

التاريخ: 2021/06/22م

الرقم: 2021/60

الموافق: الثلاثاء، 12 ذو القعدة 1442هـ

حفظه الله

الأخ الفاضل / د. رشدي وادي

وكيل وزارة الاقتصاد الوطني

تحية طيبة وبعد

الموضوع/ أثر اغلاق معبر كرم أبو سالم على القطاعات الاقتصادية وحركة التجارة ما بعد العدوان

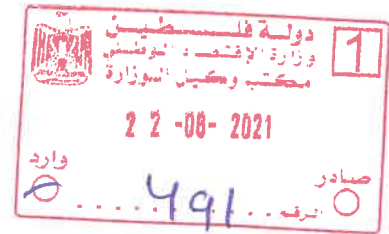
تهديكم الادارة العامة للدراسات والتخطيط عاطر تحياتها وتتمنى لكم دوام الصحة والعافية، وبالإشارة إلى الموضوع المذكور أعلاه، نرفق لسيادتكم تقرير حول أثر اغلاق معبر كرم أبو سالم على القطاعات الاقتصادية وحركة التجارة ما بعد العدوان.

وتقبلوا فائق الاحترام والتقدير



أسامة نوفل

مدير عام الإدارة العامة للدراسات والتخطيط



نسخة لـ:

الملف

af-juma



أثر إغلاق معبر كرم أبو سالم على القطاعات الاقتصادية وحركة التجارة مابعد العدوان

الإدارة العامة للدراسات والتخطيط

يونيو 2021

أثر إغلاق معبر كرم أبو سالم على القطاعات الاقتصادية وحركة التجارة ما بعد العدوان

مقدمة:

يعتبر معبر كرم أبو سالم التجاري من أهم الوسائل التي يستخدمها الاحتلال الإسرائيلي لفرض سياساته لتحقيق أهدافه السياسية والأمنية وغيرها فالمعبر يمثل الحياة إلى أكثر من 2 مليون فلسطيني لقدرته على توفير ما نسبته 75%، من احتياجات قطاع غزة من السلع المختلفة سواء للقطاع الخاص أو تلك المساعدات الإنسانية المقدمة من الخارج.

فقد اتخذ الاحتلال قراراً أعلن فيه إغلاقه للمعبر التجاري أمام حركة البضائع من الوقود ومواد البناء بعد العدوان الإسرائيلي 2021، رداً على الهجمات الصاروخية التي استهدفت عمق الدولة الإسرائيلية، بالإضافة لإغلاق البحر أمام حركة الصيادين والصيد، ومن المتوقع اتخاذ إجراءات أخرى أكثر تعقيداً تتعلق بإدخال أموال المنحة القطرية، أو ربما المساعدات المالية التي تتعلق بإعادة الأعمار أو إغلاق المعبر التجاري كاملاً.

وتعتبر هذا الإجراءات وتلك السياسات متكررة من قبل الاحتلال الاسرائيلي يستخدمها من أجل الضغط على قطاع غزة تحت قاعدة العقاب الجماعي.

يستعرض التقرير التالي حركة التجارة الخارجية عبر المعابر التجارية قبل وبعد العدوان 2021 واحتياجات قطاع غزة من السلع المختلفة سواء البضائع أو المحروقات، إضافة للأثار الاقتصادية السلبية في حالة استمرار إغلاق معبر كرم أبو سالم.

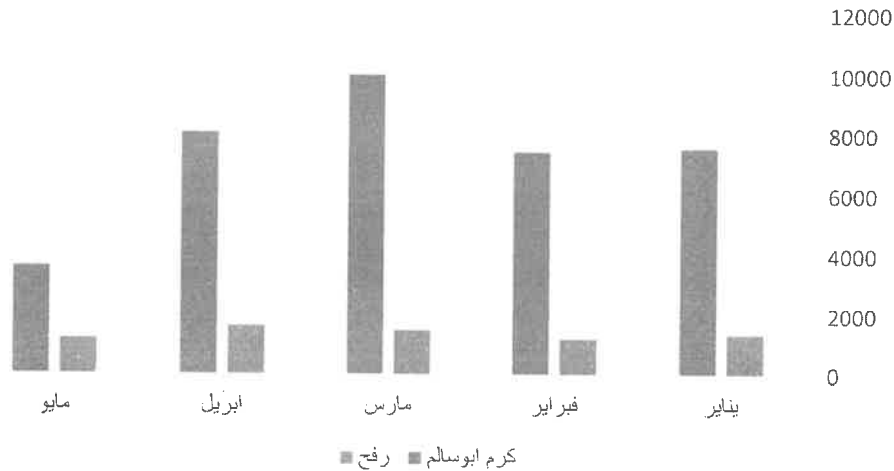
حركة الواردات في الأشهر التي تسبق حرب وشهر مايو "شهر العدوان":

