

عشرة أعوام من الإغلاق في رسوم بيانية

أيلول 2017

مقدمة
منذ سيطرة حركة حماس في حزيران 2007 على قطاع غزة، شهدت سياسة الإغلاق التي تفرضها إسرائيل على القطاع تحولات وتغيرات، الأمر الذي يشير في أحسن الأحوال إلى وجود سياسة غير ثابتة، وفي أسوأها إلى غياب فُطلق لأية سياسة إسرائيلية بشأن القطاع. بعد العملية العسكرية الإسرائيلية "الجرف الصامد" عام 2014، وسّعت إسرائيل قليلاً إمكانيات التنقل للأشخاص والبضائع، مقارنة مع السنوات الماضية التي كان بها الإغلاق أكثر صرامةً. وفي الوقت ذاته، وخلال العام الماضي، تبدّلت هذه الاتجاهات الإيجابية، ولا تزال التقييدات الواسعة والعشوائية بخصوص تنقل الأشخاص ونقل البضائع تطغى على التوجه الإسرائيلي نحو القطاع. إن مستوى تنقل الأشخاص ونقل البضائع الذي نشهده في الآونة الأخيرة، لا يزال يشكّل نسبة ضئيلة مما كان الحال عليه بالمقارنة مع المعطيات التي تمّ تسجيلها قبل فرض الإغلاق، وبالتأكيد أقل بكثير مما يجب ويمكن أن يكون عليه.

تبيّن ورقة المعلومات هذه، من خلال الرسوم البيانية، التغييرات التي حصلت خلال عشرة سنوات من الإغلاق الإسرائيلي المفروض على قطاع غزة، وتوفّر سياقاً واسعاً لتلك التغييرات بالاستناد إلى متابعة وتحليل التغييرات التي طرأت على السياسات الإسرائيلية، وهي من الأمور التي تقوم بها جمعية "جيشاه - مسلّك" منذ تأسيسها في العام 2005. كلنا أمل أن تدعم هذه المعلومات استنتاجين هاميين:

(1) إسرائيل أجرت تغييرات على سياستها رغم استمرار وجود حكومة حماس في غزة، وذلك حتى في مجالات كانت تُعتبر غير واردة على الإطلاق.

(2) هنالك الكثير مما يمكن القيام به من أجل إزالة الإغلاق الإسرائيلي المفروض على غزة، ومن أجل ضمان حق سكان القطاع في حرية التنقل.

