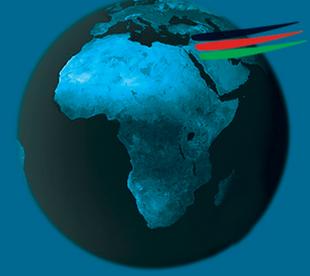




متطلبات استخدام جسر الملك حسين كبوابة للعالم



مشروع تسهيل التجارة عبر الممرات التجارية

تشرين أول، 2009

هذا المشروع بتمويل من الاتحاد الأوروبي

متطلبات استخدام جسر الملك حسين كبوابة للعالم

مشروع تسهيل التجارة عبر الممرات التجارية

كانون 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."*

الملخص التنفيذي

أصبح جسر الملك حسين المعبر الدولي الوحيد في الضفة الغربية بعد اغلاق جسر داميا، ورغم تحويل التجارة بين الاردن وفلسطين إلى جسر الملك حسين منذ ذلك الوقت، إلا أن البنية التحتية للجسر وإدارته بقيت غير كافية وضعيفة. تهدف هذه الدراسة إلى عرض الجوانب الرئيسية لجسر الملك حسين، وتحديد العوائق التي تعترض اداءه الفعال، واقتراح توصيات لتحسين فعالية وضمان التدفق التجاري بين الاردن والضفة الغربية. تتضمن الخلفية العامة عن الجسر كل من الموقع وتاريخ بدء العمل، كما تغطي الاتفاقيات التجارية الرئيسية التي تتعلق بالتجارة الفلسطينية وأسواقها الاجنبية وبشكل خاص بروتوكول باريس لعام 1994.

كما تستكشف هذه الدراسة أيضاً مختلف العقبات التي تعيق نشاط الاستيراد والتصدير بشكل فعال عبر جسر الملك حسين حيث تتعلق هذه العقبات ثلاثة أطراف: إسرائيل والاردن والسلطة الوطنية الفلسطينية. كما تم تضمين توصيات للتغلب على هذه المعوقات والتي تهدف إلى تسهيل السلسلة اللوجيستية عبر جسر الملك حسين.

قائمة المحتويات

7	القسم الاول : خلفية تاريخية
7	1.1 موقع جسر الملك حسين
7	1.2 مقدمة
9	1.3 التواجد الفلسطيني على معبر المسافرين والمعبر التجاري
9	1.3.1 معبر المسافرين
9	1.3.2 المعبر التجاري
11	القسم الثاني : تاريخ تدفق التجارة على جسر الملك حسين
15	القسم الثالث : الاتفاقيات التجارية
17	القسم الرابع : بروتوكول باريس
17	4.1 مقدمة ونطاق الاتفاقية
18	4.2 التأثير على الاقتصاد الفلسطيني
19	القسم الخامس : المعينات
20	5.1 الجانب الفلسطيني
20	5.2 الجانب الاسرائيلي
22	5.3 الجانب الاردني
23	القسم السادس : التوصيات
23	6.1 الجانب الفلسطيني
24	6.2 الجانب الاسرائيلي
24	6.3 الجانب الاردني
26	الخاتمة

القسم الاول

خلفية تاريخية

1.1 موقع جسر الملك حسين

يقع جسر الملك حسين في غور الاردن بين الاردن وفلسطين .

1.2 مقدمة

المعبران الفلسطينيان مع الاردن هما جسر الملك حسين وجسر داميا (جسر الامير محمد) . بينما يتم الاستيراد الفلسطيني عبر جسر الملك حسين ، فإن التصدير يتم عبر جسر داميا . وبحسب جهاز الاحصاء المركزي الفلسطيني (2002) فإن حوالي 10% من التجارة الفلسطينية الكلية تمر عبر هذين المعبرين ، وهذا يعكس الى حد ما حقيقة أن اسرائيل هي الشريك التجاري الرئيسي . في الوقت الحاضر فإن جسر داميا مغلق وتعتبره اسرائيل «منطقة عسكرية مغلقة» ، وبحسب الادعاء الاسرائيلي فإن الجسر يحتاج إلى صيانة وإعادة بناء ، ولذلك تم تحويل المعاملات التجارية بين الاردن وفلسطين إلى جسر الملك حسين . من الجدير بالاهتمام أن الجانب الاردني يعتبر داميا المعبر الحدودي التجاري الرئيسي بين فلسطين والاردن ، بينما جسر الملك حسين هو معبر حدودي للمسافرين فقط .

تم بناء جسر الملك حسين في عام 1917 في غور الاردن ويربط الضفة الغربية والاردن . حالياً ، يعتبر جسر الملك حسين المعبر الحدودي الدولي الوحيد في الضفة الغربية . كما أنه يعتبر معبر الخروج/الدخول المخصص للفلسطينيين المقيمين في الضفة الغربية ، ولأولئك المسافرين من وإلى الاردن . يقع الجسر على بعد خمسة كيلومترات شرق مدينة أريحا ، ويمتد فوق نهر الاردن القديم . يخدم الجسر المصالح التجارية في الضفة الغربية التي تصدر وتستورد من وإلى



الشكل البياني 1. خريطة اقليمية

الأردن وإلى منطقة الشرق الأوسط العظمى . حالياً، تسيطر سلطة الموانئ الاسرائيلية بشكل كامل على الجانب الفلسطيني من الحدود .

بعد حرب الايام الستة عام 1967، تم اعتماد نهر الأردن كحدود فاصلة بين الأردن من جانب وإسرائيل والأراضي الفلسطينية المحتلة من جانب آخر. تم تدمير جسر الملك حسين خلال حرب الايام الستة ولكن تم استبداله بجسر مؤقت في عام 1968. في أواخر عام 1990 وبعد اتفاقية السلام الاسرائيلية-الأردنية، تم بناء معبر حديث مرصوف إلى جوار الجسر الخشبي القديم بمساعدة من الحكومة اليابانية .