بالرجوع الى بيانات المعابر بوزارة الاقتصاد ، نلاحظ أن عدد الشاحنات الواردة عبر معبر رفح وكرم أبو سالم خلال الفترة من يناير 2021 وحتى تاريخه جاءت على النحو التالي:

جدول(1) يوضح عدد الشاحنات خلال الأشهر 5 الأولى من 2021

الشهر	رفح	كرم ابوسالم
يناير	1379	7579
فبراير	1234	7460
مارس	1520	10027
ابريل	1664	8111
مايو	1234	3637

يوضح عدد الشاحنات الواردة عبر المعابر



وبعد انتهاء العدوان بحوالي أسبوع، سمح الاحتلال بدخول المواد الغذائية الأساسية، الأعلاف والأدوية والوقود والمساعدات فقط؛ فيما أبقى على منع باقي الأصناف الأخرى وهو ما أدى إلى انخفاض العمل على المعبر بنسبة حوالي 75% حيث يبلغ متوسط الشاحنات اليومي خلال شهر يونيو حوالي 120 شاحنة، بينما كان قبل العدوان في حدود 450-480 شاحنة يومياً.

وبالمقابل ازدادت الحركة التجارية على معبر رفح بمقدار الضعف من بداية يونيو 2021؛ ومن المتوقع أن تزداد أكثر خلال الأيام القادمة في ظل توجه عدد إضافي من التجار للاستيراد من معبر رفح التجاري لتعويض النقص في الواردات من معبر كرم أبو سالم في ظل استمرار قرار إغلاق المعبر .

الواردات خلال شهر مايو "شهر العدوان": بلغت إجمالي الواردات في شهر مايو 2021، (قبل وبعد العدوان) 4871 شاحنة، موزعة على معبري كرم أبو سالم، بـ 3637 شاحنة، ومعبر رفح التجاري (بوابة صلاح الدين) بـ 1234 شاحنة، وهذا يشير إلى أن الاعتماد على معبر كرم أبو سالم بنسبة 74.6%.

وتبين في الفترة التي سبقت العدوان 2021، _ والتي بدأت من 1 مايو حتى 10 مايو_، أن مجمل الواردات قبل الحرب قد بلغت 3070 شاحنة، موزعة على معبر كرم أبو سالم بمتوسط يومي (258.9) شاحنة، بنسبة (84%)، ومعبر رفح (48.1) شاحنة، بنسبة (16%).

وبلغت مجمل الواردات بعد العدوان 2021، (21 مايو حتى 31 مايو)؛ 1801 شاحنة، موزعة على معبري كرم أبو سالم ومعبر رفح بمتوسط (104.8) بنسبة (58%)، (75.3) بنسبة (42%) شاحنة على التوالي.

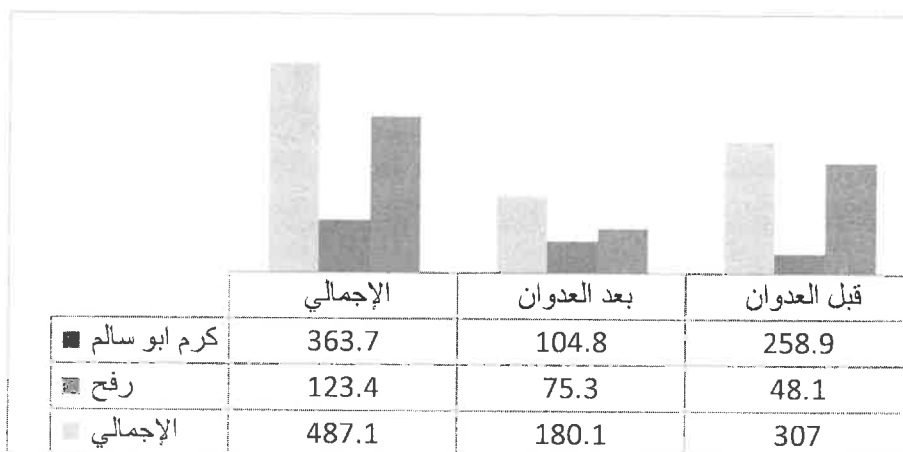
ومن خلال ذلك نلاحظ التالي :

1) إنخفاض في حركة المعابر بعد العدوان، قد بلغت مانسبته 41.3%، عن الفترة التي سبقت العدوان.