تنقل الأشخاص

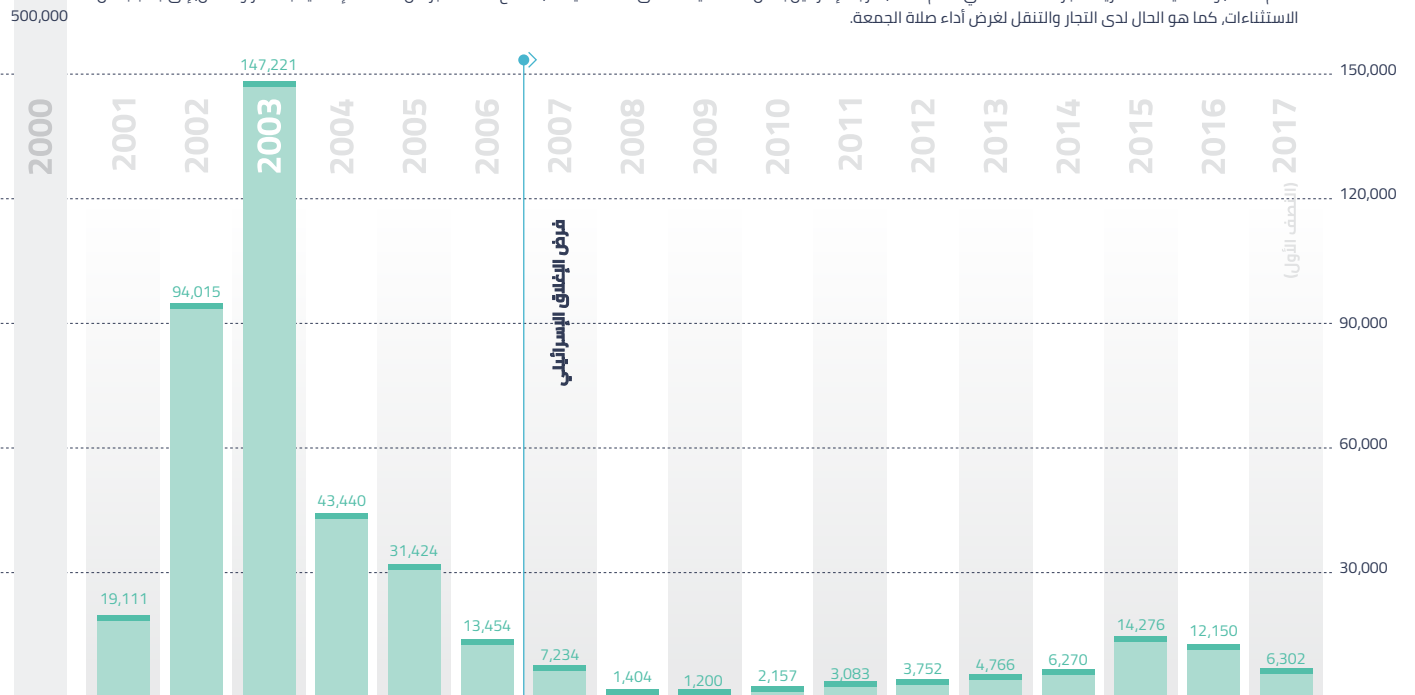
مع الوقت، جرت بعض التسهيلات على تنقل الأشخاص من الذين تنطبق عليهم **المعايير** الإسرائيلية الصارمة. وبعد أن وضعت العملية العسكرية الأخيرة على قطاع غزة أوزارها في العام 2014، سمحت إسرائيل لفئات جديدة بالعبور عبر إيرز، ووسّعت قليلاً إمكانية السفر خارج حدود قطاع غزة، إلا أن **حجم التنقل بقي منخفضاً** بشكل جدي عن المستوى الذي كان عليه في العام 2000. وفي الواقع، نسبة التنقل عبر معبر إيرز في العام 2016 لم تتعدّ 2 في المئة عمّا كانت عليه قبل فرض التقييدات الإسرائيلية المشدّدة بعد اندلاع الانتفاضة الثانية في العام 2000.

معبر رفح (الرسم البياني رقم 2) الذي يربط بين قطاع غزة ومصر والعالم الخارجي بقي مُغلّقاً معظم الوقت منذ انهيار حكومة محمد مرسي في أواسط العام 2013. عشية انهيار حكم محمد مرسي، وصل حجم التنقل عبر معبر رفح تقريباً إلى ما كان عليه قبل الإغلاق. ومنذ ذلك الحين، انخفض مستوى التنقل بشكل حاد. ففي المنتصف الأول من العام 2017، عمل معبر رفح على مدار 16 يوماً، منهم 11 يوماً للخروج من قطاع غزة، إلى جانب خمسة أيام للعودة إلى غزة فقط، وقد تم تسجيل 2,646 حالة دخول وخروج بالمعدل الشهري.

يُعتبر معبر إيرز (الرسم البياني رقم 1) بوابة غزّة إلى كلّ من إسرائيل والضفة الغربية، وفي ظل إغلاق معبر رفح، فهو البوابة إلى جميع أنحاء العالم. خلال الشهور التسعة الأولى من العام 2000، تمّ تسجيل ما يزيد على نصف مليون حالة خروج لعمال عبر معبر إيرز. لكن منذ بداية الانتفاضة الثانية، في شهر أيلول من ذلك العام، ولمدة عدّة سنوات بعد ذلك، تم إغلاق معبر إيرز لأيام طويلة، كما وتم تقليص عدد التصاريح الإسرائيلية لخروج العمال من غزة بشكل حاد. وكانت المرة الأخيرة التي سجّل بها حالة خروج لعمال فلسطينيين من قطاع غزة إلى إسرائيل، في شهر نيسان من العام 2006. ومع الانتصار الذي حققته حركة حماس في الانتخابات البرلمانية في كانون الثاني 2006، إلى جانب أسر الجندي الإسرائيلي غلعاد شاليط في حزيران من العام نفسه، تراجعت حالات الخروج عبر معبر إيرز بعد أن كانت قد سجّلت ارتفاعاً بسيطاً عما كانت عليه في الأعوام الأولى بعد سنة 2000. وفي حزيران من العام 2007، مع سيطرة حماس على الحكم في غزة، صار التنقل عبر معبر إيرز أمراً شبه مستحيل للغالبية العظمى من سكان القطاع، وبالتالي تم فصل سكان القطاع عن أقاربهم في الضفة الغربية وإسرائيل، ولم يعد بالإمكان السفر بهدف الخضوع للعلاج الطبي والتعليم أو لأهداف مهنية.