ساعات التشغيل الاعتيادية بالنسبة للمسافرين هي من الساعة 8:00 صباحاً حتى الساعة 6:00 مساءً من يوم الاحد إلى يوم الخميس، ومن الساعة 8:00 صباحاً حتى الساعة 2:00 من بعد الظهر في يومي الجمعة والسبت، أما ساعات التشغيل الاعتيادية للمعبر التجاري هي من يوم الاحد حتى الخميس من الساعة 7:30 صباحاً حتى الساعة 6:00 مساءً. يغلق الجسر أمام الحركة التجارية يومي الجمعة والسبت والاعياد الاسرائيلية. في الوقت الحاضر فإن الجسر مفتوح أمام المسافرين والحركة التجارية ويخضع لفترة تجربة بساعات تشغيل

أطول. خلال هذه الفترة، يفتح الجسر أمام المسافرين من الساعة 8:00 صباحاً حتى الساعة 12:00 منتصف الليل من يوم الاحد حتى يوم الخميس، ومن الساعة 8:00 صباحاً حتى الساعة 3:00 بعد الظهر يومي الجمعة والسبت. يفتح الجسر امام الحركة التجارية من الساعة 8:00 صباحاً حتى 12:00 منتصف الليل من يوم الاحد حتى يوم الخميس، ويغلق يومي الجمعة والسبت والاعياد الاسرائيلية. ورغم ذلك ذلك، فإن المعبر التجاري يغلق في أوقات مبكرة نظراً للطلب المنخفض .

حالياً هناك حوالي 60-70 شاحنة قادمة وخارجة تمر يومياً. يجب القيام بتنسيق مسبق مع سلطة الموانئ الاسرائيلية لجميع البضائع التجارية المستوردة والمصدرة. الجسر مجهز بألة واحدة لفحص المشاتيح (تم تركيبها في عام 2008) مع إرتفاع محدد للمشتاح يصل إلى 1.8 متراً. لا يستطيع الجسر استيعاب الحاويات .

1.3 التواجد الفلسطيني على معبر المسافرين والمعبر التجاري

1.3.1 معبر المسافرين

تم توقيع اتفاقية لتواجد السلطة الوطنية الفلسطينية على جسر الملك حسين كجزء من اتفاقية اوسلو . تم نشر موظفي الجمارك الفلسطينية على الجسر في 1 أيار 1994 لأول مرة . تمت المصادقة على هذه الاتفاقية من قبل البرلمان الاسرائيلي في عام 1998 . تألف تواجد السلطة الوطنية الفلسطينية على معبر المسافرين من 14 موظف جمارك من ضمنهم مشرف واحد ونائبان موزعين لفترتي عمل في اليوم . شارك الموظفون في تفتيش حقائب المسافرين ورفع التقارير مباشرة إلى المشرفين الاسرائيليين . لم يتم إشارتهم في تخليص البضائع التجارية التي يتم حملها في حقائب المسافرين .

سمح لموظفي الجمارك الفلسطينية في عام 1996 بتخليص البضائع التجارية الموجودة في حقائب المسافرين وذلك دون اي تدخل اسرائيلي . مع بداية الانتفاضة في عام 2000 ، قامت السلطات الاسرائيلية على الجسر بتخفيض عدد موظفي الجمارك الفلسطينية على معبر المسافرين إلى ثلاثة فقط . سمح للجمارك الفلسطينية حتى تاريخ 30 اذار 2002 بتفتيش الحقائب الصغيرة وتخليص البضائع التجارية الموجودة في حقائب المسافرين والتي يقل وزنها عن 10 كيلو ، ومنذ ذلك التاريخ لم تعد الحالة كذلك .

1.3.2 المعبر التجاري

سمحت الاتفاقية الفلسطينية الاسرائيلية أيضاً بتواجد موظفي الجمارك الفلسطينية على المعبر التجاري في عام 1998 . تضمن ذلك فترة عمل واحدة لأربعة موظفي جمارك ، مما منع موظفي الجمارك الفلسطينية من القيام بأية مشاركة مباشرة في عملية تخليص البضائع ، حيث تولى موظفي الجمارك الاسرائيليون المسؤولية كاملة على المعبر التجاري ، بينما تولى موظفي الجمارك الفلسطينية المسؤولية عما يلي :

- التنسيق للبضائع القادمة من الجانب الاردني .
- التحقيق في سبب رفض الجمارك الاسرائيلية لمرور أية بضاعة على الجسر .
- الحصول على نسخة من البيان الجمركي الاسرائيلي ومقارنته مع البضائع القادمة (يجب على المستوردين عبر جسر الملك حسين/ اللني دفع الجمارك قبل وصول البضائع).

