

تيسير التجارة في الأرض الفلسطينية المحتلة: القيود والعوائق



مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

تيسير التجارة في الأرض الفلسطينية المحتلة: القيود والعوائق

معتصم الأقرع ورندا جمال ومحمود الخفيف



الأمم المتحدة
نيويورك وجنيف، ٢٠١٥

ملاحظات

الآراء الواردة في هذا المنشور هي آراء كاتبها ولا تعبر بالضرورة عن آراء أمانة الأمم المتحدة.

وليس في التسميات المستخدمة في هذا المنشور ولا في طريقة عرض مادتها ما يتضمن التعبير عن أي رأي كان من جانب أمانة الأمم المتحدة بشأن المركز القانوني لأي بلد، أو إقليم، أو مدينة، أو منطقة، أو لسلطات أي منها، أو بشأن تعيين تخومها أو حدودها.

تتألف رموز ووثائق الأمم المتحدة من حروف وأرقام، ويعني إيراد أي من هذه الرموز الإحالة إلى وثيقة من وثائق الأمم المتحدة

يمكن اقتباس المادة الواردة في هذا المنشور أو إعادة طبعها من دون استئذان ولكن يرجى التنويه بذلك، مع إرسال نسخة من المنشور الذي يتضمن النص المقتبس أو المعاد طبعه إلى أمانة الأونكتاد على العنوان التالي: Palais des Nations, CH-1211 Geneva 10, Switzerland.

صدرت هذه النسخة من الوثيقة من دون تحرير رسمي

UNCTAD/GDS/APP/2014/1

* يُرجى الشكر بوجه خاص إلى رجا الخالدي، المنسق السابق لبرنامج الأونكتاد لتقديم المساعدة إلى الشعب الفلسطيني على الإرشادات والتعليقات القيمة التي قدمها بشأن هذه الدراسة. والشكر أيضاً إلى نور عرفه على المساعدة التي قدمتها خلال إعداد الدراسة.

* تستند هذه الدراسة إلى العمل الذي تعاون في إنجازه الأونكتاد ومجلس الشاحنين الفلسطينيين في إطار مشروع الأونكتاد المعنون "تنمية القدرات من أجل تيسير التجارة الفلسطينية".

موجز تنفيذي

نتيجة للاحتلال الإسرائيلي للضفة الغربية وقطاع غزة في عام ١٩٦٧، أضحى اقتصاد الأرض الفلسطينية المحتلة تابعاً للاقتصاد الإسرائيلي الأكبر كثيراً ويعتمد عليه اعتماداً شديداً. ومن الناحية النظرية على الأقل، حاول بروتوكول اتفاقية باريس الاقتصادية لعام ١٩٩٤ الذي وقعته منظمة التحرير الفلسطينية وحكومة إسرائيل إصلاح بعض جوانب العلاقات غير المتكافئة بين هذين الاقتصادين وتوسيع نطاق التجارة الخارجية الفلسطينية. بيد أن اعتماد الأرض الفلسطينية المحتلة على إسرائيل في السنوات التالية ازداد حدة وظلّت الموانئ الإسرائيلية تمثل المنافذ الرئيسية التي يستخدمها الشاحنون الفلسطينيون (المصدرون والمستوردون). ويُعزى اعتماد الأرض الفلسطينية المحتلة الشديد على الموانئ الإسرائيلية إلى سببين هما: (أ) كون إمكانية نفاذ التجارة الفلسطينية إلى مرافق الموانئ الإقليمية في الأردن ومصر محدودة أو شبه معدومة؛ (ب) سهولة الإجراءات في مرافق التخليص الجمركي المتاحة للوكلاء الإسرائيليين الذين يخلصون كمية كبيرة من الواردات الفلسطينية، إذ لا يُتاح لوكلاء التخليص الفلسطينيين الوصول إلى مرافق الموانئ الإسرائيلية.

وفي أعقاب الانتفاضة الفلسطينية الثانية التي اندلعت في أيلول/سبتمبر من عام ٢٠٠٠، واجه الشاحنون الفلسطينيون مجموعة ضخمة من المشاكل الجديدة تتعلق باستيراد البضائع وتصديرها. وتُبيّن هذه الدراسة الإجراءات والعقبات الإسرائيلية الرئيسية التي تواجه الشاحنين الفلسطينيين في ميناءي حيفا وأشدود الإسرائيليين وفي جسر الملك حسين. وتواجه الواردات والصادرات الفلسطينية في المعابر الثلاثة الكثير من معيقات التجارة، ومن بينها الإجراءات الأمنية المشددة، والحواجز المادية، والسيطرة الإسرائيلية الأحادية الجانب على جميع المعابر، والقيود المفروضة على حركة تنقل الفلسطينيين وعلى نقل البضائع الفلسطينية، ونظام تتابع عمليات التفريغ وإعادة التحميل، ونقص المعلومات، وشح الموارد، وقصور البنية التحتية وساعات العمل المحدودة. وتسلط هذه الدراسة الأضواء أيضاً على السياسات الإسرائيلية الخاصة بكل معبر.

ونتيجة للإجراءات الإسرائيلية، يتكبد الشاحنون الفلسطينيون الذين يخضعون لمعاملة تمييزية (سلبية) تكاليف إضافية مباشرة وغير مباشرة تزيد تكاليف الصفقات وترفع تكاليف الإنتاج والتوزيع النهائية (البنك الدولي، ٢٠٠٨ ج). وفي نهاية المطاف، يؤدي هذا الوضع إلى تقويض تنافسية السلع الفلسطينية القابلة للتصدير والاستيراد في الأسواق المحلية والعالمية على حدٍ سواء وإلى ارتفاع تكلفة المدخلات والسلع الاستهلاكية المستوردة.

ورغم أن الإجراءات الإسرائيلية ومعيقات التجارة تعرقل الجهود المبذولة لإحداث تغييرات ملموسة على أرض الواقع، فإن هذه الدراسة تسوق الحجج على أن ثمة تدابير عديدة من شأنها، إذا نُفذت، أن تعزز التجارة الفلسطينية وتنعش الاقتصاد في الأجل القصير. ولهذه الغاية، تحدد هذه الدراسة بعضاً من هذه التدابير وتتناولها تناوياً نقدياً.

ومن الممكن الاستفادة من مساعدات الجهات المانحة للتخفيف من وطأة قيود الاحتلال. فعلى سبيل المثال، سيشكل تحسين الظروف التجارية السائدة في جسر الملك حسين، بما في ذلك معالجة المعاملات الخاصة بالشحنات المنقولة في حاويات، عنصراً أساسياً لتيسير التجارة الفلسطينية. وفي هذا الصدد، من شأن استخدام المساحة الضوئية القنطرية التي قدمتها حكومة هولندا في جسر الملك حسين أن يؤدي إلى إنعاش التجارة الفلسطينية. وبالنسبة للشاحنين الفلسطينيين، يُتغى من المساحة القنطرية أن تُساعد على تسيير حركة نقل البضائع بفعالية بالاستغناء عن عملية تفريغ البضائع وإعادة تحميلها على التوالي (وهي عملية مكلفة ومرهقة تتمثل في تفريغ المنصات النقالة بغية تفتيشها يدوياً ثم إعادة تحميلها)، وتقليل الأضرار التي تصيب البضائع، وإتاحة نقل البضائع المبردة والقابلة للتلف بفعالية، وتعبئة الشحنات بشكل أفضل من حيث تنوع البضائع وكميتها، وتقصير الوقت الذي يستغرقه النقل وتقليل التكاليف الأخرى.

المحتويات

الفصل

i	موجز تنفيذي	.....
ii	المحتويات	.....
١	المقدمة	.....
٣	الثاني - استعراض تاريخي للتجارة الفلسطينية	.....
٣	ألف - نظام التجارة قبل أوصلو	.....
٤	باء - نظام التجارة بعد أوصلو: بروتوكول باريس	.....
٥	جيم - ميناء حيفا وأشدود وجسر الملك حسين	.....
٨	الثالث - القيود المفروضة على حركة التجارة الدولية الفلسطينية	.....
٨	ألف - انعدام السيطرة الفلسطينية على جميع المعابر	.....
٩	باء - القيود المفروضة على حركة الفلسطينيين والبضائع الفلسطينية	.....
١٣	جيم - العقوبات التي تعترض التجارة في ميناءي حيفا وأشدود	.....
١٥	دال - إجراءات التجارة التقييدية الخاصة بجسر الملك حسين	.....
١٧	هاء - التدابير الشائعة المقيدة للتجارة	.....
١٨	الرابع - تقييم التكاليف المباشرة وغير المباشرة الناشئة عن القيود الإسرائيلية المفروضة على التجارة الفلسطينية	.....
١٨	ألف - تقييم التكاليف المباشرة في ميناءي حيفا وأشدود	.....
٢٠	باء - التكاليف غير المباشرة في ميناءي حيفا وأشدود	.....
٢١	جيم - تقييم التكاليف في معبر جسر الملك حسين	.....
٢٥	الخامس - المساحة القنطرية الضوئية لفحص الحاويات بالأشعة السينية في معبر جسر الملك حسين	.....
٢٥	ألف - مساحة الحاويات الضوئية وتيسير التجارة الفلسطينية عبر جسر الملك حسين	.....
٣٠	باء - استمرار القيود مع وجود مساحة الحاويات الضوئية في معبر جسر الملك حسين	.....
٣٢	السادس - الخلاصة والتوصيات من أجل تيسير التجارة الفلسطينية	.....
٣٢	ألف - تدابير تعزيز كفاءة الشاحنين الفلسطينيين وقدراتهم	.....
٣٤	باء - توصيات بشأن معبر جسر الملك حسين ومساحة الحاويات الضوئية	.....
٣٦	جيم - توصيات تتعلق بالقطاع الخاص والسلطة الوطنية الفلسطينية	.....
٣٨	المراجع	.....
٤٠	المرفق الأول: المعابر التجارية في الضفة الغربية	.....
٤٤	المرفق الثاني: دراسة استقصائية أجراها مجلس الشاحنين الفلسطينيين	.....
٤٦	المرفق الثالث: المساحة الضوئية القنطرية للحاويات: المواصفات والاختصاصات	.....

الجدول والأشكال

- الجدول ١ - التكاليف المباشرة في ميناءي حيفا وأشدود ١٩
- الجدول ٢ - رسوم التخزين في الموانئ الإسرائيلية ١٩
- الجدول ٣ - التكاليف المقترنة بإجراءات المنتجات المنقولة على منصات نقالة في معبر جسر الملك حسين ٢٢
- الجدول ٤ - خطة التنفيذ المقترحة في معبر جسر الملك حسين ٢٧
- الجدول ٥ - متوسط التكلفة للمنصة النقالة: الشحنات المحملة على منصات نقالة وفي حاويات (حاوية سعة ٤٠ قدماً) ٢٨
- الجدول ألف-١ - المواصفات والإجراءات: نقاط العبور التجارية في الضفة الغربية ٤٠
- الجدول ألف-٢ - مقارنة الوضع الراهن مع ماسحة الحاويات وأفضل الممارسات في جسر الملك حسين ٤٧
- الشكل ١ - حجم الواردات والصادرات (٢٠٠٩-٢٠١٠) ٦
- الشكل ٢ - اتجاه حركة الشاحنات عبر جسر الملك حسين ٧
- الشكل ٣ - إجراءات الشحن - التصدير في معبر جسر الملك حسين، بما فيها نظام تتابع عمليات التفريغ وإعادة التحميل . ١١
- الشكل ألف-١ - نقاط العبور في الأرض الفلسطينية المحتلة ٤٣
- الشكل ألف-٢ - الشركات التي شملتها الدراسة الاستقصائية - الموقع والقطاع الاقتصادي والمعبر/الميناء المستخدم ٤٥

الفصل الأول

المقدمة

يُعزّز التقدم السريع المحرز في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وازدياد عدد اتفاقات التجارة المتعددة الأطراف وتوسع نطاقها، وتناقص الحواجز الجمركية وغير الجمركية، أهمية التجارة كوسيلة لتحقيق النمو والتنمية. وتؤكد النظرية الاقتصادية أن التجارة تؤدي إلى تخصيص الموارد بشكل أكثر كفاءة وتتيح نشر المعرفة والتكنولوجيا. وفي هذا السياق، يمثل تيسير التجارة، أي تبسيط إجراءات التجارة والنقل على الصعيد الدولي ومواءمتها وتوحيدها من خلال خدمات النقل والخدمات اللوجستية السريعة والفعالة التي يمكن التعويل عليها، هدفاً رئيسياً تسعى البلدان النامية إلى تحقيقه. ولا ريب في أن ضعف البنى التحتية وتكاليف النقل المرتفعة التي تقوض الميزة التنافسية لصادرات البلدان النامية وتقييم حواجز كبيرة تعرقل التجارة والتنمية وتضعف الجهود التي تبذلها هذه البلدان لزيادة حصتها في التجارة العالمية.

ونظراً للحدة التي تتسم بها هذه المشاكل في الأرض الفلسطينية المحتلة، ينبغي أن يأخذ تقييم العلاقة بين النمو والتجارة في الحسبان التدابير التقييدية التي يفرضها الاحتلال الإسرائيلي والتبعية الاقتصادية الفلسطينية لإسرائيل وحدة الصراع السياسي والعواقب الاقتصادية المترتبة عليه. وحسب ما جاء في تقرير للأونكتاد (٢٠١٣)، ازدادت العوائق الهيكلية للتنمية الاقتصادية سوءاً بسبب استمرار القيود الإسرائيلية على حركة الفلسطينيين والبضائع الفلسطينية، وتوسّع المستوطنات، وعجز المنتجين الفلسطينيين عن الوصول إلى مواردهم الإنتاجية، وانخفاض تدفق المعونة وحالة الغموض وعدم اليقين السياسي والاقتصادي السائدة. وقد أسفرت الأزمة الاجتماعية والاقتصادية المستفحلة في الأرض الفلسطينية المحتلة عن مشاكل إضافية تعرقل التجارة الفلسطينية، ولا سيما بالنظر إلى صغر مساحة الأراضي المعزولة عن بعضها الخاضعة لسيطرة السلطة الوطنية الفلسطينية ولولايتها، وازدياد شدة القيود الإسرائيلية المفروضة على التجار الفلسطينيين. زد على ذلك، أن التأخير في إنشاء ميناء بحري يجعل الأرض الفلسطينية المحتلة أرضاً غير ساحلية بحكم الأمر الواقع تعتمد على استخدام مرافق النقل والمرافق المينائية لبلدان أخرى، ولا سيما تلك الواقعة في إسرائيل، حتى تتمكن من النفاذ إلى الأسواق الدولية، وذلك على الرغم من أن للأرض الفلسطينية المحتلة ساحلاً بحرياً في غزة. وتزيد سيطرة إسرائيل الأحادية الجانب على الحدود ومرافق النقل وسياسة الإغلاق التي تتبعها والقيود الكثيرة التي تفرضها على حرية حركة الفلسطينيين والبضائع الفلسطينية وضع الأرض غير الساحلية سوءاً. ولذلك، أضحت نفاذ التجار الفلسطينيين إلى السوق العالمية رهيناً بالتطورات السياسية والأمنية، وغدت القيود التي يفرضها الاحتلال، لا المزايا النسبية، هي التي تُشكّل أنماط التجارة الفلسطينية إلى حدٍ بعيد.

وللتغلب على وضع الأرض غير الساحلية الفعلي هذا، ينبغي تمكين الأرض الفلسطينية المحتلة من إنشاء ميناء بحري لها في غزة ومن استخدامه، وإعادة تأهيل مطارها الوطني حتى تحقق قسطاً من السيادة الاقتصادية وتخفّض تكاليف النقل المرتفعة التي يتحملها الشاحنون والمنتجون والمستهلكون. بيد أن الظروف السائدة حالياً والمتثلة في حصار غزة وعدم إحراز تقدم على الصعيد السياسي، تستدعي البحث عن حلول أخرى، في الأجل القصير، تُيسّر تدفق التجارة الفلسطينية. وقد قيّمت دراسة أجراها الأونكتاد (٢٠٠٤) إحدى هذه البدائل وتناولت الطرق البحرية البديلة لتحويل مسار التجارة الفلسطينية من الموانئ الإسرائيلية إلى ميناء بورسعيد في مصر وميناء العقبة في الأردن. وتوصلت الدراسة إلى أن تحويل مسار التجارة الفلسطينية إلى هذه الطرق البديلة سيكون أكثر تكلفة من الطرق الأصلية في كثير من الأحيان، لأسباب أولها التدابير الأمنية الإسرائيلية. ولذلك، خلصت الدراسة إلى أن زيادة تحكم الفلسطينيين في طرق نقل التجارة، في إطار اتفاقات النقل العابر الإقليمية، يُعدُّ أمراً حيوياً بالنسبة للتجارة الفلسطينية.

وتنظر هذه الدراسة إلى الوضع من زاوية مختلفة، فهي تركز على تيسير التجارة التي يضطر فيها الشاحنون الفلسطينيون إلى استخدام ميناءي أشدود وحيفا الإسرائيليين أو جسر الملك حسين^(١) وفق الشروط التي يضعها الاحتلال الإسرائيلي. ولذلك، تسعى الدراسة إلى تحقيق هدفين، أولهما أنها تتوخى دراسة العراقيل الإسرائيلية التي يواجهها التجار الفلسطينيون في الموانئ والمعابر المذكورة آنفاً، وثانيهما أنها تسعى، في ضوء النتائج، إلى تقديم توصيات في مضمار السياسات يُبتغى منها تيسير التجارة وتخفيف وطأة اعتماد التجار الفلسطينيين على الموانئ الإسرائيلية والاقتصاد الإسرائيلي.

ويتضمن الفصل الثاني عرضاً تاريخياً وجزياً للتجارة الفلسطينية قبل اتفاقات أوسلو لعام ١٩٩٣ وبعدها ويستعرض المعابر الرئيسية الحالية التي يستخدمها الشاحنون الفلسطينيون. وستقتصر الدراسة اهتمامها على ميناءي حيفا وأشدود وعلى جسر الملك حسين الذي يمثل نقطة عبور الفلسطينيين التجارية مع الأردن. أما رفح، وهي نقطة العبور التجارية مع مصر، فتقع خارج نطاق هذه الدراسة. ويُكرس الفصل الثالث لتحليل الإجراءات والقيود الإسرائيلية المفروضة على الشاحنين الفلسطينيين. ويلى ذلك، في الفصل الرابع، بحث مسألة التكاليف المباشرة وغير المباشرة الناشئة عن السياسات التي تتبعها إسرائيل في ميناءي حيفا وأشدود وفي معبر جسر الملك حسين. أما الفصل الخامس، فيتناول نتائج وحدود استخدام المساحة الضوئية القنطرية عند جسر الملك حسين باعتبارها وسيلة لتعزيز التجارة الفلسطينية. وتُختتم الدراسة بتقديم توصيات في مجال السياسات يُمكن اعتمادها في الظروف الحالية لتحسين التجارة الفلسطينية.

(١) يُسمى أحياناً جسر اللنبي، وظل تحت السيطرة الإسرائيلية التامة منذ احتلاله في عام ١٩٦٧.

الفصل الثاني

استعراض تاريخي للتجارة الفلسطينية

ألف- نظام التجارة قبل أوصلو

قبل عام ١٩٤٨ ولعقود عديدة، كانت فلسطين مرتبطة تجارياً بأوروبا ومنطقة الشرق الأوسط عبر البحر الأبيض المتوسط. واكتسبت يافا التي كانت فعلاً مركز الاقتصاد الفلسطيني آنذاك أهمية عالمية يعود الفضل فيها إلى تجارة الحمضيات والبرتقال. وبحلول عقد الثلاثينيات، شهدت يافا نمو المصارف وشركات النقل البحري وشركات التصدير/الاستيراد. وكانت التجارة والخدمات عماد اقتصاد يافا. وعلى غرار يافا، كانت حيفا ميناءً رئيسياً آخر يطل على البحر الأبيض المتوسط والمركز التجاري الرئيسي في شمال فلسطين، وهو وضع تعزز بكونها مركز شبكة السكك الحديدية الفلسطينية (Karsh, 2001).

بيد أن التهميش كان نصيب مركزي يافا وحيفا الحضريين المزدهرين بعد عام ١٩٤٨ عندما أُجبر الفلاحون والمزارعون على ترك أراضيهم والنزوح كلاجئين. وفي الوقت نفسه، فُصل كل من الضفة الغربية التي كانت تخضع للإدارة الأردنية وقطاع غزة الذي كان خاضعاً للإدارة المصرية عن تجارتهما ومراكزهما التجارية. وفقدت الضفة الغربية أسواقها التقليدية في المدن والقرى الفلسطينية، كما فقدت سبل النفاذ إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط. ونتيجة لذلك، تدهور اقتصاد الضفة الغربية المحلي الذي كان يعتمد على قطاعي الزراعة والخدمات تدهوراً ملموساً وسجل عجزاً تجارياً حاداً. وحدث تدهور مماثل في اقتصاد قطاع غزة بعد عام ١٩٤٨ بسبب عزله المتزايدة وانقطاع علاقاته التجارية. وكان إنتاج الحمضيات وتجارتهما يمثلان قطاعين مهمين لإدراج الدخل، بينما تفشت عمليات التهريب لأن الرسوم الجمركية في غزة كانت أقل منها في مصر المجاورة (Roy, 1987).

وعشية الاحتلال الإسرائيلي في عام ١٩٦٧، لم يكن اقتصاد الضفة الغربية، بما فيها القدس الشرقية، وقطاع غزة متطوراً. وإضافة إلى ذلك، ازدادت العلاقات التجارية للأرض الفلسطينية المحتلة اضطراباً مع بداية الاحتلال واقتضى الأمر إقامة روابط جديدة مع إسرائيل التي غدت بالضرورة الشريك التجاري الرئيسي للأرض الفلسطينية المحتلة. فعلى سبيل المثال، وصلت حصة إسرائيل من تجارة الضفة الغربية إلى ٨٠ في المائة في عام ١٩٨٤ وزادت الواردات من إسرائيل فبلغت زهاء ٩٠ في المائة من مجموع الواردات. وبسبب الصعوبات التي يواجهها المصدرون والموردون الفلسطينيون في تجارتهم مع البلدان العربية المجاورة وانعدام الحواجز الجمركية مع إسرائيل وتكاليف النقل المنخفضة نتيجة للجوار الجغرافي، غدت الأرض الفلسطينية المحتلة سوقاً للبضائع الإسرائيلية دون أن يكون لها خيار في ذلك.

