



# تسهيل التجارة الفلسطينية من خلال الأردن ومصر

مشروع تسهيل التجارة عبر الممرات التجارية

تشرين أول، 2009



مجلس التجارة الفلسطيني (بالتريد)

عمارة أبراج الوطنية، ط5، البيرة  
صندوق بريد 883، رام الله، فلسطين  
هاتف: 970+(2) 2-240-8383  
فاكس: 970+(2) 2-240-8370  
www.paltrade.org



مجلس الشاحنين الفلسطيني

مركز الفؤاد، شارع القدس  
رام الله، فلسطين  
هاتف: 970+(2) 2-297-6286  
فاكس: 970+(2) 2-297-6287  
www.psc.ps



*"This publication has been produced with the assistance of the European Union.  
The contents of this publication are the sole responsibility of Paltrade and the  
PSC and can in no way be taken to reflect the views of the European Union."*

# قائمة المحتويات

7	القسم الاول : مقدمة
7	1.1 ملخص تنفيذي
8	2.1 نظرة عامة عن المشروع
9	3.1 نظرة عامة عن الاقتصاد الفلسطيني
13	القسم الثاني : منهجية البحث
13	1.2 البحث المكتبي
14	2.2 المسح الميداني
17	3.2 مجموعات التركيز
18	4.2 زيارات ميدانية واجتماعات
19	5.2 معيقات البحث
21	القسم الثالث : اداء التجارة الخارجية الفلسطينية
21	1.3 نظرة عامة عن المعابر التجارية (جسر الملك حسين ومعبر رفح)
21	1.1.3 معبر رفح
31	2.1.3 جسر الملك حسين
33	2.3 مسارات المركبات
39	القسم الرابع : الاجراءات الادارية للصادرات والواردات من وإلى وعبر الأردن
39	1.4 التصدير عبر جسر الملك حسين من وإلى وعبر الأردن
47	2.4 الاستيراد عبر جسر الملك حسين من وإلى وعبر الأردن

## 55 ..... القسم الخامس : الاجراءات الادارية للصادرات والواردات من والى وعبر مصر

55	1.5 حالة الموانئ المصرية .....
55	1.1.5 معبر رفح .....
58	2.1.5 معبر نيتزانا .....
60	3.1.5 مطار القاهرة الدولي والمطارات المصرية الاخرى .....
65	4.1.5 الموانئ البحرية .....
68	2.5 الاجراءات التشغيلية الاعتيادية .....
68	1.2.5 التصدير من فلسطين .....
69	2.2.5 التصدير من فلسطين (بضائع للمرور) .....
70	3.2.5 الرسوم .....
71	3.5 إجراءات الاستيراد .....
71	1.3.5 استيراد البضائع مصرية المنشأ (تصدير مصري): .....
71	2.3.5 من مطار القاهرة الدولي .....

## 73 ..... القسم السادس : المعينات

73	مقدمة .....
73	1.6 معبر رفح .....
74	2.6 جسر الملك حسين .....
74	1.2.6 الجانب الفلسطيني .....
75	2.2.6 الجانب الاسرائيلي .....
76	3.2.6 الجانب الاردني .....

## 77 ..... القسم السابع : التوصيات

77	1.7 معبر رفح .....
78	2.7 جسر الملك حسين .....
78	1.2.7 الجانب الفلسطيني .....
79	2.2.7 الجانب الاسرائيلي .....
79	3.2.7 الجانب الاردني .....

# تسهيل التجارة الفلسطينية من خلال الأردن ومصر



# القسم الاول

## مقدمة

### 1.1 ملخص تنفيذي

لا تزال الكثير من المعوقات تؤثر على حركة التجارة من وإلى فلسطين متسببة في مشاكل جوهرية للاقتصاد بشكل عام . تم البدء بتنفيذ هذا المشروع الذي بلغت مدته 19 شهراً من أجل تتبع هذه المعوقات وتحديد حلول واقتراح توصيات يمكن أن تشجع وتسهل استخدام ممرات تجارية بديلة للتجارة الفلسطينية تحديداً من خلال الدول العربية المجاورة، وتحسين الدخول إلى السوق وخفض التكاليف المرتفعة من خلال الطرق الاسرائيلية .

يستعرض هذا التقرير الاجراءات المتخذة لتحديد المواضيع والقضايا التي تؤثر على تدفق التجارة ومنهجية البحث فيما يتعلق بالمواضيع المستهدفة . يصف هذا التقرير حالة التصدير/ الاستيراد الحالية من حيث الطرق التجارية المتوفرة من خلال البر والبحر والجو . بالاضافة إلى ذلك ، يعرض هذا التقرير ملخص تاريخي ووصف للظروف التشغيلية الحالية على معبرين : بين الضفة الغربية والاردن، وقطاع غزة ومصر . وتشتمل الظروف التشغيلية على ساعات فتح وإغلاق المعبرين والوثائق والبنية التحتية والتدفق التجاري والنمو المتوقع بالاضافة الى عوامل اخرى .

جاء هذا المشروع بناءً على عدد من المعوقات التي يجب على المصدرين والمستوردين مواجهتها لدى محاولة عبور جسر الملك حسين وتحديدًا فيما يتعلق بالبنية التحتية والاجراءات والادارة . إن البنية التحتية اللازمة للتدفق التجاري الطبيعي حسب المعايير الدولية إما أنها غير موجودة أو أنها غير ملائمة على جسر الملك حسين . على سبيل المثال ، وجد المشروع بأن جهاز الفحص الحالي على جسر الملك حسين لا يمكنه التعامل مع البضائع كبيرة الحجم وبالتالي يكون المستورد مجبراً على ارسالها إلى موانئ اسرائيلية اخرى بتكاليف إضافية . العديد من البضائع تتضرر نظراً لتعرض منطقة التحميل والتفريغ للحرارة والبرودة ، هذا بالاضافة إلى عدم وجود مرافق تبريد ومناطق تخزين آمنة . إلى جانب كل هذا ، لا تساعد الاجراءات على جسر الملك حسين في تسهيل التجارة بكفاءة وفعالية . لا يزال نظام التحميل والتنزيل مستخدماً في جسر الملك حسين ، بالاضافة الى عدم السماح بمرور الحاويات إلى الجانب الاردني بالاضافة الى تحديد الحد الاعلى لارتفاع المشتاق بـ 8، 1 متر . فيما يتعلق بالادارة ، لم يتم تنسيق ساعات العمل لتلائم بين الجانبين الاسرائيلي والاردني ، الامر الذي أدى إلى الانتظار لساعات طويلة وتأخير دائم . لا يسمح بأي تواجد فلسطيني على جسر الملك حسين ، على الرغم من جاهزية دائرة الجمارك الفلسطينية لتولي مسؤولياتهم الادارية و خاصة بعد ان تم

البدء بتطبيق نظام ASYCODA. أدى ذلك كله إلى زيادة التكاليف وتلف البضائع ومحدودية البضائع التي يمكن تصديرها/استيرادها. بالرغم من انه من المتوقع زيادة الطلب على جسر الملك حسين بشكل كبير وخاصة اذا تم تشغيل منطقة التصنيع الزراعي المتوقع انشاؤها في منطقة الغور.

هناك العديد من الاتفاقيات التجارية الرئيسية التي لم يتم احترامها ومن بينها بروتوكول باريس الموقع في نيسان 1994 والذي حدد بشكل خاص جسر داميا كمعبر تجاري بين فلسطين والاردن. على الرغم من ذلك، تم اغلاق جسر داميا منذ عام 2003 حيث تم اعلانه منطقة عسكرية مغلقة من قبل اسرائيل. ونظراً لإغلاقه تم تحويل كل التجارة إلى جسر الملك حسين المزدهم والذي يعتبر غير كافٍ فيما يتعلق بالبنية التحتية والاجراءات التشغيلية.

وقعت السلطة الوطنية الفلسطينية على اتفاقية الحركة والمرور مع اسرائيل في عام 2005 وقد حددت هذه الاتفاقية بشكل خاص معبر رفح لقيم استخدامه لتصدير البضائع إلى مصر فقط في حين تمر الواردات من خلال كرم ابو سالم/كيرم شالوم. إن بروتوكول باريس واتفاقية الحركة والمرور بحد ذاتهما لبت بصعوبة كبيرة متطلبات تسهيل وتعزيز فرص التصدير/الاستيراد للفلسطينيين، ولذلك من الضروري أن يتم مراجعة هذه الاتفاقيات قبل اعادة تطبيقها مرة اخرى.

لذلك من المهم العمل فوراً على اعادة فتح جسر داميا كمعبر تجاري بين فلسطين والاردن بإدارة فلسطينية كاملة. ولكن حتى يتم إعادة فتح جسر دامية، ويكون قادراً على العمل فإنه من الضروري السماح لموظفي الجمارك الفلسطينية بالعودة إلى جسر الملك حسين. يحتاج جسر الملك حسين إلى تحديث البنية التحتية ويتطلب تغييراً في الاجراءات الحالية بحيث يجب السماح للحاويات بالعبور من خلال جسر الملك حسين الذي بدوره سوف يؤدي إلى زيادة حجم كل من التصدير والاستيراد بالإضافة إلى خفض تكاليف الحاويات المعدة للتصدير بشكل جوهري، وسيعمل على تنويع البضائع القادرة على المرور من خلال المعبر. بالإضافة إلى ذلك، يجب أن يرافق جهاز الفحص جهاز فحص متحرك وإنشاء مخازن ملائمة ومرافق تبريد واستبدال نظام (back to back) الحالي بنظام (door to door). ثالثاً، يجب تطبيق المعايير الدولية الخاصة بإدارة المعابر وسيستلزم ذلك توحيد ساعات العمل على جانبي جسر الملك حسين، وزيادة ايام العمل إلى 6 ايام في الاسبوع. واخيراً، كتابة دليل اجراءات اداري بأسلوب واضح.

اما فيما يتعلق بمعبر رفح فان اعادة فتح معبر رفح وتطبيق اتفاقية الحركة والمرور سيشكل الخطوة الاولى نحو اعادة تأهيل القطاع الخاص في قطاع غزة.

## خلاصة:

أدت المعوقات الحالية إلى استمرار منع تسهيل التدفق الطبيعي للتجارة الفلسطينية التصدير/الاستيراد. يمثل اغلاق جسر داميا ومعبر رفح وتوجيه كافة الصادرات إلى جسر الملك حسين وتطبيق نظام (back to back) وعدم وجود أو عدم ملائمة البيئة التحتية والاجراءات المتبعة بالإضافة الى أهم العوائق الرئيسية أمام التجارة الخارجية الفلسطينية. تعتبر التوصيات الواردة في هذا التقرير الخطوات الاولى لتخطي هذه المعوقات ومن الضروري جداً تطبيق المعايير الدولية بشكل فوري.

## 2.1 نظرة عامة عن المشروع

بدأ مركز التجارة الفلسطيني (بال تريد) ومجلس الشاحنين الفلسطينيين بتنفيذ «مشروع تسهيل التجارة عبر الممرات التجارية» الممول من الاتحاد الأوروبي. يهدف هذا المشروع إلى تشجيع وتسهيل استخدام ممرات تجارية بديلة للتجارة الفلسطينية. لذلك، يستهدف هذا المشروع الدول العربية المجاورة في محاولة لتحسين الدخول الى السوق وخفض التكاليف العالية الناتجة عن استخدام الطرق الاسرائيلية. يتمثل الهدف العام لهذا المشروع في تحديد الاحتياجات الضرورية الناتجة عن النزاع المستمر ودعم جهود القطاع الخاص في تطوير تجارة طويلة الامد، ويمكن تحقيق ذلك

من خلال: (1) المساهمة في تطوير الاقتصاد الفلسطيني وتنمية التجارة، (2) تقييم وتحديد العوامل المؤثرة في تطوير الممرات التجارية، (3) تشجيع الكفاءة التجارية وتسهيل جميع مراحل السلسلة اللوجستية عبر الدول العربية المجاورة.

### 3.1 نظرة عامة عن الاقتصاد الفلسطيني

تستند فلسطين إلى اقتصاد السوق الحر بحيث يكون دور الحكومة مكرساً لتيسير وتطوير وتنظيم التجارة دون أية نوايا لمنافسة القطاع الخاص. تنص المادة (21) من القانون الاساسي المعدل لعام 2003 على أن «يقوم النظام الاقتصادي في فلسطين على أساس مبادئ الاقتصاد الحر». عملت السلطة الوطنية الفلسطينية منذ انشائها عام 1993 باتجاه تطبيق اقتصاد السوق الحر في فلسطين. ومن أجل هذه الغاية سنت السلطة الوطنية الفلسطينية العديد من القوانين في محاولة لتطوير وتنظيم السوق الفلسطينية. ونتيجة لذلك، لم تقيد التجارة الخارجية الفلسطينية بتدخلات مباشرة في العملية الاقتصادية من قبل الحكومة، كما أصبح للقطاع الخاص الفلسطيني دوراً ريادياً في تشكيل تطوير التجارة الخارجية.

تدهور أداء التصدير الفلسطيني بشكل كبير، حيث تراجع تصدير السلع الأساسية بنحو 27% في الاعوام ما بين 1999 و2002 بما يعادل 431 مليون دولار امريكي وفقاً للأسعار الحالية<sup>[1]</sup>. بالإضافة إلى ذلك، نتجت هذه الخسائر الفادحة من تصدير الخدمات الفلسطينية حيث انخفضت بنسبة 80% مما كانت عليه وفقاً لمستويات عام 1999. كما تأثر تصدير العمالة إلى اسرائيل بشكل كبير حيث تقلص عدد العمال من اكثر من 120,000 عامل الى حوالي 30,000 عامل في عام 2002<sup>[2]</sup>، حيث زادت العوائق امام تصدير السلع الأساسية والخدمات. ان السبب الرئيسي في تدهور تصدير البضائع والخدمات والعمالة هو القيود المفروضة على الدخول الى السوق الاسرائيلية والاعلاقات داخل الضفة الغربية وقطاع غزة وما بينهما.



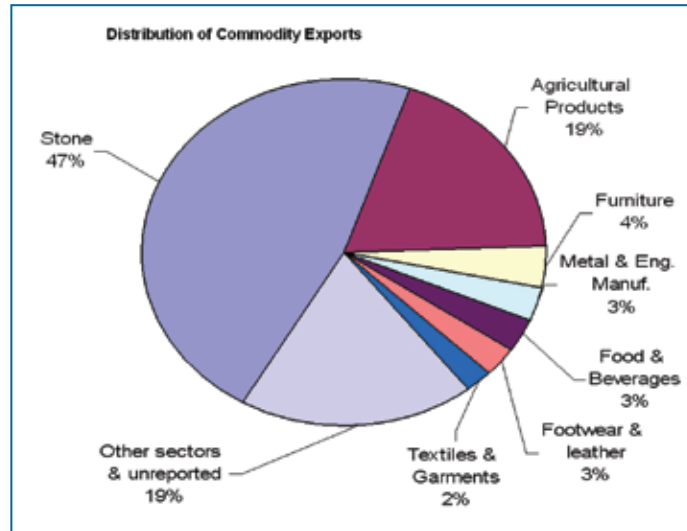
[1] وفقاً لجهاز الاحصاء المركزي الفلسطيني، احصائيات التجارة الخارجية. قدر التصدير بالاسعار الثابتة (لعام 1997) بـ 520 مليون دولار امريكي.

[2] "سبعة وعشرون شهراً"، البنك الدولي.



المصدر: الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني - إحصائيات التجارة الخارجية والعمالة

هناك العديد من القطاعات الاقتصادية التي ساهمت في التصدير، وبشكل ملحوظ مثل الحجر والرخام والمنتجات الزراعية، والتي شكلت لوحدها ما يقارب 65% من الصادرات الفلسطينية في عام 2002. القطاعات المصدرة الأخرى هي الصناعات الغذائية والمفروشات والنسيج. استفادت صادرات الحجر والرخام والمنتجات الزراعية وإلى حد ما الصناعات الغذائية، من توفر المصادر الطبيعية، في حين أن صادرات المفروشات والمنسوجات تعتمد بشكل رئيسي على التنافس في الأسعار والتصميم وموقع السوق، فضلاً عن قربها من السوق الإسرائيلي.



المصدر: تقديرات بال توريد إستناداً إلى مصادر القطاع الخاص وإحصائيات التجارة الخارجية لجهاز الإحصاء المركزي الفلسطيني

تلخص الجداول التالية البيانات المتوفرة عن أنشطة الاستيراد والتصدير. إن هذه البيانات بحد ذاتها مشكلة حيث أنها لا تأخذ في الحسبان القيمة الجمركية والسلطات الجمركية والبضائع الفلسطينية المصدرة بواسطة شهادة مصدر اسرائيلية. بالإضافة إلى ذلك، تم جمع البيانات من مصادر متعددة حيث أن احصائيات التجارة الدولية لا تشمل التجارة الفلسطينية- الاسرائيلية. بالرغم من ذلك فإن البيانات المتوفرة توضح بعض أنماط التجارة في فلسطين. يبدو التدهور في كل من الاستيراد والتصدير بعد عام 2002 جلياً، وكذلك الحال بالنسبة لبعض علامات الانتعاش في عام 2003. وبشكل واضح فإن اسرايل هي الشريك التجاري الرئيسي وتعتبر الأردن الشريك التجاري العربي الأهم، بينما تبرز المانيا في الاستيراد وإلى حد ما في التصدير كأفضل الشركاء من بين الشركاء التجاريين الآخرين.

### الصادرات الواردة في التقارير وفقاً للمنطقة (مليون دولار امريكي)

ملاحظات	2003	2002	2001	2000	
وفقاً للإحصائيات الاسرائيلية، تتضمن التصدير إلى اسرايل وإعادة التصدير للمنتجات الفلسطينية من قبل اسرايل	313	270	375	510	اسرايل
Reported by UNCTAD/ COMTRADE	14	15	16	16	الدول العربية
Reported by UNCTAD/ COMTRADE	5	17	12	11	باقي دول العالم
تقديرات قيد البحث ~25%	332	301	402	536	المجموع

الدول العربية التي تعتبر شريكاً رئيسياً في التصدير: الاردن والسعودية ومصر وقطر والجزائر. «باقي دول العالم» التي تعتبر شريكاً رئيسياً في التصدير: الولايات المتحدة الامريكية، هولندا، المانيا، ايطاليا، فرنسا.

### الاستيراد الوارد في التقارير وفقاً للمنطقة (مليون دولار امريكي)

ملاحظات	2003	2002	2001	2000	
وفقاً للإحصائيات الاسرائيلية، تتضمن الاستيراد من اسرايل ومن خلالها فيما يتعلق بالاستيراد من الدول الاخرى	1,442	1,178	1,525	1,998	اسرايل
Reported by UNCTAD/ COMTRADE	37	35	34	72	الدول العربية
Reported by UNCTAD/ COMTRADE	42	44	43	78	باقي دول العالم
لا يوجد تقديرات للبيانات قيد البحث	1,521	1,257	1,602	2,149	المجموع

الدول العربية التي تعتبر شريكاً رئيسياً في الواردات: الاردن. «باقي دول العالم» التي تعتبر شريكاً رئيسياً في الواردات: المانيا، الصين، تركيا.

أدى اندلاع الانتفاضة الثانية في عام 2000 إلى حدوث انهيار شبه كامل للاقتصاد الفلسطيني بسبب القيود الاسرائيلية في الضفة الغربية وقطاع غزة. أدت سياسة الاغلاق من قبل الجيش الاسرائيلي إلى الحد وبشكل كبير جداً من حركة المنتجات التجارية الفلسطينية والنشاط الاقتصادي والنمو. لقد كشفت الدراسات أن الخسارة الاجمالية للدخل القومي الاجمالي المتراكم في الفترة الواقعة بين تشرين أول 2000 وكانون ثاني 2002 وصلت إلى 5.4 مليار دولار امريكي. وبحلول عام 2002، قدر الدخل القومي الاجمالي الفلسطيني بـ 3.1 مليار دولار امريكي مقارنة مع 4.9 مليار دولار امريكي في عام 1999. ونتيجة لذلك، أصبح ما يزيد على مليوني شخص يعيشون تحت خط الفقر (دولارين امريكي لليوم).<sup>[3]</sup> بالإضافة إلى ذلك، تعتبر فلسطين بحكم الأمر الواقع أرضاً مغلقة، مما يزيد من

[3] UNCTAD/GDS/APP/200222.1/ March 2004

سلسلة المعوقات المفروضة على التجارة الخارجية الفلسطينية، حيث أن الصادرات والواردات يجب أن يتم شحنها من خلال الموانئ الاسرائيلية أو الممرات التجارية التي تخضع للسيطرة الاسرائيلية (على سبيل المثال جسر الملك حسين). علاوة على ذلك، تم فرض المزيد من القيود والمعوقات على الاقتصاد الفلسطيني عندما قامت إسرائيل ببناء جدار الفصل حول الضفة الغربية، ومع تخصيص أربع نقاط عبور رئيسية مع إسرائيل، زادت المدة الزمنية وارتفعت تكاليف إتمام المعاملات التجارية بشكل ملحوظ. إن الإغلاق الاسرائيلي لجسر داميا (جسر الامير محمد) والذي كان مخصصاً للاستيراد وتحويل جميع الواردات والصادرات إلى جسر الملك حسين اضافة المزيد من الصعوبات امام التعاملات الدولية. وأخيراً، منذ بداية الانتفاضة الثانية، تم منع التواجد الفلسطيني الرسمي على جسر الملك حسين ومنذ ذلك الحين لم يعد للجمارك الفلسطينية أية سيطرة على الواردات والصادرات من/ وإلى ومن خلال الاردن. استمر الاقتصاد الفلسطيني في الانكماش تحت ضغط القيود الاقتصادية وعدم الاستقرار السياسي. في عام 2007، انخفض نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي إلى 60% عن مستوياتها في عام 1999، كما انخفض الاستثمار إلى مستويات متدنية خطيرة. وفي السنتين الاخيرتين، توقفت الاستثمارات العامة نظراً لإستخدام معظم الأموال الحكومية لدفع أجور موظفي الخدمة العامة وتغطية التكاليف التشغيلية، ووفقاً لصندوق النقد الدولي فقد انخفضت الاستثمارات الخاصة بما يزيد على 15% بين عامي 2005 و2006 دون وجود اي دليل على إمكانية حدوث زيادة مؤثرة في عام 2007 أو 2008. إن الوصول إلى نمو إقتصادي سيحتاج إلى عكس هذا الاتجاه المتمثل في الاستثمارات العامة والخاصة المنخفضة، والذي يستلزم بدوره تسهيل القيود الاقتصادية المستمرة وبالذات القيود الاسرائيلية المفروضة على حركة الافراد والبضائع الفلسطينية ومنع الوصول إلى المصادر الطبيعية.<sup>[4]</sup>

نتيجة للاحتلال الاسرائيلي والسيطرة على نقاط الدخول والخروج، فإن الاقتصاد الفلسطيني أصبح يعتمد بشكل شبه كلي على الاقتصاد الاسرائيلي. حتى بعد إنشاء السلطة الوطنية الفلسطينية، فإن المعاملات التجارية الخارجية الفلسطينية لا تزال تنفذ من خلال الموانئ والمطارات الاسرائيلية. بالرغم من ذلك، فإن منظمة التحرير الفلسطينية أصبحت مخولة بتوقيع الاتفاقيات التجارية لصالح الشعب الفلسطيني. يعتبر بروتوكول باريس أول ترتيب تجاري للفلسطينيين، وهو ينظم بشكل رئيسي العلاقة مع إسرائيل وإنشاء شبه اتحاد جمركي. أهم مادة هي المادة 5 (2ب) من الاتفاقية المتعلقة بقطاع غزة ومنطقة أريحا، والتي تخول منظمة التحرير الفلسطينية الدخول في اتفاقيات تجارية مع الدول الأخرى والوكالات الدولية. ومنذ ذلك الحين، وقعت منظمة التحرير الفلسطينية العديد من الاتفاقيات التجارية في محاولة منها لإصلاح الاقتصاد المتدهور من خلال تمكين القطاع الخاص الفلسطيني الدخول إلى الاسواق العالمية. وقعت منظمة التحرير الفلسطينية لصالح السلطة الوطنية الفلسطينية في الضفة الغربية وقطاع غزة اتفاقيات تجارة حرة مع الاتحاد الاوروري وكندا ودول الافتا، بالإضافة إلى ضمان عضويتها في منطقة التجارة الحرة العربية، كما عملت على الدخول في ترتيبات حول التجارة الحرة مع الولايات المتحدة الامريكية، والتوقيع على اتفاقية تجارة حرة مع تركيا. بالإضافة إلى ذلك، وقعت السلطة الوطنية الفلسطينية اتفاقية الحركة والمرور مع إسرائيل في عام 2005، حيث تطرقت الاتفاقية إلى عدة قضايا تتعلق بالاجراءات التشغيلية على معبر رفح ونقاط العبور في غزة والربط بين غزة والضفة الغربية والحركة في الضفة الغربية ومينائي غزة الجوي والبحري.