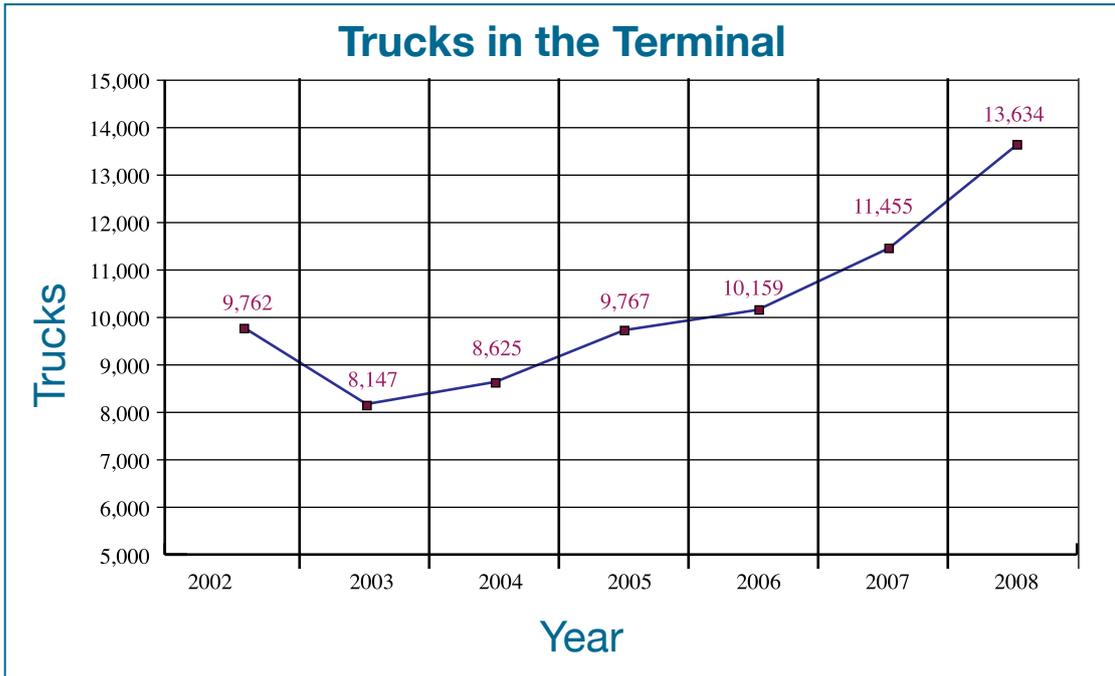
منعت السلطات الاسرائيلية تواجد موظفي الجمارك الفلسطينية على الجسر منذ اندلاع الانتفاضة حتى الان .

القسم الثاني

تاريخ تدفق التجارة على جسر الملك حسين

بالرغم من التناقضات والاختلافات الكبيرة، تظهر الاحصاءات الاسرائيلية والاردنية زيادة مطردة في كمية التدفق التجاري عبر جسر الملك حسين في الاعوام بين 2004 و2008. بسبب رفض الجمارك الاسرائيلية نشر أية احصاءات رسمية تتعلق بصادرات السلطة الوطنية الفلسطينية عبر جسر الملك حسين، تمكنت بال تريد ومجلس الشاحنين الفلسطيني من الحصول فقط على عدد من الرسوم البيانية المختلفة من الندوات وورشات العمل الاسرائيلية. يكشف الرسم البياني 1-3 وجود تضارب بين البيانات التي تم الحصول عليها. يعتبر العام 2008 خير مثال على ذلك: تراوح عدد الشاحنات التي عبرت جسر الملك حسين بين 14,000 (الاستيراد والتصدير معاً، الرسم البياني 3) و14,637، بينما صرحت سلطة الموانئ الاسرائيلية بأن العدد بلغ 13,634 فقط (الرسم البياني 1). كشف العام 2007 عن وجود فجوة رقمية كبيرة- وبترتيب مختلف- تتراوح بين 10,733 شاحنة (الرسم البياني 2) إلى 11,455 (الرسم البياني 1) إلى 12,270 (الرسم البياني 3). بالإضافة إلى ذلك، لا تتبع الرسومات البيانية انماط الزيادة أو الانخفاض نفسها في التدفق التجاري. فيما يتعلق بالعام 2005، تظهر الرسومات البيانية 1 و3 زيادة مطردة في عدد الشاحنات عن العام 2004، بينما أظهر الرسم البياني 2 وجود انخفاض مطرد. اختلفت الارقام الحقيقية مرة أخرى: يظهر الرسمان البيانيان 1 و3 وجود تقارب في الارقام حول عدد الشاحنات المارة عبر جسر الملك حسين، بينما يظهر الرسم البياني 2 وجود إنخفاض بنسبة تزيد على 2,000 شاحنة.

