

أوراق موقف

تم اعداد اوراق الموقف هذه ضمن مشروع
تسهيل التجارة عبر الممرات الحدودية - المرحلة الثانية
والتي تدرس موقف القطاع الخاص والعام حول:

1. إنشاء مركز لوجستي في منطقة أريحا والأغوار

2. المرافق المطلوبة والتحسينات لمعبر الكرامة/
جسر الملك حسين وتحسين الإجراءات بما
يتناسب واستخدام الحاويات في معبر الكرامة/
جسر الملك حسين.

مشروع تسهيل التجارة عبر الممرات الحدودية - المرحلة الثانية

هذا المشروع بتمويل من الاتحاد الأوروبي

ايار 2013

5	تسهيل التجارة الفلسطينية - متطلب اساسي لتطوير الصادرات الفلسطينية
6	مرجعية اوراق الموقف
8	الموقف النهائي الذي تم التوصل اليه بعد الاجتماع مع القطاع العام
8	انشاء مركز لوجستي في منطقة غور الاردن
9	المتطلبات اللوجيستية اللازم توفرها في معبر الكرامة
	المرفقات الفنية لورقة الموقف الاولي
10	تعريفات فنية: مدينة / منطقة لوجستية و الميناء البري
10	حقائق على أرض الواقع حول جسر الملك حسين/الشونة و معبر بيسان / الامير محمد
11	لماذا الحاجة إلى مدينة لوجستية مشتركة وليس إلى ميناء بري؟
12	جدوى وملاءمة المدينة اللوجستية المشتركة ضمن السياق الفلسطيني
14	التوصيات
14	الخاتمة
	دراسة حول المتطلبات اللوجيستية اللازم توفرها في معبر الكرامة
16	تطوير معبر الكرامة/ جسر الملك حسين
17	أثر هذا التطوير الجديد
19	أهداف التطوير الجديد
19	وظائف المدينة اللوجستية المشتركة مع التطوير الجديد
20	المخرجات
21	توصيات
21	الخاتمة
	مرفقات دراسه انشاء مركز لوجيستي
22	مرفق 1 - مجمع الخدمات اللوجستي
23	مرفق 2 - وظائف، وخدمات، وفوائد الموانئ البرية
25	مرفق 3 - امثلة/عينات من الموانئ البرية الموجودة في العالم التي يمكن استخدامها كنموذج لفلسطين



مركز التجارة الفلسطيني (بال تريد)
عمارة ابراج الوطنية، الطابق الخامس، البيرة
ص.ب. 833، رام الله، فلسطين
هاتف: +970 2 240 8383
فاكس: +970 2 240 8370



Palestinian Shippers' Council
مجلس الشاحنين الفلسطيني

مركز الشاحنين الفلسطيني
مركز الفؤاد، الطابق السادس
شارع القدس، رام الله، البيرة، فلسطين
تلفون : +970 2 297 6286
فاكس : +970 2 297 6287



Funded by the European Union

ان هذه النشرة صدرت بتمويل من الاتحاد الأوروبي. ان محتويات هذه النشرة من مسؤولية بالتريد ولا تعبر بالضرورة عن اراء الاتحاد الأوروبي

لقد خلصت ورقة الموقف الاولى إلى أن انشاء مركز لوجستي فلسطيني - أردني بإدارة مشتركة من الطرفين على الحدود الأردنية الفلسطينية وبالتحديد على المعبر التجاري الاساسي «معبر بيسان»/ معبر الامير محمد" سيلعب دوراً رئيسياً في تسهيل التبادل التجاري الفلسطيني الأردني وتعزيز التكامل الاقتصادي لكلا البلدين.

ان اعادة فتح وتفعيل معبر بيسان/ الامير محمد وإنشاء المركز اللوجستي المشترك بشكل متكامل مع معبر بيسان/ جسر الامير محمد ، بالإضافة الى زيادة فعالية استخدام جسر الملك حسين/ الكرامة كممر تجاري اضافي سيعمل على تسهيل التجارة الفلسطينية بشكل كبير. تشمل ادارة المركز اللوجستي الادارة المشتركة للجمارك والامن والمتطلبات اللوجستية الاخرى لتسهيل التجارة عبر الحدود وبما يدعم تحقيق التجارة المباشرة Door to Door الى ومن خلال الاردن.

لقد خلصت ورقة الموقف الثانية الى ان تحقيق مبدأ التجارة المباشرة Door to Door مع ومن خلال الاردن للصادرات والواردات هو القاعدة الاساسية والمنطلق الاساسي لمبدأ الادارة المشتركة للمركز اللوجستي المقترح على معبر بيسان او لإضافة اية تسهيلات على معبر الكرامة/ جسر الملك حسين.

ان توفير الماسح الضوئي Scanner يجب ان يعزز هذا التوجه ويسمح باستخدام الحاويات و الطبلبات Pallets وفق الحاجة لتسهيل التجارة وتخفيض عبء التكلفة عن القطاع الخاص.

تسهيل التجارة الفلسطينية – متطلب اساسي لتطوير الصادرات الفلسطينية - خلفية

لقد أصبح تسهيل التجارة الفلسطينية بمثابة حجر الأساس في مجال تطوير التجارة الفلسطينية بشكل عام وتطوير الصادرات الفلسطينية على وجه الخصوص، وهو الامر الذي دعت اليه جميع الاستراتيجيات الوطنية الفلسطينية واكدت على ضرورة تنويع التجارة الفلسطينية وتوفير طرق تجارية إضافية لها.

وبناء على ذلك، وكجزء من الجهود الهادفة إلى تسهيل التجارة الفلسطينية، فإن مركز التجارة الفلسطيني ومجلس الشاخصين الفلسطيني، وبالتعاون مع وزارة الاقتصاد الوطني ووزارة النقل والمواصلات الفلسطينية ، ويتمويل من الاتحاد الاوربي يعملان على تنفيذ مشروع تسهيل التجارة عبر الممرات الحدودية - المرحلة الثانية ، والتي تأتي استكمالاً لنتائج وإنجازات المرحلة الأولى التي تم الانتهاء منها في أكتوبر 2009 ، والتي ركزت على تشجيع وتسهيل استخدام ممرات تجارية إضافية ، دون إلغاء أو تجاهل أي من المسارات القائمة والمتمثلة بجسر الملك حسين/ الكرامة ومعبر رفح، ودون إسقاط إمكانية إنشاء ميناء مستقبلي في قطاع غزة.

عملت المرحلة الأولى من المشروع على جمع البيانات والمعلومات التي اسْتُخلص منها في نهاية المطاف توصيات أكدت على توطيد العلاقات التجارية بين الأردن وفلسطين ، وإمكانيات استخدام الممرات التجارية الأردنية من أجل التواصل مع بقية العالم العربي والاسلامي ، والذي من شأنه أن يعزز التبادل التجاري وينعكس بدوره إيجابياً على الاقتصاد الفلسطيني.

تهدف المرحلة الثانية من مشروع تسهيل التجارة عبر الممرات الحدودية ،الى تحسين الوصول إلى الأسواق عن طريق تشجيع استخدام ممرات تجارية إضافية للتجارة الفلسطينية. وقد تم إجراء دراسة مقارنة حول القدرة التنافسية للممرات الإسرائيلية والأردنية، بحيث أبرزت التوصيات أنه ينبغي تعزيز العلاقات التجارية ما بين فلسطين والأردن وذلك من أجل المنفعة المتبادلة لكلا البلدين. وستبرز هذه المرحلة، من بين أمور عدة، مواقف القطاعين العام والخاص وإعداد أوراق موقف حول:

1. جدوى إنشاء ميناء بري/مركز لوجستي في منطقة اريحا والأغوار وإعداد ورقة موقف بهذا الخصوص

2. متطلبات تسهيل التجارة عبر جسر الملك حسين بما في ذلك استخدام الحاويات في التجارة الفلسطينية.

مرجعية أوراق الموقف

بعد ظهور نتائج المرحلة الأولى من مشروع تسهيل التجارة عبر الممرات الحدودية، بات واضحاً أن جسر الملك حسين/ الكرامة

يشكل عقبة رئيسية للتبادل التجاري الفلسطيني مع العالم العربي ودول العالم الأخرى ضمن الوضع الحالي، كما أصبح من الواضح جلياً مدى إصرار الفلسطينيين على الحفاظ على طرق التجارة عبر جسر الملك حسين على مر السنين على الرغم من عدم وجود البنية التحتية والخدمات الإسرائيلية الكافية، وذلك من أجل ضمان إبقاء التواصل الفلسطيني مع الدول العربية المجاورة بشكل دائم على قيد الحياة . وبطبيعة الحال، فقد تداول الفلسطينيون تاريخياً تجارتهم من خلال معبر بيسان/ الامير محمد، وسلطوا الضوء على مدى أهميته في السيادة الفلسطينية، حيث يجب أن يكون خيار إعادة فتحه قائماً دوماً. وبغض النظر عن متطلبات البنية التحتية التي سيتم تنفيذها في معبر الكرامة/ جسر الملك حسين، فإن إعادة فتح معبر بيسان/ الامير محمد كمعبر تجاري رئيسي بين فلسطين والأردن يظل مطلباً أساسياً للأطراف المعنية.

أوصت المرحلة الأولى من المشروع، من بين أمور أخرى، على إنشاء مركز لوجستي في جسر الملك حسين بحيث يحتوي على كافة المرافق والبنى التحتية الأساسية كمرافق التبريد والمستودعات، ورفع الحظر المفروض على وجود الجمارك الفلسطينية على جسر الملك حسين، وتنفيذ نظام

مقتطفات من محضر اجتماعات اللجنة العليا الأردنية - الفلسطينية المشتركة

في دورتها الثالثة في مدينة رام الله بتاريخ 4/10/2012 ، حيث ترأس الجانب الاردني دولة الدكتور فايز الطراونة رئيس الوزراء، وترأس الجانب الفلسطيني دولة الدكتور سلام فياض رئيس مجلس الوزراء في السلطة الوطنية الفلسطينية.

سعيًا من الجانبين لتعزيز وتطوير أواصر التعاون الاقتصادي من خلال وضع آليات عملية وفعالة لتعزيز التكامل الاقتصادي بين البلدين، اتفق الجانبان على ما يلي:-

■ توقيع الوثائق التالية في نهاية أعمال هذه الدورة:-

- اتفاقية التجارة الحرة بين البلدين.
- بروتوكول تعاون في مجال اتفاقيات منظمة التجارة العالمية.
- مذكرة تفاهم للتعاون في مجال المنافسة.
- مذكرة تفاهم حول تصور مشترك لإنشاء مركز لوجستي على جانبي الحدود لتنمية التبادل التجاري بما يذلل العقبات التي تعترض حركة النقل والتجارة بين البلدين.
- مشروع مذكرة تفاهم للتعاون بين وزارة الصناعة والتجارة في المملكة الأردنية الهاشمية ووزارة الاقتصاد الوطني الفلسطيني في السلطة الوطنية الفلسطينية.

الانتهاء من الترتيبات الخاصة بالبدء بإنشاء مركز للخدمات اللوجستية على جانبي الحدود بما في ذلك استكمال الدراسة من قبل الجانب الفلسطيني حول المركز اللوجستي وتزويدها للجانب الأردني في اقرب فرصة ممكنة .

النقل المباشر (Door to Door) ، بالإضافة إلى إعادة فتح معبر بيسان/ الامير محمد.

كما تم التأكيد على توصية المرحلة الأولى بشأن إنشاء مركز لوجستي على جسر الملك حسين/الكرامة وذلك خلال الاجتماعات السابقة للجنة العليا الفلسطينية الأردنية المشتركة، حيث تم الاتفاق خلال اجتماع اللجنة العليا المشتركة المنعقد في رام الله في 4/10/2012 على التوقيع على مذكرة تفاهم حول تصور مشترك حول إنشاء مركز لوجستي على جانبي الحدود من اجل تسهيل التجارة بين البلدين وذلك في نهاية الدورة الحالية لاجتماعات اللجنة.

التشاور مع القطاع الخاص في فلسطين والأردن: تأتي ورقة الموقف هذه بعد إجراء العديد من المشاورات مع القطاع الخاص والعام في فلسطين، بالإضافة إلى إجراء مشاورات مع أصحاب المصلحة الرئيسيين من القطاع الخاص الأردني وبشكل أساسي (اتحاد اصحاب شركات ومكاتب تخليص ونقل البضائع Syndicate) (مؤسسات الدعم اللوجستي الأردني) (JIA وجمعية رجال الاعمال الأردنية الاوروبية (JEBA) و شركات الشحن والتخليص، حيث تم خلال هذه الاجتماعات التباحث حول انشاء مركزين لوجستيين على جانبي الحدود بين فلسطين (منطقة أريحا) والأردن (منطقة الشونة)، او على طرف واحد من الحدود او امكانية انشاء مركز لوجستي واحد مشترك على الحدود ما بين الطرفين.

وأخيرا فان أوراق الموقف هذه بنيت على دراسة فنية (مرفقة مع الدراسة الكاملة) والتي اعدت من قبل خبراء محليين ودوليين ، لهم خبرة كبيرة في مجال تسهيل التجارة بالإضافة الى معرفة بالمنطقة جغرافيا، إضافة الى اقتباسات من دراسات سابقة خلال فترة المشروع والتي تتناول موضوع المعابر التجارية والمركز اللوجستي والموانئ الاردنية، وكل هذه المعلومات المذكورة مرفقة مع الدراسة الكاملة لأوراق الموقف.

ان القرار وراء اخذ هذه المبادرة و إنشاء المركز اللوجستي ، يجب ان يشكل جزءا لا يتجزأ من الاستراتيجية الفلسطينية ومتطلبات التنمية الاقتصادية ، وبما يكفل تسهيل التجارة الفلسطينية والرؤية المشتركة لدولة فلسطين والمملكة الاردنية الهاشمية. ان الدراسة الكاملة اخذت بعين الاعتبار الاقتراحات والتعريفات (مرفق 1- التعريفات الفنية: مدينة / منطقة لوجستية و الميناء البري، ومرفق 2- وظائف وخدمات وفوائد الموانئ البرية ، ومرفق 3- امثلة/عينات من الموانئ البرية الموجودة في العالم التي يمكن استخدامها كنموذج لفلسطين)، وكافة الاحتمالات سواء كانت مركزين على جانبي الحدود او مركز واحد كما اوصت الدراسة لاحقا، وكافة هذه المعلومات والرسومات والتوضيحات مرفقة مع الدراسة الاساسية بالإضافة الى الملاحق ذات العلاقة، وايضا اخذت بعين الاعتبار حجم التجارة الفلسطينية وربطت هذا المركز اللوجستي مع الموانئ الاسرائيلية (حيفا -اشدود) ، ومع ميناء العقبة الاردني ومطار الملكة علياء وأيضا امكانية الربط المستقبلي مع ميناء غزة او حتى مع مطار فلسطين الدولي المقترح اقامته في منطقة البقعية . وهذا كله يجب ان يكون كجزء لا يتجزأ من استراتيجية وطنية متكاملة طويلة المدى.

وفيما يلي الموقف النهائي للقطاعين العام والخاص:

1. ورقة الموقف الخاصة بإنشاء المركز اللوجستي في منطقة غور الاردن:

1.1. لقد خلصت ورقة الموقف هذه إلى أن إنشاء مركز لوجستي فلسطيني - أردني يتم إدارته بشكل مشترك على الحدود الأردنية الفلسطينية، وبالتحديد على معبر بيسان/ الامير محمد، سيلعب دوراً رئيسياً في تسهيل التجارة الفلسطينية والأردنية وتعزيز التكامل الاقتصادي لكلا البلدين. ان الازمة الخانقة التي شهدتها معبر الكرامة / الملك حسين في الآونة الاخيرة تؤكد على عدم قدرة معبر الكرامة على استيعاب الزيادة في الحركة التجارية، بالإضافة الى الزيادة في حجم المسافرين من وإلى فلسطين، وبما يشير الى ضرورة البدء الفوري في العمل على اعادة وتفعيل معبر بيسان/ الامير محمد ضمن المقترح اعلاه وليبقى معبر الكرامة خيارا اضافيا يعمل على توفير البدائل، وبما يتوافق ويتلاءم مع تسهيل التجارة الفلسطينية. ان نسبة الزيادة في الشحنات التجارية من خلال معبر الكرامة قد ارتفعت حوالي 30% كما تشير الارقام المدرجة في الدراسة، وهذه الزيادة مرشحة للارتفاع بشكل ملحوظ ولا سيما مع قرب الانتهاء من اعداد الاستراتيجية الوطنية للتصدير، والتي من المقرر بدء العمل على تنفيذها في بداية العام 2014 والتي تهدف الى المساهمة في تنمية الصادرات الفلسطينية وقدرتها على المنافسة في الاسواق العالمية.

ان هذه الالية ستعمل على تخفيض التكلفة والوقت اللازم لحركة التجارة بشكل كبير، حيث أنه من شأن هذه الالية العمل على اختصار الفحص الجمركي والأمني ما بين المملكة الاردنية الهاشمية وفلسطين في جهة واحدة ويلغي الحاجة الى الفحص الجمركي والأمني المزدوج على كل من طرفي الحدود. الامر الذي سيعمل على ترويج استخدام الموانئ الاردنية (العقبة، ومطار الملكة علياء الدولي) والفلسطينية في المستقبل (ميناء غزة والمطار المقترح في منطقة البقعة). كما سيعمل على تعزيز كون فلسطين رابطا اساسيا للتجارة ما بين الشرق والغرب في منطقة الشرق الاوسط.

2.1. ان اعادة فتح وتفعيل معبر بيسان/ الامير محمد وإنشاء المركز اللوجستي المشترك بشكل متكامل مع جسر بيسان/ الامير محمد، بالإضافة الى زيادة فعالية استخدام جسر الملك حسين/ الكرامة وفي كلا الاتجاهين كمر تجاري اضافي سيعمل على تسهيل التجارة الفلسطينية بشكل كبير.

3.1. تشمل ادارة المركز اللوجستي الادارة المشتركة للجمارك والامن والمتطلبات اللوجستية الاخرى للتجارة عبر الحدود، وبما يدعم تحقيق التجارة المباشرة Door to Door الى ومن خلال الاردن. وايضا يشمل الربط ما بين هذا المركز اللوجستي وما بين المعابر الاردنية (ميناء العقبة الاردني ومطار الملكة علياء) والفلسطينية الاخرى.

4.1. ان تنفيذ الية عمل المنطقة اللوجستية المشتركة بعد استلام كافة الصلاحيات المشتركة (فلسطينية/اردنية) ستعمل على توفير الوقت والتكلفة كما هو مبين ادناه:

1.4.1 يمكن ان توفر في تكلفة النقل في كلا الاتجاهين، كما يعمل على تخفيض تكلفة التخليص بسبب وجود معالجة جمركية واحد فقط في المركز اللوجستي حيث ان ذلك يقلل من الأوراق المطلوبة والاجراءات، ويعمل على تقليل الوقت اللازم لمرور السلع.

2.4.1 ان عملية عمل ال Consolidation تقدم للشاحنين/المصدرين بكميات ذات احجام صغيرة أرخص الأسعار والخدمات بشكل أسرع

3.4.1 ان النقل بالحاويات يعتبر اسرع ويقدم ميره تنافسية اكبر

4.4.1 ان كلا من الجمارك الفلسطينية والجمارك الأردنية تستخدم نظام ASYCUDA؛ وذلك يودي الى تسريع العملية وتبادل الوثائق الرسمية الكترونيا في المركز اللوجستي.

5.4.1 سوف يسهل المركز اللوجستي المشترك عملية قبول الحاويات المحملة بشكل كامل و يقلل من نسبة التالف الذي يسببه نظام Back to Back ويؤدي ال تقليل الوقت والتكلفة والمخاطر.

6.4.1 ان المركز اللوجستي المشترك يمكن ان يؤسس لشراكة ما بين شركات النقل الاردنية والفلسطينية وبالتالي يؤدي الى خفض تكاليف النقل.

5.1. ان ورقة الموقف هذه والدراسة المرفقة والرغبة الشديدة للقطاع الخاص للاستثمار يجب ان تستكمل بالعمل على اعداد دراسة جدوى تفصيلية للمركز اللوجستي على معبر بيسان/ الامير محمد لتكون دليلا ومرجعا للقطاع الخاص، حيث تاخذ بعين الاعتبار الامور التالية:

1.5.1 متطلبات اعادة تفعيل معبر بيسان/ الامير محمد

2.5.1 متطلبات انشاء المركز اللوجستي على معبر بيسان/ الامير محمد

3.5.1 متطلبات الادارة المشتركة للمركز اللوجستي بما يضمن تسهيل التجارة

4.5.1 متطلبات القطاع الخاص ضمن الخدمات التي يجب ان تقدم على المعبر وجدوى هذه الخدمات في المدى القريب والبعيد.

5.5.1 متطلبات الخدمات المقدمة ضمن ربط هذا المركز اللوجستي المشترك بالخمس مراكز اللوجستية المختلفة المقترح اقامتها في فلسطين في المدى القريب وجدوى هذه الخدمات في المدى القريب والبعيد.

6.5.1 دراسة متطلبات التخليص اللاحق والاستثمارات الممكنة في هذا الاطار.