(2) زيادة في حركة البضائع السلعية من معبر رفح التجاري بمتوسط (27.1) شاحنة، أي بنسبة 56.5% عما كانت عليه قبل العدوان.

(3) إنخفاض الحركة التجارية في معبر كرم ابو سالم التجاري بمتوسط (202.2) شاحنة، أي بمعدل 59.5%.

شكل (1): يوضح متوسط الواردات (بالشاحنة) قبل وبعد العدوان على قطاع غزة 2021



وهذا يرجع إلى سياسة الاحتلال الاسرائيلي في تشديد الحصار بعد عدوانه من خلال عدم فتح المعابر إلا لسلع محدودة وإبقائه على سلع الوقود والمواد الخام وبيع ثنائية الاستخدام من السلع الممنوعة، وأهمها وقود المحطة والذي أفقد القطاع ما نسبته 84% من الكهرباء اللازمة للحياة والانتاج، هذا كله يسبب عائقاً أمام عملية إعادة الإعمار وإحداث التنمية، مما يؤثر على القطاعات الاقتصادية المختلفة.

حركة الصادرات في الأشهر التي تسبق حرب وشهر مايو "شهر العدوان":

منع الاحتلال الصهيوني حركة الصادرات منذ بدء العدوان، ومع تتبع حركة الصادرات خلال الفترة السابقة من يناير وحتى مايو 2021، فإن كميات الصادرات بالطن جاءت على النحو التالي:

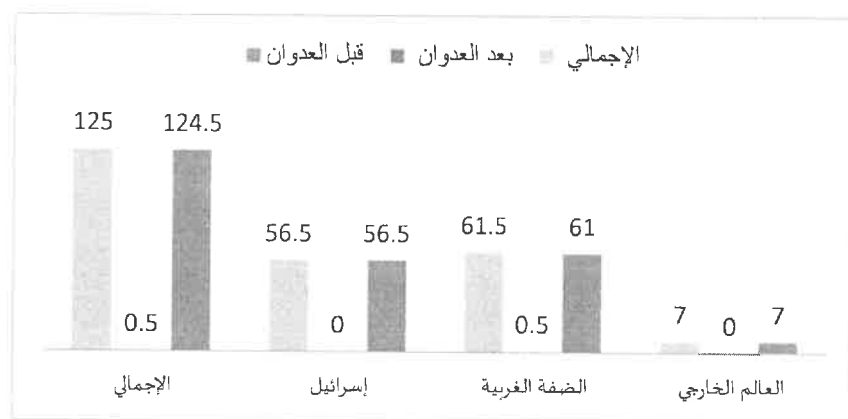
جدول (2) يوضح الأصناف المصدرة خلال الأشهر 5 الأولى من 2021

الصنف	يناير	فبراير	مارس	أبريل	مايو	الإجمالي
المونيوم خردة			0	300	60	360
الواح خشب			0			0
بانانجان	115.72	229.87	144.17	217	80.28	787.04
بصل			0		1.8	1.8
بطاطا حلوة	2.88	0.68	0		1.62	5.18
بطاطس	32.64	151.56	22.38	238.62	92.16	537.36
جزر	31.13	9.09	1.34			41.56
حديد خردة	4270	3675	3080	3920	1645	16590
خيار	696.9	853.88	629.78	583.6	72.88	2837.04
رطب	12		0			12

54.72			0	2.65	52.07	زهرة
0.8		0.8	0			زيت الزيتون
267.694	28.35	74.368	18.72	78.23	68.026	سمك
12643.09	656.62	2181.92	1953.54	3318.13	4532.88	طماطم
13.32		1.68	3	3.84	4.8	طماطم كرزية
2608.85			323.09	1295.86	989.9	فراولة
475.79	29.26	194.87	42.44	103.96	105.26	فلفل حار
868.78	58.6	148.25	89.05	305.8	267.08	فلفل حلو
20.55		14.5	6.05			قرع
703.3201	10.7601	118.56	128.11	283.59	162.3	كوسا
30.146		25.536	1.54	3.07		ليمون
0	0	0	0	0	0	ملابس
59.29		7.1	2.72	15.83	33.64	ملفوف

الصادرات في شهر مايو "شهر العدوان": لوحظ شبه إنعدام في حركة التجارة الخارجية بين قطاع غزة وكل من العالم الخارجي والضفة الغربية والاحتلال الاسرائيلي؛ حيث انخفضت الصادرات بنسبة 100%.