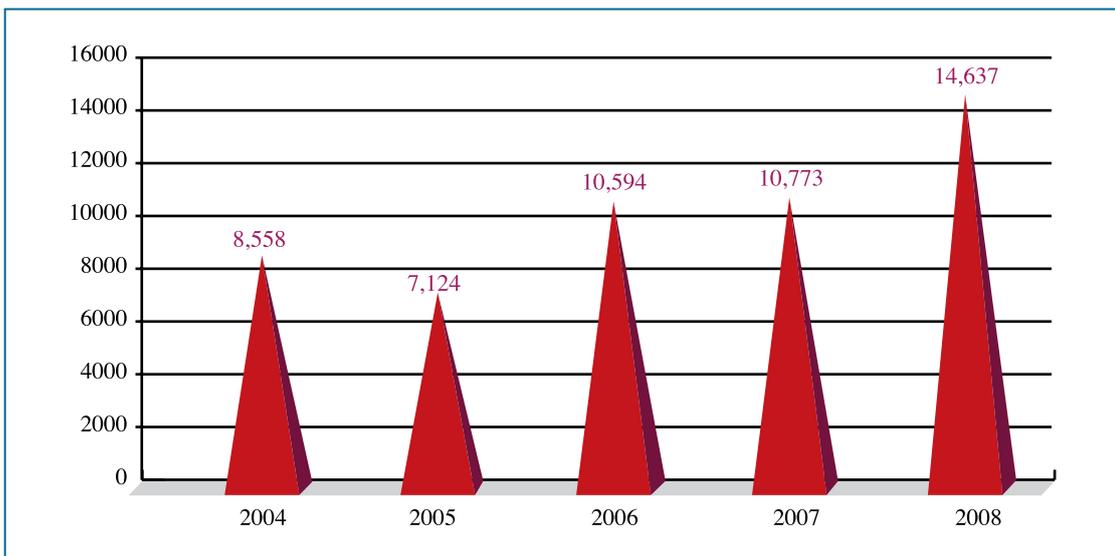
الرسم البياني 1



المصدر: سلطة الموانئ الاسرائيلية

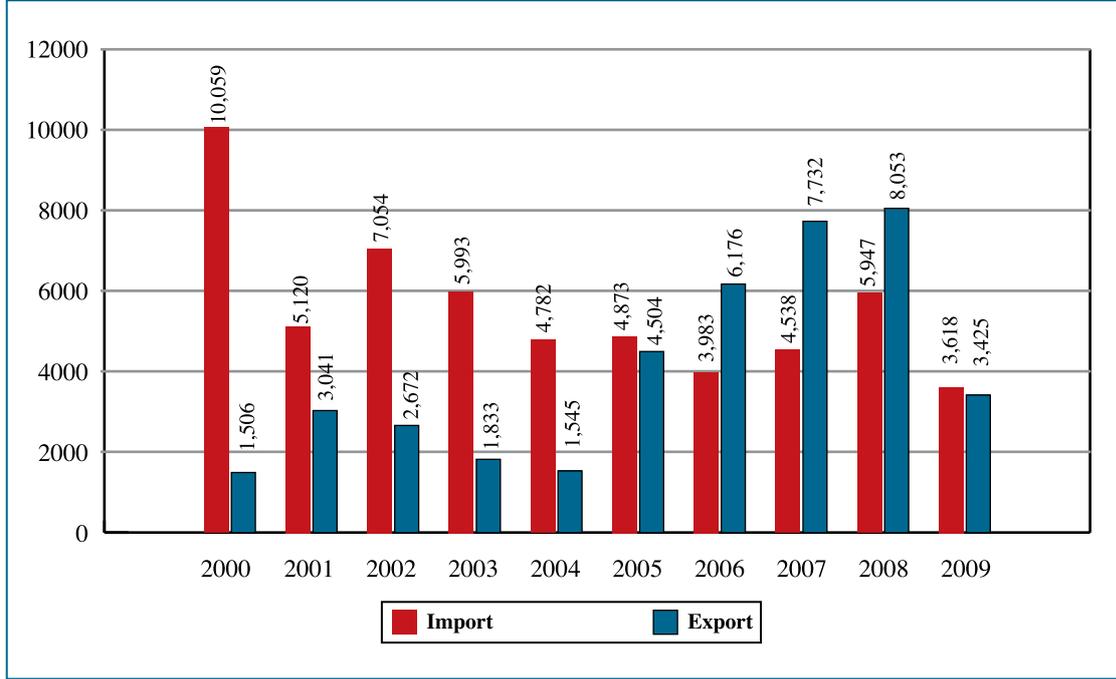
<http://www.iaa.gov.il/Rashat/en-US/Borders/Alenbi/AbouttheTerminal/Statistic/>