وفرضت إسرائيل سياسات أمنية شتى ابتغت منها المحافظة على مركز تجاري قوي وإقامة روابط اقتصادية غير متكافئة مع الأرض الفلسطينية المحتلة. وشملت هذه السياسات الأوامر العسكرية التي حُظرت بموجبها واردات كثيرة من بلدان غير إسرائيل، والضوابط المشددة المفروضة على الواردات الآتية عبر جسور نهر الأردن، وفرض رسوم جمركية أعلى على الواردات التي لا تمر عبر الموانئ الإسرائيلية (Mansour, 1988). وفوق ذلك، لجوء الحكم العسكري الإسرائيلي إلى فرض واقع فعلي ما يُمكن أن يُسمّى نظام التجارة الوحيد الاتجاه الذي تتمكن بموجبه البضائع الإسرائيلية من النفاذ بحرية إلى أسواق الأرض الفلسطينية المحتلة، بينما تخضع الصادرات الفلسطينية إلى إسرائيل لقيود كثيرة. فعلى سبيل المثال، لا يُسمح للسلع الزراعية الفلسطينية بدخول الأسواق الإسرائيلية وتخضع الصادرات المصنعة لضوابط إدارية متشددة.

وعلى المنوال نفسه، أقامت إسرائيل روابط تجارية غير متكافئة مع غزة عند احتلالها في عام ١٩٦٧. وكانت غزة تصدر منتجات زراعية إلى أوروبا قبل عام ١٩٦٧، غير أن إسرائيل قوّضت هذه التجارة بعد عام ١٩٦٧ وأوهنت وضع غزة التنافسي حيال المزارعين الإسرائيليين. فخلال الفترة ١٩٦٧-١٩٧٤، لم يُسمح لقطاع غزة إلا بتصدير المنتجات الحمضية إلى بعض البلدان الأوروبية بطريقة غير مباشرة عبر مجلس تسويق الحمضيات الإسرائيلي. بيد أن تصدير المنتجات الفلسطينية من غزة إلى أوروبا غداً أمراً عسيراً بعد عام ١٩٨٤. وأُخضع المزارعون الفلسطينيون لظروف غير متكافئة وتمييزية. فبينما حُظر تسويق أغلب الفواكه والخضروات الآتية من غزة في إسرائيل، أُتيح للمنتجين الإسرائيليين النفاذ غير المحدود إلى سوق غزة وتمتعوا فوق ذلك بوضع تنافسي مدعوم سياسياً (Abu Amr, 1988). وقبل اتفاقات أوسلو، كانت العلاقات غير المتكافئة مع الاقتصاد الإسرائيلي تُحدّد أداء الاقتصاد الفلسطيني بدرجة كبيرة. وأسفر ذلك عن نشوء هيكل اقتصادي وتجارية مشوهة في الأرض الفلسطينية المحتلة ظلت تزداد تشوهاً بمرور الزمن.

باء- نظام التجارة بعد أوسلو: بروتوكول باريس

شكل إعلان المبادئ، الموقع في ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٩٣، نقطة انطلاق لعملية أوسلو للسلام واعترف بأهمية التنمية الاقتصادية في الأرض الفلسطينية المحتلة. وتُلزم المادة ٦ من الملحق الثالث لإسرائيل ومنظمة التحرير الفلسطينية بالتعاون "في مجال التجارة، بما في ذلك إعداد دراسات وبرامج لتشجيع التجارة بهدف تشجيع التجارة المحلية والإقليمية وبين دول المنطقة. إضافة إلى دراسة حول إمكانية إنشاء مناطق تجارة حرة في قطاع غزة وفي إسرائيل مفتوحة أمام الجانبين، وتعاون في المجالات الأخرى المرتبطة بالتجارة".

وبصفة أكثر تحديداً، حدد بروتوكول باريس هيكل العلاقات التجارية بين منظمة التحرير الفلسطينية وإسرائيل. وأُعترف للجانبان بان علاقة الاقتصاد الفلسطيني باقتصاد إسرائيل غير متكافئة. ولذلك، استهدف البروتوكول إصلاح بعض هذه العلاقات غير المتكافئة ومساعدة الفلسطينيين على إقامة علاقات تجارية خارجية. وبينما دعا الفلسطينيون إلى إقامة منطقة للتجارة الحرة، سعت إسرائيل جاهدة لإنشاء اتحاد جمركي يتجنب، خلافاً لمقتضيات التجارة الحرة، مسائل الحدود التي أُرجمت النظر فيها لمفاوضات الوضع النهائي. وفي نهاية المطاف، توصل الجانبان إلى حل وسط يتضمن عناصر تتعلق بمنطقة التجارة الحرة وبسوق مشترك.

ومن سمات البروتوكول البارزة حرية حركة البضائع والعمل بين إسرائيل والاقتصاد الفلسطيني، مع بعض الاستثناءات المتعلقة بحركة المنتجات الزراعية. ومن الناحية النظرية، تمثل الهدف المنشود من هذا الترتيب في إزالة التمييز الذي يعاني منه التجار الفلسطينيون عند تصدير البضائع واستيرادها. وبذلك، توقع الشاحنون الفلسطينيون الوصول إلى مرافق التجارة الإسرائيلية على قدم المساواة مع نظرائهم الإسرائيليين. وقد ورد ذلك في البند III (١٣) من البروتوكول الذي ينص على أن يُتاح لمتعهدي التجارة الفلسطينيين النفاذ بشكل تام إلى موانئ الدخول والخروج الإسرائيلية على النحو التالي:

"بالإضافة لنقاط الخروج والعبور وفقاً للمادة المتعلقة بالمرات في الملحق "١" من الاتفاق

بغرض تصدير واستيراد البضائع، للجانب الفلسطيني الحق في استخدام كل نقاط العبور والخروج من إسرائيل المخصصة لذلك الغرض، وستعطى الصادرات والواردات للفلسطينيين من خلال نقاط العبور والخروج معاملة اقتصادية وتجارية متساوية"^(٢).

(٢) بروتوكول باريس لعام ١٩٩٤، البند (13) III، <http://www.nad-plo.org/userfiles/file/Document/ParisPro.pdf>.

بيد أنه لم يتم التقييد بنص هذا الاتفاق. بل على النقيض من ذلك، كثيراً ما يُصَرَّح الشاحنون الفلسطينيون بأنهم يتعرضون بانتظام للتمييز الذي يتمثل في الإجراءات الأمنية المشددة المفروضة عليهم في الموانئ الإسرائيلية وفي معابر الضفة الغربية التجارية. ويؤدي ذلك إلى تأخير الشحنات وزيادة التكاليف، فتفقد المنتجات الفلسطينية القدرة على المنافسة في الأسواق الدولية والمحلية على حدٍ سواء (البنك الدولي ٢٠٠٨ ج). وإضافة إلى ذلك، تشمل التدابير الإسرائيلية إغلاق الحدود في كثير من الأحيان وإقامة نقاط تفتيش داخلية تعيق حركة كل من الأشخاص والبضائع.

وإلى جانب حرية حركة الأشخاص والبضائع، تمثل إقامة اتحاد جمركي عنصراً مهماً آخر في البروتوكول يلزم بموجبه الفلسطينيون باستخدام نظام الجمارك وهيكل التعريفات الإسرائيلي للذين وضعاً ليتناسباً مع هيكل الاقتصاد الإسرائيلي واحتياجاته وأهدافه ولا يتناسب مع حالة الاقتصاد الفلسطيني.

ويتضمن البروتوكول عنصراً ثالثاً هو إنشاء آلية لتحصيل الإيرادات تُلزم بموجبها إسرائيل بتحويل الإيرادات الجمركية كل شهر إلى السلطة الوطنية الفلسطينية. وتتكون الإيرادات الجمركية من عائدات الضرائب المفروضة على الواردات الفلسطينية الآتية من إسرائيل أو عبرها وتحصلها إسرائيل نيابة عن السلطة الوطنية الفلسطينية. بيد أن هذا الترتيب يجعل السلطة الوطنية الفلسطينية تواجه على الدوام وضعاً مالياً هشاً يتجلى في احتجاز إسرائيل المتكرر للإيرادات الجمركية الفلسطينية بدوافع سياسية، خلافاً لما نصت عليه أحكام بروتوكول باريس. فعلى سبيل المثال، وقعت أحدث حالات احتجاز الإيرادات الجمركية في أعقاب نجاح السلطة الوطنية الفلسطينية في الحصول على اعتراف الأمم المتحدة في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٢ بفلسطين دولة غير عضو لها صفة مراقب، حيث أقدمت إسرائيل على احتجاز مبلغ ١٢٠ مليون دولار شهرياً في المتوسط.

وإجمالاً، لم تحقق اتفاقات أو سلو التطلعات المتوقعة منها. فبينما بُذلت جهود لتصوير الاتفاقات على أنها اتفاقات مبرمة بين طرفين متكافئين، فإن واقع الحال يخالف ذلك، إذ إن أحد الطرفين دولة متقدمة، بينما لا يزال لطرف الآخر شعباً محتلاً سلب الحق في السيادة الأساسية وفي التنمية. زد على ذلك، أن أغلب أهداف الاتفاق لم تتحقق ولم تُنفذ بنود كثيرة فيه تنفيذاً تاماً أو نُفذت بشكل غير متكافئ. ونتيجة لذلك، تدهورت الأوضاع الاقتصادية في الأرض الفلسطينية المحتلة واشتدت تبعية الاقتصاد الفلسطيني إلى الاقتصاد الإسرائيلي، فأضحت إسرائيل تمثل بشكل متزايد المصدر الرئيسي للواردات والوجهة الرئيسية للصادرات. وفي عام ٢٠١٢، استأثرت إسرائيل بنسبة ٧٠ في المائة من الواردات وبأكثر من ٨٠ في المائة من الصادرات الفلسطينية، بينما بلغ العجز التجاري الفلسطيني مع إسرائيل ٧٧ في المائة من مجموع العجز (الأونكتاد، ٢٠١٣).

جيم- ميناء حيفا وأشدود وجسر الملك حسين

في أعقاب التوقيع على بروتوكول باريس، اشتدت عزلة الاقتصاد الفلسطيني وازدادت تبعيته لإسرائيل، ولا سيما بعد اندلاع الانتفاضة الثانية في عام ٢٠٠٠. وأصبح ميناء حيفا وأشدود المنفذ الرئيسي للتجار الفلسطينيين. ويمثل ميناء حيفا الذي يقع على الساحل الشمالي للمدينة أكبر وأهم ميناء لنقل البضائع بحراً، بينما يُعدُّ ميناء أشدود الذي يبعد ٤٠ كيلومتراً عن تل أبيب منفذاً مهماً آخر. وحسب الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، يُنقل نحو ٧٥ في المائة من التجارة الفلسطينية مع بلدان غير إسرائيل عبر ميناء حيفا وأشدود (الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، ٢٠١٠).

ويمثل جسر الملك حسين (اللنبي) معبراً دولياً آخر للتجارة الفلسطينية. ويقع هذا المعبر في وادي نهر الأردن على بعد خمسة كيلومترات من أريحا. وهو النقطة الوحيدة المفتوحة لحركة البضائع بين الأرض الفلسطينية المحتلة والأردن، ويمثل

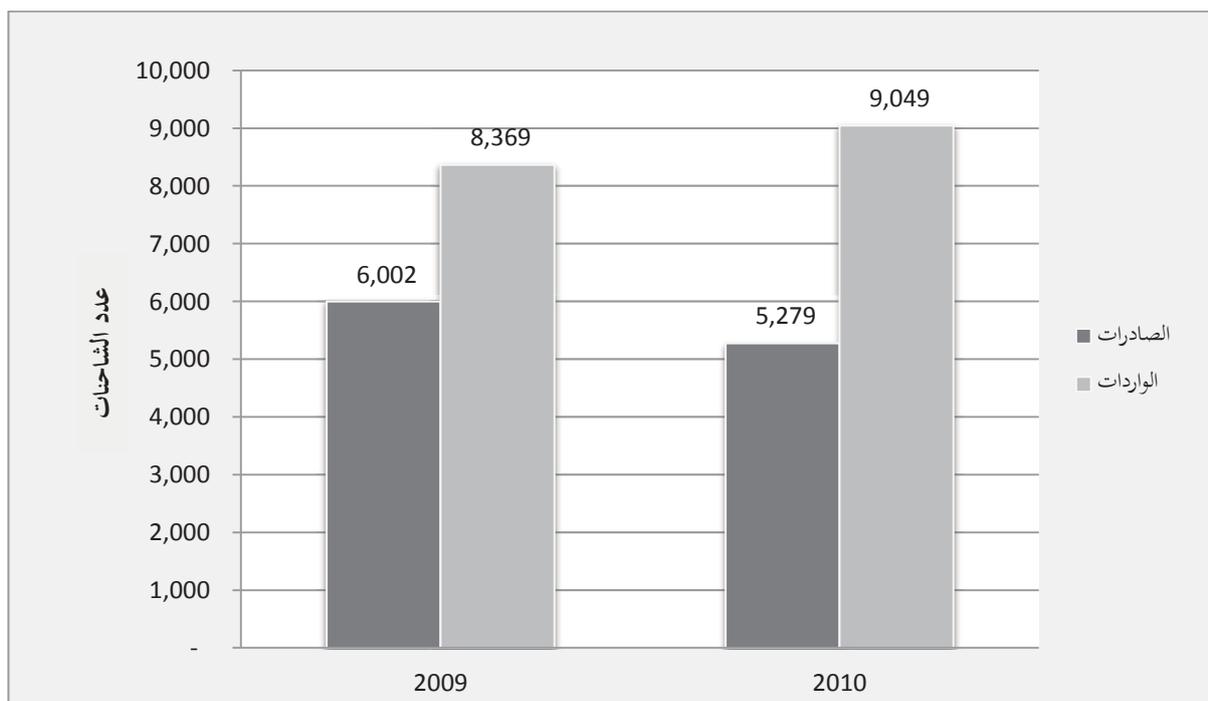
حالياً المعبر الحدودي الدولي الوحيد في الضفة الغربية للتجارة الفلسطينية مع الأردن. بيد أن الجانب الفلسطيني من هذا المعبر الدولي يخضع لسيطرة السلطات الإسرائيلية الكاملة.

وينطوي استخدام جسر الملك حسين على إمكانات واسعة للتجارة الخارجية الفلسطينية مع الأسواق الإقليمية لأنه يتيح لها عدة خيارات للنفاذ إلى البلدان المتاخمة، مثل الأردن ولبنان والعراق والمملكة العربية السعودية وتركيا وبلدان الخليج الأخرى. ومع ذلك، لا تشكل التجارة الفلسطينية عبر جسر الملك حسين سوى نسبة ٣,٦ في المائة من مجموع التجارة الفلسطينية (الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، ٢٠١٠). ويتضح من البيانات الرسمية الفلسطينية أن قيمة مجموع التجارة الفلسطينية في عام ٢٠١٠ قاربت ٤,٥ بلايين دولار (٣,٩ بلايين دولار من الواردات و٠,٦ بليون دولار من الصادرات)، منها ١٦٦ مليون دولار فقط قيمة التجارة عبر جسر الملك حسين. ويُبيّن الشكل ١ أن الواردات الفلسطينية تمثل على وجه التقريب أكثر من ثلثي التجارة عبر جسر الملك حسين، بينما تشكل الصادرات من الأرض الفلسطينية المحتلة إلى بقية أنحاء العالم الثلث المتبقي. وفي المتوسط، لا يمر عبر جسر الملك حسين سوى زهاء ٦٠ شاحنة نقل إلى الخارج و١٨ شاحنة نقل إلى الداخل في كل يوم عمل. ويتضح من أرقام سلطة المطارات الإسرائيلية أن حجم الصادرات والواردات التي تمر عبر جسر الملك حسين قد زاد بنسبة ٦٠ في المائة بين عامي ٢٠٠٤ و٢٠١٠. ويتبيّن من الشكل ٢ أن حجم الواردات والصادرات التي تمر عبر جسر الملك حسين قد زاد زيادة ملموسة من ٦٢٥ شاحنة في عام ٢٠٠٤ إلى ١٤٣٦٠ شاحنة في عام ٢٠١٠.

وفي حالات كثيرة، تُقلّل السياسات الإسرائيلية التقييدية من استخدام التجار الفلسطينيين معبر جسر الملك حسين، لأنها تجعله أقل جاذبية من ميناءي أشدود وحيفا. بيد أن الشاحنين الفلسطينيين لا يزالون يواجهون مكرهين عدداً كبيراً من الإجراءات المتشددة والتقييدية في ميناءي حيفا وأشدود الإسرائيليين. وسيسلط القسم التالي من هذه الدراسة الضوء على العقبات التي يواجهها الشاحنون الفلسطينيون في هذين الميناءين.

الشكل ١

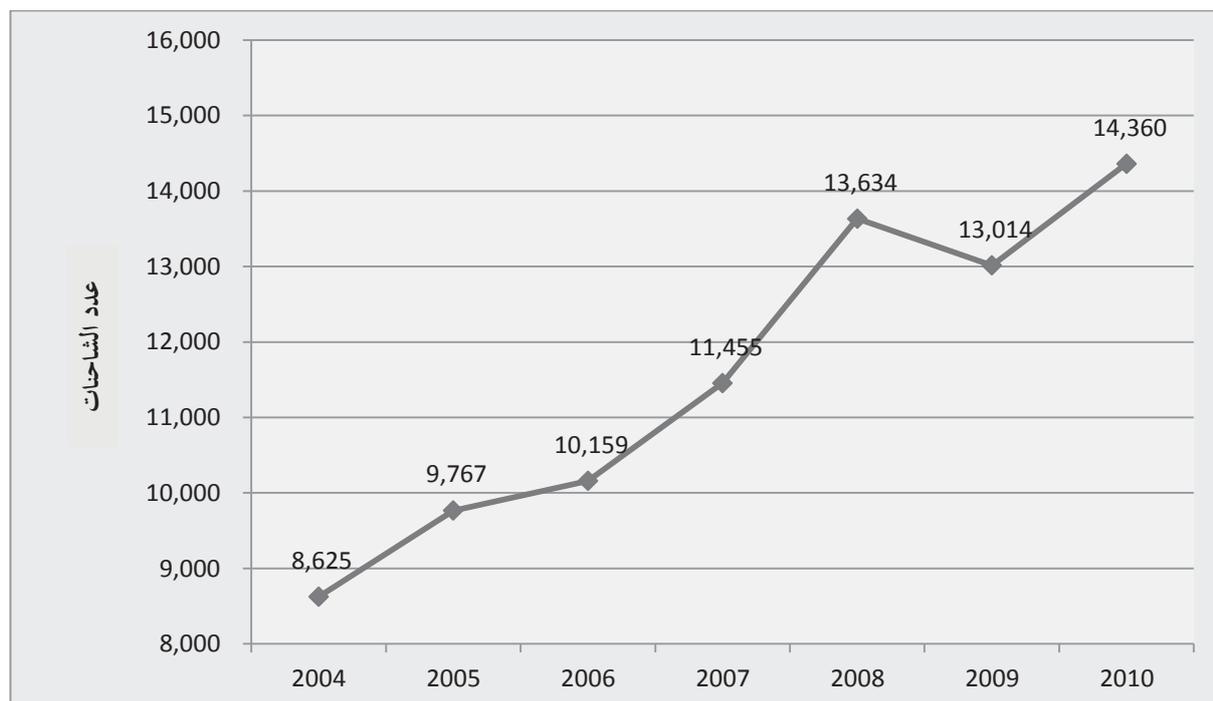
حجم الواردات والصادرات الفلسطينية (٢٠٠٩-٢٠١٠)



المصدر: الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني.

الشكل ٢

الاتجاه العام لحركة الشاحنات عبر جسر الملك حسين



المصدر: سلطة المطارات الإسرائيلية.

الفصل الثالث

القيود المفروضة على حركة التجارة الدولية الفلسطينية

يواجه الشاحنون الفلسطينيون مجموعة مشتركة من العقبات في مزاولة أعمالهم في ميناءي حيفا وأشدود أو جسر الملك حسين على حدٍ سواء. ويتضمن هذا الفصل قائمة بالتدابير التقييدية التي يُخضع لها الشاحنون الفلسطينيون في مختلف الموانئ أو نقاط العبور التي يستخدمونها لعبور وارداتهم وصادراتهم من الأسواق الإقليمية والدولية وإليها.

ألف- انعدام السيطرة الفلسطينية على جميع المعابر

منذ الانتفاضة الثانية التي اندلعت في أيلول/سبتمبر من عام ٢٠٠٠، أصبحت حكومة إسرائيل التي تمارس السلطة السيادية على ميناءي حيفا وأشدود تفرض أيضاً سيطرتها الكاملة على الأمن والعمليات عند جسر الملك حسين. ويخالف هذا الوضع اتفاقات أوسلو لعام ١٩٩٣ التي تنص على أن تخضع العمليات والمعابر عند جسر الملك حسين للسيطرة الفلسطينية الإسرائيلية المشتركة. وفضلاً عن ذلك، حدد الاتفاق الإسرائيلي - الفلسطيني المؤقت لعام ١٩٩٥ الترتيبات الهيكلية والإجرائية المشتركة للمعبر التي تُحدد الوجود الإسرائيلي والفلسطيني المادي فيه. وبموجب هذا الاتفاق، تحتفظ حكومة إسرائيل بالمسؤولية عن الحفاظ على الأمن العام في المعبر وبدور المدير العام الذي يكون له نائب إسرائيلي يتولى إدارة العمليات في الجانب الإسرائيلي من الجسر ونائب فلسطيني يدير العمليات في الجانب الفلسطيني^(٣). والجانب الفلسطيني من الجسر مخصص للفلسطينيين الذين يقيمون في الضفة الغربية أو يزورونها. وتتولى الشرطة وموظفو الجمارك والإداريون عمليات التفتيش الشخصي وفحص الوثائق بحضور موظفين إسرائيليين. وإضافة إلى ذلك، دعا الاتفاق إلى وضع "ترتيبات خاصة" لعبور البضائع والحافلات والسيارات الخاصة.

وبعد التوقيع على الاتفاق، اشترك الطرفان في إدارة عمليات تشغيل معبر جسر الملك حسين، باستثناء ما يتعلق منها باستخدام وكلاء الجمارك الفلسطينيين، وهو أمر لم ينفذ قط. بيد أن جميع العمليات المشتركة في معبر جسر الملك حسين توقفت بعد اندلاع الانتفاضة الثانية في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠، وتولت إسرائيل منفردة السيطرة على الأمن والعمليات في هذا المعبر وحوله. وفي الوقت الحالي، تمارس إسرائيل السيطرة على الجانب الفلسطيني من المعبر الحدودي، بينما تؤول إدارة المعبر نفسه إلى سلطة المطارات الإسرائيلية. ويعني ذلك أن السلطات الإسرائيلية تسيطر فعلاً سيطرة تامة على جميع نقاط العبور الحدودية الفلسطينية، سواء أكانت برية، أم جوية، أم بحرية^(٤).

