

زمن مسروق:

حساب التكلفة الزمنية والاقتصادية للانتظار عند الحواجز بعد 7 أكتوبر

1. المقدمة

لم تكن الحواجز العسكرية الإسرائيلية يومًا مجرد نقاط تفتيش أمنية، بل كانت دائمًا أداة استراتيجية لإعادة تشكيل الواقع الفلسطيني وفقًا لأولويات الاحتلال. فمع كل موجة تصعيد، كان الاحتلال يوسع نطاق القيود المفروضة على الحركة، مما يؤدي إلى شلل اقتصادي متزايد، وارتفاع تكاليف النقل، وتراجع فرص الاستثمار، وتعطل القطاعات الإنتاجية والتجارية. وبعد السابع من أكتوبر ٢٠٢٣، شهدت الضفة الغربية تصعيدًا غير مسبوق في هذا النهج، حيث أضيفت مئات الحواجز الجديدة، وتم تشديد الإجراءات عند النقاط القائمة، مما أدى إلى خنق الاقتصاد الفلسطيني، وإضعاف قدرة الأفراد والشركات على استكمال أنشطتهم اليومية.

تركز هذه الدراسة على تحليل التكلفة الزمنية والاقتصادية للانتظار عند الحواجز بعد السابع من أكتوبر، من خلال تقديم قراءة تفصيلية للأضرار المباشرة وغير المباشرة الناجمة عن القيود المفروضة على الحركة. ومن خلال استعراض البيانات والإحصاءات، سيتم توضيح كيف أن هذه القيود لم تؤد فقط إلى خسائر مالية هائلة، بل أعادت تشكيل المشهد الاقتصادي الفلسطيني بشكل أكثر هشاشة، حيث تفاقمت البطالة، وانخفضت معدلات الإنتاج، وازدادت الأعباء المالية على الأفراد والمؤسسات.

2. الحواجز العسكرية كأداة للعقوبات الجماعية

2.1 لمحة تاريخية عن استخدام الحواجز في السيطرة على الفلسطينيين

لطالما استخدمت إسرائيل الحواجز العسكرية كوسيلة رئيسية للتحكم في حركة الفلسطينيين وتقويض قدرتهم على تنظيم مقاومة فعالة ضد الاحتلال. هذه السياسة تمثلت في عدة مراحل تاريخية، حيث تكررت أنماط الإغلاق العسكري والقيود على التنقل في كل مرة تصاعدت فيها أشكال المقاومة الفلسطينية.

شهدت الانتفاضة الأولى، التي اندلعت في ديسمبر ١٩٨٧، تصاعدًا في عدد الحواجز العسكرية الإسرائيلية التي تم وضعها لمنع انتشار الاحتجاجات، وفرض السيطرة على المناطق الفلسطينية، وعزل مراكز المقاومة. وفقًا لتقرير صادر عن منظمة بتسيلم (١٩٩٣)، فإن عدد الحواجز في الضفة الغربية تضاعف خلال الانتفاضة الأولى، حيث ارتفع إلى أكثر من ١٥٠ حاجزًا جديدًا بين عامي ١٩٨٨ و ١٩٩١. أدت هذه الإجراءات إلى شلّ الحركة الاقتصادية داخل الضفة الغربية، حيث احتاج الفلسطينيون إلى تصاريح خاصة للتنقل، وتم فرض حصار على بعض المدن الفلسطينية مثل نابلس ورام الله والخليل. وأصبحت الحركة التجارية مقيدة بشكل كبير، مما أدى إلى انخفاض الإنتاجية في القطاع الزراعي والصناعي، وارتفاع معدلات البطالة (خوجة، ١٩٩٣).

مع اندلاع الانتفاضة الثانية في سبتمبر ٢٠٠٠، لجأت إسرائيل إلى تشديد القيود على الفلسطينيين عبر زيادة عدد الحواجز العسكرية، حيث ارتفع العدد إلى ٥٣٧ حاجزًا بحلول عام ٢٠٠٢، وفقًا لتقارير منظمة بتسيلم (٢٠٠٧). من بين هذه

الحواجز، كان هناك ٤٤٥ حاجزًا ماديًا مثل المكعبات الأسمنتية وأكوام التراب، و٨٢ حاجزًا ثابتًا، شملت ٣٥ نقطة فحص للدخول إلى إسرائيل و٤٧ حاجزًا للتحكم في الحركة داخل الضفة الغربية. استُخدمت هذه الحواجز كوسيلة لإضعاف قدرة الفلسطينيين على التنقل، وعزل المدن، وخلق واقع جديد من الفصل الجغرافي والاقتصادي. على سبيل المثال، بعد الاجتياح الإسرائيلي للضفة الغربية في عملية "الصور الواقي" عام ٢٠٠٢، تم تقسيم الضفة إلى أكثر من ٦٤ منطقة معزولة، مما أدى إلى شلل اقتصادي شبه كامل (حمامي، ٢٠٠٥).