[4] التأثير الاقتصادي لتقييد الوصول إلى الأراضي في الضفة الغربية، البنك الدولي، 2008.

## القسم الثاني

# منهجية البحث

طور فريق المشروع رؤية توفر أدق البيانات المتوفرة فيما يتعلق بمتطلبات التصدير والاستيراد . وعليه، تم تقسيم عملية البحث إلى مرحلتين، حيث تضمنت المرحلة الأولى اجتماعات مكثفة مع الاطراف ذات العلاقة من القطاعين العام والخاص، من اجل جمع بيانات أولية للمشروع . أما المرحلة الثانية فقد تضمنت القطاع الخاص من خلال توزيع استبيان على الشركات في الضفة الغربية وقطاع غزة والاردن ومصر، حيث تم تطوير وتصميم ادوات المسح بالاستناد إلى البيانات الاولية التي جمعت في المرحلة الاولى .

## 1.2 البحث المكتبي

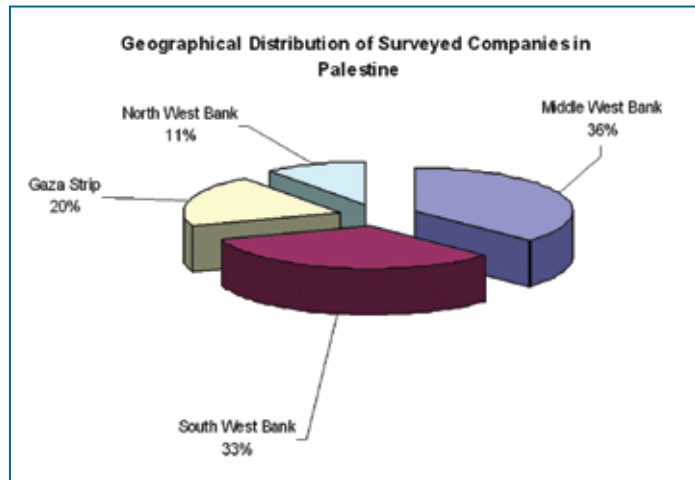
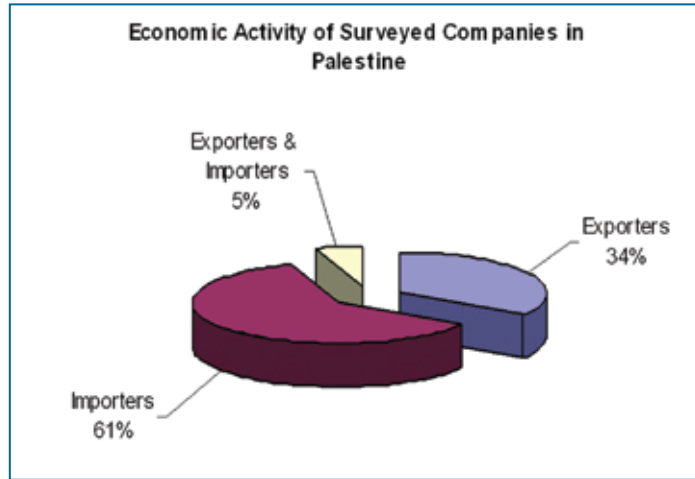
بدأت بال توريد ومجلس الشاحنين الفلسطيني بعملية بحث مكثفة في بداية هذا المشروع بهدف جمع كافة البيانات المتوفرة، حيث التقى الفريق مع عدد من المهتمين خلال شهري ايار وحزيران 2008 . شملت هذه المقابلات الوزارات مثل وزارة الاقتصاد الوطني ووزارة الصحة ووزارة الزراعة ووزارة المالية ووزارة المواصلات . بالاضافة إلى ذلك، التقى الفريق مع عدد من المؤسسات والمعاهد بما في ذلك غرفة تجارة رام الله ومعهد ابحاث السياسات الاقتصادية الفلسطيني (ماس) ومعهد المواصفات الفلسطيني واتحاد مصنعي الادوية الفلسطيني ومؤسسة الصناعات الغذائية الفلسطينية . وبناءً على هذه الاجتماعات استطاع فريق المشروع إعداد مخطط تمهيدي لإجراءات الاستيراد والتصدير . تم الاتصال أيضاً مع عدد من الشركات التي تستخدم جسر الملك حسين في الضفة الغربية من أجل تحديد طبيعة العوائق التي تعترض الاستيراد والتصدير . وأخيراً قام فريق المشروع بجمع ومراجعة التقارير ذات العلاقة واستكشاف المقالات ذات العلاقة المنشورة عبر الانترنت .

## 2.2 المسح الميداني

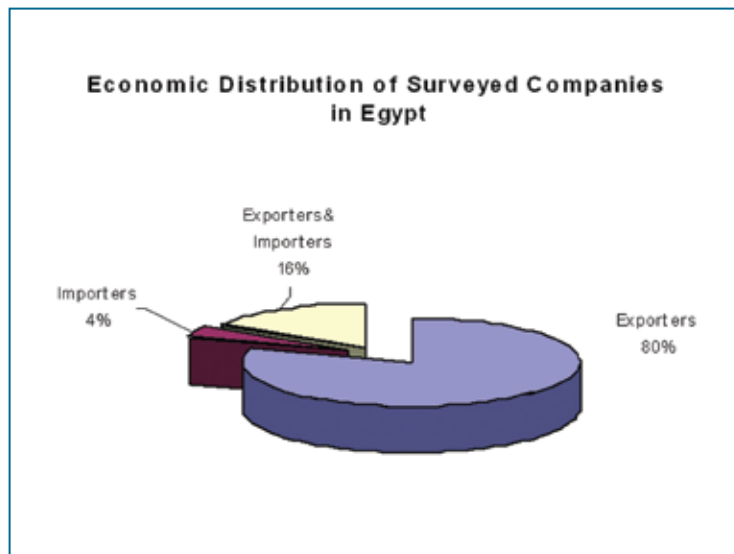
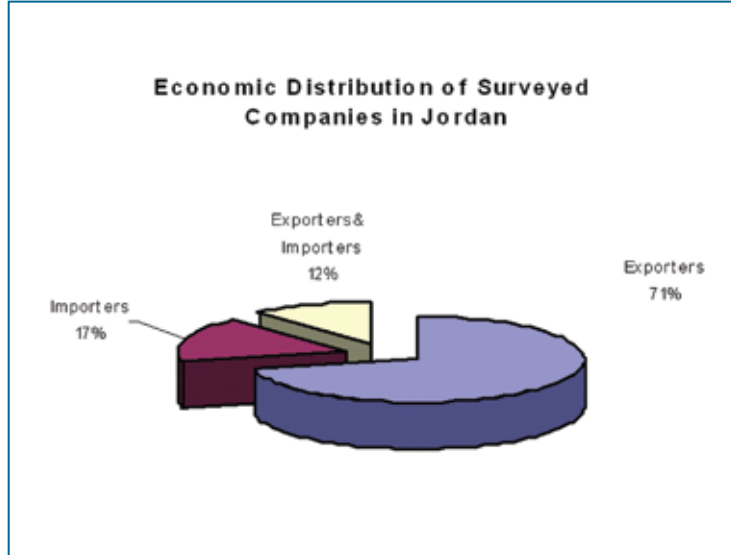
### فترة الاختبار الاولي

طور فريق المشروع أدوات المسح بالاستناد إلى البيانات الاولية التي جمعت في المرحلة الأولى. واستهدف المسح الشركات التي استخدمت أو التي ترغب في استخدام جسر الملك حسين ومعبر رفح في أعمالها التجارية. كما أخذ الفريق بعين الاعتبار التوزيع الجغرافي والقطاعات الاقتصادية المختلفة للشركات موضوع المسح. تضمنت المرحلة الاخيرة اجتماعات مكثفة من أجل تطوير واستكمال الاستبيان المعد لفلسطين (الضفة الغربية / قطاع غزة). تضمن النموذج الأولي للمسح 40 شركة في الضفة الغربية و40 شركة في قطاع غزة. قامت بال ترديد ومجلس الشاحنين الفلسطينيين بتنفيذ اختبار اولي للمسح في الضفة الغربية وقطاع غزة في آب 2008. وفقاً لنتائج الاختبار الاولي، تم تعديل كل من التصميم المتطابق والعينة المصممة من أجل جمع المعلومات المطلوبة، حيث تطلب الاستبيان المتعلق بالضفة الغربية تعديلات بسيطة من أجل جمع المعلومات المطلوبة. عل النقيض من ذلك، كشف الاستبيان المعد لقطاع غزة إستحالة جمع المعلومات المطلوبة نظراً لأن معظم الاسئلة التي تنطبق على الضفة الغربية لا تنطبق على قطاع غزة. بالإضافة إلى ذلك، لم يتم استخدام معبر رفح كمر تجاري دائم وهذا يفسر نقص المعلومات وعدم فاعلية تطبيق الاستبيان المعد. وبناءً على ذلك، تم اعادة توزيع العينة لتشمل 65 شركة في الضفة الغربية و15 شركة في غزة. كما تم تعديل المضمون الذي انحصر في المعلومات المتوفرة لدى الشركات المستهدفة.

توضح الرسوم البيانية التالية التوزيع الاقتصادي والجغرافي للشركات التي تم مسحها في فلسطين



تم انشاء وتعديل المسح المتعلق بالاردن ومصر استناداً إلى فترة الاختبار الاولي حيث أن شركة حلول للتطوير كانت مسؤولة عن تنفيذ كلا المسحين . تضمنت العينة الفعلية 129 شركة تم مسح 69 شركة في الاردن و60 شركة في مصر . (شملت العينة الاولية 150 شركة في كل من الاردن ومصر ولكن لاعتبارات تقنية تم خفض العدد إلى 129 شركة).  
توضح الرسوم البيانية التالية التوزيع الاقتصادي للشركات التي تم مسحها في الاردن ومصر :



### تنفيذ المسح الميداني

قام فريق بال توريد ومجلس الشاحنين الفلسطيني بتنفيذ عملية المسح الميداني في الضفة الغربية وقطاع غزة في الفترة الواقعة بين 10 آب - 28 أيلول 2008. بعد الانتهاء من إدخال البيانات وفحص البيانات مرتين، بدأت شركة حلول للتطوير عملية تحليل البيانات الإحصائية الأولية بإستخدام برنامج SPSS. ونتيجة لذلك أعدت شركة حلول للتطوير تقرير استنتاجات للمسح الشامل. تضمنت الاستنتاجات الرئيسية عملية الاستيراد والتصدير ومعلومات عن جسر الملك حسين ومعبر رفح والاتفاقيات التجارية.

## الاستنتاجات الرئيسية في فلسطين

تمثل الشركات في فلسطين التي شملها المسح قطاعات اقتصادية مختلفة والتي تعمل في التصدير أو الاستيراد أو كلاهما عبر جسر الملك حسين ومعبر رفح . على أية حال ، فإن نوعية ومصداقية المعلومات التي جمعت في الضفة الغربية تعتبر أكثر دقة من تلك المتعلقة بقطاع غزة . ويعود ذلك في جزء منه إلى حقيقة أن معبر رفح لم يستخدم كمعبر تجاري دائم وتم اغلاقه منذ حزيران 2006 . تمثل الاستنتاجات التالية الحقائق الاساسية المتعلقة بالتجارة عبر جسر الملك حسين ويجب ملاحظة أن هذه الحقائق لا تمثل الاقتصاد الفلسطيني بشكل كامل حيث أن المسح استهدف فقط الشركات التي تستخدم جسر الملك حسين :

### الضفة الغربية

1. تصدر 83% من الشركات المصدرة إلى الاردن بينما تصدر 53% إلى اسرائيل و30% إلى دول الاتحاد الاوروبي .
2. اشارت خطط الشركات التي تم مسحها إلى وجود زيادة متوقعة في التصدير إلى دول الاتحاد الاوروبي والدول العربية والصين . ومن ناحية أخرى ، توقعت 53% من الشركات التي تم مسحها المحافظة على نسبة معينة من صادراتها إلى اسرائيل .
3. تعتبر الاردن ودول الاتحاد الاوروبي المصدر الرئيسي للاستيراد بواقع 74% و71% على التوالي للشركات التي تم مسحها .
4. خلافاً للاحصاءات الرسمية التي تؤكد أن اسرائيل هي المصدر الاساسي للاستيراد ، فإن عدد قليل من الشركات تستورد من اسرائيل . وهذا يعود إلى حقيقة أن المسح الميداني استهدف الشركات التي تستخدم بشكل اساسي جسر الملك حسين ، وعليه فإن هذا الاستنتاج على الاغلب لا يمثل الواقع .
5. تمر 50% من جميع صادرات الشركات التي تم مسحها عبر جسر الملك حسين ، وكذلك يمر 45% من الواردات عبر ذات الجسر .
6. تظهر نتائج المسح الميداني بأن الشركات التي تم مسحها تعتبر القدرة التشغيلية لجسر الملك حسين تشكل عائقاً رئيسياً للتجارة وبشكل خاص للاستيراد .
7. تتوقع الشركات زيادة معدل الطلب على الصادرات عبر جسر الملك حسين بواقع 30% و50% لعامي 2009 و2010 على التوالي .
8. تتوقع الشركات زيادة معدل الطلب على الواردات عبر جسر الملك حسين بواقع 30% و50% لعامي 2009 و2010 على التوالي .

### قطاع غزة

يجب الاخذ بعين الاعتبار بأن معبر رفح لم يعمل أبداً كمعبر تجاري دائم وأنه كانت توجد محاولات قليلة للاستيراد والتصدير . وعليه ، فإن الاستيراد والتصدير عبر معبر رفح قد تم بشكل مؤقت خاصة قبل عام 2006 وذلك نظراً للاستنتاجات التالية المستقاه من المسح الميداني :

1. العائق الرئيسي للاستيراد عبر معبر رفح هو الاغلاق الاسرائيلي للمعبر لمدد طويلة من الزمن نظراً لاسباب امنية مفروضة من قبل السلطات الاسرائيلية .
2. معدلات التلف المرتفعة على معبر رفح نتيجة النقص في البيئة التحتية اللازمة .

3. يمكن اعتبار عدم كفاية المعلومات حول الاتفاقيات التجارية مع مصر أو الشركاء الآخرين أمراً أجمعت عليه الشركات التي تم مسحها.

### الاستنتاجات الرئيسية في الاردن

تمثل الشركات التي تم مسحها في الاردن قطاعات اقتصادية مختلفة تعمل على الاستيراد والتصدير عبر جسر الملك حسين ، حيث أن الاستنتاجات الرئيسية في الاردن هي على النحو التالي :

1. 97% من الشركات التي تم مسحها تواجه عوائق في التجارة مع فلسطين .
2. تعتبر الاتفاقيات التجارية التي لم يتم تطبيقها والتي تشمل اتفاقية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى والاتفاقيات التجارية الثنائية مع الاردن عائقاً رئيسياً أمام التجارة مع فلسطين .
3. تعتبر الاجراءات على جسر الملك حسين والقدرة التشغيلية عائقاً رئيسياً آخر .
4. قلة المعلومات فيما يتعلق بالاتفاقيات التجارية مع فلسطين .
5. تعتبر 58% من الشركات المصدرة بأن السوق الفلسطيني يشكل أحد الأسواق الرئيسية .
6. تعتبر 47% من الشركات المصدرة بأن السوق الفلسطيني يشكل أحد الأسواق الرئيسية .
7. 71% من الشركات المستوردة تخطط لزيادة نسبة الاستيراد من فلسطين خلال الاعوام الثلاثة القادمة بمعدل 25% .
8. 78% من الشركات المصدرة تخطط لزيادة نسبة التصدير إلى فلسطين خلال الاعوام الثلاثة القادمة بمعدل 14% .
9. في عام 2007 ، صدرت 86% من الشركات المصدرة ما نسبته 100% من منتجاتها إلى فلسطين عبر جسر الملك حسين بينما استوردت 84% من شركات الاستيراد ما نسبته 100% من منتجاتها من فلسطين عبر جسر الملك حسين .

### الاستنتاجات الرئيسية في مصر

- أ. حددت 93% من الشركات التي تم مسحها أن القدرة التشغيلية والنقص في خدمات الشحن والتخليص أحد العوائق الرئيسية للتجارة مع فلسطين .
- ب. قلة المعلومات فيما يتعلق بالاتفاقيات التجارية الموقعة مع فلسطين .
- ج. قلة المعلومات عن السوق الفلسطيني .

## 3.2 مجموعات التركيز

في محاولة لتأكيد المعلومات التي تم جمعها خلال المرحلة الاولى فيما يتعلق بالعوائق والاجراءات المتعلقة بالاستيراد والتصدير ، عقد فريق المشروع اجتماعات مجموعات التركيز مع العديد من ذوي العلاقة . عرض الفريق خلال هذه الاجتماعات اجراءات الاستيراد والتصدير على ثلاثة قطاعات رئيسية وهي الادوية والاعذية والزراعة . وهكذا فقد نجح الفريق في تحديد وتوضيح عدد من الاجراءات المعينة التي تتعلق بالاستيراد والتصدير كما كان الفريق قادراً على تحديد المزيد من القضايا المثيرة للجدل والمتعلقة بقطاعات مختلفة .

## 4.2 زيارات ميدانية واجتماعات

عقد فريق المشروع عدد من الاجتماعات وقام بعدد من الزيارات خلال الخمسة عشرة شهراً الأخيرة، بالإضافة إلى المشاركة في الأنشطة المناصرة وجمع البيانات. تضمنت هذه الاجتماعات والزيارات اجتماع مع دائرة الجمارك الاسرائيلية حيث حصل فريق المشروع على بيانات حول تدفق التجارة عبر جسر الملك حسين. بالإضافة إلى ذلك، قدمت دائرة الجمارك فكرة شاملة حول المعابر الحدودية وخاصة جسر الملك حسين وآلية العمل فيه.

في نيسان 2009، عقد فريق المشروع ورشة عمل في رام الله حضرها ممثلين عن كل من القطاع الخاص والقطاع العام. هدفت ورشة العمل هذه الى التأكد من البيانات التي جمعها حول الاجراءات والوثائق المتعلقة بالاستيراد والتصدير. واستطاع الفريق خلال المناقشة الحصول على معلومات وتوضيح لبعض الاجراءات والمتطلبات التي لم تكن واضحة.

كما قام فريق المشروع بزيارة جسر الملك حسين والتقى مع ادارة الجسر والجمارك. كذلك قام الفريق خلال الزيارة بجولة في المعبر التجاري في الجسر-مطلعين عن قرب- على المرافق المتوفرة. بالإضافة إلى ذلك، تطرق الفريق الى عدد من العوائق والصعوبات التي تواجه الفلسطينيين على جسر الملك حسين، وبالمثل، تطرقت ادارة جسر الملك حسين الى المشاكل التي تواجههم مع الفلسطينيين (غالباً تتعلق بالاستيراد والوثائق).

عقد فريق المشروع في حزيران 2009 ورشة عمل في رام الله عرض خلالها إجراءات التصدير والاستيراد من خلال جسر الملك حسين، وقد حضر الورشة ممثلين عن الرباعية والسفير الياباني وممثل المفوضية الأوروبية ووزير الاقتصاد الوطني وممثلين عن القطاعين الخاص والعام والخاص. بالإضافة الى ذلك، فقد حظي القطاع الخاص بفرصة تحديد المشاكل والمعوقات وقد العديد من التوصيات.

نظم الفريق في تموز 2009 مهمة للقطاع الخاص إلى الاردن، والتي اشتملت على زيارة مينائين في الاردن (منطقة الزرقاء الحرة وميناء العقبة البحري). اصبح لدى القطاع الخاص الفلسطيني الفرصة لاكتشاف المرافق الموجودة في هذه الموانئ. بالإضافة إلى ذلك، عقد الفريق ورشة عمل تضمنت ممثلين عن كل من القطاع الخاص والقطاع العام في الاردن وفلسطين. خلال ورشة العمل حدد كل من القطاع الخاص الفلسطيني والاردني همومهم حول التجارة عبر جسر الملك حسين.

في آب 2009، شارك فريق المشروع في اجتماع في جسر الملك حسين والتي تم تنظيمها من قبل مشروع تسهيل التجارة (مشروع ممول من قبل الوكالة الامريكية للتنمية الدولية). تمثل الهدف الرئيسي في السماح لممثلي القطاع الخاص الفلسطيني من عرض المشاكل والصعوبات التي يواجهونها على جسر الملك حسين، بينما قدم الجانب الاسرائيلي تفسيرات حول الاهتمامات الفلسطينية.

## 5.2 معيقات البحث

واجه فريق المشروع خلال عملية البحث عدد من الصعوبات تتعلق بنوعية المعلومات التي تم جمعها ومن ضمنها دقة المعلومات ومصداقيتها وامتدت الى ما بعد إجراءات البحث المكتبي وذلك أثناء عملية المسح الميداني .

اكتشف فريق المشروع خلال فترة البحث المكتبي بأن المعلومات التي تم جمعها إما أنها متناقضة او غير متوفرة- خاصة المعلومات التي تتعلق بالمعيقات الخاصة بإجراءات الاستيراد والتصدير . من جهة أخرى ، كشفت عملية المسح الميداني عن نقص في المعلومات وتناقض فيما يتعلق بتكاليف المعاملات التجارية والاجراءات والمعلومات الاخرى الضرورية . على سبيل المثال ، لم يكن في مقدور الشركات في قطاع غزة توفير معلومات دقيقة حول معبر رفح نظراً لإغلاق المعبر منذ عام 2005 . جمع المعلومات في الضفة الغربية كان اكثر سهولة من جمعها في قطاع غزة ، حيث نجح الفريق في الحصول على احصائيات حول تدفق التجارة عبر جسر الملك حسين . على الرغم من ذلك ، كانت الشركات في الاردن مترددة في إتمام عملية المسح بسبب النزاع الذي حدث مؤخراً حول البضائع الاسرائيلية المصدر والتي كانت تطرح كبضائع فلسطينية . ويرجع هذا التردد إلى مؤسسات الاردنية تدعوا إلى مقاومة التطبيع (مع اسرائيل) والتي كان لها أيضاً تأثيراً كبيراً على الشركات المصدرة والمستوردة في الاردن .