(٣) للاستزادة من المعلومات، انظر المرفق الأول من الاتفاق الإسرائيلي - الفلسطيني المؤقت لعام ١٩٩٥:

<http://www.mfa.gov.il/mfa/foreignpolicy/peace/guide/pages/the%20israeli-palestinian%20interim%20agreement.aspx>

(٤) <http://mfa.gov.il/MFA/ForeignPolicy/Peace/Humanitarian/Pages/Summer-visits-the-at-Allenby-Bridge-2-Jul-2013.aspx>

باء- القيود المفروضة على حركة الفلسطينيين والبضائع الفلسطينية

جدار الفصل

ظلت القيود الإسرائيلية المفروضة على حركة الفلسطينيين والبضائع الفلسطينية من وإلى وفي داخل الأرض الفلسطينية المحتلة قائمة بعد اتفاقات أوسلو لعام ١٩٩٤، بيد أنها ازدادت شدة بعد اندلاع الانتفاضة الثانية في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠. وقد أخذت إسرائيل تفرض قيوداً بالغة الشدة على الحركة الداخلية للأشخاص والبضائع بين القرى والبلدات والمدن من خلال فرض نظام معقد وصارم من نقاط التفتيش والفواصل والحواجز والجدران. وأدى ذلك إلى تقسيم الأرض الفلسطينية المحتلة إلى *كاتنونات* وإلى تشرذم الاقتصاد الفلسطيني (البنك الدولي، ٢٠٠٧).

وفي عام ٢٠٠٢، بدأت إسرائيل تشييد جدار طوله ٧٠٨ كيلومتراً مما كان له عواقب وخيمة على تواصل المجتمعات المحلية الفلسطينية وقنوات السوق التقليدية في الضفة الغربية. وفي ٩ تموز/يوليه ٢٠٠٤، أفادت محكمة العدل الدولية، وهي الجهاز القضائي الرئيسي للأمم المتحدة، في فتواها بشأن التبعات القانونية لبناء جدار في الأرض الفلسطينية المحتلة أن أجزاء الحاجز التي تمر بالضفة الغربية، بما فيها القدس الشرقية، هي وبوابة الحاجز ونظام منح التصاريح المقترنين بها، تنتهك التزامات إسرائيل بموجب القانون الدولي (محكمة العدل الدولية، ٢٠٠٤). ودعت المحكمة أيضاً إسرائيل إلى الكف عن بناء الجدار، وأشارت إلى أن الدول الأعضاء في الأمم المتحدة ينبغي ألا تعترف بالوضع غير القانوني الناشئ عن بناء الجدار وأن تكفل امتثال إسرائيل للقانون الدولي.

وبعد انقضاء أكثر من عشرة أعوام على الشروع في تشييد الجدار، تتعرض حركة تنقل الفلسطينيين إلى عراقيل متزايدة إذ يضطرون لاستخدام الطرق الفرعية والأنفاق والممرات التحتية التي أنشأتها السلطات الإسرائيلية خصيصاً لإجبار الفلسطينيين على عدم استخدام الطرق المباشرة التي تقع على مقربة من المستوطنات الإسرائيلية غير القانونية والطرق المخصصة حصراً للإسرائيليين (مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، ٢٠٠٩). وألحقت هذه المجموعة من القيود المفروضة على حركة تنقل الفلسطينيين أضراراً فادحة بالاقتصاد الفلسطيني، وزادت تكاليف النقل والمعاملات التجارية وسدت السبل إلى الأسواق الدولية والمحلية، وأفضت إلى تزايد البطالة على نطاق واسع، وخفضت مستويات الدخل وزادت حدة التوتر والشعور بالإحباط. ومن الأمثلة الحية التي تبرز تأثير جدار الفصل الوضع الحالي لمدينة بير نبالا التي كانت مركزاً رئيسياً لتجارة الجملة وتوفير الإمدادات للقدس والضفة الغربية. فقد فصلت هذه المدينة عن بقية المدن وفقدت كثيراً من وكلاء المبيعات نتيجة لتشييد جدار الفصل وما أدى إليه من ارتفاع حاد في تكاليف النقل (CCDPRJ, 2008). وأقام بناء جدار الفصل عقبة أمام التجارة وتبادل السلع بين المدن الفلسطينية. وعلى المنوال نفسه، يتحمل المزارعون الفلسطينيون، الذين يضطرون الآن إلى استخدام طرق أطول وعبور نقاط التفتيش، تكاليف النقل الإضافية التي تصل إلى ما يقارب ٢ مليون دولار سنوياً، وهو وضع يُقلّل من تنافسية المنتجات الفلسطينية (الأونكتاد، ٢٠١٣).

نقاط العبور التجارية في الضفة الغربية

أقامت السلطات الإسرائيلية على طول جدار الفصل عدة نقاط عبور تجارية سعياً منها للتحكم في تدفق الحركة المدنية والتجارية من الأرض الفلسطينية المحتلة وإليها وفي داخلها (لمزيد من التفاصيل عن نقاط العبور التجارية هذه المقامة في الضفة الغربية، انظر المرفق الأول). ورغم مزاعم حكومة إسرائيل بأن إقامة نقاط العبور على امتداد مسار الجدار ستؤدي إلى تخفيض عدد حواجز الطرق والحواجز داخل الضفة الغربية، فإن نحو ٥٤٠ نقطة تفتيش داخلية وحواجز طرقية وغير ذلك من العوائق المادية ظلت، بحلول عام ٢٠١٣، تعيق حركة الفلسطينيين داخل الأرض الفلسطينية المحتلة وتفصل المجتمعات المحلية الفلسطينية عن بعضها في *بانتوستانات* معزولة ومنقطعة الصلة بالأسواق المحلية والدولية (الأونكتاد، ٢٠١٣). وقد دأب المجتمع الدولي على الدعوة لإزالة هذه القيود، مشيراً إلى أنها: (أ) تزيد تكلفة النقل؛

(ب) ترفع تكاليف المعاملات التجارية بسبب الوقت المهدر من جراء استخدام طرق بديلة أقل كفاءة والوقت الذي يستغرقه استيفاء الإجراءات عند نقاط التفتيش؛ (ج) تتسبب في ضعف استخدام أسطول الشاحنات الحالي فترتفع التكاليف الثابتة للكيلومتر؛ (د) تزيد من الغموض وعدم التيقن، الأمر الذي يعيق التخطيط وتخصيص الموارد بشكل فعال ويجول دون إبرام الصفقات في بعض الحالات (صندوق النقد الدولي، ٢٠٠٩).

ومع إقامة إسرائيل جدار الفصل ونقاط العبور التجارية في الضفة الغربية يضطر التجار الفلسطينيون الذين يستخدمون ميناءي حيفا وأشدود إلى نقل سلعهم عبر هذه النقاط المحددة للعبور. وقد أحدث ذلك تحولاً فعلياً في عملية نقل السلع من الأرض الفلسطينية المحتلة أو إليها أو داخلها وأعاق التجارة الفلسطينية. ويواجه التجار الفلسطينيون عقبات عديدة عند نقاط العبور التجارية التي أقامتها إسرائيل وفي معبر جسر الملك حسين. ويرد أدناه استعراض لهذه العقبات.

الإجراءات الإدارية التي تعيق تدفق التجارة الطبيعي: نظام تتابع عمليات التفريغ وإعادة التحميل

في ميناءي حيفا وأشدود، يجب تفريغ الشاحنات الفلسطينية، بما فيها المواد المبردة والقابلة للتلف، ثم إعادة تحميلها عند نقاط العبور التجارية في الضفة الغربية بغية تفتيشها باستخدام نظام تتابع عمليات التفريغ وإعادة التحميل. ونتيجة لهذه العملية، يقضي الشاحنون الفلسطينيون أوقات طويلة في مناولة البضائع و/أو الانتظار، كما تتعرض البضائع للمناولة السيئة، وهو وضع يمكن أن يؤدي إلى ارتفاع تكاليف الصفقات والنقل و/أو إلى إلحاق أضرار بالبضائع. وقد خلصت دراسة أجرتها في الآونة الأخيرة مؤسسة التعاون الاقتصادية لنقطة ترقيمياً للعبور التجاري إلى أن وقت الانتظار الذي تقضيه الشاحنات الفلسطينية في معبر ترقيمياً يصل إلى ساعة ونصف الساعة في المتوسط، مما يزيد تكلفة الشحن بنسبة ١٥ في المائة على الأقل حسب تقديرات مؤسسة التعاون الاقتصادي (ECF, 2008). وقد أُجري هذا التقدير في الوقت الذي كان فيه معبر ترقيمياً التجاري يُسيّر جزءاً ضئيلاً فقط من حركة العبور، ويعني ذلك أن التكلفة سترتفع ارتفاعاً شديداً عندما تعمل نقطة العبور هذه بكامل طاقتها.

وتتمثل أولى الخطوات التي يخطوها المصدرون الفلسطينيون عند معبر جسر الملك حسين في إطار عملية "تتابع التفريغ وإعادة التحميل" في الحصول على التصريح الأمني، وهي عملية قد تستغرق يومي عمل على الأقل، بل وكثيراً ما تصل هذه المدة إلى خمسة أيام عمل. وعندما تتجه الشاحنات صوب الجسر، يتصل المصدر الفلسطيني بنظيره في الجانب الأردني لإرسال شاحنات لتلقي البضائع. ولأن محطة البضائع تفتح أبوابها في الساعة الثامنة والنصف صباحاً ويقتصر عدد الشاحنات التي تدخلها في أي وقت على عشر شاحنات فحسب، يتجه سائقو الشاحنات الراغبين في أن يجدوا لأنفسهم مكاناً في صف الانتظار على أي من الجانبين نحو الجسر في الساعة الرابعة والنصف صباحاً. وحسب مسح أجراه مجلس الشاحنين الفلسطينيين (المرفق الثاني)، تنتظر الشاحنات بين ٣٠ و ٦٠ دقيقة في المتوسط لدخول المعبر التجاري عند وصولها إلى جسر الملك حسين. وتُفَرِّغ جميع الشاحنات التي تصل إلى المعبر في منطقة انتظار واسعة ومؤمّنة محجوبة عن أشعة الشمس المباشرة ولكنها غير مبرّدة. وتستغرق هذه العملية بين ساعة وساعتين. وبذلك، قد تتعرض السلع الفلسطينية لأضرار أو للتلف ويتحمل أصحابها تكاليف إضافية غير ضرورية. وبعد ذلك، تخضع السلع لعمليات تفتيش أمنية في عين المكان. ولا يُسمح لسائقي الشاحنات من الجانبين الفلسطيني والأردني بالتواصل في المعبر بأي شكل كان. ولا يؤذن إلا لسائق الشاحنة الفلسطيني بدخول منطقة الانتظار مع البضائع والتواصل مع السلطات الأمنية لتأكيد هوية البضائع. وحسب الشاحنين الفلسطينيين، يتراوح الوقت اللازم لدخول محطة البضائع من الجانب الأردني بين ساعتين وست ساعات. وعندئذ، يُسمح للنظير الأردني بدخول منطقة الانتظار من الجانب الأردني من المحطة لتحميل البضائع. ويُبيّن الشكل ٣ خريطة عمليات حركة عبور البضائع الفلسطينية إلى الأردن عبر جسر الملك حسين.

إجراءات الشحن - التصدير في معبر جسر الملك حسين، بما فيها نظام تتابع عمليات التفريغ وإعادة التحميل



المصدر: PALTRADE, Palestinian Trade Facilitation Portal.

شح المعلومات والموارد

كثيراً ما يكون الشاحنون الفلسطينيون الذين يزاولون أعمالهم عبر ميناءي حيفا وأشدود غير متأكدين من التغييرات التي تحدث في الإجراءات والمتطلبات في المعابر التجارية. ففي استطلاع أجراه مجلس الشاحنين الفلسطينيين في مطلع عام ٢٠١٢ (المرفق الثاني)، أشار ٨٤ في المائة من المجيبين إلى أن الإجراءات التجارية المطبقة تلتبس عليهم لأسباب أولها عدم توفر مصدر موثوق به تُستقى منه المعلومات. فالمعلومات إمّا غير متاحة، أو غير حديثة، أو منشورة فقط باللغة العبرية وليس باللغة العربية أو الإنكليزية.

وقد حاولت عدة منظمات فلسطينية أن تنشر بشكل منتظم على مواقعها على الإنترنت أحدث المعلومات عن التدابير المتخذة في نقاط العبور التجارية في الضفة الغربية. بيد أن التجربة أثبتت صعوبة هذه العملية، لأن السلطات الإسرائيلية المعنية لا تُعلن رسمياً عن أحدث المعلومات المتعلقة بتدابير نقاط العبور. وإضافة إلى ذلك، يشير الشاحنون الفلسطينيون إلى أنهم يفتقرون إلى هيئة أو وكالة رسمية ترد على استفساراتهم أو شكواهم، وهم محرومون من الاتصال المباشر بالأشخاص المناسبين في نقاط العبور التجارية في الضفة الغربية حيث يتم تبادل النقود والرسوم والفواتير عبر شبك ضيق. ولذلك، يغدو فهم التناقضات التي تحدث أمراً صعباً.

وفضلاً عن ذلك، لا تتوفر لدى مجلس الشاحنين الفلسطينيين سوى قدرة محدودة على جمع المعلومات المناسبة عن المعايير التي تستخدمها سلطات الموانئ الإسرائيلية في معاملة التجارة الفلسطينية في ميناءي حيفا وأشدود. ولا يتلقى

الشاحنون الفلسطينيون المشورة المناسبة والكافية بشأن شروط التجارة الدولية التي ينبغي أن يفهمها كل شاحن قبل إبرام الصفقات. كما أن حكومة إسرائيل لا تنشر المعلومات المناسبة في معبر جسر الملك حسين عن اللوائح التجارية ذات الصلة ولا عن التكاليف المتصلة بالتجارة. وعوضاً عن ذلك، تقدم الجمعيات الفلسطينية المعلومات عن هذه المسائل ما استطاعت إلى ذلك سبيلاً. وخلاصة القول إن شح المعلومات وسوء التواصل والتلكؤ في إصدار الوثائق المطلوبة، أو إرسالها خطأ إلى إدارات غير معنية، تؤدي جميعها إلى التأخير وزيادة التكاليف. وإضافة إلى ذلك، ثمة نقص في الإحصاءات الدقيقة بشأن تدفق التجارة الفلسطينية عبر جسر الملك حسين، وهي إحصاءات ضرورية لإجراء البحوث ووضع السياسات ولأغراض المناصرة والدفاع عن حقوق الشاحنين الفلسطينيين.

قصور البنية التحتية

يجب أن توضع جميع الشحنات التي تمر عبر المعابر التجارية إلى ميناءي حيفا وأشدود على منصات نقالة لا يتجاوز ارتفاعها الأقصى ١,٦ متر، فيضطر الشاحنون تبعاً لذلك إلى استخدام عدد أكبر من الشاحنات لنقل منتجاتهم، فيزداد الوقت طويلاً وترتفع التكاليف. ويثير هذا الوضع مشاكل، إذ يتعذر تعبئة جميع السلع الأساسية الغذائية وغيرها من الأصناف، مثل الفواكه والخضروات، في منصات نقالة بطريقة فعالة. وإضافة إلى ذلك، تفتقر المعابر إلى مرافق التخزين المبردة لحفظ الأغذية القابلة للتلف. وبسبب طول الوقت اللازم لتجهيز البضائع وعمليات التفتيش الأمني المطولة وعدم توفر مرافق التخزين الملائمة، تتضرر كميات كبيرة من السلع.

ثم إن البنية التحتية في معبر جسر الملك حسين غير ملائمة أيضاً. فالمساحة الضوئية المستخدمة حالياً لا تستطيع مسح البضائع غير الموضوعة على منصات نقالة. وبعبارة أخرى، لا يستطيع الشاحنون الفلسطينيون استخدام الشحنات المنقولة في حاويات ولا مناص لهم من استخدام المنصات النقالة في نقل جميع الشحنات. ولذلك، يجب نقل الأصناف الكبيرة الحجم عبر موانئ إسرائيلية أو معابر أخرى (مثل معبر الشيخ حسين) بغية تفتيشها ومسحها ضوئياً، فيطول الوقت وترتفع التكاليف على امتداد سلسلة اللوجستيات. وإضافة إلى ذلك، تعرّض منطقة التفرغ وإعادة التحميل في معبر جسر الملك حسين البضائع للعوامل الخارجية، مثل أشعة الشمس والمطر، فتكون السلع القابلة للتلف عرضة لأضرار محتملة. وباستثناء مستودع صغير وغير آمن، لا تتوفر مرافق التخزين والتبريد، مما يجعل الاحتفاظ بالسلع في ظروف التخزين الملائمة حتى تخليصها أمراً عسيراً (البنك الدولي، ٢٠٠٨). وعلى غرار هذه المتطلبات المطبقة في ميناءي حيفا وأشدود، حُدّد الارتفاع الأقصى للمنصة النقالة في معبر جسر الملك حسين بمقدار ١,٦ متر أيضاً، ولا يُسمح إلا بتعبئة نوع واحد من المنتجات على كل منصة نقالة. وتؤدي هذه السياسة إلى زيادة عدد المنصات النقالة التي يجب استخدامها لنقل البضائع وإلى رفع تكاليف نقل الشحنات الفلسطينية.

عدم وجود وكلاء فلسطينيين

حسب الدراسة الاستقصائية المذكورة آنفاً التي أجراها مجلس الشاحنين الفلسطينيين، ذكر ٨٨ في المائة من الشاحنين الفلسطينيين الذين استُطلعت آراؤهم أن عدم وجود وكلاء جمارك فلسطينيين معتمدين في ميناءي حيفا وأشدود يمثل عقبة كأداء تحد من قدرتهم على الحصول على معلومات دقيقة وفي الوقت المناسب عن الشحنات. ويحصل الشاحنون الفلسطينيون على معلوماتهم من وكلاء الجمارك الفلسطينيين الذين يستمدونها من وكلاء الجمارك الإسرائيليين. وفي كثير من الحالات، تسبب سلسلة التواصل المعقدة هذه الالتباس لدى الشاحنين الفلسطينيين وتصيبهم بالإحباط. كما لا يجد الشاحنون الفلسطينيون مناصاً من أن يمثلهم في معبر جسر الملك حسين، حيث لا يوجد وكلاء شحن فلسطينيون معتمدون، وكلاء الجمارك الإسرائيليين في الجانب الإسرائيلي، ووكلاء الجمارك الأردنيين في الجانب الأردني، أو الوكلاء الفلسطينيين الذين يمثلون أحد هذين الجانبين. وفي كثير من الحالات، تنشأ عن هذا الوضع سلسلة اتصال

يتحمل تكلفتها العالية الشاحنون الفلسطينيون الذين لا تتاح لهم في الجسر نقطة اتصال للاستفسار والتنسيق بشأن حالة شحناتهم، وهم يفتقرون إلى نقطة اتصال لتلقي أحدث المعلومات عن إجراءات العبور أو الاستفسار عن الأسباب التي تدفع سلطات الجمارك الإسرائيلية لرفض أي شحنة.

ساعات العمل المحدودة

يواجه الشاحنون الفلسطينيون في ميناءي حيفا وأشدود صعوبات تتعلق بساعات وأيام العمل المحدودة في المعابر التجارية في الضفة الغربية وما يستتبعه ذلك من عواقب على جميع الشحنات من البضائع، ومن بينها الشحنات الموجهة إلى الأسواق الدولية.

- ساعات العمل الرسمية في أغلب المعابر التجارية في الضفة الغربية من الساعة ٨/٠٠ صباحاً إلى الساعة ٥/٠٠ بعد الظهر من يوم الأحد إلى يوم الخميس، ومن الساعة ٨/٠٠ صباحاً إلى الساعة ٢/٠٠ بعد الظهر يوم الجمعة. وتُغلق المعابر يوم السبت وفي العطلات اليهودية.
- يُطلب من الشاحنات إتمام عملية تفريغ البضائع وإعادة تحميلها على التوالي قبل إغلاق المعابر التجارية. ولذلك، لا تدخل الشاحنات إلى المعابر بعد الساعة الثالثة بعد الظهر، لأنها لن تجد الوقت الكافي لتخليص البضائع. ويفرض هذا الوضع قيوداً أخرى على ساعات العمل في المعابر.
- لا تتسق ساعات العمل في المعابر التجارية مع ساعات العمل في الموانئ. وفي كثير من الحالات، لا يُتاح لشحنة متجهة إلى الأرض الفلسطينية المحتلة تغادر الميناء في منتصف اليوم الوقت الكافي للوصول إلى المعبر التجاري قبل أن يُغلق أبوابه في ذلك اليوم. و عوضاً عن ذلك، يجب أن تُحزَّن هذه الشحنة في إسرائيل حتى اليوم التالي لكي يتسنى تخليصها في المعبر التجاري. وتتحصل السلطات الإسرائيلية على رسوم من الشاحنات الفلسطينيين لقاء تخزين بضائعهم حتى في الحالات التي تكون فيها هذه السلطات هي المسؤولة عن التأخير. وحسب الدراسة الاستقصائية التي أجراها مجلس الشاحنات الفلسطينيين، أشار ٨٢ في المائة من المجهين عليها إلى أنهم تكبدوا تكاليف تخزين مرتفعة لأنهم اضطروا إلى إبقاء الشحنات مدة أطول في الموانئ الإسرائيلية.
- يحدث أن تُغلق المعابر التجارية إذا تعطلت المساحات الضوئية أو لأسباب أمنية.
- وفضلاً عن ذلك، تؤدي العطل اليهودية وإضرابات العمال إلى التأخير في كثير من الأحيان، فيتعذر تسليم البضائع الفلسطينية في الوقت المحدد.

وعلى المنوال نفسه، تشكل ساعات العمل المحدودة في معبر جسر الملك حسين عقبة رئيسية أمام الشاحنات الفلسطينيين الذين يضطرون لأن يخططوا بعناية لنقل البضائع إلى المعبر، لأن ذهاب الشاحنات إليه والانتظار ليلاً والاصطفاف لتخليص البضائع قد يستغرق وقتاً طويلاً.

جيم- العقبات التي تعترض التجارة في ميناءي حيفا وأشدود

الإجراءات الأمنية الإسرائيلية في ميناءي حيفا وأشدود

يتذمر الشاحنون الفلسطينيون من عدم انتظام التدابير الأمنية في الموانئ والمعابر التجارية الإسرائيلية ومن خضوعها لتقدير الموظفين الإسرائيليين. وحسب الدراسة الاستقصائية التي أجراها مجلس الشاحنات الفلسطينيين، ذكر ٨٩ في المائة من المجهين عليها أنهم يخضعون لإجراءات أمنية "مطوّلة" في الموانئ، حيث تعني كلمة "مطوّلة" أي مدة تفوق يوماً واحداً لإتمام الإجراءات الأمنية في الميناء. وإضافة إلى ذلك، أشار ٨٣ في المائة من المجهين إلى خضوع شحناتهم

لعمليات تفتيش مطوّلة ومثيرة للالتباس استغرقت أكثر من أسبوع في بعض الحالات. ويتناول هذا القسم من الدراسة الإجراءات الأمنية التي تخضع لها الواردات والصادرات الفلسطينية. فبوجه عام، يجب أن تخضع جميع الشحنات الفلسطينية التي تمر عبر ميناءي حيفا وأشدود للإجراءات الأمنية مرتين: مرة في الميناء ومرة ثانية في المعابر التجارية في الضفة الغربية. ولا تُعامل الصادرات والواردات الفلسطينية معاملة متكافئة في إطار هذه الإجراءات الأمنية المزدوجة، مما يؤدي إلى تأخير البضائع وكثرة عمليات مناولتها وإلحاق الضرر بها وزيادة تكاليف النقل والتكاليف الأخرى.