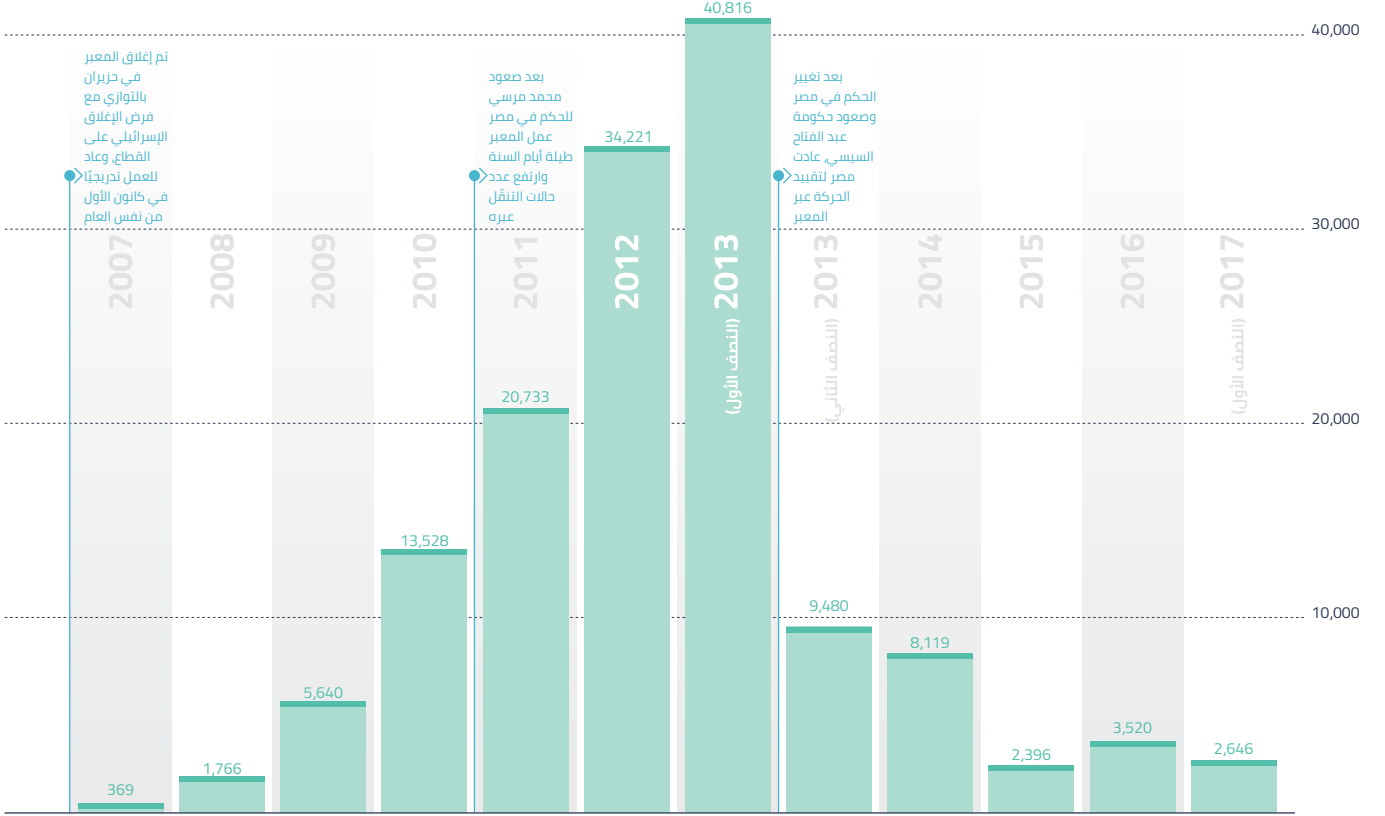
حالات خروج الفلسطينيين عبر معبر إيرز (معدّل شهري) 2000-2005 حالات خروج العمال فقط .