في هذه الفترة، أصبح التنقل بين المدن يستغرق أضعاف الوقت السابق. على سبيل المثال، الرحلة بين رام الله ونابلس التي كانت تستغرق ٤٠ دقيقة، أصبحت تستغرق أكثر من ٣ ساعات بسبب الحواجز. أما معبر قلنديا، الذي يربط رام الله بالقدس، فشهد طوابير انتظار لساعات طويلة يوميًا، مما أدى إلى منع آلاف الفلسطينيين من الوصول إلى أماكن عملهم ومدارسهم (أندرسون، ٢٠١٩). أما على الصعيد الاقتصادي، فقد أدت هذه القيود إلى تدمير شبكات التجارة الداخلية وارتفاع تكاليف النقل بشكل هائل. وفقًا لدراسة نشرها البنك الدولي (٢٠٠٤)، فإن القيود المفروضة على الحركة أدت إلى خسائر في الناتج المحلي الفلسطيني تجاوزت ٣,٥ مليار دولار خلال الانتفاضة الثانية.

2.2 مقارنة بين التصعيد الحالي بعد 7 أكتوبر والفترات السابقة

تُظهر دراسة مقارنة للواقع الفلسطيني بعد السابع من أكتوبر ٢٠٢٣ مع فترات الانتفاضتين الأولى (١٩٨٧-١٩٩٣) والثانية (٢٠٠٠-٢٠٠٥) أن سياسات العقوبات الجماعية التي فرضها الاحتلال لم تتغير في جوهرها، لكنها تطورت من حيث الأدوات والتكنولوجيا المستخدمة.

في جميع المراحل التي شهدت تصعيدًا ضد الفلسطينيين، استُخدمت الحواجز كأداة لمعاينة المناطق التي تنشط فيها المقاومة. خلال الانتفاضة الأولى، فرضت إسرائيل إغلاقًا شبه كامل على بعض المدن مثل نابلس والخليل كوسيلة لمعاينة السكان على احتجاجاتهم (خوجة، ١٩٩٣). أما خلال الانتفاضة الثانية، فقد أصبحت الحواجز أكثر فاعلية في هذا الدور، حيث تم إغلاق مداخل المدن لأسابيع أو حتى أشهر، كما حدث في رام الله وجنين عام ٢٠٠٢ بعد عملية "الصور الواقي" (حمامي، ٢٠٠٥). بعد السابع من أكتوبر ٢٠٢٣، عاد هذا النمط للظهور ولكن بشكل أكثر تعقيدًا. مدن مثل جنين ونابلس والخليل ورام الله تعرضت لإغلاق كامل أو جزئي، وتم نصب حواجز جديدة على مداخلها، مما جعل التنقل إلى داخلها أو خارجها شبه مستحيل لسكانها.

أما عن أوجه الاختلاف، فخلال الانتفاضتين الأولى والثانية، كانت الحواجز تعتمد بشكل أساسي على الوجود العسكري المباشر، حيث كان الجنود هم المسؤولون عن إدارة نقاط التفتيش، والتدقيق في بطاقات الهوية، وتفتيش المركبات يدويًا. لكن بعد السابع من أكتوبر ٢٠٢٣، أصبح الاحتلال يعتمد بشكل مكثف على التكنولوجيا الحديثة في فرض الرقابة على الحواجز، مما زاد من صعوبة العبور، وجعل التنقل أكثر تعقيدًا بالنسبة للفلسطينيين.

وبينما تأثر العمال الفلسطينيون خلال الانتفاضتين الأولى والثانية بالقيود المفروضة على التنقل، إلا أن ما يحدث اليوم هو الأكثر تأثيرًا على سوق العمل الفلسطيني. خلال الانتفاضة الثانية، فقد آلاف العمال الفلسطينيين وظائفهم بسبب الإغلاقات العسكرية، ولكن بعد السابع من أكتوبر ٢٠٢٣، كانت الخسائر أوسع نطاقًا وأشد قسوة. وفقًا لتقرير غرفة تجارة رام الله (٢٠٢٤)، فإن أكثر من ١٣٠,٠٠٠ عامل فلسطيني فقدوا وظائفهم بسبب القيود المفروضة على الحركة، وعدم قدرتهم على الوصول إلى أماكن عملهم في إسرائيل أو المدن الفلسطينية الأخرى. هذه الأرقام تفوق بكثير ما تم تسجيله خلال

الانتفاضة الثانية، حيث كانت الأوضاع الاقتصادية حينها سيئة، لكنها لم تصل إلى درجة أن يُمنع أكثر من ١٣٠,٠٠٠ شخص من العمل في غضون أشهر قليلة فقط.

