



MAS

معهد أبحاث السياسات
الاقتصادية الفلسطيني (ماس)



المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات
Arab Center for Research & Policy Studies

دراسات | 15 آذار/ مارس 2026

حواجز الاحتلال الإسرائيلي في شمال الضفة الغربية ووسطها

سياسة الإغلاق وتكلفة الوقت والوقود
بعد 7 تشرين الأول/ أكتوبر 2023

طارق صادق، أحمد علاونة

حواجز الاحتلال الإسرائيلي في شمال الضفة الغربية ووسطها: سياسة الإغلاق وتكلفة الوقت والوقود بعد 7 تشرين الأول/ أكتوبر 2023

دراسات

15 آذار/ مارس 2026

طارق صادق

أستاذ الاقتصاد في جامعة بيرزيت. متخصص في الاقتصاد التطبيقي في العمل وتوزيع الدخل، وله مساهمات في الاقتصاد السياسي الفلسطيني.

أحمد علاونة

باحث في معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطيني (ماس)، حاصل على ماجستير في إدارة السياسات الاقتصادية.

جميع الحقوق محفوظة للمركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات © 2026

المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات مؤسسة بحثية عربية للعلوم الاجتماعية والعلوم الاجتماعية التطبيقية والتاريخ الإقليمي والقضايا الجيوستراتيجية. وإضافة إلى كونه مركز أبحاث فهو يولي اهتماماً لدراسة السياسات ونقدها وتقديم البدائل، سواء كانت سياسات عربية أو سياسات دولية تجاه المنطقة العربية، وسواء كانت سياسات حكومية، أو سياسات مؤسسات وأحزاب وهيئات.

يعالج المركز قضايا المجتمعات والدول العربية بأدوات العلوم الاجتماعية والاقتصادية والتاريخية، وبمقاربات ومنهجيات تكاملية عابرة للتخصصات. وينطلق من افتراض وجود أمن قومي وإنساني عربي، ومن وجود سمات ومصالح مشتركة، وإمكانية تطوير اقتصاد عربي، ويعمل على صوغ هذه الخطط وتحقيقتها، كما يطرحها بوصفها برامج وخططاً من خلال عمله البحثي ومجمل إنتاجه.

المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات

شارع الطرف، منطقة 70

وادي البنات

ص. ب: 10277

الظعائن، قطر

هاتف: + 974 40354111

www.dohainstitute.org

المحتويات

1	مقدمة
6	أولاً: تطور الحواجز في الضفة الغربية
8	ثانياً: الحواجز أداة للاستعمار والهيمنة
10	ثالثاً: تقدير آثار الحواجز اقتصادياً في مدن شمال الضفة الغربية ووسطها
10	1. سياسة الحواجز والانتشار الاستيطاني
12	2. بيانات حالة الدراسة
14	3. المنطقة واتجاه الحركة
14	أ. التغيير في حالة النقل العام قبل 7 تشرين الأول / أكتوبر وبعده
15	ب. المسافة الإضافية وأوقات الانتظار في أماكن حواجز الاحتلال ونقاط التفتيش
15	ج. المسافة بين المدن والوقت اللازم للتنقل عبر الحواجز واتباع طرق بديلة
15	د. تكلفة الوقت الإضافي والوقود اقتصادياً
15	رابعاً: نتائج العينة
17	1. التغيير في حركة التنقل إلى مدن شمال الضفة الغربية ووسطها خروجاً ودخولاً
18	2. الخروج والدخول إلى مدينة نابلس في اتجاه محافظات شمال الضفة الغربية ووسطها
18	3. الخروج من مدينة رام الله والدخول إليها في اتجاه محافظات شمال الضفة الغربية ووسطها
19	4. الخروج من مدينة أريحا والدخول إليها من شمال الضفة الغربية
19	5. تقييم الأثر الاقتصادي الناتج من حواجز الاحتلال
21	الاستنتاجات
23	التوصيات
24	المراجع
24	العربية
24	الأجنبية
27	ملحق

قائمة الجداول والخرائط

الجدول

- الجدول (1): توزيع المحافظات في الضفة الغربية مقارنةً بأعداد الحواجز والبوابات الحديدية وعدد المستوطنات المحيطة بها 12
- الجدول (2): توزيع الحواجز الدائمة (المعززة دائماً) بين مدن شمال الضفة الغربية ووسطها مقارنةً بأعداد الحواجز التي شملتها عينة الدراسة 13
- الجدول (3): أعداد رحلات المركبات في العينة قبل 7 تشرين الأول / أكتوبر وبعده 16
- الجدول (4): معدل وقت الانتظار في أماكن حواجز الاحتلال في العينة 17
- الجدول (5): معدل التأخير في السفر بحسب الاتجاه 19

الخرائط

- الخريطة (1): عوائق الحركة في الضفة الغربية قبل 7 تشرين الأول / أكتوبر 2023 27
- الخريطة (2): عوائق الحركة في الضفة الغربية بعد 7 تشرين الأول / أكتوبر 2023 28
- الخريطة (3): عوائق الحركة والمستوطنات والبؤر الاستيطانية في منطقة شمال الضفة الغربية 29
- الخريطة (4): عوائق الحركة والمستوطنات والبؤر الاستيطانية في نابلس وقلقيلية والأغوار الشمالية 29
- الخريطة (5): عوائق الحركة والمستوطنات والبؤر الاستيطانية في وسط الضفة الغربية 30
- الخريطة (6): عوائق الحركة والمستوطنات والبؤر الاستيطانية في منطقة بيت لحم 30
- الخريطة (7): عوائق الحركة والمستوطنات والبؤر الاستيطانية في منطقة الخليل 31
- الخريطة (8): حركة التنقل بعد 7 تشرين الأول / أكتوبر وفرض الإغلاقات والتشديد الأمني في أماكن الحواجز الإسرائيلية في الضفة الغربية 32
- الخريطة (9): حركة التنقل في أماكن الحواجز الإسرائيلية قبل 7 تشرين الأول / أكتوبر في الضفة الغربية 33
- الخريطة (10): التنقل من غرب مدينة نابلس من خلال حاجز دير شرف في اتجاه الشمال: جنين، وطولكرم، وقلقيلية (في الاتجاهين، بعد 7 تشرين الأول / أكتوبر) 34
- الخريطة (11): التنقل من غرب مدينة نابلس من خلال حاجز دير شرف في اتجاه الشمال: جنين، وطولكرم، وقلقيلية (في الاتجاهين، قبل 7 تشرين الأول / أكتوبر) 34
- الخريطة (12): التنقل من جنوب مدينة نابلس من خلال حاجز عورتا وحاجز المربعة في اتجاه مدن الوسط والجنوب (في الاتجاهين، بعد 7 تشرين الأول / أكتوبر) 35
- الخريطة (13): التنقل من جنوب مدينة نابلس من خلال حاجز حوارة وحاجز المربعة في اتجاه مدن الوسط

35. والجنوب (في الاتجاهين، قبل 7 تشرين الأول / أكتوبر)
- الخريطة (14): التنقل من غرب مدينة نابلس من خلال حاجز دير شرف في اتجاه جنين وطولكرم
36. (في الاتجاهين، بعد 7 تشرين الأول / أكتوبر)
- الخريطة (15): التنقل من غرب مدينة نابلس من خلال حاجز دير شرف في اتجاه جنين وطولكرم
36. (في الاتجاهين، قبل 7 تشرين الأول / أكتوبر)
- الخريطة (16): التنقل من غرب مدينة نابلس من خلال حاجز دير شرف في اتجاه جنين وطولكرم ومدن
- الوسط والجنوب (في الاتجاهين، بعد 7 تشرين الأول / أكتوبر)
37.
- الخريطة (17): التنقل من غرب مدينة نابلس من خلال حاجز صرة ودير شرف في اتجاه جنين وطولكرم
- ومدن الوسط والجنوب (في الاتجاهين، قبل 7 تشرين الأول / أكتوبر)
37.
- الخريطة (18): التنقل من مدينة رام الله عن طريق الجلزون في اتجاه باقي قرى شمال شرق رام الله
- ومدينة أريحا ومدن شمال الضفة الغربية (في الاتجاهين، بعد 7 تشرين الأول / أكتوبر)
38.
- الخريطة (19): التنقل من مدينة رام الله عن طريق حاجز بيت إيل في اتجاه قرى شمال شرق رام الله
- ومدينة أريحا وشمال الضفة الغربية وجنوبها (في الاتجاهين، قبل 7 تشرين الأول / أكتوبر)
38.
- الخريطة (20): التنقل من مدينة نابلس عن طريق حاجز الحمرا وعورتا والمربعة في اتجاه مدينة أريحا
- (في الاتجاهين، بعد 7 تشرين الأول / أكتوبر)
39.
- الخريطة (21): التنقل من مدينة نابلس عن طريق حاجز الحمرا وحوارة في اتجاه مدينة أريحا
- (في الاتجاهين، قبل 7 تشرين الأول / أكتوبر)
40.

تبحث الدراسة في تأثير الحواجز الإسرائيلية وعوائق الحركة في شمال الضفة الغربية ووسطها، مع التركيز على خسائر ساعات العمل وتكلفة الوقود الإضافي. أظهرت البيانات الجغرافية التي حصلنا عليها باستخدام أجهزة نظام تحديد المواقع العالمي (GPS) أن حركة النقل انخفضت بنسبة 51.7% بعد بدء العدوان على غزة في تشرين الأول/ أكتوبر 2023¹. وبلغ وقت الانتظار في 14 حاجزاً عسكرياً، ضمن عينة عشوائية من 23 حاجزاً معزراً دائماً بين مدن شمال الضفة الغربية ووسطها، بين 15 و50 دقيقة. وقدرت الدراسة عدد ساعات العمل الضائعة يومياً بنحو 191,146 ساعة عمل؛ ما يكلف الاقتصاد الفلسطيني نحو 764.6 ألف دولار يومياً²، بما يعادل 16.8 مليون دولار شهرياً³. وتؤثر المسافات الإضافية لتجنب الحواجز في استهلاك وقود إضافي يقدر بتكلفة تبلغ نحو 19,203 دولارات يومياً⁴؛ أي ما يعادل 6 ملايين دولار سنوياً⁵.

مقدمة

تشكل الحواجز والقيود الإسرائيلية على الحركة في الضفة الغربية سياسة إسرائيلية استراتيجية في فرض نظام الفصل العنصري على الفلسطينيين، وليست هذه السياسة جديدة؛ فبعد نكبة عام 1948، فرضت الحكومة الإسرائيلية نظام حواجز وقيود حركة على الفلسطينيين الذين لم تستطع الحركة الصهيونية تهجيرهم خارج فلسطين أو إلى الضفة الغربية وقطاع غزة، والسكان في الأحياء والقرى الفلسطينية المحتلة عام 1948. وفرضت إغلاقات على هذه الأحياء والقرى، واستخدمت سياسة تصاريح التنقل والعمل للسيطرة كلياً على الفلسطينيين. وساهم ذلك في منعهم من الوصول إلى أراضيهم وقراهم ومدنهم التي هُجروا منها؛ فاعتبرت الحكومة الإسرائيلية أملاك الفلسطينيين أملاك غائبين واستولت عليها.

تمثل سياسة الحواجز والقيود على الحركة الحالية في الضفة الغربية إعادة تشكيل لسياسة عزل الفلسطينيين عن أراضيهم حتى يسهل الاستيلاء عليها. وتشكل هذه القيود عنصراً رئيساً من ثلاثة أنواع من السياسات في منظومة السيطرة على الفلسطينيين. وبحسب جيف هالبر، تتكون هذه المنظومة، أولاً، من الاستيلاء على الأراضي وبناء المستوطنات، وثانياً، من القيود على الحركة المتمثلة في أماكن الحواجز وعوائق الحركة والجدار، وثالثاً، من قيود قانونية تقيّد حياة الفلسطينيين من خلال فرض نظام تصاريح للعمل والبناء والحركة⁶.

تشكل اتفاقية أوسلو 1993، وما نتج منها من تقسيم للضفة الغربية إلى ثلاث مناطق "أ" و"ب" و"ج"، إطاراً لمنظومة السيطرة الإسرائيلية على الأرض الفلسطينية. تنتشر الحواجز وعوائق الحركة الإسرائيلية في مناطق "ج" في الضفة الغربية على نحو يعزل هذه المناطق عن باقي المناطق ("أ" و"ب"). ويتعرض الفلسطينيون لعنف جنود الاحتلال ومستوطنيه بطريقة متكررة؛ ما يشكل بيئة طاردة لهم تجعلهم يتجنبون العبور من خلال طرق ذات حواجز أو قريبة من المستوطنات أو قد يصل إلى تهجير طوعي للفلسطينيين من أماكن سكنهم.

1 اختيرت عينة البيانات خلال خمسة أيام من أشهر مختلفة، في فترة ما بعد العدوان الإسرائيلي على قطاع غزة 7 تشرين الأول/ أكتوبر 2023، من عاقي 2023-2024، وكانت تنحصر في الأيام التالية: 2023/11/15-2024/2/20-2024/3/15-2024/4/25-2024/1/25.

2 نحو 2.8 مليون شيكل بالعملة المحلية.

3 نحو 62.2 مليون شيكل بالعملة المحلية.

4 نحو 71 ألف شيكل بالعملة المحلية.

5 نحو 22.2 مليون شيكل بالعملة المحلية.

6 Jeff Halper, "The 94 Percent Solution: Israel's Matrix of Control," in: Joel Beinin & Rebecca L. Stein (eds.), *The Struggle for Sovereignty: Palestine and Israel, 1993–2005* (Redwood City: Stanford University Press, 2006), pp. 62–71.

وتؤدي القيود على الحركة إلى إنشاء تغييرات جيوسياسية جديدة على الأرض؛ ما يجعل تأسيس دولة فلسطينية ذات سيادة وقابلة للحياة أمراً مستحيلاً بسبب تقطيع أوصال الضفة الغربية والبنية التحتية للطرق وجعل المدن والقرى مناطق معزولة عن بعضها. أما على الصعيد الاقتصادي، فتساهم القيود الإسرائيلية على الحركة في ارتفاع نسبة البطالة بين الفلسطينيين وتدني الأجور في سوق العمل⁷. وتتسبب الحواجز الإسرائيلية في صعوبة حركة البضائع وتعرضها للتلف نتيجة الانتظار الطويل، وقد ترتفع تكلفة نقل البضائع على التجار نتيجة اتخاذ طرق بديلة تلتف حول الحواجز المغلقة.

تكمن أهمية الدراسة في توثيق انتهاكات سلطات الاحتلال الإسرائيلية للقانون الدولي والقانون الإنساني، خاصة فيما يتعلق من ذلك بحرية الحركة. وتضيف هذه الدراسة عدة جوانب إلى المعرفة المتراكمة في توثيق خسائر الفلسطينيين الاقتصادية، من جراء سياسات الاحتلال، التي يوثقها مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الأونكتاد UNCTAD. وتعتبر هذه الدراسات، التي توثق التكاليف الاقتصادية الناجمة عن الاحتلال الإسرائيلي، مرجعية علمية لمحاسبة إسرائيل على انتهاكاتها ضد الشعب الفلسطيني.

تبيّن هذه الدراسة الأبعاد الجيوسياسية والاقتصادية للحواجز التي فرضتها إسرائيل. وتهدف إلى دراسة تطوّرات الحواجز وعوائق الحركة، وفهم دورها في عملية الاستيطان في الضفة الغربية، وتأكيد أنها أداة استعمارية في إطار استعمار استيطاني إحلالي. وتهدف أيضاً إلى تقدير تأثيراتها في سوق العمل من ناحية ضياع عدد كبير من ساعات العمل من جراء التعطيل الذي تسببه.

اعتمدت الدراسة في منهجيتها على بيانات جُمعت من 100 مركبة تعمل في النقل العام وتحمل جهاز تحديد المواقع العالمي، وتعمل هذه المركبات طوال اليوم، واعتمدت حركة النقل من مدينة نابلس إلى باقي المحافظات التي وصلت إليها مركبات النقل العام، وجرى اختيار 5 أيام من بعد 7 تشرين الأول/ أكتوبر 2023 من البيانات التي سجلتها هذه المركبات. وحددت البيانات الجغرافية التي سُجّلت بنظام تحديد المواقع العالمي المساحة الجغرافية للدراسة من حيث عدد الحواجز وعدد المحافظات التي جرت زيارتها؛ بحيث غطت 14 حاجزاً عسكرياً تقع ضمن المساحة الجغرافية لشمال الضفة الغربية ووسطها. ويمثل عدد الحواجز التي غطتها عينة الدراسة ما يقارب 61% من الحواجز التي يكون فيها جيش الاحتلال على نحو دائم. واعتمد في احتساب أوقات الانتظار على قياس مسافة التباطؤ بالسرعة قبل 700 متر من الحاجز قبل الوقوف عليه، واستثنيت الأزمات المرورية، وجرى الاقتصار على أوقات الرحيل من مواقع ونقاط خارج الأزمات المرورية، وجرى احتساب ذلك رياضياً من خلال برنامج "تابلو" Tableau.

وأجريت مقارنات بين وقت الرحلة الأصلي في الحالات "العادية" ووقت الرحلة مع القيود التي تفرضها حواجز الاحتلال؛ لتأكيد الرحلة زمنياً وإيجاد الفارق بينهما، لتحقيق أعلى مستوى في دقة الحساب الزمني بالنسبة إلى كل رحلة، إضافة إلى احتساب الفارق بين المسافة المقطوعة في الحالات العادية والمسافة الإضافية في حال اتخاذ مسلك آخر لتفادي الحواجز المغلقة، وذلك وفق عمليات رياضية من خلال برنامج تابلو الذي يقيس المسافة بالكيلومترات ومقارنتها بالمسافة الأصلية استناداً إلى خرائط "غوغل ماب" Google Map. وجرى احتساب تكلفة المسافة الإضافية من خلال المعلومات التي لدينا حول المركبات وحجم محركاتها التي

7 Wifag Adnan, "Who Gets to Cross the Border? The Impact of Mobility Restrictions on Labor Flows in the West Bank," *Labour Economics*, vol. 34 (2015), pp. 86–99.

تعمل بالديزل؛ إذ قيسَت تكلفة الوقود لكل كيلومتر وجري تطبيق ذلك على تكلفة المسافة الإضافية وقياسها باللترات وحساب قيمتها بحسب سعر لتر الوقود الواحد للحصول على قيمة التكلفة المالية.

يقدم القسم الأول من هذه الدراسة مراجعة لأدبيات الحواجز وتطورها، ثم يبيِّن القسم الثاني التغير في نمط القيود على الحركة في الضفة الغربية واستخدامها أداة استعمارٍ وهيمنةٍ على الأرض الفلسطينية وفي فصل المحافظات عن بعضها في الضفة الغربية، ثم يحلل القسم الثالث الارتباط بين سياسة الحواجز الإسرائيلية والاستيطان لتوضيح الدور الاستيطاني للحواجز وعوائق الحركة من خلال الخرائط الجغرافية التي تبيِّن مواقع المستوطنات الإسرائيلية والمدن والقرى الفلسطينية، إضافةً إلى مواقع الحواجز المنتشرة على محيط المدن الفلسطينية، ووصف منهجية تقدير التكلفة الاقتصادية الناجمة عن حواجز الاحتلال المرتبطة بأوقات الانتظار الإضافية وتكلفة الوقود الإضافي المستهلك. وتلخص الدراسة إلى استنتاجات تناولت أوقات التأخير في 14 حاجزاً بشمال الضفة الغربية ووسطها، وهي تضم محافظات نابلس، وجنين، وطولكرم، وقلقيلية، وسلفيت، وطوباس، وأريحا، ورام الله؛ حيث تقع هذه الحواجز والبوابات بين هذه المحافظات وتعوِّق حركة التنقل.

ستتعامل نتائج الدراسة مع ربط أوقات التأخير والانتظار التي جري قياسها وتحليلها اعتماداً على مسح القوي العاملة للربع الرابع من عام 2023 الصادر عن الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، الذي يشمل مسجلاً لأفراد القوي العاملة الذين تبلغ أعمارهم 15 عاماً فأكثر، وتحدد أعمالهم داخل المحافظة أو في محافظات أخرى أو من يعملون في إسرائيل والمستوطنات. ويشير مسح القوي العاملة إلى متوسط عدد أيام العمل ومتوسط الأجر بالساعات. وفي المقابل، جري حساب عدد ساعات التأخير وقياسها بمعدل الأجر اليومي لحساب التكلفة والفرصة الضائعة بسبب الانتظار في أماكن الحواجز وقياس عدد ساعات العمل التي تُخسَر في كل يوم عمل؛ ومن ثم يجري رصد قيمتها طوال العام ككله. إضافةً إلى ذلك، جري بيان تكلفة الوقود الإضافية نتيجةً لقطع مسافات إضافية مقارنةً بمسافة الوصول الأصلية للانتقال من مدينة إلى أخرى، علماً أن الدراسة لن ترصد قيمة التكاليف الاقتصادية الأخرى من قبيل الأضرار التي تلحق الحركة التجارية وتكاليف توريد البضائع، والآثار المباشرة في القطاعات الاقتصادية الأخرى مثل الزراعة والصحة والتعليم وغير ذلك.