## القسم الثالث

# اداء التجارة الخارجية الفلسطينية

### 1.3 نظرة عامة عن المعابر التجارية (جسر الملك حسين ومعبر رفح)

#### 1.1.3 معبر رفح



يقع ممر رفح الحدودي جنوب قطاع غزة (جنوب مدينة رفح)، وهو المعبر بين قطاع غزة ومصر. يجب على المسافرين العبور من خلال هذا المعبر من أجل الدخول والخروج من وإلى قطاع غزة. كما تم استخدامه أيضاً كقطة عبور تجارية للاستيراد من مصر (حتى عام 2005)، والتي تكون غالباً مواد بناء أو مواد غذائية. على الرغم من ذلك، تم القيام بعدة محاولات لتصدير عبر هذا المعبر. تم نقل

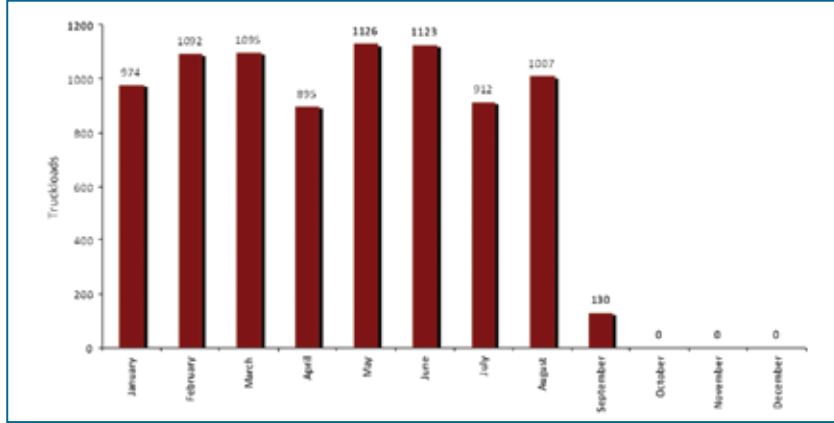
سلطة الاختصاص على المعبر إلى السلطة الفلسطينية في شهر كانون أول 2005 بعد فك الارتباط الاسرائيلي من قطاع غزة، على أن يتم تشغيله وفقاً للمعايير الدولية وتحت الاشراف الميداني لبعثة المساعدة الحدودية للاتحاد الأوروبي. وعلى الرغم من ذلك، تم تشغيل المعبر وفقاً لهذه الشروط فيما يتعلق بالمسافرين حتى تاريخ 9 حزيران 2007، إلا انه لم يتم تسجيل عمليات تجارية في المعبر ما تم تسجيله هو فقط محاولات.

## نشاطات شحن البضائع عبر معبر رفح قبل فك الارتباط :

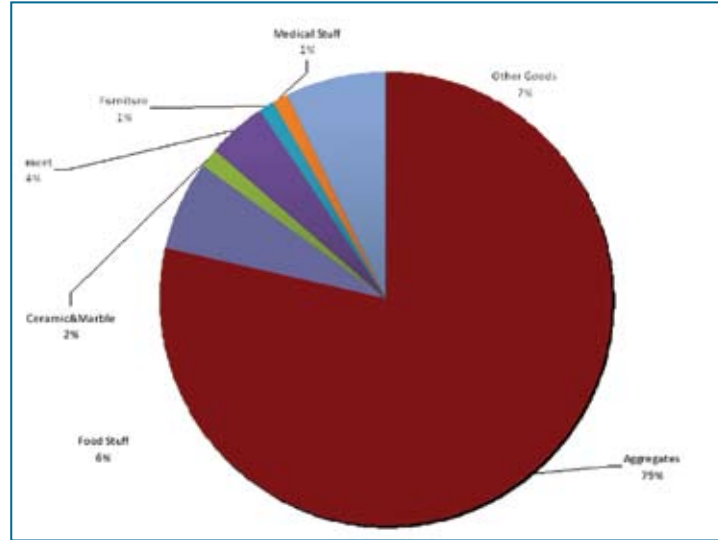
استخدم معبر رفح التجاري قبل فك الارتباط في أيلول 2005 بشكل أساسي للاستيراد، مع وجود بعض عمليات التصدير التي كانت تحدث بشكل نادر .

### نشاط الاستيراد: [1]

استخدم معبر رفح التجاري لاستيراد البضائع من مصر وبشكل خاص مواد بناء . كانت الشاحنات تمر بمعدل 1000 شاحنة شهرياً خلال عام 2005 . يوضح الجدول البياني رقم (1) أدناه النشاطات التي تم القيام بها في المعبر خلال عام 2005 من خلال اظهار عدد شاحنات النقل المارة في المعبر على اساس شهري ، بينما يوضح الجدول البياني رقم (2) نوع البضائع المستوردة .



الجدول البياني 1: شاحنات النقل التي تحمل البضائع المستوردة والتي مرت عبر معبر رفح في عام 2005 (بشكل شهري)



الجدول البياني 2: الواردات عبر معبر رفح التجاري خلال عام 2005 (وفقاً للنوع)

جميع البضائع المستوردة يتم فحصها من قبل السلطات الاسرائيلية في المعبر بواسطة جهاز مسح .

[1] المصادر: وزارة الاقتصاد الوطني ووزارة الشؤون المدنية.

## أنشطة التصدير :

تتألف البضائع المصدرة من قطاع غزة عبر معبر رفح التجاري غالباً من المفروشات والالعاب والأواني الزجاجية . الدول التي ترسل إليها البضائع المصدرة من غزة هي المملكة العربية السعودية وتونس . لا توجد احصائيات حول أنشطة التصدير من خلال هذا المعبر .

## دراسة حالة : التصدير قبل اتفاقية الحركة والمرور من 2005

الاجراءات العامة في التصدير هي على النحو التالي :

- 1 . تقوم الشركة المصدرة بالاتصال بالسلطات الاسرائيلية على المعبر (المكتب التجاري) مباشرة عبر الهاتف ، وتزودهم بتفاصيل شحنة البضائع .
- 2 . يحدد المكتب التجاري الاسرائيلي الرسوم المطلوبة وتفاصيل حساب البنك الذي ستدفع فيه الرسوم .
- 3 . ترسل الشركة المصدرة وصل الدفع إلى المكتب التجاري الاسرائيلي عبر الفاكس .
- 4 . يعطي المكتب التجاري الاسرائيلي تاريخاً محدداً للشركة لتقوم بتصدير بضاعتها .
- 5 . يتم فحص البضائع على المعبر من قبل الاسرائيليين ومن ثم يتم نقلها من خلال نظام back-to-back إلى الجانب الاسرائيلي حيث يمكن للشاحنات المصرية الوصول إليه .

يتم على الجانب المصري من المعبر فحص البضائع والوثائق ذات العلاقة بشكل يدوي . في معظم الحالات ، تكون الوثائق المطلوبة والاجراءات غير واضحة أو غير معروفة إلى المصدر الفلسطيني الامر الذي ينتج عنه تأخير طويل الامد على الجانب المصري من الحدود . إن الاغلاقات الدائمة واجراءات التصدير المبهمة وصعوبة الحصول على الوثائق المطلوبة لمعبر رفح لا تشجع المصدرين على استخدام هذا المعبر للتصدير .

## التقدم الذي حصل على معبر رفح فيما يتعلق بمرور البضائع بعد اتفاقية النقل والوصول (تشرين ثاني 2005)

### التقدم العام

إن أولى البنود الستة الواردة في اتفاقية النقل والوصول هي إعادة فتح معبر رفح الحدودي مع مصر ، والتشغيل وفقاً للمعايير الدولية تحت اشراف بعثة المساعدة الحدودية الاوروبية . إن التاريخ المحدد لفتح المعبر في 25 كانون أول 2005 تم الالتزام به فيما يتعلق بالمسافرين فقط حيث تنذبذب العمل في المعبر على النحو التالي :

المعبر مفتوح بشكل دائم	25 كانون أول -2005 25 حزيران 2006 :
أحياناً يتم فتح المعبر	26 حزيران -2006 8 حزيران 2007 :
المعبر مغلق بشكل كامل	9 حزيران -2007 إلى يومنا هذا :

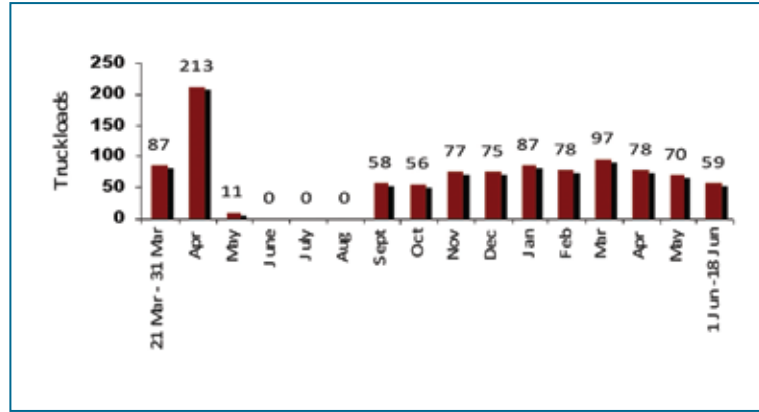
أما فيما يتعلق بحركة البضائع ، فلم يتم رسمياً بدء العمل بعمليات التصدير من خلال معبر رفح إلا بعد توقيع اتفاقية النقل والوصول التي نصت على استخدام معبر رفح لتصدير البضائع الفلسطينية بينما يتم استيراد البضائع من خلال معبر كرم أبو سالم / كيرم شالوم . تم فتح معبر رفح بعد الحرب الاخيرة على غزة في كانون الثاني 2008 ، غالباً من أجل المساعدات الانسانية . تعرض احصائيات الاستيراد عبر معبر رفح بأن النشاطات المسجلة للاستيراد كانت فقط في عامي 2006 و2009 : 8266 شاحنة نقلت عبر رفح في 2006 و570 شاحنة عبرت في 2009 .

## عمليات الاستيراد عبر كرم أبو سالم/ كيرم شالوم

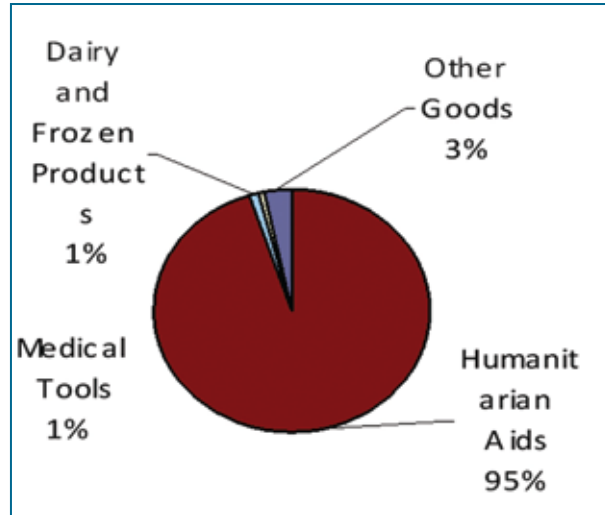
### الفترة الاولى : 21 اذار 2006 - 18 حزيران 2007

بدأت عمليات الاستيراد عبر مصر (من خلال كرم أبو سالم/ كيرم شالوم) في شهر اذار 2006، إلا أنها كانت محددة للمساعدات الإنسانية. لم يسمح بمرور البضائع المستوردة من قبل القطاع الخاص الفلسطيني نظراً لعدم وجود اتفاق جمركي بين الفلسطينيين والسلطات الاسرائيلية. (تكمّن الحاجة في وجود الاتفاق الجمركي من أجل ادارة عملية جمع الجمارك على الحدود ومن أجل التوافق مع الغلاف الجمركي الفلسطيني الاسرائيلي المشترك. تم صياغة الاتفاق بشكل كامل من كلا الطرفين ولكن لسوء الحظ لم يتم التوقيع عليه).

تظهر الجداول البيانية التالية حجم الاستيراد ونوعية البضائع التي مرت عبر كرم أبو سالم/ كيرم شالوم (21 اذار 2006 - 18 حزيران 2007)



الجدول البياني 3: الشاحنات التي تحمل البضائع المستوردة عبر معبر كرم أبو سالم/ كيرم شالوم (21 اذار 2006 - 18 حزيران 2007) - بشكل شهري

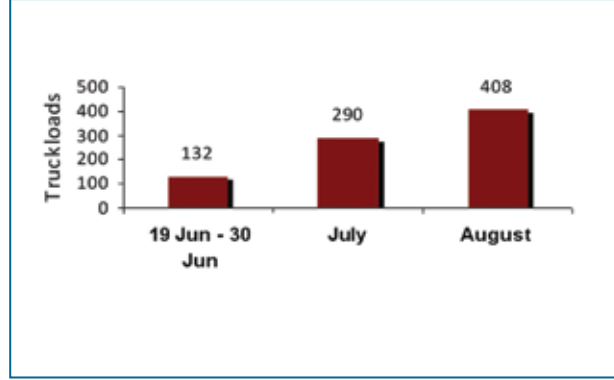


الجدول البياني 4: الاستيراد عبر معبر كرم أبو سالم/ كيرم شالوم (21 اذار 2006 - 18 حزيران 2007) (وفقاً للنوع)

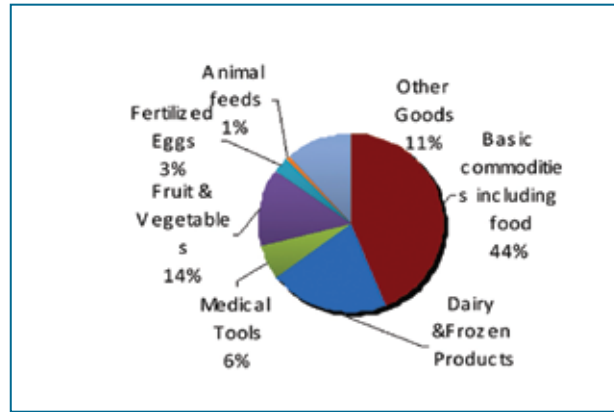
## الفترة الثانية : بعد 19 حزيران 2007

استخدمت اسرائيل كرم أبو سالم/ كيرم شالوم لاستيراد البضائع الانسانية بعد 19 حزيران 2007 (بعد اغلاق معبر المنطار/ كارني).

توضح الجداول البيانية التالية حجم الاستيراد ونوعية البضائع التي مرت عبر كرم أبو سالم/ كيرم شالوم (19 حزيران 2007 - 31 آب 2007):



الجدول البياني 5: الشاحنات التي تحمل البضائع المستوردة عبر معبر كرم أبو سالم/ كيرم شالوم (19 حزيران 2007 - 31 آب 2007) - بشكل شهري



الجدول البياني 6: الاستيراد عبر معبر كرم أبو سالم/ كيرم شالوم (19 حزيران 2007 - 31 آب 2007) - وفقاً للنوع

## محاولات التصدير

تم تنفيذ عدد من المحاولات غير الرسمية للتصدير من خلال معبر رفح بنجاح:

- شملت المحاولة الاولى الناجحة حاوية بحجم 20 قدم تحتوي على العاب بلاستيكية وكانت متجهة الى تونس عبر الموانئ المصرية في كانون ثاني 2005. القيمة المقدرة لهذه الشحنة كانت 9000 دولار امريكي. على الرغم من ذلك، فإن المصدر قام بدفع مبلغ 600 دولار امريكي غير مسترجعة للشركة المصرية للشركة المصرية الناقلة وذلك كضمان، وقد وصلت الشحنة وجهتها النهائية عبر معبر رفح.

• تم تسهيل مرور المحاولة الثانية الناجحة من قبل بال تريد في اذار 2006، حيث عبرت شاحنات محملة بالمفروشات ومنتجات الحرف اليدوية والبلاستيك والزجاج الملون عبر معبر رفح إلى مصر. تضمنت حمولة الشاحنات منتجات العرض الخاصة بالجناح الفلسطيني في معرض القاهرة الدولي 2006 (وقدرت قيمتها بـ 45,000 دولار امريكي). على الرغم من عدم كفاية المعلومات فيما يتعلق بالاجراءات المطلوبة، فقد تم عبور الشحنة نتيجة الجهود المشتركة من قبل بال تريد والسلطة الفلسطينية وممثلين عن مؤسسات دولية. تم اتباع جميع الشروط المتعلقة بعملية التصدير بحذافيرها وفقاً للاتفاق الذي ابرم بين الفلسطينيين والمصريين والسلطات الاسرائيلية على معبر رفح، وتم تنفيذها تحت اشراف بعثة المساعدة الحدودية الاوروبية. يعتبر هذا الانجاز نموذجاً فاعلاً لاجراءات التصدير باستخدام نظام "back to back" على الجانب الفلسطيني من المعبر.

منذ ذلك الحين، تم القيام بالعديد من المحاولات غير الناجحة، حيث تلقى مكتب السلطة الفلسطينية في معبر رفح العديد من الطلبات من القطاع الخاص لتصدير تشكيلة واسعة من البضائع والتي تشمل البلاستيك والمفروشات والمحاصيل النقدية والجلود والمعادن والنسيج والملابس، وكذلك تلقي العديد من الطلبات لتسهيل مرور الادوات الصناعية والالات إلى مصر. شملت الجهات التي يراد التصدير إليها كل من اسرائيل والدول العربية وأوروبا. لم يتم تلقي طلبات للتصدير بعد ذلك نظراً لما تعرض له المصدرون من خيبة امل ولتوقعاتهم الضئيلة بإعادة تشغيل عمليات التصدير عبر معبر رفح.

## الطلب على التصدير عبر معبر رفح التجاري

### دراسة حول التصدير من خلال معبر رفح

في محاولة لتوسيع التجارة الفلسطينية واسواق التصدير وكذلك استخدام معبر رفح كبوابة تجارية للاسواق الاقليمية، قامت بال تريد بتنفيذ مسح يهدف إلى تحديد احتمالات التصدير للقطاعات الرئيسية في قطاع غزة على المدى الطويل والقصير. من الضروري جداً أن نأخذ في الحسبان أن هذه الدراسة قد اعدت في عام 2006 وان النتائج الواردة فيها قد تحتاج إلى تعديل حتى تعكس الوضع الحالي.

## الطلب على تصدير قطاع المفروشات عبر معبر رفح

### نظرة عامة<sup>[2]</sup>

يعد قطاع الاخشاب والمفروشات أحد أقدم القطاعات في المنطقة وقد ازدهر في السنوات الاخير بحيث أصبح أحد أهم القطاعات الانتاجية الفلسطينية الواعدة. تتألف هذه الصناعة في غزة من أكثر من 600 مصنع تستخدم تقنيات صناعية عالية وتوظف أكثر من 5,500 عامل. قدر البيع السنوي للصناعات في غزة بنحو 44 مليون دولار امريكي وشكلت الصادرات ما قدره 15.5% من مجموع الانتاج. غالبية البضائع المصدرة ترسل الى السوق الاسرائيلي ولاحقاً اصبحت تصدر الى الاسواق الاقليمية والعالمية.

[2] المصدر: اتحاد صناعات الاخشاب 2006

## حجم التصدير المقدر :

يوضح الجدول التالي حجم الطلب المقدر على التصدير من خلال معبر رفح :

بعد 3 سنوات من فتح المعبر			أول ستة أشهر من فتح المعبر			معبر رفح معلق		التسلسل الزمني لمعبر رفح	
3	2	1	3	2	1	2	1	سيناريوهات	
جيد	متنخفض	معلق	جيد	متنخفض	معلق	جيد	متنخفض	حالة / اداء المنطار / كارني	
123.75	87.5	0	112.5	87.5	0	112.5	87.5	المنطار / كارني	
45	67.5	180	12	36.25	123.75	0	0	رفح	
الصادرات التي تمر عبر معبر كارني %40 من			الفرق بين اداء الاسابيع الجيدة والسيئة بالإضافة إلى العمل الجديد %10 من العمل الجديد (12 = 112.5 x %10 - 87.5) + 112.5 x %10 = 36.25			تحويل كل الشحنات إلى رفح وكذلك %10 من حجم العمل الجديد (112.5 + 112.5 x %10)		استناداً إلى الاحصائيات : 45 حمولة شاحنة = 2.5 x يوم = 112.5	
الصادرات التي تمر عبر معبر كارني %60 من			الفرق بين اداء الاسابيع الجيدة والسيئة بالإضافة إلى العمل الجديد %10 من العمل الجديد (180 = 112.5 x %60 - 87.5) + 112.5 x %10 = 180			استناداً إلى الاحصائيات : 35 حمولة شاحنة = 2.5 x يوم = 87.5		حسابات	

ملاحظة : الايام المخصصة لتصدير الاثاث من خلال معبر المنطار/ كارني هي : الاثنين والاربعاء والجمعة .

## الاسواق المستهدفة المتوقعة

استناداً الى خبرة الشركات والتجارب السابقة والتوقعات ، يمكن لمعبر رفح أن يعمل كمر للأسواق المحتملة التالية :

- مصر والسودان وغيرها من أسواق شمال افريقيا (المغرب وتونس والجزائر)
- دول مجلس التعاون الخليجي وتحديدًا الامارات العربية المتحدة والسعودية وقطر .
- الولايات المتحدة الأمريكية والاسواق الأوروبية .
- الطلب على تصدير الملابس والنسيج من خلال معبر رفح

## نظرة عامة<sup>[3]</sup> :

تشكل الملابس والنسيج مجتمعة أكبر القطاعات الصناعية في قطاع غزة . تتضمن هذه الصناعات في غزة 550 شركة توظف حوالي 10.000 عامل في نشاطات مختلفة تتراوح بين النسيج المنزلي و انتاج الملابس والاقمشة غالبية الأنشطة حتى الان تكون عبارة عن مقاوله من الباطن للشركات الاسرائيلية . معظم مصانع النسيج تعمل وفقاً لهذه القدرة سواءً كمعمل خياطة بسيط أو مصانع للخياطة والحياكة . تباع هذه المنتجات بعد ذلك مباشرة إلى السوق الاسرائيلي أو يتم اعادتها تصديرها إلى الاسواق الاجنبية كمنتجات اسرائيلية . تنتج باقي الشركات منتجاتها للسوق الفلسطينية ، وبشكل عام، تلبى هذه المصانع الطلب المحلي ، وعلى الرغم من ذلك لا يتم انتاج تصاميم أصلية أو عمل نماذج . فيما يتعلق بانتاج النسيج ، تعتبر الحياكة الدائرية أكبر النشاطات التصنيعية حيث يوجد 13 مصنعاً تنتج انواعاً محددة من الاقمشة ويتم تسويق الانتاج في أسواق غزة والضفة الغربية فقط 10% تباع في السوق الاسرائيلي .

<sup>[3]</sup> لم يتم اضافة السيناريوهات الاحصائية في حال كان معبري المنطار/ كارني ورفح مغلقين لهذا الجدول والجدول اللاحق وذلك لأن النتيجة ستكون صفر .

## حجم التصدير المقدر :

يوضح الجدول التالي حجم التصدير المقدر من خلال معبر رفح خلال قمة التصدير الموسمية (كانون ثاني - نيسان وتموز - أيلول)

بعد 3 سنوات من فتح المعبر		أول ستة 6 من فتح المعبر			معبر رفح مغلق		التسلسل الزمني لمعبر رفح	الطلب على الاستيراد (الشحنات الاسبوعية)
2	1	3	2	1	2	1	سيناريوهات	
منخفض	مغلق	جيد	منخفض	مغلق	جيد	منخفض	حالة / اداء المنظار / كارني	
72	0	60	45	0	60	45	المنظار / كارني	
108	180	3	18	63	0	0	رفح	
60% من الصادرات من خلال رفح و 40% من خلال كارني	$x 3 = 60$ (180)	5% من الصادرات من خلال كارني من العمل الجديد $5 \times 60 = 300$	الفرق بين أداء الاسابيع الجيدة والسببة بالاضافة الى عمل جديد $60 - 45 = 15$ $15 \times 5 = 75$	تحويل كل الشحنات الى رفح وكذلك 5% من العمل الجديد $60 + 60 = 120$ $120 \times 5 = 600$			حسابات	

\* تم تقليص الاحجام الى حوالي 60 - 70% في الاسابيع غير الموسمية  
ملاحظة : الأيام المخصصة لتصدير النسيج والملابس من خلال المنظار/ كارني هي الاحد والثلاثاء والخميس .