شكل (2) إجمالي الصادرات من قطاع غزة (بالشاحنة) قبل وبعد العدوان 2021



تشمل الصادرات؛ المنتجات الغذائية والزراعية، والمواد الاستهلاكية غير الصالحة للأكل مثل الحديد والخردة والملابس؛ ومن حيث وجهة الصادرات فتتوجه إما إلى الضفة الغربية، أو إلى إسرائيل أو إلى العالم الخارجي.

الأثر المالي لوقف عملية التصدير :

الإيراد المالي الناتج عن حركة الصادرات خلال الفترة من يناير - مايو 2021 على النحو التالي:

جدول (3) يوضح الأثر المالي للأصناف المصدرة

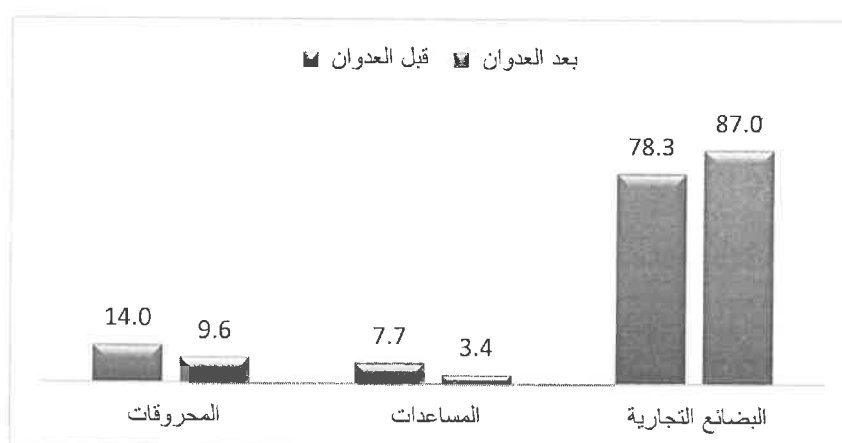
الصنف	الكمية بالطن	القيمة المالية بالدولار	ملاحظات
خضروات	21.686	21686	
ملابس	110	5,500,000	بالمشطاح
خردة حديد	16590	3,300,000	
سمك	267	4,000,000	
المونيوم	360	1,600,000	
المجموع		36,000,000	

وعليه فإن الأثر المالي المتوقع لوقف الصادرات يقدر بحوالي 8 مليون دولار شهريا.

التحليل النسبي لمكونات الواردات:

تستحوذ الواردات من البضائع التجارية على النسبة الأكبر من واردات المعابر وبلغت 87%، قبل العدوان، وانخفضت إلى 78% بعد العدوان، فيما تساهم المحروقات بنسبة 9.6% قبل العدوان، وارتفعت بعد العدوان إلى 14%؛ والمساعدات الإنسانية بنسبة 3.4% قبل العدوان، وارتفعت إلى 7.7% بعد العدوان، وترجع الزيادة في المحروقات والمساعدات نتيجة للتدخلات الإغاثية العاجلة من قبل الوسطاء، وخاصة الجانب المصري، لأن تلك المساعدات قد أدخلت من معبر رفح التجاري.

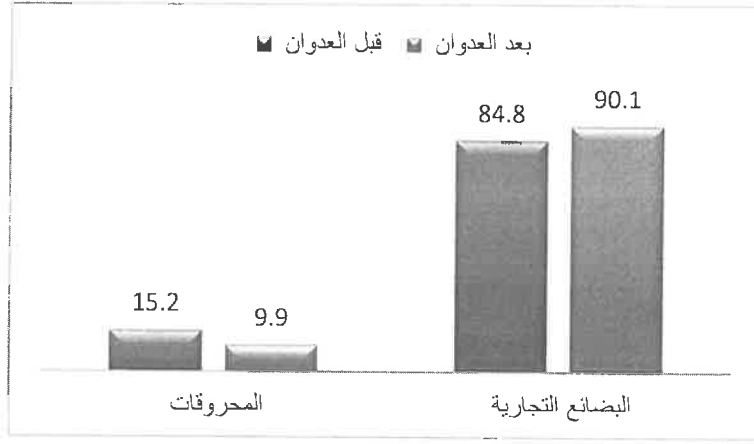
شكل (5) توزيع الواردات حسب طبيعتها قبل وبعد العدوان 2021 "نسبة%"