الإجراءات الأمنية المتعلقة بالواردات الفلسطينية

يرد فيما يلي عرض وجيز للإجراءات الأمنية التي يجب أن تخضع لها جميع الواردات الفلسطينية التي تمر عبر ميناءي حيفا وأشدود:

- عندما تصل الحاوية إلى الميناء، يجب أن تُفَرَّغ في منطقة تخزين محددة بغية بدء إجراءات التخليص.
- بعد دفع الرسوم والضرائب الجمركية، يحدد موعد لإجراء التفتيش الأمني الذي يمكن أن يستغرق وقتاً يتراوح بين يوم واحد وسبعة أيام؛ حسب حجم العمل في الميناء وخبرة الشاحن الفلسطينيين. غير أن الحصول على موعد لإجراء التفتيش الأمني يستغرق في المتوسط بين ثلاثة وأربعة أيام.
- يراجع موظفو سلطة الجمارك الإسرائيلية في الميناء مستندات الشحنة التي تحدد هوية الشاحن والوجهة ونوع البضائع، ويحددون تبعاً لذلك الإجراءات الأمنية الواجب تطبيقها. ويُصنَّف التفتيش الأمني في ثلاث فئات هي:
 - خروج البضائع من دون فحصها بالمسح: يُتاح للشحنات التي تحظى بهذه المعاملة مغادرة الميناء من دون إجراء عمليات تفتيش أمنية أو فحص بالمسح الطيفي. وقلماً تُصنَّف الشحنات الفلسطينية في هذه الفئة.
 - المسح الطيفي فقط: يجب أن تخضع الشحنات التي تُمنح هذه المعاملة لتفتيش أمني باستخدام أجهزة الكشف الإلكتروني (المسح بالأشعة السينية). وحسب السلطات الإسرائيلية، تخضع ٧٠ في المائة من الشحنات الفلسطينية لهذه المعاملة.
 - المسح الطيفي والتفتيش اليدوي: يجب أن تخضع الشحنات التي تُصنَّف في هذه الفئة للمسح الطيفي والتفتيش اليدوي. ويشير الشاحنون الفلسطينيون إلى أنهم يُخضَعون لهذه المعاملة في كثير من الأحيان.
- بعد إتمام إجراءات التخليص، تُفتح الحاوية وتُفَرَّغ جميع البضائع وقد تُفتح الصناديق المعبأة، ثم يعاد تحميل البضائع في الحاوية. ويشير الشاحنون الفلسطينيون إلى أن البضائع لا يُعاد تعبئتها وإرجاعها إلى حالتها الأصلية أبداً، فتُصاب بأضرار فادحة في كثير من الأحيان. وقد تستغرق هذه العملية وقتاً يتراوح بين ساعة واحدة و٢٤ ساعة.
- ثم تُحمَّل الحاويات في الشاحنات وتُمنح تصريح خروج من الميناء.
- ويجب أن تتجه الشاحنة إلى المعبر التجاري المناسب في الضفة الغربية. وتصدر الإشارة إلى أن البضاعة قد لا تُكْمَل جميع الإجراءات الأمنية في الميناء في الوقت المحدد لتصل إلى المعبر التجاري في الضفة الغربية قبل أن يُغلق في ذلك اليوم. وفي هذه الحالات، يجب تخزين البضاعة داخل إسرائيل على نفقة الشاحن حتى اليوم التالي حيث يمكن معالجتها في المعبر التجاري في الضفة الغربية.
- عندما تدخل الشاحنة نقطة العبور التجارية في الضفة الغربية، قد تخضع لمجموعة أخرى من الإجراءات الأمنية التي قد تشمل المسح الطيفي والتفتيش اليدوي. ومن المهم أن يُشار إلى أن الإجراءات الأمنية عند نقاط العبور

التجارية في الضفة الغربية متفاوتة وغير موحدة. وفي بعض الحالات، يُسمح للواردات الآتية من حيفا وأشدود بالعبور من دون أن تتعرض للمسح والتفتيش اليدوي ولكن يجب تفريغ جميع البضائع من الشاحنة الإسرائيلية وإعادة تحميلها في شاحنات تحمل لوحات تسجيل فلسطينية وتُعرف هذه العملية "بنظام تتابع عمليات التفريغ وإعادة التحميل".

الإجراءات الأمنية المطبقة على الصادرات الفلسطينية

يرد أدناه ملخص للإجراءات المطبقة على شحنات الصادرات الفلسطينية:

- يجب أن تمر البضائع الفلسطينية أولاً عبر نقاط العبور التجارية المناسبة في الضفة الغربية وأن تخضع لعملية التفتيش.
- ثم تُنقل البضائع إلى الميناء الإسرائيلي المحدد. ويتعين أن تصل البضائع قبل ٤٨ إلى ٧٢ ساعة على الأقل من تاريخ المغادرة المتوقع حتى تتم تعبئتها بالشكل المناسب في حاويات.
- وبعد ذلك تُسَلَّم البضائع وتُخزَّن في "منطقة حفظ البضائع المتوجهة إلى الخارج" حتى يُطلب مغادرتها إلى منطقة الرصيف لتحميلها على متن السفينة.
- تُنقل البضاعة إلى ميناء التحميل حيث يُصدر لها "تصريح رصيف" لتأكيد وصول الشحنة وحجز حيز للشحن.
- الإجراءات الأمنية المتعلقة بالصادرات أقل تشدداً من الإجراءات الأمنية الخاصة بالواردات. غير أن الإجراءات الأمنية تتوقف على طلبات البلد المستورد في كثير من الأحيان.
- بعد تحميل البضائع على متن السفينة، يُعدُّ وكيل التخليص استمارة إعلان التصدير، وهي وثيقة تُبين أن البضائع قد صُدِّرت وتصف المنتجات وتذكر قيمتها ووزنها وتحدد البلد المتجهة إليه وميناء المغادرة والوصول واسم المصدر وتحدد الناقل. وتقدم الاستمارة إلى سلطات الجمارك عند تقديم مستندات الشحنة.

دال - إجراءات التجارة التقييدية الخاصة بجسر الملك حسين

بالإضافة إلى العقوبات المشتركة التي تعترض سبيل التجار الفلسطينيين في ميناءي حيفا وأشدود الإسرائيليين وفي معبر جسر الملك حسين، تُطبق بعض القيود بصفة خاصة في معبر جسر الملك حسين، مما يزيد استخدام الشاحنين الفلسطينيين لهذا المعبر تعقيداً.

إغلاق جسر داميا

يندرج إغلاق جسر داميا في عداد المعوقات الرئيسية أمام التجارة الفلسطينية مع الأردن. ففي الماضي، كان هذا الجسر مخصصاً للصادرات الفلسطينية (السلع الزراعية أساساً بالإضافة إلى الحجارة والرخام). غير أن الجيش الإسرائيلي أعلن الجسر 'منطقة عسكرية مغلقة' وادعى أن الجسر نفسه بحاجة إلى صيانة وإعادة بناء. فاضطر المصدرون الفلسطينيون منذ إغلاق هذا الجسر في عام ٢٠٠٥، إلى نقل تجارتهم عبر جسر الملك حسين، فازداد حجم العمل في هذا المعبر ذي القدرة المحدودة أصلاً على معالجة معاملات الواردات والصادرات (مجلس الشاحنين الفلسطينيين - مركز التجارة الفلسطيني - بالتريد، ٢٠٠٩).

عدم القدرة على استخدام الشحنات المنقولة في حاويات

تعزى بعض المعوقات التي يواجهها الشاحنون الفلسطينيون في معبر جسر الملك حسين بشكل مباشر إلى عدم تمكنهم من استخدام الشحنات المنقولة في حاويات لتصدير البضائع إلى الأسواق الإقليمية والدولية واستيرادها منها. وحسب ما جاء في الدراسة الاستقصائية التي أجراها مجلس الشاحنين الفلسطينيين (المرفق الثاني)، يشير الشاحنون الفلسطينيون إلى أن عدم تمكنهم من استخدام الشحنات المنقولة في حاويات عند جسر الملك حسين يؤدي إلى زيادة تكاليف التعبئة والنقل، ورسوم التجهيز، ويزيد الأضرار التي تلحق البضائع ويُقلل خيارات التعبئة ونوع المنتجات التي يمكن نقلها عبر الجسر. وتؤدي كل هذه العقبات إلى زيادة تكلفة المعاملات والنقل لكل شحنة وإلى رفع التكلفة التي يدفعها المستهلك النهائي وتقويض تنافسية المنتجات الفلسطينية في الأسواق الإقليمية والدولية.

اتفاقيات التجارة غير المعترف بها

لا تعترف حكومة إسرائيل بكثير من اتفاقيات التجارة التي وقعتها السلطة الوطنية الفلسطينية مع بلدان أخرى. ومن الأمثلة على ذلك اتفاقية التجارة المتوسطة - الأوروبية الانتقالية للتجارة والتعاون بين المجموعة الأوروبية والسلطة الوطنية الفلسطينية التي تنص على إعفاء الواردات الفلسطينية من أوروبا من الرسوم الجمركية. بيد أن إسرائيل لا تزال تشترط أن يدفع الفلسطينيون المستوردون من أوروبا الرسوم الجمركية في المعبر حتى وإن كانت الواردات ممتثلة لاتفاقية التجارة الانتقالية. ويؤدي ذلك إلى زيادة أسعار هذه السلع التي يدفعها المستهلكون الفلسطينيون ويؤثر في الاقتصاد الفلسطيني برمته تأثيراً مباشراً.

الحواجز المقامة أمام الصادرات الزراعية والقيود المفروضة على المدخلات المستوردة

لأن عمليات التفتيش الأمني الإسرائيلية يمكن أن تستغرق وقتاً طويلاً ونظراً لارتفاع درجة الحرارة في فصل الصيف في وادي نهر الأردن، فقد يكون من الصعب تصدير السلع الزراعية عبر جسر الملك حسين في هذا الفصل. وفي بعض الأحيان، لا تتمكن سوى شاحنات قليلة محملة بجزء من الشحنة من عبور الحدود قبل إغلاقها في الساعة ٢/٠٠ بعد الظهر. ويذكر الشاحنون الفلسطينيون أنه يحدث عندئذ، في بعض الأحيان، أن ترفض إدارة المعابر الحدودية الإسرائيلية معالجة النصف الثاني من الشحنة في اليوم التالي بذريعة أنها لا تستوفي شروط شهادات المنشأ. وتطلب الإدارة تقديم مستندات جديدة وتفرض غرامات في بعض الأحيان. وفضلاً عن ذلك، يؤثر الحظر الأمني الذي تفرضه إسرائيل على الأسمدة المستوردة تأثيراً سلبياً في الزراعة الفلسطينية ويدفع المزارعين إلى استخدام بدائل غير مناسبة تقلل من جودة التربة وتُخفّض الإنتاجية والربحية. ولذلك، تشير التقديرات إلى أن فرض هذا الحظر على استيراد الأسمدة أدى إلى تدهور الإنتاجية الزراعية بنسبة تتراوح بين ٢٠ و ٣٠ في المائة (الأونكتاد، ٢٠١٢).

صعوبة الحصول على التراخيص

قبل إرسال الشحنة إلى معبر جسر الملك حسين، يجب على الشاحن أن يحصل على تراخيص للشاحنة وسائقها من مكتب الإدارة المدنية الإسرائيلية. ولا تُصدر هذه التراخيص إلا لشركات/منظمات النقل المسجلة حسب الأصول، وعادة ما تكون مدة صلاحيتها عاماً واحداً. ويجب على السائقين وهيئات النقل التأكد من امتثالهم للوائح التنظيمية للسلطة الوطنية الفلسطينية التي تقتضي أن يكون بجوزة السائق بطاقة هوية ورخصة قيادة ساريتان ورخصة للسيارة وشهادة دفع الضرائب عن الشاحنة وسائقها. وينبغي أن يُحدد تاريخ حركة البضائع بوضوح تام لأن الشحنة ستعاد إلى الشركة الفلسطينية إذا مُنعت من العبور لأي سبب. وينبغي عندئذ اتباع إجراءات الحصول على الترخيص مرة أخرى. ويقتضي ذلك أن يدفع الشاحن مرة أخرى رسوم الترخيص وأن يتحمل تكاليف النقل.

وبسبب كل هذه الإجراءات الإسرائيلية في معبر جسر الملك حسين، يلجأ كثير من الشاحنين الفلسطينيين إلى استخدام ميناءي حيفا وأشدود. كما يعزى الاعتماد الشديد على الموانئ الإسرائيلية إلى أسباب أخرى، من بينها إمكانية الاستفادة الشاحنين الفلسطينيين من مرافق تخليص الواردات المتاحة للمستوردين الإسرائيليين الذين يخلصون جزءاً كبيراً من الواردات الفلسطينية في إطار الاتحاد الجمركي المنشأ بموجب بروتوكول باريس. بيد أن الشاحنين الفلسطينيين يشكون من التمييز الذي تتعرض له شحناتهم ومن عدم معاملتهم بنفس الطريقة التي يُعامل بها الشاحنون الإسرائيليون.

هاء- التدابير الشائعة المقيدة للتجارة

القيود المفروضة على المواد المزدوجة الاستخدام

رغم أن السلع المزدوجة الاستخدام - وهي المواد المستوردة التي تصنفها إسرائيل على أنها قابلة للاستخدام العسكري - تخضع لضوابط في كثير من البلدان، فإن الرقابة الإسرائيلية على السلع المزدوجة الاستخدام المستوردة إلى الأرض الفلسطينية المحتلة بالغة الشدة والصرامة وهي تتسبب في ندرة عدد كبير من السلع الوسيطة في الأرض الفلسطينية المحتلة. ويجعل هذا الوضع ظروف مزاولة الأعمال التجارية صعبة ويضعف إنتاجية القطاع الخاص الفلسطيني، ولا سيما المزارعون الذين يتعذر عليهم الحصول على المدخلات الملائمة لعمليات الإنتاج. وبسبب القيود الإسرائيلية المتشددة المفروضة على استيراد المواد المصنفة في فئة "الاستخدام المزدوج"، يصعب على رجال الأعمال الفلسطينيين الاستثمار في بعض المجالات، مثل قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وهو من أشد القطاعات تضرراً من جراء القيود المفروضة على الواردات من السلع المزدوجة الاستخدام. وثمة مجال آخر يتمثل في إدراج طائفة من الأسمدة وغيرها من المدخلات الزراعية في القائمة الإسرائيلية للمواد "المزدوجة الاستخدام". ويؤثر ذلك تأثيراً سلبياً مباشراً في إنتاجية الزراعة الفلسطينية. ويرد فيما يلي استعراض للشواغل الأساسية للشاحنين الفلسطينيين بشأن السلع المزدوجة الاستخدام:

- الضوابط البيروقراطية المفرطة: مراقبة استيراد السلع المزدوجة الاستخدام إلى الأرض الفلسطينية المحتلة، أنشأت إسرائيل نظاماً من الضوابط البيروقراطية التي تستوجب الحصول على إذن إسرائيلي لنقل هذه المواد إلى داخل الأرض الفلسطينية المحتلة. وبمقتضى هذا النظام، يجب على الشاحن الفلسطيني أن يكرر عملية استصدار التصريح لكل شحنة من المواد المزدوجة الاستخدام، حتى وإن تعلق الأمر بالنوع نفسه من هذه المواد.
- انعدام الشفافية والقدرة على التنبؤ: وُضع نظام لتخليص المواد المزدوجة الاستخدام، غير أنه يفتقر إلى الشفافية والقدرة على التنبؤ. ولا يتيسر دائماً الحصول على أحدث قائمة للمواد المزدوجة الاستخدام، إذ يحدث أن تُضاف مواد إلى القائمة من دون إخطار، ولا يمكن التنبؤ بالسرعة التي يتم بها إصدار الترخيص.

عدم القدرة على المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن التفتيش اليدوي

يجهل كثير من الشاحنين سبل المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تصيب الشحنات من جراء التفتيش اليدوي. وقبليلون هم الشاحنون الذين أكدوا أن شركات التأمين تغطي قيمة التكلفة الكاملة للمنتجات المتضررة. ولأن الموانئ لا تتحمل المسؤولية عن السلع المتضررة، يجب على الشاحنين الفلسطينيين تأمين السلع من نقطة المغادرة وحتى الوجهة المقصودة، فتزداد تكلفتها زيادة ملموسة.

ورغم هذه الإجراءات الإسرائيلية التقييدية، لا مفر للفلسطينيين من أن يوجهوا نحو ٧٥ في المائة من التجارة الفلسطينية عبر ميناءي حيفا وأشدود لأنهم يفتقرون إلى موانئ بحرية ومطارات فلسطينية.

الفصل الرابع

تقييم التكاليف المباشرة وغير المباشرة الناشئة عن القيود الإسرائيلية المفروضة على التجارة الفلسطينية

تنطوي كل شحنة دولية على تكلفة مباشرة يمكن تحديدها كمياً وقياسها بدرجة عالية نسبياً من القدرة على التنبؤ بها، وعلى تكاليف غير مباشرة يتسم التنبؤ بها بدرجة أكبر من الصعوبة. وعادة ما تشمل الفئة الأولى من التكاليف رسوم ونفقات الحصول على خدمات شركات النقل والتأمين والوكلاء التجاريين، والرسوم الجمركية ورسوم وكلاء الجمارك، بينما تتعلق الفئة الثانية بمخاطر التأخير في موعد وصول الشحنة المتوقع والأضرار غير المؤمن عليها التي تصيب محتويات الشحنات. وفي حالة فلسطين، ترتفع كلتا هاتين الفئتين من التكاليف ارتفاعاً شديداً يفوق التكاليف العادية التي يتحملها أي شاحن في العالم. إذ يتكبد الشاحنون الفلسطينيون تكاليف مباشرة وغير مباشرة إضافية تتعلق بالإجراءات الأمنية الإسرائيلية (البنك الدولي، ٢٠٠٨).

ألف - تقييم التكاليف المباشرة في ميناءي حيفا وأشدود

في ميناءي حيفا وأشدود، يتكبد الشاحنون الفلسطينيون تكاليف إضافية ناشئة عن الإجراءات التي تفرضها إسرائيل عليهم. وتخضع جميع الشحنات الفلسطينية للمسح الطيفي، بينما تخضع بعض الحاويات لتفتيش يدوي إضافي. وتمثل الممارسة المتبعة عادة في حالة الشحنات المؤلفة من أكثر من حاوية في أخذ حاوية واحدة على الأقل كعينة وتفتيشها يدوياً. وفي الموانئ الإسرائيلية، يتراوح متوسط المبلغ الذي يدفعه الشاحن الفلسطيني عن كل حاوية بين ١٧٥ دولاراً (٦٥٠ شيكلاً إسرائيلياً جديداً) و ٥٠٠ دولار (١٨٥٠ شيكلاً إسرائيلياً جديداً). ويتوقف ذلك على ما إذا كانت شحنته ستخضع لتفتيش يدوي أم لا. غير أن تكلفة عملية المسح الطيفي الأمني عادة ما تمثل أكثر من نصف هذه التكلفة. ويقدم الجدول ١ عرضاً وجيزاً لمتوسط الرسوم الأمنية المباشرة التي تُدفع عن كل حاوية فلسطينية في الموانئ الإسرائيلية، وهي تشمل المسح والنقل من الخارج والتخزين والتفتيش اليدوي. ومن المهم الإشارة إلى أن هذه التكاليف تنطبق على الساعة الأولى من وقت انتظار الماسحة. أما بعد ذلك، فيدفع الشاحن ٤٠ دولاراً (١٥٠ شيكلاً إسرائيلياً جديداً) عن كل ساعة إضافية.

وحسب إفادات الشاحنين الفلسطينيين، تشكل الظروف التي تضطر الموردين الفلسطينيين إلى الاحتفاظ بالحاويات (عدم إرجاعها لشركة الشحن) لمدة تتجاوز أيام التأخير المجانية المتفق عليها مصدراً آخر من مصادر التكاليف المباشرة الأخرى التي قد يدفعونها في الموانئ الإسرائيلية. ويعود السبب الرئيسي في ذلك إلى الإجراءات الأمنية المطولة وإلى التأخير في المعابر التجارية في الضفة الغربية والصعوبات التي تواجه للحصول على التراخيص الإسرائيلية.

ويقول موظفو مجلس الشاحنين الفلسطينيين إن شركات الشحن تطلب، عندما تكون الحاوية موجهة إلى السوق الفلسطينية، ضماناً بأن الشاحن سيعيد الحاوية الفارغة (١) في الوقت المحدد (٢) من دون أضرار. أما عندما تكون الشحنة موجهة إلى السوق الإسرائيلية، فلا يُطلب تقديم هذا الضمان. وتطلب شركات الشحن هذا الضمان لأنها تدرك أن التأخير سيحدث عندما تمر الحاوية عبر نقاط العبور التجارية التي تسيطر عليها إسرائيل إذا كانت وجهتها النهائية الأرض الفلسطينية المحتلة.

التكاليف المباشرة في ميناءي حيفا وأشدود

حجم الحاوية	ميناء أشدود		ميناء حيفا	
	المسح الطيفي	المسح الطيفي والتفتيش اليدوي	المسح الطيفي	المسح الطيفي والتفتيش اليدوي
٢٠ قدماً	٢٢٦-٢١٠ دولاراً (٨٤٨-٧٨٨ شيكلاً إسرائيلياً جديداً)	٤٢٥-٤٩٥ دولاراً (١٥٩٤-١٨٥٦ شيكلاً إسرائيلياً جديداً)	١٧٥-١٨٨ دولاراً (٦٥٦-٧٠٥ شيكلاً إسرائيلياً جديداً)	٣٩٠-٤٥٧ دولاراً (٤٦٣-١٧١٤ شيكلاً إسرائيلياً جديداً)
٤٠ قدماً	٢٤٢-٢٥٨ دولاراً (٩٦٨-٩٠٨ شيكلاً إسرائيلياً جديداً)	٤٥٧-٥٢٧ دولاراً (١٧١٤-١٩٧٦ شيكلاً إسرائيلياً جديداً)	٢٠٢-٢١٥ دولاراً (٧٥٨-٨٠٦ شيكلاً إسرائيلياً جديداً)	٤١٧-٤٨٤ دولاراً (١٥٦٤-١٨١٥ شيكلاً إسرائيلياً جديداً)

ويُدفع مبلغ الضمان عبر وكيل الجمارك وتودع قيمته في الحساب المصرفي لشركة الشحن. وعندما تُعاد الحاوية إلى شركة الشحن من دون تأخير أو أضرار، ينبغي أن ترد شركة الشحن مبلغ الضمان كاملاً لوكيل الجمارك الذي يعيده بدوره إلى الشاحن. أما إذا وقع تأخير، فتتقطع شركة الشحن مبلغاً معيناً من قيمة الضمان. بيد أن وكيل الجمارك لا يعيد الضمان لأن شركات الشحن لا ترد عادة قيمته فوراً وإنما بعد شهور، إن لم يكن سنوات في بعض الحالات. ولذلك، يعزف كثير من الشاحنين الفلسطينيين عن المطالبة برد مبلغ الضمان وعن متابعة هذه المسألة مع وكيل الجمارك. وتتراوح قيمة الضمان بين ٣٠٠ و ٧٠٠ دولار للحاوية، حسب شركة الشحن وحجم الحاوية ونوعها.