إن الصورة الشاملة في سياسة تقييد حركة الفلسطينيين منذ بداية الانتفاضة الأولى (1987-1993) هي التضيق عليهم، سواء كان ذلك من خلال إغلاق الضفة الغربية وقطاع غزة (الإغلاق الخارجي) أو من خلال سياسة الحواجز داخل الضفة الغربية (الإغلاق الداخلي) استناداً إلى أليسون براون⁸، الذي يرى أن الإغلاق الخارجي للضفة الغربية وقطاع غزة يقتصر على الاقتصاد الفلسطيني من خلال تقييد حركة العمال الفلسطينيين والبضائع. لكن سياسة تقييد الحركة داخل الضفة الغربية، أو بين الضفة الغربية وقطاع غزة، لها أثر شامل في جميع مناحي حياة الفلسطينيين.

كانت القيود على الحركة سياسة سائدة خلال الانتفاضة الأولى، واتخذت هذه القيود أشكالاً متعددة. وبموجب أمر عسكري، كان في الإمكان إعلان مناطق عسكرية مغلقة أو فرض حظر تجوال على الفلسطينيين، من دون أن يشمل ذلك المستوطنين. واستخدمت سلطات الاحتلال الإقامة الجبرية والإقامة داخل المدن بالنسبة إلى الأسرى المحررين. وتتشابك القيود على الحركة هذه مع سياسات الاحتلال في منح تصاريح الإقامة، ولم تشمل العائلات الفلسطينية لتشكل منظومة متكاملة في تقييد حركتهم. وبناءً على هذه المنظومة، تحدّد سلطات

8 Alison P. Brown, "The Immobile Mass: Movement Restrictions in the West Bank," *Social & Legal Studies*, vol. 13, no. 4 (December 2004), pp. 501-521.

الاحتلال من يمكنه العيش في مكان ما في الضفة الغربية، أو قطاع غزة، أو داخل الخط الأخضر، أو حق المغادرة والعودة إلى المكان نفسه.⁹

منذ منتصف تسعينيات القرن العشرين، أصبحت القيود المفروضة على الحركة جزءاً من آليات تقسيم الضفة الغربية إلى مناطق. وتتألف المنطقتان "أ" و"ب"، حيث يعيش معظم الفلسطينيين، الخاضعتان نظرياً لسيطرة السلطة الفلسطينية، من عشرات الجيوب، تفصلهما مناطق "ج" التي تشكل 60% من الضفة الغربية، والتي تخضع لسيطرة إسرائيلية كاملة؛ ما يشكل نظاماً متكاملًا للسيطرة والهيمنة¹⁰. وتعمل القيود المفروضة على الحركة، فضلاً عن شبكة مناطق المستوطنات، على قطع طريق السفر بين المدن والقرى، إضافة إلى القيود على التنقل بين الضفة الغربية وقطاع غزة التي جرى فرضها والتشديد عليها بعد اتفاقية أوسلو.

وخلال انتفاضة الأقصى (2000–2005)، أقامت سلطات الاحتلال الإسرائيلي مئات الحواجز في الضفة الغربية، التي أدت إلى إعاقة حركة الفلسطينيين وتعطيل الحياة اليومية¹¹. وعلى الرغم من أن العديد من الحواجز قد فُتحت جزئياً، فإن منطق التصميم المكاني، وإمكانية الإغلاق، ظلّ قائمين¹². وصُمّمت البوابات بطريقة تمكّن من إعادة إغلاق الحواجز بأكملها في غضون ساعات، وخير مثال على ذلك الإغلاق الكليّ السريع بين المدن والقرى داخل الضفة الغربية الذي جرى في 7 تشرين الأول/ أكتوبر 2023. ولا تشكل الحواجز الإسرائيلية عوائق لحركة الفلسطينيين فحسب، بل إنها تمثل عنصراً مهماً من منظومة تجعل مستوطنات الضفة الغربية في أراضي مناطق "ج" منطقةً جغرافية واحدة متصلة جغرافياً، ومنفصلة عن المدن والقرى الفلسطينية¹³. وتساهم الحواجز في خلق حركة الفلسطينيين وتضييق حيز حركتهم Territorialization داخل مدنهم وقراهم، بينما تجعل حركة المستوطنين سلسلة من دون ضرورة الاحتكاك بحركة الفلسطينيين¹⁴.

من أهم الآثار الاقتصادية لذلك القيود التي فرضت على حركة الفلسطينيين في الضفة الغربية، إضافةً إلى العاملين داخل الخط الأخضر (داخل السوق الإسرائيلية)، وهو ما أدى إلى ارتفاع نسبة البطالة في الضفة الغربية، خاصة بعد 7 تشرين الأول/ أكتوبر 2023. ومن خلال الجدار الإسرائيلي على أراضي الضفة الغربية والحواجز والبوابات على الجدار، تتحكم سلطات الاحتلال في عبور العمال الفلسطينيين بناءً على نظام تصاريح بعد مسحٍ أمني مسبق، ولكن الأمر لا يتوقف عند الحصول على التصريح فحسب؛ إذ يخضع الفلسطينيون الحاصلون على تصاريح عبور الحواجز للسيطرة الإسرائيلية وهيمنتها.

9 *Punishing a Nation: Human Rights Violations During the Palestinian Uprising, December 1987–1988* (Ramallah: Al-Haq, 2011), accessed on 1/9/2025, at: <https://acr.ps/1L9GP27>; Al-Haq Defending Human Rights, *A Nation Under Siege* (Ramallah: 1990), accessed on 15/10/2024, at: <https://acr.ps/1L9BOUy>; Yehezkel Lein, *Civilians under Siege: Restrictions on Freedom of Movement as Collective Punishment* (Jerusalem: B'Tselem, January 2001).

10 Jeff Halper, "The 94 Percent Solution: Israel's Matrix of Control," in: Beinun & Stein (eds.), pp. 62–71.

11 Ariel Handel, "Where, Where to and When in the Occupied Territories: An Introduction to Geography of Disaster," in: Adi Ophir, Michal Givoni & Sari Hanafi (eds.), *The Power of Inclusive Exclusion: Anatomy of Israeli Rule in the Occupied Palestinian Territories* (New York: Zone Books, 2009), pp. 179–222; Ariel Handel, "Exclusionary Surveillance and Spatial Uncertainty in the Occupied Palestinian Territories," in: Elia Zureik, David Lyon & Yasmeen Abu-Laban (eds.), *Surveillance and Control in Israel/ Palestine: Population, Territory and Power* (London/ New York: Routledge, 2010), pp. 259–275.

12 Ariel Handel, "Gated/ Gating Community: The Settlement Complex in the West Bank," *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol. 39, no. 4 (2014).

13 Ibid.

14 Alexandra M. Rijke, "Checkpoint Knowledge: Navigating the Tunnels and Al Walaja Checkpoints in the Occupied Palestinian Territories," *Geopolitics*, vol. 26, no. 5 (2021), pp. 1586–1607.

يؤدي إغلاق الضفة الغربية إلى ارتفاع نسبة البطالة¹⁵. وقدّرت خسارة الاقتصاد الفلسطيني نتيجة إغلاق حواجز الضفة الغربية بنحو 223 مليون دولار في عام 2007¹⁶، بينما قدّرت خسارة الاقتصاد الفلسطيني نتيجة لسيناريو إغلاق الحواجز بين الضفة الغربية وإسرائيل في أي ربع كان من العام خلال 50 يومًا، بمعدل بلغ 1.7 مليون دولار في اليوم الواحد (نحو 85 مليون دولار في الربع)، وذلك باستخدام البيانات الطولية التي تدمج بين البيانات المقطعية والسلاسل الزمنية في آن واحد لمسح القوى العاملة الفلسطينية خلال الأعوام 2000–2010¹⁷. وقد ارتفعت نسبة البطالة نتيجة الإغلاقات الإسرائيلية للضفة الغربية بسبب توقف العمالة الفلسطينية عن العمل داخل الاقتصاد الإسرائيلي بعد 7 تشرين الأول/أكتوبر 2023، لترتفع نسبة البطالة إلى 38.4% من إجمالي القوى العاملة في الضفة الغربية¹⁸. أما على المدى القصير، فقد أدت الإغلاقات إلى تقليل فرص العمل، خاصةً بالنسبة إلى الذكور الذين يعملون في قطاع الإنشاءات¹⁹. وإضافة إلى إغلاق الحواجز بين الضفة الغربية وداخل الخط الأخضر، تُعدّ القيود على الحركة بين المدن والقرى في داخل الضفة الغربية بأشكالها المختلفة (حواجز وبوابات إغلاق ومكعبات إسمنتية) عوامل ضغط سلبية إضافية على ظروف العمل²⁰.

ثمة تداعيات كبيرة للقيود المفروضة على الحركة، وخصوصًا في مجال فرص التوظيف والأجور؛ فعند وجود حاجز تفتيش يبعد دقيقة واحدة من منطقة محلية، على سبيل المثال، فإنه يقلل من أجر سكانها بنسبة 5.2% في الساعة، ويحد من إمكان إيجاد فرصة عمل بنسبة 0.5%²¹. لذلك، يقدر فقدان 24% من فرص العمل المحلية (208,000 وظيفة) بأنه نتيجة للقيود على الحركة داخل الضفة الغربية بعد 7 تشرين الأول/أكتوبر 2023²².

ولا تنحصر آثار القيود على الحركة في حركة العمال والبضائع، فهناك أيضًا أثر طويل الأمد نتيجة الإهلاك السريع للبنية التحتية وعدم توفر الاستثمارات لصيانتها وتطويرها، خاصة فيما يتعلق بالطرق بين المدن والقرى²³. وتعتبر طريق واد النار، التي تصل جنوب الضفة الغربية بالشمال والوسط، أحد الأمثلة الواضحة التي تعبر عن أثر القيود على الحركة في البنية التحتية. بدأ الفلسطينيون باستخدام هذه الطريق، التي كانت طريقًا زراعية أساسًا، بعد منعهم من دخول القدس للتنقل بين شمال الضفة الغربية وجنوبها؛ ما ضاعف المسافة بين رام الله وبيت لحم من 25 إلى 50 كيلومترًا. ثم إن تلك الطريق المتعرجة تفتقر إلى أدنى مقومات الطرق الرئيسية بين المدن. ومن أهم عوائق تطوير الطريق وجود حاجز إسرائيلي دائم يفصل جنوب الضفة الغربية عن بقيتها.

15 Adnan, pp. 86–99; Sami H. Miaari & Robert M. Sauer, "The Labor Market Costs of Conflict: Closures, Foreign Workers, and Palestinian Employment and Earnings," *Review of Economics of the Household*, vol. 9, no. 1 (March 2011), pp. 129–148.

16 Massimiliano Cali & Sami H. Miaari, "The Labor Market Impact of Mobility Restrictions: Evidence from the West Bank," *Labour Economics*, vol. 51 (April 2018), pp. 136–151.

17 Adnan, pp. 86–99.

18 «استنتاجات أولية لأثر توقف العمالة في إسرائيل على المؤشرات الاقتصادية الفلسطينية الكلية»، في: ملخص اقتصادي حول الحرب على غزة، معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطينية - ماس، العدد 5 (2023).

19 Florence Oberholzer, "The Impact of the West Bank Wall on the Palestinian Labour Market," *International Development Policy: Revue internationale de politique de développement*, no. 6.2 (2015), accessed on 2/9/2025, at: <https://acr.ps/1L9GPEi>

20 Cali & Miaari, pp. 136–151.

21 Massimiliano Cali & Julia Oliver, "West Bank Checkpoints Damage Economy, Illustrate High Cost of Trade Barriers," *The Trade Post*, World Bank Blogs, 18/7/2013, accessed on 2/9/2025, at: <https://acr.ps/1L9GP1Z>

22 مجدي المالكي، "آثار الحرب في العمالة الفلسطينية: التداعيات والتوقعات الاقتصادية"، ورقة سياسات، مؤسسة الدراسات الفلسطينية (2024)، شوهد في <https://acr.ps/1L9GPgI>، في: 2025/9/2

23 Erika Weinthal & Jeannie Sowers, "Targeting Infrastructure and Livelihoods in the West Bank and Gaza," *International Affairs*, vol. 95, no. 2 (2019), pp. 319–340.

للقیود على الحركة آثار اجتماعية أعمق من الآثار الاقتصادية والمادية، فقد أثر جدار الفصل العنصري سلباً في حياة الفلسطينيين في نواحٍ مختلفة، من أهمها حرمانهم من الوصول إلى الأراضي التي فُصِلت إلى جزأين بسبب إقامة هذا الجدار، وفي بعض الأحيان عزل السكان عن أرضهم؛ ما أدى إلى صعوبة الاستثمار والعمل فيها، وهذا عمّق محدودية الموارد للسكان في تلك المناطق وزاد من مستوى الفقر لديهم. وتمتدّ آثار القيود على الحركة إلى أبعاد اجتماعية مختلفة، مثل الوصول إلى الرعاية الصحية والتعليم، لا سيما في الأرياف مقارنة بالمناطق الحضرية²⁴. ويؤدي التعرض للحواجز إلى التقليل من فرص الالتحاق بالتعليم الجامعي بنسبة 10.6%²⁵، لكن آثار القيود على الحركة تنعكس أيضاً على نوعية التعليم، فقد تبين أن القيود على الحركة بسبب الحواجز قرب المدارس خلال انتفاضة الأقصى قللت من فرص النجاح في امتحان الثانوية العامة بنسبة تراوح بين 1 و3%²⁶. ويمكن تفسير أثر القيود على الحركة السلبي في أداء الطلاب من خلال عدم قدرة وصول المعلمين على نحو مستمر، إلى المدرسة أو العودة إلى المنازل؛ ما يجعل فترة الدراسة المتاحة للطلاب أقل، ويؤدي التعرض يومياً للحواجز إلى حالة نفسية غير مساعدة على الدراسة والتركيز. وتعتبر هذه الآثار طويلة الأمد؛ إذ تنعكس مخرجات التعليم ونوعيته على فرص العمل لاحقاً.

أولاً: تطور الحواجز في الضفة الغربية

تطورت عوائق الحركة في الضفة الغربية منذ اتفاقية أوسلو؛ إذ تحولت الحواجز المؤقتة المتعارف عليها باسم "الحواجز الطائرة"، بعد اتفاقية أوسلو، والتي كانت حول مدينة القدس، وعلى الطرق العابرة للخط الأخضر، والطرق الرئيسية الرابطة بين المدن الفلسطينية، إلى حواجز رئيسة بعد عام 1998 وانتفاضة الأقصى، ثم تحولت إلى بوابات عبر جدار الفصل العنصري الإسرائيلي.

وقد وثّق مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية في مطلع عام 2023 انتشار 565 عائقاً يحول دون الحركة والتنقل في الضفة الغربية، بما في ذلك القدس الشرقية، وشملت هذه العوائق 49 حاجزاً يربط عليها، دائماً، جنود إسرائيليون أو شركات أمن خاصة، وهناك 139 حاجزاً يتمركز فيها الجنود أو أفراد شركات الأمن بين الحين والآخر، وهناك أيضاً 304 متاريس طرق وسواتر ترابية وبوابات طرق، و73 جداراً ترابياً وخذقاً وعائقاً²⁷.

هذه الأعداد قريبة من أعداد الحواجز التي كانت منتشرة منذ أكثر من عقدين، خلال انتفاضة الأقصى، فقد بلغت آنذاك 537 حاجزاً متنوعاً؛ منها حواجز تُصنّف بوصفها معوّقات محسوسة (أكوام التراب، والمكعبات الإسمنتية، والصخور، والجدران، والقنوات، والبوابات الحديدية)، وبلغ عددها 445 حاجزاً، إضافة إلى وجود حواجز ثابتة بلغ عددها 82 حاجزاً؛ منها 35 حاجزاً بمنزلة نقاط فحص ثابتة قبل الدخول إلى الأراضي الإسرائيلية، و47 حاجزاً

24 Tareq Sadeq & Michel Lubrano, "The Wall's Impact in the Occupied West Bank: A Bayesian Approach to Poverty Dynamics Using Repeated Cross-Sections," *Econometrics*, vol. 6, no. 2 (2018), article 29.

25 Erika Deserranno, "Essays in Development Economics," PhD. Thesis, London School of Economics and Political Science, London, 2015; Anni Väättänen, "The Effects of Movement Restrictions on Educational Attainment and Labour Market Outcomes: Evidence from the West Bank," Master's Thesis in Economics, University of Helsinki, 2021, accessed on 2/9/2025, at: <https://acr.ps/1L9GP6p>

26 Sami H. Miiari & Ines Lee, "Obstacles on the Road to School: The Impacts of Mobility Restrictions on Educational Performance," *IZA Discussion Paper No. 13563*, Institute of Labor Economics (August 2020).

27 United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs – Occupied Palestinian Territory, *West Bank Access Restrictions | May 2023*, 26/5/2023, accessed on 2/9/2025, at: <https://acr.ps/1L9GPQd>

من أجل السيطرة على حركة تنقل الفلسطينيين في الضفة الغربية. وعلاوةً على ذلك، تُقيّد الحركة عبر جدار الفصل، والحصار، والحواجز المتنقلة، والطرق الالتفافية²⁸.

ازداد انتشار الحواجز في الضفة الغربية بعد هبة فلسطين في عام 2021، وتساعد عمليات المقاومة في الضفة، ونمو ظاهرة عرين الأسود وكتيبة جنين والكتائب الأخرى؛ إذ أغلقت سلطة الاحتلال كل الشوارع الترابية والفرعية في شمال الضفة الغربية، ووضعت حواجز وعوائق بين القرى، وداخل القرية الواحدة أحياناً، وشددت المراقبة على القرى والأرياف، إضافة إلى تركيب كاميرات وأجهزة التسجيل لترصد العمل المقاوم. إن كل هذه الخطوات سياسة إغلاق وتقييد متفاوتة زمانياً ومكانياً²⁹.

لم يعد عدد الحواجز وعوائق الحركة وحده مؤشراً على سيطرة الاحتلال على حركة الفلسطينيين؛ فقد تطورت الحواجز بعد أن كانت بوابة تسيطر عليها مجموعة من الجنود إلى معابر حدودية تستخدم التقنيات البيومترية وتقنيات التعرف إلى الوجه، وجرى العمل بهذه التقنيات في أماكن الحواجز المحيطة بمدينة القدس والحواجز على الجدار. وبات الحصول على تصريح لدخول القدس والمناطق المحتلة عام 1948 مرهوناً بالحصول على "بطاقة ممغنطة"، بحيث يجري تعريف بصمات الشخص وصورته الشخصية على نظام مؤتمت للتنقل عبر الحواجز الإسرائيلية. وللحصول على هذه البطاقة، على الفلسطينيين الحجز من خلال تطبيق خاص على الهواتف الذكية هو "المنسق"³⁰. وتزعم سلطات الاحتلال أن استخدام البطاقة الممغنطة واستخدام التقنيات المتطورة وتقنيات الذكاء الاصطناعي في أماكن الحواجز بغرض تسهيل حركة الفلسطينيين، إلا أن الاحتلال يسعى لإحكام السيطرة على الفلسطينيين من خلال تسجيل جميع بياناتهم من بصمات وصور شخصية، وقد يجري تتبع لهواتفهم من خلال التطبيق. ثم إن الحواجز مزودة بكاميرات عالية الدقة للتعرف إلى أوجه الفلسطينيين للتتبع والتحكم في حركتهم.

وبعد 7 تشرين الأول/أكتوبر 2023 وبداية العدوان الإسرائيلي على قطاع غزة وتصعيد العمليات العسكرية وحصار الضفة الغربية³¹، كُثف الاحتلال الإسرائيلي عمليات التضييق على حركة الفلسطينيين في الضفة الغربية، وألغى جميع التصاريح، وأغلق جميع الحواجز المؤدية إلى القدس والداخل التي تحول دون عبور الفلسطينيين³². وازدادت، أيضاً، عوائق الحركة الأخرى من سواتر ترابية وبوابات ومكعبات إسمنتية. وتشير الخريطتان (1) و(2) (ينظر الملحق) إلى ارتفاع في عدد عوائق الحركة، خاصة في مناطق نابلس والخليل والأغوار. وأصبح وجود الجنود في بعض الحواجز دائماً بعد أن كان مؤقتاً قبل العدوان الإسرائيلي. وبهذا، تحيط عوائق الحركة على اختلاف أنواعها بمحيط مناطق "أ" و"ب" من الضفة الغربية، وتبقى مناطق "ج" خارج إطار حركة الفلسطينيين.

ومن خلال التنقل الميداني داخل الضفة الغربية، تلاحظ زيادة الحواجز المفاجئة "الطيارة"، وتقييدات الحركة في أماكن الحواجز التي كانت قائمة قبل العدوان الإسرائيلي؛ أي إن الجديد هو تشديد سياسات التضييق

28 بلا حركة: مصادر حرية الحركة والتنقل للفلسطينيين في الضفة الغربية"، بتسليم، آب/أغسطس 2007، شوهد في 2025/9/2، في: <https://acr.ps/1L9GPGC>
29 أحمد عز الدين أسعد، "الحواجز والإغلاقات وتقييد الحركة في الضفة الغربية بعد 7 تشرين الأول/أكتوبر"، أوراق سياسات، مؤسسة الدراسات الفلسطينية (2023)، شوهد في 2024/9/12، في: <https://acr.ps/1L9GPu9>

30 المنسق هو تطبيق أنشأه مكتب تنسيق أعمال الحكومة في المناطق التابعة للحكومة الإسرائيلية، ويتيح هذا التطبيق للمستخدمين الفلسطينيين بعض الإجراءات، مثل تقديم طلبات للحصول على تصاريح وفحص المنع الأمني قبل السماح لهم بالدخول إلى الداخل المحتل للعمل أو للزيارة أو للعلاج في المستشفيات في القدس وغيرها.