2. ملخص لورقة موقف حول التحسينات المطلوبة على معبر جسر الملك حسين/الكرامة:

1.2. ان تحقيق مبدأ التجارة المباشرة Door to Door مع ومن خلال الاردن للصادرات والواردات هو القاعدة الاساسية والمنطلق الاساسي لمبدأ الادارة المشتركة للمركز اللوجستي المقترح او لإضافة اية تسهيلات على معبر الكرامة/ جسر الملك حسين.

2.2. ان وجود الماسح الضوئي Scanner يجب ان يعزز هذا التوجه (التجارة المباشرة) ويسمح باستخدام الحاويات واستخدام الطبلبات Pallets وبحسب خدماتها لتخفيض التكلفة وتسهيل التجارة للقطاع الخاص.

3.2. التأكيد على ضرورة عودة الجمارك الفلسطينية الى العمل في معبر الكرامة وتمديد العمل على المعبر ليكون على مدى اليوم 24 ساعة.

4.2. يجب بحث الية عمل وترتيبات اتفاق التجارة المباشرة مع الجانب الاردني بحيث تشمل اتفاقات الترانزيت واتفاقيات عدم التلاعب Non Manipulation Agreements او ايه ترتيبات لازمة للعمل بنظام التجارة المباشرة.

5.2. يجب وجود مركز فلسطيني خدماتي متكامل (One Stop Shop) لجميع الجهات ذات العلاقة .

1 - مدينة / منطقة لوجستية/

وهي منطقة يكون من المخطط إنشائها بحيث تتألف من مراكز توزيع وأنشطة خاصة بالصناعات التحويلية الخفيفة و توفر هذه المدينة/ المنطقة مزايا جغرافية من حيث إمكانية الوصول، وتوافر الأراضي والبنى التحتية فضلاً عن المزايا التشغيلية من حيث الأنظمة والإجراءات المواتية وكذلك اقتصادات التكتل (التي تشير إلى الفائدة التي من الممكن أن تحصل عليها الشركات عندما تكون بالقرب من بعضها البعض في منطقة واحدة). ومع ذلك، فإن درجة الوصول تختلف اعتماداً على مجموعة من محطات النقل المتعددة الوسائط المتاحة في المنطقة المجاورة. وغالباً ما توصف المناطق اللوجستية القريبة من محطة سكك حديدية متعددة الوسائط بمناطق لوجستية متعددة الوسائط. وغالباً ما يتم التخطيط لها بشكل مستقل ومن الشائع أن تظهر مثل هذه المناطق بعد بناء محطة نقل متعدد الوسائط (أو مناطق الخدمات اللوجستية الأخرى) تماماً كالمزوج الذي يحوز على فرصة لتوفير أراضي لخدماته اللوجستية، ويقدم النوع الشائع من المجمعات اللوجستية خدماته برأ فقط ولا يتطلب قدرًا كبيراً من التخطيط بل مجرد إحداث تغيير في تقسيم بعض المناطق والمرافق الأساسية (على سبيل المثال لا الحصر وصول الطريق إلى مواقف ومرافق خدمية).

2 - الميناء البري

- ترتبط الموانئ البرية والتي هي بمثابة مراكز لوجستية متعددة الوظائف مع مجموعة متنوعة من الشركات العاملة في نفس الموقع حيث يتوافق وصفها مع مفهوم القرية اللوجستية وفقاً لتعريف اللجنة الاقتصادية لأوروبا (2001) (مرفق 1) فلا يؤكد هذا التعريف وجوب لاتصال بالموانئ البحرية ولا يحدد معدل ومستوى الخدمات التي تقدم في المعابر.
- قد يمثل الميناء البري بمستودع تخليص داخلي في غاية التحديد من حيث ملكيته والخدمات المقدمة فيه خاصة خدمات التخليص الجمري، وإن كان ذلك دون تحديد نوع الاتصال بالميناء البحري.
- من ناحية أخرى، فإن التعريف الصحيح للموانئ البرية هو باعتبارها محطة وسائط داخلية مرتبطة مباشرة بميناء/موانئ مع وسيلة/وسائل نقل ذات قدرة نقل عالية ويفضل أن تكون السكك الحديدية (التي تتناسب كثيراً مع منطقة جنين بحيث يتم الانتفاع من المجمع الصناعي المتواجد في تلك المنطقة). وعلى الرغم من الخلافات على قضية السيادة على الميناء البري، إلا أنه ينبغي أن تبقى العلاقات التجارية الدولية مع إسرائيل قضية مفتوحة من أجل منح العملاء خيار ترك / استلام وحداتهم كما لو بشكل مباشر من وإلى الميناء البحري.
- علاوة على ذلك، يمكن تصنيف الموانئ البرية من حيث المسافة إلى بعيدة، أو متوسطة، أو قريبة المدى استناداً إلى وظيفتها ومكانها. وسيتم مناقشة فوائد هذه الفئات أدناه. إلا أنه وعلى الرغم من تشارك النهجين لخلفية مشتركة، فإن النهج السابق في التصنيف يعزز من الفائدة البيئية والنقل المتعدد الوسائط في حين أن النهج الأخير يتمثل أكثر حول توفير وتخفيض تكلفة النقل وتعزيز النشاط الاقتصادي الإقليمي من بين مزاياه الأخرى.

حقائق على أرض الواقع حول جسر الملك حسين والشونة ومعبر بيسان/ الامير محمد:

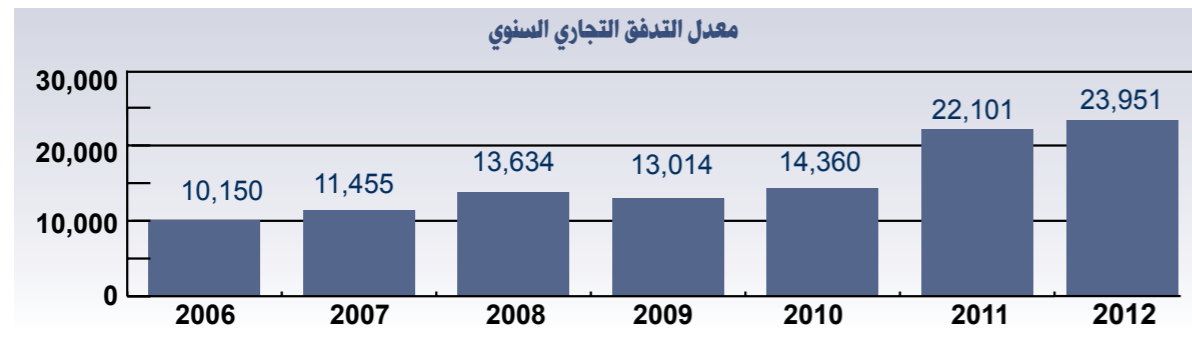
يقع جسر الملك حسين/ معبر الكرامة في أقصى جنوب نهر الأردن ويقع على بعد حوالي خمسة كيلومترات شرق أريحا على ارتفاع 273 متراً تحت مستوى سطح البحر، ويصل نطاقه على أوسع نقطة من وادي الأردن إلى حوالي اثنان وثلاثون كيلومتراً. ويقع المعبر على مسافة حوالي أربع وخمسون دقيقة بالسيارة من العاصمة الأردنية عمان، ويشكل أقصر الطرق بين مدن الضفة الغربية وعمان بحيث يمكن اعتباره بمثابة ميزة تجارية. وتوفر منطقة الشونة على الجانب الأردني نفس الخيارات تقريباً باستثناء كونها منطقة ذات سيادة أردنية محضة، وربما تقدم التسهيلات التي قد تكون هي نفسها أو مختلفة لتلك التي على الجانب الآخر من النهر بحيث قد تكون هذه الخدمات إما متكررة أو تنافسية. ومن هنا فإنه من الممكن أن يترك للعميل من كلا الجانبين فرصة اتخاذ القرار حول استخدام أي من هذه المعابر.

في عام 2002 قامت إسرائيل بإغلاق جسر الأمير محمد، والذي يقع إلى الشمال من جسر الملك حسين وأقرب إلى شمال فلسطين، على الرغم من توفر التمويل المالي المتاح لتطويره بأكمله في ذلك الوقت بحيث يمكن أن يقدم تقريباً نفس الخدمات التي تقدم حالياً في جسر الملك حسين. ولكن جسر الامير محمد لا يزال جزءاً أساسياً من السيادة الفلسطينية وينبغي أن تكون إعادة فتحه جزءاً لا يتجزأ من استراتيجية فلسطينية وطنية.

لماذا الحاجة إلى مدينة لوجستية مشتركة وليس إلى ميناء بري؟

من أجل تحليل وتبرير التوصية بإنشاء مركز لوجستي مشترك، سيتم استعراض نقاط القوة والضعف لوجود ميناء بري مشترك مع الجانب الأردني أو ميناء بري على كلا جانبي الجسر بالإضافة إلى النظر في بعض الحقائق التي من شأنها أن تساعد في فهم هذه التوصية:

1. لدى فلسطين والأردن مجموعة متنوعة من اتفاقيات التجارة وفقاً لوزارة الاقتصاد الوطني والتي تشمل من بينها اتفاق التجارة المباشرة إلا أن هذه الاتفاقيات لا تشمل اتفاقيات الترانزيت التي قام الأردن بالتوقيع عليها مع إسرائيل. وهذا ما يعتبر واحداً من النقاط المساعدة الرئيسية التي من شأنها أن تدعم التوجه لإنشاء مدينة لوجستية.
2. تمثل الأرقام أدناه تدفق الشاحنات من وإلى فلسطين والأردن بغض النظر عن الوجهة النهائية. وقد لا تكون هذه الأرقام دقيقة تماماً إلا أن الدراسات الاستقصائية أثبتت أن التجارة في عام 2012 قد زادت بنسبة 30% عنها في السنوات السابقة.



المصدر سلطة الموانئ والحدود الإسرائيلية [SSI]

3. يمثل جسر الملك حسين، على الرغم من تشغيل الجانب الإسرائيلي له حالياً، واحداً من اثنين من المعابر القانونية المعترف بها دولياً بين فلسطين والأردن حيث أن الثاني هو معبر بيسان/ الامير محمد.
4. لم تتداول إسرائيل تجارياً أبداً مع الأردن عبر هذا الجسر أو جسر الأمير محمد.
5. تعتبر البنية التحتية الحالية للجانب التجاري من الجسر (ساحات تخزين، ساحات مغلقة، معالجة الحاويات ... الخ) وللجانبيين الفلسطيني والأردني غير قادرة على التعامل حتى مع زيادة الحجم الحالي من الشاحنات وذلك بسبب القيود التي تفرضها إسرائيل، وعدم وجود الاهتمام الأردني للاستثمار بسبب السيطرة الإسرائيلية. وهذا ينطبق أيضاً على جسر الأمير محمد.
6. تعتبر البنية التحتية للطرق المؤدية إلى الشونة والجسر على الجانب الأردني أفضل مما هي عليه الحال على الجانب الفلسطيني، هذا بالإضافة إلى أن مطار عمان وميناء العقبة يتقاطع مع هذا الطريق، والتي قد تمثل ميزة نسبية وسيتم تحليلها في مرحلة لاحقة. ويجب الاخذ بعين الاعتبار انه في حالة ارتفاع حجم التبادل التجاري بين الأردن وفلسطين فإنه يجب القيام بإعادة تقييم للبنية التحتية لشبكة الطرق على الجانبين من أجل اهداف السلامة، والوقت والتكلفة.
7. تعتبر شبكة الطرق الخارجة من الجسر غير كافية وخطيرة بسبب القيود الإسرائيلية وبسبب عدم قدرتها على الوصول إلى القدس.
8. تعتبر أريحا مكان دافئ على مدار السنة وخصوصاً وقت الصيف حيث ترتفع درجات الحرارة بمعدل أكثر من 40 درجة مئوية.
9. يتمتع الفلسطينيون بشكل عام بالقدرة على استخدام طريق رقم 90 باستثناء اجزاء ضئيلة منه، بحيث تكون إمكانية الوصول محدودة الى حد ما. ويخدم غالبية المواطنين في شمال وجنوب الضفة الغربية. تقع المنطقة الزراعية الصناعية - أريحا بالقرب من الجسر حيث يتطلب توفير الخدمات في منطقة استراتيجية بالقرب من الجسر..
10. تقع المنطقة الزراعية الصناعية - أريحا بالقرب من الجسر حيث يتطلب توفير الخدمات في منطقة استراتيجية بالقرب من الجسر. وبالتالي فإنها تتمتع بالقدرة على توفير أي خدمات لوجستية كالتخزين، والتعبئة، والتبريد من خلال الطاقة الشمسية، وخدمات التحويلة وغيرها ... إلخ.

11. قد يخدم الإعداد/الانشاء الحالي للمنطقة الزراعية الصناعية بأريحا أيضاً في أنه يمكن إعتبارها بمثابة منصة استثمارية للمستثمرين الأردنيين/ الفلسطينيين، وذلك اعتماداً على التطورات السياسية وارتفاع تدفق الحاويات الذي سييسره الماسح الضوئي الجديد. وقد تكون أيضاً بمثابة بديل لمنطقة الشونة، ما لم يمانع الجانب الاردني والفلسطيني على الموافقة على صياغة مشروع مشترك في تلك المنطقة أو أن يقرر الجانب الاردني الاستثمار بشكل فردي في المنطقة تبعاً لحجم التدفق التجاري. ولذلك، فإن البنية التحتية لتطوير مدينة لوجستية في المستقبل متاحة وممكنة، ولكن السؤال الذي يبقى بلا إجابة هو المكان المحدد لهذه المدينة، وخصوصاً عند الحديث عن التنمية الحالية المقترحة لجسر الملك حسين.

12. الموقع

في إطار المواقع المقترحة فإن ربط جميع الموانئ الأربعة (أشدود، وحيفا، والعقبة، وميناء غزة المستقبلي) واثنين أو ثلاثة من المطارات إن أمكن (اللد، وعمان، وغزة، ومطار فلسطين الدولي في المستقبل)، يعتبر هذا الأمر مستحيلاً في ظل شبكة الطرق الحالية والمسافة التي تضطر الشاحنات إلى السفر من خلالها من أجل تسليم الحاويات، إما إلى الجزء الجنوبي أو إلى الجزء الشمالي من فلسطين. ويستند هذا التحليل على النتائج التي اكتشفتها دراسة المقارنة عند قياس التكلفة، والوقت، والإجراءات المتبعة حالياً لجسر الملك حسين.

ولكن واحداً من أهم مزايا هذا المجال هو الخدمات التي يمكن أن تقدمها المنطقة الزراعية الصناعية في أريحا JAIP في المستقبل بأي شكل من أشكال التسهيل اللوجستي، وبخاصة كمدينة لوجستية وليس كميناء بري. وحيث أن هذه المنطقة بحاجة إلى العمالة والتنمية أيضاً، فإنه من الممكن أن تتم ترجمتها إلى مناطق تخزين، وتعبئة وتغليف، .. إلخ بحيث تكون مناطق فلسطينية محضة وتخضع للسيادة الفلسطينية (الجمارك، والوزارات، التراخيص، الأمن، ...).

13. معبر الكرامة/جسر الملك حسين

كجزء من الجانب التطويري لجسر الملك حسين ولزيادة حجم تدفق السلع، سيتم وضع ماسح ضوئي للحاويات على الجسر قريباً. وهذه الميزة الخاصة قد تعمل على القضاء على فكرة تطوير الجسر ليصبح ميناء بري، وقد تفر حقيقة كون خدمات المنشأة اللوجستية أكثر ملائمة وذلك لحين جمع بعض المعلومات الهامة وتنفيذ بعض الخرائط الجغرافية لجميع المناطق ودراساتها بشكل كامل. علاوة على ذلك، لا يزال جسر الملك حسين بوابتنا الرئيسية إلى العالم العربي وينبغي أن يشكل عنصراً رئيسياً في الإستراتيجية الوطنية للتصدير لدينا، ولكن الحجم الحالي للتجارة مع الأردن أو عبر الأردن لا يزال صغيراً إذا ما قورن مع إسرائيل أو عبر إسرائيل رغم كل العقبات والتكاليف الباهضة. وبالتالي، يمكن أن يتم تطوير جسر الملك حسين لتقدير خدمات لوجستية كبرى إلا أنه لا ينبغي على المدى الطويل أن يعتبر فكرة ممكنة لإيجاد ميناء بري، حتى لو كان حجم الاستيراد والتصدير سيزداد بشكل هائل حيث تستغرق شبكات الطرق من أشدود أو حيفا المؤدية إلى جسر الملك حسين فترات طويلة جداً مما قد يزيد من التكاليف والمخاطر. وكذلك فإن الحفاظ على الحاويات أو البضائع المحوية كاملة في وادي الأردن يتطلب معاملة خاصة بسبب الظروف الجوية، والذي قد يؤدي إلى زيادة التكلفة أيضاً.

14. معبر بيسان/ الامير محمد

يبقى هذا الجسر نقطة العبور الرئيسية بين فلسطين والأردن مستقبلاً، وينبغي ألا يتم إزالته أو تجاهله من أي من الدراسات حيث يمكن أن يوفر معبر بيسان خدمات ذات قيمة مضافة في المستقبل إذا ما اقترن بالاستثمار الصحيح والسليم.

جدوى وملاءمة المدينة اللوجستية المشتركة ضمن السياق الفلسطيني

1. يتم تحديد وتعريف ملاءمة أي من المناطق المذكورة أعلاه من خلال وظيفتها والخدمات التي ستقدمها. وبالتالي، فإن تثبيت ماسح ضوئي في الجسر وتنفيذ اتفاق النقل المباشر Door to Door مع الأردن سيعمل على الحد من الخدمات التي سوف تقوم مجمعات الشونة/ أريحا المقترحة وجسر الملك حسين بتقديمها.
2. لا يزال جسر الأمير محمد خياراً أساسياً لأي نوع من الوظائف على الرغم من تعرضه للعديد من العوائق الجغرافية والبنى التحتية المماثلة. لكنه يتمتع بتمثيلية السيادة الفلسطينية على الحدود مع الأردن، ويمكن استخدامه لغرض التصدير فقط حيث أن إسرائيل توفر تدابير أقل تقييداً على جميع المنتجات التصديرية التي يتم نقلها حالياً عبر معبر الكرامة/ جسر الملك حسين. وكان هذا واضحاً خلال دراسة المقارنة التي أجراها مركز التجارة الفلسطيني -بال توريد ومجلس الشاخنين الفلسطيني.

3. استبعاد فكرة وجود ميناء بري كامل في كل من الجسرين وإبراز أهميته للتجارة الفلسطينية، بحيث يتم تيسيره إما من خلال مجمع لوجستي (مدينة) أو قرية شحن (مرفق 1) وبذلك يمكن أن يخدم الأسواق المحلية والأسواق الدولية بعد ربطه بالموانئ والمطارات المحيطة. يجب أن يكون لفلسطين السيطرة الكاملة أو المشتركة للعمليات بغض النظر عن اسم أو وظيفة أي منطقة. وينبغي أن تشمل السيطرة، (ولكن لا تقتصر على)، الجمارك والتخليص الجمري، والذي سيحدد الحاجة لأي وزارة أخرى أو غيرها.

4. الوصول

• قدمت الموانئ البرية المتنوعة التي تمت دراستها في جميع أنحاء العالم (مرفق 3) خدمات النقل بالسكك الحديدية إلى وجهات مختلفة داخل البلد، مما ساعدها على أن تصبح أكثر فعالية من حيث التكلفة والكفاءة في الخدمات التي تقدمها. لذلك، فإن الموقعين المقترحين حالياً واللذان يقعان تحت مستوى سطح البحر والغير قادران جغرافياً على توفير المزيد من التكاليف ووسائل نقل فعالة لربط المدن الفلسطينية الرئيسية بسبب عدم وجود شبكة طرق واستحالة بناء مسارات قطار بحيث تخدم المناطق الشمالية والوسطى والجنوبية لفلسطين سيقضيان على فكرة وجود ميناء بري وتعززان محيط المدينة اللوجستية أو قرية الشحن. ويساعد هذا أيضاً حقيقة كون JAIP المنطقة الصناعية الزراعية - أريحا قادره على إيواء أي من هذين الخيارين.

• سيكون حجم الاستثمار المطلوب لبناء مسار القطار في المنطقة ضخماً، وبالتالي، فإن فكرة تسهيل العملية ضمن سلسلة التوريد على أساس خفض التكلفة، والوقت، والإجراءات لن تكون قابلة للتطبيق لهذين الموقعين على شكل الميناء البري. فعلى العكس من ذلك، سوف ينعكس حجم هذا الاستثمار في الخدمات المقدمة وهذا لن يكون فعالاً من حيث التكلفة.

• ينبغي ربط الموانئ البرية كما تم الإشارة في التعاريف أعلاه على الأقل بميناءين بحريين أو أكثر. وقد تتلاءم عدم إمكانية الوصول إلى المواقع الحالية فقط مع العقبة لكنها وبكل تأكيد لن تتلاءم مع موانئ أشدود، وحيفا و غزة المستقبلي. وبالتالي، فإن وجود ميناء بري في أي من هذين الموقعين قد لا يوفر ميزة تنافسية قد تسعى لها الاستراتيجية الوطنية للتصدير. بالإضافة إلى ذلك، فإن الحجم الحالي للتجارة مع الأردن أو الدول العربية ربما يتضاعف إلى أربعة أضعاف إلا أنه ليس بديلاً لضخامة حجم التجارة التي تريد فلسطين تكوينها مع اثنين من أكبر الأسواق في العالم: أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية.