المعطيات المتوفرة للأعوام 2000 حتى 2006، هي فقط عن حالات خروج العمال عبر معبر إيرز، وهذا يعني أن عدد حالات الخروج في الواقع هو أعلى مما هو مبين هنا. بعد اندلاع الانتفاضة الثانية طرأ انخفاض حاد على تنقل العمال عبر معبر إيرز، تلاه ارتفاع طفيف ثم أعقبه انخفاض حاد آخر في العام 2006. وفي شهر نيسان من ذلك العام، ألغت إسرائيل جميع ما تبقى من تصاريح. وبدء من العام 2007، تتوافر معطيات بالنسبة لكافة حالات خروج الفلسطينيين عبر معبر إيرز، وهي معروضة في الرسم البياني وفضلت حسب الفئات. مع سيطرة حركة حماس على الحكم في قطاع غزة في حزيران 2007، فرضت إسرائيل تقييدات على التنقل عبر المعبر وحصرتها على "الحالات الإنسانية الاستثنائية" فقط وعلى مراحل مختلفة، كما حصل في أعقاب أحداث الأسطول في العام 2010، والعملية العسكرية "الجرف الصامد" في العام 2014، أدرجت إسرائيل بعض "التسهيلات" على هذه السياسة، ما أتاح لأعداد أكبر من الحالات الإنسانية بالسفر والتنقل، إلى جانب بعض الاستثناءات، كما هو الحال لدى التجار والتنقل لغرض أداء صلاة الجمعة.



المعدّل الشهري لحالات الخروج والدخول عبر معبر رفح

في أعقاب سيطرة حركة حماس على القطاع في حزيران 2007، تم فرض تقييدات واسعة على التنقل عبر معبر رفح. ومع انتخاب حكم محمد مرسي في أواخر العام 2013، تم تقييد التنقل عبر معبر رفح مجدداً. ففي النصف الأول من العام 2017، عمل معبر رفح على مدار 16 يوماً فحسب، 11 منها شُح خلالها بالخروج من غزة.