31 Human Rights Council, Independent International Commission of Inquiry on the Occupied Palestinian Territory, including East Jerusalem, and Israel, "Detailed Findings on the Military Operations and Attacks Carried Out in the Occupied Palestinian Territory from 7 October to 31 December 2023," Press Release, 12/6/2024, 56th session, accessed on 2/9/2025, at: <https://acr.ps/1L9GP9z>

32 European Union, One-Year Report on Israeli Settlements in the Occupied West Bank, Including East Jerusalem: Reporting Period January–December 2023 (Brussels: Delegation of the European Union to the West Bank and Gaza Strip, August 2024), accessed on 2/9/2025, at: <https://acr.ps/1L9GPim>

والإغلاق والضبظ في هذه الأماكن، وذلك لأن جزءاً كبيراً من الحواجز كان قائماً فعلياً، وما جرى هو التشديد على حركة المرور وتفتيش المركبات والتدقيق في البطاقات الشخصية للفلسطينيين، واحتجاز المركبات والركاب ساعات طويلة، فضلاً عن ممارسة الجنود الإسرائيليين سياسات التنكيل بالفلسطينيين. فعلى سبيل المثال، كان ثمة حواجز، قبل 7 تشرين الأول/ أكتوبر، لم يكن فيها جنود إلا في حالات نادرة، ثم صاروا يربطون فيها، على نحو دائم، ليمارسوا عنفهم الاستعماري تجاه الفلسطينيين، خاصة حول مدينتي نابلس ورام الله.

ثانياً: الحواجز أداةً للاستعمار والهيمنة

يستعرض هذا القسم سياسة الاحتلال الإسرائيلي الخاصة بعوائق حركة الفلسطينيين في الضفة الغربية من منظور استعمار الضفة الغربية والسيطرة على مناطق "ج"، مع بيان كيف أنّ عوائق الحركة تخدم الهدف الاستعماري الإسرائيلي وتساهم في نظام استعماري استيطاني.

بعد عام 1993، قلّلت الحكومة الإسرائيلية أعداد تراخيص المستوطنات في الضفة الغربية، لكن بدأت ظاهرة البؤر الاستيطانية، التي ازداد عددها بعد عام 1998. وتنشأ هذه البؤر من خلال مجموعة من المستوطنين الذين يستولون على أراضٍ فلسطينية عادةً ما تكون على قمم الجبال. وقد تكون البؤر قريبة من المستوطنات، لكنها غير متصلة بها، ويجري ربطها بالمستوطنة الأقرب عبر طريق ترابية، أو قد تكون بعيدة نسبيًا عن المستوطنات، وهي تُبنى على قمم التلال من أجل التأسيس لمستوطنة جديدة. وعند الاستيلاء على الأرض، يمتنع الفلسطينيون أصحاب الأرض من الاقتراب من أرضهم، وينصب عدد من المستوطنين خيمًا أو "كرفانات". وهنا تأتي أهمية عوائق الحركة لمنع الفلسطينيين من الاقتراب من أرضهم وتوفير الحماية للمستوطنين وإعطائهم حرية البناء والتوسع وفرض الأمر الواقع على الأرض³³. وفي المرحلة الثانية، تبدأ مرحلة إعداد المخططات الاستيطانية والموافقة عليها من المجالس الإقليمية للمستوطنات. وفي المرحلة الثالثة، تبدأ عملية توفير بنية تحتية من طرق وخطوط خدمات للبؤر الاستيطانية التي تكون معزولة عن الطرق وخطوط خدمات الفلسطينيين. وبعد هذه المراحل، تبدأ عمليات بناء البيوت للمستوطنين وبيعها³⁴.

ولفهم العلاقة بين سياسة الاستيطان في مناطق "ج" وإجراءات تضييق الحركة على الفلسطينيين (ينظر الخرائط 3-7 في الملحق؛ حيث تظهر بعض المناطق التي تتكثف فيها البؤر الاستيطانية والحواجز)، نناقش المثال الآتي: ثمة بؤرة استيطانية في الجنوب الغربي لبلدتي يعبد وزبدة في محافظة جنين؛ بالقرب من مستوطنة حومش على الجهة المقابلة للطريق 585 التي تمر بجانب المستوطنة والتي يجري الوصول إليها بالخط الأخضر، وقد وُضعت عدة عوائق حركة في جنوب بلدة يعبد لمنع أهالي القريتين من الوصول إلى الطريق المؤدية إلى البؤرة الاستيطانية المقامة على أراضي يعبد وزبدة. ونتيجة لتلك الحواجز، يحتاج أهالي يعبد الراغبون في التوجه جنوباً نحو بلدات عرابة وقباطية إلى انتظار فتح الحواجز أو إلى التوجه شمالاً نحو مدينة جنين ثم العودة جنوباً (في حال إغلاق هذه الحواجز)، لتشكل هذه الطريق البديلة نحو 10 كيلومترات إضافية بدلاً من مسافة لا تتجاوز 4 كيلومترات.

33 "جميع الوسائل مشروعة: سياسة الاستيطان في الضفة الغربية"، بتسليم، تموز/ يوليو 2010، شوهده في 2025/9/3، في: <https://acr.ps/1L9GPnV>

34 "الاستيطان الإسرائيلي في الضفة الغربية المحتلة: من 'بؤر' إلى تكتلات حضرية"، معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطيني - ماس؛ معهد الأبحاث التطبيقي - القدس (أريج)، آذار/ مارس 2023.

ثمة كثافة استيطانية في منطقتي نابلس وقلقيلية، وثمة عدة بؤر استيطانية جنوب مدينة نابلس بين مستوطنتي بركة وينسهار شمال حوارة وجماعين ومستوطنة إيتمار، وغيرها، الواقعة جنوب بلدة بيت فوريك. وستشكل البؤر الاستيطانية بعد توسعها مع المستوطنات القائمة تكتلاً استيطانياً جديداً يمتد إلى الأغوار ويتصل بشبكة طرق تصله بمستوطنة كدوميم ومنطقتها الصناعية، وبشارع 60 المتجه جنوباً نحو القدس، والمتصل أيضاً بطريق 5 السريعة التي تصل إلى تل أبيب. وتستخدم الحواجز وعوائق الحركة حول مدينة نابلس حمايةً للاستيطان المكثف. وعلى سبيل المثال، يكون جيش الاحتلال دائماً على حاجز عورتا المدخل الجنوبي لمدينة نابلس جنوب بلاطة، ويغلق الحاجز أمام حركة المركبات الفلسطينية على نحو متكرر وطويل الأمد؛ ما يجعل الفلسطينيين يلتفون إلى المدخل الجنوبي الغربي المؤدي إلى قرية تل ثم إلى قرية بورين، لكن حتى على هذه الطريق الملتفة يتحكم الاحتلال في حركة الفلسطينيين من خلال حاجز المربعة بين تل وبورين. ونلاحظ انتشار عوائق الحركة على طول الطريق المتجهة من مفرق زعترة جنوب قرية بيتا شرقاً إلى الأغوار، وكذلك على طول الطريق 5 المتجهة غرباً؛ من أجل عزل القرى الفلسطينية عن هذه الطرق وجعل حركة المستوطنين من الأغوار إلى باقي المستوطنات وإلى داخل الخط الأخضر حركة سهلة ومنعزلة عن حركة الفلسطينيين.

إن حال العزل والاستيطان في منطقة رام الله وسط الضفة الغربية مشابهة للوضع حول مدينة نابلس، لكن البؤر الاستيطانية الجديدة معظمها امتداد للمستوطنات القائمة. وتتركز هذه البؤر في مستوطنة بيت إيل DCO ومستوطنة عوفرا شمال شرق رام الله وبسجوت شرق رام الله. لذلك، تتركز الحواجز وعوائق الحركة في طول الطريق الواصلة بين قريتي دير دبوان وسلواد شرق رام الله، وفي الطرق الواصلة بين القرى الفلسطينية وطريق 60. وثمة عدة عوائق حركة في جنوب دير دبوان لعزل القرية ومحيطها عن مستوطنة معاليه مخماس وبؤر استيطانية ومستوطنات ممتدة جنوباً إلى منطقة مستوطنات معاليه أدوميم شرق القدس. لذلك، تشكل هذه منطقة للتوسع الاستيطاني على نحو استراتيجي، وتكون متصلة بمستوطنات شرق القدس. ونتيجة للأزمة المرورية التي ينسب فيها حاجزاً قلنديا وجبع وإغلاق حاجز بيت إيل، تتجنب المركبات الفلسطينية الرغبة في التوجه نحو الجنوب أو شرق رام الله المرور بالأزمة المرورية من خلال التوجه شمالاً من مدينة رام الله إلى حاجز عطارة وعين سينيا، ثم التوجه إلى طريق 60 والتوجه جنوباً أو إلى قرى شرق رام الله.

في منطقة جنوب بيت لحم وغربها، يوجد التكتل الاستيطاني غوش عتصيون المحاط أصلاً بالجدار العازل، وتوجد الحواجز على طول الجدار. ويلاحظ وجود عدة بؤر استيطانية منعزلة عن المستوطنات القائمة، وفي جنوب شرق بيت لحم يوجد تكتل من المستوطنات والبؤر الاستيطانية المتصلة بالقدس عبر طريق ونفق يمران شرق بيت لحم. ولعزل هذه الطريق عن حركة الفلسطينيين، وضعت حواجز بالقرب من قرى زعترة وتقوع.

يوجد الاستيطان في داخل مدينة الخليل في منطقة H2، وتوجد الحواجز والمكعبات الإسمنتية والبوابات داخل المدينة. وقد زُرعت المستوطنات والبؤر الاستيطانية داخل المحافظة لعزل خمس مناطق رئيسة عن بعضها؛ وتشمل المنطقة الأولى الخليل ودورا والظاهرية، والمنطقة الثانية يطا والسموع، والمنطقة الثالثة بني نعيم شرق الخليل، والمنطقة الرابعة لحول وصوريف وترقوميا شمال غرب الخليل، والمنطقة الخامسة الشيوخ وبيت فجار شمال شرق الخليل. ويفصل هذه المناطق الخمس مستوطنات وبؤر استيطانية متصلة عبر طريق 60 بتكتل مستوطنات غوش عتصيون من الشمال، والمناطق داخل الخط الأخضر جنوباً وغرباً، وصحراء البحر الميت شرقاً. وبهذه الطريقة، تُفرض الهيمنة والتحكم في حياة الفلسطينيين في هذه المنطقة بحجج أمنية عديدة من أجل حماية المستوطنين.

نستنتج من ذلك أن المستوطنات والبؤر الاستيطانية وشبكة الطرق الواصلة بينها تمثل منطقة جغرافية واحدة متصلة فيما بينها ومتصلة بالقدس وبالمناطق داخل الخط الأخضر. وفي المقابل، يولّد هذا النظام مجتمعاً فلسطينياً يعيش في مناطق منعزلة عن بعضها، يسهل إغلاقها عبر الحواجز وعوائق الحركة المتعددة، كما يولّد هيمنة كاملة على حياة الفلسطينيين من أجل حياة أفضل للمستوطنين وتسهيل بناء المستوطنات وتوسعتها في الضفة الغربية على حساب الأرض الفلسطينية المعزولة عن أصحابها الأصليين.

ثالثاً: تقدير آثار الحواجز اقتصادياً في مدن شمال الضفة الغربية ووسطها

اعتمدت منهجية الدراسة على اختيار عينة من المركبات العمومية التابعة لشركة نقل خاصة في مدينة نابلس، وتعمل مركباتها ضمن نظام تتبع باستخدام أجهزة حديثة من نظام تحديد المواقع العالمي. تعمل المركبات في النقل داخل المدينة والقرى المجاورة وباقي محافظات الضفة الغربية. وانحصرت معظم البيانات المتعلقة بحركة النقل في شمال الضفة الغربية ووسطها، وقد ركزت على الحواجز المحيطة بمحافظات نابلس وجنين وطولكرم وأريحا ورام الله، وجرى معالجة البيانات اعتماداً على نقاط الوقوف التام في أماكن الحواجز واستثناء فترات الوقوف عند غيرها لقياس الزمن الفعلي من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول، وقد جرى رصد 14 حاجزاً عسكرياً تمر منها المركبات، وهي حواجز: دير شرف، وصرّة، والمربعة، والـ 17، وعورتا، وحوارة، وبيت فوريك، والحمرا، وبيت إيل، وعناب، وعطارة، وجبع، وعين سينيا، والجلزون³⁵. وقد تُبَيّنَت نقطة انطلاق واحدة للقياس مع مراعاة أن تكون خارج نطاق الأزمة المرورية في وسط المدينة، واعتماد نقطة وصول قبل الحاجز، إضافة إلى استخدام خرائط غوغل للطرق من أجل تحديد المسافات بالكيلومترات للاستناد إليها في احتساب فارق المسافة الإضافي عند استخدام الطرق البديلة المُسجّلة من خلال جهاز نظام تحديد المواقع العالمي.

1. سياسة الحواجز والانتشار الاستيطاني

استناداً إلى اتفاقية أوسلو وتصنيف الأرض بحسب ثلاثة أنواع (أ، ب، ج)³⁶، زادت وتيرة انتشار الحواجز والبوابات لتعمل نقاط تفتيش على محيط مناطق "أ" و"ب" لتحقيق طوق أمني لمناطق "ج" التي تتسارع فيها وتيرة بناء المستوطنات والبؤر الاستيطانية. وجرى وضع بوابات في مناطق "أ"، كما هو الحال في مخيم جنين، وذلك خلال العدوان المستمر في شمال الضفة الغربية³⁷. وأصبحت الخطط الإسرائيلية تتجاوز الاتفاقيات والمعاهدات بين الجانبين الفلسطيني والإسرائيلي وخرق القانون الدولي، واستباحة كل ما هو متاح من أراضٍ وطرق وتجمعات فلسطينية من أجل المشروع الاستيطاني³⁸.

تعتمد السياسة الإسرائيلية في منطقة الضفة الغربية، التي يطلق عليها اسم "يهودا والسامرة"، على فصل حركة الفلسطينيين وعزلهم، مقابل تحقيق حركة وتنقل آمنين للمستوطنين. وذلك بشق الطرق الالتفافية التي يسمونها "شريان الحياة" والتي رُصد لها موازنة مالية بمقدار مليار دولار خلال الفترة 2023-2024، ضمن

35 عدّت الجلزون منطقة انتظار بسبب إغلاق حاجز بيت إيل، وذلك لأن كل المركبات المتجهة إلى شمال شرق رام الله وأريحا توجّهت إلى شمال الضفة الغربية، وزُمد وقت التأخير بسبب إغلاق طريق DCO.

36 تصنيف الأراضي بحسب اتفاق أوسلو: مناطق "أ" تابعة أمنياً وإدارياً لفلسطين، مناطق "ب" تابعة إدارياً لفلسطين وأمنياً لإسرائيل، مناطق "ج" تابعة أمنياً وإدارياً لإسرائيل.

37 "الاحتلال ينصب بوابتين حديديتين على مدخل مخيم جنين الغربي والشرقي"، وفا، 2025/4/23، شوهد في 2025/2/9، في: <https://acr.ps/1L9GPW8>

38 وليد حباس، "إسرائيل بدأت بتشريع 72 بؤرة استيطانية ومزرعة رعوية"، تقدير موقف، المركز الفلسطيني للدراسات الإسرائيلية - مدار، 2024/6/11، شوهد في 2025/9/8، في: <https://cutt.ly/krXn12yU>

مجموعة ضخمة من مشاريع شق الطرق وتوسعتها وتطوير البنية التحتية لتمكين الارتباط بين المستوطنات؛ ومن ثم إلى داخل الخط الأخضر³⁹. إضافة إلى ذلك، تعرقل البوابات والحواجز المحيطة بمدخل المدن ومخارجها مئات المركبات الفلسطينية وتقيدها يومياً⁴⁰. وتنعكس كل هذه الإجراءات والخطط الإسرائيلية سلباً على الآثار والتكلفة الاقتصادية، وتندرج الخسائر الاقتصادية ضمن نوعين؛ أحدهما يتعلق بإغلاق المعابر بين طرفي الخط الأخضر؛ ما يؤدي إلى تراجع في حركة الأسواق الفلسطينية من فلسطيني الداخل المحتل، وإضعاف الحركة التجارية وتقييدها، وهو ما يتسبب في ركود اقتصادي في الضفة الغربية فُدرّ عام 2023 بما يقارب ربع مليون دولار سنوياً⁴¹. والنوع الآخر من الخسائر مرتبط بالحواجز المفروضة داخل الضفة الغربية، التي ستركز عليها الحالة الدراسية، وتنعكس آثارها في حركة مركبات المواطنين والنقل العام والحركة التجارية، وقد تتسبب في ارتفاع تكلفة النقل، وبذلك ارتفعت أسعار البضائع والنقل نتيجة لاستهلاك وقود أكثر في أثناء الانتظار في أماكن الحواجز أو اتباع طرق بديلة ذات مسافات أبعد، إضافة إلى تكلفة الوقت المهدور خلال التنقل.

تعرض بيانات حركة المركبات المناطق الرئيسية للمداخل والمخارج المتعلقة بمدن شمال الضفة الغربية ووسطها، وهي تظهر المستوطنات المنتشرة على مقربة من تلك الحواجز (ينظر الخرائط 3-7). وهذا يشير إلى سياسة الحواجز التي تهدف إلى عرقلة سير المركبات وتفتيشها والتدقيق في هويات من بداخلها قبل الاتجاه إلى الطرق الموصلة والقريبة من المستوطنات، ومن ثم إلى مدن الضفة الغربية. وقد توزعت الحواجز والبوابات الحديدية على نحو كبير في مدينتي نابلس في الشمال، ورام الله في الوسط، اللتين تعدان من المدن الرئيسية الموصلة إلى باقي مدن شمال الضفة الغربية ووسطها وجنوبها (ينظر الجدول 1).

39 الخط الأخضر: الحد الفاصل إدارياً بين الأراضي الخاضعة لإسرائيل والأراضي الخارجة عن إسرائيل.

40 وليد حباس وياسر مناع، "شبكة الشوارع الاستيطانية - البنية التحتية للضم"، **تقدير موقف**، المركز الفلسطيني للدراسات الإسرائيلية - مدار، 2025/3/25، شوهد في 2025/9/2، في: <https://acr.ps/1L9GPjz>

41 "آثار العدوان الإسرائيلي على العلاقات الاقتصادية بين الفلسطينيين على طرفي الخط الأخضر - بيان صحفي"، معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطيني - ماس، 2023/12/6، شوهد في 2025/9/2، في: <https://acr.ps/1L9GPnO>

الجدول (1) توزيع المحافظات في الضفة الغربية مقارنةً بأعداد الحواجز والبوابات الحديدية وعدد المستوطنات المحيطة بها

عدد المستوطنات**	عدد الحواجز والبوابات الحديدية*	المحافظة	المنطقة
13	147	نابلس	شمال الضفة الغربية
5	24	جنين	
3	27	طولكرم	
8	53	قلقيلية	
13	50	سلفيت	
7	33	طوباس	
26	156	رام الله والبييرة	وسط الضفة الغربية
26	82	القدس	
17	32	أريحا	
13	65	بيت لحم	جنوب الضفة الغربية
20	229	الخليل	
151	***898	11	المجموع

* المصدر: المركز الفلسطيني لحقوق الإنسان، تقرير ميداني: الاحتلال يخنق الضفة الغربية بمئات الحواجز والبوابات الحديدية ويحولها إلى كاتنونات منعزلة (2025/1/30)، شوهده في 2025/9/30، في: <https://acr.ps/1L9GP3c>

** المصدر: الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، قاعدة بيانات الاستعمار ومصادرة الأراضي 2024 (رام الله: 2024).

*** إجمالي عدد الحواجز والبوابات يشمل حواجز تفتيش تمر بها المركبات، وبوابات مغلقة على نحو دائم وهي تمثل العدد الأكبر.

2. بيانات حالة الدراسة

جرت معالجة بيانات نظام تحديد المواقع العالمي التي تتمثل في 100 مركبة تعمل خلال 24 ساعة، وقد سجلت 692707 نقطة خلال خمسة أيام بعد 7 تشرين الأول/ أكتوبر 2023⁴²، وجرى تحديد الموقع بالإحداثيات الجغرافية⁴³ (X, Y)، والوقت بالساعة والدقيقة والثانية، ومعدل السرعة التي يلتقطها جهاز الملاحظة في كل عشر ثوانٍ. وجرى تحديد 5 أيام عمل قبل 7 تشرين الأول/ أكتوبر و5 أيام بعد هذا التاريخ. وشملت بيانات الدراسة عينة عشوائية لـ 14 حاجزاً معززاً دائماً بجيش الاحتلال الإسرائيلي، تربط بين المدن الفلسطينية في شمال الضفة الغربية ووسطها من أصل 23 حاجزاً عسكرياً للمنطقة الجغرافية نفسها، بحيث شملت بيانات الدراسة 57%، و67% من الحواجز في منطقة شمال الضفة الغربية ووسطها على التوالي (ينظر الجدول 2).

42 استخدمت بيانات نظام تحديد المواقع العالمي للمركبات في أثناء تنقلها كامل اليوم (2023/11/15، 2024/2/20، 2024/3/15، 2024/4/25).