## الاسواق المستهدفة :

استناداً الى خبرة الشركات والتجارب السابقة والتوقعات ، يمكن لمعبر رفح أن يعمل كمبرر للأسواق المحتملة التالية :

- أسواق شمال افريقيا (الجزائر والمغرب) .
- أسواق دول مجلس التعاون الخليجي (قطر والسعودية) .
- الاسواق الاوروبية (اسبانيا والسويد) .
- الولايات المتحدة الامريكية .
- اسرائيل .

ملاحظة : تقوم اسرائيل بإعادة تصدير بعض منتجات الشركات الى بعض الاسواق الاوروبية والسوق الاسرائيلي والامريكي .

## الطلب على تصدير منتجات المحاصيل النقدية من خلال معبر رفح :

### نظرة عامة عن القطاع<sup>[4]</sup> :

تشكل منتجات المحاصيل النقدية وتحديداً التوت والورد والبندورة الصغيرة أكثر من نصف الصادرات الزراعية لقطاع غزة حيث أن معظم هذه الصادرات تذهب إلى دول خارج اسرائيل . لذلك فإن هذا القطاع يعتبر قطاعاً هاماً للاقتصاد الفلسطيني ككل ، وتحديداً للأسواق الاقليمية . بالرغم من أن هذه المحاصيل تشكل نسبة بسيطة من مجموع الاراضي الزراعية في قطاع غزة ، إلا أنها تمثل وعلى نحو غير متكافئ مصدراً كبيراً من الدخل لمزارعي غزة .

[4] المصدر : جمعيات غزة الزراعية

## الفراولة :

بدأ المزارعون في قطاع غزة بزراعة الفراولة في السبعينات من القرن الماضي وتتركز معظم مزارع الفراولة في شمال قطاع غزة في بلدة بيت لاهيا. تقدر المساحة المزروعة بالفراولة حالياً ما يقارب 224، 2 دونماً. هنالك خطط لتوسع محتمل. الفراولة التي تنتج في فلسطين قادرة على الوصول إلى السوق الاوروبي مبكراً قدر الامكان في نهاية تشرين الثاني، وبالتالي يمكن أن تباع بأسعار مرتفعة. ونظراً لتوفرها في غير موسمها وجودتها العالية من حيث الطعم والرائحة والشكل، فإن هذه المحاصيل تم تصديرها بنجاح فائق إلى السوق الاوروبي.

## الورد :

بدأ المزارعون في زراعة الورد في بداية التسعينات من القرن الماضي، ويعتبر الورد الفلسطيني حالياً أحد الصادرات الزراعية الفريدة التي يوفرها قطاع غزة باستمرار. تقدر مساحة الورد المزروعة حالياً بـ 500 دونم مع وجود خطط للتوسع. يعتبر الجوري الاحمر والديدي الاحمر والديزيو الاحمر والاورنج ماجيك الصادرات الرئيسية من الازهار من غزة. يصنف الورد الفلسطيني بأنه أكثر منتجات الازهار المرغوبة في اوروبا بسبب توفرها في مواسم تختلف عن مواسم الانتاج في أوروبا. السوق الرئيسي للورد الفلسطيني هو هولندا حيث يتم إعادة تصدير الورد إلى أسواق أخرى في الاتحاد الاوروبي.

## البندورة الصغيرة :

تعتبر زراعة البندورة الصغيرة حديثة نسبياً في قطاع غزة وتقدر مساحتها بحوالي 335 دونم مع وجود خطط للتوسع. يزرع المزارعين عدة أنواع تشمل (TC 496، TC 495، TC 30740 و 522)، كما أنها تنتج في غير موسمها ويمكن أن تصل أوروبا بحلول نهاية شهر تشرين الثاني.

## حجم التصدير المقدر

## الفراولة :

الحسابات	القيمة	الصف	
	350 دونم	اجمالي المساحة المتوفرة للزراعة	معلومات أساسية
	يبدء في 15 تشرين الثاني ينتهي في 15 شباط	موسم التصدير	
	66 يوم	اجمالي ايام التصدير :	
	3.85 طن	معدل الحمولة بالطن لكل شاحنة	اجمالي حجم التصدير من كارتي خلال المنظار /
	9.84 حمولة شاحنة	معدل التصدير الحالي لحمولة شاحنة لكل يوم	
3.85x 9.84	37.88 طن	معدل حجم التصدير لكل يوم	
	5.5 يوم	عدد ايام العمل لكل اسبوع	
5.5x 9.84	54.1 حمولة شاحنة	معدل حمولة الشاحنات لكل لاسبوع	
3.85x 54.1	208.28 طن	معدل حجم التصدير لكل اسبوع	
9.84x 66	649.4 حمولة شاحنة	اجمالي حجم حمولة الشاحنات المصدرة خلال الموسم	
3.85x 649.4	2500 طن	اجمالي حجم التصدير خلال الموسم	التصدير المحتمل من خلال رفح
	2500 دونم	اجمالي المساحة المزروعة	
	1000 دونم	مساحات اضافية محتملة للزراعة	
	4 شاحنات	تصدير اضافي محتمل (شاحنات يومية)	
	24 شاحنة	تصدير اضافي محتمل (شاحنات اسبوعياً)	
	4x 6 ايام (على اعتبار ان معبر رفح يعمل لمدة ستة ايام)		

## الورود:

الحسابات	القيمة	الصف	
	1,200 دونم	اجمالي المساحة المتوفرة للزراعة	معلومات أساسية
	يبدء في 15 تشرين الثاني ينتهي في 15 ايار	موسم التصدير	
	130 يوم	اجمالي ايام التصدير:	
	200,000 واردة	معدل حمولة الورود لكل شاحنة	اجمالي حجم التصدير من خلال المنطار / كارني
	2.03 حمولة شاحنة	معدل التصدير الحالي لحمولة شاحنة لكل يوم	
200,000x 2.03	407,692 واردة	معدل حجم التصدير لكل يوم	
	5 ايام	عدد ايام العمل لكل اسبوع	
5x 2.3	10.15 حمولة شاحنة	معدل حمولة الشاحنات لكل لاسبوع	
200,000x 10.15	2,030,000 واردة	معدل حجم التصدير لكل اسبوع	
	264 حمولة شاحنة	اجمالي حجم حمولة الشاحنات المصدرة خلال الموسم	التصدير المحتمل من خلال رفع
2.03x 130	264 حمولة شاحنة	اجمالي حجم التصدير خلال الموسم	
130x 407,692	53,000,000 واردة	اجمالي المساحة المزروعة	
	530 دونم	تصدير اضافي محتمل (شاحنات يومية)	
	2.6 شاحنات	تصدير اضافي محتمل (شاحنات اسبوعياً)	
6x 2.2 ايام (على اعتبار ان معبر رفع يعمل لمدة ستة ايام)	15.6 شاحنة		

## البندورة ذات الحبة الصغيرة:

الحسابات	القيمة	الصف	
	500 دونم	اجمالي المساحة المتوفرة للزراعة	معلومات أساسية
	يبدء في 15 تشرين الثاني ينتهي في 31 اذار	موسم التصدير	
	77 يوم	اجمالي ايام التصدير:	
	4.3 طن	معدل الحمولة بالطن لكل شاحنة	اجمالي حجم التصدير من خلال المنطار / كارني
	1.51 حمولة شاحنة	معدل التصدير الحالي لحمولة شاحنة لكل يوم	
1.51x 4.3	6.5 طن	معدل حجم التصدير لكل يوم	
	5.5 ايام	عدد ايام العمل لكل اسبوع	
5.5x 1.511	8.3 حمولة شاحنة	معدل حمولة الشاحنات لكل لاسبوع	
6.5x 5.5	35.75 طن	معدل حجم التصدير لكل اسبوع	
	116.3 حمولة شاحنة	اجمالي حجم حمولة الشاحنات المصدرة خلال الموسم	التصدير المحتمل من خلال رفع
1.51x 77	116.3 حمولة شاحنة	اجمالي حجم التصدير خلال الموسم	
4.3x 116.3	500 طن	اجمالي المساحة المزروعة	
	100 دونم	تصدير اضافي محتمل (شاحنات يومية)	
	6 شاحنات	تصدير اضافي محتمل (شاحنات اسبوعياً)	
6x 6 ايام (على اعتبار ان معبر رفع يعمل لمدة ستة ايام)	36 شاحنة		

## الاسواق المستهدفة :

استناداً الى خبرة الشركات والتجارب السابقة والتوقعات ، يمكن لمعبر رفح أن يعمل كمرر للأسواق المحتملة التالية :

- أسواق دول مجلس التعاون الخليجي (الامارات العربية المتحدة والكويت والسعودية).
- أسواق الاتحاد الاوربي .
- اسواق اوربوا الشرقية (اوكرانيا وروسيا).
- هولندا .

## الخلاصة :

من الضروري فتح معبر رفح إذا تم تطوير هيكل اقتصادي مستدام في قطاع غزة . لم يلاحظ أي تقدم في التصدير على معبر رفح منذ توقيع اتفاقية الدخول والحركة ، حيث فشلت معظم محاولات التصدير . وتظهر اراء المصدرين وجود حاجة إلى إعادة فتح معبر رفح حيث سيؤدي ذلك إلى زيادة فرص التجارة والانتظام في العمل والدخول إلى الاسواق الاقليمية . تدعم نتائج الازمة الحالية في غزة (التي بدأت في 12 حزيران -2007 حتى يومنا هذا) هذا الطلب ، خاصة مع اغلاق معبر المنطار/ كارني والذي أدى إلى انهيار كلي للقطاعات التصديرية الحيوية . اذا تم إعادة فتح معبر رفح . إن ذلك سيؤدي إلى زيادة منتظمة متى اصبح المصدرين واثقين في انتظام

عمل المعبر وامكانية الاعتماد عليه ، كما أن هذا سيؤدي إلى وجود شريحة عريضة من الشركاء التجاريين .

## 2.1.3 جسر الملك حسين

يعتبر جسر الملك حسين المعبر الحدودي الدولي الوحيد في الضفة الغربية . وهو المعبر الوحيد حالياً المخصص لعبور دخول الفلسطينيين القاطنين في الضفة الغربية وإلى المسافرين من وإلى الاردن . يقع الجسر على بعد خمسة كيلومترات شرق مدينة أريحا ويمتد فوق نهر الاردن . يخدم الجسر الشركات في الضفة الغربية من حيث الاستيراد والتصدير من وإلى الاردن وإلى مناطق الشرق الاوسط . وحتى الان ، تسيطر سلطة المطارات الاسرائيلية على الجانب الفلسطيني من الحدود بشكل حصري .

إن الجسر مفتوح حالياً أمام حركة المسافرين والتجارة ويعمل في فترة تجربة لتمديد ساعات العمل . خلال هذه الفترة فإن الجسر



يفتح أمام المسافرين من 8:00 صباحاً وحتى 12:00 منتصف الليل من الأحد حتى الخميس، ويفتح من 8:00 صباحاً وحتى 3:00 مساءً أيام الجمعة والسبت. يفتح المعبر أمام الحركة التجارية من الساعة 8:00 صباحاً وحتى 12:00 منتصف الليل من الأحد حتى الخميس، ويغلق يومي الجمعة والسبت وأيام الأعياد الإسرائيلية. على أية حال يتم إغلاق المعبر في وقت مبكر نظراً لانخفاض الطلب.

ان معدل الشاحنات الصادرة والواردة الحالي هو 60-70 شاحنة كل يوم. ان التنسيق المسبق مع سلطة المطارات الاسرائيلية هو شرط لجميع البضائع التجارية الصادرة والواردة. الجسر مزود بألة فحص واحدة (تم تركيبها في عام 2008) مع قدرة محدودة على فحص ارتفاع الطليئة/المشتاح يصل إلى 1.8 متر. الجسر غير قادر على استيعاب الشاحنات المعبأة في حاويات.

## التواجد الفلسطيني على معبري المسافرين والبضائع

### معبر المسافرين

كجزء من اتفاق أوسلو، تم توقيع اتفاقية بخصوص التواجد الفلسطيني على جسر الملك حسين. انتشر رجال الجمارك الفلسطينيين على الجسر للمرة الأولى في 1 ايار 1994. تم المصادقة على هذه الاتفاقية من قبل البرلمان الاسرائيلي عام 1998. تمثل التواجد الفلسطيني على معبر المسافرين بـ14 ضابطاً جمركياً من ضمنهم مشرف ونائبين، بفترتي عمل يومياً. وقد شاركوا في فحص حقائب المسافرين ورفعوا تقاريرهم مباشرة إلى المشرف الاسرائيلي ولم يشاركوا في تخليص البضائع التجارية المحمولة في حقائب المسافرين.

في عام 1996 تم السماح لضباط الجمارك الفلسطينية بتخليص البضائع التجارية المحمولة في حقائب المسافرين دون أي تدخل اسرائيلي. مع بداية الانتفاضة عام 2000 قامت السلطات الاسرائيلية بتقليص عدد الضباط الفلسطينيين على معبر المسافرين إلى 3 ضباط فقط. كان يسمح لضباط الجمارك الفلسطينيين بفحص الحقائب الصغيرة وتخليص البضائع الموجودة في حقائب المسافرين وذلك بالنسبة للمواد التي يقل وزنها عن 10 كيلوغرام وذلك حتى 30 اذار 2002.

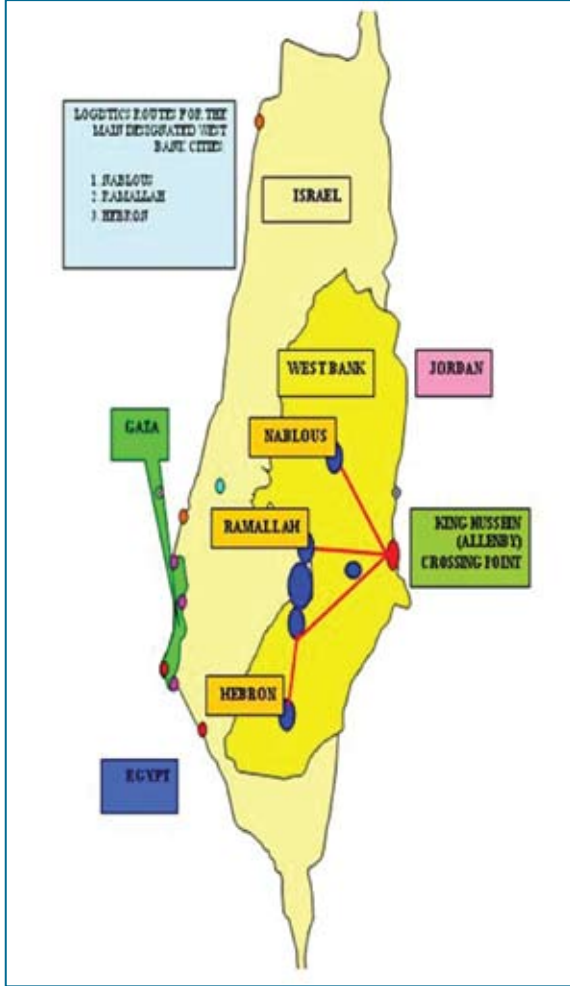
### المعبر التجاري:

سمحت الاتفاقية الفلسطينية الاسرائيلية كذلك بتواجد الجمارك الفلسطينية على المعبر التجاري عام 1998. وتتضمن ذلك أربعة ضباط جمارك الامر الذي منع الجمارك الفلسطينية من المشاركة المباشرة في عملية تخليص البضائع. كان ضباط الجمارك الاسرائيلية مسؤولين بالكامل عن المعبر التجاري وكان ضباط الجمارك الفلسطينية مسؤولين عما يلي:

1. التنسيق للبضائع القادمة من الجانب الاردني.
  2. التحري عن أسباب منع أية بضائع من قبل الجمارك الاسرائيلية.
  3. الحصول على نسخة من نموذج البيان الجمركي الاسرائيلي ومقارنته مع البضائع الواردة (يجب على المستوردين دفع الرسوم الجمركية قبل وصول البضائع على جسر الملك حسين).
- منعت السلطات الاسرائيلية على الجسر في بداية الانتفاضة موظفي الجمارك الفلسطينية من دخول الجسر.

## 2.3 مسارات المركبات

### الضفة الغربية - الاردن



سيترك هذا القسم الى أهمية جسر الملك حسين في التجارة الخارجية مع الاسواق الاقليمية من خلال الاردن . سيناقش هذا القسم بشكل خاص المسافة والمدة الزمنية من ثلاث مدن محددة في الضفة الغربية إلى جسر الملك حسين . تشمل هذه المدن نابلس في الشمال ورام الله في الوسط والخليل في الجنوب . اخذت عملية اختيار هذه المدن في الاعتبار التوزيع الجغرافي والشركات التي تستخدم جسر الملك حسين بشكل دائم .

تظهر الاحصائيات الجغرافية الحالية بان القسم الجنوبي من الضفة الغربية (الخليل وبيت لحم) يعتبر الاكثر تصديراً الى الاردن بنسبة 24% و18% بما بقيمته 11.75 مليون دولار و9.3 مليون على التوالي من إجمالي الصادرات الى الاردن في عام 2008 . من ناحية أخرى تعتبر رام الله ونابلس في المرتبة الثانية والثالثة بنسبة 15% و13% بما بقيمته 7.7 مليون دولار و6.8 مليون دولار على التوالي في عام 2008 .<sup>[5]</sup>

تعتبر الاراضي الفلسطينية بحكم الواقع أراضي مغلقة تعتمد على الموانئ الاسرائيلية أو المعابر التجارية الخاضعة للسيطرة الاسرائيلية . بالإضافة الى ذلك ، فإن إنشاء معابر داخلية للتجارة مع اسرائيل بعد بناء الجدار الفاصل أدى

الى عائق آخر للتجارة الفلسطينية الخارجية . وعليه ، يلعب جسر الملك حسين دوراً هاماً ويوفر خياراً هاماً للتجارة الخارجية الفلسطينية مع الاسواق الاقليمية . بشكل خاص ، يمكن استخدام جسر الملك حسين بشكل واسع لكل من الخليج العربي والاسواق العالمية وخاصة مع امكانية استخدام الموانئ الاردنية .

توفر الاردن حالياً عدد من الخيارات للدخول الى الدول المجاورة والتي تشمل سوريا والعراق والسعودية ودول الخليج الاخرى . يركز هذا القسم بالتحديد على ثلاث موانئ رئيسية في الاردن وهي مطار الملكة علياء الدولي وميناء العقبة ومعبر العمري مع السعودية . يجب ملاحظة أن شبكات الطرق الطويلة تؤدي الى الحد من التصدير والاستيراد الى الاسواق الاقليمية إلا أنها توفر طريقاً نحو البحر والمطارات والتي تؤدي

[5] إحصائيات شهادات المنشأ الصادرة عن اتحاد الغرف التجارية والصناعية والزراعية الفلسطيني لعام 2008.



الخارطة الاقليمية القريبة

الى زيادة احتمال التصدير والاستيراد الى الأسواق العالمية. ومن الهام أيضاً معرفة أن المضمون الاقليمي القريب والبعيد والطرق تشير الى أن جسر الملك حسين هو أكثر المعابر المستخدمة للدخول والخروج من والى الضفة الغربية.

توفر الخارطة الاقليمية القريبة نظرة عامة جيدة عن المواقع المحددة لمعدن الضفة الغربية الثلاث في علاقتها مع مواقع الموانئ الاردنية، كما تظهر ايضا الموقع الاستراتيجي الهام لجسر الملك حسين.

تظهر الخارطة الاقليمية العظمى أن موقع الضفة الغربية يجعل التجارة معتمدة بشكل كبير على الطرق المستخدمة للاستيراد والتصدير من خلال الموانئ الاردنية. وهذا صحيح تحديداً بالنسبة لميناء العقبة الذي يوفر مخرجاً للمنتجات الفلسطينية في الاسواق العالمية والاقليمية. كما تظهر الخارطة أيضاً العلاقة بين الدخول إلى الاسواق العالمية عبر البر والجو والبحر من خلال الموانئ الاردنية. \*من الواضح أن جوانب النقل البري هامة في تشكيل روابط إلى / من كلٍ من الموانئ البحرية والجوية.



الخارطة الاقليمية العظمى

\*ملاحظة: مع وجود مثل هذا الهيكل اللوجستي سوف يكون هنالك دائماً شرط لوجود مراكز شحن وسيطة يتم فيها تنفيذ أنشطة «تعبئة وتجزئة الشحنات غير المعبأة» لوساط النقل الجوي والبري والبحر. على سبيل المثال: أنشأت شركة دايموندز الدولية للاستثمار - منطقة حرة خاصة في عام 2000. تبعد حوالي 5 كلم شرقي جسر الملك حسين بالقرب من الشونة الجنوبية على مفرق وادي الاردن و خط عمان/ القدس السريع. توفر شركة دايموندز للاستثمار خدمات جمركية على مدار 24 ساعة، حيث يمكن شحن بضائع المستثمرين من وإلى المنطقة الحرة الخاصة عند الطلب.

## أمثلة عن الموانئ والوسائط

الى السعودية عن طريق البر من خلال العمري



يتطلب نقل البضائع في كلا الاتجاهين براً وجود مراكز تجميع للمرور . المواقع المحتملة لهذه المراكز هي جسر الملك حسين والحدود السعودية . تعتمد البنية التحتية والمرافق لهذه المراكز على أنواع البضائع ومكوناتها ووزنها . هنالك خيار اخر للشحن وهو الانتظار حتى الوصول إلى حمولة شاحنة كاملة أو حمولة حاوية كاملة (إذا تم نقل البضائع من/ إلى حاوية في الطريق)

جواً عن طريق مطار الملكة علياء



إن البضائع التي تنقل من خلال المطارات هي بالاساس «عالية القيمة» أو أصناف مستعجلة وذلك نظراً لارتفاع تكاليف الشحن الجوي . يوجد مركز بضائع قرب المطار يعمل على تجميع البضائع لكل من التصدير والاستيراد .

بحراً من خلال ميناء العقبة



على الرغم من طول الطريق من جسر الملك حسين إلى العقبة فإنه من الممكن أن يتم التصدير/ الاستيراد من وإلى الضفة الغربية إلى ومن الأسواق العالمية . يوجد مركز بضائع بالقرب من عمان يسمى منطقة الزرقاء الحرة وآخر بالقرب من العقبة يسمى قرية العقبة اللوجستية .

تسهيل التجارة الفلسطينية من خلال الأردن ومصر

يوضح الجدول التالي المسافة والزمن المطلوبة من ثلاث مدن محددة في الضفة الغربية إلى جسر الملك حسين ومن ثم إلى ثلاث موانئ مختلفة في الاردن :

#### جدول الوقت والمسافة

جسر الملك حسين - العمري		جسر الملك حسين - مطار الملكة علياء الدولي		جسر الملك حسين - العقبة		المدينة
الزمن بالساعات - دقائق	المسافة بالكيلومترات	الزمن بالساعات - دقائق	المسافة بالكيلومترات	الزمن بالساعات - دقائق	المسافة بالكيلومترات	
4:45 = 3:00 + 1:45	256.6 = 187 + 69.6	2:45 = 1:00 + 1:45	127.6 = 58 + 69.6	6:45 = 5:00 + 1:45	449.6 = 380 + 69.6	نابلس
4:00 = 3:00 + 1:00	230 = 187 + 43	2:00 = 1:00 + 1:00	101 = 58 + 43	6 = 5:00 + 1	443 = 380 + 43	رام الله
5:30 = 3:00 + 2:30	262.3 = 187 + 75.3	3:30 = 1:00 + 2:30	133.3 = 58 + 73.3	7:30 = 5:00 + 2:30	455.3 = 380 + 75.3	الخليل

ملاحظة : يجب إضافة وقت زمني للحواجز

يوضح الجدول التالي معدل التكلفة لكل شاحنة من المدينة المحددة في الضفة الغربية إلى مينائين أردنيين .