وفي الحالات العادية، يشير مصطلح التأخير إلى المدة الزائدة، وهو يعني أن تعطي شركات النقل الشاحن مهلة تتراوح بين ٧ أيام و ٢١ يوماً ينبغي له خلالها أن يعيد الحاوية الفارغة دون دفع غرامة. وبعد انقضاء تلك الفترة، يجب أن يدفع مبلغاً معيناً عن كل يوم إضافي يحتفظ فيه بالحاوية.

رسوم التخزين في الموانئ الإسرائيلية

المدة	عدد الأيام	حاوية سعة ٢٠ قدماً	حاوية سعة ٤٠ قدماً
من ١ إلى ٤	٤	بجاناً	بجاناً
من ٥ إلى ٧	٣	٢٨ دولاراً (١٠٥ شيكلات إسرائيلية جديدة)	٤٢ دولاراً (١٥٨ شيكلاً إسرائيلياً جديداً)
من ٨ إلى ١٤	٧	٣٥ دولاراً (١٣١ شيكلاً إسرائيلياً جديداً)	٥٣ دولاراً (١٩٩ شيكلاً إسرائيلياً جديداً)
من ١٥ إلى ٢١	٧	٤٢ دولاراً (١٥٨ شيكلاً إسرائيلياً جديداً)	٦٤ دولاراً (٢٣٨ شيكلاً إسرائيلياً جديداً)
كل ٧ أيام إضافية	٧	٤٩ دولاراً (١٨٤ شيكلاً إسرائيلياً جديداً)	٧٤ دولاراً (٢٧٨ شيكلاً إسرائيلياً جديداً)

بيد أن الشحنات كثيراً ما تتجاوز، في الحالات الفلسطينية العادية، الأيام المعفاة من غرامة التأخير وذلك بسبب التأخير الذي يحدث عند نقاط العبور التجارية، فضلاً عن الإجراءات التي تفرضها إسرائيل في الموانئ، ومن بينها موافقات المعهد الإسرائيلي للمعايير، والإجراءات المتعلقة بالصحة والصحة النباتية والشهادات الصحية. ويتحمل الشاحنون الفلسطينيون أيضاً تكاليف التأخير الناشئ عن العطل الإسرائيلية (نحو ١٥ يوماً في السنة)، والإضرابات في الموانئ وإضرابات الجمارك والسكك الحديدية. ويُلزم الشاحنون الفلسطينيون بدفع رسوم التخزين ورسوم أخرى عن أيام التخزين الإضافية.

وحسب الدراسة الاستقصائية التي أجراها مجلس الشاحنين الفلسطينيين، أشار ٨٧ في المائة من المبحثين عليها إلى أنهم يدفعون غرامات تأخير عالية في ميناء حيفا وأشدود. وترد في الجدول ٢ رسوم التخزين في الموانئ الإسرائيلية عن الأيام التي تتجاوز المدة المعفية من غرامة التأخير.

باء- التكاليف غير المباشرة في ميناء حيفا وأشدود

بالإضافة إلى التكاليف المباشرة المشار إليها آنفاً، يعاني الشاحنون الفلسطينيون من حالات تأخير أخرى في تخلص شحناتهم في ميناء حيفا وأشدود. وتشمل هذه الحالات ما يلي:

- **عمليات التفتيش الأمني المتعددة** - تخضع الشحنات الموجهة إلى الأرض الفلسطينية المحتلة لعمليات تفتيش أمنية في ميناء الدخول البحري ومرة أخرى عند نقاط العبور التجارية في الأرض الفلسطينية المحتلة. وفي حالات كثيرة، لا تتطابق ساعات العمل في الموانئ مع تلك المعتمدة في نقاط العبور التجارية، وهو وضع يؤدي إلى تأخير معاملات الشاحنين الفلسطينيين. فعلى سبيل المثال، لا تتمكن شحنة فلسطينية أُنجز تفتيشها الأمني في حيفا أو أشدود في الساعة ٢/٠٠ بعد الظهر من عبور نقطة العبور التجارية في الضفة الغربية في اليوم نفسه لأن هذه الأخيرة تقفل أبوابها في الساعة ٥/٠٠ بعد الظهر بينما يقارب الوقت اللازم لنقل الشحنة من الميناء إلى نقطة العبور ساعتين، حيث ينبغي أن تصطف الشحنة لتفتيشها وتجهيزها. وفي كثير من الأحيان، يجب على السائق الانتظار مع الشحنة المراد تخلصها في اليوم التالي. وتشير شركات الشحن الفلسطينية إلى أن هذه المشكلة تتكرر بشكل مفرط وقد ترفع تكاليف الشحن بمتوسط يتراوح بين ٢٧٠ و٤٠٠ دولار (١٠٠٠-١٥١٠ شيكلات إسرائيلية جديدة) لكل شحنة.

- **عمليات التفتيش الأمني** - تلزم مدة تتراوح بين يوم واحد وسبعة أيام للحصول على موعد لإجراء التفتيش الأمني. ولذلك، عادة ما يدفع الشاحنون الفلسطينيون رسوم التخزين الإضافي وغرامات بسبب التأخير. وتؤثر عوامل عديدة في توقيت الموعد، إذ تُمنح الأولوية للشحنات الإسرائيلية، كما أن التأخير قد يحدث بسبب أحوال الطقس في كثير من الأحيان. ويمكن أن يزيد الانتظار لإجراء عمليات التفتيش الأمني التكاليف بمتوسط يصل إلى ٥٤٠ دولاراً (٢٠٢٠ شيكلاً إسرائيلياً جديداً) للشحنة.

- **تخلص الواردات من السيارات** - لا تخضع السيارات الفلسطينية المستوردة لذات المعاملة التي تعامل بها الواردات الإسرائيلية في الموانئ. فعند تفريغها من السفينة، يُسمح لمستوردي السيارات الإسرائيليين بنقل شحناتهم إلى أماكن عرضها ثم الحصول على الموافقات المطلوبة ودفع الرسوم الجمركية. أما مستوردو السيارات الفلسطينية فيجب عليهم أولاً أن يدفعوا رسوم الجمارك وتقدم جميع المستندات المطلوبة قبل أن يُسمح لهم بنقل شحناتهم من الميناء. ويتسبب ذلك في حالات تأخير تلقي عليهم عبئاً مالياً إضافياً.

- تكلفة التفتيش اليدوي - أثناء تفتيش الحاوية بالمسح الطيفي، قد تقرر السلطات الإسرائيلية إرسالها للتفتيش اليدوي دون وجود قواعد أو مؤشرات واضحة وشفافة بشأن الأسس التي يُستند إليها في تحديد الحاويات التي تُخضع لهذا النوع من التفتيش. ويتفق وكلاء الجمارك على أن الشاحنين الفلسطينيين يتكبدون تكاليف تتراوح في المتوسط بين ١١٥ و ٢٧٠ دولاراً لكل عملية تفتيش يدوي (٤٣٠-١٠١٠ شيكلات إسرائيلية جديدة).
- احتمال إصابة المنتجات بأضرار أثناء التفتيش اليدوي - بعد إتمام التفتيش اليدوي، لا تُعاد البضائع إلى حالتها الأصلية داخل الحاوية، فتُصاب المنتجات في كثير من الأحيان بأضرار أثناء نقلها من الميناء إلى وجهتها النهائية.

جيم- تقييم التكاليف في معبر جسر الملك حسين

يتحمل التجار الفلسطينيون في معبر جسر الملك حسين تكاليف إضافية شبيهة بما ذكر أعلاه. وقد أُشير آنفاً إلى أن حكومة إسرائيل تفرض نظام تتابع عمليات التفريغ وإعادة التحميل على حركة نقل البضائع عبر جسر الملك حسين، فتتعرض البضائع لمناولة مفرطة (التفريغ وإعادة التحميل في المعبر). ويُعقد نظام تتابع عمليات التفريغ وإعادة التحميل هذا إجراءات التجارة في معبر جسر الملك حسين ويتسبب في تكبُّد تكاليف نقل إضافية مفرطة تعزى إلى الارتفاع الملموس في تكاليف النقل من الأرض الفلسطينية المحتلة إلى جسر الملك حسين وميناء العقبة في الأردن. وإضافة إلى ذلك، تفرض متطلبات وضع الشحن على المنصات النقالة قيوداً على قدرات التعبئة وتؤدي إلى تكبُّد تكاليف باهظة وإلى إصابة البضائع بأضرار. ومن الأمثلة الدالة على ذلك تصدير زيت الزيتون، إذ يتعين على أي شركة لتجهيز الأغذية من الضفة الغربية، تصدير زيت الزيتون إلى الشرق الأقصى عبر جسر الملك حسين، تعبئة منتجاتها على منصات نقالة تخضع للتفريغ وإعادة التحميل في المعبر. وتكلف هذه العملية الشركة مبلغاً إضافياً قدره ٦ دولارات (٢٥ شيكلاً إسرائيلياً جديداً) لكل شحنة محملة على منصة، أو ١٢٠ دولاراً (٤٥٠ شيكلاً إسرائيلياً جديداً) لحمولة الشاحنة. وبعد إتمام التفتيش الأمني، يُعاد تحميل المنصات النقالة في شاحنة أردنية لنقلها إلى ميناء العقبة حيث يجب على الشركة تحميل المنصات النقالة وإعادة تعبئتها في الحاوية. وتبلغ رسوم المناولة الإضافية الناشئة عن هذه الخطوة نحو ٢١٧ دولاراً (٨١٤ شيكلاً إسرائيلياً جديداً) ليصل مجموع التكلفة الإضافية المقترنة بهذا الإجراء إلى ٣٣٧ دولاراً (١٢٦٤ شيكلاً إسرائيلياً جديداً).

واستناداً إلى تقديرات لمجلس الشاحنين الفلسطينيين شملت ممثلين للقطاع الخاص الفلسطيني وشركات النقل الفلسطينية، أُعد الجدول ٣ ليكون مثالاً على التكلفة المتكبدة الناشئة عن تعقُّد عمليات الاستيراد والتصدير عبر جسر الملك حسين.

التكاليف المقترنة بإجراءات المنتجات المنقولة على منصات نقالة في معبر جسر الملك حسين*

التكلفة		النشاط
شيكل إسرائيلي جديد	دولار	
صف الانتظار للدخول		
١ ٥٠٠	٤٠٠	الوقت الضائع**
تكاليف النقل		
١ ٥٠٠	٤٠٠	النقل من الضفة الغربية إلى جسر الملك حسين - شاحنة فلسطينية
١ ٨٧٠	٤٩٩	النقل من جسر الملك حسين إلى العقبة - شاحنة أردنية
تكاليف التجهيز		
		رسوم التفريغ/إعادة التحميل (التكلفة لكل منصة نقالة)
٢٥	٦	الصادرات
٣٠	٨	الواردات
١٠,٠٠٠	٢,٦٦٦	الشحنة الكبيرة (المحولة إلى معبر الشيخ حسين)***
رسوم أخرى		
٢٢٥	٦٠	رسوم الدخول إلى جسر الملك حسين (الجانب الإسرائيلي)
٤٠٠	١٠٦	رسوم التخليص في الجانب الأردني
٩٠٨-٨٠٢	٢٤٢-٢١٤	رسوم العبور في الجانب الأردني
٩٦٤-٦٤١	٢٥٧-١٧١	المناولة وإعادة التعبئة في العقبة
رسوم الخدمات		
٢٦٦-٢١٥	٧١-٥٧	رسوم وكيل الجمارك الأردني
٥٠٠	١٣٣	رسوم وكيل الجمارك الإسرائيلي
عمولة	عمولة	رسوم وكيل الجمارك الفلسطيني

* التكاليف/الرسوم حسب شركات نقل مختلفة ووكلاء جمارك مختلفين، نيسان/أبريل ٢٠١٢.

** يمثل الوقت الضائع وقت الانتظار ليلاً لحجز مكان في الصف.

*** تشمل التكاليف فرق الحراسة الجمركية والنقل.

الإطار ١: نظام تتابع عمليات التفريغ وإعادة التحميل

الباهظ التكلفة بالنسبة لتصدير زيت الزيتون

تصدر شركة فلسطينية لتجهيز الأغذية زيت الزيتون إلى الشرق الأقصى عبر جسر الملك الحسين. وتقوم الشركة بتعبئة منتجاتها على منصات نقالة تخضع لتتابع عمليات التفريغ وإعادة التحميل في المعبر. وتكلف هذه العملية الشركة مبلغاً إضافياً قدره ٦ دولارات (٢٥ شيكلاً إسرائيلياً جديداً) لحمولة كل شحنة، أو نحو ١٢٠ دولاراً (٤٥٠ شيكلاً إسرائيلياً جديداً) لشحنة الحاوية. وبعد إتمام التفريغ الأمني، يُعاد تحميل المنصات النقالة في شاحنة أردنية لنقلها إلى العقبة حيث يجب على الشركة تحميل المنصات النقالة وإعادة تعبئتها في حاوية. وتبلغ رسوم المناولة الإضافية الناشئة عن هذه الخطوات نحو ٢١٧ دولاراً (٨١٤ شيكلاً إسرائيلياً جديداً).

المصدر: مجلس الشاحنين الفلسطينيين.

ومن الصعب تحديد حجم التكاليف الأخرى الناشئة عن الإجراءات المعقدة المتبعة في معبر جسر الملك حسين. وتعزى هذه التكاليف إلى الأضرار المحتملة وقوعها أثناء مناولة المنصات النقالة (تتابع عمليات التفريغ وإعادة التحميل) وخلال عملية التفريغ الأمني. وقد تقع الأضرار أيضاً بسبب عدم توافر مرافق التخزين المبردة لحفظ المنتجات القابلة للتلف، إذ تتعرض المنتجات في هذه الحالة لأشعة الشمس ودرجات الحرارة العالية، أو تُترك دون توفير ظروف التبريد والتخزين الملائمة لها فتتأثر جودة المنتجات. وتزداد هذه العملية تعقيداً بفعل عوامل أخرى، من بينها الافتقار إلى التخليص الجمركي الفلسطيني ومرافق الاختبار والافتقار إلى ميناء/مجمع مركزي جاف للجمارك أو مستودع للحاويات. وتضاف إلى ذلك تكلفة تحويل مسار تجارة البضائع التي لا يمكن تحميلها على منصات نقالة من جسر الملك حسين إلى معبر الشيخ حسين

لمسحها طيفياً وتفتيشها أمنياً لأن المعاملات في معبر جسر الملك حسين تقتصر على البضائع المحملة على منصات نقالة. وتُطيل هذه العملية وقت تسليم البضائع مما يؤدي إلى زيادة التكاليف الكلية زيادة كبيرة. وتؤدي هذه الإجراءات التقييدية مجتمعة إلى زيادة تكلفة الصفقات الفلسطينية بمقدار كبير، فنزداد تبعاً لذلك التكلفة التي يتحملها المستهلك والمنتج الفلسطيني وتقل تنافسية المنتجات الفلسطينية.

الإطار ٢: القيود المفروضة على استيراد الشحنات كبيرة الحجم

شركة البتراء الهندسية (Petra Engineering) شركة أردنية متخصصة في أجهزة تكييف الهواء ولها فرع في رام الله يستورد بانتظام المبردات الكبيرة ووحدات تكييف الهواء من الأردن. ونظراً لحجم هذه المنتجات، يتعذر وضعها على منصات نقالة ومسحها في جسر الملك حسين. وعضاً عن ذلك، يجب تحويلها إلى معبر الشيخ حسين (الذي يستغرق الوصول إليه ثلاث ساعات على الأقل) لتفتيشها ومسحها أمنياً تحت حراسة سلطات الجمارك الإسرائيلية. وبعد إتمام جميع عمليات التفريغ، يجب نقل الشحنة إلى الضفة الغربية عبر إحدى نقاط العبور التجارية فيها. وفيما يلي بيان التكاليف الإضافية التي تتحملها الشركة:

- النقل (من جسر الملك حسين إلى معبر الشيخ حسين) = ٦٧٦ دولاراً (٢٥٣٥ شيكلاً إسرائيلياً جديداً)
 - حراسة الجمارك = ٨١٠ دولارات (٣٠٣٨ شيكلاً إسرائيلياً جديداً)
 - رسوم التخزين والتفتيش الأمني = ٥٤٠-٨١٠ دولارات (٢٠٢٥-٣٠٣٨ شيكلاً إسرائيلياً جديداً)
 - النقل (من معبر الشيخ حسين إلى الضفة الغربية) = ٦٧٦ دولاراً (٢٥٣٥ شيكلاً إسرائيلياً جديداً)
- وتتراوح التكاليف الإضافية لتحويل هذه الشحنة من جسر الملك حسين بغية مسحها وهي محملة في حاويات بين ٢٧٠٢ و ٢٩٧٠ دولاراً (١٠١٣٣-١١١٣٨ شيكلاً إسرائيلياً جديداً).

المصدر: مجلس الشاحنين الفلسطينيين

ورغم وجود حواجز عديدة ذات صلة بالاحتلال تعرقل الجهود المبذولة لتهيئة بيئة تجارية طبيعية، تظل هناك تدابير عديدة يمكن تنفيذها لتعزيز التجارة الفلسطينية وبث الحيوية في الاقتصاد الفلسطيني في الأوضاع السياسية السائدة في الوقت الحالي. وتُبذل جهود لاستكشاف السبل الكفيلة بفك طوق العزلة عن الاقتصاد الفلسطيني من خلال تحويل مسار التجارة الفلسطينية بإبرام اتفاقات للنقل العابر مع البلدان العربية المجاورة، وإقامة ممرات تجارية بين الأرض الفلسطينية المحتلة وجيرانها المباشرين، مثل الأردن ومصر (الأونكتاد، ٢٠٠٧). ويمكن أيضاً

توجيه المعونة الأجنبية توجيهاً يخفف وطأة القيود التي يفرضها الاحتلال على التجارة الفلسطينية. فعلى سبيل المثال، يشكل تحسين ظروف التجارة عبر جسر الملك حسين، ومن ضمنها ضرورة معالجة الشحنات المنقولة في حاويات، عنصراً أساسياً لتيسير التجارة الفلسطينية. وفي هذا الصدد، منحت حكومة هولندا الشعب الفلسطيني ماسحتين ضوئيتين لتركيبيهما على الحدود مع الأردن. ويسلط الفصل التالي الضوء على ما قد تحققه الطريقة المقترحة لتشغيل هاتين الماسحتين من فوائد وما قد تنطوي عليه من مثالب.

الفصل الخامس

الماسحة القنطرية الضوئية لفحص الحاويات بالأشعة السينية في معبر جسر الملك حسين

تشكو السلطة الوطنية الفلسطينية والقطاع الخاص الفلسطيني من التأخير في عبور التجارة الدولية الفلسطينية جسر الملك حسين. ولا ريب في أن الحل الأمثل لهذه المشكلة يتمثل في نقل السيطرة على هذا المعبر من السلطة الإسرائيلية إلى السلطة الوطنية الفلسطينية. وفي الوقت الذي تتجه فيه الجهود السياسية نحو إيجاد حل عادل ينهي الاحتلال، يرى الجانب الفلسطيني أن التجارة الفلسطينية يمكن أن تُعالج بوتيرة أسرع بوضع ماسحة للحاويات في معبر جسر الملك حسين. ويمكن أن تتيح الماسحة أيضاً التعامل مع حجم التجارة المتزايد مع الأردن وعبره. ومع ذلك، ينبغي التشديد على أن الماسحة لن تحل تماماً مشكلة التأخير الناشئ مباشرة عن الإجراءات الأمنية الإسرائيلية المقيدة وسواها من التدابير التي تناولتها الفصول السابقة.

وفي عام ٢٠١٢، استجابت الجهات المانحة للجهود الفلسطينية، فمنحت حكومة هولندا السلطة الوطنية الفلسطينية مساحتين ضوئيتين متحركتين لفحص الحاويات. وحسب ما ذكره ممثل مكتب المجموعة الرباعية (OQR, 2014)، يتوقع أن تُركب الماسحة الضوئية الأولى في معبر جسر الملك حسين وتبدأ تشغيلها بحلول نهاية عام ٢٠١٤ أو مطلع عام ٢٠١٥. وتُركب ماسحة ضوئية أخرى في غزة في معبر كارم أبو سالم (Kerem Shalom).

ورغم أن الماسحة الضوئية مُنحت للسلطة الوطنية الفلسطينية ومن ثم فهي ملكية فلسطينية، فإن السلطات الإسرائيلية التي تتحكم في الحدود الفلسطينية مع الأردن ستظل تمارس السيطرة التامة على معبر جسر الملك حسين وستتولى تشغيل الماسحة. ولذلك، شرعت إسرائيل والأردن فعلاً في إرساء الأسس لتشغيل الماسحتين الضوئيتين اللتين قدمتهما الحكومة الهولندية، بتكلفة تتراوح بين ٨ و ٩ ملايين دولار، وهو أمر كشف النقاب عنه تقرير مكتب ممثل المجموعة الرباعية الصادر في أيلول/سبتمبر ٢٠١٤. وفي الجانب الأردني من جسر الملك حسين، يعمل مكتب ممثل المجموعة الرباعية على دعم جهود الوكالات والوزارات الأردنية لتعزيز القدرات على الجانب الأردني من هذا المعبر الحدودي في الوقت ذاته (OQR, 2014).

ألف - ماسحة الحاويات الضوئية وتيسير التجارة الفلسطينية عبر جسر الملك حسين

تتمثل الممارسة المتبعة حتى الآن في معبر جسر الملك حسين فيما يلي: تُحمّل الصادرات من الضفة الغربية أولاً في صناديق تُوضع على منصات نقالة، ثم تُحمّل في شاحنات متجهة إلى معبر جسر الملك حسين حيث تُفْرغ كل منصة ويتم مسحها بماسحة لفحص المنصات النقالة، وبعدئذٍ يعاد تحميل الشحنة في شاحنات أردنية تنتظر عند الجانب الآخر من الحدود. وبعد ذلك، تُنقل المنصات النقالة إلى ميناء العقبة في الأردن حيث يعاد تفريغها تارة أخرى وتُخرج الصناديق ويُعاد تعبئتها في حاويات للتصدير. ومن الواضح أن هذه العملية تزيد التكلفة وتطيل الوقت اللازم للعبور. غير أن الأمل معقود على أن تتيح مساحات الحاويات عند تركيبها في معبر جسر الملك حسين تحميل المنتجات في الحاويات في المصانع ونقلها إلى السفينة من دون إخضاعها لمزيد من التفتيش اليدوي. وإن لم تُفرض إجراءات أمنية إسرائيلية أخرى، يُتوقع أن يُقلّل ذلك من الأضرار وحالات السرقة والتعرض لأحوال الطقس السيئة. وتشير التقديرات إلى أن مساحات الحاويات ستزيد تدفق التجارة عبر جسر الملك حسين بنحو ٣٣ في المائة. وحسب بعض التقديرات التي أعلنها مبعوث المجموعة

الرباعية، يمكن أن يؤدي استخدام المساحات إلى زيادة التجارة الفلسطينية بمقدار ٣٥ مليون دولار في السنة، مما سيعود على السلطة الوطنية الفلسطينية بمبلغ ١٠ ملايين دولار من الإيرادات الضريبية في السنة^(٥). ويُبيّن المرفق الثالث خصائص المساحة الضوئية التقنية ويورد تحليلاً مقارناً.