5. قد يكون إيجاد مشروع مشترك بين الأردن وفلسطين مثالياً لكليهما حيث سيستفيد الأردن منه بقدر ما ستستفيد فلسطين. من المعلوم أن الأردن تتطلب الوصول إلى البحر الأبيض المتوسط، وهي خدمة توفرها حالياً إسرائيل. إلا أنه وفي حال تم إنشاء مدينة لوجستية أردنية فلسطينية مشتركة، سيكون لفلسطين ميزة تنافسية على إسرائيل في الوظيفة والخدمات التي سوف يوفرها هذا المنفذ. ولذلك، ومرة أخرى، فإن موقع هذه المدينة سيكون في غاية الأهمية من حيث الخدمات التي سوف يقدمها.

6. لذلك، قد يسهل وجود مدينة أو قرية لوجستية مشتركة على أرض مشتركة بين البلدين وبشكل كبير من حركة السلع، ويوفر خدمات المشتركة قد يكون القطاع الخاص معنياً بتطويرها. وتتمثل الخدمات التي ستوفرها هذه المدينة أو القرية اللوجستية بمايلي:

- نظام النقل المتعدد الوسائط
- التخزين
- خدمات سلسلة التوريد (التعبئة والتغليف ووضع العلامات والتبريد ... الخ)
- التعزيز والاندماج / Consolidating
- الوساطة المالية وخدمات الشحن والتخليص
- بيئة مناسبة لاستثمار القطاع الخاص

التوصيات

أخذت نتائج هذه الدراسة بعين الاعتبار اهتمامات ذوي العلاقة من القطاعين العام المتمثل بوزارة الاقتصاد الوطني ووزارة النقل والمواصلات وإدارة المعابر والحدود، والقطاع الخاص على وجه الخصوص بال تريد ومجلس الشاخصين الفلسطيني، كما أخذت بالاعتبار التوصيات السابقة في هذا الخصوص، و كذلك الدراسات الاستقصائية/ المسوح والاقتراحات، والاتفاقيات التجارية ذات العلاقة، إضافة إلى الزيارات الى الأردن الشقيق واللقاءات التي عقدت مع ممثلين من القطاع الخاص الأردني والأطراف المعنية.

وقد تم الاتفاق على أن إقامة مدينة أو قرية لوجستية مشتركة بين الأردن وفلسطين في منطقة وادي الأردن وتحديدًا في معبر بيسان/ الامير محمد ، بالإضافة الى زيادة فعالية استخدام جسر الملك حسين/ الكرامة كمر تجاري اضافي هي أكثر ملائمة من إقامة الميناء البري في كل من جانبي وادي الأردن. وستسلط الخاتمة التالية الضوء على هذه القضايا.

الخاتمة

من خلال استعراض أمثلة على بعض الموانئ البرية في بعض المناطق في العالم (مرفق 3) ومواقعها، إضافة إلى الخدمات التي تقدمها محلياً ودولياً وإلى حجم الحاويات التي يتم مسحها ومرورها من خلال الموانئ بكامل طاقتها ووظائفها وفوائدها أو في بداية عملها بطاقة عمل أقل، (مرفق 2) يمكننا أن ندرك أن المواقع المقترحة حالياً وخاصة في الوقت الراهن لا تصلح لأن تسمى موانئ برية . وعلى الرغم من كون الفكرة الرئيسية وراء اقتراحات تسهيل التجارة بين فلسطين والأردن وخارجها وإنشاء طريق بديل للطرق التقليدية الحالية عبر إسرائيل، فإن الحقائق أدناه تبرر أسباب استبدال المواقع أو إنشاء مدينة لوجستية مشتركة بين الأردن وفلسطين.

علاوة على ذلك، فإن إضافة أي عائق آخر على الجسر سيعمل تماماً على القضاء على فكرة إنشاء ميناء بري ويعزز من مشروع المدينة اللوجستية المشتركة بين الجانبين. على سبيل المثال، يعتبر تركيب ماسح ضوئي في الجسر عبئاً إضافياً على الميناء البري، الذي يتطلب بطبيعته تثبيت ماسحاً خاصاً به كي يكون مقبولاً باعتباره ميناء مخصص يعمل بشكل كامل حيث أن الميناء البري ممكن أن يوفر بيئة آمنة تمنحها سلطة الموانئ الدولية. وينطبق هذا أيضاً على الجانب الآخر من الوادي، حيث على الأردن بناء ميناء بري يطبق المعايير الدولية. وبالتالي، قد تكون هناك حاجة لماسح ضوئي آخر والذي سوف يزيد من العبء. من هنا، فإن معبراً يعمل بماسح ضوئي واحد ومحاط بمدينة لوجستية واحدة مشتركة يسهل بالتأكد من التجارة بين الأردن وفلسطين. ويمكن اعتبار هذا المركز المشترك بمثابة المخزن المؤقت لأي دولة عربية أخرى في حالة رغبتها استخدام طريق فلسطين إلى أشدود أو حيفا.

أسباب استبعاد فكرة إنشاء ميناء بري واستبدالها بمدينة لوجستية مشتركة بين فلسطين والأردن:

1. على الرغم من أن المسافة بين جسر الملك حسين وعمان تبلغ حوالي 70 كيلومتر والمسافة إلى العقبة تتعدى 250 كيلومتر واللذان تم تحديدهما بشكل معقول إلا أن الخدمات التي سوف يقدمها هذا المنفذ لن تكون قادرة على المنافسة بما فيه الكفاية للأسباب التالية:

- لن تكون شبكة النقل التي ستقام على جانبي الوادي ذات تكلفة مخفضة، وذلك بسبب التكلفة العالية للنفط والطرق المعقدة التي على وسائل النقل عبورها. فعلى سبيل المثال (مرفق 3) استخدام السكك الحديدية لتجنب هذه العوائق وتقديم خدمات سريعة لعدد كبير من الحاويات. وقد لوحظ أيضاً من التعاريف الواردة حول مزايا وعيوب الموانئ البرية أن هذه الموانئ توفر نظام النقل المتعدد الوسائط المرتبط أساساً بمحطة سكك حديدية مما يقدم خدمة كبيرة.
- قد تتسبب درجات الحرارة العالية طوال العام وأحياناً الفيضانات المفاجئة التي تحدث خلال فصل الشتاء بالأضرار بالبضائع، وزيادة تكلفة الخدمات بالتالي ارتفاع تكلفة التأمين.

2. عموماً، يتم تحديد حجم الأراضي المطلوبة لبناء ميناء بري وفقاً لمجموعة متنوعة من الخدمات التي سوف يقدمها، ومن خلال قدرته على الوصول إلى الطرق الرئيسية والطرق السريعة، وحاليا يعيق الجانب الإسرائيلي وصول الفلسطينيين إلى كامل الطريق 90 الذي يؤدي لشمال وجنوب فلسطين، ومن المعروف أن الموانئ البرية تتطلب مساحات للتخزين، ومنطقة مناولة للحاويات، والتخزين المبرد، والتخليص الجمركي، وصيانة الحاويات، والنقل البري، والشحن، والقسم الإداري.

3. تتواجد معظم الصناعات الفلسطينية في فلسطين في المناطق الوسطى، أو الشرقية، أو الشمالية، وبالتالي، فإن وجود ميناء بري في منطقة أريحا قد لا يشجع هذه الصناعات للنقل أو الاستفادة من خدمات هذا الميناء البعيد. ومن المعروف أنه كي يكون للموانئ البرية تأثيراً كبيراً على تطوير الصناعات يجب أن تكون الخدمات في متناول اليد وبتكلفة تنافسية.

4. وقد كشف التقرير أن الميناء البري في وادي الأردن (مرفق 2) لن يربط أشدود ، وحيفا، والعقبة، وميناء غزة المستقبلي تنافسياً من أجل توفير الخدمات للفلسطينيين وغيرهم.

5. يعتبر تقديم أفضل الخدمات للعملاء مع تخفيض وقت التسليم وخفض تكلفة النقل واحدة من أهم مزايا الميناء البري الذي من شأنه أن يخلق عامل جذب للشركات والعملاء. إنها ميزة خاصة من المستحيل تحقيقها في هذين الموقعين المقترحين حيث يمكن للمرء أن يقلل جانباً واحداً لكنه وبكل تأكيد لن يستطيع التقليل من الجوانب الأخرى.

6. يتم إنشاء الموانئ البرية (مرفق 2) لمساعدة الموانئ البحرية في تخفيف الازدحام وتوفير حلول للعملاء والتي قد لا تستطيع الموانئ البحرية في بعض الأحيان أن توفرها وتقدمها. ويمكن أن تقدم حلول مجدية من حيث الوقت والتكلفة في حالات ازدحام الحركة والمرور التجاري. وتعتبر الموانئ البرية كداعم رئيسي للموانئ البحرية من حيث سرعة الوصول للميناء البحري في غضون فترة زمنية ومسافة صغيرة. وهذا ليس هو الحال مع المواقع المقترحة حالياً.

7. على الرغم من إشكالية السيادة للميناء البري في فلسطين، بغض النظر عن موقعه، إلا أنه من الممكن أن يوفر ميزة الاستفادة وتوفير في النفقات المدفوعة حالياً على الموانئ الإسرائيلية ميناء أشدود، وحيفا، والعقبة التي تتعامل مع التفتيش الجمركي، وتوثيق البضائع، والتعبئة، والتغليف للاستيراد والتصدير. ووفقاً للتنبؤات المتوقعة فإن النفقات التي سيتم توفيرها يمكن أن تكون ضخمة.

8. سيقوم نظام الحاويات الأنف ذكره (الذي يستخدم للتعامل مع الحاويات) بتزويد الميناء بالقدرة على إدارة عمليات المعبر بشكل فعال، وزيادة الإنتاجية، وتقليل نفقات السكك الحديدية الإدارية والتنفيذية سامحاً له بتعزيز فعالية العمليات كاملةً. وهذا ما يعتبر سبباً آخر ليس لصالح المواقع المقترحة حالياً

وفيما يلي الموقف النهائي الذي تم التوصل اليه لورقة الموقف الخاصة بإنشاء المراكز اللوجستية في منطقة غور الاردن بعد التشاور مع القطاع العام:

ان اعادة فتح وتفعيل معبر بيسان / الامير محمد وإنشاء المركز اللوجستي المشترك بشكل متكامل مع معبر بيسان / الامير محمد ، بالإضافة الى زيادة فعالية استخدام جسر الملك حسين/ الكرامة كمر تجاري اضافي سيعمل على تسهيل التجارة الفلسطينية بشكل كبير

ورقة موقف حول المتطلبات اللوجيستية اللازم توفرها في معبر الكرامة

ان ورقة الموقف الثانية والتي تتعلق بتحسينات المطلوبة على معبر جسر الملك حسين / الكرامة فانها شددت على ان تركيب الماسح الضوئي المقترح والممول من قبل الحكومة الهولندية يجب ان يكون حجر الأساس الذي سيؤدي الى تحقيق مبدا التجارة المباشرة Door to Door مع ومن خلال الاردن للصادرات والواردات هو القاعدة الاساسية والمنطلق الاساسي لمبدا الادارة المشتركة للمركز اللوجستي المقترح على معبر بيسان او لإضافة اية تسهيلات على معبر الكرامة/ جسر الملك حسين.

وان وجود الماسح الضوئي Scanner يجب ان يعزز هذا التوجه ويسمح باستخدام الحاويات واستخدام الطليبات Pallets وبحسب خدماتها لتخفيض التكلفة وتسهيل التجارة للقطاع الخاص

ضرورة عودة الجمارك الفلسطينية الى العمل في المعبر وتمديد العمل على المعبر ليكون على مدار اليوم كما انه يجب وجود مركز خدمات فلسطيني متكامل One Stop Shop

تطوير معبر الكرامة/ جسر الملك حسين

مقدمة

ان وضع حد للعمل بنظام التفريغ من حاوية إلى حاوية (Back to Back) في أي من المعابر الحدودية سيؤدي بالتأكيد إلى خفض التكاليف والأضرار والوقت خاصة إذا ما تم تنفيذ هذا الأمر في معبر الكرامة/ جسر الملك حسين. فلن يكون الشاحنين مقيدين بحجم منصة تحميل أو ارتفاع معين، وسوف يقلل ذلك من الأضرار التي قد تلحق بالحاويات ومن التعرض لأشعة الشمس أو الرياح، وإذا ما تم التنسيق بشكل صحيح مع ميناء ما، قد يقلل ذلك أيضاً من تكاليف تخزين ومبيت هذه الحاويات. ومن خلال دراسة المقارنة التي أجراها مركز التجارة الفلسطيني - بالتريد ومجلس الشاحن الفلسطيني، لقد لوحظ أن عملية الشحن بنظام الحاويات عبر معبر الكرامة/ جسر الملك حسين ستقضي وبكل تأكيد على بعض العقبات، كما وستقلل من التكلفة، والوقت، والأضرار التي من الممكن أن تحدث في الجسر لما يقارب نسبهته 20% - 30%. وقد لوحظ أيضاً أن متوسط الوقت اللازم لمسح أي حاوية تحتوي على الحد الأدنى من المنصات/الطليبات (15 منصة تحميل) لا يستغرق سوى حوالي خمسة دقائق بالمقارنة مع ما يقارب من 3-5 دقائق كزمن لتحميل/ تفريغ كل منصة على حدى تبعاً للتنسيق الإسرائيلي المتبع حالياً على الجسر. إضافة إلى أن فحص تلك الحاوية سيتم بينما يتم تحميلها على المقطورة، وبالتالي فهي لن تحتاج إلى التحميل أو التفريغ مرة أخرى. وستعمل تحوية (الشحن بنظام الحاويات) المنتجات الفلسطينية في فلسطين سواء في مستودع الشاحن، أو في مدينة لوجستية، أو في ميناء بري مستقبلي على تقليل الوقت (اللازم للتحميل/ التفريغ)، والأضرار (التي قد تلحق بالمنتجات الحرة)، والتعرض لدرجات الحرارة لساعات طويلة (الحاجة للتبريد)، والإدارة في الميناء ... إلخ ويمكن كذلك أن يقوم نظام الشحن بالحاويات للمنتجات في فلسطين بخفض النفقات في معبر الكرامة/ جسر الملك حسين، أو قرية العقبة اللوجستية، أو ميناء العقبة بما لا يقل عن 200 - 400 دينار اعتماداً على حجم الحاوية ونوع المنتجات.

ولذلك، فإن إدخال وتقديم معدات ذات إمكانيات فنية عالية خاصة معدات الأشعة السينية لمسح الحاويات في معبر الكرامة/ جسر الملك حسين التي تبرعت بها الحكومة الهولندية، سيساعد على تحقيق أهداف زيادة الكفاءة في عمليات التفريغ وتسهيل حركة البضائع المارة بدلاً

من نظام التفريغ من حاوية إلى حاوية الحالي الذي يتعامل مع منصات التحميل. وسيساعد هذا الأمر كذلك في تطوير البنية التحتية لكلا الجانبين من المعبر، وهذا بدوره سيشجع شركات الشحن الأردنية والفلسطينية على زيادة تدفق التجارة وتعزيز العمل بنظام النقل المباشر Door to Door المعقود بين الأردن وفلسطين. وقد يشجع أيضاً كلا الجانبين على توقيع اتفاقية ترانزيت وعلى تعزيز التعاون من خلال توقيع اتفاق Non Manipulation Agreements من شأنه أن يشجع المستثمرين من كلا الجانبين على الاستثمار في المعبر.

علاوة على ذلك، يمكن لمعدات مسح الحاويات أن تعمل على زيادة عدد الشحنات التي تحظى باهتمام الجمارك دون التسبب في التأخير الذي لا مبرر له، وبالتالي يمكن مراقبة البضائع الغير مشروعة والتعرف والسيطرة عليها. تتطلب هذه المعدات مصاريف رأسمالية كبيرة حيث إن عملية إدخالها وتقديمها بدءاً من التشكيل الأساسي لمفهوم العملية ومروراً بالتنفيذ الفعلي للعملية، قد يؤثر على كلاً من قطاعي المخبرات والضابطة الجمركية وسيبغ إدخال مثل هذه المعدات تغييرات على البنية التحتية وإجراءات الإدارات والتي قد تكون سبباً وجيهاً جداً لإعادة تثبيت الجمارك الفلسطينية مرة أخرى في الجسر وربما ربط النظام الآلي للبيانات الجمركية الحالية ASYCUDA إلى مثيله في الأردن، حيث سيتم الاستغناء عن غالبية الأوراق المستخدمة والتقليل من الوقت المطلوب. ولتبرير تكلفة المصاريف، ولضمان أقصى عائد للاستثمار، فإنه من الضروري أن يتم ضمان استخدام معدات المسح بشكل فعال بحيث تندمج اندماجاً كاملاً في نظام تقييم المخاطر، ومن الضروري كذلك ألا تكون تكلفة التشغيل مصوبة نحو الشاحن فقط، حيث تؤكد تجربة الإدارات الجمركية الحالية التي تستخدم مثل هذه المعدات أن التخطيط في مرحلة مبكرة لإدخال هذه المعدات هو أمر ضروري.

أثر هذا التطوير الجديد

لقد اعتبر الاردن، وعلى نحو دائم، أن معبر الكرامة/ جسر الملك حسين هو المعبر الدولي الوحيد الذي يربط ما بينه وبين فلسطين. وبالتالي، فإن الموافقة على الإدارة المشتركة للجسر ستعمل بالتأكيد على تعظيم فعالية وكفاءة اتفاقية النقل المباشر إلى وعبر الأردن. وخلصت دراسة الموقف الأولى إلى أن معبر الكرامة/ جسر الملك حسين، ومعبر الأمير محمد/ بيسان أو الشونة ليسوا في وضع يسمح من حيث الموقع الجغرافي أو من حيث الخدمات، والوظائف، والبنية التحتية بأن يصبحوا موانئ برية للأسباب التي ذكرناها، وخلصت الدراسة إلى أن أي تطوير على الجسر سوف يعزز من فكرة إنشاء مدينة لوجستية مشتركة يمكن أن تخدم شركات الشحن الفلسطينية، والأردنية، والدولية مما سيقضي على الإجراءات المذكورة أدناه، والتي في الواقع تعتبر بمثابة عوائق رئيسية على الجسر:

مستودع المصدر

- يجب أن يتم إرسال قائمة التعبئة والفاتورة إلى وكيل ضرائب إسرائيلي قبل يوم من إرسال البضائع إلى الجسر.
- نقل البضائع إلى المعبر.
- استخدام الشاحنات الفلسطينية.
- التنسيق مع الشاحنات الأردنية.

مستودع المصدر

- بمجرد أن تصل الشاحنة الأردنية إلى الجانب الإسرائيلي، يتم نقل البضائع عبر نظام التعاقب.
- لا تقوم إسرائيل بفحص المنتجات المصدرة فحصاً أمنياً.
- يقوم وكيل الجمارك الإسرائيلي بدفع رسوم العبور والتحميل/التفريغ ويضمن أن جميع الوثائق كاملة.
- يرجى الرجوع إلى الإجراءات لمزيد من التفصيل (انظر القسم 1.2 أعلاه).

مستودع المصدر

- تصل جميع السلع إلى الجانب الأردني (منطقة حجز وقيد).
- ينفذ وكيل الجمارك الأردني متطلبات الجمارك ويقوم بتنظيم حركة السلع إما للميناء أو المطار.
- بعض السلع والبضائع الخاصة يجب أن تكون مرفقة بالجمارك الأردنية.
- نقل البضائع إلى الميناء/المطار.

مستودع المصدر

- تتمتع البضائع المشحونة بإمكانية أن يتم الحجز لها على طائرات الركاب أو طائرات البضائع بخلاف خيار المسلك الإسرائيلي.
- يتم تنفيذ جميع المستندات المطلوبة قبل التحميل على متن الطائرة.
- على السلع التي يتم نقلها للعقبة التوجه إلى قرية العقبة اللوجستية للتخزين، والتعبئة والتحميل في حاويات.
- يتم شحن السلع إلى وجهتها النهائية.

أهداف التطوير الجديد

1. تعزيز الحركة السلسة لنقل البضائع من خلال سلاسل توريد التجارة الدولية الآمنة.
2. وضع إجراءات للحد من الوقت والتكلفة المطولين.
3. زيادة تدفق التجارة من خلال الحاويات.
4. تقديم مسار بديل للمنتجات الفلسطينية سواءً عن طريق الأردن إلى العالم العربي والشرق الأقصى أو من العالم العربي و الأردن إلى فلسطين، وإسرائيل، وخارجها.
5. تطوير البنية التحتية للأرض على جانبي جسر الكرامة حيث يتم تعيين مساحة لتركيب الماسح الضوئي، ومنطقة تحميل/تفريغ، ومنطقة انتظار مغطاة.
6. حاجة بعض المناطق الأساسية الموجودة على الجانب التجاري الأردني عند الجسر لمزيد من التوسيع وإعادة التطوير لتناسب مع أي تدفق جديد للحاويات.
7. حاجة شبكة الطرق من الجسر إلى أي مدينة فلسطينية وبشكل ماس إلى التحسين، في حين حافظت الأردن على طرق البحر الميت والطرق الصحراوية بحالة جيدة بسبب حركة البضائع التي تتم بين العقبة، وعمان، وحيفا عبر جسر الشيخ حسين.