#### جدول تكاليف مرور البضائع

العمري	جسر الملكة حسين - مطار الملكة علياء الدولي	جسر الملك حسين - العقبة	المدينة
التكلفة غير نحددة وذلك لأن الشاحنات لا تقوم بعمل تنزيل وتحميل على العمري وتستمر في السفر إلى الوجهة النهائية	527 = 170 + 357 دولار أمريكي	717 = 360 + 357 دولار أمريكي	نابلس
	455 = 170 + 285 دولار أمريكي	645 = 360 + 285 دولار أمريكي	رام الله
	585 = 170 + 415 دولار أمريكي	775 = 360 + 415 دولار أمريكي	الخليل

ملاحظة : هذه التكاليف للنقل البري فقط

ملاحظة : إن التكلفة مقسمة بين النقل من المدن المحددة في الضفة الغربية إلى جسر الملك حسين ومن ثم من جسر الملك حسين إلى الميناء الاردني .



## القسم الرابع

# الاجراءات الادارية للصادرات والواردات من والى وعبر الأردن

سيغطي هذا القسم بشكل عام اجراءات التصدير والاستيراد وبشكل خاص بعض القطاعات المحددة فيما يتعلق بالتوثيق والمسافة والتكاليف . بالاضافة إلى ذلك ، يوفر هذا القسم سلسلة لوجيستية كاملة من ثلاث مدن محددة في الضفة الغربية إلى ثلاث موانئ في الاردن .

## 1.4 التصدير عبر جسر الملك حسين من وإلى وعبر الأردن

### التصدير من الضفة الغربية

يحتاج رجال الاعمال الفلسطينيين الذين يرغبون في التصدير والاستيراد إلى اتخاذ خطوات تمهيدية لانتهاء تعاملاتهم التجارية بنجاح وتتضمن هذه الخطوات تخطيط اداري واستراتيجي . وعليه سيكشف هذا القسم الخطوات التمهيدية والمهمة المطلوبة لانتهاء التعاملات التجارية الخارجية بنجاح .

### خطوات التصدير التمهيدية

قبل البدء بأعمال التصدير ، يجب على المصدرين أن يأخذوا بعين الاعتبار ما يلي :

- 1 . تقييم السوق الخارجي المحتمل للبضائع المراد تصديرها ،
- 2 . جمع المعلومات حول المواصفات والشروط والجودة في البلد التي سيتم التصدير لها ،
- 3 . التأكد من وجود أية اتفاقيات تجارية موقعة من قبل منظمة التحرير الفلسطينية والتي تمنح أفضلية من حيث التعرفة للتصدير (إما اعفاء من التعرفة أو تعرفة مخفضة) ،
- 4 . التفاوض والاتفاق مع المورد على بنود العقد مثل الكمية والجودة والتعبئة ومتطلبات وضع العلامات والعناوين والاسعار وآلية الدفع وآلية النقل ودفع تكاليف الشحن .

5. الحصول على كافة الوثائق والتراخيص والشهادات اللازمة للتصدير، وتتضمن الشهادات الصحية وفحص المعايير وشهادات الصحة النباتية والبيطرية ورخصة التصدير. تكون الوثائق مطلوبة وفقاً لنوع المنتج الذي سيتم تصديره وكذلك بناءً على طلب المستورد.

6. الاتصال مع وكيل التخليص بهدف جمع المعلومات التي تتعلق بالمتطلبات والاجراءات التقنية للتصدير.

تعتبر هذه الخطوات التمهيدية مهمة للاعمال حديثة العهد وإلى الشركات التي ترغب في الوصول إلى الاسواق الاقليمية والعالمية من خلال التصدير. على أية حال، توجد بعض أنواع المنتجات التي تحتاج إلى متطلبات وإجراءات إضافية وتتضمن هذه المنتجات المستحضرات الدوائية والمنتجات الغذائية والزراعية على سبيل المثال لا الحصر.

### وثائق التصدير العامة

تعتبر الوثائق والمتطلبات التالية أساسية ومهمة ويجب اخذها بعين الاعتبار عند التصدير. تتضمن هذه الوثائق والاجراءات الحصول على ما يلي:

1. شهادة التعامل بالتجارة الخارجية من وزارة الاقتصاد الوطني. يمكن الحصول على معلومات مفصلة عن هذه الشهادة والاجراءات الخاصة بها من دليل التصدير والاستيراد المنشور على الموقع الالكتروني لبلد تريد ومجلس الشاحنين.

2. شهادة منشأ صادرة عن الغرفة التجارية ومصادق عليها من وزارة الاقتصاد الوطني.

3. بوليصة تأمين.

4. بوليصة النقل البري.

5. فاتورة تجارية تحدد بشكل واضح بنود الشحنة المصادق عليها من قبل دائرة الجمارك لدى وزارة المالية.

6. قائمة التعبئة.

7. العلامات والعنوان: تعد علامات الشحن أمراً هاماً لغايات النقل السريع والأمن للمنتجات. تساعد العلامات التي تتوافق مع المتطلبات القانونية للناقلين وسلطات الجمارك على تحديد البضائع. علامات الشحن العادية هي تعريف بالمستورد وعدد الصناديق المعبأة والميناء المتوجهة إليه البضائع والوزن الاجمالي والصافي والقياسات الخارجية للصندوق وبلد المنشأ والعلامات التحذيرية إذا تطلب نقل البضائع توخي الحذر عند التعامل معها. على الرغم من ذلك، يمكن أن تختلف القواعد المتعلقة بعلامات الشحن وفقاً للبلد المرسل إليها البضائع. ومن ناحية أخرى، تختلف متطلبات الوسم التجاري وفقاً للبلد المرسل إليها البضائع. عادة تنطبق القواعد التفصيلية على المنتجات الغذائية والمستحضرات الدوائية وأدوات التجميل والنسيج والملبوسات. يوفر المستورد تفاصيل حول الوسم التجاري وفقاً لمتطلبات البلد المرسل إليها البضائع.

8. بيان جمركي.

## المتطلبات الاخرى

يوجد عدد معين من المنتجات التي تحتاج إلى متطلبات اضافية، ويشمل ذلك المستحضرات الدوائية والمنتجات الغذائية والزراعية على سبيل المثال لا الحصر. وبناءً على ذلك يجب على مجتمع الاعمال الفلسطيني المهتم بهذه الصناعات أن يأخذ بعين الاعتبار ما يلي:

### منتجات المستحضرات الدوائية

يجب على هذه المنتجات أن تتوافق مع المتطلبات الاضافية وفقاً لأنظمة وزارة الصحة ووزارة الصحة الاسرائيلية على النحو التالي:

- أ. يجب أن تكون الشركة المصنعة مسجلة لدى وزارة الصحة في بلد المستورد.
- ب. يتضمن التسجيل لدى وزارة الصحة تقديم طلبات واختبار عينات وإجراء دراسات تكافؤ حيوي. عند اتمام هذه الاجراءات تصدر وزارة الصحة شهادة تسجيل صالحة لمدة 5 سنوات وشهادة بيع حر وشهادة مستحضرات دوائية.

### المنتجات الغذائية

تتطلب المنتجات الغذائية متطلبات إضافية للتصدير: يجب على الشركة الحصول على شهادة صحة والتي تكون سارية المفعول لثلاثة أشهر فقط.

### المنتجات الزراعية

بشكل عام تتطلب المنتجات الزراعية متطلبات إضافية للتصدير على النحو التالي:

- أ. شهادة صحية وشهادة صحة نباتية.
- ب. طلب أولي لإثبات مصدر المنتجات.
- ج. فاتورة تجارية مصادق عليها من وزارة الاقتصاد الوطني.
- د. شهادة تصدير لنوع معين من المنتجات مثل التمور.
- هـ. شهادة مواصفات صادرة عن وزارة الصحة.

### إجراءات التصدير

#### متطلبات النقل الداخلي:

يجب على شركة النقل حتى تتمكن من الوصول إلى المنطقة التجارية على جسر الملك حسين اتباع الاجراءات التالية:

- أ. الحصول على تصاريح لكل من المركبة والسائق من مكتب الادارة المدنية الاسرائيلية.
- ب. تكون هذه التصاريح عادة صالحة المفعول لعام واحد، وصادرة فقط للمؤسسات المسجلة حسب الأصول.
- ج. معرفة ساعات العمل في جسر الملك حسين.

## الوثائق العادية المطلوبة لكل من السائقين ومؤسسات النقل :

يجب على السائقين ومؤسسات النقل التأكد من إتباعهم أنظمة السلطة الفلسطينية الخاصة بالنقل من خلال توفير الوثائق التالية :

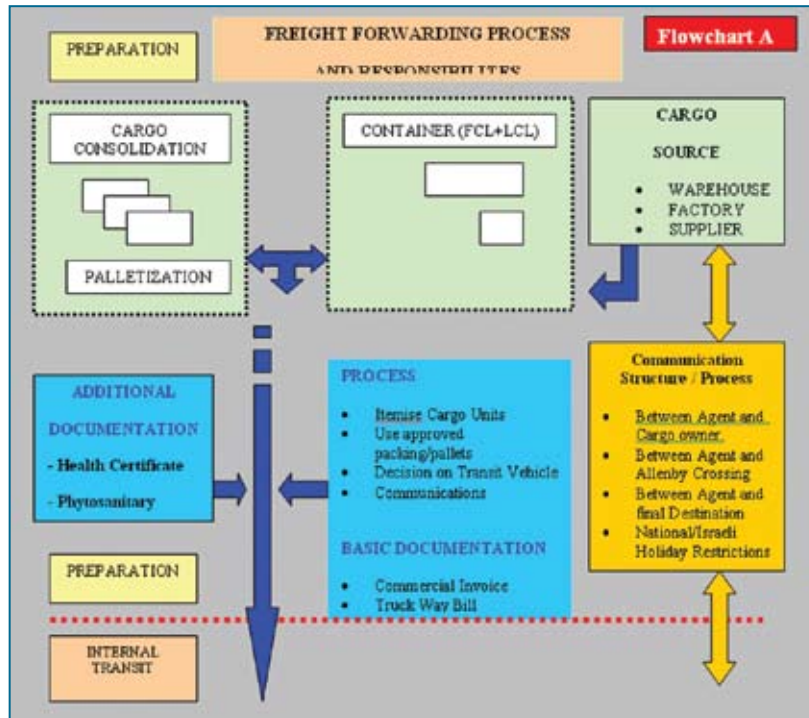
- 1 . الهوية الشخصية للسائق .
- 2 . رخصة سيطرة سارية المفعول .
- 3 . براءة ذمة ضريبية للمركبة .
- 4 . براءة ذمة ضريبية للسائق .
- 5 . رخصة مركبة سارية المفعول .

يجب أن يكون تاريخ نقل الشحنة محدد بشكل واضح ، حيث أنه إذا لم يتم السماح للشحنة بالمرور لأي سبب من الاسباب عندها يجب إعادة اتباع كافة الاجراءات مرة أخرى من البداية . وعليه سيتم دفع رسوم النقل مرة أخرى . يجب أن تكون المركبة مؤمنة على الرغم من أن هذا التأمين قد لا يغطي البضائع المنقولة . قد توفر بعض شركات النقل تأميناً للبضائع المنقولة إلا أنه ونظراً لعدم رغبتهم في دفع رسوم إضافية يفضل العديد من رجال الاعمال عدم تأمين بضاعتهم .

## تفاصيل عن شحن البضائع والمشاكل المحتملة

يعد تحضير البضاعة لغايات نقلها أمراً سهلاً لدى العديد من الدول ، ولكن عند تحضير الشحنات من وإلى الضفة الغربية يجب اضافة بعض الاجراءات لهذه العملية . هذه الاجراءات موضحة في الرسم البياني التالي :

يوضح الرسم البياني (أ) العملية بأكملها بما في ذلك الوثائق والاجراءات المطلوبة والاتصالات بين الوكلاء والاطراف الاخرى .



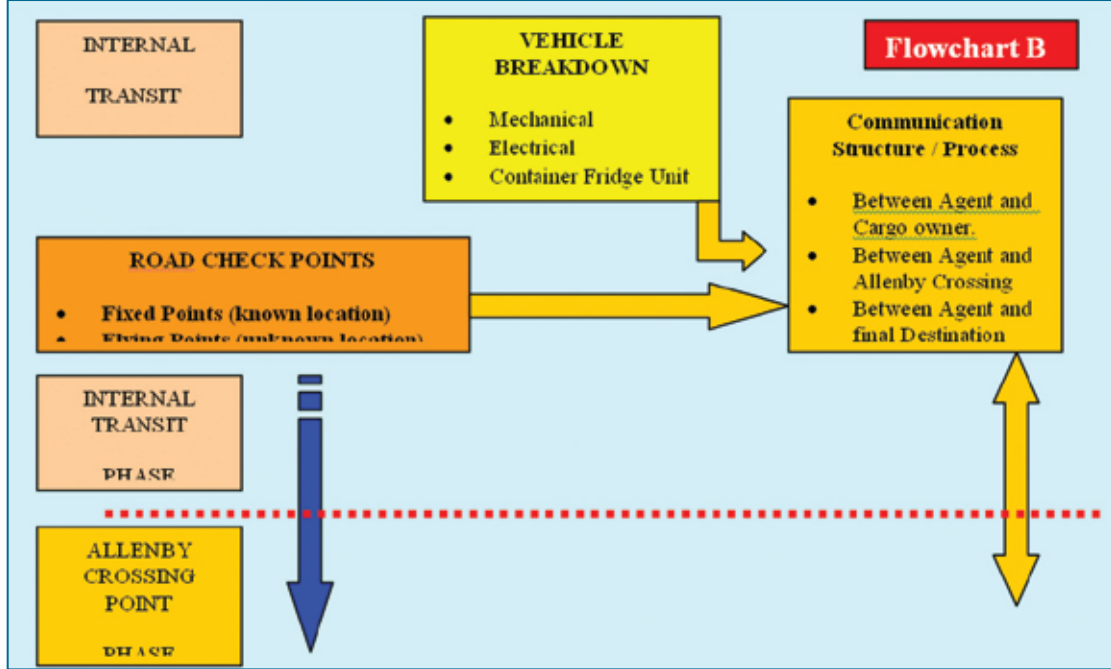
## جسر الملك حسين (الجانب الاسرائيلي)



يتم تصدير البضائع من أراضي السلطة الوطنية الفلسطينية إلى الاردن على النحو التالي :

- 1 . يجهز الوسيط الجمركي بيان الخروج الجمركي ويسلمه الى الجمارك الاسرائيلية قبل يوم واحد على الاقل من وصول البضائع .
- 2 . تحميل البضائع في الشاحنات الفلسطينية من المستودعات .
- 3 . وصول الشاحنات إلى البوابة الرئيسية .
- 4 . تدخل الشاحنات والسائقين من خلال نقاط عبور أولية وثانوية .
- 5 . يدخل السائقين جسر الملك حسين بشكل يومي من خلال الحصول على بطاقات دخول من سلطة المطارات الاسرائيلية . يجب على السائقين الفرديين الحصول على موافقة الدخول قبل يوم واحد من دخول جسر الملك حسين .
- 6 . توضع الشاحنات في منطقة الانتظار في معبر البضائع .
- 7 . يتم تنزيل المشاتيح في المنطقة المفتوحة في المعبر .
- 8 . يفحص موظفوا الجمارك الاوراق .
- 9 . تحمل المشاتيح في شاحنات أردنية ثم يسمح لها بالذهاب .
- 10 . التخليص الجمركي وختم تصريح الخروج .
- 11 . تذهب الشاحنات الاردنية إلى الجانب الاردني من الجسر .
- 12 . لا يوجد فحص من قبل الاسرائيليين للبضائع الخارجة بواسطة أجهزة المسح لغايات الفحص الامني .

يوضح الرسم البياني ب ، ضمن نفس عملية نقل الشحنة ، بعض المشاكل المحتملة والتي تم مواجهتها على الطريق إلى / من جسر الملك حسين . يمكن التخطيط لبعض هذه المشاكل أما البعض الآخر فلا يمكن التخطيط له ، مثل الحواجز (الثابتة والفجائية) أو الاعطال . وعليه فإن عنصر الاتصال يعتبر أمراً حيوياً لنجاح النقل .



### جسر الملك حسين (الجانب الاردني):

إن الاجراءات التشغيلية المتبعة على جسر الملك حسين هي على النحو التالي :

#### التصدير من فلسطين (الوجهة النهائية هي الاردن)

يجب توفير الوثائق التالية :

- فاتورة تجارية .
- قائمة التعبئة .
- شهادة منشأة .
- أية وثيقة أخرى وفقاً لنوعية البضائع (على سبيل المثال شهادة الصحة النباتية والصحة . . . الخ)

#### عملية التخليص الجمركي :

1 . ينظم المخلص الجمركي بيان التخليص عند وصول البضائع مع وثائق الشحن . يحدد نظام اسيكودا الجمركي بشكل أوتوماتيكي خطأ للمنتج :

- الخط الاحمر (يجب تنفيذ التفتيش اليدوي)
- الخط الاصفر (التأكد من الوثائق)
- الخط الاخضر (التسريح الفوري للبضائع)

2. بعد التفتيش يتم تحويل البضائع إلى الخط الأخضر. إنهاء المتطلبات الادارية الاخرى (الصحة والزراعة والنخ)
3. من أجل الحصول على تصريح للمرور يدفع المخلص الجمركي التعرفة الجمركية لسلطة الجمارك الاردنية نيابة عن المستورد سواء كان الدفع نقدي أو بواسطة شيك مصدق.
4. قد تحتاج البضائع الى الحصول على موافقات من بعض الدوائر الأخرى لبعض أنواع المنتجات مثل الصحة والزراعة، كما يجب توفير عينات للوزارة المسؤولة عن التفتيش. بعد ذلك يتم تسريح البضائع بشرط أن لا يتم بيعها حتى صدور الموافقة النهائية من السلطات المختصة.<sup>[1]</sup>

### التصدير من فلسطين (البضائع المعدة للمرور)

يجب توفر الوثائق التالية:

الوثائق التالية:

- أ. فاتورة تجارية.
- ب. قائمة التعبئة.
- ج. شهادة منشأة.
- د. أية وثيقة أخرى وفقاً لنوعية البضائع (على سبيل المثال شهادة الصحة النباتية والصحة . . . الخ)

### عملية التخليص الجمركي:

1. ينظم المخلص الجمركي بيان التخليص عند وصول البضائع مع وثائق الشحن. يحدد نظام اسيكودا الجمركي بشكل أوتوماتيكي خطأ للمنتج
    - الخط الأحمر (يجب تنفيذ التفتيش اليدوي)
    - الخط الأصفر (التأكد من الوثائق)
    - الخط الأخضر (التسريح الفوري للبضائع)
  2. بعد التفتيش (إن وجد) يتم تحويل البضائع إلى الخط الأخضر.
  3. يقوم موظف الجمارك بحساب قيمة الكفالة البنكية (وفقاً لقيمة البضائع)
  4. ختم الشاحنات.
  5. الحصول على تصريح عبور للشاحنة.
  6. تكون الشاحنة جاهزة لمغادرة جسر الملك حسين إلى ميناء النقل النهائي في الاردن (مطار الملكة علياء الدولي أو العقبة أو العمري).
  7. في بعض البضائع يكون هناك رفقة جمركية.
- أخيراً يتم نقل المنتجات إلى ميناء النقل المرغوب به في الاردن.

[1] جسر الملك حسين- سلطات الجمارك

يوضح الجدول التالي معلومات تفصيلية عن الرسوم المطلوبة للاستيراد والتصدير :

### رسوم التصدير عن طريق جسر الملك حسين (الجانب الاسرائيلي)

رقم	الصف	* السعر
1	وكيل التخليص	150 دولار أمريكي + ضريبة القيمة المضافة/ شحنة
2	رسوم المرور	51.75 دولار أمريكي / شاحنة
3	التحميل / التنزيل	5.5 دولار أمريكي + ضريبة القيمة المضافة/ مشتاح

\* يحسب معدل الصرف بواقع 1 دولار أمريكي = 4.00 شيكل اسرائيلي

### رسوم التصدير عن طريق جسر الملك حسين (الجانب الاردني)

رقم	الصف	* السعر
1	التوثيق وتصوير الوثائق	3.5 دولار أمريكي / شحنة
2	رسوم التخليص	42 دولار أمريكي / شحنة
3	رسوم التفتيش	14 دولار أمريكي / شحنة
4	الرفقة الجمركية	56 دولار أمريكي / شحنة
5	رسوم النقل	103.5 دولار أمريكي / شحنة إلى العقبة أو العمري 60 دولار أمريكي / شحنة إلى العقبة
6	رسوم نقل ضمانات البنك	** يدفع على 7,000 دولار أمريكي الاولي 28 دولاراً أمريكياً أو 0.1% من القيمة الكلية
7	رسوم المساعي	21 دولار أمريكي

\* يحسب معدل الصرف بواقع 1 دينار أردني = 1.40 دولار أمريكي

\*\* غير مسترجعة

### رسوم التصدير من خلال الموانئ الاردنية

رقم	الصف	مطار الملكة علياء الدولي	العقبة	العمري
1	تصريح المرور الجمركي	21 دولار أمريكي / شحنة	21 دولار أمريكي / شحنة	21 دولار أمريكي / شحنة
2	التوثيق وتصوير الوثائق	7 دولار أمريكي / شحنة	7 دولار أمريكي / شحنة	7 دولار أمريكي / شحنة
3	AWB Or BL	خاضعة للتفاوض مع وكيل التخليص		
قرية العقبة اللوجيستية				
4	المعالجة (الوضع على مشتاح وتفريغها)	2.8 دولار امريكي / CBM أو طن أيها اعلى للتحميل 2.8 دولار امريكي / CBM أو طن أيها اعلى للتفريغ		
5	التخزين	0.35 دولار امريكي لكل CBM أو طن أيها اعلى / اليوم (داخلي) 0.21 دولار امريكي لكل متر مكعب أو طن أيها اعلى / اليوم (خارجي) 5.6 دولار امريكي لكل حاوية 20 قدم (خارجي) 11.2 دولار امريكي لكل حاوية 40 قدم (خارجي)		
معبّر القعبة المخصص للحاويات				
6	المعالجة	42 دولار امريكي لكل 20 قدم حاوية ممتلئة- تحميل (تصدير) 63 دولار امريكي لكل 40 قدم حاوية ممتلئة- تحميل (تصدير) 42 دولار امريكي لكل 20 قدم حاوية ممتلئة- (تصدير) 63 دولار امريكي لكل 40 قدم حاوية ممتلئة- * مرور (تصدير) 63 دولار امريكي لكل طن لكل متر مكعب أيها اعلى لحمولة حاوية اقل .		

\* يجب أن تنص بوليصة الشحن على عبارة «المرور» حتى يتم إعتبار الحاوية للمرور .

## الرسوم المفروضة في منطقة الزرقاء الحرة

رقم	الصف	السعر*
1	رسوم ايداع	28 دولار أمريكي / تصريح المرور الجمركي
2	اعادة التعبئة (دون مشاتيج)	112 دولار أمريكي / شاحنة
3	التحميل والتفريغ	112 دولار أمريكي / شاحنة
4	التخزين (حتى شهر واحد)	196 دولار أمريكي / شاحنة
5	رسوم بيان المرور	63 دولار أمريكي / شحنة
6	كفالة	28 دولار أمريكي - 56 دولار أمريكي

\* يحسب معدل الصرف بواقع 1 دينار أردني = 1.40 دولار أمريكي

## 2.4 الاستيراد عبر جسر الملك حسين من وإلى وعبر الأردن

### الاستيراد إلى الضفة الغربية

### الخطوات الاولية للاستيراد

يجب على رجال الاعمال الفلسطينيين حتى ينجحوا في الانخراط في أعمال الاستيراد أن يأخذوا بعين الاعتبار الخطوات التالية :

- 1 . تحديد المنتج الذي سيتم إستيراده .
- 2 . جمع المعلومات عن متطلبات المعايير والوسم التجاري والعلامات ومواصفات التعبئة ورخص الاستيراد وكافة الشهادات الاخرى اللازمة للاستيراد إلى الضفة الغربية .
- 3 . التأكد من وجود أية اتفاقيات تجارية أو ترتيبات موقعة من قبل منظمة التحرير الفلسطينية والتي تمنح أفضلية من حيث التعرفة (إما اعفاء من التعرفة أو تعرفة مخفضة) للاستيراد من البلد المختار .
- 4 . التفاوض والاتفاق مع المصدر الاجنبي على بنود العقد بما في ذلك الكمية والجودة والتعبئة ومتطلبات وضع العلامات والوسم التجاري والاسعار وآلية الدفع وآلية النقل ودفع تكاليف الشحن .
- 5 . الحصول على كافة الوثائق والتراخيص والشهادات اللازمة للاستيراد .
- 6 . الحصول على رخصة التعامل بالتجارة الخارجية .
- 7 . الاتصال مع وكيل تخليص لتأكيد المعلومات التي جمعت مسبقاً ومعرفة جميع التعريفات والضرائب الجمركية والمتطلبات والاجراءات الخاصة بالاستيراد .