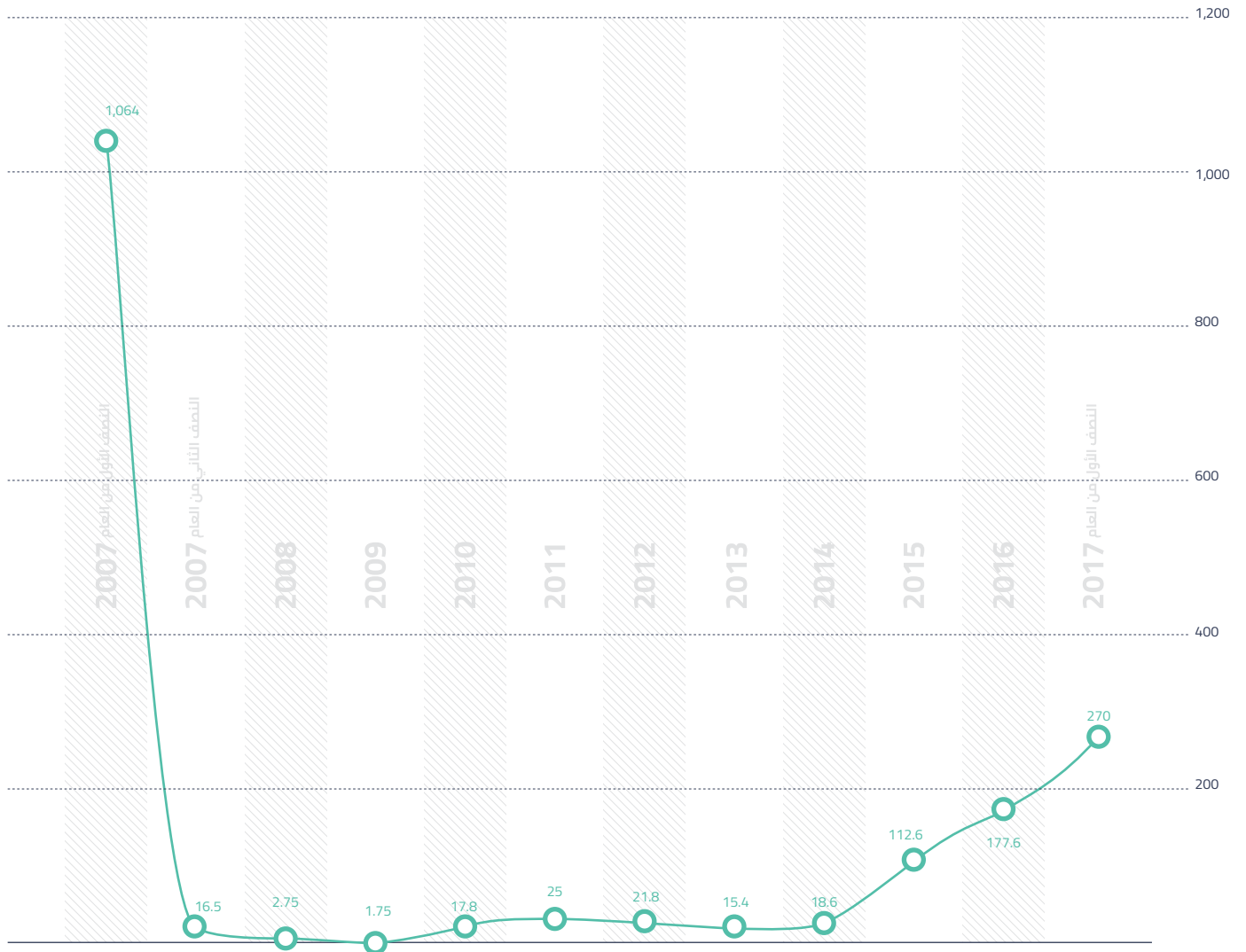
نقل البضائع

إلى القطاع، خصوصاً بعد العملية العسكرية "الجرف الصامد"، أخذ الفرق بين الكميات التي تدخل اليوم وتلك التي دخلت قبل الإغلاق بالتقلص. وفي الوقت ذاته، ارتفع عدد سكان القطاع بنسبة تبلغ تقريباً 35% مما كان عليه آنذاك، وهذا ما يعني أن الحاجة لا تزال أكثر بكثير من أن تتم تلبيةها. إن قائمة المواد "ثنائية الاستخدام" هي قائمة موسّعة، تحتوي أكثر بكثير من 118 غرضاً المذكورة بالاسم، حيث أن الفئات العامة والفضفاضة كما هو حال فئة "معدّات الاتصالات" تشمل وحدها مئات الأغراض. إن هذه القائمة وطرائق التعامل باستخدامها لا تزال تمنع كلا من الصناعة والإنشاءات، وتضعف العناية الصحية وأداء البنى التحتية المدنية من العمل كما يجب.

ارتفع حجم البضائع المسموح دخولها إلى قطاع غزة (الرسم البياني رقم 3) بشكل تدريجي مقارنةً بأسوأ مراحل الإغلاق الإسرائيلي على القطاع ما بين السنوات 2007-2010، حين كانت تمنع إسرائيل دخول المستلزمات اليومية كألعاب الأطفال والورق. منذ **حزيران 2010**، وبعد حادثة الأسطول البحري إلى غزة والقرار الإسرائيلي الذي جاء في أعقابه بإزالة التقييدات المفروضة على دخول البضائع إلى قطاع غزة باستثناء ما اعتبرته أضراراً "ثنائية الاستخدام"، تم تسجيل ارتفاع ملحوظ على دخول البضائع. وقد شملت قائمة المواد ثنائية الاستخدام مواداً حيوية وضرورية للإنشاءات والصناعة، وهما أساسان مهمان لاقتصاد غزة، فمنذ أن بدأ يُسمح بدخول المزيد من هذه المواد

