקנים חדשים נמצאת בעיצומה.

תרקומיה. מעבר המיועד לפועלים בעלי אישור כניסה לישראל ומסוף גב-אל-גב עבור סחורה פלסטינית. זהו המסוף הקרוב ביותר לנמל אשדוד והוא משמש כנקודת הגישה המרכזית עבור סחורות המיובאות לתוך הגדה המערבית. בימים אלו נבנה במקום מסוף חדש המיועד להולכי רגל.

מיתר. המעבר הדרומי ביותר עבור פועלים בעלי אישור כניסה לישראל.



מעבר	⊖
ציר חוסם	—
פועלים	🚶
משאיות	🚚
שיקוף רנטגן	☠️
סורק כף-יד אלקטרוני	👤

סגורים בסופי השבוע וכחגי ישראל. הם גם נסגרים בעקבות כל התרעה ביטחונית. במהלך שנת 2006, היו מעברי הגדה המערבית סגורים במשך 91 ימים במצטבר, עקב סיבות ביטחוניות.

• קיבולת: בשלב זה, לא ידועה הקיבולת 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 ופיתוח (UNCTAD) נמסר שקיימות תוכניות ראשוניות לפיתוח גישה אל גשר דאמיה (גשר אדם) המוביל לירדן במטרה לאפשר מסחר נוסף. עם זאת, היות שירדן מייצרת את אותן סחורות שמיוצרות בגדה המערבית, ובעלות נמוכה יותר, לא קיים ביקוש רב לנתיב זה.

עובדות מרכזיות בנושא המעברים:

- השליטה בתנועת הסחורות והפועלים דרך גדר הגדה המערבית מושגת באמצעות שלוש-עשרה נקודות מעבר.
- הגדר ומערכת האישורים הקשורה אליה מגבילות את הגישה והתנועה של פלסטינים אל הגדה המערבית ומתוכה.
- הפלסטינים נדרשים לאישורים מתאימים כדי לחצות את הגדר בעת הכניסה לישראל, למזרח ירושלים הכבושה ולכל אחד מהאזורים הסגורים, כלומר, האזורים שבין הגדר והקו הירוק.
- אחד-עשר מעברים אלו שולטים בכל תנועת הפלסטינים אל תוך הגדה המערבית ומתוכה, 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 בהוספתה של מערכת "גב-אל-גב" (ראו בהמשך) 7, אשר רק באמצעותה ניתן יהיה להעביר סחורות.
- מגבלות המעבר הנוכחיות וההודעה בדבר חובת השימוש במערכת "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

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 אך יותר. עד כה, לא נמסרו לוחות זמנים או פרטים לגבי ההגבלות החדשות.

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 כ-16 מחסומים ישראלים. מכין שלושה מעברי הסחורות שמסביב לשכם, נוהל גב-אל-גב מופעל כמעבר 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.

כיתוב תמונה עמ 5 – משאיות ממתנינות 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.



משאיות ממתנינות בכניסה למסוף להתחלת תהליך "גב-אל-גב". 2008

יציאת פועלים דרך מעברי הגדר

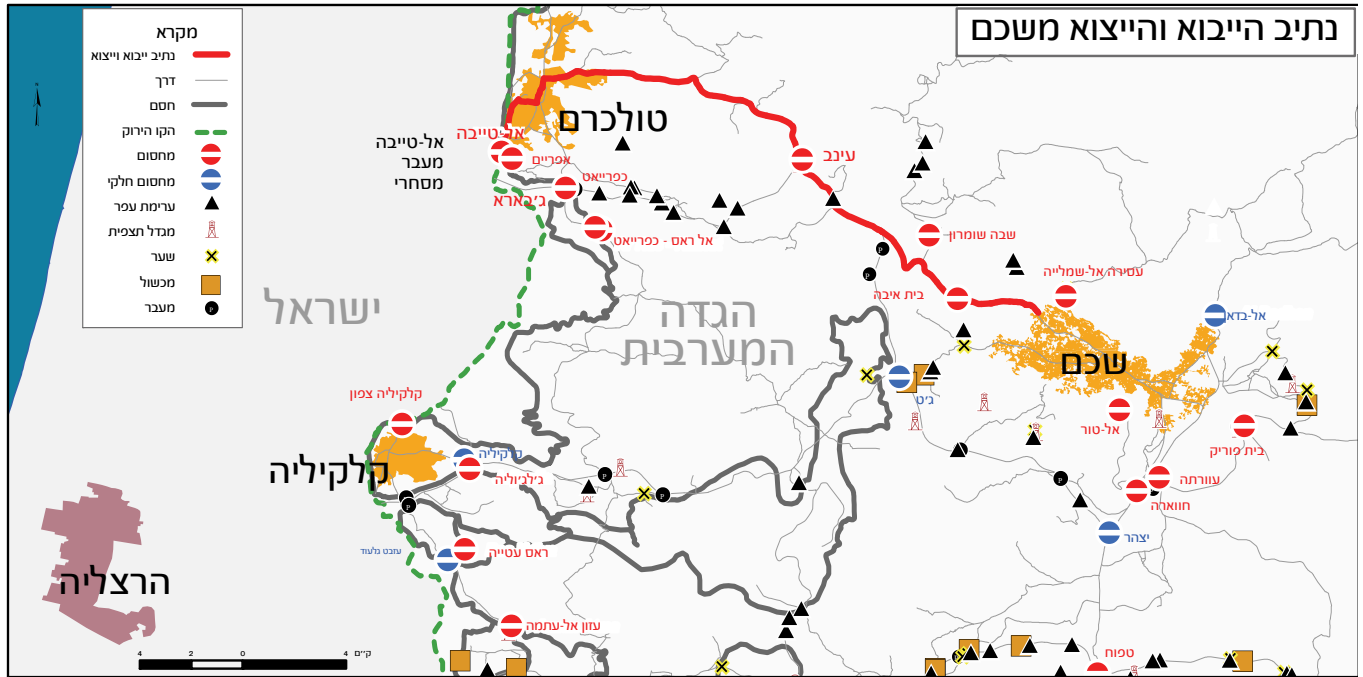
הכנסות שמקורן בייצוא עובדים - ברוב המקרים לישראל - מהוות מרכיב חיוני של הכלכלה הפלסטינית. קרן המטבע העולמית¹¹ (IMF) דיווחה כי ההכנסה מפועלים פלסטינים העובדים בישראל היוותה למעלה מרבע מההכנסה הלאומית הגולמית, לפני הקיצוץ במספר אישורי העבודה בשנת 2002.