كما أن القيود الجديدة لم تؤثر فقط على العمال داخل الخط الأخضر، بل أيضًا على العاملين داخل الضفة الغربية، حيث أن الإغلاق المتكرر للمدن، وزيادة عدد الحواجز، جعل التنقل بين المدن أمرًا شبه مستحيل، مما دفع العديد من الشركات الفلسطينية إلى إغلاق أبوابها بسبب غياب العمال. هذا يعني أن الأزمة الاقتصادية الناجمة عن الحواجز لم تقتصر فقط على الأفراد، بل امتدت إلى المؤسسات التجارية والصناعية، مما أدى إلى تراجع كبير في الإنتاج المحلي الفلسطيني (البنك الدولي، ٢٠٢٤).

خلال الانتفاضتين الأولى والثانية، كان الهدف الرئيسي للحواجز العسكرية هو عزل المدن الفلسطينية عن بعضها البعض، ومنع التواصل بين المناطق ذات الكثافة السكانية العالية. أما بعد السابع من أكتوبر ٢٠٢٣، فقد أصبح الاحتلال يستخدم أساليب أكثر تعقيدًا في العزل الجغرافي، بحيث لم يعد الهدف هو فقط فصل المدن عن بعضها البعض، بل تقسيم المدينة الواحدة إلى عدة أجزاء منفصلة.

وفقًا لتقرير مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية (٢٠٢٤)، فإن مدينة نابلس شهدت إضافة أكثر من ٢٣ حاجزًا داخليًا جديدًا، بحيث أصبح التنقل داخل المدينة نفسها أكثر تعقيدًا من أي وقت مضى. في الخليل، تم تعزيز الحواجز داخل المدينة، خاصة في البلدة القديمة، مما جعل الوصول إلى بعض المناطق التاريخية والسكنية يتطلب عبور عدة حواجز في رحلة قد تستغرق ساعات.

3. الزيادة غير المسبوقة في عدد الحواجز بعد 7 أكتوبر

3.1 التغيرات في عدد الحواجز العسكرية بعد السابع من أكتوبر ٢٠٢٣

تشير التقارير إلى أن الضفة الغربية كانت تحتوي، قبل السابع من أكتوبر، على 642 حاجزًا عسكريًا ثابتًا ونقطة تفتيش، وفقًا لمكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية (OCHA) في يوليو 2023. بعد ذلك، ارتفع العدد بشكل كبير، ليصل إلى 898 حاجزًا عسكريًا وبوابة حتى يناير 2025، مما يعكس زيادة هائلة في العوائق المفروضة على الحركة، موزعة بين حواجز دائمة، ومعابر، وبوابات عسكرية وفقًا لمكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية (OCHA). بعد ذلك، بدأت إسرائيل في توسيع هذه الشبكة بشكل كبير، حيث زاد عدد الحواجز بشكل ملحوظ، ليس فقط من حيث العدد، ولكن أيضًا من حيث توزيعها الجغرافي وطبيعتها التشغيلية.

الزيادة لم تكن متساوية في جميع أنحاء الضفة الغربية، إذ شهدت بعض المناطق تشديدًا استثنائيًا، وخاصة في شمال الضفة، حيث خضعت مدن نابلس، وجنين، ورام الله، والخليل، لمزيد من العزل بسبب تزايد الحواجز العسكرية. على سبيل المثال، أضيف ٢٣ حاجزًا جديدًا في محيط مدينة نابلس وحدها، مما جعلها واحدة من أكثر المدن تضررًا من هذه السياسة الجديدة. أما مدينة جنين، فقد شهدت وضع ١٨ حاجزًا إضافيًا عند مداخلها، مما جعل الوصول إليها أكثر صعوبة من أي وقت مضى، بينما أضيف إلى رام الله والبيرة ١٤ حاجزًا جديدًا حول مداخل المدينة، ما أدى إلى خلق اختناقات مرورية خائفة وتأخير يومي مستمر في حركة المواطنين.