خروج الشاحنات من قطاع غزة عبر معبر كرم أبو سالم. معدّل شهري لعدد الشاحنات

مع سيطرة حركة حماس على الحكم في قطاع غزة في حزيران 2017، قامت إسرائيل بإغلاق المعابر أمام خروج البضائع بشكل كامل. البضائع الوحيدة التي سمحت إسرائيل بخروجها من غزة بين الأعوام 2007 حتى 2010 كانت ضمن إطار مشروع ممول من قبل حكومة هولندا بدأ تنفيذه عام 2006. خلال هذه السنوات، تم تصدير زهور القرنفل، التوت الأرضي، البندقية الكرزية والفلفل بكميات قليلة إلى وجهات في أوروبا. وخلال الأعوام 2010 حتى 2014، تم تصدير المنتجات الزراعية من قطاع غزة إلى جانب عدد قليل من المنتجات الأخرى إلى وجهات إضافية. وفي العام 2014 فقط، بعد العملية العسكرية "الحرف الصامد"، صدر قرار إسرائيلي بالسماح بتسويق البضائع إلى الضفة الغربية ولاحقاً، في آذار من العام 2015، إلى إسرائيل. ولطالما شكلت كلاً من إسرائيل والضفة الغربية أهدافاً رئيسية لمنتجات غزة حتى العام 2007، وهو العام الذي تم فيه فرض الحظر الكامل على خروج البضائع من القطاع. وبالنظر إلى حقيقة أن الحظر الإسرائيلي قد رفع جزئياً، فإن خروج البضائع قد زاد، ولكنه لا يزال بعيداً عما كان عليه قبل فرض الإغلاق.