الرسم البياني 2



المصدر: عرض للجمارك الاسرائيلية

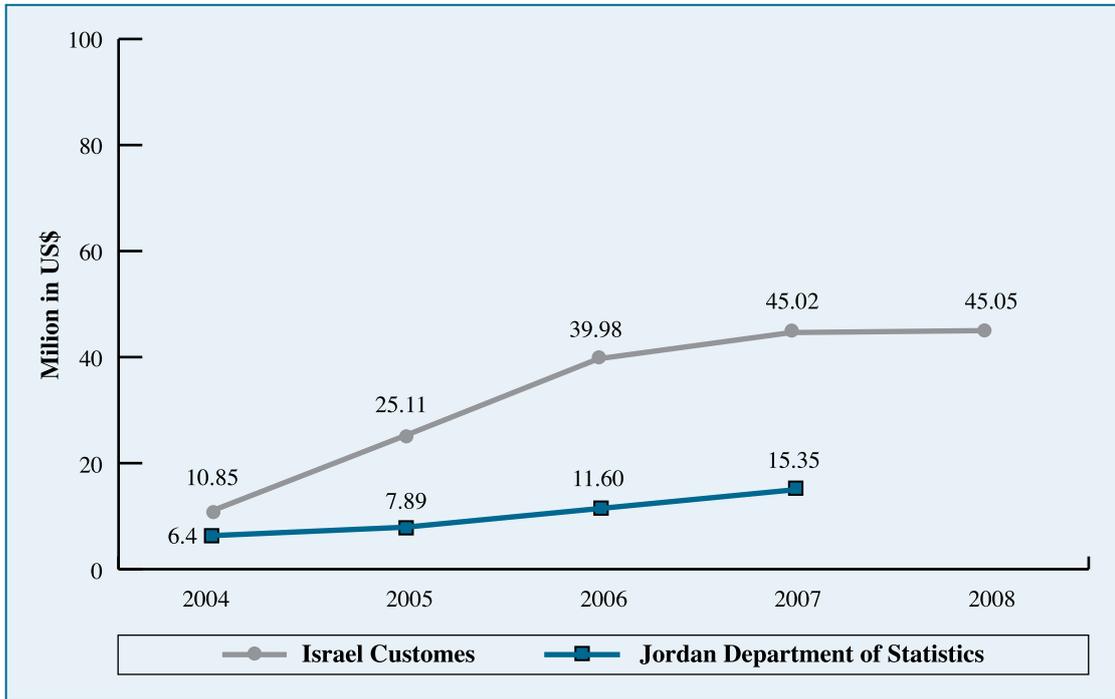
الرسم البياني 3



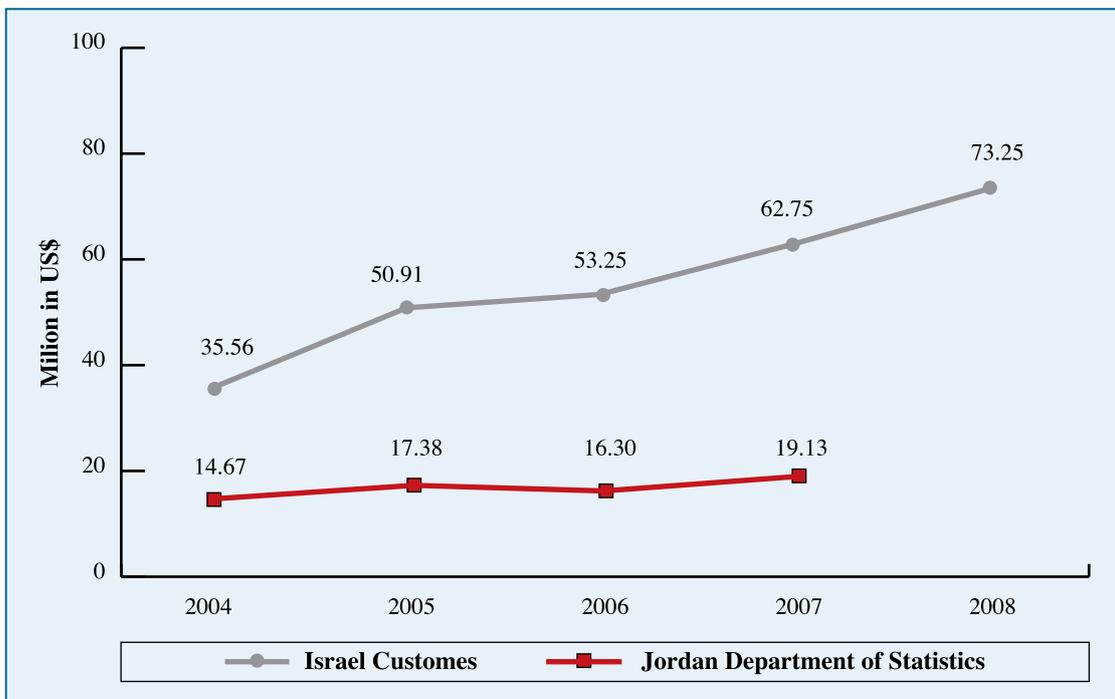
المصدر: عرض للجمارك الاسرائيلية

بينما يلاحظ مرة أخرى وجود تضارب في البيانات المتعلقة بالتصدير والاستيراد بين الرسوم البيانية، تظهر الجداول البيانية التالية الأرقام بالدولار فيما يتعلق بالاستيراد والتصدير:

PNA Exports through K. H. B.



PNA Imports through K. H. B.



القسم الثالث

الاتفاقيات التجارية

منحت هذه الاتفاقية القطاع الخاص الفلسطيني فرصة الحصول على ميزة تنافسية في أسواق الدول العربية :

- السماح باستيراد البضائع والمنتجات الفلسطينية دون أية قيود على الكمية والجودة ،
- إعفاء البضائع والمنتجات الفلسطينية من الرسوم الجمركية .

• تنص الاتفاقية على منح تعرفه تفضيلية للبضائع التي يتم الاتجار بها بين الضفة الغربية / قطاع غزة والاردن .

• تتمتع البضائع الواردة في القوائم 1أ و2أ وب التي تدخل إلى الضفة الغربية وقطاع غزة والمنتجات التي يتم الاتفاق عليها والتي تدخل إلى الاردن بالاعفاء الجمركي ، على أن لا يزيد حجم الاستيراد عن الحصص المحددة مسبقاً .

• نصت الاتفاقية على وجود ترتيبات نقل للبضائع بين الاردن والمناطق الخاضعة لسيادة السلطة الوطنية الفلسطينية .

منطقة التجارة الحرة العربية
الكبرى

الاتفاقية الاقتصادية بين
منظمة التحرير الفلسطينية
والاردن

اتفاقية النقل بين اسرائيل
والاردن

القسم الرابع

بروتوكول باريس

4.1 مقدمة ونطاق الاتفاقية

بروتوكول باريس هو اتفاقية اقتصادية حول العلاقات بين حكومة دولة اسرائيل ومنظمة التحرير الفلسطينية . تم التوقيع على بروتوكول باريس في نيسان 1994 ، ووضعت اتفاقية واشنطن الموقعة بين منظمة التحرير الفلسطينية واسرائيل في ايلول 1995 الاجراءات والانظمة التي تحكم العلاقات الاقتصادية بين الضفة الغربية وقطاع غزة واسرائيل خلال المرحلة الانتقالية .

نصت الاتفاقية الاقتصادية على المبادئ الاساسية للتجارة الحرة مع اسرائيل . وفيما يتعلق بالتجارة مع طرف ثالث ، نظم بروتوكول باريس العلاقات بين الضفة الغربية وقطاع غزة وباقي العالم على النحو التالي :

- لا تخضع المنتجات الفلسطينية لأية قيود على التصدير .
- تمنح التجارة من وإلى الضفة الغربية وقطاع غزة الصلاحية الكاملة للدخول والخروج من الموانئ الاسرائيلية .
- يتم التعامل مع الواردات والصادرات الفلسطينية بالتساوي عند الدخول والخروج من الموانئ الاسرائيلية ، وتم اعفاؤها من الاجراءات الامنية .
- فيما يتعلق بسياسة الاستيراد ، تطبق الأنظمة الاسرائيلية المتعلقة بالجمارك وضريبة المشتريات والمعايير على الواردات الفلسطينية بإستثناء البضائع الواردة في القوائم 1أ و2أ وب . منحت السلطة الوطنية الفلسطينية الحق في تطبيق - ضمن الحصص المحددة مسبقاً - نسبة الجمارك الخاصة بها وضريبة المشتريات والرسوم الاخرى المفروضة على هذه الواردات . بالاضافة إلى ذلك ، منحت السلطة الوطنية الفلسطينية استقلالاً بخصوص استيراد البضائع الواردة في القوائم 1أ و2أ بغض النظر عن متطلبات المعايير الاسرائيلية .