وسيتيح تركيب المساحة القنطرية في معبر جسر الملك حسين للشاحنين الفلسطينيين فرصة الاختيار بين استخدام المنصات النقالة أو الحاويات لنقل بضائعهم عبر الجسر. وستتيح المساحات للشاحنين الأخذ بأنسب الخيارات لنقل الشحنات وفقاً للمنتج والسعر ورغبات المستهلكين. وسيؤدي تحسين العمليات في معبر جسر الملك حسين إلى تخفيض تكاليف النقل البري وزيادة فعالية تكاليف استخدام ميناء العقبة بديلاً عن الموانئ الإسرائيلية، وتعزيز تنافسية المنتجات الفلسطينية في الأسواق العربية وسواها من الأسواق. ويُتوقع أيضاً أن يشجع تحسين مرافق المناولة الإقبال على استخدام مطار الملكة علياء لنقل بعض المنتجات والشحنات التي يؤثر فيها عامل الزمن. وفضلاً عن ذلك، سيُخفّض تحسين العمليات والمرافق في معبر جسر الملك حسين تكلفة البضائع المستوردة، ولا سيما المدخلات، فتتخفف التكلفة التي يتحملها المنتجون الفلسطينيون بفضل الخيارات الإضافية المتاحة لهم، ومن بينها خيار الاستعانة بوسطاء إسرائيليين أو الاستغناء عنهم.

ويوضّح الجدول ٤ متطلبات تشغيل المساحة الضوئية القنطرية حتى تتمكن من تخفيض تكلفة التجارة الفلسطينية وزيادة كفاءة الشاحنين عندما يعبرون بتجارهم جسر الملك حسين. ويُبيّن الجدول أدوار كل طرف من الأطراف المعنية ومسؤولياته والنتائج المتوقعة لكل إجراء. وتتعلق البنود المدرجة في النصف الأعلى من الجدول أساساً بالأنشطة المادية التي تُنفَّذ في الوقت الحالي، بينما تركز البنود الواردة في الجزء الأسفل على المسائل المؤسسية والمتعلقة بالشراكة والتنسيق. وتلك هي البنود التي تستدعي التعاون من قِبل حكومة إسرائيل، إذا أُريد للمساحة الضوئية أن تحقق أي قدر من النجاح وتعود بفوائد ملموسة على الشاحنين الفلسطينيين وعلى الاقتصاد الفلسطيني. ولذا، ثمة حاجة لبذل جهود تُيسّر إقامة الشراكات بين الأطراف الفلسطينية والأردنية والإسرائيلية عند معبر جسر الملك حسين.

(٥) <http://www.port2port.com/article/Industry-Trade/Customs/New-quality-container-scanner-to-be-installed-at-Allenby-Bridge/>. Checked 20 March 2014

خطة التنفيذ المقترحة في معبر جسر الملك حسين

نوع الدعم	الإجراء	النتائج المتوقعة	الأطراف المعنية
الدعم المادي	الفرز الأولي لصانعي المساحات الضوئية الرئيسيين.	وضع الشركات في القائمة المصغرة	حكومة هولندا
	استشارة السلطة الوطنية الفلسطينية وحكومة إسرائيل بشأن متطلبات المساحة الضوئية	اختيار المساحة الضوئية	السلطة الوطنية الفلسطينية وحكومة إسرائيل وحكومة هولندا والمجموعة الرباعية
	شراء المساحة الضوئية	شراء المساحة الضوئية	حكومة هولندا
	تجهيز جسر الملك حسين لتثبيت المساحة الضوئية (المنطقة الصلبة، غرفة التشغيل، حاجز المساحة الضوئية الواقية)	إنشاء البنية التحتية	حكومة إسرائيل - سلطة الموانئ الإسرائيلية
	تركيب المساحة الضوئية وتشغيلها	تجهيز المساحة الضوئية للعمل	حكومة إسرائيل وحكومة هولندا
	الحصول على المعدات المطلوبة (الرافعات الشوكية، وخلافه)	المعدات المناسبة متاحة	حكومة إسرائيل وسلطة الموانئ الإسرائيلية
الشركات (توفير الموارد)	جمع ونشر المعلومات عن السياسات والإجراءات الجديدة الخاصة بالشحنات المنقولة في حاويات في جسر الملك حسين (الإجراءات الإدارية والتشغيلية والأمنية)	زيادة وعي الشاحنين الفلسطينيين	حكومة إسرائيل، السلطة الوطنية الفلسطينية.
	معالجة/مناصرة شواغل القطاع الخاص الفلسطيني	تقليل المعوقات والعوائق وتيسير التجارة	السلطة الوطنية الفلسطينية والقطاع الخاص
	التنسيق بين الحكومتين الأردنية والإسرائيلية لتحقيق التكامل بين ساعات العمل والسياسات	استغلال ساعات العمل بالطريقة المثلى	السلطة الوطنية الفلسطينية، الأردن، حكومة إسرائيل
	تيسير عودة الحاويات الفارغة إلى خطوط النقل البحري الرئيسية في إسرائيل والأردن	معالجة الحاويات بكفاءة	السلطة الوطنية الفلسطينية، الأردن، حكومة إسرائيل
	قبول اتفاق التجارة بين السلطة الفلسطينية والبلدان الأخرى	إزالة الرسوم، تحقيق وفورات في التكاليف	السلطة الوطنية الفلسطينية، حكومة إسرائيل
	تطبيق نظام الجمارك الفلسطيني في المعبر الحدودي	التخليص الجمركي الكفؤ، توفير الوقت، والتكاليف والجهود	السلطة الوطنية الفلسطينية، حكومة إسرائيل
	السماح للحاويات التي يستوردها/ يصدرها الفلسطينيون بدخول الأردن	حركة البضائع الكفؤة	السلطة الوطنية الفلسطينية، الأردن
	وضع اتفاق العبور الفلسطيني - الأردني	إزالة رسوم العبور	السلطة الوطنية الفلسطينية، الأردن

متوسط التكلفة للمنصة النقالة: الشحنات المحملة على منصات نقالة وفي حاويات (حاوية سعة ٤٠ قدماً)

نوع التجارة	نوع التكلفة*	ماسحة المنصات النقالة الضوئية		ماسحة الحاويات الضوئية	
		دولار	شيكيل إسرائيلي جديد	دولار	شيكيل إسرائيلي جديد
التصدير	حاوية فارغة من أشدود	صفر	صفر	٣٢٠	١٢٠٠
	النقل بالشاحنات (إلى جسر الملك حسين)	٣٤٧	١٣٠٠	٣٤٧	١٣٠٠
	التفتيش الأمني (تفريغ المنصات النقالة/إعادة تحميلها)	١٣٢	٤٩٥	٤٨	١٨٠
	النقل بالشاحنات (من جسر الملك حسين إلى العقبة)	٤٩٩	١٨٧٠	٤٩٩	١٨٧٠
	رسوم العبور	٢٣٨	٨٩٣	٢٣٨	٨٩٣
	التغليف والتعبئة في الحاويات	٢٠٨	٧٨٠	صفر	صفر
	رسوم المعالجة في المحطة النهائية - التحميل في السفينة	٣٠٠	١١٢٥	٣٠٠	١١٢٥
	المجموع	١٧٢٤	٦٤٦٥	٧٥٢	٦٥٧٠
	التكلفة التقديرية للمنصة النقالة	٧٨	٢٩٣	٤٠	١٥٠
	وفورات التكلفة ٤٨ في المائة				
الاستيراد	رسوم المعالجة في المحطة النهائية (التفريغ من السفينة)	٣٠٠	١١٢٥	٣٠٠	١١٢٥
	التفريغ من الحاويات	٢٠٨	٧٨٠	صفر	صفر
	النقل بالشاحنات (من العقبة إلى جسر الملك حسين)	٤٩٩	١٨٧٠	٤٩٩	١٨٧٠
	التفتيش الأمني (تفريغ المنصات/إعادة تحميلها)	١٧٦	٦٦٠	٤٨	١٨٠
	من جسر الملك حسين إلى الشركة في الضفة الغربية	٤٠٠	١٥٠٠	٤٠٠	١٥٠٠
	إعادة الحاوية فارغة إلى أشدود	صفر	صفر	٣٤٧	١٣٠٠
	المجموع	١٥٨٣	٥٩٣٦	١٥٩٤	٥٩٧٨
	التكلفة التقديرية للمنصة النقالة	٧١	٢٦٦	٣٦	١٣٥
وفورات التكاليف ٤٩ في المائة					

المصدر: التقديرات مبنية على حسابات مجلس الشاحنين الفلسطينيين.

* ثمة تكاليف أخرى ذات صلة يتحملها الشاحنون الفلسطينيون لا يرد ذكرها في الجداول. وهي تشمل تأمين البضائع وأمر التسليم ورسوم الجمارك التي تتفاوت حسب المنتجات ورسوم الخدمات التي تدفع لوكلاء الجمارك الفلسطينيين والأردنيين والإسرائيليين.

تخفيض التكاليف المحتمل تحقيقه بتعبئة الشحنات في حاويات عبر النقل البحري

يحقق النقل بالحاويات للشاحنين الفلسطينيين وفورات في تكلفة الواردات والصادرات بواسطة النقل البحري. وتعزى هذه الوفورات في المقام الأول إلى انتفاء الحاجة لتفريغ المنصات النقالة وإعادة تحميلها لتفتيشها أمنياً بمساحة المنصات النقالة، وتعبئة المنصات النقالة وتفريغها في ميناء العقبة. وإن تحققت هذه الوفورات في التكاليف، فسينخفض السعر الذي يدفعه المستهلكون الفلسطينيون لشراء السلع، وتزداد قدرة المنتجات الفلسطينية على المنافسة في الأسواق العالمية.

ويقدم الجدول ٥ تقييماً للوفورات المحتمل أن يحققها تشغيل مساحة الحاويات لكل منصة نقالة في معبر جسر الملك حسين. ويُجري التحليل مقارنة بين تكلفة الشحنات المحملة على منصات نقالة وتلك المنقولة في حاويات (النقل البحري). ويقارن الجدول بين شحنات نموذجية للاستيراد والتصدير من ميناء العقبة وإليه، وهو الميناء البحري الوحيد في الأردن المجهز لمعالجة الشحنات المنقولة في حاويات. ويفترض أن تتألف الشحنات المحملة على منصات نقالة من ٢٢ منصة كحد أقصى، بينما يبلغ الحد الأقصى لعدد المنصات النقالة في الشحنة المنقولة في حاويات (حاوية سعة ٤٠ قدماً) ٤٤ منصة (مؤلفة من طبقتين). بيد أن الجدول ٥ لا يتضمن التكاليف الأخرى ذات الصلة، مثل تكاليف تأمين البضائع وأمر التسليم ورسوم الجمارك، التي تتفاوت حسب نوع المنتجات والخدمات والرسوم التي تُدفع لوكلاء الجمارك الفلسطينيين والأردنيين والإسرائيليين. ويشير التحليل إلى أن تكلفة شحنات الصادرات الفلسطينية يُمكن أن تُخفّض بمقدار ٣٨ دولاراً للمنصة النقالة، أو بنسبة ٤٨ في المائة من عناصر التكلفة الواردة في الجدول. أما تكاليف شحنات الواردات، فيمكن أن تُخفّض بمقدار ٣٥ دولاراً للمنصة، أو بنسبة ٤٩ في المائة من عناصر التكلفة الواردة في الجدول.

بيد أن الوفورات الناشئة عن استخدام النقل في حاويات عبر جسر الملك حسين يمكن أن تتحقق عند استخدام النقل البحري وليس البري لأن التكاليف عبر جسر الملك حسين تظل دون تغيير سواء استُخدمت المنصات النقالة أو الحاويات. غير أن تجهيز البضائع المحملة في حاويات بشكل أسرع ومعالجتها معالجة مأمونة بدرجة أكبر، فضلاً عن التخفيض المحتمل لتكلفة التأمين، يمكن أن يحقق بعض الفوائد. ومع ذلك، تمثل المنصات النقالة أرخص خيار في معظم عمليات النقل البري على الطرق الأقل طولاً. فعلى سبيل المثال، يستلزم تصدير بضائع إلى دبي في الوقت الحالي تفريغ كل منصة نقالة من الشاحنة الفلسطينية ووضعها على مساحة المنصات النقالة ثم إعادة تحميلها في الشاحنة الأردنية. ويلزم اتباع عملية شبيهة بذلك لمعالجة الشحنات المنقولة على المنصات التي تستخدم النقل البري. وفي هذه الحالة، يُمر الحمل المنقول على المنصة عبر المساحة القنطرية وهو لا يزال على متن الشاحنة. وبعد ذلك، تُفْرَع كل منصة من الشاحنة الفلسطينية ويعاد تحميلها في الشاحنة الأردنية. وفي حالة النقل البري، يُجبر الشاحنون الفلسطينيون على نقل شحناتهم بتحميلها على منصات نقالة لسببين، أولهما أن شركات الشحن لا توفر حاويات فارغة لاستخدامها في النقل البري، وثانيهما أن تكاليف استئجار الحاويات الفارغة وإعادة تلغى الفوائد المحققة من استخدامها، حتى وإن تمكن الشاحن الفلسطيني من الحصول على حاويات لأغراض النقل البري.

النفذ الميسر إلى الأسواق الدولية

ستتيح المساحة الضوئية في معبر جسر الملك حسين لشركة الشحن الفلسطينية منفذاً دولياً أكثر كفاءة وفعالية بتقليل اعتمادها على الموانئ البحرية الإسرائيلية. بيد أن تحقيق الفائدة القصوى من ذلك يقتضي أن تكون الإجراءات التشغيلية والإدارية والأمنية التي تنفذها السلطات الإسرائيلية في هذا المعبر حافزة ومتسقة مع الممارسات الدولية.

زيادة المرونة في تعبئة شحنات الصادرات المنقولة في حاويات

بتركيب الماسحة الضوئية، يصبح من المحتمل أن تسمح حكومة إسرائيل بمزيد من المرونة في تعبئة شحنات الصادرات المنقولة في حاويات. وترد أدناه قطاعات التصدير الفرعية الفلسطينية التي يرجح أن تستفيد من الشحن بالحاويات عبر جسر الملك حسين:

- **القطاع الزراعي -** في الوقت الحالي، يُحدد ارتفاع شحنات المنتجات الزراعية المعبأة في كل منصة نقالة بمقدار ١,٦ متر وتقتصر على نوع واحد فقط من المنتجات. ويُقلّل ذلك كمية السلع المعبأة في كل منصة، فيضطر الشاحن الفلسطيني إلى استخدام عدد أكبر من المنصات لتعبئة الكمية نفسها من السلع، فتزداد تبعاً لذلك تكاليف الشحن والمناولة. ويتيح نقل الشحنات في حاويات تعبئة شحنات الصادرات الزراعية الفلسطينية بشكل أكثر فعالية.
- **الأغذية المجهزة والقابلة للتلف -** تُفرغ منصات نقل شحنات الأغذية المجهزة والقابلة للتلف المصدرة عبر جسر الملك حسين في هذا المعبر حيث تكون لساعات طويلة في بعض الأحيان عرضة لأحوال الطقس القاسية، مثل درجات الحرارة الشديدة. والبنية التحتية الحالية للعبور غير مهيأة لاستقبال الشحنات المبردة. وبذلك تكون السلع القابلة للتلف عرضة للإصابة بأضرار. ويتيح استخدام الماسحات الضوئية تبريد الشحنات المنقولة في حاويات وحمايتها من أحوال الطقس القاسية.
- **منتجات الأحجار والرخام -** يقتصر قطاع الأحجار والرخام الفلسطيني في الوقت الحالي على تحميل الشحنات على منصات نقالة بغية تصديرها عبر جسر الملك حسين، مما يحد من حجم الشحنات ووزنها. وباستخدام الشحنات المنقولة في حاويات، سيتمكن قطاع الأحجار والرخام من تصدير ألواح كبيرة عبر جسر الملك حسين.

تحسين إجراءات الشحنات الكبيرة

إذا أُحسنت إدارة الماسحات الضوئية في معبر جسر الملك حسين على نحو يراعي مصالح التجار، فقد تتحسن الظروف التجارية التي يعمل في ظلها المستوردون الفلسطينيون الذين يستوردون بضائع كبيرة الحجم ومتخصصة، مثل شحنات وحدات تكييف الهواء. وفي الوقت الحالي، تُحوّل الشحنات الكبيرة جداً التي لا يمكن فحصها بواسطة ماسحة المنصات النقالة في معبر جسر الملك حسين إلى معبر الشيخ حسين الذي تستغرق الرحلة إليه ثلاث ساعات لفحصها (على نفقة الشاحن) بالماسحة الضوئية المركّبة هناك. وبتركيب الماسحة الضوئية في معبر جسر الملك حسين، ستنتفي الحاجة إلى هذا التحويل الباهظ التكلفة الذي يُمكن الاستغناء عنه بفحص هذه الشحنات بالماسحة الضوئية في معبر جسر الملك حسين، فيصبح الوقت اللازم لنقلها أقصر والتكاليف ذات الصلة أقل. وفضلاً عن ذلك، يتيح استخدام الماسحة الضوئية في معبر جسر الملك حسين فحص طائفة واسعة من البضائع المعبأة في براميل، مثل الطلاء.

باء- استمرار القيود مع وجود ماسحة الحاويات الضوئية في معبر جسر الملك حسين

وردت الإشارة في القسم السابق من هذه الدراسة إلى أن استخدام ماسحة الحاويات الضوئية في معبر جسر الملك حسين يمكن أن يعود بفوائد ملموسة على الاقتصاد الفلسطيني بوجه عام وعلى الشاحنين الفلسطينيين بوجه خاص. غير أن هذه الفوائد قد لا تتحقق البتة إذا زادت القيود التي تفرضها السلطات الإسرائيلية على الحركة شدة لا في معبر جسر الملك حسين وحده بل وفي جميع أنحاء الأرض الفلسطينية المحتلة، مثلما حدث مرة تلو الأخرى خلال العقد المنصرم. وفي هذه الحالة، لن تكون الماسحة الضوئية والفوائد التي تحققها مسألة تقنية أو اقتصادية. فلكي تتحقق فوائد الماسحة الضوئية كاملة، لا بد من أن تتعاون إسرائيل تعاوناً تاماً لا بإزالة القيود المفروضة على الحركة فحسب، بل وجميع

الإجراءات التقييدية الأخرى المفروضة على التجارة الفلسطينية. ويرد فيما يلي استعراض لبعض التدابير التي قد تُقلّل الفوائد المتوخى تحقيقها من استخدام مساحة الحاويات الضوئية أو تحول دون تحقيقها.

السيطرة الإسرائيلية الأحادية الجانب وغياب السلطة الوطنية الفلسطينية

رغم أن ملكية المساحة الضوئية تؤول إلى السلطة الوطنية الفلسطينية، فإن النقاش يشير إلى أن إدارة الجمارك الإسرائيلية ستتولى إدارتها وتشغيلها. وتدير سلطة المطارات الإسرائيلية شؤون الأمن في المحطة الطرفية في معبر جسر الملك حسين، بينما تتولى القوات الإسرائيلية إدارة المنطقة المحيطة بالمعبر. وعلى هذا النحو، تكون السيطرة الأحادية على جميع المسائل التشغيلية والإدارية والأمنية المتعلقة بالمساحة الضوئية في يد الحكومة الإسرائيلية. وستكون لحكومة إسرائيل السيطرة الكاملة على جميع الجوانب، مثل ساعات العمل، وإجراءات التعبئة والتفتيش وعملية تحريك البضائع (تتابع عمليات التفريغ وإعادة التحميل، أو من الباب إلى الباب). ويترب على عدم وجود السلطة الوطنية الفلسطينية عند الحدود عواقب وخيمة تضعف التأثير الإيجابي المتوقع لاستخدام جسر الملك حسين باعتباره منفذاً للتجارة الفلسطينية. ويتخوف الشاحنون الفلسطينيون من أن يؤول تأثير المساحة الجديدة إلى مثل ما آلت إليه المساحات الأخرى الموجودة فعلاً في معابر الضفة الغربية التجارية الأخرى.

استمرار العمل بنظام تتابع عمليات التفريغ وإعادة التحميل

بعد تركيب المساحة الضوئية في معبر جسر الملك حسين، قد تواصل حكومة إسرائيل فرض نظام تتابع عمليات تفريغ البضائع وإعادة تحميلها على الواردات والصادرات الفلسطينية. ويتوقع المتفائلون أن تسمح سلطات الجمارك الإسرائيلية بمرور ٧٠ في المائة من الحاويات بعد تخليصها جمركياً مباشرة عبر جسر الملك حسين حال فحصها بالمساحة الضوئية، بينما تُخضع نسبة ٣٠ في المائة المتبقية لتفتيش يدوي إضافي. بيد أن الكثير من الشاحنين الفلسطينيين يتوقعون أن تفوق عمليات التفتيش اليدوي نسبة ٣٠ في المائة وذلك استناداً إلى التجربة المكتسبة حالياً من تفتيش الحاويات الفلسطينية في مرافق الموانئ الإسرائيلية.

عدم تغيير ساعات التشغيل

يُتوقع أن تظلّ ساعات تشغيل محطة البضائع التجارية دون تغيير. ويجب على الشاحنين الفلسطينيين أن ينسقوا مع الموظفين الإسرائيليين في معبر جسر الملك حسين قبل ٢٤ ساعة على الأقل من موعد وصول الشحنة المحتمل. وتُفتح المحطة أمام الحركة التجارية من يوم الأحد إلى يوم الخميس من الساعة الثامنة صباحاً إلى الساعة الثامنة مساءً (مجلس الشاحنين الفلسطينيين - التجارة الفلسطينية، ٢٠٠٩) وتغلق أبوابها يومي الجمعة والسبت وأثناء العطلات الإسرائيلية. بيد أن كثيراً من الشاحنين الفلسطينيين يشيرون إلى أن المحطة يمكن أن تُغلق في أي وقت من دون إخطار ملائم أو مسبق، بغض النظر عن تدفق الحركة وساعات العمل الرسمية.