43 تتمثل البيانات الجغرافية في نقاط الطول والعرض، وتمثل نقطة على الخريطة تحمل الوقت والتاريخ عن طريق جهاز نظام تحديد المواقع العالمي.

الجدول (2)

توزيع الحواجز الدائمة (المعززة دائماً) بين مدن شمال الضفة الغربية ووسطها مقارنةً بأعداد الحواجز التي شملتها عينة الدراسة

المنطقة	المحافظة	عدد الحواجز التي تعوّق حركة المركبات بين المدن (المعززة دائماً)*	عدد الحواجز (المعززة دائماً) التي شملتها عينة الدراسة	نسبة تمثيل العينة (في المئة)
شمال الضفة الغربية	نابلس	14	8	57
	جنين			
	طولكرم			
	قلقيلية			
	سلفيت			
	طوباس			
وسط الضفة الغربية	رام الله والبيرة	9	6	67
	القدس			
	أريحا			
المجموع	9	23	14	61

المصدر: "قائمة الحواجز العسكرية في الضفة الغربية وقطاع غزة"، بتسليم، 2024/6/5، شوهد في 2025/9/2، في: <https://acr.ps/1L9GP7w>

صُنِّفَت حركة المركبات بحسب ثلاثة مستويات:

المستوى الأول: قياس التغيير في حركة النقل ممثلاً بعدد الرحلات قبل 7 تشرين الأول/ أكتوبر وبعده؛ من أجل قياس مدى التغيير ومستوى الأثر الاقتصادي لحالة الحواجز وإغلاق بعض الطرقات بالمكعبات الإسمنتية، أو الساتر الترابي، أو البوابات، بالنسبة إلى بعض المدن والقرى الفلسطينية التي شهدت تشديدات كبيرة، خاصة منذ بدء العدوان على قطاع غزة. ويرتبط انخفاض عدد الرحلات بإغلاقات الحواجز، وبالحالة الاقتصادية العامة في الضفة الغربية، مثل توقف العمالة داخل الخط الأخضر، وضعف القوة الشرائية، وتراجع مستوى الدخل في إطار انقطاع الرواتب، وتقليل عمل الموظفين⁴⁴.

المستوى الثاني: الدمج بين المواقع والإحداثيات الخاصة وحواجز الاحتلال بمختلف أشكالها مع بيانات الحالة الدراسية، وذلك لرصد حركة المركبات بالإشارة إلى موقع الحاجز الذي يعوّق حركتها، بتمثيلها جغرافياً لتظهر بخطوط حركة المركبات ومرورها عند كل حاجز. وتبيّن استخدام طرق بديلة من الطرق المعتاد المرور بها⁴⁵،

44 مقارنة نسبية بين إجمالي عدد الرحلات قبل 7 تشرين الأول/ أكتوبر وبعده، وقد سُجِّلَت في البيانات اليوم والشهر في السنة المقابلة على نحو مماثل.

45 بهدف الإشارة إلى التغيير السلوكي في نمط سير المركبات بعد 7 تشرين الأول/ أكتوبر 2023.

وحساب المسافة والوقت الإضافي في كلتا الحالتين (حالة الانتظار وحالة استخدام طرق بديلة)، باستخدام برنامج "تابلو" المختص برسم الخرائط والأشكال التفاعلية.

المستوى الثالث: معالجة البيانات واستخراج الرحلات التي تمر بحواجز عسكرية، بعد استثناء حركة النقل داخل المدن أو أي عملية نقل خارج إطار الحالة الدراسية⁴⁶، فقد جرى احتساب وقت الانتظار الذي يُستدل عليه من سرعة المركبة حتى توقفها على منطقة تبعد عن الحاجز العسكري نحو 700 متر، وتسجيل المدة الزمنية مع اسم الحاجز المنتظر فيه، وقُدِّر ذلك من خلال الفارق الزمني من منطقة الوصول إلى النقطة التي تبعد 700 متر عن الحاجز حتى منطقة المرور عبر الحاجز، إضافة إلى احتساب المسافة الإضافية التي تسلكها المركبات بسبب إغلاق حاجز والتوجه إلى منطقة حاجز آخر للخروج من المدينة في اتجاه الشمال أو الوسط والجنوب من الضفة الغربية.

3. المنطقة واتجاه الحركة

لتحديد مناطق التأخير في أماكن الحواجز، قُسمت مدينة نابلس إلى أربع مناطق يجري من خلالها الخروج من المدينة في اتجاه الشمال، والوسط، والجنوب. وبذلك، تُحدّد نقاط متوسطة المسافة بالنسبة إلى الحاجز العسكري ونقطة الانطلاق⁴⁷. ولاحتماب المسافة الإضافية عند تغيير الاتجاه من داخل المدينة إلى حاجز آخر قد يكون أقل وقتاً للانتظار من الحاجز الافتراضي المعتاد الخروج منه، جرت زيادة الوقت الإضافي في داخل المدينة إلى وقت التأخير، على اعتبار أن جزءاً من الأزمات الخائقة ناتج من إغلاق الحواجز⁴⁸.

وجرى تسجيل حاجز الحمرا للمتجهين إلى مدينة أريحا من منطقة شمال الضفة الغربية، وحاجز عناب للمتجهين إلى مدينة طولكرم من مدينة نابلس، وهو مغلق على نحو كامل، لذلك تُسلك طرق بديلة وطويلة نسبياً، ومنها ما لا يصلح لسير المركبات نحو المدينة.

أ. التغيير في حالة النقل العام قبل 7 تشرين الأول/ أكتوبر وبعده

تغيّرت الحالة العامة لحركة النقل العام بين محافظات الضفة الغربية، بسبب حالة الركود الاقتصادي، وحالة الطرق، وفرض الحصار والتشديد الأمني من إسرائيل. ولتوضيح ذلك، اعتمدت هذه الدراسة حصر مجموع عدد الرحلات التي جرت قبل بدء العدوان على قطاع غزة ومقارنتها بعدد الرحلات خلال العدوان؛ من أجل تقييم التغيير في عدد الرحلات من مدينة نابلس إلى جميع محافظات الضفة الغربية. ومن الواضح أن الحالة الاقتصادية تركت أثراً سلبياً في عملية النقل، إضافة إلى التراجع الكبير في أعداد العمالة داخل الخط الأخضر. وتركت حالة الحواجز وإغلاق الطرق ومداخل المدن وأوقات الانتظار الطويلة وتفتيش المركبات أثراً سلبياً إضافياً، أيضاً، للراغبين في التنقل من مدينة إلى أخرى، وكل ذلك يؤثر في تكلفة التنقل بالنسبة إلى كل من المواطن العادي وصاحب العمل؛ ومن ثم يؤثر في الأنشطة الاقتصادية مثل الأنشطة التجارية بين محافظات الضفة الغربية.

46 تشمل على بيانات نظام تحديد المواقع العالمي جميع حركة المركبات. ومن ثم، جرى استخراج الحركة المرورية منها بالنظر إلى الحواجز والمركبات التي تتجه من المدن إلى مناطق أخرى.

47 الهدف من تحديد مناطق معينة هو ضبط المسافات الإضافية وتحديد التغيير في سلوك سير المركبات للخروج من المدن أو الدخول إليها.

48 على سبيل المثال، يعتاد المسافرون من مدينة رام الله في اتجاه قرى شمال رام الله وشرقها والمحافظات الشمالية الخروج من المدينة من خلال حاجز بيت إيل. لكن يتسبب إغلاق الحاجز في كثافة سير المركبات في الطريق المحاذية لمخيم الجلزون؛ ما يطيل زمن الرحلة، فجرت زيادة المسافة الإضافية للرحلة واعتبار الوقت في هذه الأزمات المرورية ضمن وقت التأخير.

ب. المسافة الإضافية وأوقات الانتظار في أماكن حواجز الاحتلال ونقاط التفتيش

اعتمدت البيانات على تسجيل المسافة الإضافية التي تقطعها المركبة نحو الحاجز الذي يحتاج إلى فترة أقصر للمرور من خلاله، أو الذي يكون من دون تفتيش، ويعوق المركبات بحسب ما جرى تسجيله استناداً إلى بيانات نظام تحديد المواقع العالمي. وسُجّل الوقت اللازم للوصول إلى الحاجز أو الطريق البديلة حتى آخر نقطة تخرج منها المركبة من مدينة نابلس متجهة إلى الشمال أو الوسط أو الجنوب.

تتضمن البيانات النهائية التي جُمعت إجمالي الوقت الإضافي للوصول إلى الحاجز البديل، إضافة إلى وقت الانتظار حتى العبور من الحاجز وإكمال الرحلة، وذلك لرصد الوقت والمسافة الإضافيين فقط للخروج من المدينة، وقد صُنِّفت بحسب كل اتجاه؛ الشمال أو الوسط أو الجنوب. وبذلك، تُقيّم التكلفة الإضافية بالنسبة إلى الوقت المستغرق والوقود الذي جرى استهلاكه بقطع مسافات إضافية فقط للخروج من المدينة، وليس بعد ذلك.

ج. المسافة بين المدن والوقت اللازم للتنقل عبر الحواجز واتباع طرق بديلة

استُخدمت البيانات الخاصة بالتنقل بين المدن لتقييم مدة الرحلة منذ نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول، وجرى تحديد كلتا النقطتين بعد استثناء وقت الأزمة المرورية داخل المدينة عند الانطلاق أو الوصول، وذلك لضمان قياس الأثر بعيداً عن الأسباب المرورية المعتادة في المدن الفلسطينية. وتساعد هذه البيانات في عرض حركة التنقل من خلال خرائط تصف وقت الانطلاق والوصول والانتظار عند كل حاجز. وتساعد كذلك في عرض حركة النقل بالطرق البديلة التي كانت المركبات تسير نحوها لتجنب المرور بالحواجز؛ إذ تعرض خرائط تصف حالة الطرق في الحالات العادية وفي فترة العدوان على قطاع غزة.

د. تكلفة الوقت الإضافي والوقود اقتصادياً

جرى قياس الوقت المهدور من خلال وقت الانتظار في أماكن حواجز الاحتلال، إضافة إلى الوقت الإضافي لاتباع طرق بديلة منذ نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول، وسُجّلت ساعات عمل لكل يوم، وجرى إسقاطها على عدد الأفراد الذين يتنقلون يومياً بين المحافظات التي اندرجت في الحالة الدراسية، ووصفها بساعة عمل/ يوم. ولاحتساب قيمة الوقت المهدور نتيجة الانتظار في أماكن الحواجز أو اتباع طرق بديلة، جرى حساب قيمة الوقت استناداً إلى متوسط أجر الساعة بالنسبة إلى العاملين في الضفة الغربية، وفقاً لمسح القوى العاملة 2022 للجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني.

رابعاً: نتائج العينة

تشير نتائج العينة إلى انخفاض أعداد رحلات المركبات بنسبة 51.7% من مدينة/ محافظة نابلس إلى جميع الاتجاهات (محافظات شمال الضفة الغربية ووسطها وجنوبها)، بنسبة 59.5% من نابلس إلى وسط الضفة الغربية وجنوبها. ويعزى ذلك إلى عدة أسباب: منها الركود الاقتصادي، وتوقف العمالة داخل الخط الأخضر، والعزوف عن السفر إلى المدن والقرى الأخرى لتجنب إغلاقات الحواجز أو الانتظار الطويل في أماكن الحواجز أو تجنب اعتداءات المستوطنين (ينظر الجدول 3).

الجدول (3)

أعداد رحلات المركبات في العينة قبل 7 تشرين الأول / أكتوبر وبعده

النسبة (في المئة)	إجمالي عدد الحركات بعد 7 تشرين الأول / أكتوبر	إجمالي عدد الحركات قبل 7 تشرين الأول / أكتوبر	اتجاه حركة النقل
-51.7	87	180	جميع الاتجاهات
-45.8	32	59	اتجاه الشمال
-59.5	45	111	اتجاه الوسط والجنوب
0	10	10	بيت فوريك ⁴⁹

المصدر: بيانات نظام تحديد المواقع العالمي التي سجلتها المركبات في أثناء التنقل.

تختلف طريقة تعامل قوات الاحتلال عند كل حواجز؛ إذ أُغلقت بعض الحواجز بشكل كامل مثل صرة وحوارة في محافظة نابلس، وحاجز بيت إيل شمال رام الله، وحاجز شوفة في محافظة طولكرم. وفُتح حاجز بيت إيل بشكل جزئي لعدد محدود من الساعات في النهار، بتفتيش دقيق للسيارات. ويكون التفتيش طويلاً عند الحواجز القريبة من المستوطنات أو القرية من التجمعات الاستيطانية التي يجري توسيعها من خلال بؤر استيطانية جنوب نابلس. لذلك، نلاحظ أن لحاجزَي دير شرف وعورتا أعلى معدل فترة انتظار، وسُعرض الخرائط التي تبين التغيير في حركة النقل في الملحق على نحو مفصل.

يتعرض الفلسطينيون لعدة أنواع من التعذيب في أماكن الحواجز من خلال الانتظار الطويل أو التفتيش الذي يعرضهم لعنف جنود الاحتلال أو المستوطنين، أو الاعتقال. لذلك، تسلك بعض المركبات طرقاً بديلة طويلة لتجنب الانتظار وعنف الجنود أو الاعتقال في أماكن الحواجز. ولا يشكل وقت الانتظار في هذه الأماكن وحده مؤشراً كافياً للدلالة على تكلفة الحواجز الإضافية وإعاقات الحركة. وعلى سبيل المثال، تسلك المركبات المتجهة من مدينة نابلس إلى وسط الضفة الغربية وجنوبها طريقاً عبر حاجز المربعة الواقع جنوب غرب نابلس ثم إلى قرى تل وبورين، وهي مسافة إضافية تُقدَّر بنحو 10 كيلومترات من أجل تجنب المرور عبر حاجز عورتا جنوب نابلس؛ ذلك أن متوسط وقت الانتظار في حاجز المربعة أقل من مثيله في حاجز عورتا، ووتيرة التفتيش عليه أقل من وتيرة التفتيش على حاجز عورتا.

تأخذ الدراسة في الحسبان التغييرات في حركة المرور، وليس الانتظار في أماكن الحواجز فقط، وقد شملتها بيانات الحالة الدراسية لشمال الضفة الغربية ووسطها مع انتشار حواجز الاحتلال (ينظر الخريطتان 8-9)، وجرى احتساب أوقات الانتظار على 14 حاجزاً عسكرياً ضمن البيانات المتوفرة. ونلاحظ أن لحاجز دير شرف وعورتا وعناب أعلى معدل فترة انتظار (ينظر الجدول 4).

⁴⁹ حاجز بيت فوريك: هو حاجز دائم، يوجد فيه جنود الاحتلال على نحو مستمر، ويقومون بعمليات تفتيش وإعاقة لحركة المواطنين في أثناء دخولهم وخروجهم من مدينة نابلس إلى بلديتي بيت فوريك وبيت دجن أو في الاتجاه المعاكس.

الجدول (4) معدل وقت الانتظار في أماكن حواجز الاحتلال في العينة

المحافظة	اسم الحاجز	حالة الحاجز	معدل وقت الانتظار (دقائق)
نابلس	دير شرف	تفتيش عشوائي	50
	صرّة	مغلق	-
	17	حاجز مؤقت	15
	المربعة	تفتيش عشوائي	35
	عورتا	تفتيش عشوائي	50
	حوارة	مغلق	-
رام الله	بيت إيل	مغلق	-
	الجلزون	أزمة كطريق بديل*	40
	حاجز عطارة	تفتيش عشوائي	15
	حاجز عين سينيا	حاجز مؤقت	35
	قلنديا/ جبع	أزمة مرورية وتفتيش عشوائي	40
طولكرم	حاجز شوفة	مغلق	-
	حاجز عناب - عنبتا	تفتيش عشوائي	50
أريحا	حاجز الحمرا	تفتيش عشوائي	40

* جرى أخذ طريق الجلزون، وهي الطريق البديلة بالنسبة إلى المتجهين من مدينة رام الله إلى شمال الضفة الغربية، في الحسبان، وذلك بسبب إغلاق مدخل مدينة رام الله الشمالي، إذ تشهد هذه الطريق أزمات خانقه خاصة في أوقات الذروة. لذلك، احتسبت أوقات التأخير والتوقف في هذه الطريق، وهي نتيجة لإغلاق الطريق الرئيسية التي لم يسجل بخصوصها أوقات تأخير أو انتظار مسبقاً.

المصدر: المرجع نفسه.

1. التغيير في حركة التنقل إلى مدن شمال الضفة الغربية ووسطها خروجاً ودخولاً

تسببت حواجز الاحتلال في تغيير جغرافي ومكاني لطرق التنقل الاعتيادية بين محافظات الضفة الغربية خروجاً ودخولاً إلى المدن والقرى المحيطة؛ ما أجبر سائقي المركبات على أن يسلكوا طرقاً بديلة معظمها تنعدم فيها البنية التحتية اللازمة لسير مركباتهم، إضافة إلى هدر الوقت والوقود عند أي حاجز يُجبرون على الوقوف عليه في أثناء الدخول أو الخروج.

يرتبط ذلك بالتجمعات الاستيطانية المحيطة بالمدن والقرى في شمال الضفة الغربية ووسطها؛ إذ تعمل التجمعات الاستيطانية على خروج المستوطنين للاعتداء على مركبات الفلسطينيين التي تمر بنقاط التماس بينهم وبين الفلسطينيين ومهاجمتهم. وفي بعض الأوقات يجبرون المركبات على التوقف أو الرجوع وتغيير طريق سيرهم للبحث عن طريق بديلة أكثر أمناً. وتظهر الخرائط في الملحق مسار الطرق التي تسلكها المركبات بعد فرض الحصار والتشديد في أماكن الحواجز، كما تظهر الطرق البديلة للخروج أو الدخول إلى بعض محافظات شمال الضفة الغربية ووسطها، ومقارنة الحالة بما كانت عليه قبل العدوان على قطاع غزة.

2. الخروج والدخول إلى مدينة نابلس في اتجاه محافظات شمال الضفة الغربية ووسطها

تعاني مدينة نابلس حصاراً مشدداً وتضييقاً على الخارجين والداخلين إلى المدينة قبل العدوان على قطاع غزة خلال عام 2022 إلى أن بدأ العدوان لتزداد التشديدات والإغلاقات على نحو أكبر؛ فجرى إغلاق كلي للمخارج الرئيسية التي تعتبر الطرق الأمثل للدخول والخروج، والتي تتمثل في حاجزي صرة وحوارة. ويعتبر هذان الحاجزان أهم نقطتي تماس مع المستوطنين الذين يعيشون في المستوطنات القريبة مثل مستوطنة يتسهار وإيتمار وبراخا وألون موريه وشافي شمرون. وقد تحولت حركة المواطنين الفلسطينيين بسبب الإغلاقات إلى طرق أخرى ليست أفضل حالاً مما سبق، بل منها ما تنعدم فيه البنية التحتية؛ ما يسبب ضرراً لمركبات المواطنين فضلاً عن الحواجز العسكرية التي قد تحجز المركبات وتؤخرها بحجج التفتيش والفحص والتدقيق في هويات المواطنين، وهو أمر يزيد على كل من ينوي الدخول إلى المدينة أو الخروج منها أعباءً مادية ومعنوية، ليصبح حاجز عورتا هو المخرج الجنوبي للمدينة بدلاً من طريق حوارة الرئيسية، ويصبح حاجز المربعة البديل من طريق صرة الرئيسية، إضافة إلى طريق دير شرف التي نصبت عليها قوات الاحتلال حاجزاً يضطر من يريد عبوره إلى الانتظار مدة قد تزيد على ساعة، وهذا يوحد أزمة كبيرة لكل المتجهين من نابلس إلى جنين وطولكرم وقلقيلية (ينظر الخرائط 10-17).

ثمّة تغييرات لحقت بالطرق الرئيسية قبل العدوان وبعده؛ ففي الخروج من مدينة نابلس، غدت الطريق إلى جهة الغرب عن طريق حاجز دير شرف وصرة، ومن جهة الجنوب عن طريق حاجز حوارة وعورتا، ومن المنطقة الغربية الجنوبية من خلال حاجز المربعة. ويلاحظ وجود حركة سير أقل كثافة منذ العدوان على قطاع غزة وكذلك وجود طرق بديلة.

3. الخروج من مدينة رام الله والدخول إليها في اتجاه محافظات شمال الضفة الغربية ووسطها

يعتبر شارع البيرة - نابلس الطريق الرئيسية للخارجين من رام الله في اتجاه محافظات الشمال والوسط والجنوب وقرى شمال شرق رام الله، وذلك مروراً بحاجز بيت إيل في اتجاه القرى المجاورة للمدينة وللمتجهين إلى شارع 60 الرئيس الذي يصل جميع محافظات الضفة الغربية شمالاً وجنوباً. وقد أدى إغلاق حاجز بيت إيل منذ بدء العدوان إلى حصار جميع الخارجين من رام الله في الاتجاه المذكور؛ ما زاد الأعباء المادية والمعنوية بالنسبة إلى جميع المواطنين، إضافة إلى هدر الوقت والجهد والتكلفة المادية، وذلك عند إيجاد طرق بديلة لا تصلح لاستيعاب عدد المركبات جميعها خاصة في أوقات الذروة، فضلاً عن المسافة الإضافية والوقت المهدور في الأزمات المرورية والاستهلاك الإضافي للوقود.