وظائف المدينة اللوجستية المشتركة مع التطوير الجديد

1. سيتطلب التطوير الحالي وجود الحد الأدنى من الخدمات الممكنة حيث وافقت فلسطين والأردن على تنفيذ اتفاق النقل المباشر.
2. يستطيع الفلسطينيون الاستفادة من مشروع أريحا الزراعي والصناعي JAIP لإيواء أي من الخدمات التي قد يتطلبها الجسر في المستقبل.
3. سيقوم الماسح الجديد بفحص أي حاوية متوسطة الحجم يبلغ عدد منصاتها/الطبليات 15 منصة/طبليّة خلال حوالي عشرة إلى خمسة عشرة دقيقة، حيث يستغرق فحصها في ظل التنسيق والإعداد الحالي المتبع حوالي خمسة دقائق لكل منصة على حدى أي ما مجموعه (ساعة واحدة و خمسة عشر دقيقة لخمسة عشر طبليّة/ حاوية واحدة). وبعبارة أخرى، سيفحص الماسح الضوئي حوالي 8 حاويات بالمقارنة مع شاحنة واحدة في ظل الإعداد الحالي.
4. سيصبح من الممكن القيادة من خلال شاحنات كبيرة لنقل الحاويات من أي جهة في الأردن وإلى أي جهة في فلسطين دون الحاجة إلى التحميل/التفريغ. (انظر الصورة أدناه).



إن التأكيدات على تنفيذ جميع الاتفاقات التجارية مع الأردن ستعمل بالتأكيد على اعتبار معبر الكرامة/ جسر الملك حسين مساراً إضافياً وتنافسياً مقارنة مع المسارات الحالية المقدمة عبر إسرائيل وسوف يقلل بشكل رئيسي من التكلفة، والوقت، والإجراءات على عدد من المنتجات في سلسلة التوريد. وهذا بدوره سيساعد على تجنب بعض المعوقات الحالية على أرض الواقع والمذكورة أدناه:

- الحاجة إلى اثنتان من الشاحنات لنقل شحنة واحدة. (ضعف التكلفة).
- القيود على ارتفاعات منصات/طبليات التحميل بسبب تقييد الماسح.
- نظام التفريغ من حاوية إلى حاوية المكشوف (الأضرار الناجمة والعملية الطويلة التي تستغرق وقتاً إضافياً).
- عدم وجود بيانات متبادلة بشكل محوسب (البيان، الجمارك، الخ)
- عدم وجود مناطق تخزين لفترات قصيرة وطويلة.
- عدم وجود مرافق للتعبئة والتغليف على أي من جوانب الجسر.
- عدم وجود تنسيق بين الجسر والعقبة أو المطار للمنتجات العابرة.
- حاجة بعض السلع للمكوث ما لا يقل عن يومين في قرية العقبة اللوجستية من أجل إعدادها للشحن.
- كون إجراء تنسيق النقل المتبع حالياً إجراءً ذو أساس فردي بدلاً من وجود خدمة مراقبة ومحكومة.

5. يمكن أن تكون الحاويات مملوكة للشركة أو مستأجرة. وهذا قد يعمل على التقليل من تكلفة الحاويات وغرامات التأخير والأضرار.
6. يجب تواجد الجمارك الفلسطينية ووكلاء الجمارك الفلسطينيين من أجل معالجة الوثائق، وتنفيذ الاتفاقات التجارية، وضمان التأزر والتناغم بشكل صحيح مع الأردن.
7. سيتم تبادل البيانات والمعلومات بغرض تحسين الخدمات أو التوسع.
8. لن تتطلب هذه العملية مستودع للحاويات حيث أن الهدف الرئيسي من هذا التطوير هو تسهيل العبور السلس للحاويات مع أقصر وقت انتظار.
9. تتواجد الجمارك الأردنية والمكاتب المخصصة لوكلاء الجمارك بالفعل على الجسر، وستعمل على مراقبة تدفق البضائع الداخلة/ الخارجة من وإلى فلسطين.
10. تستخدم الجمارك نظام ASYCUDA حيث عملت الجمارك على تدريب الفلسطينيين على مدى الخمس- سبع سنوات الماضية.
11. تعتبر المنطقة التجارية أو منطقة انتظار الشاحنات منطقة متاحة بالفعل على الجانب الأردني، ولكن قد تتطلب مزيداً من التوسع اعتماداً على زيادة حجم التدفق بعد تركيب الماسح الجديد. وستتمكن الجمارك الفلسطينية والجمارك الأردنية من ربط كلا نظاميهما من أجل تبادل المعلومات والبضائع إلكترونياً بشكل واضح وسريع.
12. سيكون هنالك مستويين من أنظمة النقل التي تنقل البضائع إلى المطار الأردني والمدن الأردنية الكبرى إضافة إلى أسطول يعمل على نقلهم مباشرة إلى/ من العقبة.

المخرجات

بعد تحليل الأهداف وراء التطوير الحالي لمعبر الكرامة /جسر الملك حسين، ومراجعة ودراسة كافة الخدمات التي سيقدمها المعبر، وبعد النظر إلى البنية التحتية الحالية للمنطقة كالأراضي، وشبكة النقل، وسهولة الوصول إلى المرافق الأخرى، والموانئ والمطارات إضافة إلى الاختلافات في الوظائف بين الموانئ البرية والمدن اللوجستية، يبدو من خلال هذه الأهداف ومن خلال الحقائق الموجودة على أرض الواقع أن أفضل سيناريو قد يأتي في أعقاب تطوير معبر الكرامة هو إنشاء مدينة لوجستية يمكن من خلالها تقديم الحد الأقصى من الخدمات اللوجستية والحد الأدنى من خدمات الموانئ.

لا ينبغي أبداً أن تؤخذ اعتبارات توسيع المدينة اللوجستية لتصبح موانئ برية بعين الاعتبار (استناداً إلى نتائج دراسة الموقف الأولي) بغض النظر عن عدد الحاويات النمطية (وحدة تعادل عشرين قدماً) الذي سيتعامل معها هذا المعبر. وإذا ما قمنا بتحويل حمولات الشاحنات الحالية إلى ما يوازيها من حاويات فإنها لن تتجاوز 1500 حاوية نمطية في السنة، ويعتبر هذا الرقم منخفض جداً بالنسبة لميناء بري فعال من حيث التكلفة وبالتالي فهو أكثر ملاءمة لمدينة لوجستية. فعلى الرغم من زيادة حمولة الشاحنات إلى حوالي 30% في عام 2012، الأمر الذي يعتبر مهماً، إلا أن الرقم لا يزال منخفضاً.

لا تتوافر غالبية الخدمات التي يقدمها الأردن للشاحنين سواء الفلسطينيين أو الأردنيين في منطقة وادي الأردن كالمصنات، والتعبئة، والتغليف، والتبريد، وتعديل الارتفاع، والمبيت أو التخزين عند الجسر ... إلخ.

وأيضاً على الشاحنين الفلسطينيين تسويق حركة الشحنات ما بين سائقي الشاحنات الأردنيين وسائقي الشاحنات الفلسطينيين بالإضافة إلى وكلاء الجمارك الإسرائيليين أو ممثلهم. ومن أجل تسهيل العملية وخصوصاً مع التوقعات بازدهار تدفق البضائع باستخدام الحاويات وازديادها فإنه يجب إزالة هذا العائق والتخلص منه.

على الرغم من أن وجود العديد من الاتفاقيات التجارية التي تم توقيعها بين الأردن وفلسطين إلا أن بعض الاتفاقيات كاتفاق الترانزيت أو اتفاق non manipulation agreements لا يزال يتعين الاتفاق عليها. وعلى الرغم من جميع العوائق التي تواجه الشاحنين الفلسطينيين خلال الاستيراد أو التصدير عن طريق الأردن، يبقى هذا المسار نفسه بمثابة فرصة لفلسطين ولأي استراتيجية تصدير فلسطينية على المدى الطويل.

توصيات

استناداً إلى المخرجات أعلاه، فإن تركيب الماسح الضوئي على الجسر يتطلب توفير استثمارات ضخمة سواءً على المعبر نفسه أو المنطقة المحيطة به. وينبغي أن تشمل، (ولكن لا تقتصر على)، مكاتب للإدارة ولأي من خدمات القطاع الخاص الأخرى كخدمات يمكن تقديمها من خلال مركز خدمات متكامل One Stop Shop Services، والتي يمكن أن توفر المساعدة للشاحنين من الألف إلى الياء إضافة إلى مناطق حجز وقيد أو مناطق تخزين للحاويات، ومناطق مغطاة للتحميل والتفريغ، ومناطق تخزين مسقوفة للمركبات على أن يتم تزويد المستوردين الفلسطينيين بمنطقة تخزين، وتبريد، وشحن كهربائي بالإضافة إلى محطات البنزين، والمطاعم، والمقاهي ... إلخ لخدمة الموظفين وغيرهم.

الخاتمة

لقد عمل القطاع الخاص والعام الفلسطينيين الأردني بشكل وثيق دائماً، حيث ساعدوا في الحفاظ على علاقة تجارية وثيقة خاصة وأن بعض الصناعات في الأردن تتمتع بميزة وجود فروع لها في فلسطين، وأن بعض رجال الأعمال الفلسطينيين قد استثمروا وبكثافة في الأردن. هذا بالإضافة إلى قيام الأردن بتوفير طريقاً تجارياً بديلاً للمصدرين والمستوردين الفلسطينيين إلى وعبر الأردن.

ولذلك، فإن تطوير معبر الكرامة من خلال توفير الخدمات والبنية التحتية المناسبة سيعملان وبكل تأكيد على زيادة تدفق البضائع في كلا الاتجاهين، وسيشجع دول عربية أخرى على أن تحذو حذو الأردن. بالفعل، يستفيد الفلسطينيون من خدمات الشحن منخفضة التكلفة التي ستقدمها خطوط الملكية الأردنية وهذا قد زاد قليلاً من تدفق بعض المنتجات التصديرية من خلال عمان. ولكن السؤال الذي يبقى مطروحاً هو: هل الأردن وفلسطين تتطلبان مركزاً لوجستياً واحداً أو اثنين من المراكز اللوجستية على كل جانب. علينا أن نضع في الاعتبار أن الهدف الرئيسي وراء تركيب الماسح الضوئي هو مواصلة تسهيل حركة البضائع بين البلدين وإزالة أي عوائق قد تزيد من الوقت/ أو التكلفة/ أو التأخير الإضافي.

لذا؛ فإن تقديم وإدخال الماسح الضوئي يجب ان يكون حجر الأساس الي سيؤدي إلى اتفاقية النقل المباشر من إلى وعبر الأردن. وإن الاستفادة من هذا المبدأ الرئيسي (نظام النقل المباشر) وتوصيات القطاع الخاص على حد سواء في فلسطين والأردن، وإدخال مدينة لوجستية مشتركة على معبر المعبر بيسان / الامير محمد بحيث يمكن أن توفر خدماتها لجميع الشاحنين سيخدم بالتأكيد لما هو أبعد من مجرد هذا الاتفاق.

ان الإدارة المشتركة للمعبر وإنشاء المدينة اللوجستية المشتركة، والتي ستوفر خدمات متنوعة، سٌحدث نقلة نوعية كبيرة لتسهيل التجارة الفلسطينية إلى وعبر الأردن ولتسهيل التجارة الأردنية إلى وعبر فلسطين. وهذا من شأنه أن يقضي تلقائياً على الحاجة إلى ماسح ضوئي آخر وسيزيل عقبة لا مبرر لها قد يتسبب بها هذا الأمر. علاوةً على ذلك، فإنه سيقبل من التكلفة اللازمة لإدارة الحدود على كلا الجانبين، وسوف يشجع القطاع الخاص من كلا الجانبين للاستثمار في تطوير المعبر والمدينة اللوجستية وتقديم خدمات كاملة للشاحنين مثل التخزين، والتعبئة، والتغليف ... إلخ إضافةً إلى تشجيع الاستثمار المشترك في نظام النقل بين الجانبين.

في الوقت ذاته، رفع الحظر المفروض على وجود الجمارك الفلسطينية ووكلاء الجمارك الفلسطينيين من أجل معالجة الوثائق، وتنفيذ الاتفاقات التجارية، وضمان التأزر والتناغم في المعبر والذي يمثل خطوة أساسية وهامة جداً ينبغي اتخاذها على الفور. بالإضافة إلى أن نظام النقل المباشر (Door to Door) والإدارة المشتركة لا يجب تطبيقه فحسب على معبر الكرامة /جسر الملك حسين ولكن أيضاً يجب تطبيقه أيضاً على جسر بيسان/الامير محمد والذي يعتبر إعادة فتحه أو فتح أي موقع آخر عوضاً عنه بمثابة ضرورة حتمية لتسهيل التجارة الفلسطينية.

وظائف، وخدمات، وفوائد الموانئ البرية

تجري، وبشكل أساسي، أربعة وظائف في محطة الشحن في الميناء البري: نقل البضائع، وتستخدم في الغالب بين وضعين (البحر، والبر أو الجو)، وتجميع البضائع استعداداً لنقلها، وتخزين البضائع في انتظار إستلامها، وتسليم البضائع مع السيطرة اللوجستية على تدفقاتها. لا بل إن مثل هذه المحطة تستخدم أيضاً الطريق السريع الجديد للمشروع البحري الخاص بالاتحاد الأوروبي، حيث يعتبر ميناء حيفا أو أشدود الميناءين البحريين المعبرين للحاويات المتجهة إلى الأردن وما ورائها. فالموقع المهم لهذه المحطة سيعمل على تحديد حجم تدفق السلع داخل هذا الخط من سلسلة التوريد بالإضافة إلى تحديد الخدمات التي ستوفرها هذه المحطة للسوق الدولية كتوفير مستودعات للحاويات، ومخازن، ووسائل النقل البري .. إلخ. إضافة إلى المهام المشار إليها أعلاه، فإن بعض الخدمات كصيانة الحاويات والتخليص الجمركي تعتبر ذات قيمة إضافية أخرى والتي قد تجري في الميناء البري المقترح حديثاً وفقاً لاحتياجات العملاء.

وتستخدم الموانئ البرية أكثر بكثير من كونها مجرد محطات داخلية تقليدية فهي تهدف إلى تحسين الوضع الناجم عن زيادة تدفقات الحاويات، والتركيز على الأمن والسيطرة من خلال استخدام نظم المعلومات والاتصالات حيث تعتبر وسائل النقل ذات القدرة العالية والموثوق بها والمُجدولة من وإلى الميناء البحري ضرورة جداً كونها تحدد أداء وموقع الميناء البري.

علاوة على ذلك فإن هنالك فوائد، لمختلف الجهات الفعالة في منظومة النقل، ناجمة عن أنواع الموانئ البرية من حيث المسافة. فوجود ميناء بري قريب بشكل فوري من ميناء بحري في المناطق النائية يزيد من قدرة محطة الميناء البحري، الأمر الذي قد يؤدي إلى زيادة الإنتاجية من خلال استدعاء سفن حاويات ضخمة الحجم في الميناء، الأمر الذي وفقاً للتدفق الحالي للسلع يمكن تطبيقه على منطقة ترقيماً أو الخليل. فمع تطوير الموانئ برية، يمكن تجنب ازدحام الموانئ البحرية بالعديد من الشاحنات، وكذلك انبعاثات CO2 كما هو الحال في أوروبا فقطار واحد يمكن أن يكون بديلاً لحوالي 35 شاحنة على اعتبار أن المسافة بين أشدود وترقيماً تصل إلى حوالي 20 كيلومتراً. لكن شبكة الطرق الحالية من جنوب فلسطين إلى شمالها ربما لن تشجع شركات النقل للاستثمار فيها. وتنبع فوائد الموانئ البرية البعيدة من التحول المشروط من الطرق إلى السكك الحديدية، مما يؤدي إلى انخفاض الازدحام عند بوابات الميناء والمناطق المحيطة به فضلاً عن تخفيض الأثار البيئية الخارجية على طول الطريق. ويعمل الميناء البري البعيد على توسيع وتمديد بوابات الميناء نحو المناطق النائية من خلال تمكين الشاحنات من اعتبار الميناء البري كواجهة ما بين الميناء وخطوط الشحن، والذي بالطبع يتلاءم مع فلسطين الوسطى. من ناحية أخرى، يقع الميناء البري المتوسط المدى على مسافة من الميناء عادة ما تكون موصولة بطريق النقل البري ليكون بمثابة نقطة تجميع وتوحيد للخدمات المختلفة. فتعمل الوتيرة العالية المحققة من خلال توحيد وتجميع التدفقات، جنباً إلى جنب مع المسافة القصيرة نسبياً، على تسهيل تحميل الحاويات من أحد سفن الحاويات إلى مركبة أرضية أخرى أو إلى قطار مخصص قد تستطيع فلسطين أن تقوم بإنشائه في المستقبل. وبالتالي فالميناء البري يمكن أن يكون بمثابة منطقة عازلة لتخفيف المناطق المتراصة للميناء البحري، والذي يمكن أن تقوم فلسطين بتقديمه كخدمة وحل للموانئ الإسرائيلية. ومع ذلك، فإن هذا قد يشير إلى أن الحل الحالي، حيث غالباً ما يختار الشاحنات الموانئ البرية الأقرب إلى قاعدة إنتاجهم، ليس بالضرورة الحل الأمثل من حيث تقليل تكاليف النقل، وذلك وبشكل أساسي بسبب السياسات الحكومية وعدم قدرة الموانئ البرية على توفير الخدمات الإضافية المهمة التي يحتاجها الشاحنات. وعلى الرغم من أن مفهوم الميناء البري يجب أن يجلب العديد من الفوائد للجهات الفعالة في نظام النقل، لا يزال هناك العديد من العقبات التي تحول دون تفيذه حيث تمثل العقبات الأكثر شيوعاً استخدام وتوظيف الأرض، والبنية التحتية، والعوائق البيئية والمؤسسية.

لقد تم كذلك التأكيد على أن أهمية وجود ميناء بري ومركز أو قاعة مشتركة للمستخدم من شأنه/ها تعزيز نقل البضائع من المنشأ إلى المقصد دون وسيط، وإنهاء الاعتماد على إسرائيل باستثناء إجراءات الفحص الأمني، وخلال المستقبل القريب قد يصبح من الممكن التوصل إلى اتفاق من أجل الاستقلال، بحيث يحدد من خلال تنفيذ الاتفاقات التجارية بموجب قرارات منظمة التجارة العالمية ومنظمة الجمارك العالمية، كيفية صياغة العلاقة بين البلدين والفحص الجمركي، وما يسمى بمفهوم النقل الخلائي الذي يمكن أن يتلاءم مع اتفاق العبور يتم بحثه مع الأردن أو تمكين اتفاق النقل المباشر Door to Door. ويمكن أن تتم ترقية هذا الموقع في المستقبل ليكون بمثابة منطقة للتخزين فقط أو بمثابة تعزيز لمشروع منطقة أريحا الزراعية والصناعية الحالية داخل المجمع الصناعي ليصبح منطقة حرة محاطة بمدينة لوجستية مما قد يخدم زيادة تدفق السلع كالمواد الخام لإعادة التصدير. وسيعمل تثبيت الماسح الضوئي الجديد عند الجسر على

مجمع الخدمات اللوجستي هو منطقة مخططة تتألف من مراكز توزيع وأنشطة الصناعات التحويلية الخفيفة. يوفر هذا المجمع مزايا جغرافية من حيث إمكانية الوصول، وتوافر الأراضي والبنى التحتية فضلاً عن المزايا التشغيلية من حيث اللوائح الموالية واقتصادات التكتيل. ومع ذلك، فإن درجة الوصول تختلف اعتماداً على مجموعة من محطات النقل المتعدد الوسائط المتاحة في المنطقة المجاورة. وغالباً ما توصف المجمع اللوجستية القريبة من محطة سكك حديدية متعددة الوسائط بمجمعات لوجستية متعددة الوسائط. وغالباً ما يتم التخطيط بشكل مستقل للمجمعات اللوجستية ومن الشائع أن تظهر مثل هذه المجمعات بعد بناء محطة نقل متعدد الوسائط (أو مناطق الخدمات اللوجستية الأخرى) تماماً كالمُروج الذي يحوز على فرصة لتوفير أراضي لخدماته اللوجستية. ويقدم النوع الشائع من المجمعات اللوجستية خدماته برأ فقط ولا يتطلب قدرًا كبيراً من التخطيط بل مجرد إحداث تغيير في تقسيم بعض المناطق والمرافق الأساسية (على سبيل المثال وصول الطريق إلى مواقف ومرافق خدماتية). كما أن مثل هذه المجمعات تميل للظهور «عفوياً» في مواقع ذات مستويات جيدة من الوصول حيث المروجين قادرين على تأمين الأراضي لأغراض تنموية. وهذا ينطبق على كل المعابر الحدودية التجارية الحالية مع إسرائيل ومع جسر الملك حسين إلى حد ما وذلك بسبب وجود الوكلاء الجمركيين، والنقل، والجمارك... إلخ على جانبي الجسر إلا أن وجودهم يفتقر للسيطرة الفلسطينية الكاملة. لذلك، ولمرة أخرى، تعتبر البنية اللازمة لتنفيذ الاتفاق الذي وقع أثناء اجتماع اللجنة العليا الأردنية الفلسطينية في 4 أكتوبر 2012 متاحة، ولكنها تتطلب قراراً سياسياً.