### متطلبات الاستيراد العامة

يجب أن يكون المستورد على علم ببعض المتطلبات التي يجب القيام بها قبل الاستيراد وأثناء عملية تخليص البضائع في ميناء الدخول . لا تنطبق هذه المتطلبات على جميع أصناف البضائع المستوردة . على أية حال ، فإنها قد تسبب في التأخيرات طويلة الامد وتكاليف إضافية في حال عدم القيام بها وهذه المتطلبات هي :

- 1 . شهادة التعامل بالتجارة الخارجية
- 2 . شهادة منشأة .
- 3 . بوليصة تأمين .
- 4 . بوليصة نقل بري .
- 5 . فاتورة تجارية .
- 6 . قائمة التعبئة .
- 7 . تصريح جمركي .
- 8 . العلامات والوسم التجاري والتغليف .

### متطلبات أخرى،

يوجد عدد معين من المنتجات التي تحتاج إلى متطلبات إضافية، ويشمل ذلك المستحضرات الدوائية والمنتجات الغذائية والزراعية على سبيل المثال لا الحصر. وبناءً على ذلك يجب على مجتمع الاعمال الفلسطيني المهتم بهذه الصناعات أن يأخذ بعين الاعتبار ما يلي:

### منتجات المستحضرات الدوائية

يجب على هذه المنتجات أن تتوافق مع متطلبات إضافية وفقاً لأنظمة وزارة الصحة ووزارة الصحة الاسرائيلية على النحو التالي:

- أ . طلب الاستيراد مرفقاً مع الفاتورة التجارية وطلب الشراء و رخصة الشركة وشهادة البيع الحر وشهادة انتاج المستحضرات الدوائية .
- ب . التسجيل لدى وزارة الصحة والذي يتضمن الطلبات واختبار العينات ودراسات التكافؤ الحيوي والرسوم .
- ج . موافقة وزارة الصحة الاسرائيلية .
- د . التسجيل لدى وزارة الصحة الاسرائيلية إذا كان المنتج غير مسجل في اسرائيل .

### المنتجات الغذائية:

تتطلب المنتجات الغذائية نظراً لطبيعتها توفر المتطلبات الإضافية التالية:

- أ . رخصة استيراد عامة من وزارة الصحة الاسرائيلية والتي تكون صالحة لمدة عام واحد . تتطلب هذه الرخصة تقديم طلب وتعهد منفصل .
- ب . رخصة استيراد لأصناف محددة والتي تتطلب شهادة تحليل وتصريح تصنيع و ISO or GMP or FSC وبالإضافة إلى عينات .
- ج . مصادقة مؤسسة المعايير الاسرائيلية على بعض المنتجات .

### المنتجات الزراعية

بشكل عام تحتاج المنتجات الزراعية متطلبات إضافية على النحو التالي:

- أ . شهادة صحية وشهادة صحة نباتية .  
ب . شهادة استيراد والتي تتطلب توفير عينات للفحص .

## اجراءات الاستيراد على جسر الملك حسين (الجانب الاردني)

### استيراد البضائع اردنية المنشأ :

يجب توفر الوثائق التالية :

- أ . فاتورة تجارية .  
ب . قائمة تعبئة .  
ج . شهادة منشأ .  
د . أية وثائق أخرى وفقاً لنوع البضائع (شهادة الصحة النباتية والصحة . . . الخ)

### الاجراءات الجمركية<sup>[2]</sup> :

1 . ينظم المخلص الجمركي بيان التخليص عند وصول البضائع مع وثائق الشحن . يحدد نظام اسيكودا الجمركي بشكل أوتوماتيكي خطأ للمنتج :

- الخط الاحمر (يجب تنفيذ التفتيش اليدوي)
- الخط الاصفر (التأكد من الوثائق)
- الخط الاخضر (التسريح الفوري للبضائع)

2 . البضائع جاهزة للمرور .

### استيراد البضائع غير الاردنية (المرور)

#### من العمري

يجب توفر الوثائق التالية :

- أ . فاتورة تجارية .  
ب . قائمة تعبئة .  
ج . شهادة منشأ .  
د . أية وثائق أخرى وفقاً لنوع البضائع (شهادة الصحة النباتية والصحة . . . الخ)

[2] الجمارك الاردنية- جسر الملك حسين

### من مطار الملكة علياء الدولي<sup>[3]</sup> :

يجب توفر الوثائق التالية :

- أ . فاتورة تجارية .
- ب . قائمة تعبئة .
- ج . شهادة منشأة .
- د . أية وثائق أخرى وفقاً لنوع البضائع (شهادة الصحة النباتية والصحة . . . الخ)

### الاجراءات<sup>[4]</sup> :

- 1 . وصول البضائع من مطار الملكة علياء الدولي .
- 2 . ينظم المخلص الجمركي بيان التخليص عند وصول البضائع مع وثائق الشحن . يحدد نظام اسيكودا الجمركي بشكل أوتوماتيكي خطأ للمنتج :
  - الخط الاحمر (يجب تنفيذ التفتيش اليدوي)
  - الخط الاصفر (التأكد من الوثائق)
  - الخط الاخضر (التسريح الفوري للبضائع)
- 3 . بعد التفتيش (إن وجد) يتم تحويل البضائع إلى الخط الاخضر .
- 4 . يقوم موظف الجمارك بحساب قيمة الكفالة البنكية (وفقاً لقيمة البضائع) .
- 5 . ختم الشاحنات .
- 6 . الحصول على تصريح عبور للشاحنة .
- 7 . في بعض البضائع يكون هناك رفقة جمركية .

### من العقبة :

يجب توفر الوثائق التالية :

- أ . فاتورة تجارية .
- ب . قائمة تعبئة .
- ج . شهادة منشأة .
- د . أية وثائق أخرى وفقاً لنوع البضائع (شهادة الصحة النباتية والصحة . . . الخ)

[3] الجمار الاردنية- مطار الملكة علياء الدولي

[4] الجمارك الاردنية- مطار الملكة علياء الدولي

## الاجراءات<sup>[5]</sup> :

1. وصول الحاوية إلى ميناء الحاويات .
2. ينظم المخلص الجمركي بيان التخليص عند وصول البضائع مع وثائق الشحن . يحدد نظام اسيكودا الجمركي بشكل أوتوماتيكي خطأ للمنتج :
  - الخط الاحمر (يجب تنفيذ التفتيش اليدوي)
  - الخط الاصفر (التأكد من الوثائق)
  - الخط الاخضر (التسريح الفوري للبضائع)
3. نقل الحاوية إلى قرية العقبة اللوجستية لتفريغها .
4. تحميل و/ أو إعادة تعبئة البضائع في شاحنات ذات صندوق مسطح .
5. نقل الشاحنة إلى جسر الملك حسين .

## اجراءات الاستيراد على جسر الملك حسين (الجانب الاسرائيلي)

يتم تنفيذ عمليات استيراد البضائع من الاردن إلى اراضي السلطة الوطنية الفلسطينية على النحو التالي :

- يقوم المخلص الجمركي بإعداد البيان الجمركي ويدفع قيمة الجمارك وضريبة القيمة المضافة إلى سلطات الجمارك الاسرائيلية قبل يوم على الاقل من وصول البضائع .
- وصول الشاحنات الفلسطينية والاردنية إلى جسر الملك حسين . (وفقاً للاجراءات المذكورة أعلاه) .
- تدخل الشاحنات الاردنية إلى مستودع مغلق للفحص الامني والتفتيش الجمركي .
- تحمل المشاتيح على الشاحنات الفلسطينية .
- الحصول على المصادقة من الجمارك والوزارات ذات العلاقة وفقاً لنوع البضائع .
- تسرح الشاحنات الفلسطينية وتغادر إلى مستودع المستورد .

## معلومات عامة وتحذيرات :

- إذا تم تأخير البضائع لأي سبب من الاسباب بناءً على طلب من معهد المواصفات الاسرائيلي ووزارة الصحة ووزارة الزراعة عندها تخزن البضائع في المعبر لفترات مختلفة من الزمن في مخزن غير ملائم . هذا المخزن مغطى إلا أنه يسهل دخول الحيوانات البرية إليه .
- تصل معظم البضائع إلى المعبر على مشاتيح وترفع بواسطة رافعة شوكية .
- لتسهيل العملية على الجانب الاسرائيلي يتم ترتيب البضائع على المشاتيح وفقاً للمعايير التالية :
  - أ . يجب أن لا يكون ارتفاع البضاعة على المشتاح أكثر من 180 سم .

[5] الجمارك الاردنية- العقبة

ب . يجب تغليف المشتاح بشكل جيد .

البضائع التي لم يتم ترتيبها جيداً يتم اعادتها إلى الجانب الاردني لإعادة ترتيبها .

- البضائع التي تصل في حاويات مثل الحاويات المبردة الخ ، يتم تفريغها بواسطة رافعة شوكية ثم يتم تحميلها على الشاحنات الفلسطينية . تقوم وزارة الزراعة الاسرائيلية بفحص البضائع التي تصل من الاردن والمتجهة إلى اراضي السلطة الفلسطينية .

### مطار الملكة علياء الدولي

- 1 . وصول البضاعة إلى مطار الملكة علياء (للعبور) .
- 2 . تصدر الجمارك بيان عبور .
- 3 . فحص البضاعة ودفع الرسوم .
- 4 . ختم الشاحنة .
- 5 . نقل البضاعة إلى جسر الملك حسين .

### معبّر العمري

- 1 . تصل الشاحنة من معبر العمري إلى المنطقة الحرة في الزرقاء أو مباشرة إلى جسر الملك حسين إذا كانت البضاعة مصفوفة على المشاتح وفقاً لما هو مطلوب (في حالة العبور) .
- 2 . تغيير البيان و ثم نقل البضاعة إلى شاحنة أخرى .
- 3 . نقل البضاعة إلى جسر الملك حسين .
- 4 . يجب أن يتم التنسيق على جسر الملك حسين .

### عمان

- 1 . يجب على الشاحن الاردني تحضير الوثائق المطلوبة (الفاتورة و COO وأية وثائق أخرى وفقاً لطبيعة البضائع على سبيل المثال شهادة الصحة .
- 2 . نقل البضائع إلى جسر الملك حسين .

### العقبة

- 1 . تصل الحاوية إلى ميناء العقبة التجاري .
- 2 . إصدار بيان نقل للبضائع .
- 3 . نقل الحاوي إلى ALV
- 4 . نقل وإعادة تعبئة البضائع في الشاحنة .
- 5 . ختم الشاحنة من قبل الجمارك .
- 6 . نقل الشاحنة إلى جسر الملك حسين .

### جسر الملك حسين

- 1 . ينظم وسيط الجمارك الدخول الجمركي (بيان) لدى وصول البضائع مع وثائق الشحن . يحدد نظام اسيكودا الجمركي بشكل أوتوماتيكي خطأ للمنتج :
  - الخط الاحمر (يجب تنفيذ التفتيش الجسدي)
  - الخط الاصفر (مصادقة الوثائق)
  - الخط الاخضر (التسريح الفوري للبضائع)
- 2 . إذا كانت البضائع مرسلّة عن طريق العبور ، يقوم الجمارك بفحص البضاعة وإصدار بيان نقل آخر .
- 3 . البضاعة جاهزة للتصدير .
- 4 . تغادر الشاحنة الحدود الاردنية بعد التنسيق مع الجانب الاسرائيلي .

رقم	الصف	مطار الملكة علياء الدولي	العقبة	العمري
1	مساوي			28 دولار أمريكي
2	الطوابع	14 دولار أمريكي / شحنة	14 دولار أمريكي / شحنة	14 دولار أمريكي
3	رسوم النقل	102 دولار أمريكي	62 دولار أمريكي	56 دولار أمريكي / شحنة
4	رسوم التخليص	42 دولار أمريكي / شحنة	42 دولار أمريكي / شحنة	42 دولار أمريكي / شحنة
5	رسوم التفتيش	14 دولار أمريكي / شحنة	14 دولار أمريكي / شحنة	14 دولار أمريكي / شحنة
6	الرفقة الجمركية			
7	الكفالة البنكية للعبور	** يدفع على 7,000 دولار أمريكي الأولى 28 دولاراً أمريكياً أو 0.1% من القيمة الكلية	** يدفع على 7,000 دولار أمريكي الأولى 28 دولاراً أمريكياً أو 0.1% من القيمة الكلية	** يدفع على 7,000 دولار أمريكي الأولى 28 دولاراً أمريكياً أو 0.1% من القيمة الكلية
8	الرفقة الجمركية	60 دولار أمريكي / شحنة	60 دولار أمريكي / شحنة	62 دولار أمريكي / شحنة
9	BL	قابل للتفاوض مع وكيل التخليص	قابل للتفاوض مع وكيل التخليص	قابل للتفاوض مع وكيل التخليص
<b>قرية العقبة اللوجستية</b>				
10	التسليم باليد	أ. 2.8 دولار أمريكي / متر مكعب أو طن أيها اعلى للتحميل ب. 2.8 دولار أمريكي / متر مكعب أو طن أيها اعلى للتفريغ		
11	التخزين	أ. 0.35 دولار أمريكي لكل متر مكعب أو طن أيها اعلى / اليوم (داخلي) ب. 0.21 دولار أمريكي لكل متر مكعب أو طن أيها اعلى / اليوم (خارجي) ج. 5.6 دولار أمريكي لكل حاوية 20 قدم (خارجي) د. 11.2 دولار أمريكي لكل حاوية 20 قدم (خارجي)		
<b>ميناء حاويات العقبة</b>				
12	المعالجة	أ. 119 دولار أمريكي لكل 20 قدم . ب. 70 دولار أمريكي لكل 20 قدم حاوية ممثلة - معفي (استيراد) ج. 107 دولار أمريكي لكل 40 قدم حاوية ممثلة - معفي (استيراد) د. 42 دولار أمريكي لكل 20 قدم حاوية ممثلة - مرور (استيراد) هـ. 63 دولار أمريكي لكل 40 قدم حاوية ممثلة - مرور (استيراد)		

\* لإعتبار تصدير الحاوية هو بهدف المرور يجب أن تنص بوليصة الشحن على عبارة «للمرور» .

\*\* غير مسترجعة

ملاحظة : يحسب معدل الصرف بنحو 1.00 دينار أردني = 1.40 دولار أمريكي

رسوم الاستيراد عبر جسر الملك حسين (الجانب الاردني)

رقم	الصف	السعر*
1	الرفقة	15 دولار أمريكي / شحنة
2	رسوم بيان التخليص	7 دولار أمريكي / شحنة

\* يحسب معدل الصرف بنحو 1.00 دينار أردني = 1.40 دولار أمريكي

رسوم الاستيراد عبر جسر الملك حسين (الجانب الإسرائيلي)

رقم	الصف	السعر*
1	التعرفة الجمركية	تعتمد على نوع البضاعة والمشأة وقيمة الفاتورة + 14.5% ضريبة قيمة مضافة
	وكيل التخليص	150 دولار أمريكي + ضريبة القيمة المضافة / شحنة
2	رسوم المرور	51.75 دولار أمريكي / شاحنة
3	التحميل/التفريغ	5.5 دولار أمريكي + ضريبة القيمة المضافة / مشتاح

\* يحسب معدل الصرف بنحو 1.00 دولار أمريكي = 4.00 شيكل اسرائيلي

## القسم الخامس

# الاجراءات الادارية للصادرات والواردات من والى وعبر مصر

## 1.5 حالة الموانئ المصرية

### 1.1.5 معبر رفح

لا يزال يعتبر معبر رفح أحد أهم نقاط العبور للنقل من غزة إلى مصر وفي يوم ما في المستقبل يمكن الاستفادة من موقعها المتاحم لمصر وتعزيز امكانيات كل من مينائي غزة البحري والجوي . ولسوء الحظ ، ادى الوضع الراهن إلى اغلاق معبر رفح مع السماح بمرور القليل من المساعدات الانسانية والمواد الاساسية . أدى هذا الامر إلى تشجيع استخدام الانفاق غير القانونية بين غزة ومصر وبالتالي زادت عمليات تفجير مناطق الانفاق من قبل القوات الجوية الاسرائيلية .

نقطة عبور البوابة الثالثة لرفح - من جانب غزة



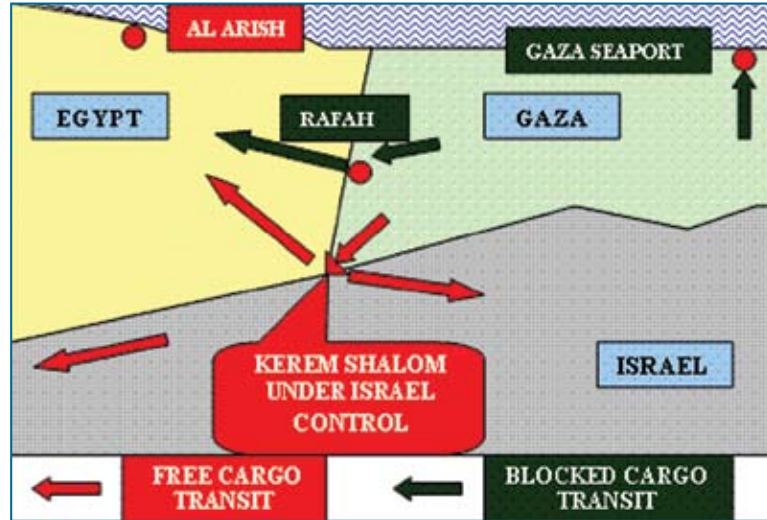
كانت الاماني كبيرة في الفترة بين العامين 2003 و2007 في حدوث بعض التغيير في احتمالية حصول حركة دائمة للبضائع في كل من الضفة الغربية وغزة. نشأت هذه الاماني عن توقيع اتفاقية الحركة والمرور التي صورت امكانية حدوث تغير جوهري «لحرية حركة الأفراد والبضائع» وفي ذات الوقت وجدت مبادرات أخرى تتعلق بالمناطق الاقتصادية مع وعد لاحق بوجود عمالة منتظمة. كما اشتملت الاتفاقية على وجود «ممر حر بين غزة إلى الضفة الغربية.»

### اتفاقية الحركة والمرور

منحت اتفاقية الحركة والمرور التي توسطت في ابرامها كونداليزا رايس في تشرين ثاني 2005 الفلسطينيين ولأول مرة حق العبور المباشر إلى العالم الخارجي من خلال منح الفلسطينيين والمصريين إدارة معبر رفح دون تحكم مباشر من الاسرائيليين. ومن ناحية أخرى، تضمنت الاتفاقية أيضاً حرية الحركة للمسافرين والتصدير والاستيراد. كما اشتملت الاتفاقية على بنود تتعلق ابعدهد من القضايا ومن ضمنها فتح ميناء بحري في غزة ومسار نقل مخصص للبضائع والمسافرين بين غزة والضفة الغربية. وقد تتطلب ذلك وجود طرف ثالث وهو بعثة المساعدة الحدودية للاتحاد الأوروبي وكذلك وجود كاميرات مراقبة اسرائيلية تراقب حركة جميع المسافرين.

### تأثير نقطة عبور كيرم شالوم - غزة - اسرئيل - مصر

الموقع والنقل المحتمل من كيرم شالوم



يجب ملاحظة أن تطوير معبر كرم أبو سالم، المعروف باسم كيرم شالوم، كان في مرحلة التخطيط منذ بداية عام 2004 والتي رآها الجانب الاسرائيلي كحل لنقل البضائع من غزة إلى مصر أو حتى إلى اسرئيل. كما تم تصميمه كبديل أو لزيادة الإنتاجية في معبر كارني. على أية حال، فإن ذلك يعني بأن عملية النقل بأكملها ستخضع للسيطرة الكاملة لسلطة الحدود الاسرائيلية وسيتم ادارتها من قبل سلطة المطارات الاسرائيلية والتي كانت تدير أيضاً معبري كارني ونيترانا في ذلك الوقت.

على الرغم من ذلك، كان هناك بعض التقدم في الفترة بين العامين 2003 و2007 فيما يتعلق بالضفة الغربية وحتى كارني ونيترانا مع حصول تطورات في نظام (back to back). شكل نظام (back to back) مشكلة دائمة حيث أنه يؤدي إلى إبطاء عملية نقل البضائع بأكملها، كما توجد احتمالية تلف الشحنة نتيجة التعامل الثنائي وحدث حالة مواجهة بسبب التأخير والاحباط. تم استخدام هذه العملية في رفح لفترة قصيرة جداً من الزمن في عام 2006.

منح استخدام جهاز المسح بواسطة أشعة الليزر - الخاص بالشاحنات - الجانب الاسرائيلي ثقة إضافية في التعامل مع البضائع ومنذ عام 2007 وجدت حركة لإستخدام منهجية (SIDE BY SIDE) وفي نفس الوقت خفضت نسبة التواجد القريب للجنود والاسلحة.



## رفح- الاحتمالات

اعتماداً على الوضع الامني المستقبلي، يتمتع معبر رفح بإحتمالات عظيمة للاستفادة من تصدير المنتجات الزراعية والصناعات الخفيفة حال وجودها. الصادرات الرئيسية كانت:

- الخضروات- الفلفل والبندورة الصغيرة.
- الورود- القرنفل وغيرها من الورود.
- الملابس- ملابس منخفضة الاجر.

إعتماداً على قاعدة التصدير هذه، من المفيد النظر إلى طرق بديلة عبر مصر وبشكل خاص تلك الطرق القريبة من غزة الامر الذي قد يساعد على الدخول في روابط التجارة الدولية. يمكن لمطار العريش أن يشكل نقطة مركزية ملائمة لتصدير الورود وأن يشكل ميناء بور سعيد الشرقي الذي يحتوي مرافق للتبريد نقطة مغادرة ملائمة وهو أيضا يساعد في تجنب الدخول في الاختناقات المرورية الموجودة في القاهرة.

يعتبر الوضع الحالي للتجار الفلسطينيين على صعيد الاستيراد محدود جداً حيث أنهم مجبرون على استخدام إما الموانئ الجوية/ البرية الاسرائيلية أو العبور عبر الاردن أو العبور من خلال مصر عن طريق معبر نيتزانا.

يمكن لمطار القاهرة الرئيسي التعامل مع جميع أنواع البضائع كما أنه يوجد مركز خاص للبضائع المبردة والذي يعتبر مناسباً للورود والفواكه والخضروات المنتجة في غزة أو الضفة الغربية.

يجب الملاحظة أن مصر تمتلك كافة الموانئ الجوية/ البحرية المطلوبة لخدمة الاستيراد والتصدير من / إلى غزة وحتى الضفة الغربية، ولكن يبدو جلياً أن ذلك كله يعتمد على الوضع الامني الحالي للمعابر.