ثمّة تغير في حالة حركة المركبات قبل بدء العدوان وبعده، وحالة عزل حركة المواطنين الفلسطينيين الخارجين من مدينة رام الله، وذلك عن طريق إغلاق حاجز بيت إيل⁵⁰ في اتجاه طريق 60، وهو يرتبط بالمستوطنات المحيطة ونقاط التماس، مع وجود المستوطنين وأماكن تجمعهم، ومع مرور مركبات الفلسطينيين، زيادةً على اعتداءات المستوطنين على مركبات الفلسطينيين التي تمر من الطرق الرئيسية، في مستوطنات بيساجوت، وبيت غيل، وعوفرا، ومعوز تسور، المحيطة بمدينة رام الله من الجهة الشرقية (ينظر الخريطتان 18-19).

50 سُمّي الحاجز بهذا الاسم لقربه من موقع الارتباط والتنسيق المدني الإسرائيلي بالقرب من مستوطنة بيت إيل.

4. الخروج من مدينة أريحا والدخول إليها من شمال الضفة الغربية

تمتاز مدينة أريحا بخصوصية بوصفها المعبر الحدودي البري لخروج المسافرين الفلسطينيين إلى الأردن، ومن ثم إلى باقي دول العالم، وهذا يجعلها ذات أهمية كبيرة باعتبارها وجهة المسافرين من الضفة الغربية. وتكمن الصعوبة في فرض حواجز عسكرية لتفتيش المواطنين والتسبب في الانتظار قبل السماح لهم بالمرور لإكمال طريقهم إلى المدينة. ومنذ بدء العدوان على قطاع غزة، فرضت قوات الاحتلال حواجز عسكرية على مدخل أريحا الجنوبي والشمالى والبوابة الصفراء القريبة من شارع 90 الرئيس، إضافة إلى حاجز الحمرا الواقع بين مدينتي نابلس وأريحا وهو المعوق الأول للمركبات القادمة من شمال الضفة الغربية، ويتسبب في أزمات كبيرة، فضلاً عن تسجيل أوقات انتظار تزيد على ساعة قبل المرور. وفي محيط حاجز الحمرا مستوطنات، مثل الحمرا ومخورا وبقيعوت، مقامة على أراضي الأغوار الشمالية (ينظر الخريطتان 20 و21 اللتان تبيانان الحركة المرورية قبل بدء العدوان وبعده)، إضافة إلى مستوطنات وحواجز عسكرية مقامة على الطريق التي تصل شمالاً إلى مدينة أريحا.

5. تقييم الأثر الاقتصادي الناتج من حواجز الاحتلال

تشير النتائج في الجدول (5) إلى أن متوسط التأخر بالنسبة إلى الرحلة خارج مدينة نابلس هو 37 دقيقة في جميع الاتجاهات؛ ما يشكل 85.8% من الوقت الإضافي مقارنةً بوقت الرحلة الأصلي. وتشهد الرحلات من مدينة نابلس إلى القرى المحيطة بها تأخيراً يقدر بـ 23 دقيقة في الحد المتوسط؛ ما يشكل تأخيراً بنسبة 173.4% عن وقت الرحلة الأصلي. أما الرحلات خارج محافظة نابلس، فإن متوسط التأخير فيها يصل إلى 42 دقيقة؛ ما يشكل 77.9% من الوقت الأصلي؛ إذ تشكل الرحلات في اتجاه محافظات الوسط والجنوب وقت التأخير الأطول بنسبة 98.2% مقارنة بوقت الرحلة الأصلي.

الجدول (5)

معدل التأخير في السفر بحسب الاتجاه

اتجاه السفر	معدل وقت تأخير الرحلة (بالدقائق)	نسبة وقت التأخير من وقت الرحلة الأصلي
داخل محافظة نابلس ذهاباً أو إياباً	23	173.4%
من مدينة نابلس في اتجاه محافظات الشمال ذهاباً أو إياباً	26	74.4%
من مدينة نابلس في اتجاه مدينة أريحا ذهاباً أو إياباً	43	71.7%
من مدينة نابلس في اتجاه محافظات الوسط والجنوب ذهاباً أو إياباً	60	98.2%
خارج محافظة نابلس ذهاباً أو إياباً	42	77.9%
جميع الاتجاهات	37	85.8%

المصدر: المرجع نفسه.

لإسقاط نتائج التأخير في أوقات الرحلات على عدد العاملين في الضفة الغربية من أجل تقدير عدد ساعات العمل التي تتم خسارتها، جرى استخدام عدد العاملين في الضفة الغربية بحسب النتائج الأولية من أجل مسح القوى العاملة لعام 2023 في الربع الرابع؛ إذ بلغ عدد العاملين في الضفة الغربية 641 ألف عامل. وبلغت نسبة العاملين في التجمع السكاني نفسه الذي يسكنونه 69.2%. ويعمل 21% من العاملين خارج التجمع السكاني الذي يسكنونه، لكن ذلك في المحافظة نفسها، أما باقي العاملين (9.8%) فيعملون في محافظات أخرى في الضفة الغربية خارج مناطق سكنهم، على افتراض أن متوسط أوقات التأخير داخل المحافظة وخارجها يمكن تعميمها من محافظة نابلس على محافظات الضفة الغربية، نظرًا إلى أن الدراسة تشمل 14 حاجزًا رئيسًا دائمًا من أصل 49 حاجزًا دائمًا في الضفة الغربية. وجرى استخدام متوسط وقت التأخير لكل رحلة وتقديره بـ 23 دقيقة للعاملين داخل المحافظة نفسها، لكن ذلك خارج التجمع السكاني الذي يسكنونه، و23 دقيقة للعاملين خارج المحافظة، وجرى ضرب الناتج في العدد 2 لاحتساب رحلة العودة من العمل. لذلك، قُدِّرت ساعات العمل الضائعة في كل يوم عمل بـ 191,146 ساعة على مستوى سوق العمل الكلي في الضفة الغربية. وباستخدام معدل الأجر لكل ساعة عمل 14.8 شيكلًا⁵¹ (4 دولارات⁵²) لكل ساعة، فإننا نستطيع تقدير قيمة وقت التأخير 2.8 مليون شيكل (764.6 ألف دولار) في كل يوم عمل؛ أي 62.2 مليون شيكل (16.8 مليون دولار) شهريًا، على افتراض أن عدد أيام العمل شهريًا هو 22.

من أجل تقدير التكلفة الإضافية للوقود، اقتصرَت الدراسة على تقديرها لمركبات قطاع النقل العمومي بسبب اختلاف استهلاكه بحسب أنواع السيارات، ولأنه لا توجد بيانات لأعداد المركبات بحسب فئة استهلاكها للوقود. واقتصر التقدير على قطاع النقل العمومي؛ لأن معظم المركبات تعمل بالسولار وذات محرك 2.0 لتر؛ ومن ثم يكون معدل استهلاكها للسولار نحو لتر في كل 13 كيلومترًا. وبناءً على التقدير السابق لمتوسط زمن التأخير المقدَّر بـ 42 دقيقة بالنسبة إلى المتجهين إلى خارج محافظة نابلس و23 دقيقة داخل المحافظة، وعلى عدد مركبات النقل العمومي وسيارات الأجرة 10,789 سيارة في الضفة الغربية في عام 2023، جرى تقدير متوسط استهلاك الوقود الإضافي. وقد بلغ معدل سرعة المركبات 25 كيلومترًا في الساعة؛ ما يعني أن التأخير في زمن الرحلة خارج المحافظة مدة 42 دقيقة يعني مسافة إضافية تبلغ 17.5 كيلومترًا. أما التأخير في زمن الرحلة داخل المحافظة مدة 23 دقيقة، فهو يعني مسافة إضافية تبلغ 9.5 كيلومترات.

واستنادًا إلى معدل استهلاك الوقود، جرى احتساب استهلاك الوقود الإضافي الذي بلغ 1.3 لتر لكل رحلة خارج المحافظة و0.7 لتر لكل رحلة داخل المحافظة، وجرى تقدير عدد ساعات العمل؛ ففي إمكاننا افتراض نسب المركبات العمومية نفسها التي تسافر خارج المحافظة (9.8%)، أما المركبات التي تسافر داخل المحافظة وخارج التجمع السكاني، فتبلغ نسبتها 21%. وفي حال افتراض أن كل مركبة عمومية تسافر مرتين ذهابًا ومرتين إيابًا، فإن تقدير استهلاك الوقود الإضافي لجميع مركبات النقل العمومي في كل يوم عمل يكون 2,960 لترًا؛ أي ما قيمته 71,052 شيكلًا (19,203 دولارات) يوميًا، وهو ما يعادل 22.2 مليون شيكل (6 ملايين دولار) سنويًا.

إن مرور السلع من منطقة إلى أخرى محدود جدًّا، وفي بعض الأحيان غير متاح. وتعرقل شبكة الحواجز الإسرائيلية حركة السلع وتزيد من تكاليف الشحن والتوزيع؛ ما يتسبب في تأخيرات كبيرة وتعقيدات في عمليات النقل والتوزيع. فنقل المواد الغذائية، على سبيل المثال، يحتاج إلى ثلجات خاصة تزداد تكلفتها إذا طالت فترة

51 بالأسعار الثابتة لسنة الأساس 2017.

52 باستخدام معدل سعر الصرف 3.7 شيكلات/ دولار.

الرحلة، وقد يؤدي طول فترة الرحلة إلى تلف المنتجات. ويؤدي تقييد الوصول إلى الأراضي الزراعية والموارد الطبيعية ومدخلات الإنتاج إلى انخفاض الإنتاجية الزراعية؛ ما يقلل من وفرة المواد الغذائية وارتفاع أسعارها⁵³. تأثرت سلاسل التوريد بالحواجز الإسرائيلية والإغلاقات المتكررة، فقد أشارت دراسة لغرفة تجارة وصناعة رام الله والبيرة إلى أن 50.2% من المنشآت في الدراسة أفادت أن الحواجز والإغلاقات المتكررة أثرت في قدرتها على الوصول إلى الأسواق والعملاء والموردين. وأعربت 48% من المنشآت عن أن الحواجز والإغلاقات المتكررة أثرت في قدرة الزبائن على الوصول إلى الأسواق. وأفادت 51.5% من المنشآت المستهدفة أن الحواجز والإغلاقات المتكررة أدت إلى انخفاض إنتاجية المنشأة الإجمالية، وأفادت 51% من المنشآت المستهدفة أن الحواجز والإغلاقات المتكررة انعكست سلباً على المبيعات⁵⁴.

الاستنتاجات

تطورت عوائق الحركة في الضفة الغربية منذ اتفاقية أوسلو؛ إذ كانت تقتصر في البداية على حواجز مؤقتة تتمركز حول مدينة القدس والطرق التي تعبر الخط الأخضر والطرق الرئيسية بين المدن الفلسطينية. وبعد عام 1998 وانتفاضة الأقصى، تحولت هذه الحواجز المؤقتة إلى حواجز رئيسية، ثم إلى بوابات ترتبط بجدار العزل والضم الإسرائيلي. وفي مطلع عام 2023، وثّق مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية انتشار 565 عائقاً أمام الحركة والتنقل في الضفة الغربية، بما في ذلك القدس الشرقية. وتنوعت هذه العوائق بين حواجز ثابتة وعوائق مادية مثل المتاريس والسواتر الترابية والبوابات.

شهدت الضفة الغربية بعد عام 2021، وخاصة بعد تسارع وتيرة اقتحام قوات الاحتلال لمناطق "أ" و"ب" وظهور حركات مقاومة مثل "عرين الأسود" و"كتيبة جنين"، تصاعداً في انتشار الحواجز وتشديد السيطرة على حركة الفلسطينيين؛ إذ أُغلقت معظم الطرق الفرعية والترابية، وازدادت إجراءات تقييد الحركة والمراقبة. ولم تعد الحواجز نقاط تفتيش يتحكم فيها الجنود فحسب، بل تطورت إلى ما يشبه معابر حدودية تستخدم تقنيات متقدمة مثل التقنيات البيومترية وتقنيات التعرف إلى الوجه. وهذه التقنيات، التي يروج لها الاحتلال على أنها وسيلة لتسهيل حركة الفلسطينيين، تُستخدم لجمع بيانات الفلسطينيين الشخصية والتحكم في حركتهم على نحو دقيق؛ ومن ثم إحكام السيطرة عليهم.

وبعد 7 تشرين الأول/أكتوبر 2023، ومع تصاعد العدوان الإسرائيلي على قطاع غزة، جرى تشديد القيود على حركة الفلسطينيين في الضفة الغربية؛ فقد أُغلقت الحواجز المؤدية إلى القدس والمناطق المحتلة عام 1948، وارتفع عدد عوائق الحركة مثل السواتر الترابية والمكعبات الإسمنتية. إلا أن التغيير الأهم بعد العدوان على قطاع غزة ليس في عدد الحواجز وعوائق الحركة في الضفة الغربية فحسب، بل يشمل أيضاً وتيرة إغلاق الحواجز التي كانت معظمها موجودة قبل 7 تشرين الأول/أكتوبر 2023، وهذا يعني أن الاحتلال الإسرائيلي أصبح لديه نظام متكامل لتقييد حركة الفلسطينيين في الضفة الغربية والسيطرة عليهم.

53 "جحيم الحرب: واقع إنتاج واستهلاك الغذاء في فلسطين"، مجلة سيادة، العدد 5 (تموز/ يوليو 2024).

54 "الاحتلال يخنق الضفة بـ 898 حاجزاً عسكرياً"، وكالة الأنباء والمعلومات الفلسطينية - وفا، 2025/1/22، شوهد في 2025/9/30، في: <https://acr.ps/1L9BP1t>

ولا يستخدم الاحتلال الإسرائيلي الحواجز وعوائق الحركة أداةً للسيطرة على حركة الفلسطينيين داخل الضفة الغربية فحسب، بل يستخدم أيضًا هذه العوائق أداةً استعمارية في حماية المستوطنات والبلدات الاستيطانية التي ازداد انتشارها بعد عام 1998. وتُبنى هذه البلدات على أراضٍ فلسطينية مُصادرة، وغالبًا ما تكون في مواقع استراتيجية مثل قمم الجبال، ويجري ربطها بالمستوطنات المجاورة عبر طرق خاصة يمنع الفلسطينيون من استخدامها. وتساعد الحواجز في حماية هذه البلدات من الفلسطينيين، وتضمن للمستوطنين حرية الحركة والتوسع. وبذلك، بات الفلسطينيون في الضفة الغربية يعيشون في مناطق معزولة عن بعضها ومحاطة بمستوطنات وشبكة طرق تربط بين المستوطنات والمناطق داخل الخط الأخضر. وقد شكّل هذا التغيير على الأرض، تحديًا تمثل في إهلاك البنية التحتية للطرق التي يسلكها الفلسطينيون، على نحو سريع، بوصفها طرقًا بديلة من تلك الطرق التي فيها حواجز إسرائيلية، إضافة إلى أن معظم هذه الطرق غير مهَيَّأة أصلاً لأن تكون طرقًا بديلة، فهي طرق فرعية تمر داخل القرى الفلسطينية الصغيرة.

واستنادًا إلى بيانات نظام تحديد المواقع العالمي، تبيّن تأثير الحواجز في حركة الفلسطينيين، فقد لوحظ انخفاض كبير في أعداد رحلات المركبات بعد 7 تشرين الأول/ أكتوبر 2023، مقارنةً بما قبل العدوان الإسرائيلي على غزة؛ إذ شهدت الحركة انخفاضًا بنسبة 51.7%. وقد أغلقت بعض الحواجز كليًا، بينما خضعت حواجز أخرى لفتح جزئي مع تشديد إجراءات تفتيش المركبات، وثمة كذلك حواجز للتفتيش على نحو عشوائي. وأشارت نتائج العينة إلى أن معدلات الانتظار في أماكن الحواجز قد ازدادت بمعدل يصل إلى 50 دقيقة في بعض الحواجز، وينتج من ذلك أزمات مرورية في الطرق المحيطة بالحواجز.

وتتعرض المركبات الفلسطينية لأنواع متعددة من العنف في أماكن الحواجز، من خلال التفتيش الدقيق أو التعرض لعنف الجنود والمستوطنين. ونتيجة لذلك، يضطر الفلسطينيون إلى استخدام طرق بديلة طويلة لتجنب الانتظار والعنف؛ ما يزيد من وقت الرحلات. فعلى سبيل المثال، تشهد الرحلات المتجهة من نابلس إلى وسط الضفة الغربية وجنوبها تأخيرًا بمتوسط 42 دقيقة، وهو ما يشكل زيادة بنسبة 77.9% عن وقت الرحلة الأصلي.

وتشير الدراسة إلى أن متوسط التأخير في الرحلات داخل محافظة نابلس يصل إلى 23 دقيقة؛ ما يشكل زيادة بنسبة 173.4% عن وقت الرحلة الأصلي. وتجعل هذه التأخيرات التنقل بين القرى والمدن الفلسطينية أمرًا معقدًا وصعبًا؛ إذ يضطر الفلسطينيون إلى اجتياز مسافات طويلة لتجنب الحواجز والتفتيش.

وقدرت الدراسة عدد ساعات العمل المهدورة في كل يوم عمل بنحو 191,146 ساعة، منسوبةً إلى مستوى سوق العمل الكلي في الضفة الغربية. وباستخدام 14.8 شيكلًا (4 دولارات) معدل أجر لكل ساعة عمل، يمكن تقدير قيمة الخسارة الناتجة من الزيادة في وقت التأخير بنحو 2.8 مليون شيكل (764.6 ألف دولار) في كل يوم عمل؛ أي 62.2 مليون شيكل (16.8 مليون دولار) شهريًا.

وتقدم نتائج هذه الدراسة تقديرًا أوليًا وجزئيًا عن خسائر الاقتصاد الفلسطيني، فيما يتعلق بسوق العمل، نتيجة سياسة تقييد الحركة للفلسطينيين. لكن الأهم من قيمة التكلفة الاقتصادية هو كيفية استخدام إسرائيل عوائق الحركة أداةً للهيمنة الاستعمارية؛ فهذه العوائق لا تقتصر على تقييد حركة الفلسطينيين أو زيادة عزلتهم عن بعضهم وعن أراضيهم فحسب، بل تعمل أيضًا على تعزيز المستوطنات والبلدات الاستيطانية، وإيجاد واقع جغرافي وسياسي جديد يسهل على المستوطنين الإسرائيليين التوسع والتنقل بحرية بين المستوطنات، ومن الخط الأخضر وإليه.

التوصيات

لا تشكل سياسة الحواجز الإسرائيلية عبئاً على المواطنين الفلسطينيين في التنقل بين القرى والمدن فحسب، بل باتت أيضاً أداة في إحكام السيطرة على الأرض الفلسطينية خدمةً للتوسع الاستيطاني. لذلك، يجب أن يكون التصدي للحواجز وعوائق الحركة من أهم أولويات السلطة الفلسطينية ومؤسسات المجتمع المدني والمؤسسات الدولية الفاعلة في فلسطين. ومن هذا المنطلق، تقدم الدراسة التوصيات الآتية:

1. ضرورة وجود حراك قانوني دولي من خلال رفع قضايا في محكمة العدل الدولية بشأن ما تمثله الحواجز من خروقات للقانون الدولي؛ بسبب وجود دلائل على أن الهدف من الحواجز هو التوسع الاستيطاني الذي يمثل خرقاً لاتفاقية جنيف الرابعة. وتخرق سياسة الحواجز الإسرائيلية، أيضاً، الاتفاقيات الدولية التي تسمح بحرية حركة البضائع والأفراد. ويجب مطالبة إسرائيل بتعويض الفلسطينيين بما يقابل الخسائر الاقتصادية التي تسببها الحواجز وعوائق الحركة.
2. دعم المشاريع الصغيرة في المناطق المعزولة بسبب الحواجز الإسرائيلية؛ ما يشكل دعماً لاصمود المواطنين في هذه المناطق. وفي إمكان الغرف التجارية تخصيص معارض لتسويق منتجات هذه المنشآت.
3. تعزيز مبادرات التضامن المجتمعي لدعم المناطق المعزولة من خلال تعزيز العمل التطوعي وتبادل السلع بدلاً من شرائها، خاصة في القرى المعزولة.
4. المرونة في ساعات العمل وتطبيق العمل عن بعد في بعض أيام العمل، خاصة بالنسبة إلى النساء؛ إذ تشكل عودتهن المتأخرة إلى بيوتهن إشكاليات اجتماعية.
5. تعزيز العمل التطوعي في أماكن الحواجز لدى الشباب لتوفير ما يلزم من مساندة طبية لبعض الحالات المرضية ولذوي الاحتياجات الخاصة.