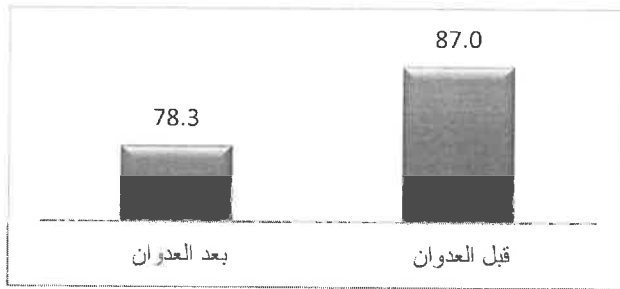
تطور واردات القطاع الخاص (البضائع التجارية والمحروقات) :

انخفضت واردات القطاع الخاص (بضائع ومحروقات) بنسبة 43.9%؛ وذلك من 2965 شاحنة قبل العدوان، إلى 1663 شاحنة بعد العدوان، وانخفضت نسبة مساهمتها من إجمالي الواردات من 96.6% إلى 92.3%.

شكل (6) نسبة مساهمة واردات القطاع الخاص "البضائع والمحروقات" قبل وبعد العدوان 2021

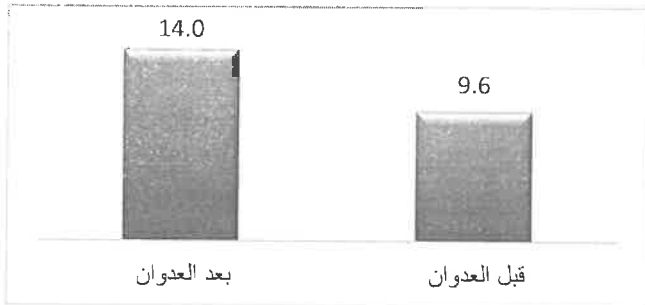


شكل (7) نسبة واردات البضائع التجارية قبل وبعد العدوان 2021



حيث انخفضت واردات البضائع التجارية بنسبة 47.2% بعد العدوان على قطاع غزة، وذلك من 2671 قبل العدوان الى 1410 شاحنة بعد العدوان، وانخفضت نسبة مساهمتها في اجمالي الوردات من 87% قبل العدوان إلى 78% بعد العدوان.

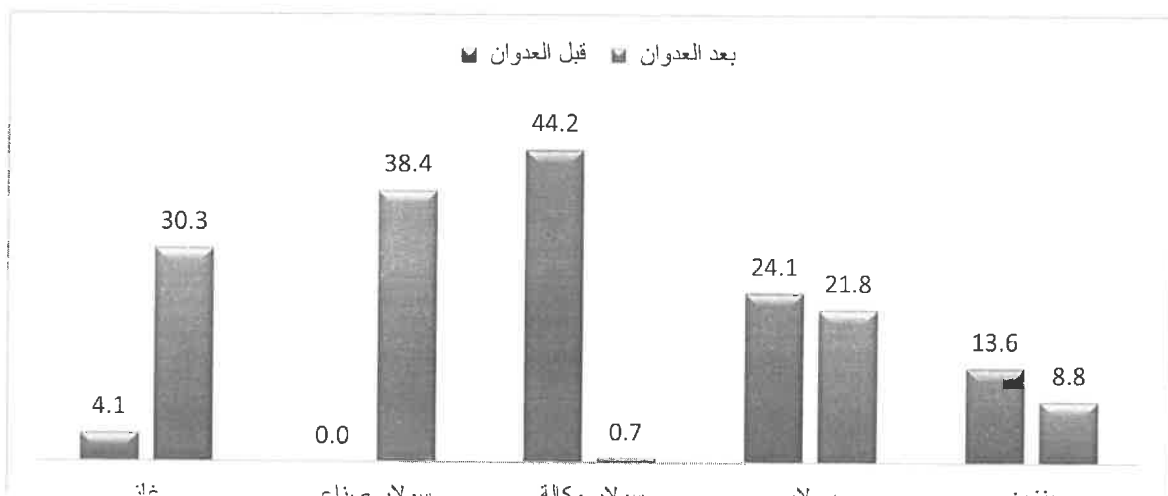
شكل (8) نسبة واردات المحروقات قبل وبعد العدوان 2021



انخفضت نسبة مساهمة واردات المحروقات بنسبة 13.9%، وذلك من 294 شاحنة قبل العدوان، إلى 253 شاحنة بعد العدوان، مع زيادة في نسبة مساهمتها من اجمالي الوردات حيث بلغت قبل العدوان 9.6% وارتفعت بعد العدوان لتصل إلى 14%.