- كنتيجة لتطبيق سياسة الاستيراد الاسرائيلية اعتبرت الاتفاقيات التجارية الثنائية بين اسرائيل وأطراف أخرى سارية المفعول في الضفة الغربية وقطاع غزة . حالياً، يمكن للتجار الفلسطينيين الاستفادة من اتفاقيات التجارة الحرة مع سلوفاكيا وهنغاريا وتركيا وجمهورية التشيك .
- تحظر سياسة الاستيراد الاسرائيلية التجارة مع عدد من الدول وبشكل محدد تلك الدول التي لا تتمتع بعلاقات دبلوماسية مع اسرائيل بما في ذلك عدد من الدول العربية . أدرج الاستثناء الوحيد الممنوح للضفة الغربية وقطاع غزة والمتعلق بالاستيراد في القوائم 1أ و2 وب .
- تتمتع منظمة التحرير الفلسطينية بحرية التفاوض وإبرام الاتفاقيات التجارية لصالح السلطة الوطنية الفلسطينية طالما تم تطبيق سياسة الاستيراد ذاتها في اسرائيل والضفة الغربية وقطاع غزة .
- يجب أن تكون البضائع المستوردة وفقاً للقائمة 1أ منتجة محلياً في الاردن أو مصر أو في الدول العربية الأخرى . يمكن استيراد البضائع المدرجة في القائمة 2أ من الدول العربية أو الاسلامية أو غيرها من الدول . لا تخضع البضائع المستوردة المدرجة في القائمة ب للقيود على الكمية، إلا أنها تخضع للمعايير الاسرائيلية .

4.2 التأثير على الاقتصاد الفلسطيني

أثر هذا البروتوكول على الاقتصاد الفلسطيني على النحو التالي :

- الاعتماد الكلي على الاقتصاد الاسرائيلي فيما يتعلق بالاستيراد والتصدير .
- تمر معظم الواردات والصادرات من وإلى السوق الفلسطينية والاسواق الاجنبية من خلال الموانئ الاسرائيلية، حيث تتمتع اسرائيل بالسيطرة الكاملة على حركة التجارة . بالإضافة إلى ذلك، تسيطر اسرائيل على التجارة الداخلية الفلسطينية .
- استمر الاقتصاد الفلسطيني بالاحتفاظ بنفس الوضع قبل وبعد بروتوكول باريس . الميزة التي منحها بروتوكول باريس للسلطة الوطنية الفلسطينية تمثلت في منحها إمكانية التوقيع على اتفاقيات التجارة الحرة وساعدة في تنويع التجارة الفلسطينية .
- تجدر الاشارة أنه عندما تم وضع التصور الاولي لبروتوكول باريس، تم إعداد البروتوكول على أساس المعاملة بالمثل بين الفلسطينيين والاسرائيليين . من الواضح جداً أن هذه الروح لبروتوكول باريس لم تعد موجودة ويعود ذلك ببساطة إلى عدم تنفيذه كما تم الاتفاق عليه . وعليه، توجد ضرورة ملحة لاستكشاف صيغة جديدة تخدم بشكل أفضل مصالح الفلسطينيين والاسرائيليين بحيث يكون مبدأ المعاملة بالمثل هو الركيزة الاساسية .

القسم الخامس المعيقات

يوجد عدد من المعيقات التي يجب على المستوردين والمصدرين مواجهتها لدى محاولتهم العبور من خلال جسر الملك حسين، خاصة فيما يتعلق بالبنية التحتية والاجراءات والادارة. البنية التحتية الأساسية المطلوبة للتدفق الطبيعي للتجارة عبر جسر الملك حسين غير موجودة أو أنها غير ملائمة بشكل كامل. على سبيل المثال، وجد من خلال المشروع أن آلة المسح الحالية الموجودة في جسر الملك حسين لا يمكن إستخدامها للبضائع كبيرة الحجم، وبالتالي إجبار المستوردين إلى إرسالها إلى الموانئ الاسرائيلية الاخرى بتكاليف أعلى. كما تتضرر العديد من البضائع حيث أن منطقة التحميل والتفريغ معرضة للحرارة والبرودة. وكذلك يوجد نقص كامل في مرافق التبريد ومناطق التخزين الآمنة. بالإضافة إلى ذلك، لا تساعد الاجراءات بشكل عام على جسر الملك حسين على تسهيل الكفاءة والفعالية التجارية. لا يزال جسر الملك حسين يستخدم نظام «التحميل والتنزيل»، ولا يسمح بمرور الحاويات إلى الجانب الاردني، وتقيّد الحد الأقصى لارتفاع المشتاح بـ 1.8 متراً. أما فيما يتعلق بالادارة، لم يتم تنسيق ساعات العمل لتتطابق مع ساعات العمل على الجانبين الاسرائيلي والاردني، مما أدى إلى فترات طويلة من الانتظار وتأخير مستمر. لا يسمح بالتواجد الفلسطيني على جسر الملك حسين، على الرغم من أن دائرة الجمارك الفلسطينية جاهزة لتولي مسؤولياتها الادارية وبدأت بتطبيق نظام «ASYCOD». أدى دمج جميع هذه العوامل إلى زيادة التكاليف وتلف البضائع وأدى إلى تقليص نوعية البضائع التي يمكن استيرادها وتصديرها. بالإضافة إلى ذلك يتوقع زيادة ضغط الحركة على جسر الملك حسين بشكل أكبر مع وجود اقتراح لإنشاء قرية التصنيع الزراعي.