عدم وجود اتفاق عبور مع الأردن

من الفوائد التي يمكن أن تحققها المساحة الضوئية في معبر جسر الملك حسين تنويع طرق التجارة الفلسطينية والنأي بها عن الاعتماد المفرط على الموانئ الإسرائيلية بإتاحة منفذ للمنتجات الفلسطينية يمكنها من دخول الأسواق العالمية عبر الموانئ الأردنية. بيد أنه لا يوجد في الوقت الحالي اتفاق عبور بين السلطة الوطنية الفلسطينية والأردن، وهو وضع من شأنه أن يضع مجموعة أخرى من العراقيل أمام التجار الفلسطينيين. وينبغي أن يتضمن أي اتفاق عبور يكون متسقاً مع اتفاقية كيو تو الدولية المنقحة لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية نظاماً بسيطاً للضمان يغطي المسؤولية عن الرسوم على البضائع في حالة عدم خروجها من البلد.

الفصل السادس

الخلاصة والتوصيات من أجل تيسير التجارة الفلسطينية

قدم الأونكتاد في دراسات سابقة عدة توصيات في مجال السياسات من أجل تيسير التجارة الفلسطينية. وقد دعت إحدى تلك التوصيات إلى إعادة توجيه التجارة الفلسطينية نحو إقامة علاقات متوازنة مع إسرائيل بتعزيز الاندماج الإقليمي والدولي مع البلدان العربية (الأونكتاد، ٢٠٠٤). ويستدعي ذلك وجود إطار متنسق يتناول العوامل الرئيسية التي يعزى إليها انخفاض مستوى التجارة عبر الحدود والافتقار إلى بُنى التجارة والنقل التحتية التي تعمل بكفاءة. وفضلاً عن ذلك، تدعو هذه الدراسة إلى اتخاذ مجموعة من تدابير تيسير التجارة في مجالات عمليات الجمارك والنقل البري والمعلومات المتعلقة بالأعمال التجارية. غير أن ثمة عوامل عديدة تحول دون المتابعة اللازمة، من بينها تدهور الأوضاع الاقتصادية والأمنية في الأرض الفلسطينية المحتلة وإطار السياسة الاقتصادية الفلسطينية الذي يجسده اتفاق باريس.

وقد أوصى الأونكتاد أيضاً باستكشاف طرق بحرية بديلة للتجارة الفلسطينية بتحويل اتجاه الواردات والصادرات الفلسطينية التي تعبر الموانئ الإسرائيلية إلى ميناءي بورسعيد في مصر والعقبة في الأردن. بيد أن دراسة الأونكتاد خلّصت إلى أن الإجراءات الأمنية التي تفرضها إسرائيل تجعل تحويل أغلب أنواع بضائع التجارة الفلسطينية عبر طرق بديلة أمراً أكثر تكلفة من الطرق المستخدمة في الوقت الحالي. وخلاصة القول إن الدراسة تشدد على أهمية السيطرة الفلسطينية على طرق نقل التجارة الفلسطينية، في إطار اتفاقات العبور الإقليمية، في إعادة توجيه مسار التجارة الفلسطينية.

ويستكشف هذا القسم من الدراسة السياسات الإضافية التي ستيسر لو نُفذت التجارة الفلسطينية وتخفف وطأة الاعتماد على إسرائيل حتى في ظروف الاحتلال وعدم وجود ميناء بحري يخضع لسيطرة السلطة الوطنية الفلسطينية.

ألف- تدابير تعزيز كفاءة الشاحنين الفلسطينيين وقدراتهم

ينبغي أن تستهدف المجموعة الأولى من التدابير بناء المعرفة والقدرات المؤسسية للشاحنين الفلسطينيين باتخاذ تدابير تحقق ما يلي:

- زيادة وعي الشاحنين الفلسطينيين بشأن الخدمات التي يقدمها وسطاء الشحن ووكلاء الجمارك.
- تعزيز كفاءة الشاحنين الفلسطينيين وقدراتهم المهنية بمشاركة في برامج التدريب التي تزيدهم معرفة بأفضل ممارسات التجارة الدولية وإجراءات الشحن وقواعده ولوائحه التنظيمية.
- القيام بجولات دراسية لموانئ أشدود وحيفا والعقبة ومعبر جسر الملك حسين لتوعية الشاحنين الفلسطينيين بالقواعد واللوائح التنظيمية والإجراءات والخدمات.
- إنشاء سلاسل إمداد آمنة تُراعى فيها أضعف الحلقات في سلسلة لوجستيات التجارة. وتكفل سلسلة الإمداد المتينة تدفق التجارة الفلسطينية المأمون وتساعد في تفادي العقبات والعراقيل المتوقعة، فتتدفق البضائع بطريقة سلسلة وفعالة من حيث التكلفة والوقت.
- تطوير مهارات التفاوض التي تُمكن الشاحنين الفلسطينيين من الحصول على عقود تتضمن شروطاً أفضل وأسعار شحن أقل والتفاوض بشأن الرسوم التي يفرضها وكلاء الجمارك.

- إدارة المخزونات من المنتجات إدارة فعالة تحول دون اضطراب الأعمال التجارية، وحسن إدارة جرد المخزونات لتفادي اضطراب الأعمال التجارية بسبب تأخر الشحنات.
- الحصول على عروض الأسعار من وكلاء الشحن تفادياً للتكاليف غير المتوقعة. وينبغي أن يتضمن عرض الأسعار معلومات عن مجموع تكاليف النقل والتكاليف الأمنية ورسوم الجمارك وأي وثائق خاصة قد تكون ضرورية.
- تعزيز الجهود للتعريف بإدارة المخاطر وتبديد المخاوف ومساعدة الشاحنين على توقع معوقات التجارة، سواء أكانت تشغيلية، أم أمنية، أم سياسية، أم مالية، أم قانونية أم بيئية.
- بناء قدرات الشاحنين الفلسطينيين التي تمكنهم من تحليل التكاليف والفوائد بغية تحديد وسيلة النقل الأمثل والأريح لكل شحنة.

وجود الموظفين ووكلاء الجمارك الفلسطينيين

يُعدُّ وجود موظفين تابعين للسلطة الوطنية الفلسطينية في الموانئ الإسرائيلية لتقديم الدعم للشاحنين الفلسطينيين عاملاً بالغ الأهمية، لأن الأرض الفلسطينية المحتلة تفتقر إلى السيطرة السيادية على الموانئ البحرية والمطارات. ومن شأن هذا الوجود أن يساعد على حل المشاكل التجارية التي قد تحدث في الموانئ، مثل مشاكل التقييم الجمركي والشحنات المرفوضة. وسيساعد وجود ممثلي سلطة الجمارك الفلسطينية في نشر أحدث المعلومات على نحوٍ يُسهِّل توقع أي تغييرات في إجراءات الاستيراد والتصدير ويُيسر معرفتها. وسيساعد هذا الوجود أيضاً في جمع إحصاءات التجارة الدقيقة التي لا غنى للحكومة والقطاع الخاص عنها لأغراض التخطيط ووضع السياسات.

ويشير الاتفاق الإسرائيلي - الفلسطيني المؤقت لعام ١٩٩٥^(٦) إلى أن تشغيل معبر جسر الملك حسين ينبغي أن يكون مشتركاً بين الطرفين الفلسطيني والإسرائيلي. وينبغي أن تتشارك حكومة إسرائيل والسلطة الوطنية الفلسطينية في الترتيبات الهيكلية والإجرائية الخاصة بالمعبر، فضلاً عن إقامة جناح إسرائيلي وآخر فلسطيني في المحطة الطرفية. وتحتفظ حكومة إسرائيل بالمسؤولية عن الأمن العام في المعبر وبدور المدير العام الذي يكون له نائب إسرائيلي يدير الجانب الإسرائيلي ونائب فلسطيني يدير الجانب الفلسطيني. وينبغي أن يتيح الجزء الفلسطيني من تشغيل الجسر للشاحنين الفلسطينيين نقطة اتصال ميسورة للاستفسار عن شحناتهم والتنسيق بشأن وضعها، ومعرفة السبب الذي يدفع الجمارك الإسرائيلية لرفض أي بضاعة وتلقي أحدث المعلومات عن إجراءات العبور.

إلغاء نظام تتابع عمليات التفريغ وإعادة التحميل

ثمة خيارات يمكن أن تنظر فيها حكومة إسرائيل كبديل عن نظام تتابع عمليات التفريغ وإعادة التحميل الباهظ التكلفة. ومن بين هذه الخيارات تبادل المقطورات بحيث تفصل الشاحنات الفلسطينية المقطورات التي تُوصَل بالشاحنات الأردنية وتمضي إلى وجهتها، ونظام "من الباب إلى الباب" الذي تسافر في إطاره شاحنة البضائع من نقطة المغادرة إلى نقطة الوصول من دون تفريغ الشحنات وإعادة تحميلها. وينطوي كلا هذين الخيارين على تكاليف إضافية، مثل رسوم التأمين وشروط سلامة المركبة وتسجيلها في ولايتين قضائيتين. بيد أن الميزة الأساسية تتمثل في انتفاء الحاجة إلى تحريك الحاوية أو المنصة النقالة من شاحنة إلى أخرى. وفي هذه الحالة، يمكن فحص المقطورة أو الشاحنة أمنياً في الوقت ذاته الذي تفحص فيه الشحنة.

(٦) <http://www.mfa.gov.il/mfa/foreignpolicy/peace/guide/pages/the%20israeli-palestinian%20interim%20agreement%20-%20annex%20i.aspx>

التوعية وإتاحة المعلومات ووضوح الإجراءات

لا بد من إيضاح جميع إجراءات التجارة ولوائحها التنظيمية ونشرها على نطاق واسع. وينبغي أن يتاح للشاحنين الاطلاع يُيسر على أحدث المعلومات عن الإجراءات الإدارية والتشغيلية والأمنية والرسوم في الموانئ الإسرائيلية ونقاط العبور وجسر الملك حسين. وينبغي أن تتاح هذه المعلومات باللغة العربية، وبالإنكليزية إن أمكن ذلك، عوضاً عن تقديمها باللغة العبرية فقط كما هو الحال الآن. ولذلك، يكتسي إنشاء هيئة فلسطينية رسمية تمثل مصالح الشاحنين الفلسطينيين أهمية بالغة لتزويد التجار الفلسطينيين بمحاجتهم من المعلومات. وينبغي أن تشمل هذه المعلومات ما يلي:

- القواعد واللوائح التنظيمية المعمول بها في المعابر الحدودية.
- جميع القوانين واللوائح التنظيمية والإجراءات ذات الصلة المطبقة على الواردات والصادرات الفلسطينية.
- الظروف البحرية وغير البحرية التي تؤثر في تجارة السلع.
- قواعد الجمارك واللوائح التنظيمية الجمركية والأسعار.
- ساعات التشغيل والتغيرات المحتملة في الجدول الزمني.

ومنذ عام ٢٠٠٤، كان الأونكتاد قد اقترح إنشاء نظام المعلومات المسبقة عن البضائع لتطوير خدمات النقل والخدمات اللوجستية لتكون أداة فعالة من حيث التكاليف بغية رصد حركة معدات النقل والبضائع (الأونكتاد، ٢٠٠٤). وستتيح إقامة هذا النظام تزويد الشاحنين بمعلومات أكيدة تمكنهم من معرفة المشاكل والتغيرات في مرحلة مبكرة. غير أن نظام المعلومات المسبقة عن البضائع لا يمكن تنفيذه ما دامت مسائل الحدود الإسرائيلية - الفلسطينية من دون حل.

رفع القيود عن استيراد الأسمدة وعن الصادرات الزراعية

ينبغي للسلطة الوطنية الفلسطينية أن تتفاوض مع حكومة إسرائيل بشأن رفع القيود المفروضة على نفاذ المنتجين الفلسطينيين، ولا سيما المزارعون منهم، إلى الأسواق المحلية والخارجية لبيع منتجاتهم وشراء مدخلات الإنتاج. وينبغي أن تهدف المفاوضات أيضاً إلى إنهاء التمييز المطبق على الشاحنين الفلسطينيين بصفه عامة والمزارعين بوجه أخص.

باء- توصيات بشأن معبر جسر الملك حسين وماسحة الحاويات الضوئية

- يمثل جسر الملك حسين معبراً حدودياً دولياً وينبغي من ثم أن يُدار وفق المعايير الدولية. ولا بد من تشغيله طوال ٢٤ ساعة في اليوم وسبعة أيام في الأسبوع، وأن تُقام فيه مكاتب تعنى بمعايير الصحة والزراعة.
- ينبغي أن تنظر السلطة الوطنية الفلسطينية في إنشاء موانئ/مجمعات مركزية برية (جافة) أو مستودعات للحاويات للتغلب على المشاكل المقتزنة بتجزئة الأراضي وضعف البنى التحتية للنقل والتجارة. وينبغي أن تتضمن هذه المجمعات المركزية مرافق وخدمات متخصصة ومستودعات جمركية ومرافق للتخليص الجمركي للواردات والصادرات وتخزين الحاويات الفارغة.
- ينبغي توسيع البنية التحتية الحالية والترتيب الحالي للمحطة الطرفية لإتاحة حيز أوسع لإقامة طرق وصول إضافية وطرق معينة عبر المعبر وتوسيع مناطق معالجة البضائع وتفتيشها وزيادة المعدات. وفضلاً عن ذلك، ينبغي أن يوفر للمحطة الطرفية التجارية حيز كافٍ لتخزين الحاويات والحاويات الفارغة.

- ينبغي إصلاح جسر داميا لتخفيف عبء العمل عن معبر جسر الملك حسين. ويستدعي ذلك أيضاً إعادة تشييد ١٠ كيلومترات من الطرق وإصلاح المباني الحالية على كل جانب وتعزيز قدرة المعبر الحالي الذي تبلغ طاقته القصوى ٢٥ طناً فقط.
- ينبغي حصر عمليات التفتيش اليدوي التي تستغرق وقتاً طويلاً في الحد الأدنى الضروري.
- ينبغي أن يتاح للشاحنين الفلسطينيين الخيار الكامل لتعبئة بضائعهم في حاويات أو تحميلها على منصات نقالة، أيهما أنسب لمنتجاتهم أو لوجهتها النهائية. وينبغي أن يُوسَّع تركيب المساحة الضوئية لخيارات الشاحنين الفلسطينيين بشأن استخدام الحاويات لا أن يقللها.
- ثمة حاجة لأن تتاح للشاحنين الفلسطينيين الخيارات كاملة لاستخدام الحاويات، بما في ذلك الحصول على الحاويات الفارغة وإرجاعها في الوقت المناسب وبشكل يحقق فعالية العمليات من حيث التكاليف. وسيتمكن ذلك من الحصول على الحاويات الفارغة من خطوط الشحن البحري في أشدود أو عمان لتعبئة منتجاتهم بغية تصديرها. وبعد ذلك، يمكن تعبئة الحاويات الفارغة في منشأة الشركة في الضفة الغربية ونقلها إلى ميناء العقبة. وفي حالة الاستيراد، ينبغي أن يكون باستطاعة الشركة إعادة الحاويات الفارغة إما إلى أشدود أو عمان (أقرب منطقة حاويات لشركة النقل البحري). وإذا لم تتوفر حاويات فارغة في الضفة الغربية، ينبغي وضع نظام لمساعدة الشاحنين في الحصول على الحاويات وإعادتها بسهولة.
- ينبغي أن تعترف إسرائيل باتفاقات التجارة الثنائية والمتعددة الأطراف المبرمة بين السلطة الوطنية الفلسطينية وبلدان أخرى. فعلى سبيل المثال، ستتيح الاتفاقات التي تنص على إعفاء الواردات الفلسطينية من الرسوم الجمركية تنوع شركاء الأرض الفلسطينية المحتلة التجاريين وتُمكن من النفاذ إلى الأسواق بأسعار أكثر قدرة على التنافس من تلك السائدة في الأسواق الإسرائيلية. وسيخفف ذلك من درجة التركيز العالية جداً للتجارة الفلسطينية مع إسرائيل ومن درجة اعتمادها على هذه الأخيرة وهشاشتها في مواجهة الصدمات الناشئة عن هذا التركيز.
- يمكن تعزيز كفاءة التجارة بتحقيق التجانس في الإجراءات والمعدات والتكنولوجيا مع الجانب الأردني في معبر جسر الملك حسين لتقليل التكاليف والأعباء الزائدة إلى أدنى حد.
- لا يرقى البروتوكول المتعلق بمسائل العبور المبرم بين وزارة النقل الفلسطينية والأردن إلى مصاف اتفاق العبور. ولذلك، ثمة حاجة لوضع اتفاق فلسطيني أردني كامل بشأن العبور لتيسير التجارة الفلسطينية عبر الأردن. وفي الحالة المثلى، ينبغي أن يشمل هذا الاتفاق أحكاماً تتناول (أ) عمليات تحديث البنية التحتية على طول الممرات (الطرق والسكك الحديدية والموانئ) ومناطق العبور الحدودية؛ (ب) زيادة كفاءة وفعالية وكالات مراقبة الحدود ووكالات النقل الحكومية؛ (ج) بناء قدرات القطاع الخاص على توفير الخدمات اللوجستية. وفضلاً عن ذلك، ينبغي أن تحدد السلطة الوطنية الفلسطينية والأردن في اتفاق العبور ممرات/طرق محددة لحركة العبور والاتفاق على المعايير التقنية، وهو أمر دعا إليه الأونكتاد (٢٠٠٤).

جيم- توصيات تتعلق بالقطاع الخاص والسلطة الوطنية الفلسطينية

التوصيات المتعلقة بالقطاع الخاص

- يفترق الشاحنون الفلسطينيون، حتى الآن، لآلية راسخة لتقديم الشكاوى تساعد في حل المشاكل التي يواجهونها عند تخليص الشحنات، مثل تحديد الأضرار والمطالبة بالتعويض عنها على امتداد سلسلة اللوجستيات بأكملها. ولا بد من إنشاء نوع من آليات الشكاوى الرسمية.
- ثمة حاجة لإصدار تراخيص لوكلاء الجمارك الفلسطينيين. وفي الوقت الحالي، لا يوجد وكلاء جمارك فلسطينيون وليس هناك سوى وسطاء يعملون مع وكلاء الجمارك الإسرائيليين. وسيتيح وجود وكلاء جمارك فلسطينيين معتمدين تقديم خدمات التخليص الجمركي للشاحنين الفلسطينيين بكفاءة أكبر.
- ينبغي النظر في أن يطالب الشاحنون الفلسطينيون باتخاذ تدابير قانونية لتيسير سفرهم ووصولهم إلى الموانئ الإسرائيلية لمتابعة تخليص بضائعهم بشكل فعال دون الاعتماد على طرف آخر يتولى التخليص الجمركي لبضائعهم بالنيابة عنهم.
- يمكن النظر أيضاً في اتخاذ تدابير قانونية لمعالجة مسألة تكلفة أيام التخزين الإضافية التي يضطر الشاحنون الفلسطينيون إلى تكبدها بسبب الإضرابات في الموانئ الإسرائيلية.
- ينبغي أن ينظر الشاحنون الفلسطينيون وممثلوهم في التفاوض مع خطوط النقل البحري الرئيسية لزيادة عدد أيام التخزين المجاني. ففي الوقت الحالي، يُجبر الشاحنون الفلسطينيون على دفع رسوم تخزين إضافية بسبب قلة الأيام المعفاة من الرسوم في سياق حالات التأخير في التفتيش الأمني والإضرابات الإسرائيلية عن العمل.

التوصيات الموجهة إلى السلطة الوطنية الفلسطينية

- ترد أدناه بعض التوصيات الموجهة إلى السلطة الوطنية الفلسطينية لتنظر فيها، ولا سيما وزارة الاقتصاد الوطني ووزارة النقل ووحدة دعم التفاوض الفلسطيني:
- بمساعدة من المجتمع الدولي، بوسع السلطة الوطنية الفلسطينية أن تدعو لإصلاح إدارة المنافذ الحدودية بغية زيادة ساعات العمل ونشر المعلومات وتسريع المعاملات وإطالة فترات التخزين المجاني وتخفيض تكاليف أيام التخزين.
 - بوسع السلطة الوطنية الفلسطينية أن تتفاوض مع حكومة إسرائيل بشأن ما يلي:
 - إنشاء بنية تحتية معززة وإقامة مرافق للتخزين البارد للصادرات الزراعية وسواها من الصادرات في المعابر التجارية.
 - تقصير الوقت الذي تستغرقه معالجة الشحنات الفلسطينية التي تمر عبر المعابر التجارية في ميناءي حيفا وأشدود وتقليل تكلفتها وإلغاء الشرط القاضي بالألّا يتجاوز ارتفاع الشحنات المحمولة على منصات نقالة ١,٦ متر.
 - إقامة منطقة مستودعات جمركية للواردات الفلسطينية المحتفظ بها قبل التخليص الجمركي. وإعادة النظر في بروتوكول باريس بصفته إطاراً ثنائياً ينظم العلاقات الاقتصادية والتجارية الفلسطينية - الإسرائيلية. ورثما يتم التفاوض بشأن إطار جديد للسياسات، ورغم مثالب بروتوكول باريس، ينبغي أن يدعم المجتمع الدولي السلطة الوطنية الفلسطينية في مفاوضاتها مع إسرائيل لكي تلتزم هذه الأخيرة بأحكام البروتوكول الذي يفترض أن تُعامل البضائع الفلسطينية والإسرائيلية معاملة متكافئة في الموانئ الإسرائيلية. وتماشياً مع ذلك،

ثمة حاجة لأن تُستأنف بشكل فعال اجتماعات اللجنة الاقتصادية المشتركة المنشأة بموجب أحكام بروتوكول باريس التي يمكن أن تشكل منبراً لإثارة المشاكل التي يواجهها الشاحنون الفلسطينيون في الموانئ الإسرائيلية والمعابر الحدودية ومعالجتها^(٧).

- رصد المعابر الحدودية لجمع البيانات عن حركة البضائع الفلسطينية عبر ميناءي أشدود وحيفا. ويمكن أن تُستخدم المعلومات المستخلصة من هذا الرصد لأغراض التخطيط وتحصيل الضرائب والسعي للتغلب على بعض المشاكل التي يواجهها الشاحنون الفلسطينيون.
- تقديم الدعم للشاحنين الفلسطينيين في جهودهم الرامية إلى الحصول على أسعار أفضل وعدد أكبر من أيام التخزين المجاني من شركات النقل والتأمين، أثناء تفاوضهم مع شتى الوكالات ومرافق الموانئ الإسرائيلية، وفي سعيهم لممارسة حقوقهم في ظل سيطرة إسرائيل.

(٧) في تموز/يوليه ٢٠١٣، اتفقت السلطة الوطنية الفلسطينية وإسرائيل على إنشاء لجان مشتركة لمناقشة المشاكل الاقتصادية مرة كل أسبوعين.