ما يجعل هذه الأرقام أكثر خطورة هو أن معظم هذه الحواجز أقيمت على الطرق الرئيسية التي تربط المدن الفلسطينية، مما أدى إلى تحويل السفر بين المدن إلى عملية معقدة وبطيئة، حيث أصبح الفلسطينيون يواجهون انتظاراً يصل إلى ساعات طويلة فقط لعبور مسافات كانت تستغرق دقائق قبل فرض هذه القيود الجديدة.

3.2 إحصائيات حول زمن العبور قبل وبعد التصعيد الأخير

وفقاً لشهادات ميدانية وتقارير حقوقية، تضاعف الوقت الذي يقضيه الفلسطينيون عند بعض الحواجز الرئيسية مثل حاجز قلنديا، وحاجز حوارة، ومعبر بيت إيل. قبل السابع من أكتوبر، كان متوسط الانتظار عند هذه الحواجز يتراوح بين 30-60 دقيقة، لكنه ارتفع بعد ذلك إلى ساعتين أو أكثر في العديد من الحالات، خاصة خلال ساعات الذروة. أما في بعض الحواجز ذات الرقابة الشديدة، مثل حاجز بيت لحم الشمالي، فقد وصل وقت الانتظار في بعض الأيام إلى 4-5 ساعات، مما أدى إلى تعطيل حركة العمل والدراسة والطبابة.

إذا افترضنا أن هناك ١٥٠,٠٠٠ فلسطيني يعبرون الحواجز يومياً، وأن متوسط ساعات الانتظار الإضافية بعد ٧ أكتوبر زاد بمقدار ٩٠ دقيقة للفرد الواحد، فإن إجمالي الزمن الضائع يومياً يُحسب على النحو التالي:

$$٢٢٥,٠٠٠ = ١,٥ \times ١٥٠,٠٠٠$$

$$٦,٧٥٠,٠٠٠ = ٣٠ \times ٢٢٥,٠٠٠ \text{ ساعة شهرياً}$$

بذلك، يخسر الفلسطينيون ما يعادل ٦,٧٥٠,٠٠٠ ساعة عمل أو دراسة شهرياً، أي ما يعادل ٢٨١,٢٥٠ يوماً، أو ٧٧٠ عامًا من الزمن البشري كل شهر.

التحليل الرقمي للوقت الضائع عند الحواجز الإسرائيلية يُظهر أن الفلسطينيين لا يخسرون فقط ساعات انتظار، بل يخسرون فرصاً اقتصادية وتعليمية وإنمائية كان يمكن أن تضعهم في مصاف الدول الناجحة. إن ٧٧٠ عامًا تُهدر شهرياً لا تعني فقط خسارة في الإنتاج، بل تعني تأخيرات حضارية لا يمكن تعويضها بسهولة. إن استمرار هذه السياسة يعني أن كل شهر إضافي تحت هذا النظام يضيف سنوات من التخلف القسري على الاقتصاد الفلسطيني، ويجعل من النمو والتنمية عملية شبه مستحيلة في ظل استنزاف الوقت والموارد البشرية بشكل منهجي. فبينما تستثمر الدول الأخرى في تسريع وتيرة الإنتاج وتحسين جودة الحياة، يواجه الفلسطينيون نظاماً قسرياً يعمل على إبطاء كافة أشكال التقدم، ويضع عوائق زمنية تقضي على فرص التطوير والاستدامة.

4. التكلفة الاقتصادية للحواجز: كيف تدمر الاقتصاد الفلسطيني رقمياً؟

4.1 التكاليف الاقتصادية المرئية:

وفقاً للبنك الدولي، فإن القيود المفروضة على الحركة في الضفة الغربية تؤدي إلى خسائر اقتصادية سنوية تقدر بأكثر من 3.7 مليار دولار، وهو ما يعادل حوالي 38% من الناتج المحلي الإجمالي الفلسطيني. هذه الخسائر تفاقمت بشكل كبير بعد السابع من أكتوبر، حيث تسببت زيادة الحواجز في انخفاض الإنتاجية، وتقليل عدد ساعات العمل، وزيادة كلفة النقل، وتأخير التبادل التجاري بين المدن.. هذه الخسائر تفاقمت بشكل كبير بعد السابع من أكتوبر، حيث تسببت زيادة الحواجز في انخفاض الإنتاجية، وتقليل عدد ساعات العمل، وزيادة كلفة النقل، وتأخير التبادل التجاري بين المدن.