5.1 الجانب الفلسطيني

نظراً لعدم إمتلاك السلطة الوطنية الفلسطينية أية سيطرة على جسر الملك حسين يواجه المصدرين والمستوردين الفلسطينيين عدد من العوائق تتعلق بما يلي :

- 1 . الحاجة إلى فترات زمنية طويلة لإصدار شهادة تسجيل الادوية يحتاج ذلك إلى 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 منتجات المستحضرات الدوائية ، كما أنها تقلص من فرص العمل .
- 2 . لا يوجد دليل منشور يوضح الاجراءات ويحدد الوثائق المطلوبة لانتهاء عمليتي الاستيراد والتصدير . ويؤدي ذلك إلى التأخير والخطأ 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 على بناء أية مختبرات رسمية قادرة على القيام بكافة الاختبارات اللازمة لأهداف الاستيراد والتصدير .
- 4 . تحتاج السلطة الوطنية الفلسطينية عادة إلى أكثر من عام واحد لاعادة الرسوم التي دفعها المصدرين والمستوردين الفلسطينيين ، على سبيل المثال تفرض تعرفه جمركية على استيراد المواد الخام المصنعة لغايات التصدير . وفقاً لقانون 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 تقييم عملية الاستيراد . بالإضافة إلى ذلك ، فإن المخمنين الحاليين ليسوا مؤهلين بشكل كافٍ .

5.2 الجانب 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 اغلاقه في عام 2003 تم تحويل البضائع الفلسطينية المصدرة إلى جسر الملك حسين . (يجب الاشارة إلى 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 . يؤدي عدم ملائمة البنية التحتية لجسر الملك حسين إلى تردد رجال الاعمال الفلسطينيين في استخدام المعبر للاستيراد والتصدير وذلك على النحو التالي :

أ . آلة الفحص الحالية غير قادرة 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 نسبة تكاليف التعاملات التجارية بنسبة 750 دولار أمريكي ، حيث

يذهب نصف هذا المبلغ الى الرفقة الجمركية بينما يذهب النصف الاخر إلى عملية النقل .

ب . عدم توفر المخازن ومرافق التبريد فيما عدا مخزن واحد صغير وغير آمن يجعل الأمر صعب جداً لتخزين البضائع التي تكون بحاجة لتخزين الى 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 ، سيبدأ العمل في قرية التصنيع الزراعي في المستقبل القريب مما سيؤدي أيضاً إلى 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 « التحميل والتنزيل » صعوبات متعددة للاعمال التجارية الفلسطينية بغض النظر عن مدى فاعليته . حيث يضيف التحميل والتنزيل والفحص اليدوي المزيد من التكاليف ويسبب أضراراً كثيرة للبضائع ، وتشمل الاضرار كافة البضائع وليس فقط البضائع القابلة للتلف . بالإضافة إلى التأخير والغموض ، تعتبر عمليتي التحميل والتفريغ التي يتم القيام بها أثناء عملية « التحميل والتنزيل » 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 المتطلب . ويعتبر ذلك ضرورياً بشكل خاص خلال فصل الصيف .

ب . لا يسمح للحاويات بالعبور إلى الجانب الاردني . مما يضيف المزيد من الوقت والتكلفة نظراً للتحميل والتنزيل في المراحل المختلفة . كما انها أيضاً تزيد من خطورة تضرر المنتجات . ويؤدي عدم السماح بمرور الحاويات إلى منع استيراد أو تصدير بعض أنواع البضائع مثل المفروشات .

ج . إن تحديد الحد الأعلى للارتفاع المسموح به لكل مشتح بـ 1.8 متر ولنوع واحد من البضاعة ، يزيد من تكاليف التعامل التجاري .

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 المستحدثة على الجسر مما يزيد من الغموض .

ج . عدم توافر وسيلة تواصل فلسطينية على الجسر للتنسيق والتحقق من وضعية الشحنات وإجراءات المرور .

4 . عدم الاعتراف بالاتفاقيات الموقعة من قبل منظمة التحرير الفلسطينية يزيد من تكاليف التعاملات التجارية للتجار الفلسطينيين . على سبيل المثال يجب دفع الرسوم الجمركية على الواردات الفلسطينية من اوروبا

على الجسر عندما تنص شهادة (Euro 1) على أنها صادرة بموجب اتفاقية الشراكة الأوروبية الموقعة مع منظمة التحرير الفلسطينية . وذلك رغم أن اتفاقية الشراكة تنص على إعفاء جمركي على مثل هذه الواردات . ان هذا الاجراء يؤثر بشكل مباشر على الاقتصاد الفلسطيني ويلعب بوضوح دورا سلبيا فيما يتعلق بالمنافسة بين الواردات الفلسطينية والاسرائيلية .