المراجع

- Abu-Amr, Z. (1988), *The Gaza Economy: 1948-1984*, in George T. Abed (ed.), *The Palestinian Economy: Studies in Development under Prolonged Occupation*, London, Routledge, 1988.
- Civic Coalition for Defending the Palestinians' Rights in Jerusalem (CCDPRJ) (2008). *Effects of the Separation Wall on the Economy in Arab Jerusalem*.
- ECF (2008). *A Survey of Freight Traffic Between Israel and the Southern West Bank and the Tarqumia Crossing in Particular*. March.
- ICJ (2004), *Legal Consequences of the Construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory, Advisory Opinion of 9 July 2004*.
<http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=4&k=5a&case=131&code=mwp&p3=4>
- IMF (2009). *Macroeconomic and fiscal framework*. September.
- Karsh E (2001). "Nakbat Haifa: Collapse and Dispersion of a Major Palestinian Community." *Middle Eastern Studies*. October.
- Mansour, Antoine, 'The West Bank Economy: 1948-1984' in George T. Abed (ed.), *The Palestinian Economy: Studies in Development under Prolonged Occupation*, London, Routledge, 1988.
<http://isites.harvard.edu/fs/docs/icb.topic572311.files/Wed%20July%20201/Mansour.pdf>
- OCHA (2009). *West Bank Movement and Access Update*.
- Office of the Quartet Representative (OQR) (2014). *Report to the meetings of the ad-hoc liaison committee on actions in support of Palestinian State-building*. New York. 22 September.
- Paris Protocol 1994, Art III (13),
<http://www.nad-plo.org/userfiles/file/Document/ParisPro.pdf>
- Palestinian Central Bureau of Statistics (PCBS) (2010). *Registered Foreign Trade Statistics Goods and Services*.
- PSC-PALTRADE (2009) "Prerequisites for King Hussein Bridge as a Gateway to the World, Trade Corridors' Project", October
<http://www.paltrade.org/cms/images/enpublications/Paltrade%20En%20.pdf>.
- Roy S (1987). "The Gaza Strip: A Case of Economic De-Development." *Journal of Palestine Studies*.
- UNCTAD (2004). *Transit Trade and Maritime Transport Facilitation for the Rehabilitation and Development of the Palestinian Economy*. UNCTAD/GDS/APP/2003/1. New York and Geneva.

_____ (2007). Report on UNCTAD assistance to the Palestinian people. July.

_____ (2012). The Palestinian economy: Macroeconomic and trade policymaking under occupation. UNCTAD/GDS/APP/2011/1. New York and Geneva.

_____ (2013). Report on UNCTAD assistance to the Palestinian people: developments in the economy of the Occupied Palestinian Territory.

World Bank (2007). Movement and Access Restrictions in the West Bank: Uncertainty and Inefficiency in the Palestinian Economy.

_____ (2008a). Palestinian Trade: West Bank Routes.

_____ (2008b). West Bank and Gaza update. October.

_____ (2008c). The economic effects of restricted access to land in the West Bank. October.

المرفق الأول

المعابر التجارية في الضفة الغربية

الجدول ألف- ١

المواصفات والإجراءات: نقاط العبور التجارية في الضفة الغربية

المواد الممنوعة	السلطة المسؤولة	طريق النقل	الفحص الأمني	محطات العبور الطرفية	إجراءات العبور	الموقع/اتجاه الوصول
حايويات الشحنة والمواد المزروعة الاستخدام	سلطة نقطة العبور الإسرائيلية ممثلو المكاتب في المعبر: الجمارك، ومكاتب تنسيق المنطقة العسكرية الإسرائيلية (مكتب التنسيق المحلي المشترك)، والشرطة الإسرائيلية، والمكتب الزراعي	النقل المسائب وعلى منصات نقالة	التفتيش بالوحدة المنقلة للأشعة السينية	محطة البضائع الطرفية محطة المكبات الطرفية محطة الإكباب الطرفية	نظام تتابع عمليات التفرغ وإعادة التحميل: ١- عند الوصول إلى المعبر، يُطلب من سائق الشاحنة الفلسطينية تسجيل اسمه عند المدخل وأن ينتظر ربما يكون السائق الإسرائيلي جاهزاً على الجانب الآخر من المعبر. ويُجاز إجراءات ضريبة القيمة المضافة والتفتيش الأمني. ٢- بالنسبة للواردات الفلسطينية إلى الضفة الغربية: يُخضع السائق للتفتيش المادي في باب الدخول إلى المعبر وهي عملية تستغرق عادة ١٥ دقيقة على الأقل. وفي بعض الحالات، قد يشمل ذلك التفتيش الشخصي بعد نزع الملابس. وتخضع الشاحنة أيضاً لتفتيش دقيق. ٣- بعد التفتيش، يُسمح للشاحنة بدخول منطقة التبادل وتُنقل الشحنة من الشاحنة الإسرائيلية ويُسمح لها باستئناف رحلتها إلى الضفة الغربية (الواردات إلى الأرض الفلسطينية المحتلة) أو عبر إسرائيل (صادرات الأرض الفلسطينية المحتلة)	الطريق ٦٠١٠ شمال جنين، بالقرب من قرية حلما

الموقع/اتجاه الوصول	إجراء العبور	محطات العبور الطرفية	الفحص الأمني	طريق النقل	السلطة المسؤولة	المواد الممنوعة
الطريق (Sha'ar Ephraim)						
إلى الغرب من طولكرم (على بعد كيلومترين من وسط المدينة)	نظام تتابع عمليات التفريغ وإعادة التحميل شبيهة بالإجراءات المطبقة في معبر حلمة	محطة البضائع الطرفية محطة الركاب الطرفية	ماكينة الفحص بالأشعة السينية التي تبلغ طاقتها ٥ شاحنات في الوقت نفسه	منصات نقالة، سواب، وحائيات (للواردات فقط)	سلطة نقطة العبور: والجمارك، ومكتب التنسيق المحلي المشترك، والمكتب الزراعي	الحوائيات الخارجية، ركاز الحديد والمواد المزروعة الاستخدام
بيتوتين						
عبر بلدة بتونيا (جنوب غرب رام الله)، من الجانب الإسرائيلي: الطريق ٤٣٣	نظام تتابع عمليات التفريغ وإعادة التحميل للفلسطينية. تخضع جميع البضائع للتفتيش اليدوي الذي يجريه الجنود، وكلاب كشف الأغام في بعض الحالات التسليم من الباب إلى الباب للشاحنات الإسرائيلية	محطة البضائع الطرفية	التفتيش اليدوي وكلاب كشف الأغام. ٢ أغلفة فلاتر (للشاحنات الإسرائيلية). ممر منحدر لعملية التفريغ وإعادة التحميل منصبة بجميع صومعة	منصات نقالة، وسواب وحائيات.	الشرطة الإسرائيلية الجمارك، والمكتب الزراعي، ومكتب التنسيق المحلي المشترك، ودورية الحدود، ومدربو الكلاب، والجمالون	المنصات النقالة التي يجاوز ارتفاعها ١,٦ متر والمواد المزروعة الاستخدام

الموقع/التجاه الوصول	إجراء العبور	محطات العبور الطرفية	الفحص الأمني	طريق النقل	السلطة المسؤولة	المواد الممنوعة
تفويهي						
الطريق ٦٠ ثم الطريق ٣٥	نظام تتابع عمليات التفريغ وإعادة التحميل إجراءات شبيهة بتلك المطبقة في معبر حلمة	محطة البضائع الطرفية محطة المركبات الطرفية محطة الركاب الطرفية	آتين للفحص بالأشعة السينية تبلغ طاقة كل منهما ٥ شاحنات في الوقت نفسه	منصات ثقالة، سـوابـ، وحاويـات (لشـحـنات الأحجار فقط)	سلطة نقطة العبور، الجمارك، ومكتب التنسيق المحلي المشترك، المكتب الزراعي، حماية البيئة والشرطة الإسرائيلية	نفايات الحديد والمواد المزروجة الاستخدام
بيسان						
الطريق ٩٠، علسي مقرية من بردلة. يُفتح مؤمياً فقط (تشرين الأول/أكتوبر - نيسان/أبريل)	نظام تتابع عمليات التفريغ وإعادة التحميل شبيهة بالإجراءات المطبقة في معبر حلمة	محطة البضائع الطرفية للصادرات والواردات الزراعية، باستثناء الأسمدة المزروجة الاستخدام محطة الركاب الطرفية	التفتيش اليدوي	منصات ثقالة	سلطة نقطة العبور، الجمارك، مكتب التنسيق المحلي المشترك، المكتب الزراعي، الشرطة الإسرائيلية	المواد المزروجة الاستخدام

المصدر: مركز التجارة الفلسطينية (PALTRADE) - بوابة تيسير التجارة الفلسطينية، 216 - <http://www.ptfp.ps/template.php?id=216>

الشكل ألف-١
نقاط العبور في الأرض الفلسطينية المحتلة



المصدر: مركز التجارة الفلسطيني (PALTRADE) - بوابة تيسير التجارة الفلسطينية: <http://www.ptfp.ps/atemplate.php?id=99>

دراسة استقصائية أجراها مجلس الشاحنين الفلسطينيين

في الدراسة الاستقصائية التي أجراها مجلس الشاحنين الفلسطينيين خلال الفترة كانون الثاني/يناير - نيسان/أبريل ٢٠١٢، اختير المشاركون اختياريًا روعي فيه التمثيل الجغرافي والقطاعي المتوازن بين الشاحنين الفلسطينيين. وركزت الدراسة على الشاحنين الذين لديهم خبرة في استخدام ميناءي أشدود وحيفا البحريين لاستيراد السلع وتصديرها. وكانت المعايير التي استخدمت لاختيار الشركات المشاركة في الدراسة على النحو التالي:

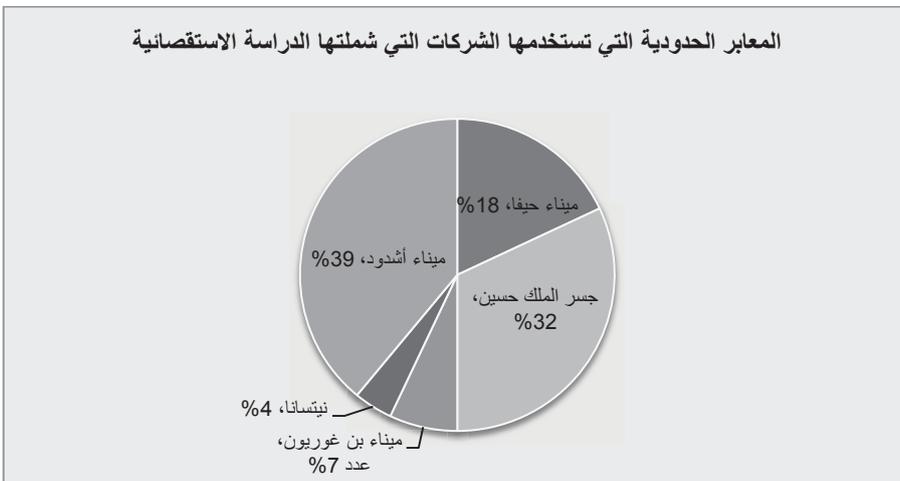
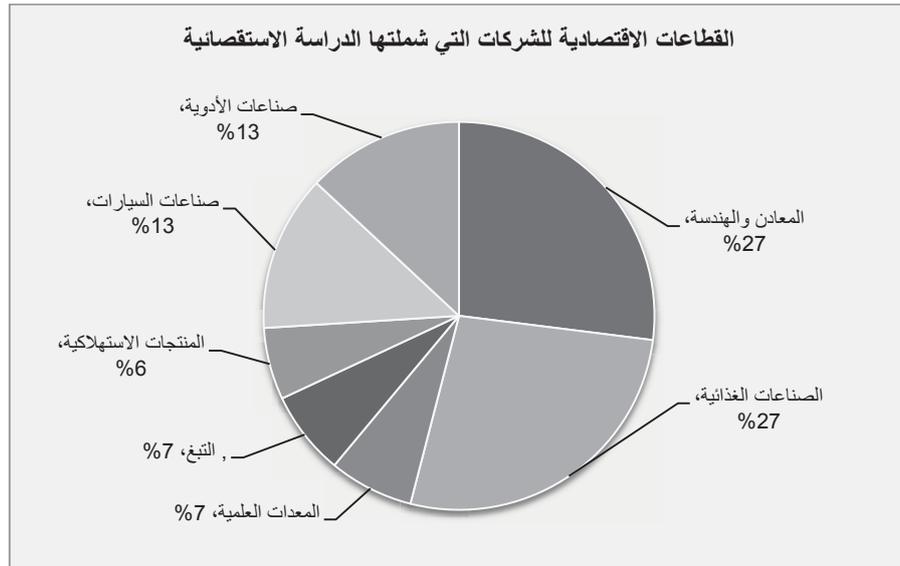
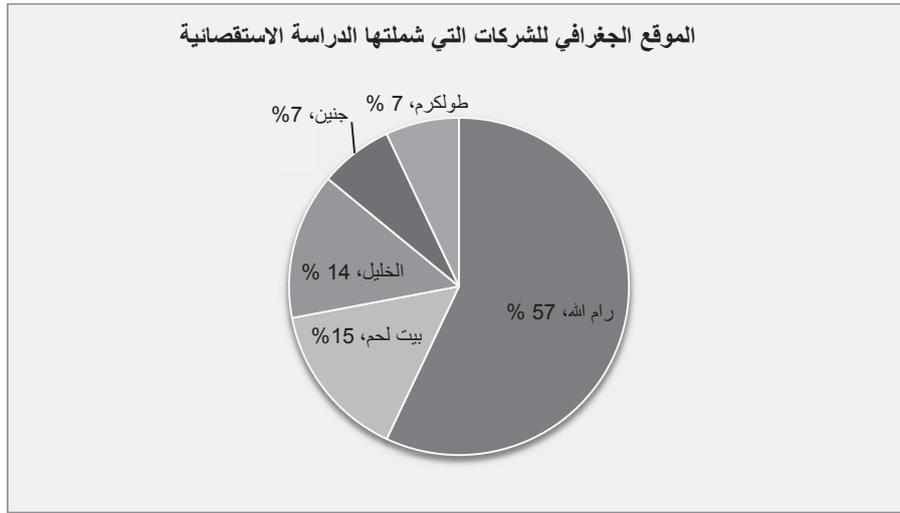
- تغطية القطاعات الرئيسية: اختير المشاركون في الدراسة الاستقصائية الذين يزاولون عملياتهم الرئيسية في الضفة الغربية اختياريًا روعي فيه التمثيل الجغرافي والقطاعي العادل بين مختلف قطاعات التصنيع والصادرات والواردات الفلسطينية. وشملت القطاعات الرئيسية التي أُجريت فيها الدراسة قطاعات الأدوية وتحضير الأغذية والمركبات والمعادن والهندسة. واختيرت خمس شركات من كل قطاع توحيداً للتمثيل العادل.
- التجربة المكتسبة في استخدام الموانئ: اشترط في الشركات المختارة أن تكون لديها سجلات بالتصدير أو الاستيراد عبر ميناءي حيفا وأشدود، ويُفضّل أن تكون لها سجلات كذلك في عبور جسر الملك حسين أيضاً. واستعرضت السجلات المتعلقة بحجم الواردات والصادرات عبر جسر الملك حسين وميناءي حيفا وأشدود وأُخذت في الحسبان في عملية اختيار المشاركين. ومُنحت الأفضلية للشركات التي استخدمت أحد الموانئ وجسر الملك حسين.
- السجل التجاري الملائم: اشترط في المشاركين في الدراسة أن يكون لديهم سجل تجاري (الصادرات أو الواردات) لمدة سنة واحدة على الأقل.
- ترخيص وتسجيل ساريان: اشترط في المشاركين في الدراسة أن يكون مجوزهم ترخيص وتسجيل ساري المفعول من السلطة الوطنية الفلسطينية.

وبعد استعراض دقيق للموردين والمصدرين الفلسطينيين الرئيسيين المستوفين للشروط الوارد ذكرها أعلاه، ضُمَّت في الدراسة مجموعة تتألف من ٣٠ شركة.

وفي البداية، أجرى مجلس الشاحنين الفلسطينيين سلسلة من الاجتماعات المطولة مع وكلاء الشحن ووكلاء الجمارك وممثلي القطاعين العام والخاص الفلسطينيين المعنيين لتجميع البيانات الأولية لهذه الدراسة والمساعدة في إعداد دراسة استقصائية فعالة تتقصى تجربة الشاحنين الفلسطينيين والمشاكل التي تعترض سبيلهم في ميناءي أشدود وحيفا. ووُزِع الاستبيان المؤلف من ٧٠ سؤالاً على الشركات الثلاثين المختارة في الضفة الغربية. وملاً الاستبيان المدير العام للشركات المختارة أو موظف كبير فيها مسؤول عن الواردات والصادرات وتخليص البضائع.

ويقدم الشكل ٢ عرضاً وجيزاً للموقع الجغرافي والقطاع والمعبر الحدودي/الميناء الذي تستخدمه الشركات المشاركة في الاستبيان والشاحنون المشاركون فيه.

الشركات التي شملتها الدراسة الاستقصائية - الموقع والقطاع الاقتصادي والمعبّر/الميناء المستخدم



الماسحة الضوئية القنطرية للحاويات: المواصفات والاختصاصات

وردت الإشارة في الفصل الخامس إلى أن ماسحة الحاويات الضوئية في جسر الملك حسين يُفترض أن تبدأ عملها في أواخر عام ٢٠١٤ أو مطلع عام ٢٠١٥. وقد وُضعت المواصفات التقنية والمتطلبات لنظام فحص الحاويات بالماسحة الضوئية القنطرية وشرع مكتب الأمم المتحدة لخدمات المشاريع في عملية طرح العطاءات^(٨). وتتمثل مواصفات الماسحة الضوئية التقنية الرئيسية فيما يلي:

- نظام فحص متكامل بالأشعة السينية.
- ارتفاعات مرنة للفحص بالماسحة، زاوية انحراف المسح الضوئي وطائفة من طرائق المسح الضوئي لتحقيق أقصى قدر من الحركة والفعالية التشغيلية.
- تعتمد معالماً خطياً بقوة ٦ ميغا إلكترون فولط يتيح درجة عالية من الاختراق والوضوح. ودرجة اختراق الفولاذ بمقدار ٤٠٠ ملم من الفولاذ ودرجة وضوح تبلغ ٢ في المائة.
- درجة أداء عالية تتراوح بين ٢٠ و ٢٥ شاحنة في الساعة (٢٠ شاحنة تحمل حاويات تبلغ سعة كل منها ٤٠ قدماً)، مصممة للعمل بكفاءة في ظروف الطقس القاسية، مثل الحرارة البالغة الشدة.
- تكنولوجيا تصوير لتمييز المواد مثل المواد العضوية/غير العضوية.

تحليل الفرق النسبي

يركز هذا التحليل على الفرق بين الوضع الراهن أو الحالة في جسر الملك حسين قبل تركيب الماسحة الضوئية والظروف السائدة بعد تشغيلها. بيد أن التحليل يفترض أن تشغيل الماسحة سيتبع نهج أفضل الممارسات الذي سيلبي احتياجات الشاحنات الفلسطينية. وعند تركيب الماسحة، يُتوقع أن تزيد كفاءة المناولة في مختلف وسائط النقل ومن بينها الحاويات. ويستدعي توحيد مناولة الشحنات وجود مرافق شديدة التخصص وطريقة محددة لنقل البضائع، سواء أكانت تتابع عمليات التفريغ وإعادة التحميل أو طريقة من الباب إلى الباب. ويمكن تصنيف أصول المعبر في أربع فئات مختلفة هي: بنية العبور التحتية الأساسية، والبنية التحتية التشغيلية والبنية الفوقية والمعدات. ويتعلق الأمر هنا بالتفاعل بين طريقة التشغيل الجديدة التي تنطوي عليها الماسحة القنطرية وهذه الفئات الأربع.

(٨) <http://www.unops.org/ApplyBO/File.aspx/Annex1%20-%20UNOPS-JMPC-00083029-ITB-2012-.001.pdf?AttachmentID=33d32e40-c6a1-4aa1-b04a-1739aa91b4bf>

مقارنة الوضع الراهن مع ماسحة الحاويات وأفضل الممارسات في جسر الملك حسين

المرفق	الفئة الفرعية	الوضع الراهن (استخدام المنصات النقالة)	الوضع مع الماسحة (استخدام الحاويات)	أفضل الممارسات	
البنية الأساسية التجريبية	طريق بري	الوصول عبر الطريق ٩٠	الوضع نفسه	غير متوافر	
	المدخل	مدخل واحد لحركة الركاب/ البضائع	الوضع نفسه	مدخل منفصل للمعبر التجاري	
	منطقة التخزين	لا توجد منطقة تخزين	الوضع نفسه	ميناء جاف/مركز تجميع (منطقة مستودعات جمركية)	
البنية التشغيلية	المكتب الزراعي	موجود	الوضع نفسه	يشمل مختبرات الاختبار	
	وجود فلسطيني	منعدم	الوضع نفسه	ينبغي أن يسمح بذلك	
عمليات/إجراءات العبور	مسؤولية الأمن/التفتيش	إسرائيلية	الوضع نفسه	ينبغي أن تكون مشتركة، ومعقولة ومعروفة وشفافة	
	آلية التنسيق	قبل يوم واحد ^(٩)	الوضع نفسه	لا يُحدد موعد	
	ساعات العمل	٨/٠٠ إلى ١٨/٠٠ من الأحد إلى الخميس	الوضع نفسه	مشاهدة للمعايير الحدودية الدولية الأخرى	
	أوقات الإغلاق	العطلات اليهودية			
	التعبئة	منصات نقالة (ارتفاع ١٦٠ سنتيمتراً)	الحاويات والشاحنات المحملة بالمنصات النقالة	حسب احتياجات الزبون	
	تعبئة المنتجات	تقتصر المنصات النقالة على منتج واحد	تعبئة مختلطة	حسب احتياجات الزبون	
	الوقت اللازم للمعالجة	٦-٨ ساعات للشحنة ^(١٠)	٢-٣ ساعات للشحنة		
	رسوم التجهيز لمناولة البضائع	٦ دولار/منصة نقالة من الواردات ٨ دولار/للمنصة النقالة من الصادرات	٤٨ دولار للحاويات ^(١١) ، لا تغيير للشحن بالمنصات النقالة	تلغي رسوم المناولة	
	مرفق العبور	التخزين البارد	لا يوجد	لا توجد توقعات	توفير التخزين البارد والمبرد
		توافر الحاويات الفارغة	لا يوجد	سيتم إعداده	توفير حيز للحاويات الفارغة
معدات مناولة البضائع	معدات الرفع	رافعات شوكية للمنصات النقالة	رافعة شوكية للحاويات ورافعات شوكية للمنصات النقالة	توفير معدات ملائمة للمناولة	
	معدات خاصة	لا توجد	لا توجد توقعات	توفير معدات مناولة ورفع للمنتجات الخاصة (الزجاج، الأنابيب...) وللتفتيش اليدوي	

(٩) ينتظر سائقو الشاحنات طوال الليل ليكونوا في مقدمة الصف في الصباح.

(١٠) يستند التقدير إلى الدراسة الاستقصائية لمجلس الشاحنين الفلسطينيين (المرفق ٢).

(١١) يستند التقدير إلى رسوم الحاوية عند العبور بين إسرائيل والضفة الغربية.