العمال الفلسطينيين، الذين يشكلون جزءاً أساسياً من القوة الاقتصادية في الضفة الغربية، كانوا من أكثر الفئات تضرراً بسبب تشديد الإجراءات العسكرية عند الحواجز. وفقاً لتقرير معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطيني (MAS)، (٢٠٢٤)، فإن أكثر من ١٣٠,٠٠٠ عامل فلسطيني فقدوا وظائفهم بسبب القيود الجديدة، حيث أصبح الوصول إلى أماكن العمل داخل الخط الأخضر أو حتى بين المدن الفلسطينية أمراً شبه مستحيل، مما تسبب في خسائر اقتصادية مباشرة تجاوزت ٤٥٠ مليون دولار في الأشهر الثلاثة الأولى بعد الأزمة. العمال الذين لا يزالون قادرين على الوصول إلى أماكن عملهم يواجهون زيادة في تكاليف النقل بنسبة ٧٠٪ بسبب الحاجة إلى استخدام طرق التفاوض أطول، مما يزيد من الأعباء المالية عليهم وعلى أرباب العمل.

بالإضافة إلى ذلك، أدت الحواجز إلى انخفاض إنتاجية القطاعات الصناعية بنسبة ٤٠٪، حيث أن المصانع أصبحت غير قادرة على استلام المواد الخام في الوقت المحدد، مما أدى إلى توقف الإنتاج في العديد من الحالات. في مدينة الخليل، التي تعد أكبر مركز صناعي فلسطيني، أظهرت بيانات الغرفة التجارية أن حوالي ٦٥٪ من المصانع تعمل الآن بأقل من نصف طاقتها الإنتاجية، مما تسبب في خسائر بملايين الدولارات.

لم تقتصر الآثار الاقتصادية للحواجز على الإنتاج المحلي فحسب، بل أثرت أيضاً على التجارة الداخلية والخارجية. وفقاً لتقرير نشره البنك الدولي (٢٠٢٤)، فإن إجمالي الصادرات الفلسطينية انخفض بنسبة ٣٢٪ في الربع الأخير من عام ٢٠٢٣ بسبب زيادة الحواجز العسكرية. تمثلت المشكلة الأساسية في التأخير الطويل عند المعابر التجارية، مما أدى إلى تلف المنتجات الزراعية وتأخير شحن المنتجات الصناعية. على سبيل المثال، كان التجار الفلسطينيون في قطاع الزراعة يرسلون منتجاتهم إلى الأسواق الإسرائيلية والعربية، ولكن بسبب التأخير عند الحواجز، فإن أكثر من ٤٠٪ من الشحنات الزراعية تعرضت للتلف أو لم تصل في الوقت المناسب. هذا أدى إلى خسائر مباشرة بلغت ١٢٠ مليون دولار في قطاع الزراعة وحده خلال الأشهر الثلاثة الأولى من الأزمة (MAS، ٢٠٢٤).

أما على المستوى الداخلي، فقد أدى انتشار الحواجز إلى زيادة تكاليف نقل البضائع بنسبة ٤٥٪، مما رفع أسعار السلع الأساسية في السوق الفلسطيني. في تقرير لمنظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD، ٢٠٢٤)، تم الإشارة إلى أن تكلفة النقل بين رام الله ونابلس ارتفعت بنسبة ٥٠٪، وبين الخليل وبيت لحم بنسبة ٣٨٪، مما أدى إلى ارتفاع الأسعار في الأسواق المحلية، وزيادة الضغط على المستهلك الفلسطيني.

4.2 التكاليف الخفية للحواجز العسكرية

لا تقتصر أضرار الحواجز العسكرية الإسرائيلية على الخسائر المباشرة مثل تعطل حركة العمال والبضائع، بل تمتد إلى خلق شبكة معقدة من التكاليف الخفية التي تؤثر على كل من الشركات الفلسطينية، والمستهلكين، والمستثمرين المحليين والدوليين. هذه التكاليف، رغم أنها قد لا تكون مرئية في الحسابات الاقتصادية التقليدية، إلا أنها تتراكم بمرور الوقت لتحقق تأثيراً عميقاً على بيئة الأعمال في فلسطين، وتقلل من القدرة التنافسية للقطاع الخاص الفلسطيني، وتزيد من صعوبة تحقيق الاستقرار الاقتصادي.