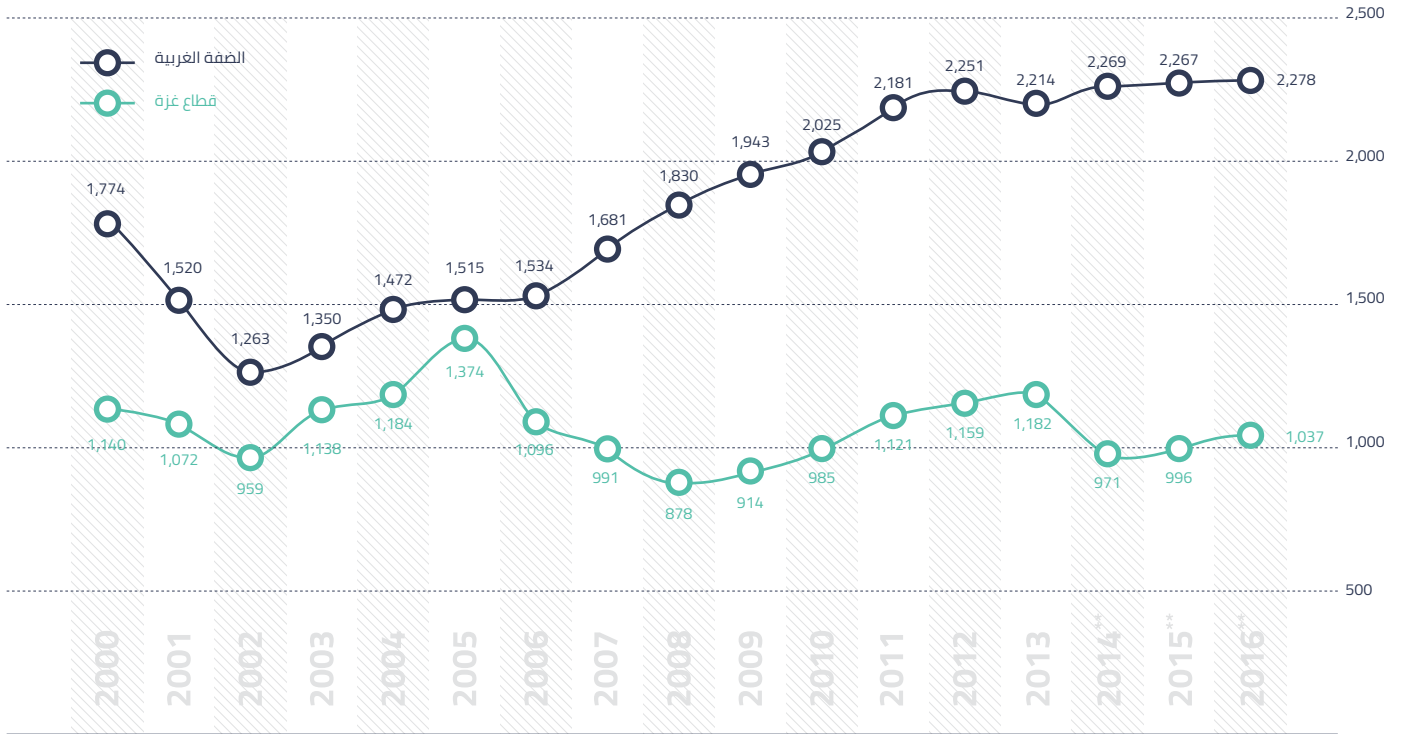


أيضاً مُقارنَةً مع تلك التي سُجّلت في الضفة الغربية، وارتفاعها اقترن بأحداث مختلفة، منها بداية الإغلاق الإسرائيلي على غزة وانحياز حكومة محمد مرسي في مصر (الرسم البياني رقم 6).

تماماً عنه في الضفة الغربية. وبما أن شطري الأرض الفلسطينية لا زال، إلى حد كبير، متداخلين ومتعلقان الواحد بالآخر من الناحية الاقتصادية، الناتج المحلي الإجمالي المنخفض في غزة يؤثر أيضاً على الضفة الغربية. مُعدّلات البطالة في غزة في تباين واضح

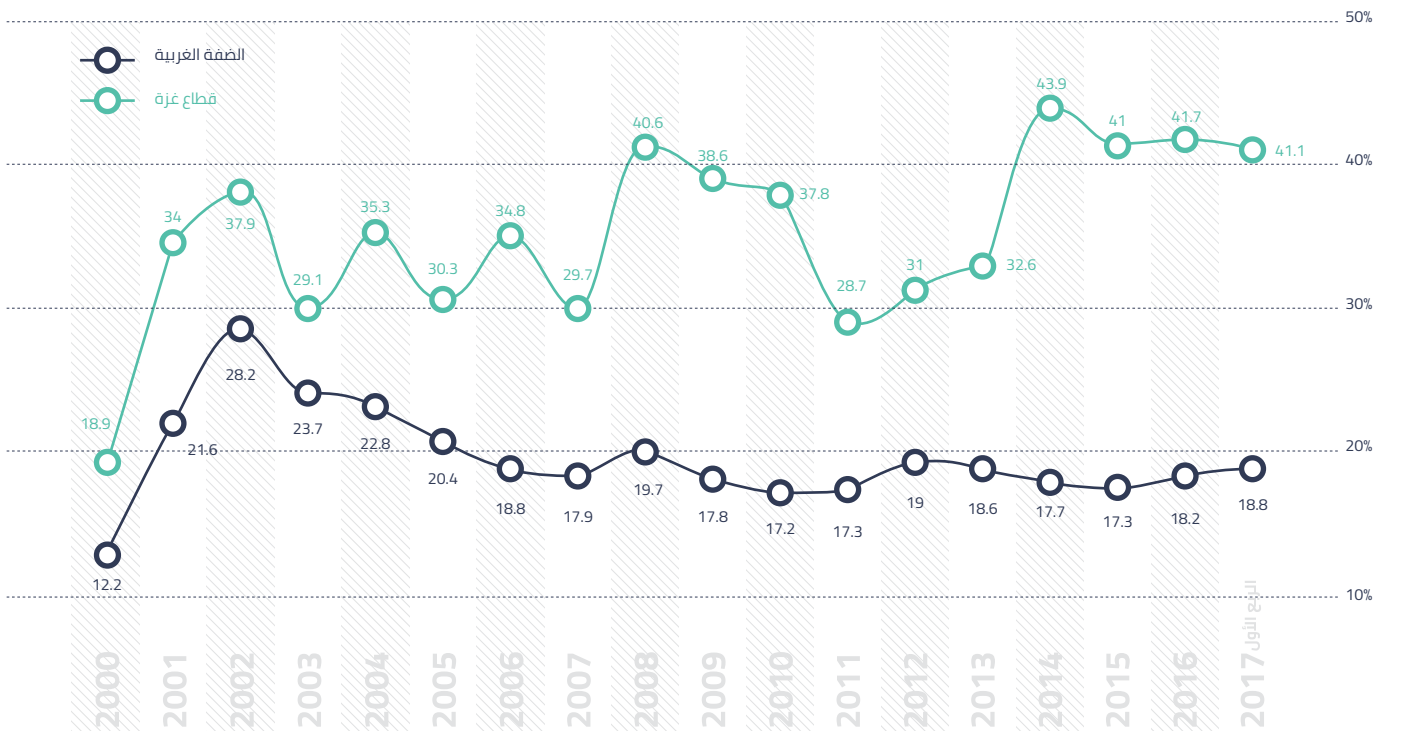
نسب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي حسب السنوات، قطاع غزة مقابل الضفة الغربية