قرية الشحن هي مجمع متكامل من الأنشطة الداعمة لتوزيع الشحن والبضائع كفضاء المكاتب، والفنادق، والمطاعم. وترتكز قرية الشحن في الغالب على الأبعاد والخدمات المعاملاتية لتوزيع البضائع ويمكن أن توجد في سياق وجود توزيع بضائع غاية في المحدودية. إنها لا تتطلب محطة وسائط مجاورة، ولكن وجود مثل هذه المحطة في المنطقة المجاورة هو أمر شائع. ويمكن لقرية الشحن أيضاً أن تكون مرتبطة مع محطة المطار لأن هذا النوع من الشحن ذو القيمة الكبيرة يحتاج إلى معاملات مكثفة. ويخضع تعريف قرية الشحن لتفسيرات مختلفة كما هو الحال في بعض الحالات كأن يتم وصف المجمعات اللوجستية بقرية الشحن، إلا أنه ينبغي تطبيق مفهوم قرية الشحن في حال وجود تجمع شديد الكثافة للخدمات المتعلقة بالشحن داخل منطقة لوجستية. ويختلف مستوى التكامل الوظيفي بين أنشطة التوزيع المتواجدة ضمن مجمع ما ليتراوح ما بين تكامل صغير يتمتع فيه المجمع ببساطة الاشتراك في الموقع وسهولة الوصول إلى تكامل ضخم يتمتع فيه المجمع بالقدرة على القيام بأنشطة على مستوى عالٍ من التكامل الوظيفي.

الموانئ الجافة/البرية هي مراكز لوجستية متعددة الوظائف مرتبطة مع مجموعة متنوعة من الشركات العاملة في نفس الموقع حيث يتوافق وصفها مع مفهوم قرية الشحن وفقاً للجنة الاقتصادية لأوروبا (2001) فلا يؤكد هذا التعريف وجوب تواجد اتصال بالموانئ البحرية ولا يحدد مجموعة الخدمات التي تقدم في المعابر. في حين تستخدم بعض الدراسات الاستقصائية واسعة النطاق في أفريقيا تعريف الميناء البري الذي يتوافق مع تعريف مستودعات التخليص الداخلية وفقاً ل (UNECE 1998). إلا أن هذا التعريف يتميز بكونه في غاية التحديد فيما يتعلق بملكية الميناء البري وطبيعة الخدمات المقدمة فيه خاصة خدمات مجال التخليص الجمركي وإن كان لم يحدد نوع الاتصال بالميناء البحري.

من ناحية أخرى، فإن التعريف الصحيح للموانئ البرية هو باعتبارها محطة وسائط داخلية مرتبطة مباشرة بميناء/موانئ مع وسيلة/وسائل نقل عالية القدرة ويفضل أن تكون السكك الحديدية (التي تتناسب كثيراً مع منطقة جنين بحيث يتم الانتفاع من المجمع الصناعي المتواجد في تلك المنطقة). وعلى الرغم من تواجد مشاكل بالسيادة على الميناء البري، إلا أنه ينبغي أن تبقى العلاقات التجارية الدولية مع إسرائيل قضية مفتوحة من أجل منح العملاء خيار ترك/ التنازل وحداتهم كما لو بشكل مباشر من وإلى الميناء البحري. علاوة على ذلك، يمكن تصنيف الموانئ البرية إلى بعيدة، أو متوسطة، أو قريبة المدى استناداً إلى وظيفتها وموقعها. وسيتم مناقشة فوائد هذه الفئات أدناه. ولذلك، يمكن أن يوصف النهج المستخدم لمفهوم الميناء البري كخطوة بناء هادفة إلى توضيح مفهومه بشكل جلي.

إلا أنه وعلى الرغم من تشارك النهجين لخلفية مشتركة، فإن النهج السابق في التصنيف يعزز من الفائدة البيئية والنقل المتعدد الوسائط في حين أن النهج الأخير يتمثل أكثر حول توفير وتخفيض تكلفة النقل وتعزيز النشاط الاقتصادي الإقليمي من بين مزاياه الأخرى.

أمثلة من الموانئ البرية الموجودة في العالم التي يمكن استخدامها كنموذج لفلسطين

سيتم وصف الموانئ البرية واستعراضها بشكل موجز بحيث تكون مرتبة حسب القارات والبلدان مع التركيز على ميزاتهما الأكثر أهمية. ويتم هنا مراجعة بعض الموانئ البرية فقط إلا أن لائحة مرافق الموانئ البرية المحددة والتي تستخدم مفهوم ومصطلح الميناء البري ضخمة وطويلة جداً.

الأمثلة أدناه قد لا تكون مرتبطة ارتباطاً نسبياً كاملاً لدراسة الرأي هذه، لكن الوظائف والخدمات التي يقدمونها قد تساعدنا في اختيار الموقع أو المواقع الصحيحة والأكثر جدوى في فلسطين واحة في عين الاعتبار أن على ميناء غزة المستقبلي أن يشكل جزءاً من هذه المواقع. كما ساعدتنا الأمثلة أدناه عن طريق تبيين الوظيفة، والإمكانيات، والمتطلبات التي نحن بحاجة لها إما لإنشاء ميناء بري في المواقع المقترحة أو للقضاء على فكرة تطوير مدينة لوجستية من الممكن توسيعها في المستقبل القريب لتصبح ميناءً جافاً إذا لزم الأمر.

الموانئ البرية في أوروبا

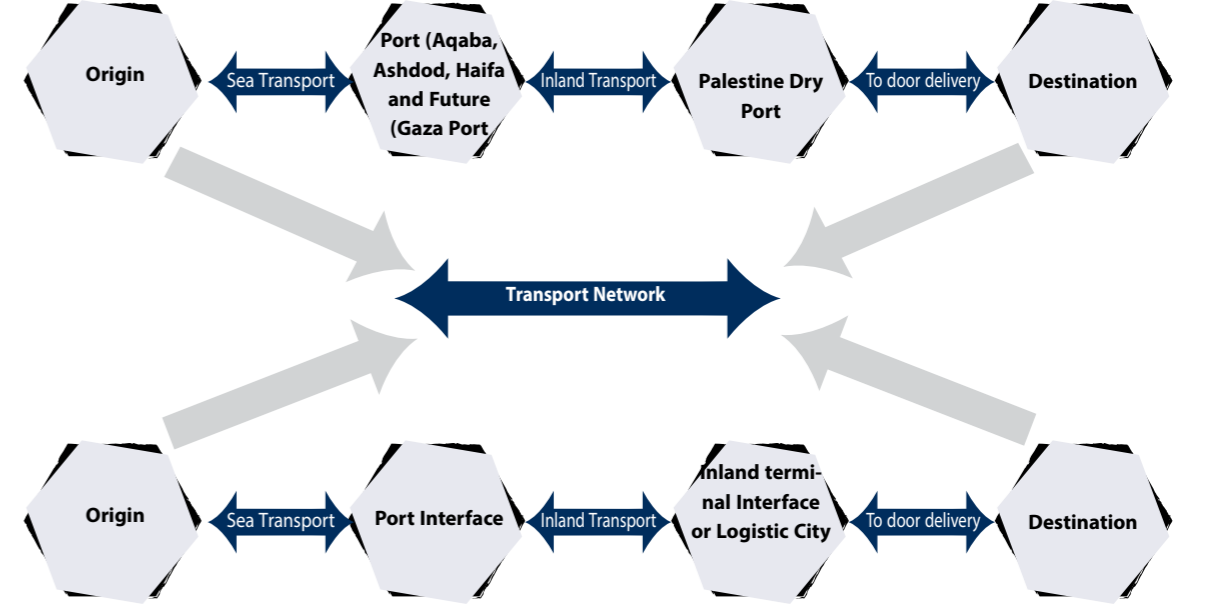
الميناء البري أزوكويكا دي هيناريس، ويقع على بعد 30 كيلومتراً من مدريد، وهو مملوك بشكل مشترك من القطاعين الخاص والعام منذ عام 1995. ويتمتع بوجود اتصالات بالسكك الحديدية يومية إلى موانئ برشلونة (600 كم)، وبلباو (400 كم) وسانتاندر (400 كم). يمكن أن يلائم هذا النموذج الخليل ومناطق جنين لمساعدة التدفقات القادمة من ميناءي أشدود وحيفاً على التوالي بحيث تكونا مدناً لوجستية مع إمكانية للتوسع لتصبحا موانئ جافة اعتماداً على الوظائف التي ستوفرها، لأن كلا من هذه المدن تتمتع بإمكانية الوصول على الرغم من شبكات الطرق المؤدية إلى منطقة أريحا.

في عام 2007، تعامل ميناء أزوكويكا مع حوالي 18 ألف حاوية نمطية، وهو تحسن كبير مقارنة مع حوالي 3 آلاف حاوية نمطية كان قد تعامل معها في عام 2006. وتبلغ مساحة المحطة 6 هكتارات، تم تحديد 1.1 هكتار منها لتخزين الحاويات المحملة و 1.3 هكتار تستخدم كمستودع. يتم التعامل مع الوحدات برافعة جسرية أحادية الجانب، وثلاثة منضدات وصول/شاحنات رباعية للحاويات المحملة، ورافعة شوكية واحدة للحاويات الفارغة. ويقدم الميناء البري مع موظفيه الخمسة مجموعة واسعة من الخدمات مثل التخليص الجمركي، وصيانة الحاويات، والتجميع، ووسائل النقل بالإضافة إلى وظائف إعادة الشحن (المسافنة) والتخزين التي سبق ذكرها. وكانت أكبر العقبات التي تحول دون نجاحها حالة البنية التحتية القائمة للسكك الحديدية، وكذلك اللوائح (احتكار السكك الحديدية)، والتي تم التغلب عليها في نهاية المطاف. وتتمثل المزايا الناتجة عن تنفيذ الميناء البري بزيادة الحجم، وخدمة عملاء أفضل، وتوفير وظائف جديدة في المنطقة نظراً لإنشاء عملاء جدد، وانخفاض الأثر البيئي في نهاية المطاف والذين يعتبروا من أهم العناصر الرئيسية للفلسطينيين من أجل تحديد موقع ممكن لواحد أو اثنين من الموانئ البرية في فلسطين أو ميناءً جافاً واحداً مع اثنتين من المدن اللوجستية التي تغطي أرض بمساحة 6300 متر مربع.

الميناء السويدي البري Hallsberg: وتعود ملكيته لمشغلي البلدية والسكك الحديدية بشكل مشترك، والذين بدؤوا أيضاً بتطوير محطة نقل الركاب والحمولات في نهاية التسعينات. لا يعاني هذا الميناء البري من العقبات عندما تم تنفيذه، ويوظف اليوم 27 شخصاً حيث تم تشغيله بواسطة Hallsbergkombiterminalen AB (التي يملكها أصحاب الميناء البري) منذ عام 2003. هناك اتصالات يومية عن طريق السكك الحديدية تصل به إلى موانئ غوتنبرغ 260 كم، وتريلبورغ 500 كم، ومالمو 470 كم. يقدم هذا الميناء الذي يبلغ حجمه 6.2 هكتارات الخدمات التالية: المسافنة (إعادة الشحن) مع اثنتين من منضدات الوصول ومخزن ومستودع يصل حجمه إلى 0.4 هكتار، والتخليص الجمركي، وصيانة الحاويات، والتجميع، وإعادة توجيه النقل البري. ويعالج 65 ألف حاوية نمطية سنوياً. وتعتبر أكبر مميزاتة،

المساعدة في تخفيف تدفق الصادرات/ الواردات في الحاويات وسوف يؤثر على المستثمرين الراغبين سواءً من الأردن أو دول الجامعة العربية المجاورة التي قامت فلسطين بالتوقيع على اتفاقية التجارة الحرة معها.

كما هو موضح في الشكل 1، يمكن تنفيذ مفهوم الميناء البري من إنشاء وصول داخلي سلس للميناء البحري وهو تدفق نقل سلس بواجهة واحدة في شكل الميناء البري، بدلاً من واجهتين إحداهما في الميناء والأخرى في الواجهة الداخلية. ومع ذلك، فإن إنشاء وصول داخلي فعال وسلس للميناء البحري يتطلب التنسيق بين جميع الجهات المعنية وإسرائيل والأردن.



إن وجود طريق أو سكة حديدية مُجدولة وموثوق بها لإنشاء وصول داخلي سلس وآمن للميناء البحري في الميناء البري يعتبر ذو أهمية كبيرة، ولا سيما إذا كان لأداء التخليص الجمركي. إن تنفيذ رمز أمان مرافق السفينة الدولية و الميناء الدولي ينطوي على تغييرات في كل من التصميم المادي للأمن في منطقة الميناء والمرافق المجاورة ولكنه يتطلب أيضاً تغييرات في أنشطة الميناء العام الأمر الذي سيرفع من تكلفة تنفيذ ميناء جاف نتيجة لذلك.

بعد دراسة فشل الميناء البري في مصر تبعاً لتوصية فاندرفورث ومورغان (1999) لإنشاء موانئ برية ناجحة، تبين وجوب انسجام الميناء البري مع نظام معقد بحيث تتوافر فيه بنية تحتية مساندة ملائمة الموقع، وصيانة مؤكدة، ونظم تشريعية ومؤسسية مصممة بشكل صحيح يحسن من إشراك القطاعين العام والخاص في إنشاء الميناء.

يرجى ملاحظة النقاط التالية من أجل تلخيص المزايا والعيوب:

- تخفيض إجمالي نفقات النقل
- التحول من النقل بالطرق إلى النقل بالسكك الحديدية، والذي يعتبر أكثر صداقة للبيئة
- ربط مناولة البضائع من الميناء مع أنواع أخرى من البضائع في مركز نقل مشترك واحد
- تعزيز الموانئ في سلاسل النقل
- تعزيز الحلول متعددة الوسائط
- الحد من استخدام المناطق المركزية باهظة الثمن في الميناء البحري
- شمول الميناء البحري لمناطق نائية أكثر، وبالتالي يمكن الحصول على ميزة تنافسية، وذلك لأن الميناء يمكنه تخزين كمية أكبر من الكمية التي يمكن تخزينها في الاتحاد الدولي للاتصالات
- إمكانية تجنب الاختناقات المرورية والذي يقلل من الازدحام على الطرق بالقرب من منطقة الميناء، ويرجع ذلك إلى حقيقة أن تغييراً مشروطاً قد حدث
- الحد من المشاكل البيئية المحلية في المدن
- دمج مناطق الموانئ مع المدن
- تطوير المناطق النائية يمكن أن يكون مفيداً للمنطقة، خاصة في البلدان الأقل نمواً، من خلال خلق فرص عمل في المنطقة المتضررة
- إمكانية تسريع عملية التخليص الجمركي للبضائع المنقولة في الخارج من خلال إنشاء موانئ جافة تتمتع بالحق في إجراء التخليص الجمركي

وبصرف النظر عن تحسين خدمة العملاء، جاذبية المنطقة من أجل إنشاء شركات جديدة، مما أدى إلى فرص عمل جديدة في المنطقة. علاوة على ذلك، فمع وجود الميناء البري، زاد النقل بالسكك الحديدية مما ولد زيادة في قدرات وحدات التخزين في الموانئ فضلاً عن تحسين الوصول الداخلي إليه. ونتيجة لذلك، انخفض الازدحام في محطات الميناء وكذلك فقد انخفضت التأثيرات البيئية أيضاً. على الفلسطينيين أن يضعوا في عين الاعتبار أن ربط أربعة موانئ (أشدود، وحيفا، والعقبة، وغزة) بميناء بري واحد أو اثنين بالإضافة إلى المدن اللوجستية يتطلب استثمارات ضخمة وبنية أساسية أضخم من أجل توفير الخدمة التي يسعون لها.

الموانئ البرية في أفريقيا

الميناء البري إيساكا في تنزانيا هو واحد من المرافق النادرة التي تم الاعتراف بها كميناء بري وذلك في عام 1999 من خلال تقديم التخليص الجمركي لعملائه حيث بقي هذا المرفق ولفترة طويلة كمحطة للسكك الحديدية حتى أواخر 1980 وبسبب زيادة نقل البضائع إلى دولة رواندا المجاورة تطورت محطة السكك الحديدية هذه لتصبح محطة شحن/ ميناء بري. ولهذا الميناء البري اتصالات سكك حديدية يومية مباشرة إلى ميناء دار السلام الذي يقع على بعد 800 كم، ويقدم نفس الخدمات كتلك المتوفرة في الميناء البحري باستثناء المسافنة. وتعود ملكية المنشأة إلى سكك تنزانيا الحديدية بحيث يعالج ما يقرب من 13 ألف حاوية نمطية سنوياً على مساحة 11 هكتار. يتم التعامل مع الحاويات بواسطة اثنين من منضدات الوصول وأربع رافعات شوكية للحاويات الفارغة. ويتمتع هذا المرفق بأهمية أساسية بالنسبة للبلدان غير الساحلية المجاورة كرواندا، وبوروندي، والكونغو. إن وجود هذا الميناء البري عمل على تحسين خدمة العملاء بشكل كبير وخاصة فيما يتعلق بسلامة البضائع، وسرعة التسليم، وانخفاض تكلفة النقل إضافة إلى تخفيض الازدحام في الميناء بشكل كبير وتخفيض التأخيرات التي قد ترتبط بمثل هذه الازدحامات.

بدأ الميناء البري متسافا في سوزيلاند غير الساحلية، التي تمولها سكك سوازيلاند الحديدية في عام 1993 كرد فعل لنمو صادرات البلاد المُحوية. لدى هذا الميناء اتصال يومي من خلال السكك الحديدية بحيث يصل إلى 500 كم حتى ميناء ديربان البعيد، وإلى 400 كم حتى موانئ خليج ريتشاردز البعيدة في جنوب أفريقيا، وإلى 200 كم حتى ميناء مابوتو في موزامبيق. وبالتالي فإنه يوفر جميع الخدمات التي ينبغي أن يقدمها الميناء البحري مثل إعادة الشحن بواسطة منضدة وصول، ومخزن، ومستودع، ونقل بري، وينصب التركيز على التخليص الجمركي لسرعة الإنتاجية. والميزة الرئيسية لهذا الميناء البري منذ إنشائه تتمثل في تقديم خدمة أفضل للعملاء، مما قلل من وقت التسليم وخفض من تكاليف النقل، وبالتالي فإن المنطقة هي أكثر جاذبية للشركات الجديدة/ العملاء. وكان العائق الرئيسي يتمثل بالتمويل الذي تم تأمينه على يد مستثمرين أجانب.

الموانئ البرية في آسيا

بدأ ميناء الرياض البري في المملكة العربية السعودية بالعمل في عام 1982، وفي عام 2003 وصل حجم معالجته إلى 250 ألف حاوية بحيث تم نقلها عن طريق السكك الحديدية إلى ميناء الملك عبد العزيز الذي يبعد 400 كم في الدمام. وتبلغ مساحة الميناء البري 92 هكتار، منها 4 هكتارات تقريباً للتخزين. ويتم تشغيل الميناء البري من خلال منظمة السكك الحديدية السعودية والتي تملكها هيئة ميناء السعودية. تتمثل خدماته المتاحة بإعادة الشحن (المسافنة) بواسطة الرافعات الجسرية أحادية الجانب، ومنضدات الوصول، والرافعات الشوكية بالإضافة إلى التخزين المبرد، والتخليص الجمركي، وصيانة الحاويات، والنقل البري والشحن. وميزته الرئيسية هي توفير وتحسين خدمة العملاء.

في حين تم تشغيل ميناء بيرجونج البري المملوك للقطاع الخاص في دولة نيبال الغير ساحلية منذ عام 2005. ومع ذلك، لم تكن عملية تنفيذ سلسة. فمنذ صدور الفكرة الأولية له في عام 2000، حدثت مشاكل كثيرة في مجالات مختلفة كتعيين مقدمي العروض المناسبة وتقييم العروض المالية. حتى بعد الانتهاء من إنشاء المحطة، حدثت هنالك مشكلة في التوصل إلى اتفاق مع خدمة السكك الحديدية الهندية (كارجو نيوز العالمية، 2001) حيث لدى المحطة جدول زمني محدد في اتصالها بالسكك الحديدية إلى ميناء كلكتا (حوالي 700 كم). وعلى الرغم من كون هذا الميناء ملكية للقطاع الخاص إلا أن تمويله جاء من البنك الدولي (كارجو نيوز العالمية، 2005). يتم التعامل مع الحاويات في ميناء بيرجونج على مساحة 38 هكتار من خلال ثلاث منضدات وصول بالإضافة إلى منضدة وصول واحدة للحاويات الفارغة. ولجذب المزيد من الزبائن، يعمل الميناء البري على توفير تخفيض في التعريفات الجمركية، واستخدام وثائق مبسطة، وزيادة تواتر السكك

الحديدية.