المراجع

العربية

- "آثار العدوان الإسرائيلي على العلاقات الاقتصادية بين الفلسطينيين على طرفي الخط الأخضر - بيان صحفي". معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطيني - ماس. 2023/12/6. في: <https://acr.ps/1L9GPnO>
- "الاستيطان الإسرائيلي في الضفة الغربية المحتلة: من 'بؤر' إلى تكتلات حضرية". معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطينية - ماس؛ معهد الأبحاث التطبيقي - القدس - أريج. آذار / مارس 2023.
- أسعد، أحمد عز الدين. "الحواجز والإغلاقات وتقييد الحركة في الضفة الغربية بعد 7 تشرين الأول / أكتوبر". **أوراق سياسات**. مؤسسة الدراسات الفلسطينية (2023). في: <https://acr.ps/1L9GPu9>
- "تقرير ميداني: الاحتلال يخنق الضفة الغربية بمئات الحواجز والبوابات الحديدية ويحولها إلى كانتونات منعزلة". المركز الفلسطيني لحقوق الإنسان. 2025/1/30. في: <https://acr.ps/1L9GP3c>
- "جحيم الحرب: واقع إنتاج واستهلاك الغذاء في فلسطين". **مجلة سيادة**. العدد 5 (تموز / يوليو 2024).
- الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني. **قاعدة بيانات الاستعمار ومصادرة الأراضي 2024** (رام الله: 2024).
- حباس، وليد وياسر مناع. "شبكة الشوارع الاستيطانية - البنية التحتية للضم". **تقدير موقف**. المركز الفلسطيني للدراسات الإسرائيلية - مدار. 2025/3/25. في: <https://acr.ps/1L9GPiz>
- حباس، وليد. "إسرائيل بدأت بتشريع 72 بؤرة استيطانية ومزرعة رعوية". **تقدير موقف**. المركز الفلسطيني للدراسات الإسرائيلية - مدار. 2024/6/11. في: <https://cutt.ly/krXn12yU>
- المالكي، مجدي. "آثار الحرب في العمالة الفلسطينية: التداعيات والتوقعات الاقتصادية". **ورقة سياسات**. مؤسسة الدراسات الفلسطينية (2024). في: <https://acr.ps/1L9GPJg>
- المركز الفلسطيني لحقوق الإنسان. **تقرير ميداني: الاحتلال يخنق الضفة الغربية بمئات الحواجز والبوابات الحديدية ويحولها إلى كانتونات منعزلة**. 2025/1/30. في: <https://acr.ps/1L9GP3c>
- ملخص اقتصادي حول الحرب على غزة**. معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطينية - ماس. العدد 5 (2023).

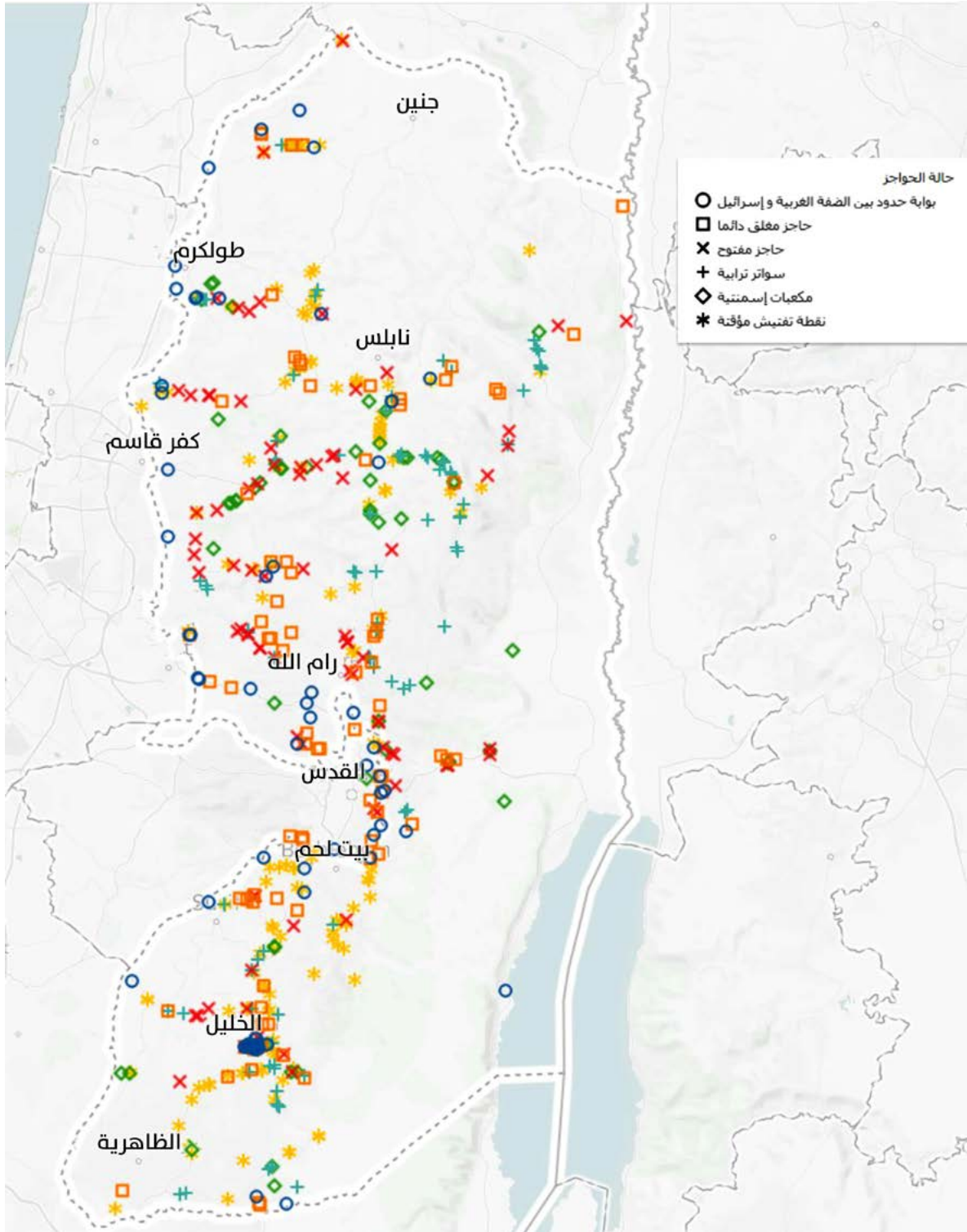
الأجنبية

- Adnan, Wifag. "Who Gets to Cross the Border? The Impact of Mobility Restrictions on Labor Flows in the West Bank." *Labour Economics*. vol. 34 (2015).
- Al-Haq Defending Human Rights. *A Nation Under Siege*. Ramallah: 1990. at: <https://acr.ps/1L9BOUy>
- Beinin, Joel & Rebecca L. Stein (eds.). *The Struggle for Sovereignty: Palestine and Israel, 1993–2005*. Redwood City: Stanford University Press, 2006.

- Brown, Alison P. "The Immobile Mass: Movement Restrictions in the West Bank." *Social & Legal Studies*. vol. 13, no. 4 (December 2004).
- Calì, Massimiliano & Sami H. Miaari. "The Labor Market Impact of Mobility Restrictions: Evidence from the West Bank." *Labour Economics*. vol. 51 (April 2018).
- Deserranno, Erika. "Essays in Development Economics." PhD. Thesis. London School of Economics and Political Science. London. 2015.
- European Union. *One Year Report on Israeli Settlements in the Occupied West Bank, Including East Jerusalem: Reporting Period January–December 2023*. Brussels: Delegation of the European Union to the West Bank and Gaza Strip, August 2024. at: <https://acr.ps/1L9GPim>.
- Handel, Ariel. "Gated/ Gating Community: The Settlement Complex in the West Bank." *Transactions of the Institute of British Geographers*. vol. 39, no. 4 (2014).
- Human Rights Council. Independent International Commission of Inquiry on the Occupied Palestinian Territory, including East Jerusalem, and Israel. "Detailed Findings on the Military Operations and Attacks Carried Out in the Occupied Palestinian Territory from 7 October to 31 December 2023." *Press Release*. 12/6/2024. 56th session. at: <https://acr.ps/1L9GP9z>
- Lein, Yehezkel. *Civilians under Siege: Restrictions on Freedom of Movement as Collective Punishment*. Jerusalem: B'Tselem (January 2001).
- Miaari, Sami H. & Ines Lee. "Obstacles on the Road to School: The Impacts of Mobility Restrictions on Educational Performance." *IZA Discussion Paper No. 13563*. Institute of Labor Economics (August 2020).
- Miaari, Sami H. & Robert M. Sauer. "The Labor Market Costs of Conflict: Closures, Foreign Workers, and Palestinian Employment and Earnings." *Review of Economics of the Household*. vol. 9, no. 1 (March 2011).
- Oberholzer, Florence. "The Impact of the West Bank Wall on the Palestinian Labour Market." *International Development Policy: Revue internationale de politique de développement*. vol. 2, no. 6 (2015). at: <https://acr.ps/1L9GPEi>
- Ophir, Adi, Michal Givoni & Sari Hanafi (eds.). *The Power of Inclusive Exclusion: Anatomy of Israeli Rule in the Occupied Palestinian Territories*. New York: Zone Books, 2009.
- Punishing a Nation: Human Rights Violations During the Palestinian Uprising, December 1987–1988* (Ramallah: Al Haq, 2011). at: <https://acr.ps/1L9GP27>

- Rijke, Alexandra M. "Checkpoint Knowledge: Navigating the Tunnels and Al Walaja Checkpoints in the Occupied Palestinian Territories." *Geopolitics*. vol. 26, no. 5 (2021).
- Sadeq, Tareq & Michel Lubrano. "The Wall's Impact in the Occupied West Bank: A Bayesian Approach to Poverty Dynamics Using Repeated Cross Sections." *Econometrics*. vol. 6, no. 2 (2018).
- United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs – Occupied Palestinian Territory. *West Bank Access Restrictions / May 2023*. 26/5/2023. at: <https://acr.ps/1L9GPQd>
- Väättänen, Anni. "The Effects of Movement Restrictions on Educational Attainment and Labour Market Outcomes: Evidence from the West Bank." Master's Thesis in Economics. University of Helsinki. 2021. at: <https://acr.ps/1L9GP6p>
- Weinthal, Erika & Jeannie Sowers. "Targeting Infrastructure and Livelihoods in the West Bank and Gaza." *International Affairs*. vol. 95, no. 2 (2019).
- Zureik, Elia, David Lyon & Yasmeeen Abu-Laban (eds.). *Surveillance and Control in Israel/ Palestine: Population, Territory and Power*. London/ New York: Routledge, 2010.

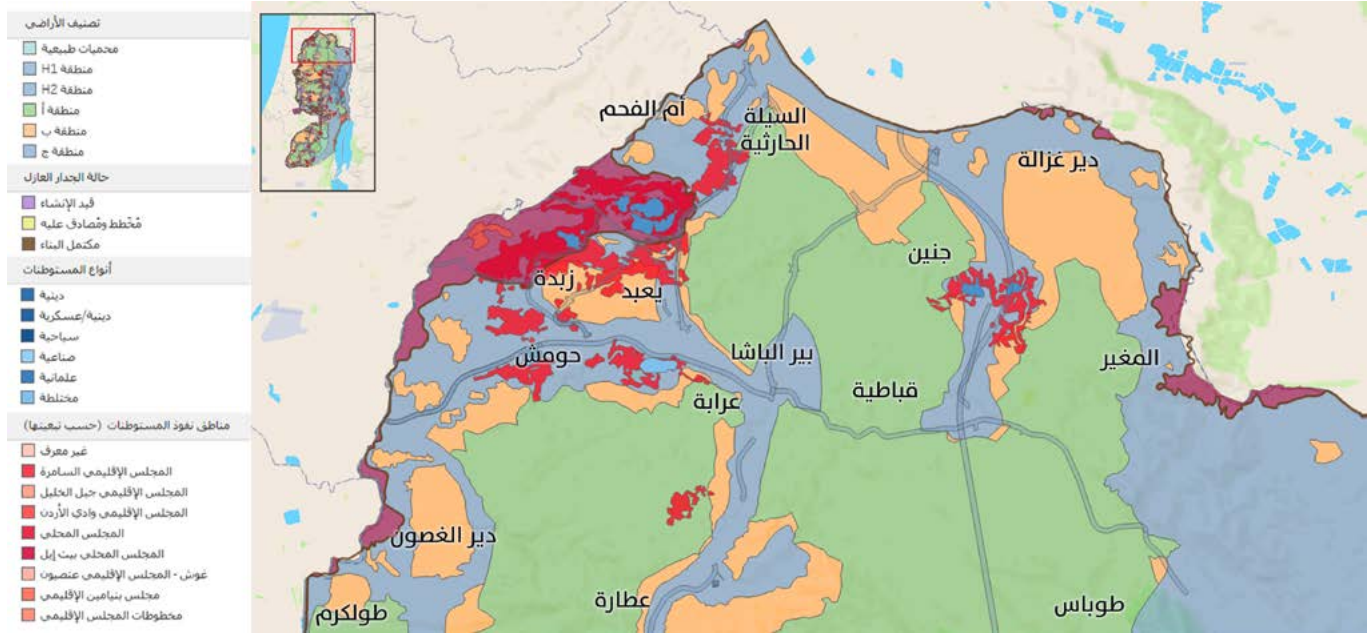
الخريطة (1) عوائق الحركة في الضفة الغربية قبل 7 تشرين الأول/ أكتوبر 2023



المصدر: قاعدة بيانات معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطيني - ماس.

الخريطة (3)

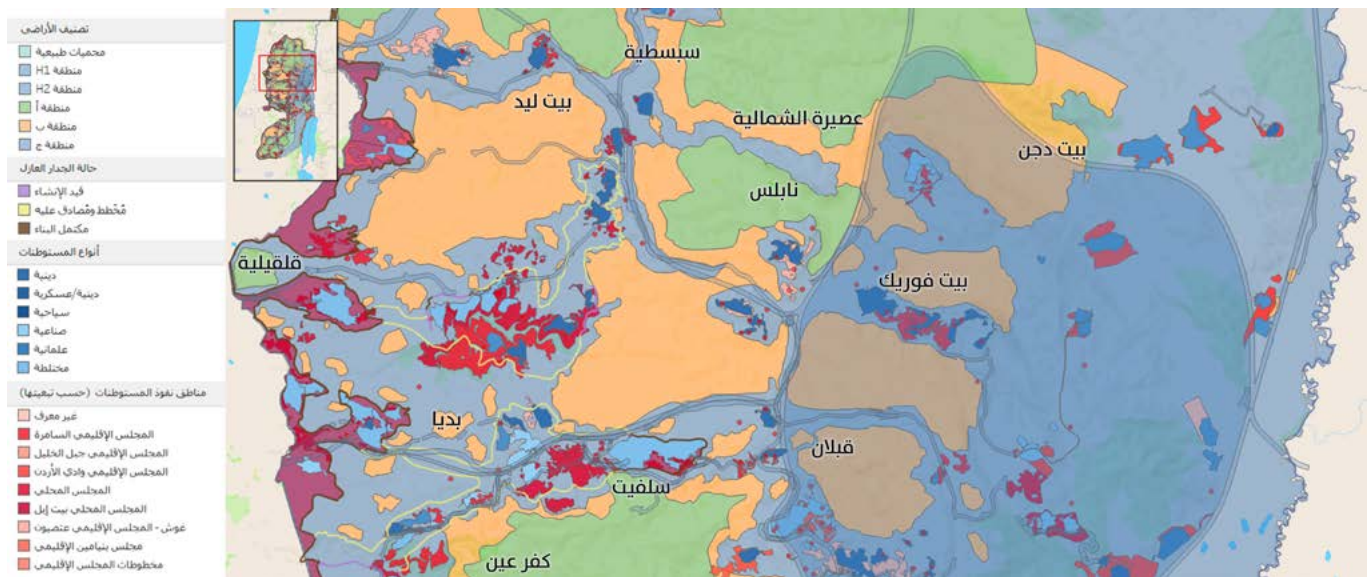
عوائق الحركة والمستوطنات والبؤر الاستيطانية في منطقة شمال الضفة الغربية



المصدر: قاعدة بيانات معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطيني - ماس.

الخريطة (4)

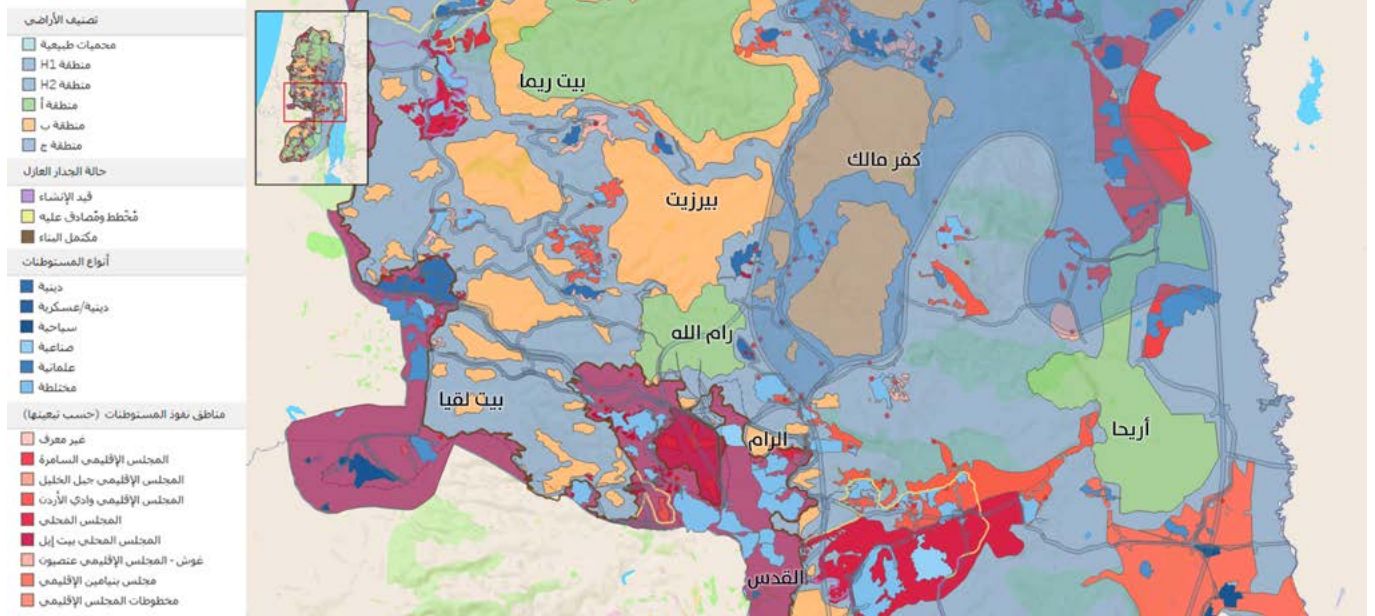
عوائق الحركة والمستوطنات والبؤر الاستيطانية في نابلس وقلقيلية والأغوار الشمالية



المصدر: المرجع نفسه.

الخريطة (5)

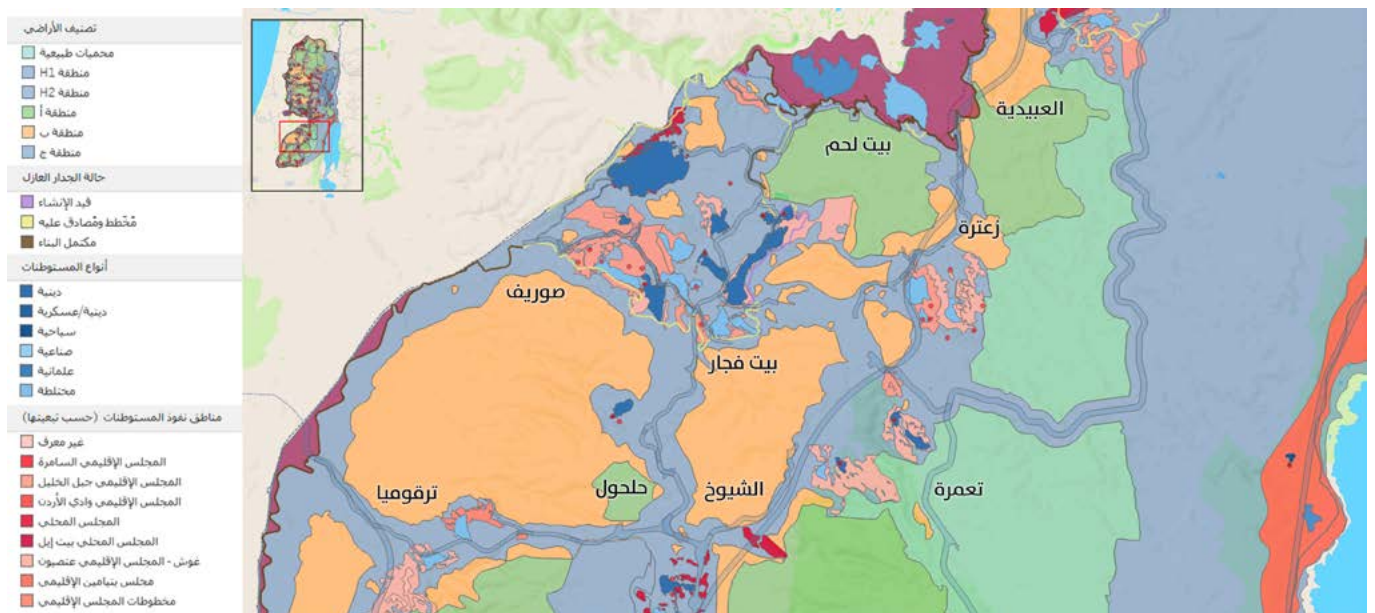
عوائق الحركة والمستوطنات والبؤر الاستيطانية في وسط الضفة الغربية



المصدر: المرجع نفسه.