يختلف الناتج المحلي الإجمالي للفرد في قطاع غزة عن مثيله في الضفة الغربية بشكل كبير. وبما أن الاقتصاد الفلسطيني لا يزال موحداً ومتداخلاً بشكل كبير، فإن النمو المنخفض في غزة يؤثر أيضاً على الضفة الغربية.



البطالة

نسبة البطالة في غزة ارتفعت بشكل حاد مقارنة مع الضفة الغربية منذ فرض الإغلاق.



الخلاصة

لقد مرّت عشرة أعوام من الإغلاق الإسرائيلي على قطاع غزة، وبالنظر إلى الخلف بإمكاننا بسهولة رؤية أن القرارات الإسرائيلية التي تم اتخاذها، وتلك التي لم تتخذ بعد، كانت بعيدة عن الاحتياجات الحقيقية للسكان المدنيين في غزة وحقوقهم. وبالنظر إلى أن إسرائيل لا ترى نفسها مسؤولة عن الوضع في قطاع غزة ولا عن رفاهية سكانه، فإنها لم تُسارع إلى اتخاذ خطوات لتحسين الظروف هناك، حتى بعد تخليها، ولو ظاهريًا فقط، عن سياستها المتمثلة في "الحرب الاقتصادية" بين الأعوام 2007 و2010. منذ ذلك الحين، تنازلت إسرائيل عن معايير ومركبات في سياستها، والتي كانت تعتبرها ضرورية للغاية من أجل تحقيق الأهداف الأمنية والسياسية لإسرائيل، وانصاعت في بعض الأحيان استجابة للنقد القاسي الذي وجهته لها وزارة الخارجية الأمريكية، كما أنها قد استجابت للأمر في الكثير من الأحيان في سياق مفاوضات وقف إطلاق النار بعد الهجمات العسكرية المدمرة الثلاث. بهذا المعنى، يبدو من السهل إدراك أن معايير ومركبات سياسة الإغلاق يمكن النظر إليها باعتبارها، عمليًا، غير ضرورية للأمن الإسرائيلي بل هي أوراق للمقايضة. لكن الذي يصعب فهمه، رغم ذلك، هو كيف لا زلنا بعد عشرة أعوام لسنا أفضل حالًا ولا أكثر ذكاءً. فبعد أن اعترف [العشرات من كبار المسؤولين الإسرائيليين](#) بالعلاقة التي تربط الانتعاش بشتى المجالات في غزة مع الاستقرار في المنطقة، فإن التقييدات الإسرائيلية المفروضة على تنقل الفلسطينيين من وإلى قطاع غزة لا تزال تعيق الاقتصاد وتدمر الأمل، وتدقّر معه فرصنا جميعًا في تحقيق الانتعاش والتطوّر.