ميناء فيصل آباد البري هو أكبر ميناء جاف في الباكستان من حيث الحجم والقيمة ويملكه القطاع الخاص هناك. فتح هذا الميناء باب عملياته في عام 1994 من خلال مجلس الأمناء بهدف تسهيل الصادرات من صناعة النسيج المحلية بشكل رئيسي. ويتصل يومياً بالطرق والسكك الحديدية إلى ميناء كراتشي بحيث يتعامل سنوياً مع حوالي 33 ألف حاوية نمطية للتصدير و7 آلاف حاوية نمطية للاستيراد بواسطة أربعة منضدات وصول ورافعات شوكية للوحدات الفارغة. لقد ساهم ميناء فيصل آباد إلى حد كبير في تطوير الصناعة والتجارة في المنطقة. وبصرف النظر عن هذا، تمكن ميناء فيصل آباد من تخفيض تكاليف النقل ومن تحسين خدمة العملاء وذلك من خلال تقديم خدمات التخليص الجمركي والتخزين.

road haulage. The terminal handles 65,000 TEUs per year. The biggest advantage, apart from improved customer service, is the attractiveness of the region for the establishment of new businesses, which resulted in new jobs in the region. Furthermore, with the dry port, rail transport increased and generated higher capacity and volumes at the seaports as well as improved inland access to them. Consequently, congestion at seaport terminals and the environmental impact decreased.

Palestinians have to bear in mind that connecting four possible ports (Ashdod, Haifa, Aqaba, and Gaza) to either one dry port or two in addition to logistics cities requires a significant investment and infrastructure in order to provide the services sought.

Dry Ports in Africa

Isaka Dry Port in Tanzania is one of the rare facilities to gain the dry port status, in 1999, by offering customs clearance to its customers. For a long time, the facility was only a railway station that in the late 1980s, owing to increased freight transport to neighboring Rwanda, started to develop into a freight terminal. The dry port has direct daily rail connections to the seaport of Dar es Salam (800 km), and offers the same services as those available at the seaport, apart from seashore transshipment. The facility is owned and operated by Tanzania Railways, which handles approximately 13,000 TEUs per year on an area of 11 ha. The containers are handled by two reach stackers and four fork lifts for empty containers. The facility is of essential importance for the neighboring landlocked countries of Rwanda, Burundi, and Congo. Owing to the dry port, customer service has improved significantly, in particular regarding safety of cargo, faster delivery, and lower transportation cost. Furthermore, congestion and delays at the seaport have been reduced significantly.

Matsapha Dry Port in landlocked Swaziland, funded by Swaziland Railway, started operations in 1993 in response to the growth in the country's containerized exports. The dry port has a daily rail connection to the seaport of Durban (500 km), Richards Bay Ports in South Africa (400 km), and Maputo Port in Mozambique (200 km). It offers all the services a seaport should offer, such as transshipment by a reach stacker, tracking, storage and depot, and road haulage; the emphasis is on customs clearance for faster throughput. The main advantage of the dry port since its inception is better customer service, which reduced delivery time and transportation cost. Consequently, the area has become more attractive for new businesses/customers. The main obstacle was financing, which was secured by foreign investors.

Dry Ports in Asia

Riyadh Dry Port in Saudi Arabia started operations in 1982, and in 2003 it reached 250,000 TEUs in volume handled and transported by rail to King Abulaziz port (400 km) in Dammam. The area of the dry port is 92 ha, of which almost 4 ha are destined for storage. The dry port is run by the Saudi Railway Organization and owned by the Saudi Port Authority. Available services include transshipment by gantry cranes, reach stackers and forklifts, refrigerated storage, customs clearance, maintenance of containers, road haulage, and forwarding. The main advantage it provides is improved customer service.

The privately owned Birgunj Dry Port in landlocked Nepal has been operational since 2005; however, the process of implementation was not smooth. From the inception of the idea in 2000, many problems occurred in areas such as the appointment of appropriate bidders and the evaluation of financial proposals. Even after the completion of the terminal, reaching a service agreement with the Indian Railways was problematic (World Cargo News, 2001). The terminal has a fixed timetable rail connection to the Port of Kolkata (700 km). Although privately owned, the dry port was financed by the World Bank (World Cargo News, 2005). Containers are handled on an area of 38 ha with three reach stackers and one reach stacker for empty containers. To attract more customers, the dry port offers reduced tariffs, simplified documentation, and increased rail frequency.

Faisalabad Dry Port is the biggest privately owned dry port in Pakistan in terms of both volume and value. The dry port was opened for operations in 1994 by a board of trustees whose main intention was to facilitate exports of the local textile industry. There are daily road and rail connections to Karachi Port. Annually, there are about 33,000 TEUs for export and 7,000 TEUs for import, handled by four reach stackers and forklifts for empty units. The dry port contributed significantly to the development of the industry and trade in the area. Apart from this, the facility enabled lower transportation costs and better customer service by offering customs clearance and storage.

The advantages and disadvantages of a dry port are summarized below:

- Reducing total transportation expenses;
- Shifting from road to rail transportation, which is more environmentally friendly;
- Connecting cargo handling at the port with other types of cargo at one common transportation center;
- Strengthening the ports in transportation chains;
- Strengthening multi-modal solutions;
- Reducing the use of expensive, centrally located areas in the port;
- Providing a larger hinterland to the seaport, which creates a competitive advantage, because the seaport can store a larger amount of TEUs;
- Possibly avoiding traffic bottlenecks, leading to less congestion on the roads near the harbor area due to the modal change;
- Reducing local environmental problems in cities;
- Integrating port areas with cities;
- Creating jobs in the affected area, especially in less developed countries;
- Possibly speeding up the customs clearance process for goods transferred by establishing dry ports with the right to conduct customs clearance.

Annex3

Examples of Existing Dry Ports around the World

The next section provides a brief description of several dry ports from around the world, which can be used to draw lessons about establishing a dry port in Palestine.

Although the below examples might not be fully relevant to the position paper, the functionalities and services that they provide might assist in choosing the proper and most feasible location/s in Palestine bearing in mind also the location of the port in Gaza. The following examples are helpful to make the decision whether to establish a dry port at the suggested locations or to reject the idea and develop a logistics city that can be expanded into a dry port if needed in the future.

Dry Ports in Europe

Dry Port Azuqueca de Henares, situated 30 km from Madrid, has been jointly owned by the private sector and the state since 1995. The facility has daily rail connections to the ports of Barcelona (600 km), Bilbao (400 km), and Santander (400 km). This could suit the Hebron and Jenin areas for flows from Ashdod and Haifa, respectively, as logistics cities with the possibility to expand into dry ports depending on the functions that they will provide, since both have access through road networks to the Jericho area.

In 2007, the facility at Azuqueca handled 18,000 TEUs, which is a significant improvement from 3,000 TEUs in 2006. The area of the terminal is 6 ha, of which 1.1 ha are designated for the storage of loaded containers and 1.3 ha are used as a depot. The units are handled by one gantry crane, three reach stackers/counterbalanced trucks for loaded containers, and one forklift for empty containers. The dry port with its five employees offers a wide range of services, such as customs clearance, maintenance of containers, consolidation, road haulage, and the previously mentioned transshipment and storage functions. The biggest impediments to its success were the condition of the existing rail infrastructure and regulations (monopoly of the rail), which were eventually overcome. Advantages resulting from the implementation of the dry port include increased volume, better customer service, new jobs in the area owing to the establishment of new customers, and finally lower environmental impact. All these are considered main factors in the Palestinian decision on a feasible location for one or two dry ports or one dry port with two logistics cities covering the 6,300 sq m land.

The Swedish Dry Port Hallsberg is jointly owned by the municipality and rail operators, who also initiated the development of the combi terminal at the end of the 1990s. The dry port experienced no obstacles in its implementation. Today it employs 27 people and has been run by Hallsbergkombiterminallen AB (owned by the dry port owners) since 2003. There are daily rail connections to the ports of Göteborg (260 km), Trelleborg (500 km), and Malmö (470 km). On its 6.2 ha, the dry port offers the following services: transshipment with two reach stackers, storage and depot of 0.4 ha, customs clearance, maintenance of containers, cross-docking, forwarding, and

Functionality, Services, and Benefits of Dry Ports

awaiting pickup; and delivery and logistical control of flows. A freight terminal will also serve the new EU Motorway of Sea project, under which Haifa or Ashdod is considered the transit seaport for containers destined to Jordan and beyond. The location of this terminal will determine the size and flow of goods within this line of supply chain, in addition to the services which the terminal will provide for the international market, such as containers depot, storage, land transportation, etc. Besides, services such as maintenance of containers, customs clearance, and other value-added services could take place at a newly proposed dry port, in accordance with customers' needs.

Dry ports are used much more consciously than conventional inland terminals, with the aim of improving the situation resulting from increased container flows and with a focus on security and control of the use of information and communication systems. Scheduled and reliable high-capacity transportation to and from the seaport is essential and determines the dry port's performance and location.

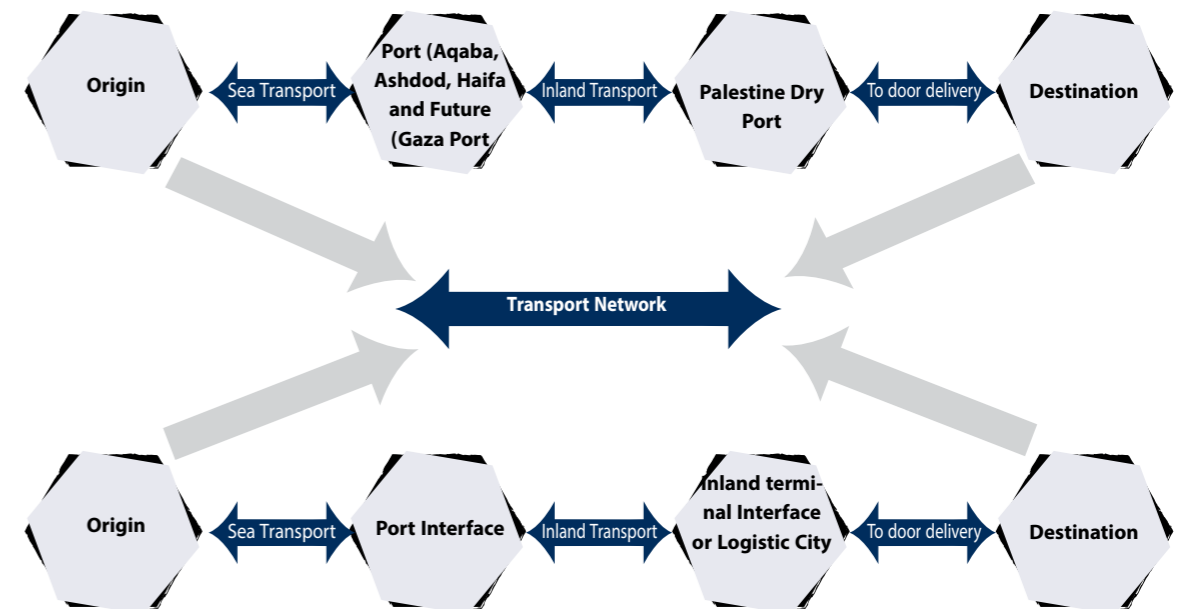
Different other benefits emerge for various actors in the transportation system from the three types of dry ports. The existence of a close dry port in a seaport's immediate hinterland increases a seaport terminal's capacity that might lead to increased productivity as bigger container ships become able to call at the seaport, which according to the current flow of goods is applicable to the Tarqoumia area or Hebron. With dry port development, seaport congestion and CO2 emissions caused by numerous trucks are achieved as in Europe one train can substitute 35 trucks taking into consideration that the distance between Ashdod and Tarqoumia is 20km. However, the current road network between Southern and Northern Palestine is not attractive for investments by transportation companies. The benefits of distant dry ports derive from the modal shift from road to rail, resulting in reduced congestion at the seaport gates and its surroundings as well as decreased external environmental effects along the route. A distant dry port extends the gates of the seaport towards the hinterland, as shippers view the dry port as an interface between the seaport and the shipping lines, which suits Central Palestine. A midrange dry port is situated within a distance from the seaport generally covered by road transportation and serves as a consolidation point for different services. The high frequency achieved by consolidating flows, together with the relatively short distance, facilitates the loading of containers from one container vessel to another land vessel or in a dedicated train's service that Palestine can supply in the future. Hence the dry port can serve as a buffer relieving the seaport's stacking areas, which Palestine can offer as a service to Israeli ports. However, this might indicate that the current solution, under which shippers often choose dry ports located closest to their production base, is not necessarily the optimal solution in terms of minimizing transportation costs, mainly because of government policies and dry ports' inability to provide value-added services needed by the shippers.

Although a dry port should bring numerous benefits to the actors in the transportation system, there still remain many impediments to the implementation of this concept; the most common ones include land use, infrastructure, environmental, and institutional obstacles.

The importance of a dry port as a common-user facility promoting the transfer of goods from the origin to the destination without an intermediary, thus eliminating dependence on Israel (except for security checks), has been emphasized. Furthermore, if an agreement for total independence is reached in the near future, this will determine the trade regime between Palestine and Jordan through the implementation

of trade agreements in accordance with the WTO and the WCO. The trade regime can include customs examination, the so-called through-transport concept which can go along with a transit agreement, or putting in power the agreed on door-to-door agreement. Accordingly, in the future this site can be upgraded to either act as a bonded area only or reinforce the current JAIP project within the industrial park to become a free zone area surrounded by a logistics city that can serve the increased flow of goods, such as raw materials for re-export. The new installation of a scanner at the Bridge will assist to ease the flow of containerized export/import products and will affect interested investors from Jordan and other Arab League countries, with which Palestine has signed free trade agreements.

As illustrated in the figure below, implementation of the dry port concept could create seamless seaport inland access through its smooth transportation flow with one interface in the form of the dry port, instead of two (one at the seaport and the other at the inland destination). However, creating effective seaport inland access requires coordination among all actors involved, including Israel and Jordan.



Essentially, four functions take place at a freight terminal: transfer of cargo, mostly utilized between two modes (sea, land, and air); assembly of freight in preparation for transfer; storage of freight

Besides the necessity for scheduled and reliable road or rail connections in the creation of seamless seaport inland access, security at a dry port is also of crucial importance, in particular if the dry port is to perform customs clearance. The implementation of the International Ship and Port Facility Security Code involves changes in both the physical design of the security in the port area and adjoining facilities and in general port activities. Consequently, this raises the cost of implementation of the dry port.

Vandervoort and Morgan's (1999) study on the failure of a dry port in Egypt recommends that a dry port must fit into a complex system where the necessary supporting infrastructure is in place, maintenance is assured, and the legislative and institutional systems are properly designed to optimize the involvement of both the public and the private sector.

Although Palestine and Jordan have signed numerous trade agreements, some important ones such as transit and non-manipulation certificate, are still missing. Despite the impediments that Palestinian shippers face when importing and exporting through Jordan, the route itself remains an option for Palestine and any long-term Palestinian Trade Strategy.

Recommendations of the Second Position Paper

Based on the above outputs, one concludes that the installation of the scanner at the Bridge will require significant development investment either at the Bridge itself or in the surrounding area. This includes but is not limited to offices for the management and other private sector services, such as a one-stop-shop, that can provide assistance to shippers from A-Z, bonded or storage areas for containers, covered areas for loading/unloading, covered vehicle storage areas, refrigeration storage area, and electrical charging area, in addition to petrol stations, restaurants, coffee shops, etc. to serve employees and others.

Conclusion of the Second Position Paper

The Palestinian and Jordanian public and private sectors have always worked closely together and assisted each other to maintain a close commercial relationship, especially since some Jordanian industries have branches in Palestine and some Palestinian entrepreneurs have invested heavily in Jordan. In addition, Jordan provides an additional trade route for Palestinian exporters and importers to and via Jordan.

Therefore, developing Al Karameh/KHB and installing the right services and infrastructure will surely increase the flow of goods in both directions and will encourage other Arab countries to channel their trade through this route. Palestinians are already benefiting from the low cost cargo services offered by Royal Jordanian, which has resulted in a slight increase in the flow of certain exports through Amman. However, the question whether Palestinians and Jordanians require a single logistics center or two logistics centers (one on each side) remains unanswered is. One has to bear in mind that the main objective of installing the scanner is to further facilitate the movement of goods between the two countries and to eliminate impediments that increase time, cost, and procedures.

Therefore, the introduction of the scanner will be a cornerstone of developing door-to-door trade to and via Jordan. Thus, capitalizing on this main principle (door-to-door) and the recommendations of the private sector both in Palestine and Jordan, the introduction of a joint logistics city at the border between Palestine and Jordan that can provide services to all shippers will surely serve the two countries beyond just this agreement.

The joint management of the Bridge and the establishment of a joint logistics city that provides a variety of services will introduce a quantum leap in facilitating Palestinian trade to and via Jordan and Jordanian trade to and via Palestine. This will automatically eliminate the need for another scanner and remove the unwarranted impediment that this might cause. It will reduce the cost for managing the border on both sides and will encourage the private sector from both countries to invest in the development of the Bridge and the logistics city and to provide full services for shippers, such as storage, packaging, etc. In addition, it will attract joint investment in the transportation system between the two sides.

Meanwhile, lifting the ban on the presence of Palestinian customs and customs agents in order to process documentations, implement trade agreements, and ensure synergies is an essential step that needs to be immediately taken. Furthermore, the door-to-door and the joint administration system should not be applied at Al Karameh/KHB only but also at Bisan/Prince Mohammed Bridge, which should be reopened, and at any other place that is deemed necessary for Palestinian trade facilitation.

Annex 1: Definitions

Technical Annexes to the Second Position Paper

• Logistics Park

A logistics park is a planned zone composed of distribution centers and light manufacturing activities. It provides geographical advantages in terms of accessibility, land availability, and infrastructures as well as operational advantages in terms of favorable regulations and economies of agglomeration. However, the degree of accessibility varies depending on the array of intermodal terminals available in the vicinity. Logistics parks in proximity to an intermodal rail terminal are often labeled intermodal logistics parks. Logistics parks are frequently planned independently and emerge commonly after the construction of an intermodal terminal (or other logistics zones) as a promoter seizes an opportunity to provide land for logistics. A customary type of a logistics park is the one serviced only by road; it does not require significant planning but simply a change in zoning and some basic amenities (e.g., road access to a lot and utilities). They also tend to appear “spontaneously” at locations having good accessibility levels and where promoters are able to secure land for development. This applies to all current commercial border crossings with Israel and to a certain extent to Al Karameh/KHB due to the presence of customs agents on both sides of the Bridge; however, Palestinians do not have full control. Therefore, once again the infrastructure to implement the agreement signed during the meeting of the Jordanian-Palestinian High Committee on 4 October 2012 is available but requires a political decision.

• Freight Village

A freight village is an integrated cluster of support activities for freight distribution, such as office space, hotels, and restaurants. A freight village focuses mostly on the service and transactional dimensions of freight distribution and could exist in a context of limited freight distribution. It does not require an adjacent intermodal terminal although this terminal is commonly in the vicinity. A freight village can also be linked to an airport terminal since this type of high value freight is intensive in transactions. The definition of a freight village is subject to different interpretations as in some cases logistics parks are labeled as freight villages, but the term should only be applied where a high intensity of freight-related services have clustered within a logistics zone. The level of functional integration between the distribution activities located within a cluster varies from small (where they simply share a location and its accessibility) to significant (where activities have a high level of integration).

• Dry Port

Dry ports are related to as multifunctional logistics centers with a variety of firms operating on the same site. They resemble freight villages, according to the Economic Commission for Europe (2001), as this definition does not emphasize a connection to seaports nor specifies the range of services offered at the terminals. An extensive survey of dry ports in Africa uses a dry port definition that corresponds to the description of an inland clearance depot, according to UNECE (1998). Their definition is very specific regarding ownership and services, in particular customs clearance, but does not specify the type of connection to a seaport.

On the other hand, the true definition of a dry port is an inland intermodal terminal directly connected to seaport(s), with high capacity transport mean(s), preferably rail (which very much suits the Jenin area and the utilization of its industrial park). Although, the dry port has sovereignty, international trade relations with Israel should remain open in order to give customers the option to leave/pick up their units as if directly at/from a seaport. Furthermore, dry ports can be categorized into distant, midrange, and close ones, based on their function and location. The benefits of these categories are discussed below. Therefore, the approach to the dry port concept might be characterized as one step further towards clarifying the concept itself.

Although the two approaches share a common background, the former emphasizes environmental benefits and the promotion of intermodal transportation, whereas the latter focuses on transit cost savings and the promotion of regional economic activity, among other advantages.