الخريطة (6)

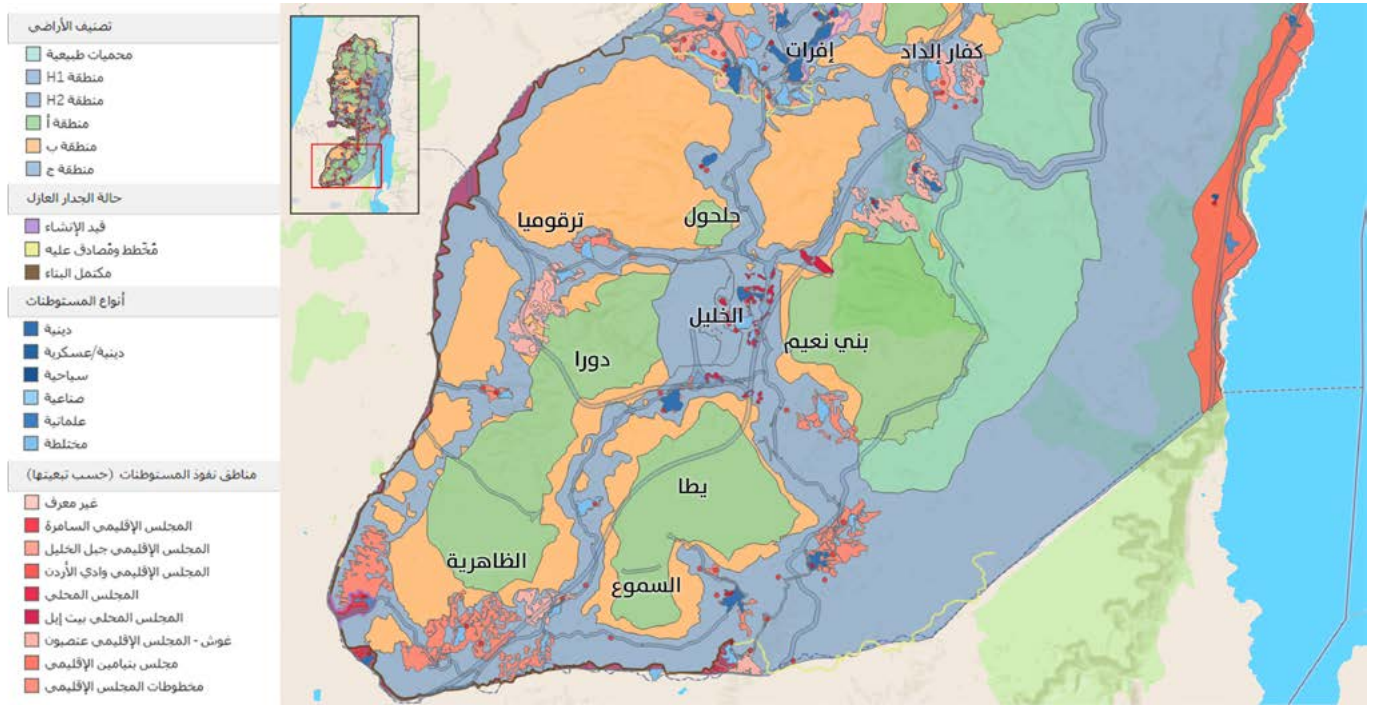
عوائق الحركة والمستوطنات والبؤر الاستيطانية في منطقة بيت لحم



المصدر: المرجع نفسه.

الخريطة (7)

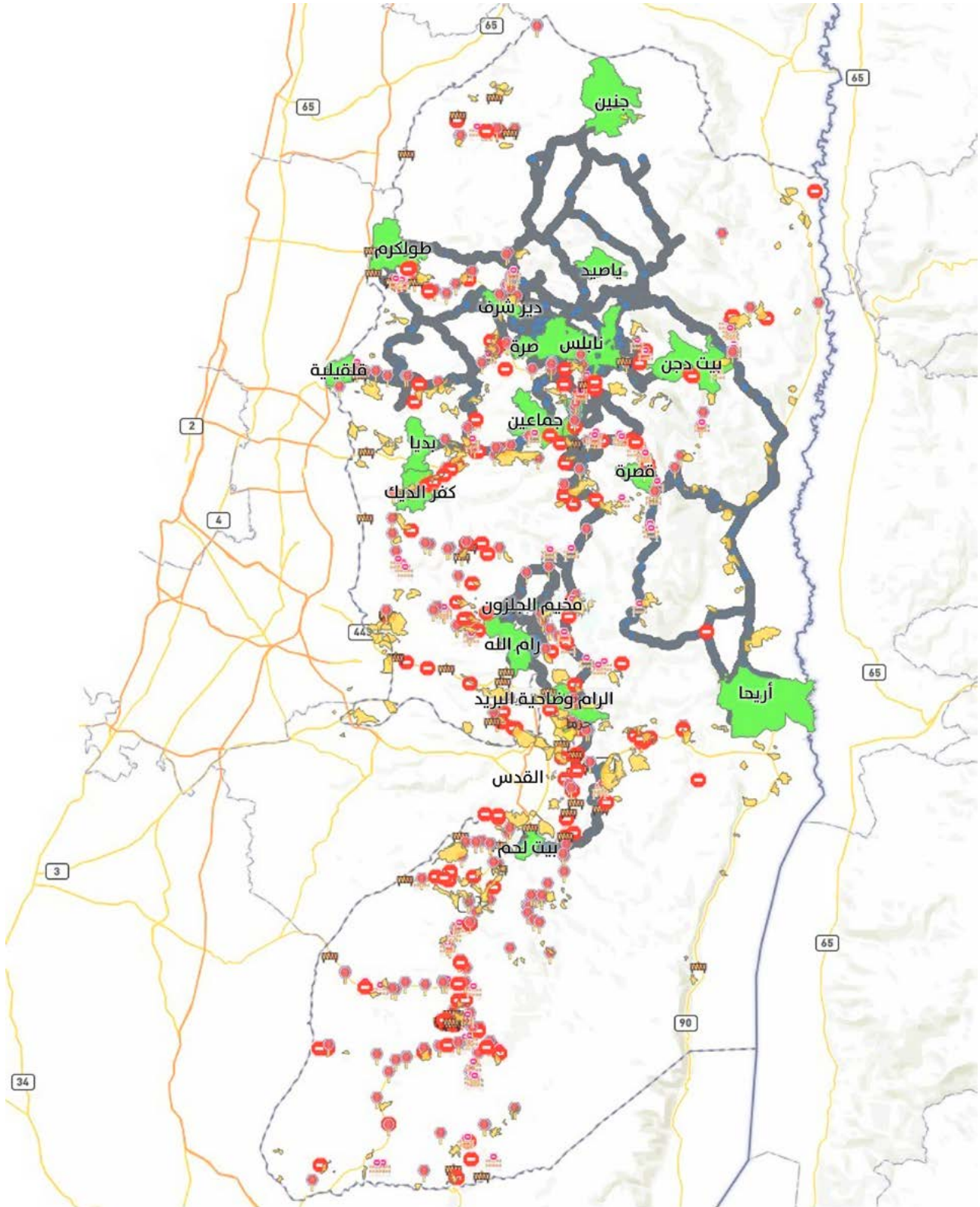
عوائق الحركة والمستوطنات والبؤر الاستيطانية في منطقة الخليل



المصدر: المرجع نفسه.

الخريطة (8)

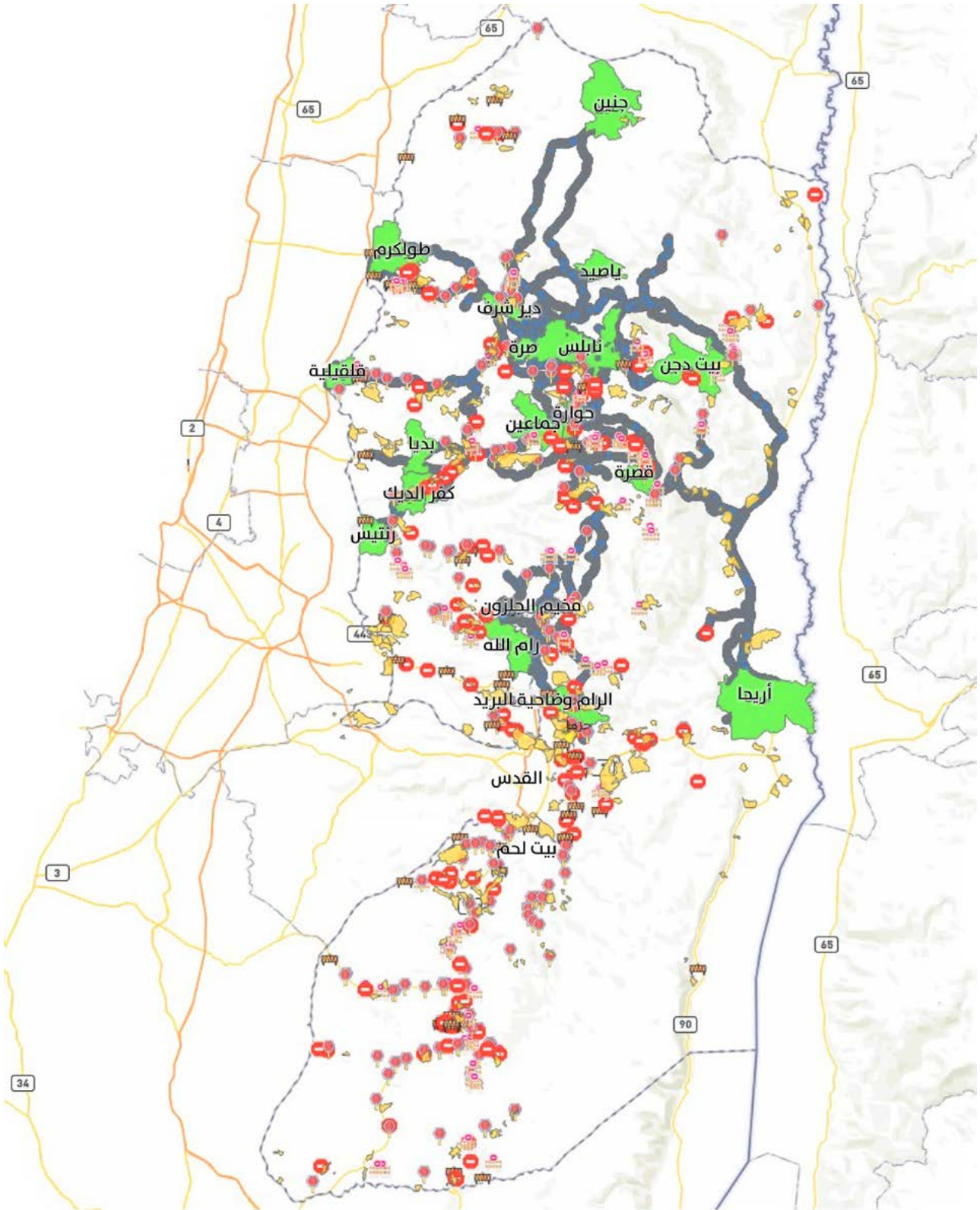
حركة التنقل بعد 7 تشرين الأول/ أكتوبر وفرض الإغلاقات والتشديد الأمني في أماكن الحواجز الإسرائيلية في الضفة الغربية



المصدر: المرجع نفسه.

الخريطة (9)

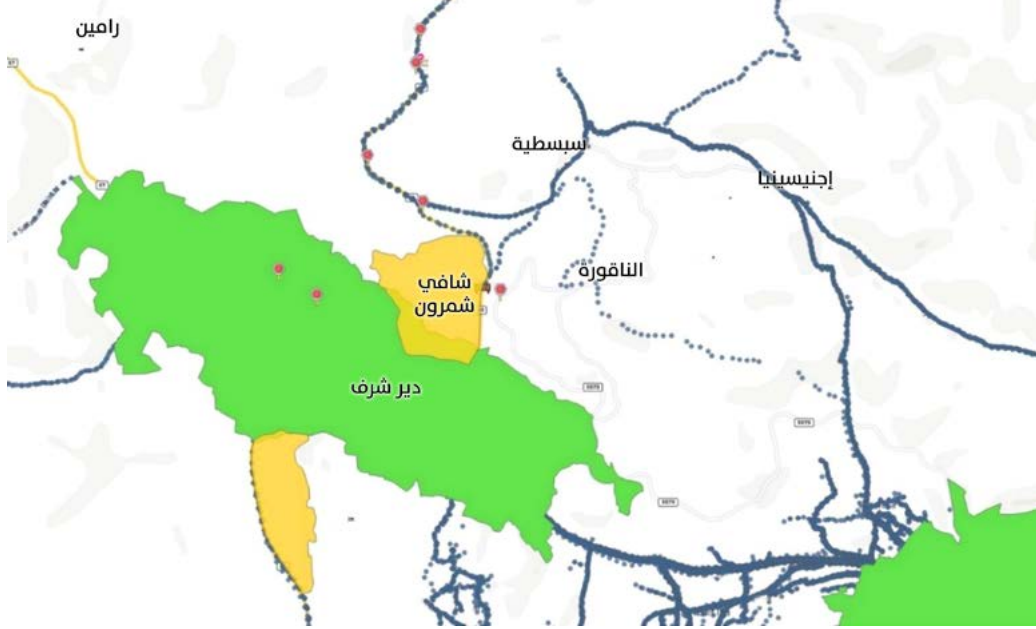
حركة التنقل في أماكن الحواجز الإسرائيلية قبل 7 تشرين الأول/ أكتوبر في الضفة الغربية



المصدر: المرجع نفسه.

الخريطة (10)

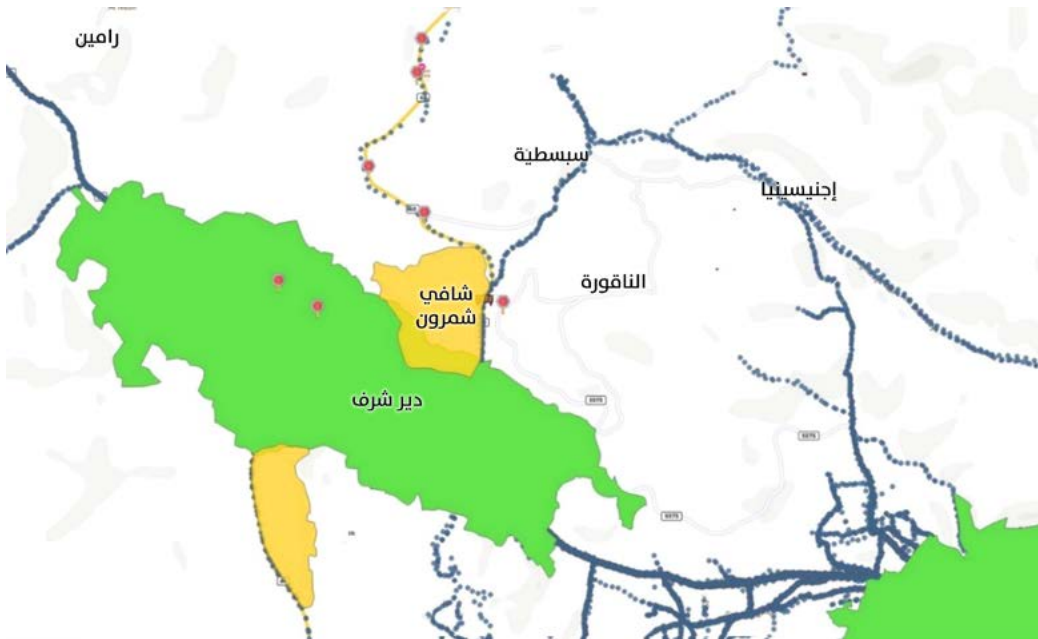
التنقل من غرب مدينة نابلس من خلال حاجز دير شرف في اتجاه الشمال: جنين، وطولكرم، وقلقيلية (في الاتجاهين، بعد 7 تشرين الأول / أكتوبر)



المصدر: المرجع نفسه.

الخريطة (11)

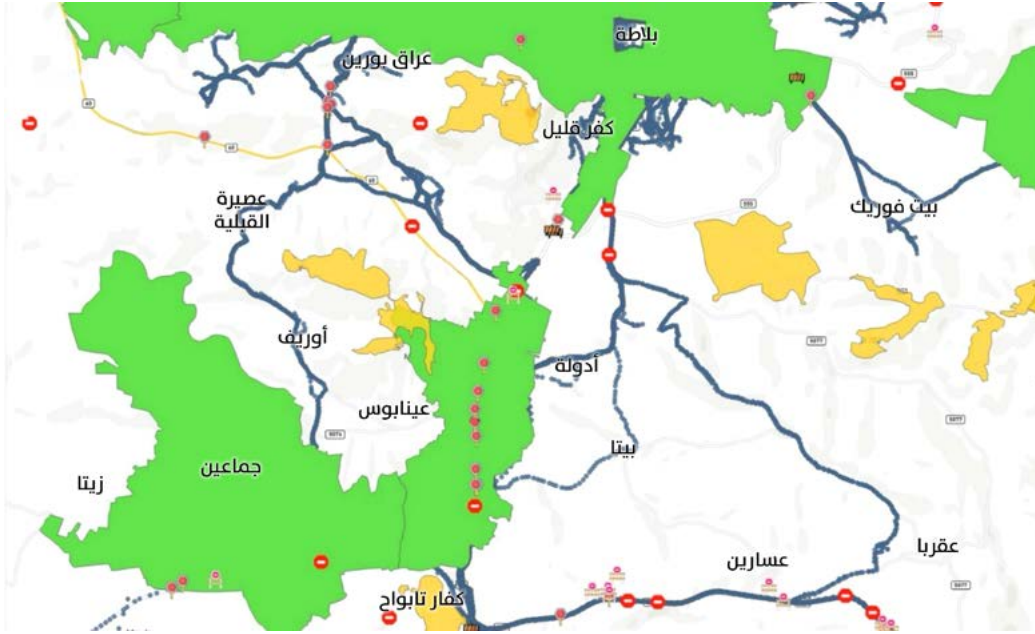
التنقل من غرب مدينة نابلس من خلال حاجز دير شرف في اتجاه الشمال: جنين، وطولكرم، وقلقيلية (في الاتجاهين، قبل 7 تشرين الأول / أكتوبر)



المصدر: المرجع نفسه.

الخريطة (12)

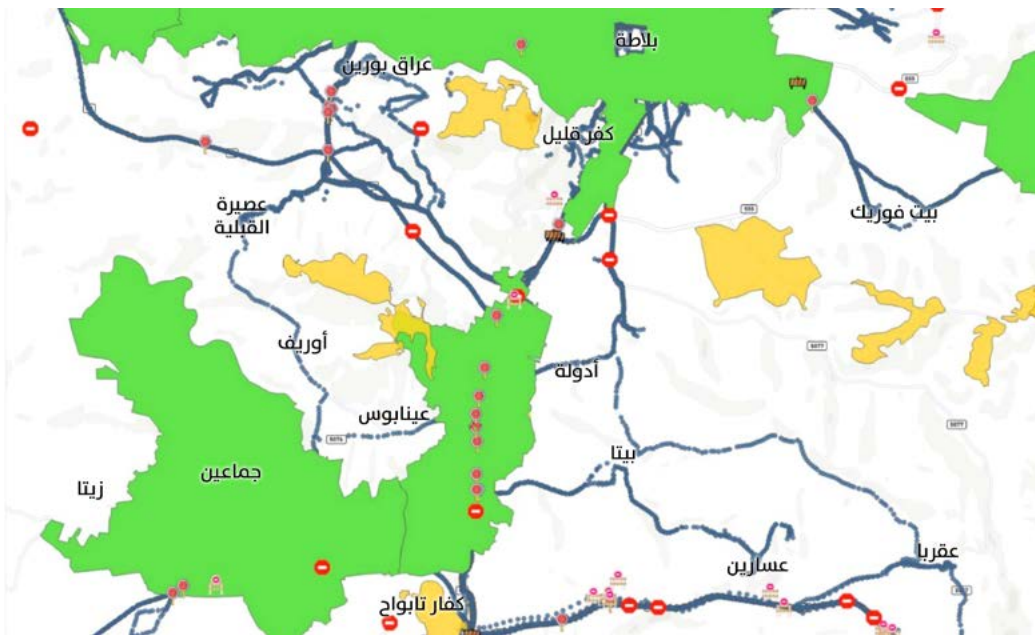
التنقل من جنوب مدينة نابلس من خلال حاجز عورتا وحاجز المربعة في اتجاه مدن الوسط والجنوب (في الاتجاهين، بعد 7 تشرين الأول/ أكتوبر)



المصدر: المرجع نفسه.

الخريطة (13)

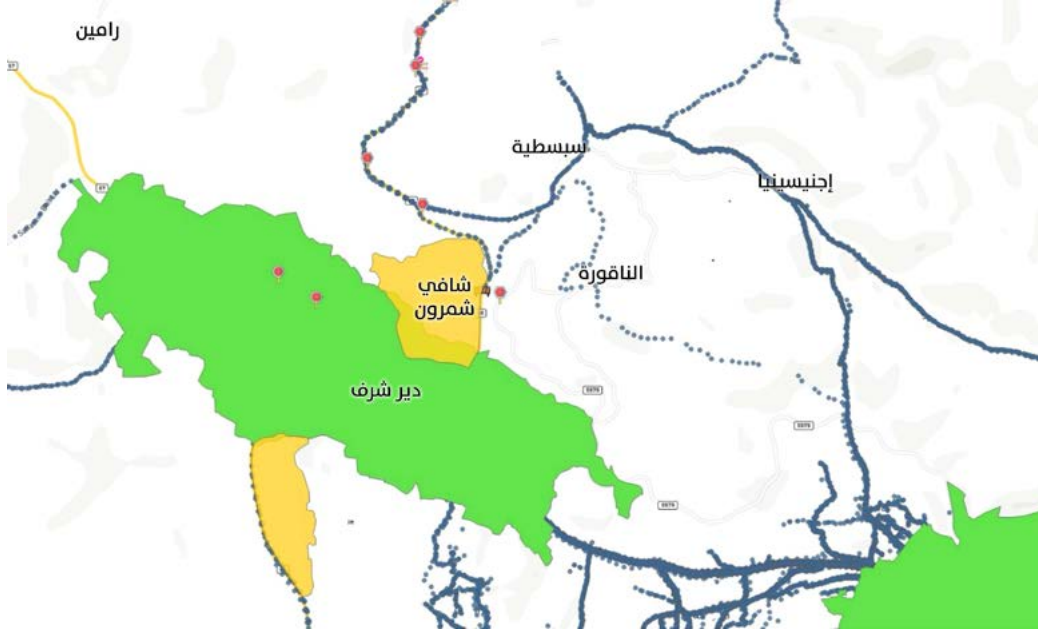
التنقل من جنوب مدينة نابلس من خلال حاجز حوارة وحاجز المربعة في اتجاه مدن الوسط والجنوب (في الاتجاهين، قبل 7 تشرين الأول/ أكتوبر)



المصدر: المرجع نفسه.