المساعدات الانسانية على معبر كيرم شالوم التي تنتظر الدخول إلى غزة



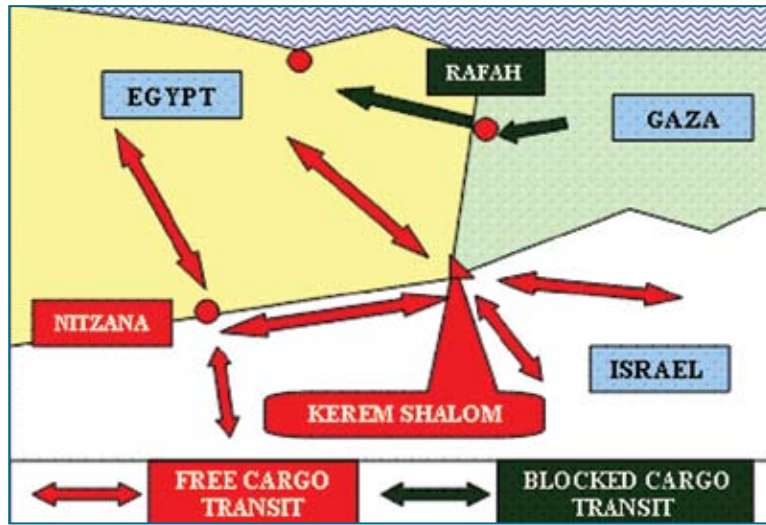
### 2.1.5 معبر نيتزانا

لا يزال معبر نيتزانا أقصر ممر لنقل البضائع من غزة إلى مصر نظراً لعدم تشغيل معبر رفح. يحاول التجار الفلسطينيين، العديد منهم من غزة، إيجاد طرق لاستيراد البضائع إلى غزة إلا أن ذلك يشكل مشكلة كبيرة حالياً بسبب الوضع الامني.

يقع معبر نيتزانا على الحدود بالقرب من غزة بين مصر وإسرائيل هناك طرق جيدة للدخول من كلا الجانبين من الحدود . على أية حال ، فإنه مخصص فقط للتجارة دون أية فرصة لعبور السيارات الخفيفة والمسافرين .

يتمتع معبر نيتزانا بمساحة مناسبة للتعامل مع منتجات البضائع الصادرة/ المستوردة الحالية على الرغم من إمكانية تحديث مرافق وأدوات فحص البضائع بالاشعة . إن المساحة الاجمالية لمعبر البضائع على الجانب الاسرائيلي هي 200 متر طول و45 متر عرض . تم فتح هذا المعبر عام 1982 كمعبر حدودي دولي بين العوجا في مصر و نيتزانا في اسرائيل . أيام العمل التشغيلية هي من يوم الاحد حتى الخميس وساعات العمل التشغيلية هي من الساعة 8:00 حتى 17:00 . ويغلق المعبر أيام الجمعة والسبت وكذلك في الاعياد اليهودية والاسلامية .

#### احتمالات معبر نيتزانا للاستيراد/ التصدير - الضفة الغربية وغزة



#### نيتزانا- فحص البضائع

تم تطوير مرافق فحص البضائع بالاشعة في نيتزانا منذ فترة وجيزة حيث تم إضافة آلة فحص متحركة والتي بمقدورها إجراء "فحص أمني" لحمولة شاحنة كاملة دون الحاجة إلى تفريغ وفصل البضائع المختلفة . كما توجد آلة فحص كبيرة للمشاتيح إلا أن ذلك يتطلب تفريغ الشحنة ونقلها بواسطة رافعة من وإلى الشاحنة إلى جهاز فحص المشاتيح الذي يتطلب القيام به بعض الوقت ويعرض بعض المواد القابلة للكسر للخطر .

تعتبر البضائع المشحونة مثل عوائل الفواكه "كثيفة" جدا ويصعب مسحها وهذا قد يتطلب ، وفقاً للمستوى الامني ، إلى إزالة نصف الحمولة من المشتاح حتى ثلاثم عملية الفحص بالاشعة . وهنا أيضاً يوجد خطر حصول أضرار بالاضافة إلى القيام بإعادة تعبئة الشحنة مرة أخرى .

ومن الممكن أيضاً وفي اي وقت نقل آلة الفحص المتحركة إلى معبر بديل مما يؤدي إلى ترك معبر نيتزانا في وضعية صعبة وقليلة الانتاجية خاصة للاستيراد إلى إسرائيل .

من المستحسن أن يتأكد التجار والشاحنين من الوضع الحالي في نيتزانا فيما يتعلق بكل من قدرة الفحص بالاشعة وعدد المركبات التي تنتظر الدخول والخروج من مرافق نيتزانا .

#### نيتزانا- نوع البضائع

تمكن التجار والشاحنين الفلسطينيين على مدار العديد من السنوات من معرفة أي من البضائع التي يمكن نقلها بسهولة

عبر الحواجز الامنية الاسرائيلية وتلك التي تحتاج الى وقت طويل .

تشمل البضائع الامثل التي يسمح لها بالمرور ، وذلك على سبيل المثال لا الحصر ما يلي :

- المنتجات الغذائية (خاصة المرسله إلى الاراضي الفلسطينية) ،
- عصائر الفواكه .
- الكيماويات ،
- المنتجات الورقية الخام ،
- الاسمنت وادوات البناء والزجاج ،
- البذور والحبوب .
- الخضار المجمدة والاسماك المبردة والبهارات .
- منتجات النسيج .
- منتجات البلاستيك .
- الاجهزة الالكترونية .

تظهر الاحصائيات المتعلقة بالبضائع المذكورة أعلاه أن 98% من الصادرات تكون اسرائيلية الصنع (50% QIZ و50% عامة) و فقط 2% تكون فلسطينية .

يقدر معدل الاستيراد بحوالي 20 شاحنة في اليوم .

### نيتزانا- تسهيل العبور

بعد الانتهاء من الاجراءات الامنية والوثائق الشكلية يتم توجيه البضائع التي وصلت من اسرائيل أو اراضي السلطة الفلسطينية إلى وجهتها الاخيرة سواء في مصر أو خارجها .

تعتبر عملية النقل هذه أمراً سهلاً نظراً لعدم الحاجة الى الحصول على موافقات من الدوائر الاسرائيلية المتعددة ، حيث يتم عادة نقل البضائع القادمة إلى المعبر الاسرائيلي من مصر في نفس اليوم إلى وجهتها النهائية في اسرائيل او اراضي السلطة الفلسطينية .

لا يعتبر معبر نيتزانا من وجهة نظر التجار والشاحنين مختلفاً عن المعابر الاسرائيلية الاخرى والمطلب الوحيد هو اتباع القانون ومعرفة المعلومات مسبقاً عن الظروف الحالية قبل الشحن حيث سيؤدي هذا وبكل تأكيد إلى تجنب التأخير "غير المعلوم" .

### 3.1.5 مطار القاهرة الدولي والمطارات المصرية الاخرى

بني مطار القاهرة الدولي عام 1945 ، وبنيت فيه أول «قرية للشحن» في عام 1980 . توجد خطط لبناء «مدينة القاهرة للشحن» وذلك لتلبية الطلب المتزايد على الشحن الجوي والتي بلغت 285,677 طن في عام 2008 . تتضمن هذه الخطط إنشاء معبر للبضائع قادر على التعامل مع 170,000 طن وبنائين متقدمين . يتوقع أن يكون هذا المعبر جاهزاً للعمل بشكل كامل في عام 2011 . ستشمل المرحلة الثانية مرافق جديدة والتي ستضيف 150,000 طن<sup>[1]</sup> .

[1] "مطار القاهرة الدولي- الشحن" <http://www.cairo-airport.com/cargo.asp>

إن مطار القاهرة الدولي مفتوح أمام العديد من الناقلين ويمكن النظر إليه كمركز إقليمي وهو أمر حيوي في عالم نقل البضائع الذي يتطلب الوقت الأمثل للرحلة، القدرة على التعامل، والشحن أو التوزيع المحلي الممتاز.

### الخطوط الجوية المصرية

تعتبر الخطوط الجوية المصرية المشغل الوحيد الأكبر في مطار القاهرة الدولي لكل من المسافرين ونقل البضائع. بالإضافة إلى ذلك فإن خط الطيران المصري للشحن يمتلك 3 معابر لشحن البضائع في مصر كما يلي:

- معبر شحن القاهرة.
- معبر شحن الاسكندرية.
- معبر شحن مدينة العاشر من رمضان.
- تشغيل معبر للبضائع الطازجة الذي يحتوي على معدات جيدة في مطار القاهرة الدولي.

### معبر شحن القاهرة

تعتبر القاهرة بفضل موقعها الجغرافي المميز المركز المفضل لنقل البضائع على متن خطوط مصر للطيران من/ إلى المدن الرئيسية وكذلك الصادرات والواردات من جميع أنحاء العالم.

تتضمن مرافق المعبر:

- نظام ميكانيكي للمشاتيح.
- منصات ميكانيكية للتحميل والتفريغ بطول 190 متر تسمح لـ 34 شاحنة صغيرة و22 شاحنة كبيرة العمل في ذات الوقت.
- مناطق مظلمة.
- ميزان الكتروني.
- تخزين مبرد يبدأ من درجة حرارة 20- حتى 10+ مئوية.
- غرف محصنة للبضائع القيمة.
- تخزين كيميائي.
- تخزين البضائع الخطرة.
- تخزين المواد المشعة.
- توفر مرافق فحص بالاشعة للبضائع المستوردة.

### معبر شحن الاسكندرية

تم تأسيس معبر ثاني في شهر أيلول 1991 في مطار الاسكندرية الدولي للتماشي مع نمو السوق وطلب المستهلك بسعة تخزين تصل إلى 20,000 طن سنوياً، مع وجود كافة المرافق لضمان خدمة أفضل للمنطقة الشمالية من الدلتا.

تتضمن مرافق المعبر:

- مستودعات تخزين عامة.
- ثلاجات.
- مخزن للبضائع الخطرة.

- منصة ممتدة بطول 50 متر وبعرض 4 متر
- خزانة للمواد القيمة .
- خدمة شاحنات من / إلى معبر الشحن في القاهرة .
- السلطات الحكومية
- سلطات الجمارك
- مراقبة التصدير/ الاستيراد
- مراقبة الزراعة

### معبر شحن مدينة العاشر من رمضان

تم إنشاء معبر شحن ثالث في قلب المنطقة الصناعية ، مدينة العاشر من رمضان والتي تبعد 30 دقيقة عن مطار القاهرة الدولي - مركز يجمع 600 مصنع تنتج الملابس والمنتجات الدوائية والأثاث والبلور والسيراميك والمواد الغذائية ، والتي ثبت إمتلاكها لأسواق تصديرية جيدة جداً حول العالم .

مع وجود سعة تخزينية لـ 30,000 طن سنوياً ، يحتوي المجمع على ملحق لمكاتب العملاء ومكاتب للبنوك لكل من المسافرين والبضائع بالإضافة إلى جميع مرافق المستودعات كما يلي :

- مرافق تخزين عامة .
- مخزن للبضائع الخطرة .
- ثلاجات .
- خزانة للمواد القيمة .
- ميزان الكتروني .
- مكتب توصيل .
- مكتب لبيع البضائع .
- مكتب لبيع تذاكر المسافرين .
- منصة ممتدة بطول 63 متر وبعرض 7.6 متر
- نظام بث ونظام صوتي داخلي .
- نظام تهوية مركزي .
- خدمة شاحنات إلى / من معبر شحن القاهرة .
- السلطات الحكومية
- التحكم بجودة التصدير/ الاستيراد
- التحكم الزراعي والصحة النباتية
- التحكم بالصحة الغذائية
- فرع للبنوك
- 26 وكيل شحن ومكتب تصدير
- مواقف للسيارات

## المعبر القديم- المعبر الزراعي لمطار القاهرة

يتم تشغيل وإدارة مرافق المعبر الزراعي لمطار القاهرة من قبل شركة الطيران المصري للشحن ، وتتضمن خدمة النافذة الواحدة لجميع الخطوط الجوية من خلال نظام معالجة منسق ، كما يتضمن المصادقات الجمركية وإجراءات تخليص الصحة النباتي والتي تزيد من فاعلية عملية النقل بأكملها للتجار وللخطوط الجوية .  
ويستخدمون أيضاً مبادئ إدارة الجودة الشاملة جنباً إلى جنب مع عملية التوثيق المبسطة .

### ممارسة المنافسة

يعتمد المصريون في مجال المنافسة على المنتجات القادمة من غزة أو الضفة الغربية «للمرور» إلى الدول الأخرى وبالتالي لا تشكل مشكلة للسوق المحلية المصرية .

المساحة الاجمالية للمرفق هي 24,000 متر مربع مع منطقة تبريد تغطي 4,000 متر مربع . القدرة التشغيلية تزيد على 500 طن في اليوم .

صورة تعرض المدخل الرئيسي للمعبر الزراعي لمطار القاهرة



### صورة تعرض أحد مناطق التعامل الرئيسية



### صورة تعرض ادوات المسح لتمامشى مع أمن الطيران



احتماليات المعبر الزراعي لمطار القاهرة للتجار والشاحنين والمزارعين الفلسطينيين توجد احتمالية متميزة للتجار والشاحنين والمزارعين الفلسطينيين للتصدير حيث أن الاختلاف الموسمي بين غزة والضفة الغربية ومصر يمكن أن يخلق فرصة تفتح المجال لكل دولة إستخدام الاسواق ذاتها ولكن في فترات موسمية مختلفة .

بالاضافة إلى ذلك ، صرح القائمين على تشغيل المعبر الزراعي لمطار القاهرة بأن لديهم القدرة الملائمة للتعامل مع كافة منتجات غزة والضفة الغربية والتي تزيد من تواجد الفرصة .

كما يمكن وجود احتمالية أيضاً لمبادرات شراكة مع الطيران المصري في مطار العريش .

## صور لعمليات الشحن الجوي - مطار القاهرة الدولي



### مطار القاهرة الدولي - خطوط الشحن الجوية الاخرى :

تستخدم أكثر من 65 خط جوي مطار القاهرة الدولي بما في ذلك الخطوط الجوية المرخصة و9 خطوط شحن :

المطار المتوجه إليه	الخطوط الجوية
البحرين، باريس مطار تشارلز ديغول	الطيران الفرنسي للشحن
لوكسمبورج، هونج كونج	لوكس للشحن
شاتوروكس، الدوريت، فرانكفورت-هان، الخرطوم، كنت-مانستون، نيروبي، اوستيند، الشارقة	الطيران المصري للشحن
اديس ابابا، ليجي	الخطوط الجوية الاثيوبية
كنت-مانستون، اوستيند	الخطوط الجوية م. ك
دوحة	الخطوط الجوية القطرية للشحن
عمان	الخطوط الجوية الاردنية للشحن
جدة، الرياض	الخطوط الجوية العربية السعودية للشحن
امستردام، دوسلدورف، كنت-مانستون، تريبولي	ترايستار الجوية

## 4.1.5 الموانئ البحرية

### الموانئ البحرية المصرية - عام

يوجد خمسة خيارات متعددة ممتازة للطرق البحرية باستخدام الموانئ البحرية المصرية من خلال رفح ونيترانا وذلك لضمان تجارة مستدامة من الاراضي الفلسطينية. يوجد مينائين لتجارة غزة والضفة الغربية هما العريش وميناء بور سعيد الشرقي والتي تعتبر قريبة، كما يوجد موانئ أخرى مثل ميناء بور سعيد ودمياط والاسكندرية والتي تتطلب رحلات نقل ذات مدة أطول وصعوبات منها الاختناقات المرورية في القاهرة أو الدلتا. على أية حال، إن البعد عن الميناء البحري ليس المعيار الوحيد للقيام بتجارة ناجحة.

الخيارات الخمسة للموانئ البحرية هي كما يلي :

- العريش
- ميناء بور سعيد الشرقي

- ميناء بورسعيد
- دمياط
- الاسكندرية

يتمتع كل ميناء من هذه الموانئ بمزايا وسيئات ويعتمد ذلك بشكل كبير على معيار نوع البضائع والحجم والتعبئة ووجهة الشحنة . وهذا ينطبق في حالتي الاستيراد أو التصدير .

يعتبر العريش أقرب ميناء إلى غزة والضفة الغربية عبر رفح أو نيتزانا، إلا أن استخدام هذا الميناء يتطلب تنظيم ممرات محددة للبضائع وإيجاد الحجم الملائم لهذه الطرق . وهذا يظهر مشكلة الموانئ البحرية بشكل عام نظراً لأن غالبيتها مخدومة بخطوط شحن أو بواخر مملوكة لأفراد والتي تطمح إلى البضائع المربحة وهذا يعني أنها تلتزم بطرق محددة ووفقاً لجدول زمنية .

يعتبر ميناء بورسعيد الشرقي ثاني أقرب ميناء، وقد تم تطويره مؤخراً كمركز للحاويات ويتم تشغيله من قبل إدارة منفردة . هذا يعني أن الميناء يسعى للبضائع المخزنة في حاويات والتي تتطلب، مرة أخرى، بضائع ذات الاستخدام الامثل من حيث لمنشأ والمسافات .

ملاحظة: كان الامل في عام 2006 بأن يتم تأسيس خدمة رو-رو للشاحنات/ الحاويات بين ميناء غزة البحري وميناء بورسعيد الشرقي كخطوة أولى لخدمة "مقبولة أمنياً" لفتح التجارة البحرية لغزة .

يعتبر الميناء الرئيسي لميناء بورسعيد أبعد قليلاً ويخدم البضائع ذات الحجم الاكبر والبضائع التي تعبر من قناة السويس . الميناء التالي هو دمياط والذي يلبي خدمة البضائع الصغيرة والمتنوعة على الرغم من بعد المسافة، لذا فإن فرص استخدام هذا الميناء لتجارة غزة والضفة الغربية تعتبر إيجابية .

يعتبر ميناء الاسكندرية مشابهاً لميناء دمياط في التعامل مع "البضائع العامة" والحاويات . يجب ملاحظة أن غالبية الموانئ الحديثة تمتلك مرافق للتعامل مع "البضائع المبردة" والشاحنات أو المقطورات المبردة .

#### خارطة المسافات للموانئ البحرية

القاهرة	Dam	PTS	PESP	العريش A/P	العريش	رفح	جدول المسافة
						000	رفح
					000	55	ميناء العريش
				000	10	65	مطار العريش
			000	190	180	229	ميناء بورسعيد الشرقي
		000	16	206	196	245	ميناء بورسعيد
	000	63	79	237	282	292	دمياط
000	256	192	183	320	305	354	القاهرة



- المساحة الاجمالية: 3 كم مربع = 3,000.895 متر مربع
- مساحة المنطقة المائية 1.7 كم مربع = 1,733.800 متر مربع
- مساحة اليابسة 1.3 كم مربع = 1,267.095 متر مربع
- مساحة منطقة المستودعات الاجمالية = 90.000 متر مربع
- مساحة منطقة الحاويات = 435.000 متر مربع
- اجمالي حدود ميناء منطقة الجمارك
- مساحة منطقة الصهاريج = 109.473 متر مربع

المساحة الاجمالية لمستودعات تخزين الشحنات العامة 500,000 متر مربع<sup>[2]</sup>

يتمتع ميناء بور سعيد بمرافق قادرة على تخزين وادارة الحاويات المارة ، وبالتالي يوصى به بشكل كبير لرجال الاعمال الفلسطينيين .

المسافة إلى الحدود : 245 كم (بمعدل زمني 6 ساعات)

ميناء بور سعيد الشرقي :

<sup>[2]</sup> <http://www.psdports.org/e-ptsport.asp>

يعتبر هذا الميناء أكبر تجمع بحري فعال في البحر الأبيض المتوسط للأسباب التالية :

- إنه معبر الحاويات الوحيد في سيناء .
- معايير خدمة عالية والتي تتضمن تطبيقات ميناء ذكية وأبواب الكترونية وتتبع جميع الشحنات القادمة عبر الانترنت .
- قدرة تعامل عالية .
- معايير تشغيلية عالية .

المسافة إلى الحدود: 229 كم (بمعدل زمني 7-8 ساعات).

## 2.5 الاجراءات التشغيلية الاعتيادية

الاجراءات التشغيلية الاعتيادية لموانئ النقل البرية والبحرية والجوية في مصر هي :

### 1.2.5 التصدير من فلسطين

التصدير من فلسطين (الوجهة النهائية مصر)

الوثائق المطلوبة :

- أ . فاتورة تجارية .
- ب . قائمة التعبئة .
- ج . شهادة منشأ .
- د . أية وثائق أخرى وفقاً لنوع البضائع (على سبيل المثال شهادة الصحة النباتية والصحة . . . الخ)

### عملية الجمارك :

- 1 . ينظم المخلص الجمركي بيان التخليص عند وصول البضائع مع وثائق الشحن . يحدد نظام اسيكودا الجمركي بشكل أوتوماتيكي خطأ للمنتج :
  - الخط الاحمر (يجب تنفيذ التفتيش اليدوي)
  - الخط الاخضر (التسريح الفوري للبضائع)
- 2 . يتم تسجيل الشحنة في كتاب التسجيل 46 الخاص بجميع الشحنات القادمة إلى الجمارك المصرية .
- 3 . يتم اجراء تقييم جمركي وفقاً للتعرفة المصرح بها بعد التفتيش ، وبعد ذلك يتم إجراء تقييم آخر بشكل الكتروني .
- 4 . إنهاء قضايا الدوائر الاخرى (الصحة والزراعة و . . الخ)

يجب الحصول على مصادقات من واحدة من الدوائر الاخرى لجميع البضائع المتوجهة إلى مصر على الاقل . على سبيل المثال ، قد يتطلب تقديم عينة للاختبار من قبل وزارة الصحة أو وزارة الزراعة . في هذه الحالة يتم تسريح البضائع

وفقاً لتصريح مؤقت ، ولا يجوز بيعها حتى يتم الحصول على التخليص النهائي من السلطات المختصة . بالإضافة إلى ذلك ، يجب وضع جميع البضائع القادمة على مشاتيح ويتم تبخير جميع المشاتيح وختمها .

### الرسوم :

- أ . 185.00 دولار أمريكي (وصل رسمي) / شحنة
- ب . 553 دولار أمريكي / رسوم تخزين الشحنة والتوثيق وتصوير الوثائق .
- ج . رسوم التخليص الجمركي 305.00 دولار أمريكي / شحنة
- د . بالإضافة إلى الرسوم الجمركية التي سيدفعها المستورد المصري .

## 2.2.5 التصدير من فلسطين (بضائع للمرور)

الوثائق المطلوبة :

- أ . فاتورة تجارية ،
- ب . قائمة التعبئة ،
- ج . شهادة منشأ ،
- د . أية وثائق أخرى وفقاً لنوع البضائع (على سبيل المثال شهادة الصحة النباتية والصحة . . . الخ)

### عملية الجمارك :

- 1 . ينظم المخلص الجمركي بيان التخليص عند وصول البضائع مع وثائق الشحن . يحدد نظام اسيكودا الجمركي بشكل أوتوماتيكي خطأ للمنتج :
    - الخط الاحمر (يجب تنفيذ التفتيش اليدوي)
    - الخط الاخضر (التسريح الفوري للبضائع)
  - 2 . يتم تسجيل الشحنة في كتاب التسجيل 46 الخاص بجميع الشحنات القادمة إلى الجمارك المصرية .
  - 3 . يتم اجراء تقييم جمركي وفقاً للتعرفة المصرح بها بعد التفتيش ، وبعد ذلك يتم إجراء تقييم آخر بشكل الكتروني .
  - 4 . إنهاء قضايا الدوائر الاخرى (الصحة والزراعة و . . . الخ) .
  - 5 . دفع الرسوم الجمركية للحصول على تصريح خروج .
  - 6 . يحسب موظفوا الجمارك قيمة الكفالة البنكية (وفقاً لقيمة البضائع والتعرفة) .
  - 7 . ختم الشاحنة واصدار تصريح خروج .
- الشاحنة جاهزة لمغادرة رفح إلى بوابة النقل النهائية في الميناء البحري أو ميناء القاهرة الدولي مع رفقة جمركية وشرطية .