The implementation of all available trade agreements with Jordan will certainly turn the Al Karameh/KHB route into a competitive additional to the current routes via Israel and will reduce mainly cost but also time and the number of procedures for a variety of products within the supply chain. This will assist in avoiding some of the challenges listed below:

- Two trucks transferring one shipment (doubling the cost);
- Limitation on pallets sizes due to scanner restrictions;
- Exposure to the back-to-back system (damages and long time);
- No computerized exchanged data (manifest, customs, etc.);
- No storage areas for short and long periods;
- No packaging or packing facilities on either side of the Bridge;
- No coordination between the Bridge and Aqaba or Queen Alia International Airport for transit products;
- A minimum of two days at the Aqaba Logistics Village to prepare goods for shipping;
- The current transportation coordination is conducted on individual basis rather than as a controlled and monitored service.

Objectives of Al Karameh/KHB Development

1. To promote the seamless movement of goods through secure international trade supply chains;
2. To reduce time, cost, and procedures;
3. To increase the trade flow through containers;
4. To offer an additional route for Palestinian products to Jordan or via Jordan to the Arab world and the Far East and from Jordan and the Arab world to Palestine;
5. To develop the infrastructure of the land on the side of Al Karameh Bridge by setting an area for a scanner installation, a loading/unloading area, and a waiting area;
6. To expand and redevelop some areas on the Jordanian commercial side of the Bridge to suit any flow of containers;
7. To improve the road network from the Bridge to Palestinian cities. For comparison, Jordan has maintained the Dead Sea and the desert roads in good condition because of the movement of goods between Aqaba, Amman, and Haifa through Sheikh Hussein Bridge.

Functionality of the Joint Logistics City after Al Karameh/KHB Development

1. The proposed development will require minimum possible services since Palestine and Jordan have agreed to implement a door-to-door agreement.
2. Palestinians can utilize JAIP to house the services that the Bridge might require.
3. The scanner will scan in one container an average of 15 pallets in 10-15 minutes, while with the current setup it takes 5 minutes per pallet (1hour 15 minutes for 15 pallets or one container). In other words, for the time required to scan one truck under the current setup, the scanner will scan eight containers.
4. The new development will allow trucks to transport the container from any destination in Jordan to any destination in Palestine without having to load/unload (See the picture below).
5. Containers can be company-owned or rented. This might even remove the cost of a container, demurrage, and damages.
6. Palestinian Customs and customs agents will need to be located at the Bridge to process documentations, implement trade agreements, and ensure that synergies with Jordan are in place.



7. Data and information will be exchanged in order to improve and expand services.
8. The operation will require no container depot since the main objective of this development is to facilitate the smooth crossing of containers with the shortest waiting time possible.
9. Jordanian Customs and offices for customs agents are already present at the Bridge and have been processing the flow of goods in and out of Palestine.
10. Jordanian Customs utilize ASYCUDA system and have been training Palestinians over the past 5-7 years.
11. A commercial or waiting area for trucks is already available (on the Jordanian side) but might require expansion depending on the increase in volume once the scanner is installed. Jordanian Customs and Palestinian Customs can interface both customs systems to exchange information and clear goods electronically in a fast manner.
12. There will be two levels of transportation systems that transport goods to the airport and Jordanian major cities and a fleet that transports them directly to and from Aqaba.

Output of the Second Position Paper

Having analyzed the objectives of the Al Karameh/KHB development, reviewed and studied all the services that the crossing will be offering, looked at the current infrastructure in the area (including land, transportation network, access to other facilities, ports, and airports), and considered the differences in functionalities between dry ports and logistics cities, one concludes that the best scenario for the development of Al Karameh Bridge will be a logistics city that can offer maximum logistical services and minimum port services.

According to the conclusions of the first position paper, expanding the logistics city into a dry port is unreasonable regardless of the number of TEUs that the terminal will handle. The current amount of truckloads does not exceed 1,500 TEUs per year, which is very low for a cost-effective dry port and is better suited for a logistics city. Although the number of truckloads increased by 30% in 2012, the current figure still remains very low.

The majority of services which Jordan provides to Palestinian and Jordanian shippers, such as pallets, packing, refrigeration, height adjustment, etc., are not located within the Jordan Valley area.

Palestinian shippers have to coordinate the movement of their goods between Jordanian trucks, Palestinian trucks, and Israeli customs agents or their representatives. In order to increase the flow of goods in containers, this cumbersome coordination process has to be removed.

The Second Position Paper (on the Logistical Requirements at Al Karameh/KHB)

The second position paper on the logistical requirements needed on Al Karameh/KHB stresses that:

1. The installation of the proposed scanner, funded by the Dutch government, must be the cornerstone of developing door-to-door trade with and via Jordan for both exports and imports, and this is the foundation of the concept of joint management of the proposed logistics center at Bisan/Prince Mohammed Bridge or for any trade facilitation activities on Al Karameh/KHB.
2. The installation of a scanner must support the achievement of the above goals and allow the use of containers and pallets to consequently facilitate trade and reduce cost for the private sector.
3. Palestinian customs officials should immediately resume work at the crossing points.
4. The working hours of the commercial crossing must be extended to 24 hours a day.
5. A Palestinian one-stop-shop service center must be made available.

Introduction to Al Karameh/KHB Development

Eliminating the back-to-back system at any of the border crossings will definitely reduce cost, damages, and time especially if implemented at Al Karameh/KHB. Shippers will no longer be restricted to a certain pallet size, containers will reduce damages and exposure to sun or wind, and if coordinated properly with the port, this procedure might also reduce storage and overnight stay. The comparison study conducted on behalf of PSC and PalTrade concluded that containerizing Al Karameh/KHB will definitely remove some of the impediments and reduce the cost, time, and damages at the Bridge by 20-30%. The study showed that the average time for scanning a container with minimum of 15 pallets is 5 minutes in comparison to 3-5 minutes of loading/unloading time that is currently needed for each pallet under the Israeli setup. In addition, the container will be scanned while loaded on a trailer and will not require loading/unloading again.

Containerizing Palestinian products in Palestine, at a shipper's warehouse, in a logistics city, or at a future dry port, will also reduce time (loading/unloading), damages (loose products), temperature exposure (cooling), administration at the port, etc. It might also decrease expenses at Al Karameh/KHB, Aqaba Logistics Village, or Aqaba Port by 200-400 JD depending on the container size and the type of products.

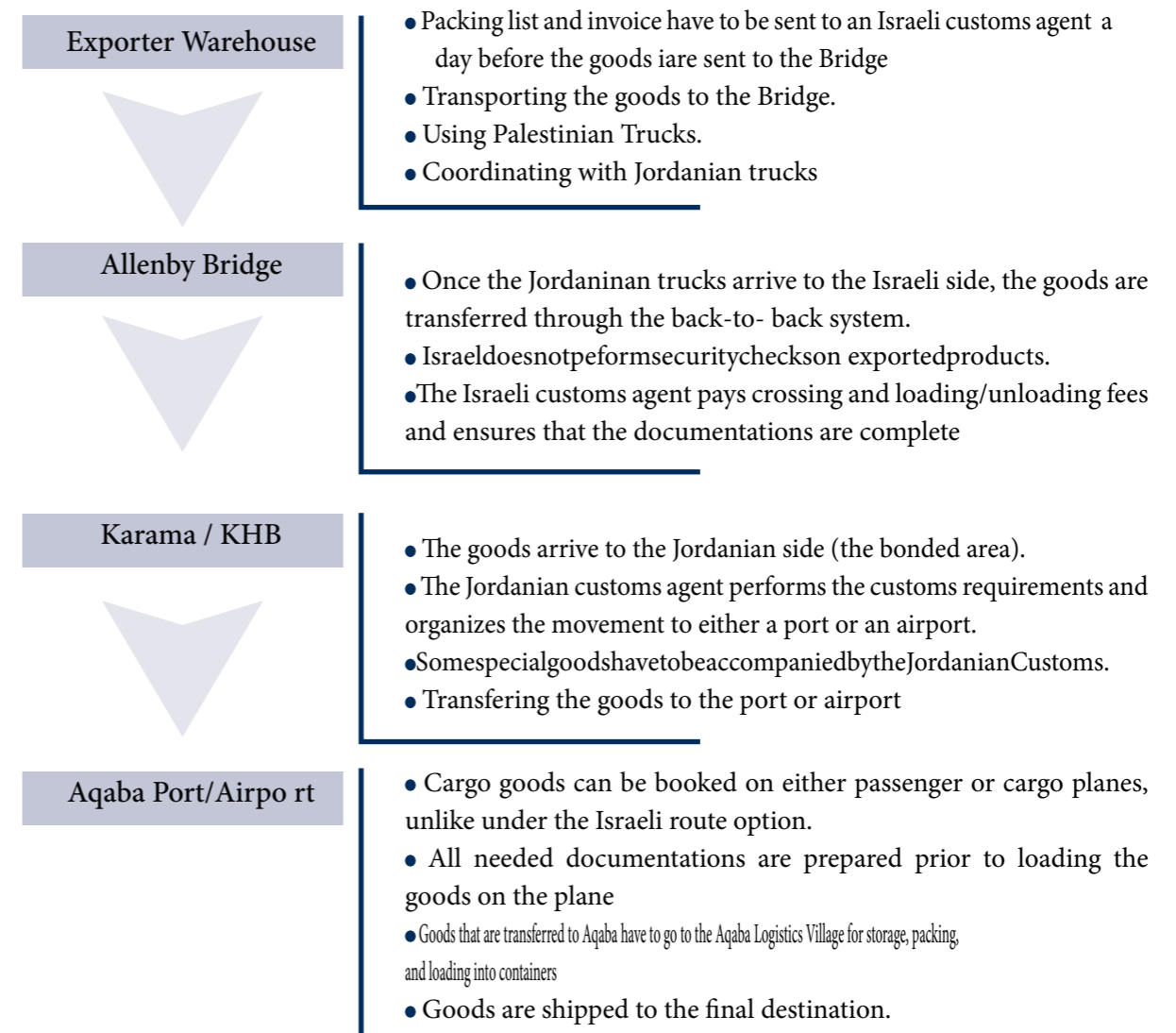
Therefore, the introduction of technical equipment, particularly X-ray equipment for scanning containers at Al Karameh/KHB, donated by the Dutch government, will help increase efficiency in inspections and facilitate the movement of bulk goods. The initiative will not only bring about infrastructure development on both sides of the Bridge but will also encourage shippers from Palestine and Jordan to increase the trade and enhance a door-to-door agreement between Palestine and Jordan. Moreover, it may inspire the two parties to sign a transit agreement and boost cooperation through an non-manipulation certificate which would attract investors on both sides.

Furthermore, container scanning equipment has the potential to raise the number of consignments which receive customs attention without causing undue delay and can identify illicit goods. The equipment requires a large capital outlay. The process of introducing the equipment – from start to operation – will impact the control and intelligence sectors and may entail changes to departmental infrastructure and procedures, which might be a good reason to reinstall Palestinian Customs back at the Bridge and possibly connect the current ASYCUDA system to that of Jordan, which will eliminate the majority of paperwork and reduce time immensely. In order to justify the outlay cost and ensure maximum return on the investment, it is necessary to ensure scanning equipment is used effectively and is fully integrated into the risk assessment regime and that the cost of operation is not inflicted on shippers. The experience of customs administrations currently using this method shows that planning at an early stage for the introduction of the equipment is essential.

Impact of Al Karameh/KHB Development

Jordan has always advocated Al Karameh/KHB as the only international crossing between Jordan and Palestine; therefore, agreeing to administer the Bridge jointly will definitely maximize the efficacy and efficiency of door-to-door trade to and via Jordan.

The first position paper concluded that Al Karameh/KHB, Bisan/Prince Mohammed Bridge, and Al Shuna do not have the proper geographical location, services, function, and infrastructure to become a dry port for the reasons discussed, and that any development at the Bridge will enhance the idea of a joint logistics city that can serve Palestinian, Jordanian, and international shippers and will eliminate the below procedures, which area major impediment to trade at the Bridge:



6. Consequently, a joint logistics city or village on joint land between the two countries might enormously facilitate the movement of goods and provide joint services in the development in which the private sector might be interested. The services that this city or village will provide include:

1. Intermodal transportation system
2. Storage
3. Supply chain services (packaging, labeling, refrigeration, etc.).
4. Consolidating;
5. Brokerage and freight forwarding;
6. Environment for private sector investment.

Recommendations of the First Position Paper

The conclusion of this paper takes into consideration surveys and trade agreements as well as the views, concerns, suggestions, and recommendations of the Border Authorities, the private sector in general and PSC and PalTrade in specific, the reviews by the Ministry of National Economy and the Ministry of Transport, and the results of the visits of the public and private sector and all concerned parties to Jordan.

It has been agreed that a joint logistics city or village between Jordan and Palestine and within the Jordan Valley, specifically at Bisan/Prince Mohammed Bridge, is more appropriate than a dry port on either side of the Valley. The following section highlights these issues.

Conclusion of the First Position Paper

A review of the examples on dry ports around the world, including the locations where they were built, the services they provide to customers domestically and internationally, the amount of TEUs they have cleared either at the start or after they worked to their full capacity, and their functionalities and benefits, demonstrates why the currently proposed locations are not suitable to host a dry port, especially at the moment. The main reason behind these suggestions was to facilitate trade between Palestine and Jordan and beyond and establish the route as an additional to the current conventional route via Israel. The factors listed below justify why another location for a dry port should be evaluated or the idea of a dry port should be substituted with a joint logistics city between Palestine and Jordan.

Adding yet another layer of impediment at the Bridge eliminates in total the idea of establishing a dry port and strengthens the argument in favor of a joint logistics city between the two sides. For instance, the installation of a scanner at the Bridge will add an extra burden on the dry port, which will also have to install its own scanner to be recognized as a full customs functioning port and to gain the SAFE status awarded by the International Port Authority. This also applies to the other side of the Valley, where Jordan will have to build a dry port that implements international standards, such as adding another scanner, which will further increase the burden. Therefore, a one-scanner border operated and surrounded by one joint logistics city will surely facilitate trade between Palestine and Jordan. The joint center will also act as a buffer for other Arab countries willing to use the Palestine route into Ashdod or Haifa.

Reasons for rejecting the dry port idea and replacing it with a joint Palestinian-Jordanian logistics city include:

1. The distance from KHB to Amman and Aqaba is 70km and 250 km, respectively. The services that this port will offer will not be competitive enough because:
 - a) The transportation network on both sides of the Valley will be costly due to the high oil price and the winding roads. The examples use rail track to avoid this impediment, which

offers quick and fast services for a large number of TEUs. The provided definitions show that dry ports usually offer an intermodal transportation system that is linked mainly to a rail station and provides a bulk service.

b) The year-round high temperatures and the occasional unexpected flooding in the winter might cause damages and increase the cost of services and insurance.

2. The size of the land used for the construction of a dry port is determined by the variety of services it will provide and its access to major roads and highways. It is unfortunate that Palestinians have access to only parts of Route 90 that leads to Northern and Southern Palestine. A dry port requires space for storage, container handling area, refrigerated storage, customs clearance, maintenance of containers, road haulage and forwarding, and management area.
3. The majority of Palestinian industries are placed in Central, Eastern, and Northern Palestine; therefore, having a dry port in the Jericho area might not encourage industries to move there or utilize the services provided by the distant port. Dry ports are known to have a major impact on the development of industries within the area due to the demand by local and international customers. However, the offered services have to be within reach and at a competitive cost.
4. The report has revealed that a dry port within the Jordan Valley will not competitively link Ashdod, Haifa, Aqaba, and a future port in Gaza together in order to provide services for Palestinians and others.
5. One of the major advantages for a dry port is the better customer services, including reduced delivery time and lower transportation cost, which will subsequently attract businesses and customers. This particular advantage is not feasible at the two proposed locations. One location might reduce one aspect but not the other.
6. Dry ports are established to assist seaports to ease congestion and provide solutions to customers which seaports cannot sometimes provide. When large backups continue to create congestion, dry ports are seen as a time- and cost-effective solution. Dry ports are a major support for seaports within reasonable time and distance. This is not the case with the currently proposed locations.
7. Although the idea of a dry port in Palestine, regardless of the location, involves a sovereignty aspect, it will be also built in order to save expenses caused by foreign currencies at the seaports of Ashdod, Haifa, and Aqaba. Dry ports handle the customs inspections, documentation of cargo, and packaging for import and export. The expected saving would be significant.
8. The advanced TOS system (used to handle containers) will allow the port to manage terminal processes effectively, increase productivity, and eliminate excessive rail and yard management expenses and thus enhance the overall effectiveness of operations. This constitutes another reason to reject the currently proposed locations.

The final position reached within the position paper on the establishment of a logistics center in the area of the Jordan Valley after consultation with the public sector is the following:

Reopening and reactivating Bisan/Prince Mohammed Bridge and establishing a jointly managed and administered Palestinian-Jordanian logistics center in addition to increasing the efficiency of Al Karameh/KHB as an additional commercial trade corridor will play a key role in facilitating Palestinian trade.

9. Although Palestinians have access to Route 90, it is very limited in certain areas. Nonetheless, Route 90 serves the majority of the Northern and Southern West Bank.
10. Jericho Agricultural Industrial Park (JAIP), which both requires and provides services, is located in a strategic area near the Bridge. JAIP has the capacity to provide various logistical services, such as storage, packaging, refrigeration through solar energy, container services, etc.
11. The current setup at JAIP might also serve as an investment platform for Palestinian and Jordanian investors conditional upon the political development and the expected increase in containers flow as a result of the introduction of the new scanner. JAIP might also constitute an addition to the Al Shuna area, unless either Palestinians and Jordanians agree to formulate a joint project in that area or Jordanians decide to invest independently based on the flow. Therefore, the infrastructure for developing a future logistics city is available and feasible, but the question about the exact location of this city remains unanswered, especially because of the currently proposed development of the Bridge.

12. Location

The vicinity of the proposed location has to link all related ports (Ashdod, Haifa, Aqaba, and any future Gaza ports and a Palestinian international airport) and two or three possible airports as well (Lod, Amman, and Gaza), which is impossible with the current road network and the distance that trucks have to travel in order to deliver containers to the northern and southern parts of Palestine. This statement is based on the findings of the related comparison study when measuring cost, time, and the number of procedures through the current setup at Al Karameh/KHB.

One of the major advantages of this area is JAIP and the services it might provide in the future for any form of logistics facilitation, particularly as a logistics city and not as a dry port. The area is also in need of employment and development, which can be translated into storage, packaging, etc. activities, which would be fully Palestinian and function within the sovereign rule of Palestine (customs, ministries licenses, security, etc.).

13. Al Karameh/KHB

A container scanner will be soon installed at Al Karameh/KHB as part of the development of the Bridge, which will increase the flow of goods. This particular advancement might eliminate the idea of transforming Al Karameh/KHB into a dry port and endorse the fact that a logistics facility is a more appropriate service until significant data are collected and geographical mapping for all areas is done. Furthermore, Al Karameh/KHB remains Palestine's chief door to the Arab world and should constitute a major element of Palestine's National Trade Strategy. However, the current size of trade with or via Jordan remains small in comparison with trade with or via Israel despite the obstacles and high cost incurred in Israel. Therefore, Al Karameh/KHB can be upgraded to provide major logistical services but should not be considered as a possible location for a dry port in the long term either, even if the volume of imports and exports increases enormously. In addition, the road networks between Ashdod or Haifa, on the one hand, and Al Karameh/KHB, on the other, are far too long and might unnecessarily increase the cost and risk. Maintaining containers or less-than-container-load goods in the Jordan Valley would require special treatment due to the weather, which might increase cost as well.

The Bridge remains a major crossing point between the future Palestinian state and Jordan and should not be eliminated from future studies as it could provide value-added services with proper investment.

Annex 4: Joint Logistics City Viability and Suitability within the Palestinian Context

1. The description and suitability of any vicinity described above is determined by its function and the services it will provide. Therefore, the installation of a scanner at the Bridge and the implementation of a door-to-door agreement with Jordan will limit the services that either the Al Shuna or the Jericho/KHB compound will offer.
2. Bisan/Prince Mohammed Bridge remains a possible option as well for any type of functions, even though it has similar geographical and infrastructural impediments as the locations considered above. The Bridge will represent Palestinian sovereignty over the border with Jordan and can be used for exports only since Israel has less restrictive measures on export products currently transferred through Al Karameh/KHB. This fact became apparent in the comparison study conducted on behalf of PSC and PalTrade.
3. The idea of a full dry port at both bridges should be rejected. Palestinian trade should be facilitated through either a logistics park/city or a freight village that can serve local and international markets through links with surrounding ports and airports. Palestinians should have total or joint control over operations, regardless of the name or the function of the vicinity. This should include but not be limited to customs and customs clearance involving the required ministries and other state agencies.
4. **Access**
 - The varied dry ports that have been studied around the world offer rail transport services to various destinations within a country, which has assisted them in becoming more cost-effective in the services they provide. Therefore, the two currently proposed locations, located below sea level, are geographically incapable of providing a more cost effective transportation system connecting major Palestinian cities due to the lack of a road network and the impossibility to build train tracks serving Northern, Central, and Southern Palestine. This reality necessitates the elimination of the idea of a dry port and strengthens the arguments in favor of a logistics or freight city vicinity. This conclusion is also supported by the fact that JAIP can house either of these two options.
 - The size of investment that is required to build a train track in the area is enormous, and thus facilitating the process within the chain of supply on the grounds of reducing cost, time, and procedures with the establishment of a dry port is not feasible in these two locations. On the contrary, the size of the necessary investment will be reflected in the services provided and make them cost-ineffective.
 - Dry ports, as the above definitions demonstrate, should be linked to at least two seaports. The currently suggested locations might connect only with Aqaba but not with Ashdod, Haifa, and a future Gaza port. Therefore, having a dry port at either of these two locations might not offer the competitive advantage that the Palestinian National Trade Strategy seeks. In addition, even if the current trade volume with Jordan and the Arab countries quadruples, it will not substitute the large volume of trade which Palestine aspires to conduct with two of the biggest markets in the world, the EU and the US.
5. A joint venture between Palestine and Jordan might be ideal for both, since it will benefit Jordan as much as it will benefit Palestine. Jordan requires access to the Mediterranean Sea, a service that is currently provided by Israel. If a joint Palestinian-Jordanian logistics city is established, Palestine might have a competitive advantage over Israel in the functionality and the services that this port will provide. Therefore, once again, the location of this city will be crucial to the services it will offer.