الخريطة (14)

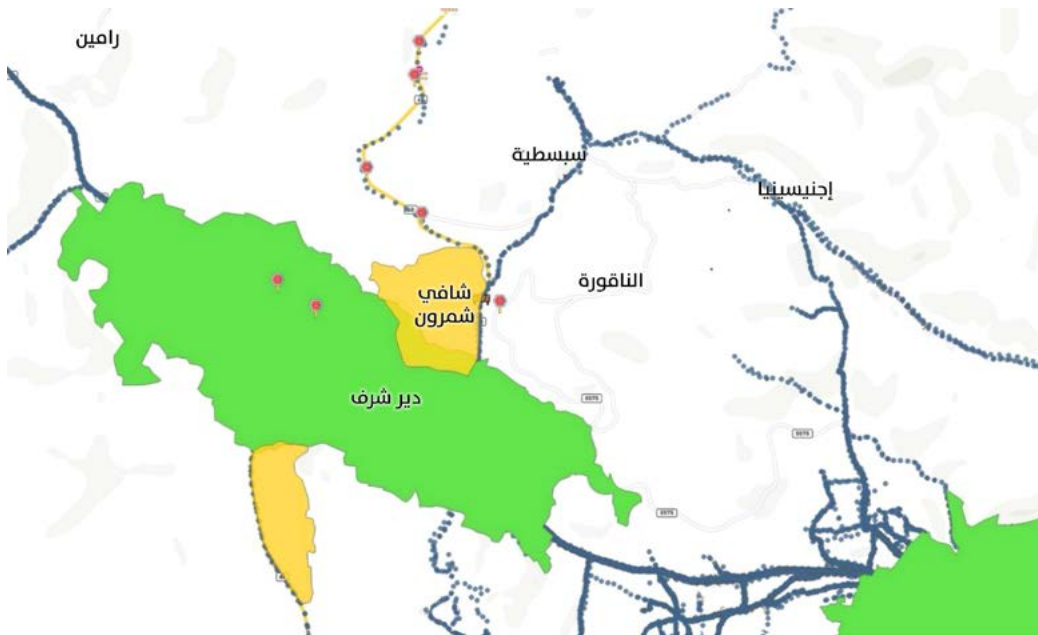
التنقل من غرب مدينة نابلس من خلال حاجز دير شرف في اتجاه جنين وطولكرم
(في الاتجاهين، بعد 7 تشرين الأول / أكتوبر)



المصدر: المرجع نفسه.

الخريطة (15)

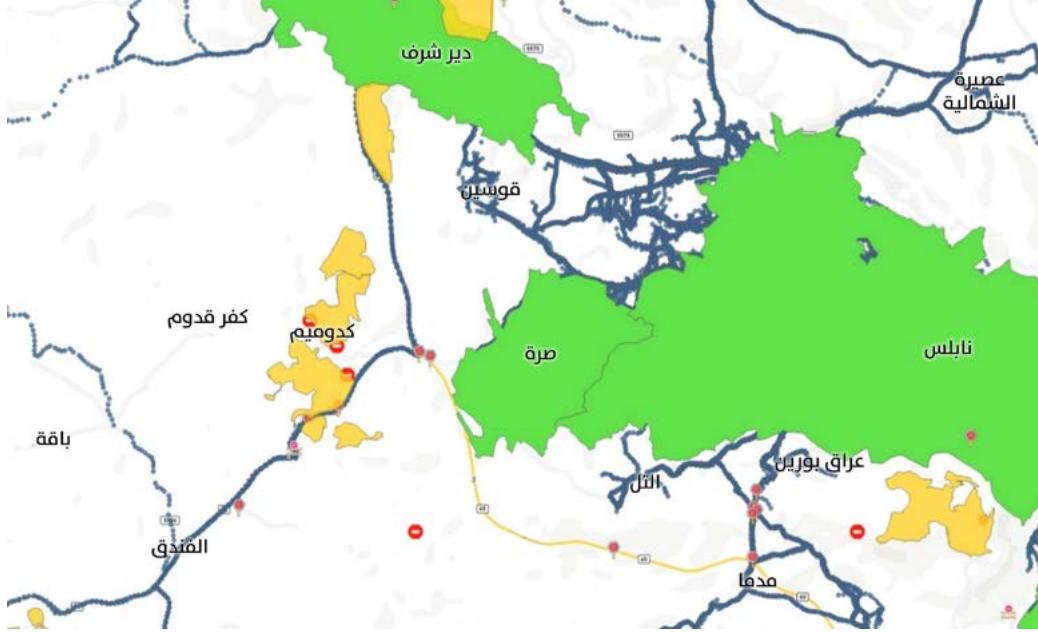
التنقل من غرب مدينة نابلس من خلال حاجز دير شرف في اتجاه جنين وطولكرم
(في الاتجاهين، قبل 7 تشرين الأول / أكتوبر)



المصدر: المرجع نفسه.

الخريطة (16)

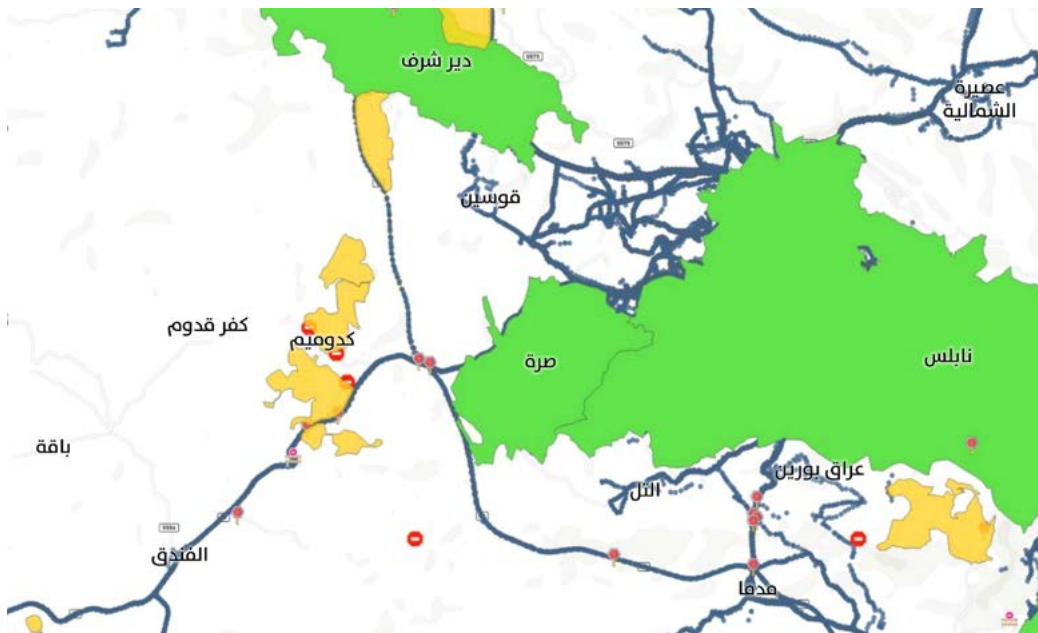
التنقل من غرب مدينة نابلس من خلال حاجز دير شرف في اتجاه جنين وطولكرم ومدن الوسط والجنوب (في الاتجاهين، بعد 7 تشرين الأول / أكتوبر)



المصدر: المرجع نفسه.

الخريطة (17)

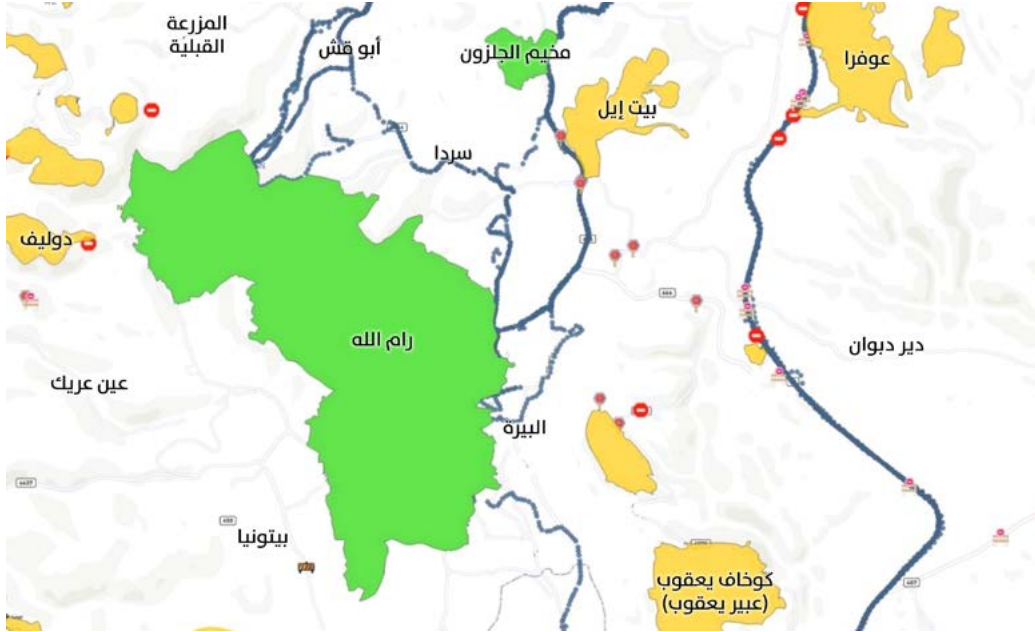
التنقل من غرب مدينة نابلس من خلال حاجز صرة ودير شرف في اتجاه جنين وطولكرم ومدن الوسط والجنوب (في الاتجاهين، قبل 7 تشرين الأول / أكتوبر)



المصدر: المرجع نفسه.

الخريطة (18)

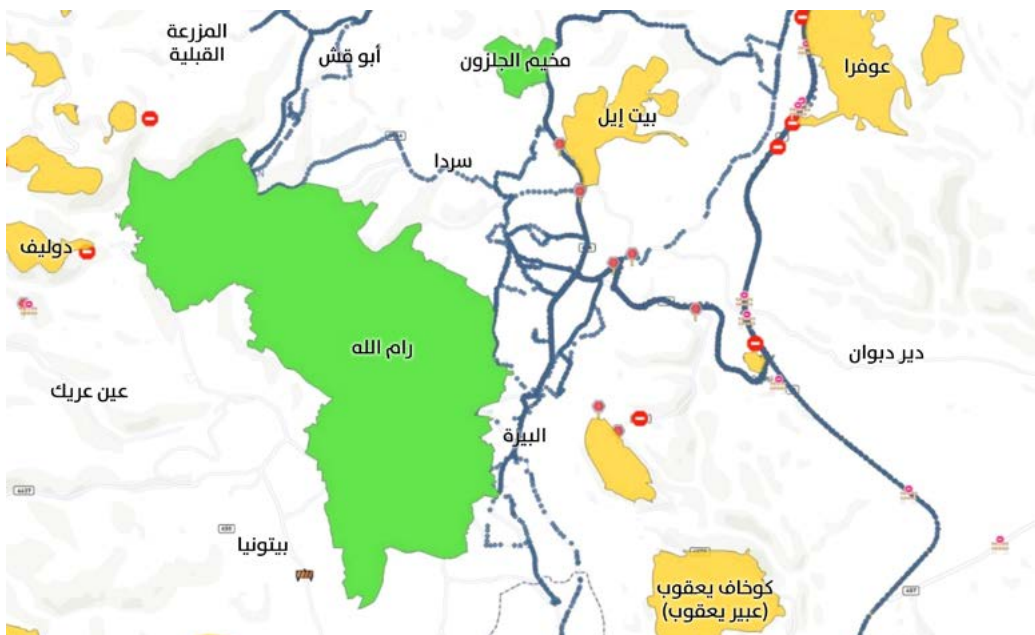
التنقل من مدينة رام الله عن طريق الجلزون في اتجاه باقي قرى شمال شرق رام الله ومدينة أريحا ومدن شمال الضفة الغربية (في الاتجاهين، بعد 7 تشرين الأول / أكتوبر)



المصدر: المرجع نفسه.

الخريطة (19)

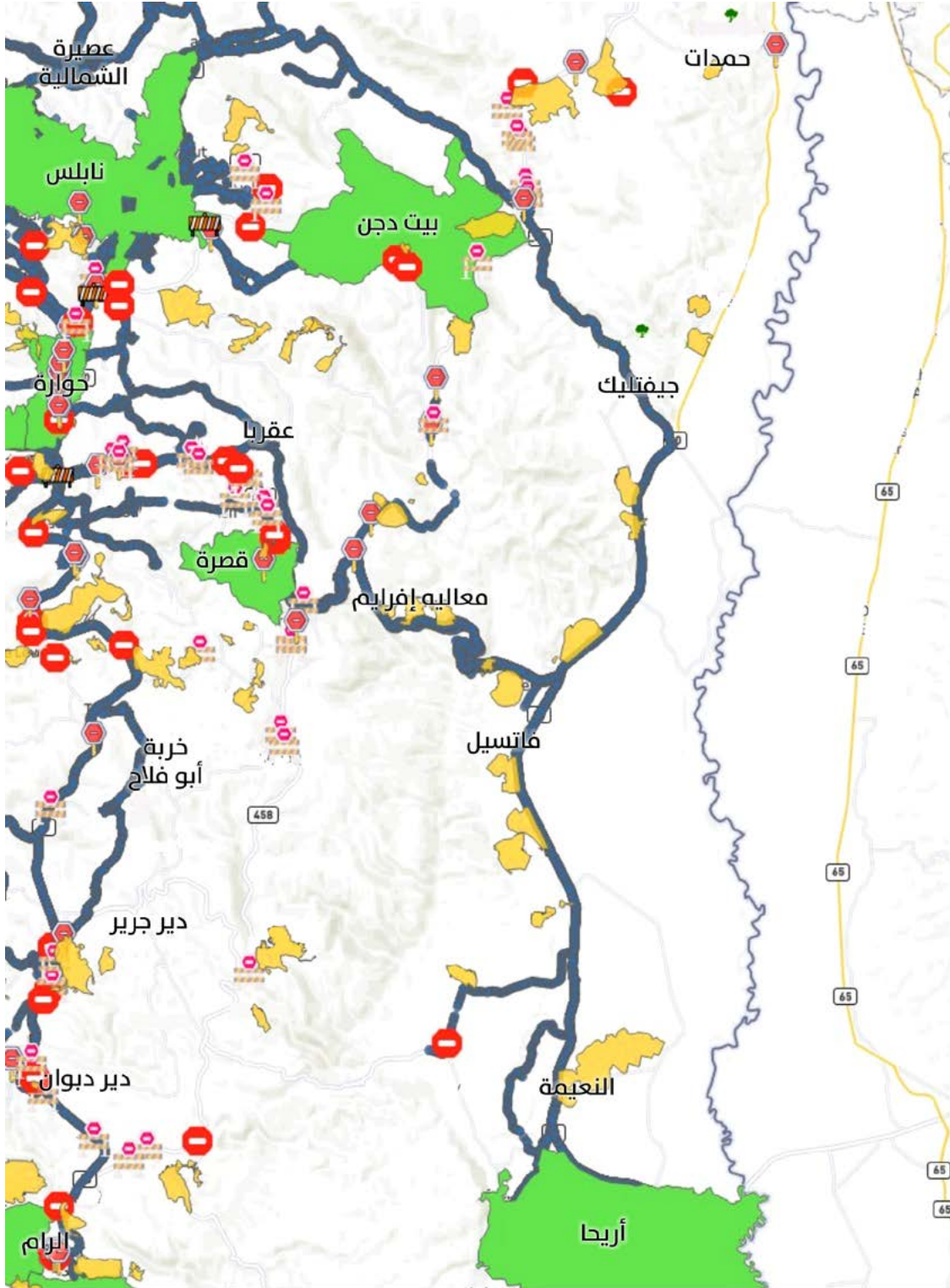
التنقل من مدينة رام الله عن طريق حاجز بيت إيل في اتجاه قرى شمال شرق رام الله ومدينة أريحا وشمال الضفة الغربية وجنوبها (في الاتجاهين، قبل 7 تشرين الأول / أكتوبر)



المصدر: المرجع نفسه.

الخريطة (20)

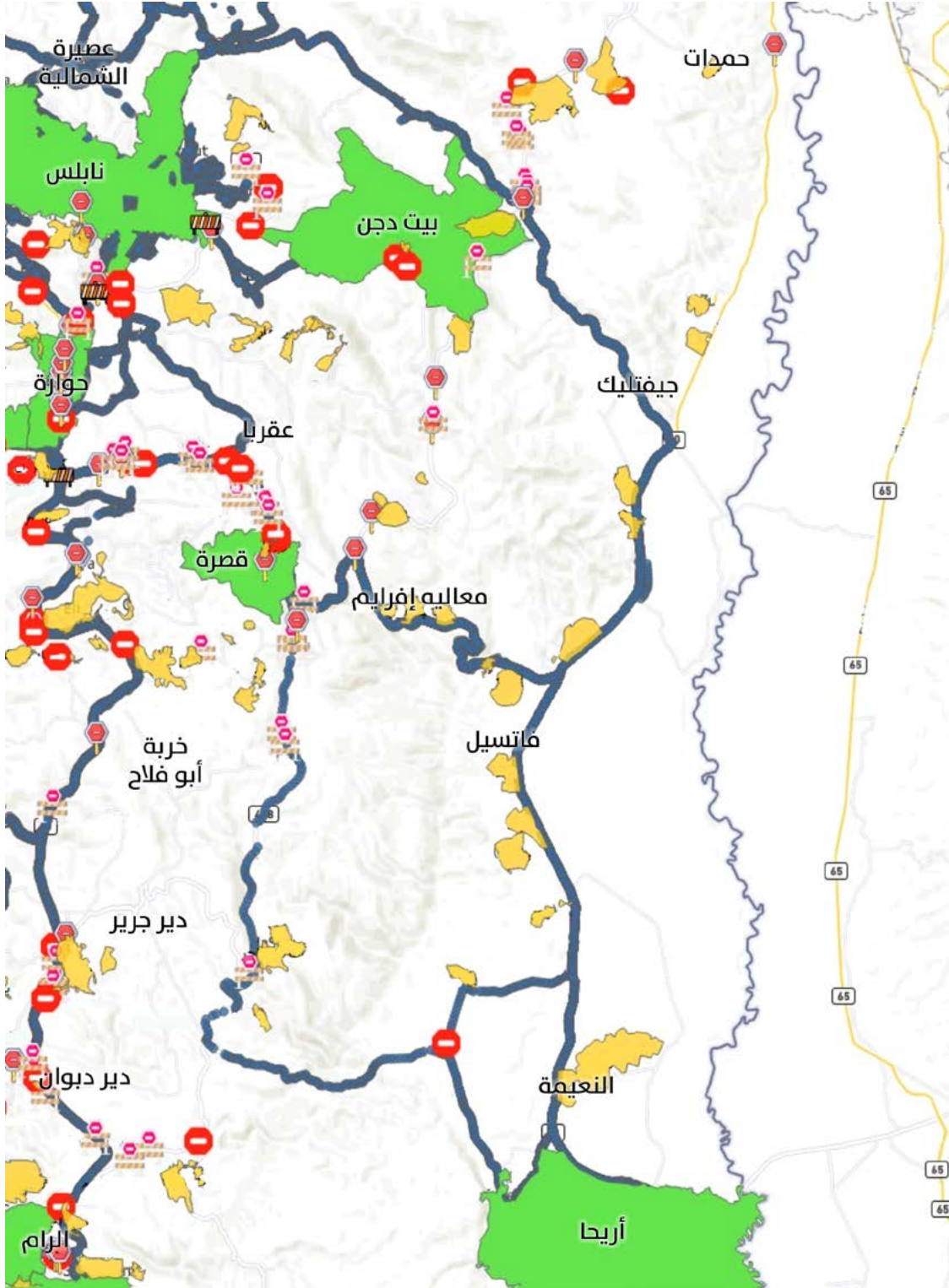
التنقل من مدينة نابلس عن طريق حاجز الحمرا وعورتا والمربعة في اتجاه مدينة أريحا (في الاتجاهين، بعد 7 تشرين الأول/ أكتوبر)



المصدر: المرجع نفسه.

الخريطة (21)

التنقل من مدينة نابلس عن طريق حاجز الحمرا وحوارة في اتجاه مدينة أريحا (في الاتجاهين، قبل 7 تشرين الأول / أكتوبر)



المصدر: المرجع نفسه.