5.3 الجانب الاردني

- 1 . لا تسمح الحكومة الاردنية بعبور الحاويات من أجل نقلها إلى الميناء .
- 2 . تفرض الجمارك الاردنية رسوم مرور بواقع 73 دينار أردني للبضائع المارة من وإلى ميناء العقبة ومعبر العمري و 40 دينار من وإلى مطار الملكة علياء .
- 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 إصدار كفالة بنكية مسبقاً .
- 5 . تحتاج البضائع التي تصل إلى مطار الملكة علياء والتي تتطلب 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 السادس

التوصيات

يعتبر جسر الملك حسين في أمس الحاجة إلى تحسين البنية التحتية . أولاً، يجب السماح بعبور الحاويات على الجسر، حيث سيزيد ذلك من حجم الاستيراد والتصدير، وسيؤدي إلى تخفيض تكاليف تصدير الحاوية بشكل كبير، وسيؤدي إلى تنوع المنتجات التي يمكن أن تمر عبر الجسر . بالإضافة إلى ذلك، يجب إستبدال آلة فحص المشاتيح غير الفعالة بآلة فحص متحركة، وضرورة إنشاء مخازن ملائمة ومرافق للتبريد، ويجب استبدال نظام « back-to-back » الحالي بنظام « door-to-door » للتنزيل والتحميل . ثالثاً، يجب تطبيق المعايير الدولية المتعلقة بإدارة الحدود . ويتضمن ذلك إنشاء تناسق لساعات العمل على كلا جانبي جسر الملك حسين، وزيادة أيام العمل إلى 6 أيام في الاسبوع، وأخيراً توزيع دليل اجراءات اداري واضح وغير غامض .

6.1 الجانب الفلسطيني

1. يجب انشاء نافذة عمل واحدة لتسهيل اجراءات الاستيراد و التصدير، حيث أن هناك تداخل متعدد بين الوزارات والدوائر .
2. يجب على معهد المواصفات الفلسطيني تخفيض الاطار الزمني اللازم لفحص البضائع المستوردة في المختبرات الداخلية او الخارجية المعتمدة .
3. 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 . تكون هذه الرسوم الجمركية مسترجعة، ولكن في معظم الاحيان يتطلب مرور أكثر من عام حتى تقوم السلطة الوطنية الفلسطينية بإرجاع هذه الدفعات) .

4. يجب على الحكومة وضع الاليات اللازمة لدفع الاسترجاع الضريبي المستحق للقطاع الخاص واسترجاع الضريبة التي تجبى على الاستيراد بموجب اتفاقية التجارة العربية الحرة خلال 45 يوماً من الاستيراد.
5. يجب أن يكون المخمنين الفلسطينيين مؤهلين للمهمة، كما يجب أن يتم اعادة التخمين بشكل موضوعي.

6.2 الجانب الاسرائيلي

يتضمن تحديث الاجراءات والبنية التحتية لجسر 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 معدة للتصدير
 - ج. تنوع المنتجات مثل المفروشات والمنتجات الطازجة
2. تركيب آلة فحص متحركة إلى جانب آلة فحص المشاتيح الحالية.
3. توفير مرافق تبريد مستودعات جيدة وملائمة.
4. استبدال نظام «التحميل والتنزيل» 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 تمر من خلال جسر الملك حسين (التصدير والاستيراد معاً). حيث سيتمكن ذلك من تحديد أولويات البنية التحتية.
10. الاعتراف الاسرائيلي بالاتفاقيات التجارية الموقعة من قبل منظمة التحرير الفلسطينية خاصة اتفاقية التجارة الحرة العربية.

6.3 الجانب الاردني

- 1 . يجب صياغة مذكرة تفاهم بين السلطات الفلسطينية والاردنية من أجل :
 - أ . الاستفادة من المرافق الموجودة في الموانئ الاردنية المختلفة .
 - ب . تشكيل فريق تقني من المؤسسات الاردنية والفلسطينية ذات العلاقة ، بما في ذلك القطاع الخاص في كلا البلدين ، حيث يمكن أن يعرض حلولاً تقنية للمعيقات الحالية والمستقبلية لتدفق التجارة بهدف تقليص الوقت والتكاليف والحفاظ على جودة البضائع المنقولة .
- 2 . عقد اجتماع مع وزارة المواصلات الاردنية بهدف السماح للحاويات عبور الحدود .
- 3 . عقد اجتماع مع كل من الجمارك الاردنية ووزارة المواصلات لإلغاء رسوم النقل البالغة 73 دينار أردني ورسوم الرفقة الجمركية البالغة 40 دينار أردني على البضائع الفلسطينية .
- 4 . الترتيب مع الجمارك الاردنية للعمل يوم الجمعة لتخليص البضائع التي لم يتم تخليصها .
- 5 . مناقشة وتأكيد اجراءات الرفقة الجمركية مع الجمارك الاردنية ، ويتضمن ذلك الحصول على تأكيد من قيام الجمارك بمرافقة البضائع منذ لحظة تخليصها .
- 6 . مناقشة تكاليف النقل بين جسر الملك حسين والعقبة مع وزارة المواصلات الاردنية . ومن الضروري تخصيص شركة فلسطينية اردنية مشتركة لنقل الشحنات الفلسطينية للعقبة بأسعار منافسة .

الخاتمة

إن أي عملية إعادة تأهيل للاقتصاد الفلسطيني يجب أن تأخذ بعين الاعتبار المعوقات التي تواجه تدفق التجارة عبر جسر الملك حسين . وقد أصبح ذلك حاجة ملحة ، خاصة بعد إغلاق جسر داميا وتحويل التجارة الفلسطينية إلى جسر الملك حسين . حالياً ، يعتبر جسر الملك حسين المعبر الحدودي الدولي الوحيد في الضفة الغربية والذي يخدم الاستيراد والتصدير من وإلى الأردن والدول العربية الأخرى . وبناءً على ذلك ، يلعب جسر الملك حسين دوراً مهماً في الاقتصاد الفلسطيني ويجب الإشارة إلى القيود الإسرائيلية على حركة المسافرين والبضائع التي زادت بعد اندلاع الانتفاضة الثانية . وتمثل التوصيات المقترحة في هذه الدراسة المتطلبات الأساسية الضرورية لتشغيل جسر الملك حسين بشكل سلس . تعتبر هذه التوصيات ضرورية إلى أن يتم إعادة فتح جسر داميا كممر تجاري رئيسي بين الضفة الغربية والأردن .