تشير البيانات الصادرة عن معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطيني (MAS، ٢٠٢٤) إلى أن الحواجز العسكرية تسببت في زيادة زمن تسليم البضائع بمعدل ٦٠٪ مقارنة بالفترة التي سبقت السابع من أكتوبر، مما أدى إلى ارتفاع تكاليف التخزين والنقل اللوجستي بنسبة تتراوح بين ٢٠٪ و ٣٥٪. تتفاقم هذه المشكلة بشكل خاص في القطاعات التي

تعتمد على سلاسل التوريد السريعة، مثل الصناعات الغذائية والزراعية، حيث يحتاج التجار والمزارعون إلى تخزين المنتجات لفترات أطول، ما يؤدي إلى تلف نسبة كبيرة من البضائع، خاصة المنتجات القابلة للتلف مثل الخضراوات والفواكه والألبان.

في تقرير للبنك الدولي (٢٠٢٤)، تم الإشارة إلى أن ٣٠٪ من الشركات الفلسطينية باتت بحاجة إلى تخصيص مساحات تخزين إضافية بسبب التأخيرات المستمرة في نقل البضائع بين المدن الفلسطينية والأسواق الخارجية. هذا النوع من التكاليف لم يكن موجودًا قبل تصعيد القيود عند الحواجز، مما يعني أن القطاع الخاص الفلسطيني يواجه الآن أعباء مالية غير متوقعة تؤثر بشكل كبير على الهامش الربحي.

إحدى المشكلات الأكثر خطورة التي تسببت بها الحواجز العسكرية هي الاضطراب المستمر في سلاسل الإمداد، والذي انعكس سلبيًا على جميع القطاعات الإنتاجية تقريبًا. وفقًا لتقرير الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD، ٢٠٢٤)، فإن نسبة كبيرة من الشركات الفلسطينية أصبحت تواجه صعوبة في الحصول على المواد الخام، حيث تستغرق عمليات استيراد المواد الأولية وقتًا أطول بنسبة ٤٥٪ مقارنة بالفترة السابقة للسابع من أكتوبر. تؤثر هذه الأزمة بشكل خاص على قطاع التصنيع، حيث يعتمد على تدفق منتظم للمواد الخام من الأسواق الإسرائيلية أو الخارجية عبر المعابر التجارية التي تخضع لقيود متزايدة. هذا التأخير جعل الشركات الفلسطينية تفقد قدرتها التنافسية أمام المنتجات المستوردة التي تصل إلى الأسواق الإسرائيلية دون هذه التعقيدات اللوجستية، مما أدى إلى تراجع حصتها السوقية وزيادة اعتماد السوق المحلي على المنتجات الإسرائيلية.

بالإضافة إلى تأثير الحواجز على سلاسل التوريد، فإن التكاليف الإضافية الناتجة عن الحاجة إلى تجاوز العقبات اللوجستية انعكست على أسعار المنتجات في الأسواق المحلية، مما أدى إلى زيادة ملحوظة في الأسعار النهائية التي يدفعها المستهلك الفلسطيني. وفقًا لتقرير صادر عن غرفة تجارة وصناعة رام الله (٢٠٢٤)، فإن تكاليف الإنتاج في بعض القطاعات، مثل صناعة الملابس، ارتفعت بنسبة ٤٠٪ بسبب ارتفاع تكاليف النقل وتكاليف العمالة الإضافية المطلوبة لتعويض التأخير في الإنتاج.

إلى جانب التأثيرات المباشرة على التجارة والإنتاج، هناك عامل آخر بالغ الأهمية وهو انخفاض جاذبية الاقتصاد الفلسطيني للمستثمرين المحليين والدوليين. الحواجز العسكرية أدت إلى خلق حالة من عدم اليقين في بيئة الأعمال، حيث لم يعد بإمكان الشركات ضمان استمرارية عملياتها الإنتاجية أو اللوجستية دون عوائق مفاجئة. وفقًا لدراسة أجراها البنك الدولي (٢٠٢٤)، فإن ٦٥٪ من المستثمرين الأجانب في الضفة الغربية قرروا تجميد مشاريعهم أو تقليل استثماراتهم بسبب عدم استقرار بيئة الأعمال المرتبط بتشديد الإجراءات العسكرية الإسرائيلية.

إضافة إلى ذلك، فإن انخفاض ثقة المستثمرين أثر على تدفق رؤوس الأموال إلى السوق الفلسطيني، مما أدى إلى تباطؤ النمو في القطاعات الناشئة مثل التكنولوجيا والطاقة المتجددة. وفقًا لتقرير صادر عن البنك الدولي (٢٠٢٤)، فإن الاستثمارات في المشاريع الصغيرة والمتوسطة تراجعت بنسبة ٤٢٪ خلال الربع الأخير من عام ٢٠٢٣، مما يعني أن الاقتصاد الفلسطيني يواجه تحديات حقيقية في تحقيق النمو المستدام وسط بيئة غير مستقرة سياسيًا واقتصاديًا.