## 3.2.5 الرسوم

- أ. 185.00 دولار أمريكي (وصل رسمي) / شحنة
- ب. 553 دولار أمريكي / رسوم تخزين الشحنة والتوثيق وتصوير الوثائق .
- ج. رسوم التخليص الجمركي 305.00 دولار أمريكي / شحنة .
- د. رفقة جمركية الزامية 181.000 دولار أمريكي / شاحنة (وصل رسمي)
- هـ. كفالة بنكية للعبور: 0.5% من قيمة البضائع .

### رسوم في ميناء النقل النهائي (ميناء سعيد أو مطار القاهرة الدولي):

رسوم التخليص الجمركي:

- 40 دولار أمريكي لأول 100 كغم + 15 دولار أمريكي لكل 100 كغم إضافية أو جزء منها .
- بيان جمركي 7 دولار أمريكي .
- رفقة جمركية 100 دولار أمريكي لكل شاحنة .
- رفقة شرطية 100 دولار أمريكي لكل شاحنة .
- تمثيل رسمي 50 دولار أمريكي .
- كفالة بنكية: 0.5% من القيمة المطلوبة بحد أدنى 150 دولار أمريكي / شحنة .
- شاحنة: 1 طن 175 دولار أمريكي، 3 طن 225 دولار أمريكي، 5 طن 300 دولار أمريكي . بالإضافة إلى وجود ضريبة مبيعات 10% .
- حجز الشاحنة 100 دولار أمريكي / يوم .

### رسوم معبر الحاويات في ميناء بور سعيد:

رسوم المعالجة في المعبر (يدفع من قبل المرسل إليه/ الشاحن)

40 قدم / 45 قدم	20 قدم	
45 دولار أمريكي	30 دولار أمريكي	حاويات ممتلئة - تحميل (تصدير)
75 دولار أمريكي	50 دولار أمريكي	حاويات ممتلئة - تسريح (استيراد)
45 دولار أمريكي	30 دولار أمريكي	حاويات ممتلئة - نقل (استيراد / تصدير)
	51 دولار أمريكي	LCL - لكل طن أو لكل متر مكعب أيها أعلى

ملاحظة: يجب أن يذكر في بوليصة الشحن للحاويات المارة كلمة «مرور»

## 3.5 إجراءات الاستيراد

### 1.3.5 استيراد البضائع المصرية المنشأ (تصدير مصري):

الوثائق المطلوبة:

- أ. فاتورة تجارية،
- ب. قائمة التعبئة،
- ج. شهادة منشأ،
- د. أية وثائق أخرى وفقاً لنوع البضائع (على سبيل المثال شهادة الصحة النباتية والصحة . . . الخ)

### الاجراءات الجمركية:

الرسوم التقديرية على معبر رفح الحدودي:

- أ. رسوم العبور: 0.5% من القيمة الاجمالية للشحنة.
- ب. رسوم التخليص 220 دولار أمريكي / شحنة.
- ج. رفقة جمركية إلزامية 181 دولار أمريكي / شحنة.

## 2.3.5 من مطار القاهرة الدولي

اجراءات

1. وصول البضائع إلى المطار.
2. ينظم المخلص الجمركي بيان التخليص عند وصول البضائع مع وثائق الشحن.
3. يجب تفتيش جميع الشحنات القادمة إلى مطار القاهرة الدولي بشكل يدوي.
4. يتم اجراء تخمين جمركي بعد التفتيش.
5. يحسب موظفوا الجمارك قيمة الكفالة البنكية (وفقاً لقيمة البضائع والتعرفة).
6. ختم الشاحنة واصدار تصريح الخروج.
7. الشاحنة جاهزة لمغادرة مطار القاهرة الدولي إلى رفح.
8. ملاحظة: في بعض البضائع يكون هناك رفقة جمركية وأمنية للشاحنة.

### الرسوم في مطار القاهرة الدولي:

رسوم التخليص الجمركي:

- 40 دولار أمريكي لأول 100 كغم + 15 دولار أمريكي لكل 100 كغم إضافية أو جزء منها.
- بيان جمركي 7 دولار أمريكي.

- رفقة جمركية الزامية 100 دولار أمريكي لكل شاحنة .
- رفقة شرطية 100 دولار أمريكي لكل شاحنة .
- تمثيل رسمي 50 دولار أمريكي .
- كفالة بنكية : 0.5% من القيمة المطلوبة بحد أدنى 150 دولار أمريكي / شحنة .
- 1 طن 175 دولار أمريكي ، 3 طن 225 دولار أمريكي ، 5 طن 300 دولار أمريكي . بالاضافة إلى وجود ضريبة مبيعات 10% .
- حجز الشاحنة 100 دولار أمريكي / يوم .

## القسم السادس المعوقات

### مقدمة

يعتبر جسر الملك حسين ومعبر رفح حجر الزاوية لأي تنمية تجارية مستدامة حيث أن فلسطين وبحكم الواقع هي أرض مغلقة . يلعب هذان المعبران الوحيدان للفلسطينيين مع الاردن ومصر دوراً حيوياً للدولة الفلسطينية المستقبلية . بالإضافة إلى ذلك ، ازدادت أهمية المعبران بعد الانتفاضة الثانية بسبب الاجراءات الامنية الاسرائيلية الجديدة التي أدت الى انهيار الاقتصاد الفلسطيني بالكامل . وعليه فإن جسر الملك حسين ومعبر رفح ضروريان لتنويع التجارة الفلسطينية وتحمل فرص عظيمة إذا تم إدارتها بشكل ملائم خاصة مع الدول الاقليمية والعالم العربي . مع الوضع الحالي لكلا المعبرين سيظل القطاع الخاص الفلسطيني متردداً في استخدام هذه المعابر نظراً لإرتفاع نسبة الغموض .

### 1.6 معبر رفح

لم يتم أبداً تشغيل معبر رفح كمعبر تجاري ، خاصة للتصدير وذلك باستثناء بعض المحاولات . على النقيض من ذلك ، تم تشغيل معبر رفح كمعبر تجاري فقط لعملية الاستيراد إلى ان تم فك الارتباط الاسرائيلي مع غزة في أيلول 2005 . على الرغم من نص اتفاقية الحركة والمرور على أن الصادرات يجب أن تمر عبر معبر رفح إلا أن المعبر لم يشهد أية عمليات استيراد أو تصدير فيما عدا بعض المحاولات . نتيجة للحرب الاخيرة على قطاع غزة في كانون ثاني 2009 تم منح المساعدات الانسانية تصريحاً للمرور عبر معبر رفح من الجانب المصري إلى الجانب الفلسطيني .

استناداً إلى التجارب والمحاولات السابقة ، واجه المستوردين والمصدرين الفلسطينيين المعوقات التالية :

أ . معبر رفح مغلق حالياً بشكل كامل .

ب . عدم تطبيق نصوص اتفاقية الحركة والمرور وغموض بنودها .

ج . عدم توفر بنة تحتية صالحة للتجارة على معبر رفح .

إذا تم تشغيل معبر رفح كمعبر تجاري في المستقبل ، فسيكون هنالك عدد من القضايا التي يجب طرحها عند إستخدام الموانئ المصرية وذلك على النحو التالي :

أ . يمنع ميناء قناة السويس للحاويات الحاويات المستوردة (مرور إلى رفح أو العوجا) من تفريغها عند مرورها من قناة السويس الامر الذي سيؤدي إلى زيادة تكاليف التخليص وإعادة الحاوية فارغة .

ب . سيؤدي إستخدام نظام (back to back) إلى دفع تكاليف إضافية وإحداث تلف للبضائع .

ج . تفرض سلطة الجمارك المصرية حالياً رسوم اضافية ، على سبيل المثال رفقة جمركية وأمنية لمرافقة البضائع المارة عبر الحدود .

د . لا يوجد مركز لوجستي لتعبئة وإعادة تعبئة البضائع على الجانب المصري من معبر رفح .

## 2.6 جسر الملك حسين

يمكن تصنيف المعوقات التي تواجه التجارة الفلسطينية باستخدام جسر الملك الحسين والمعابر الاردنية بعد عقد اجتماعات مكثفة مع ذوي العلاقة وورشات العمل والبحث المكتبي كما يلي :

### 1.2.6 الجانب الفلسطيني

نظراً لعدم سيطرة السلطة الوطنية الفلسطينية على جسر الملك حسين ، يواجه المصدرين والمستوردين الفلسطينيين المعوقات التالية :

1 . طول الفترة الزمنية اللازمة لإصدار شهادة تسجيل الادوية ، يحتاج ذلك من 6-18 شهراً نظراً لمتطلبات دراسات التكافؤ الحيوي والتعامل مع المنتجات المحلية والاجنبية من قبل مكتب واحد . تؤثر عملية اهدار الوقت هذه بشكل مباشر على كل من تصدير واستيراد المستحضرات الدوائية ، كما أنها تقلص من فرص العمل .

2 . لا يوجد دليل منشور يوضح الاجراءات والوثائق المطلوبة لعمليتي الاستيراد والتصدير . ويؤدي ذلك إلى التأخير وخطأ في التواصل وزيادة التكاليف حيث أن العديد من الوثائق المطلوبة لا تصدر في الوقت المناسب أو ترسل إلى الدائرة غير الصحيحة .

3 . لم يقم معهد المواصفات الفلسطيني ببناء أية مختبرات رسمية قادرة على القيام بكافة الاختبارات اللازمة للاستيراد والتصدير .

4 . تحتاج السلطة الوطنية الفلسطينية عادة إلى أكثر من عام لاعادة الرسوم التي دفعها المصدرين والمستوردين الفلسطينيين ، على سبيل المثال تفرض تعرفه جمركية على استيراد المواد الخام المصنعة لغايات التصدير . وحسب قانون تشجيع الاستثمار فإن بعض أنواع البضائع تكون معفاة من التعرفة الجمركية ولذلك فإن السلطة الفلسطينية مسؤولة عن إعادة تلك التعرفة عند دفعها . قد يتطلب الامر مرور أكثر من عام دون أن يتم إعادة هذه التعرفة .

5 . لم تكتب السلطة الوطنية الفلسطينية أو تحدد أية اجراءات خاصة بإعادة التخمين للواردات . بالإضافة إلى ذلك ، فإن المخمين الحاليين ليسوا مؤهلين .

## 2.2.6 الجانِب الاسرائيلي

يعتبر اغلاق جسر الامير محمد احد المعوقات الرئيسية للتجارة الفلسطينية من/ إلى وعبر الاردن، فقد خصص الجسر في الماضي لتصدير البضائع الفلسطينية فقط. إلا أنه ومنذ اغلاق الجسر في عام 2003 تم تحويل البضائع الفلسطينية المصدرة إلى جسر الملك حسين. (يجب الاخذ بعين الاعتبار أن البنية التحتية لجسر الملك حسين، والتي سيتم مناقشتها لاحقاً، غير ملائمة لتنفيذ عمليتي الاستيراد والتصدير.) وكتيجة لذلك تواجه التجارة الفلسطينية من/ إلى وعبر الاردن المعوقات التالية:

1. عدم ملائمة البنية التحتية لجسر الملك حسين يجعل رجال الاعمال الفلسطينيين مترددين في استخدام المعبر للاستيراد والتصدير وذلك على النحو التالي:

أ. آلة الفحص الحالية غير قادر على التعامل مع المواد التي لا يمكن وضعها على مشاتيح. ونتيجة لذلك ترسل هذه المواد إلى موانئ اسرائيلية أخرى للتفتيش مما يضيف المزيد من الوقت والتكاليف لسلسلة العمليات اللوجيستية. وعليه تزيد تكاليف التعاملات التجارية بنحو 750 دولار أمريكي، حيث يذهب نصف هذا المبلغ الى الرفقة الجمركية بينما يذهب النصف الاخر إلى عملية النقل.

ب. عدم توفر مخازن ومرافق للتبريد فيما عدا مخزن واحد صغير وغير آمن يجعل الامر صعب جداً لتخزين البضائع التي تكون بحاجة إلى تخزين إلى أن يتم التخليص.

ج. البنية التحتية لجسر الملك حسين غير قادرة على التعامل مع الحجم الكبير للواردات والصادرات، ويجب الاخذ بعين الاعتبار أن نتائج المسح الميداني أظهرت زيادة متوقعة في الاستيراد والتصدير في عامي 2009 و2010 بنسبة 30% و50% على التوالي. بالإضافة إلى ذلك، من المتوقع أن يبدأ العمل في قرية التصنيع الزراعي في المستقبل القريب الامر الذي سيؤدي الى زيادة الطلب على الاستيراد عن طريق جسر الملك حسين.

د. المساحة الحالية المخصصة للتحميل والتفريغ غير ملائمة وذلك لتعرضها الكامل لظروف الطقس الخارجية. وهذا بحد ذاته يعتبر مخالفاً للمعايير الدولية فيما يتعلق بالمعايير التجارية.

2. الاجراءات الادارية على جسر الملك حسين تعوق التدفق الطبيعي للتجارة:

أ. يخلق نظام (back to back) صعوبات متعددة للاعمال التجارية الفلسطينية بغض النظر عن مدى فاعليته، حيث أن التحميل والتنزيل والفحص اليدوي يضيف المزيد من التكاليف ويسبب أضراراً كثيرة للبضائع، وتشمل الاضرار كافة البضائع وليس فقط البضائع القابلة للتلف. بالإضافة إلى التأخير والغموض، تعتبر عملية التحميل والتنزيل التي تتم أثناء عملية «(back to back)» بحد ذاتها مخالفة للمعايير الدولية. على سبيل المثال يجب المحافظة على الاعشاب ضمن درجات حرارة معينة أثناء التصدير، إلا ان نظام (back to back) المستخدم على جسر الملك حسين لا يتماشى مع هذا الشرط خاصة خلال فصل الصيف.

ب. لا يسمح للحاويات بالعبور إلى الجانِب الاردني مما يضيف المزيد من الوقت والتكلفة ويمنع استيراد أو تصدير بعض أنواع البضائع مثل المفروشات.

ج. إن تحديد الحد الاعلى لإرتفاع مشتاح بـ 1.8 متر ولنوع واحد من البضاعة يزيد من تكاليف العملية التجارية.

3. ينص بروتوكول باريس على إدارة جسر الملك حسين من قبل اسرائيل والسلطة الوطنية الفلسطينية معاً، إلا

انه ومنذ عام 2002 حظرت إسرائيل التواجد الفلسطيني على جسر الملك حسين . وأدى ذلك إلى ما يلي :

أ . عدم توافر إحصائيات دقيقة عن الاستيراد والتصدير فيما يتعلق بالبضائع الفلسطينية المتدفقة من خلال جسر الملك حسين .

ب . عدم توافر دليل للاستيراد والتصدير من خلال جسر الملك حسين وكذلك عدم وجود آلية نشر لتوضيح الاجراءات التي تغيرت على الجسر مما يزيد من الغموض .

4 . عدم الاعتراف بالاتفاقيات الموقعة من قبل منظمة التحرير الفلسطينية يزيد من تكاليف التعاملات التجارية للتجار الفلسطينيين . على سبيل المثال يجب دفع رسوم جمركية على الواردات الفلسطينية من أوروبا على الجسر عندما تنص شهادة (Euro 1) على أنها صادرة بموجب اتفاقية الشراكة الأوروبية الموقعة مع منظمة التحرير وذلك رغم أن اتفاقية الشراكة تنص على إعفاء جمركي على مثل هذه الواردات . إن هذا الاجراء يؤثر بشكل مباشر على الاقتصاد الفلسطيني ويلعب بوضوح دوراً سلبياً فيما يتعلق بالمنافسة بين الواردات الفلسطينية والاسرائيلية .

### 3.2.6 الجانب الاردني

- 1 . لا تسمح الحكومة الاردنية بعبور الحاويات من أجل نقلها الى الميناء .
- 2 . تفرض الجمارك الاردنية رسوم مرور بواقع 73 دينار أردني للبضائع المارة من والى ميناء العقبة ومعبر العمري و 40 دينار من والى مطار الملكة علياء الدولي .
- 3 . تحفظ البضائع غير المخلصة على جسر الملك حسين في بعض أيام الخميس إلى يوم الاحد حتى تعود الجمارك الاردنية إلى العمل .
- 4 . تشترط الجمارك الاردنية بالنسبة لبعض البضائع المارة وجود رفقة جمركية من الجسر إلى موانئ النقل أو بالعكس ، حيث أن الجمارك تشترط الرفقة الجمركية على الرغم من وجود كفالة بنكية .
- 5 . تحتاج البضائع التي تصل إلى مطار الملكة علياء والتي تحتاج إلى معالجة فورية (الاعشاب على سبيل المثال) إلى أكثر من ساعتين حتى يتم تخليصها من قبل الملكية الاردنية- الوكيل الرسمي لمعالجة البضائع .
- 6 . تكاليف النقل من جسر الملك حسين إلى العقبة مرتفعة أكثر من تكاليف النقل من الضفة الغربية إلى الموانئ الاسرائيلية .
- 7 . تشترط وزارة الزراعة الاردنية على جسر الملك حسين وجود شهادات خاصة (شهادة صحة على سبيل المثال) للبضائع الفلسطينية المعدة للمرور على الرغم من عدم اشتراط هذه الوثائق من قبل الدول المستوردة .

## القسم السابع التوصيات

التوصيات المتعلقة بالمعوقات الواردة اعلاه، هي كما يلي :

### 1.7 معبر رفح

المتطلبات الاولية هي :

- 1 . يجب اعادة فتح معبر رفح للتجارة إلى / من / وعبر مصر .
  - 2 . يجب مراجعة وتعديل اتفاقية المرور والحركة بشكل فوري .
- بعد إعادة فتح معبر رفح ، يجب تحديد القضايا التالية فيما يتعلق بإستعمال الموانئ المصرية :
- أ . السماح للحاويات المستوردة أن توضع على مشاتح عندم تكون للمرور إلى رفح او العوجا عبر معبر قناة السويس للحاويات .
  - ب . اعتماد نظام (door to door) على معبر رفح بدلاً من نظام (back to back) .
  - ج . تخفيض أو الغاء رسوم الرفقة الجمركية والامنية للبضائع الفلسطينية المارة .
  - د . إنشاء مركز لوجيستي لتعبئة واعادة تعبئة البضائع على الجانب المصري لمعبر رفح .

## 2.7 جسر الملك حسين

المتطلبات المتعلقة بتسهيل التدفق التجاري عبر جسر الملك حسين كما يلي :

- 1 . يجب إعادة فتح جسر داميا تحت ادارة فلسطينية كاملة كما نص بروتوكول باريس لعام 1994 .  
إلى أن يتم إعادة فتح جسر داميا، يجب تطبيق ما يلي لتسهيل المعوقات على جسر الملك حسين وتحسين قدرته التشغيلية .
  - أ . السماح بمرور الحاويات على جسر الملك حسين
  - ب . اعتماد نظام (door to door) على جسر الملك حسين بدلاً من نظام (back to back) .
  - ج . رفع الحظر عن تواجد الجمارك الفلسطينية على جسر الملك حسين .
  - د . إنشاء لجنة أردنية فلسطينية مشتركة تكون مسؤولة عن الضغط على اسرائيل لرفع جميع المعوقات غير التجارية .
  - هـ . يجب على المجتمع الدولي الضغط على اسرائيل لرفع القيود عن التجارة بين الاردن وفلسطين .
  - و . إنشاء مركز لوجستي على جسر الملك حسين يتضمن كافة المرافق والبنى التحتية الهامة مثل مرافق التبريد والمخازن .
- التوصيات التالية تعكس متطلبات القطاع الخاص للأطراف الثلاثة التي تعمل على تسهيل التجارة بين الاردن وفلسطين باستخدام جسر الملك حسين والموانئ الاردنية .

## 1.2.7 الجانب الفلسطيني

- أ . يجب انشاء نافذة عمل واحدة لتسهيل اجراءات الاستيراد/ التصدير حيث أن هناك تداخل متعدد بين الوزارات والدوائر .
- ب . يجب على معهد المواصفات الفلسطيني تخفيض الاطار الزمني اللازم لفحص البضائع المستوردة في المختبرات الداخلية او الخارجية المعتمدة .
- ج . يجب منح إعفاء مسبق من الرسوم الجمركية لجميع المواد الخام المستخدمة في التصنيع بهدف التصدير . (يتطلب استيراد هذه المواد الخام لأهداف التصنيع و ثم التصدير دفع رسوم جمركية . هذه الرسوم الجمركية تكون مسترجعة، ولكن في معظم الاحيان يتطلب مرور أكثر من عام حتى تقوم السلطة الفلسطينية بإرجاع هذه الدفعات) .
- د . يجب على الحكومة وضع الاليات اللازمة لدفع الاسترجاع الضريبي المستحق للقطاع الخاص واسترجاع الضريبة التي تجبى على الاستيراد بموجب اتفاقية منطقة التجارة العربية الحرة خلال 45 يوماً من الاستيراد .
- هـ . يجب أن يكون المخمينين الفلسطينيين مؤهلين للمهمة، كما يجب أن يتم إعاد التخمين بشكل موضوعي .

## 2.2.7 الجانبي الاسرائيلي

يتضمن تحديث الاجراءات والبنية التحتية على جسر الملك حسين ما يلي :

- 1 . السماح بمرور الحاويات على جسر الملك حسين من أجل :
  - أ . زيادة حجم التصدير/ الاستيراد
  - ب . تخفيض الرسوم بواقع -250 300 دولار أمريكي لكل حاوية في التصدير
  - ج . تنويع المنتجات مثل المفروشات والمنتجات الطازجة
- 2 . تركيب آلة فحص متحركة الى جانب آلة فحص المشاتيح الحالية بألة .
- 3 . توفير مرافق تبريد ومستودعات جيدة وملائمة .
- 4 . استبدال نظام (back to back) الحالي بنظام (door to door) .
- 5 . تطبيق المعايير الدولية فيما يتعلق بإدارة الحدود .
- 6 . توحيد ساعات العمل على كلا الجانبين .
- 7 . زيادة ايام العمل إلى 6 أيام في الاسبوع .
- 8 . إصدار دليل اجراءات اداري واضح .
- 9 . نشر احصائيات حول حجم ونوع البضائع التي تعبر جسر الملك حسين (تصدير واستيراد) حيث أن ذلك سيمكن من تحديد أولويات البنية التحتية بشكل دقيق .
- 10 . الاعتراف الاسرائيلي بالاتفاقيات التجارية الموقعة من قبل منظمة التحرير الفلسطينية خاصة اتفاقية التجارة الحرة العربية .

## 3.2.7 الجانبي الاردني

- 1 . يجب صياغة مذكرة تفاهم بين الاردن وفلسطين من أجل :
  - أ . الاستفادة من المرافق الموجودة في الموانئ الاردنية المختلفة .
  - ب . تشكيل فريق تقني من المؤسسات الاردنية وفلسطينية ذات العلاقة بما في ذلك القطاع الخاص في كلا البلدين، حيث يمكن ان يعرض حلول تقنية للمعيقات الحالية والمستقبلية لتدفق التجارة وتقليص الوقت والتكاليف والحفاظ على جودة البضائع .
- 2 . عقد اجتماع مع وزارة المواصلات الاردنية بهدف السماح للحاويات من عبور الحدود .
- 3 . عقد اجتماع مع كل من الجمارك الاردنية ووزارة المواصلات لإلغاء رسوم النقل البالغة 73 دينار أردني ورسوم الرفقة الجمركي البالغة 40 دينار أردني على البضائع الفلسطينية .

4. الترتيب مع الجمارك الاردنية للعمل يوم الجمعة لتخليص البضائع المتروكة من قبل .
5. مناقشة وتأكيذ اجراءات الرفقة الجمركية مع الجمارك الاردنية ويتضمن ذلك الحصول على تأكيد من قيام الجمارك بمرافقة البضائع حال تخليصها .
6. مناقشة تكاليف النقل بين جسر الملك حسين والعقبة مع وزارة المواصلات الاردنية . من الضروري تخصيص شركة فلسطينية اردنية مشتركة لنقل الشحنات الفلسطينية للعقبة بأسعار منافسة .