Annex 1: Definitions

1. Logistics City/Park

A logistics city/park is a planned zone composed of distribution centers and light manufacturing facilities. It provides geographical advantages in terms of accessibility, land availability, and infrastructure as well as operational advantages in terms of favorable regulations and economies of agglomeration. However, the degree of accessibility varies depending on the array of intermodal terminals available in the vicinity. Logistics parks in proximity to an intermodal rail terminal are often labeled as intermodal logistics parks. Logistics parks are frequently independently planned and emerge commonly after the construction of an intermodal terminal (or other logistics zones) as a promoter seizes an opportunity to provide land for logistics. A customary type of logistics parks is one serviced only by road and does not require significant planning, but simply a change in zoning and some basic amenities (e.g., road access to a lot and utilities).

2. Dry Port

- One definition of a dry port is a multifunctional logistics center with a variety of firms operating at the same site. It resembles a freight village, according to the definition of the Economic Commission for Europe (2001), as this definition does not emphasize a connection to seaports nor specifies the range of services offered at the terminals.
- Another definition of a dry port is an inland clearance depot which specifically targets ownership and services, in particular customs clearance, albeit without specification of the type of connection to a seaport.
- On the other hand, the true definition of a dry port is an inland intermodal terminal directly connected to seaport(s), with high capacity transport mean(s), preferably rail (which suits very well the Jenin area and the available industrial park there). Although the dry port has sovereignty, international trade relations with Israel should remain an open issue in order to give customers the option to leave/pick up their units as if directly at/from a seaport.
- Furthermore, dry ports can be categorized into distant, midrange, and close dry ports, based on their function and location. The benefits of these categories are discussed below. Although the two approaches share a common background, the former emphasizes environmental benefits and the promotion of intermodal transport, whereas the latter focuses on transit cost savings and the promotion of regional economic activity, among other advantages.

Annex 2: Al Karameh/KHB and Bisan/Prince Mohammed Bridge Facts on the Ground

The Al Karameh/KHB is the most southerly crossing over the Jordan River, located about 5 km east of Jericho at an elevation of 273 meters below sea level and at the widest point of the Jordan Valley.

The Terminal is located at about a 54-minute drive from Amman and constitutes the shortest route between the West Bank cities and Amman, offering an advantage for conducting trade. The Al Shuna area on the Jordanian side features the same options but will be purely Jordanian and might provide facilities

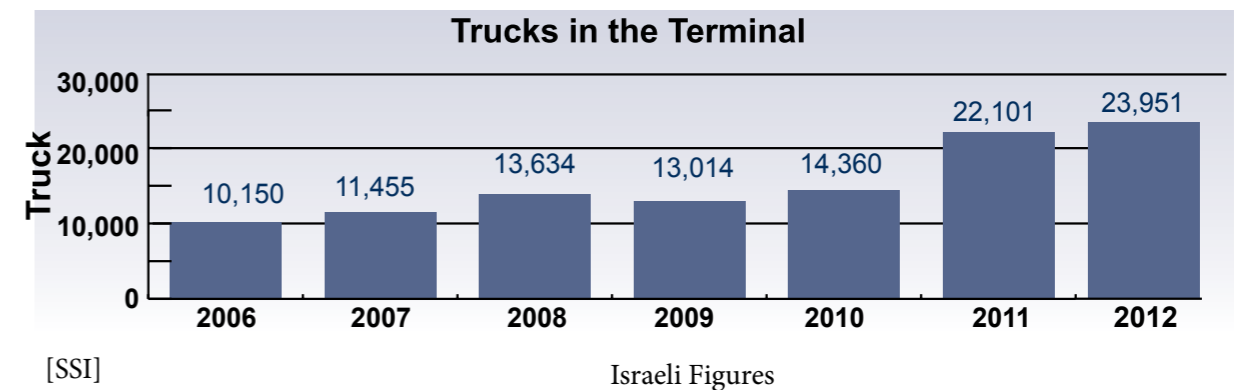
that are the same as or different from those supplied on the Palestinian side of the river. Services offered on the two sides could be repetitive or competitive and could provide customers from either side with the opportunity to decide which services to use.

Bisan/Prince Mohammed Bridge, which is located to the north of Al Karameh/KHB close to Northern Palestine, was closed by Israel in 2002 despite the ability to develop it fully at the time. The Bridge can offer services similar to the ones currently offered by Al Karameh/KHB. Since the Bridge remains an essential part of Palestine's sovereignty, its reopening should be a part of the Palestinian National Trade Strategy.

Annex 3: Why a Joint Logistics City and Not a Dry Port

In order to analyze and justify the recommendation to establish a joint logistics center, the paper reviews the advantages and disadvantages of having either a joint dry port or a dry port on both sides of the Bridge in addition to considering the facts on the ground that will assist in understanding the recommendation.

1. Palestine and Jordan have a variety of trade agreements, including a door-to-door agreement but excluding transit and non-manipulation agreements as the ones that Jordan has signed with Israel. Having transit and non-manipulation agreements with Jordan would greatly support the claim for a logistics city.
2. The below figure represents the flow of inwards and outwards trucks between Palestine and Jordan regardless of the final destination. One should keep in mind that these data might not be totally accurate and that surveys have shown that trade increased by 30% in 2012 compared to the previous year.



3. The crossing, though currently run by Israel, represents one of the two legally and internationally recognized crossings between Palestine and Jordan, namely Al Karameh/KHB and Bisan/Prince Mohammed Bridge.
4. Israel has never traded with Jordan via this Bridge or Prince Mohammed Bridge.
5. The current infrastructure of the commercial bridge (covered area, storage facilities, container treatment, etc.) on the Palestinian and Jordanian sides is incapable of handling even the recently increased volume of trucks because of the limitations imposed by Israel and Jordan's lack of interest in investing due to the Israeli control. The same applies to Prince Mohammed Bridge.
6. The road infrastructure on the Jordanian side leading to Al Shuna and the Bridge are in better conditions than on the Palestinian side. In addition, Queen Alia International Airport and Aqaba Port lie on this route, which might constitute a comparative advantage that will be analyzed at a later stage. If the volume of trade between Jordan and Palestine increases, then the infrastructure of the road network on both sides has to be reevaluated for safety, time, and cost purposes.
7. The road network out of the Bridge is insufficient due to the current restrictions and inability to access Jerusalem and is considered dangerous.
8. Jericho is a warm place all year round and especially hot in summer time when temperatures rise above 40 degrees.

Final Position Reached in the First Paper

1. The position paper on the establishment of a logistics center in the Jordan Valley area came to the following conclusions:

1.1. This paper concluded that establishing a jointly managed Palestinian-Jordanian logistics center at the Palestinian-Jordanian border, specifically at Bisan/Prince Mohammed Bridge, will play a key role in facilitating trade between Palestine and Jordan and promoting economic integration between the two countries. The recent increase in the flow of trucks has caused long delays on both sides of the Bridge, proving the inability of the crossing to accommodate any rise in commercial or human traffic to and from Palestine. Therefore, the need to immediately commence work on reactivating Bisan/Prince Mohammed Bridge is turning into a priority within the Palestinian trade facilitation agenda, alongside the maintenance of Al Karameh/KHB as an additional crossing route. Commercial shipments through Al Karameh/KHB have increased by about 30% as indicated by the figures included in the related study, and this rise is likely to accelerate significantly, especially following the completion of the National Trade Strategy. The National Trade Strategy, scheduled to start being implemented at the beginning of 2014, aims at contributing to growth in Palestinian exports and the development of their competitiveness in world markets. The joint logistics center will assist in this process by reducing significantly the cost and time required for the movement of goods. The logistics center will achieve that by shortening the customs and security check time between the Hashemite Kingdom of Jordan and Palestine through the elimination of the need to perform customs checks and double security checks on both sides of the border. This will also promote the use of Jordanian ports (Aqaba and Queen Alia International Airport) and future Palestinian ports (Gaza and the newly proposed airport in the Buzia' area). Finally, the logistics center will also contribute to promoting Palestine as a key link for trade between the East and the West.

1.2. The reopening and reactivating of Bisan/Prince Mohammed Bridge and the establishment of a joint logistics center in an integrated area within the Bridge, in addition to increasing the efficiency of Al Karameh/KHB in both directions as additional commercial corridor, will significantly facilitate Palestinian trade.

1.3. The joint management of the logistics center will include joint administration of customs, security, and other logistical requirements needed for cross-border trade and for supporting direct door-to-door trade and trade via Jordan. The joint management will incorporate the linkage between this logistics center and other Jordanian border crossings (the Jordanian port of Aqaba and Queen Alia International Airport), on the one hand, and other Palestinian crossings, on the other hand.

1.4. The implementation mechanism of the joint Palestinian-Jordanian logistics area after the implementation of all joint powers will save time and cost in the following manners:

“This document has been produced with the financial assistance of the European Union. The contents of this document are the sole responsibility of PalTrade and can under no circumstances be regarded as reflecting the position of the European Union.”

1.4.1. It will reduce the transportation cost in both directions, which will also lower the cost of clearance due to the application of a single customs process at the logistics center that will decrease the needed paperwork, procedures, and time for the passage of goods.

1.4.2. Consolidating small-sized shipments offers shippers/exporters lower prices and faster services.

1.4.3. Container services are faster and provide a greater competitive advantage.

1.4.4. Both Palestinian and Jordanian customs use the ASYCUDA system, which will speed up the process and the electronic exchange of official documents at the logistics center.

1.4.5. The joint logistics center will simplify the process of accepting fully loaded containers and reduce the proportion of damages caused by the back-to-back system and will thus decrease the required time, cost, and risk.

1.4.6. The joint logistics center will enhance the establishment of a partnership between the Palestinian and the Jordanian side, which will lead to a reduction in transportation costs.

1.5. This position paper, the related studies that were presented, and the continued readiness of the private sector to invest in the initiative necessitate the preparation of a thorough feasibility study on positioning a logistics center at Bisan/Prince Mohammed Bridge, which the private sector will use as a guide and a reference point. This study needs to consider the following issues:

1.5.1. Reactivation requirements for Bisan/Prince Mohammed Bridge; 1.5.2. Logistical requirements for the establishment of the logistics center at Bisan/Prince Mohammed Bridge;

1.5.3. Joint management requirements of the logistics center to facilitate trade;

1.5.4. Services which the private sector needs to provide at the crossing and the feasibility of these services in the short and long term;

1.5.5. Requirements for linking the services provided by the joint logistics center to the services provided by the other five proposed logistics centers across

Palestine and the feasibility of these services in the short and long term;

1.5.6. Subsequent clearance requirements and the framework for investment possibilities.

Final Position Reached in the Second Paper

2. The position paper on the required improvements at Al Karameh/KHB came to the following conclusions:

2.1. Implementing the door-to-door system for export and import to / from Jordan is the basic rationale behind the proposed joint logistics center at Bisan/Prince Mohammed Bridge or any improvements at Al Karameh/KHB. The installation of a scanner must reinforce the above goals and allow the use of containers and pallets to facilitate trade and reduce the cost incurred by the private sector.

2.2. The installation of a scanner must reinforce the above goals and allow the use of containers and pallets to facilitate trade and reduce the cost incurred by the private sector.

2.3. Palestinian customs officials should immediately resume work at the crossing points.

2.4. The mechanism and arrangement of the direct door-to-door trade agreement with the Jordanian side must be evaluated in order to include transit agreements and non-manipulation agreements and provide any necessary arrangements for the door-to-door services.

2.5. The working hours of the commercial crossing must be extended to 24 hours a day.

2.6. A Palestinian one-stop-shop service center that provides integral services for all concerned parties must be established.

The purpose of Phase II of the Trade Corridors Facilitation Project is to improve market access by promoting the use of additional trade corridors for Palestinian trade. A study has been conducted on the competitiveness of the Israeli and Jordanian routes, and the produced recommendations have highlighted that the Palestinian-Jordanian trade relations should be enhanced for the mutual benefit of both countries. This phase also explores the position of the public and private sector with regards to the establishment of a dry port/logistics center in Jericho and identifying the necessary improvements at Al Karameh/KHB, including the containerization of Palestinian trade materials.

Part of the minutes of the third round of meetings of the Joint Palestinian-Jordanian High Committee in Ramallah on 4 October 2012 headed by Prime Ministers Tarwneh and Fayyad

As part of reaffirming the economic cooperation and integration between the two sides, they agreed on the signing of the below documents at the end of the third round of meetings:

- A Free Trade Agreement between the two countries;
- A Cooperation Protocol on WTO Agreements;
- Memorandum of Understanding on Fair Competition;
- Memorandum of Understanding on Creating (Establishing) a Logistics Center on both sides of the border in order to facilitate trade between the two countries;
- Memorandum of Understanding between the Jordanian Ministry of Trade and Industry and the Palestinian Ministry of National Economy;
- Finalization of the initial preparation for the establishment of a logistics center on both sides of the border in addition to the completion of the study by the Palestinian side and providing Jordan with a copy of the study as soon as possible.

The first phase of the project recommended, among other things, the “construction of a logistics center at KHB that contains all essential facilities and infrastructure, such as cooling facilities and warehouse; lifting the ban on the presence of Palestinian Customs at KHB; and implementing the door-to-door system until the reopening of Bisan Bridge.”

The recommendation of the first phase to construct a logistics center at Al Karameh/KHB was further supported by the agreement on reaching a common understanding about the establishment of a logistics center on both sides of the border, which was presented and agreed upon during the Jordanian-Palestinian High Joint Committee meeting that took place in Ramallah on 4 October 2012.

This position paper comes after numerous consultations with the public and private sector in Palestine, in addition to consultations with key stakeholders in the Jordanian private sector, mainly the Union of the Forwarders Association Owners (Syndicate), the Jordan Logistics Associations (JIA), the Jordanian European Businessmen Associations (JEBA), and Jordanian shipper and logistics companies. The paper discusses the establishment of two logistics centers/dry ports at the border (one on each side of the border) between Palestine (in Jericho) and Jordan (in Al Shuna), or one side of the border, or one joint logistics center at the border for each sides.

Finally, the position is built on a technical study (attached to the complete study), which was prepared by local and international experts with considerable experience in the field of trade facilities and in the geographical region. It relies on quotations from previous studies on commercial crossings and Jordanian logistics centers and ports executed in the duration of the project.

The decision whether to undertake this initiative and the selection of the ideal location for the joint logistics center at Bisan/Prince Mohammed Bridge should be based entirely on its strategic contribution to the economic development and integration vision of the State of Palestine and the Hashemite Kingdom of Jordan in addition to Palestine’s sovereignty.

Therefore, the following analysis and suggestions regarding the possibilities of having a dry port on one side or on both sides of the Jordan Valley or a logistics city took into consideration functionalities, the volume and size of trade, and the connection that this port or logistics city will provide between Israeli ports (Ashdod and Hafiah) and Jordanian ports (for example, Aqaba) as well to a future Gaza port or even to a future international airport in Palestine. Nonetheless, the recommendations should be part of Palestine’s National Export Strategy.

Position Papers Background

The outcome of Phase I of the Trade Corridors Facilitation Project made it apparent that Al Karameh/KHB had become a major bottleneck for Palestinian trade with the Arab countries and the rest of the world and an obstacle for opening alternatives to the currently restricted routes offered by Israel. Palestinians have always insisted on maintaining trade through Al Karameh/KHB and coped with the lack of proper infrastructure and services provided by Israel in order to ensure Palestine’s connection to the Arab world. Historically, Palestinians traded through Bisan/Prince Mohammed Bridge and have always highlighted its importance to the sovereignty of Palestine as well as requesting that the option to reopen it always be present. Thus, regardless of the infrastructural development of Al Karameh/KHB, the reopening of Bisan/Prince Mohammed Bridge as a main trade terminal between Palestine and Jordan remains an essential concern for the parties involved.

The first position paper concludes that:

- 1. Establishing a jointly managed and administered Palestinian-Jordanian logistics center located at the border between the two countries and specifically at the main commercial crossing, Bisan/Prince Mohammed Bridge, will play a key role in facilitating Palestinian-Jordanian trade and strengthening the economic integration between the two parties.**
- 2. Reopening and reactivating Bisan/Prince Mohammed Bridge and the establishment of a jointly managed and administered Palestinian-Jordanian logistics center will increase the efficiency of Al Karameh/KHB as an additional trade corridor and will thus play a key role in facilitating Palestinian trade.**
- 3. The management of a joint logistics center will include joint management of customs, security, and other logistical requirements to facilitate trade and to support direct trade to and via Jordan.**

The second position paper concludes that:

- 1. Implementing the door-to-door system for export and import to / from Jordan is the basic rationale behind the proposed joint logistics center at Bisan/Prince Mohammed Bridge or any improvements at Al Karameh/KHB .**
- 2. The installation of a scanner must reinforce the above goals and allow the use of containers and pallets as needed to facilitate trade and reduce the cost incurred by the private sector.**

Fostering Palestinian Trade Facilitation

Trade facilitation has become a cornerstone of developing Palestinian trade in general and exports in specific. All Palestinian national strategies have called for the diversification of Palestinian trade and the provision of additional trade routes.

Consequently, as part of their efforts to facilitate Palestinian trade, PalTrade and PSC in cooperation with the Ministry of National Economy and the Ministry of Transport are implementing the Trade Corridors Facilitation Project Phase II, which builds on the achievements of Phase I, concluded in October 2009. The first phase of the project focused on promoting and facilitating the use of additional trade corridors, namely Al Karameh/KHB and Rafah Crossing, without eliminating existing routes or discounting the possibility of a future Gaza seaport. The project collected data that were eventually used to prepare a set of recommendations have emphasized the importance of enhancing trade relation between Jordan and Palestine ,and the possibility of using Jordan as a platform to reach out to the rest of the Arab world. This would impact positively the Palestinian economy and enhance trade within the region.

Acronyms

ASYCUDA	Automated System for Customs Data
JD	Jordanian Dinars
KHB	King Hussein Bridge
PalTrade	Palestine Trade Center
PSC	Palestinian Shippers' Council
TEU	Twenty-Foot Equivalent Unit
WCO	World Customs Organization
WTO	World Trade Organization



Palestine Trade Center (PalTrade)
Al-Watanieh Towers Bldg, 5th fl, Al-Bireh,
P.O.Box 833, Ramallah, Palestine
Tel: +970 -2- 240 8383
Fax: +970 -2- 240 8370



Palestinian Shippers' Council
مجلس الشاحنين الفلسطينيين

Palestine Shippers Council (PSC)
Fouad Center, Jerusalem Street
Ramallah, Palestine
Tel: +970 -2- 297 6286
Fax: +970 -2- 297 6287



Funded by the European Union

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

“This document was prepared with a technical assistance from
Mr. Majdi Haj Khalil”

Index

Contents	3
Acronyms	5
Fostering Palestinian Trade Facilitation	7
Position Papers Background	8
Final Position Reached in the First Paper	10
Final Position Reached in the Second Paper	11
Technical Annexes to the First Position Paper	12
Annex 1: Definitions	12
Annex 2: Al Karameh/KHB and Bisan/Prince Mohammed Bridge Facts on the Ground	12
Annex 3: Why a Joint Logistics City and Not a Dry Port	13
Annex 4: Joint Logistics City Viability and Suitability within Palestinian Context	15
Recommendations of the First Position Paper	16
Conclusion of the First Position Paper	16
The Second Position Paper (on the Logistical Requirements at Al Karameh/KHB)	18
Introduction to Al Karameh/KHB Development	18
Impact of Al Karameh/KHB Development	19
Objectives of Al Karameh/KHB Development	20
Output of the Second Position Paper	21
Recommendations of the Second Position Paper	22
Conclusion of the Second Position Paper	22
Technical Annexes to the Second Position Paper	23
Annex 1 – Definitions	23
Annex 2: Functionality, Services and Benefits of Dry Port	24
Annex 3: Examples of Existing Dry Ports around the World	27

These position papers were developed as part of the Trade Corridor Facilitation Project Phase II

They reflect the public and private sector opinion on:

- 1-The establishment of a dry port in the Jericho area**
- 2-The required facilities and necessary improvements
at Al Karameh/King Hussein Bridge to accommodate
the use of containers**

Trade Corridor Facilitation Project Phase II

This Project is Funded by the European Union

May 2013