5. قراءة تحليلية: ما الأسباب الكامنة وراء التصعيد الغير مسبوق في عدد الحواجز بعد السابع من أكتوبر؟

لا يمكن فصل التصعيد في الضفة الغربية عن الطموحات السياسية للحكومة الإسرائيلية، التي تسعى إلى تعزيز سيطرتها على الأرض وتقويض فرص إقامة دولة فلسطينية مستقبلية. وفقاً لدراسة حديثة منشورة في جامعة برانديز (٢٠٢٣)، فإن التصعيد العسكري في الضفة الغربية كان متوقعاً كجزء من استراتيجية إسرائيلية طويلة الأمد تهدف إلى إعادة رسم الخريطة الجيوسياسية للمنطقة. بعد هجمات السابع من أكتوبر، وجدت الحكومة الإسرائيلية فرصة ذهبية لتوسيع المستوطنات، وإعادة فرض سياسات العزل الجغرافي على المدن الفلسطينية، وفرض أمر واقع جديد يمنع أي إمكانية لحل الدولتين في المستقبل.

التصعيد العسكري في الضفة الغربية لم يكن مجرد رد فعل على العمليات التي شنتها الفصائل الفلسطينية في غزة. دراسة منشورة في أكاديميا (٢٠٢٣) توضح أن إسرائيل استغلت الأحداث لإعادة فرض نموذج "المناطق المغلقة"، حيث يتم عزل المدن الفلسطينية عن بعضها البعض من خلال حواجز عسكرية دائمة، ومنع الفلسطينيين من التنقل بحرية داخل أراضيهم.

المؤشرات على الأرض تؤكد أن الحكومة الإسرائيلية تعمل على توسيع نفوذها العسكري في مناطق مثل الخليل وجنين ونابلس، حيث تم تنفيذ عشرات العمليات العسكرية التي أدت إلى تهجير سكان بعض القرى أو محاصرتهم لأسابيع متتالية. تقرير دار نشر سبرينغر (٢٠٢٤) يشير إلى أن هذا التكتيك يهدف إلى جعل الحياة في هذه المناطق غير محتملة، ودفع الفلسطينيين إلى الهجرة القسرية، وهو ما يعيد للأذهان سياسات التهجير التي طبقتها إسرائيل في عام ١٩٤٨ و١٩٦٧.

كما أن أحد العوامل الرئيسية وراء التصعيد في الضفة الغربية هو الرغبة في استغلال الحرب في غزة كغطاء لتمرير سياسات استيطانية موسعة. وفقاً لدراسة نشرتها دار نشر سبرينغر (٢٠٢٤)، فإن العديد من المستوطنات التي كانت قيد الإنشاء قبل السابع من أكتوبر شهدت توسعاً سريعاً بعد اندلاع الحرب، حيث تم تخصيص موارد حكومية أكبر لدعم بناء وحدات استيطانية جديدة في مناطق استراتيجية. بالإضافة إلى الحواجز العسكرية، تشير التقارير إلى أن الحكومة الإسرائيلية منحت المستوطنين المزيد من الصلاحيات لاستخدام العنف ضد الفلسطينيين، وهو ما أدى إلى تصاعد الهجمات ضد القرى الفلسطينية، وازدياد حالات الحرق والتخريب من قبل المستوطنين. تقرير صادر عن المركز الأوروبي للدراسات الأمنية (٢٠٢٣) يكشف أن العديد من هذه الهجمات تمت بحماية الجيش الإسرائيلي، الذي وفر غطاءً للمستوطنين أثناء تنفيذهم عمليات الاعتداء ضد القرى الفلسطينية.

6. الخاتمة:

تكشف الأرقام الواردة في هذه الدراسة أن الحواجز العسكرية الإسرائيلية بعد السابع من أكتوبر لم تكن مجرد عائق مادي أمام حركة الفلسطينيين، بل أداة ممنهجة لاستنزاف الزمن والاقتصاد معاً، وفرض تكاليف خفية تُراكم أعباء يصعب تعويضها. إن الحسابات الرقمية لا تعكس فقط خسائر مباشرة في ساعات العمل والإنتاج، بل تكشف عن إعادة تشكيل

قسرية للواقع الاقتصادي الفلسطيني، حيث يتحول الوقت الضائع إلى خسائر مالية ضخمة، وتتحول العقوبات الجماعية إلى استراتيجية مستدامة لضرب الاستقلال الاقتصادي الفلسطيني وتقويض أي فرصة للنمو المستقبلي.