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 ש"ח ביום, לעומת 50-70 ש"ח 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 לכיטול 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



בריחת 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.

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.

ייצוא כמיליוני דולרים	2007 ¹	2006	2005	2004
מסחר עם ישראל	68.75	112	96.25	90

יצרני הייצוא בשכם נדרשים להתגבר על שני מכשולים: ראשית, עליהם להעביר את חומרי הגלם לתוך עירם 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 היוצאות 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 הלוקוחות 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-145%.

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 תושבים¹⁴, 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 שווקי 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-120¹⁶.

העלות של משאית המעבירה סחורה מא-דהרייה אל העיר הישראלית הקרובה, באר שבע, עלתה מ-800 ש"ל לבין 1500-1700 ש"ל. 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.

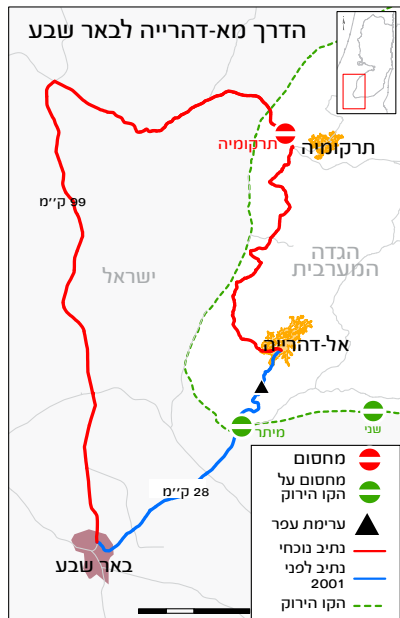
גישת סחורות שמעבירות סוכנויות סיוע הומניטרי

- 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.

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 באזור 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: אותות 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 באזור 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 חשבוניתיהן וחובה של הרשות המקומית לרשות המים של הגדה המערבית עומד על 19.600,000.
- למעלה מ-60% מתושבי א-דהרייה אינם מסוגלים להעביר לרשות המקומית תשלום עבור חשבון החשמל במשך יותר מארבע שנים.

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.

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

מבט לעתיד

כלכלתה של הגדה המערבית מצויה במצב עדין והתאוששותה תלויה במסחר, אשר רובו 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 הפלסטינית²⁰.

לשכות המסחר בחברון ובשכם הביעו דאגה בנוגע לעובדה שמערכת מעברי הסחורות בגדר הגדה 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 בכורות. 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

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 ההפ-רעה 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, -294264/INTWESTBANKGAZA/Resources/294264-<http://siteresources.worldbank.org>/INTWESTBANKGAZA/Resources/294264-ParisconferencepaperDec17.pdf). (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, 17 IMF בדצמבר 2007.
- 12 מסגרת מקרו-כלכלית ופיסקאלית לטווח הבינוני עבור הגדה המערבית ועזה, 17 IMF 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 עד ל-2,800 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 17 IMF בדצמבר 2007.

נספח 1

מסופי מעבר סחורות

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

נספח 2

מעברי הגדר להולכי רגל המשמשים פלסטינים להגעה לעבודה בישראל ובירושלים המזרחית

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