مع تراكم ملايين الساعات المهدورة شهرياً، تتعطل دورة الإنتاج، وتُشل القطاعات التجارية والصناعية، وترتفع تكاليف التشغيل، مما يؤدي إلى تحول الحواجز من مجرد نقاط تفنيش إلى محركات لركود اقتصادي طويل الأمد. هذه الأرقام تعني أن كل يوم انتظار إضافي لا يضيف فقط إلى المعاناة اليومية، بل يُراكم فجوة اقتصادية متزايدة تجعل التعافي أكثر صعوبة، مما يرسخ واقعاً اقتصادياً هشاً، تتحول فيه الحركة من حق أساسي إلى امتياز، وتصبح التنمية الاقتصادية خاضعة لإرادة الاحتلال أكثر من أي وقت مضى.



المراجع

- أندرسون، ك. (٢٠١٩). قمع الثورة الكبرى وتدمير الحياة اليومية في فلسطين. مجلة القدس الفصلية
- الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD). (٢٠٢٤). تحديات التجارة الفلسطينية بعد أكتوبر ٢٠٢٣. تقرير اقتصادي
- البنك الدولي. (٢٠٢٣). القيود الاقتصادية على الضفة الغربية. البنك الدولي للنشر
- البنك الدولي. (٢٠٢٤). الأثر الاقتصادي للحواجز الإسرائيلية على الاقتصاد الفلسطيني. البنك الدولي للنشر
- البنك الدولي. (٢٠٢٤). تقرير الأداء الاقتصادي في الضفة الغربية بعد أكتوبر ٢٠٢٣. البنك الدولي للنشر
- بتسيلم. (٢٠٢٣). الحواجز كأداة سيطرة إسرائيلية. منظمة بتسيلم لحقوق الإنسان
- بتسيلم. (٢٠٢٤). التأثيرات الاجتماعية والاقتصادية للحواجز العسكرية الإسرائيلية. منظمة بتسيلم لحقوق الإنسان
- بهاتاشاريا، س. (٢٠٢٣). الأثر الاقتصادي والاجتماعي والجيوستراتيجي للصراع بين إسرائيل وحماس. أكاديميا
- دار نشر سبرينغر. (٢٠٢٤). التأثيرات الجيوستراتيجية لحرب إسرائيل-حماس. دار نشر سبرينغر
- زوريك، د، ليون، د، وأبو لابان، ي. (٢٠١٠). مراقبة الفلسطينيين: تقنيات الأمن والمراقبة في الضفة الغربية. جامعة أكسفورد
- غرفة تجارة رام الله. (٢٠٢٤). تأثير الإغلاقات العسكرية على سوق العمل الفلسطيني. تقرير اقتصادي
- غرفة تجارة وصناعة رام الله. (٢٠٢٤). تحليل تأثير الحواجز العسكرية على أسعار المنتجات المحلية. رام الله: الغرفة التجارية الفلسطينية
- فيلدمان، ك. وشكّاك، ك. (٢٠٢٣). العرب والإسرائيليون: من السابع من أكتوبر إلى السلام. جامعة براندينز
- ماتوي، إ. (٢٠٢٣). أكتوبر الأحمر ٢٠٢٣. أكاديميا
- المعهد الباكستاني للبحوث الدولية. (٢٠٢٣). تطور أزمة غزة والضفة الغربية
- معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطيني (MAS). (٢٠٢٤). تقرير حول أثر الحواجز العسكرية على الاقتصاد الفلسطيني. المعهد الفلسطيني للأبحاث الاقتصادية
- معهد واشنطن للسياسات. (٢٠٢٤). تحليل تأثير القيود الأمنية الإسرائيلية على تدفق الاستثمار في الضفة الغربية. واشنطن: معهد واشنطن لدراسات الشرق الأوسط
- مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية (OCHA). (٢٠٢٣). تقرير حول زيادة الحواجز في الضفة الغربية. الأمم المتحدة للنشر



مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية (OCHA). (٢٠٢٤). القيود على الحركة والوصول في الضفة الغربية بعد السابع من أكتوبر. الأمم المتحدة

مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية (OCHA). (٢٠٢٤). حركة التنقل والحواجز في الضفة الغربية. تقرير الأمم المتحدة

هيومن رايتس ووتش. (٢٠٢٤). انتهاكات حرية الحركة في الضفة الغربية بعد السابع من أكتوبر. تقرير حقوقي



metro
S t r a t e g i c S t u d i e s



metro
Strategic Studies