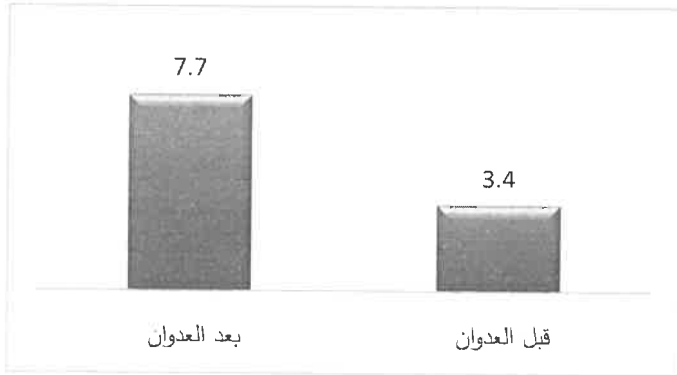
ويُظهر الشكل التالي نسبة واردات المحروقات قبل وبعد العدوان، حيث انخفضت واردات سولار المحطة الى قطاع غزة نتيجة إجراءات الجانب الاسرائيلي؛ حيث انخفضت النسبة إلى 0% بعد العدوان، بعدما كانت 38.4% قبل العدوان، وانخفضت نسبة الوردات من الغاز الى 4.1% مقارنة ب 30.3% قبل العدوان.

شكل (9) نسبة واردات المحروقات قبل وبعد العدوان على قطاع غزة 2021 "من المعبرين"



ثالثاً: واردات المساعدات الإنسانية :

شكل (10) نسبة واردات المساعدات الإنسانية قبل وبعد العدوان



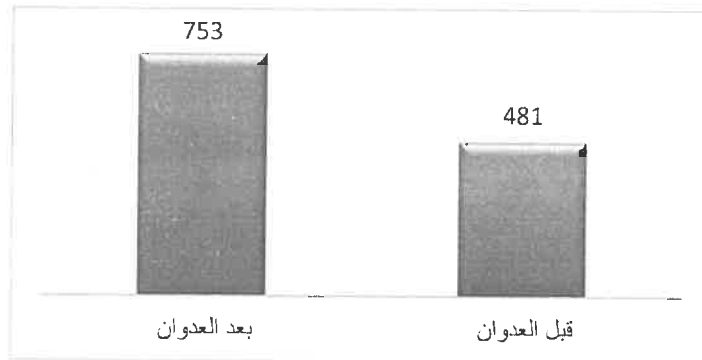
ارتفعت الواردات من المساعدات بشكل ملحوظ وذلك من 105 شاحنة قبل العدوان إلى 138 شاحنة بعد العدوان، وارتفعت نسبة مساهمتها في الواردات الاجمالية من 3.4% إلى 7.7%.

توزيع الواردات حسب المعابر:

1) واردات معبر صلاح الدين "معبر رفح البري":

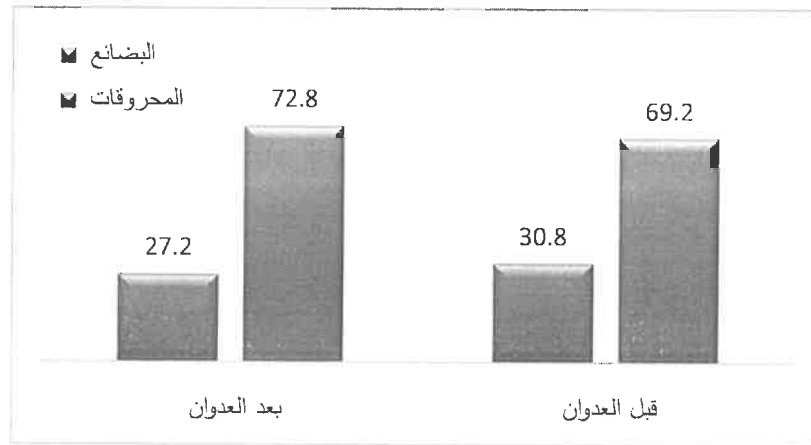
ازادت نسبة واردات معبر رفح "صلاح الدين" مابعد فترة العدوان بنسبة 56.5% عما كانت عليه قبل العدوان، لتصبح 41.8% من اجمالي واردات المعابر مقارنة بـ 15.7% قبل العدوان، وهذا يرجع لفترة العدوان والتي تم فيها اغلاق معبر كرم ابو سالم وتم التوجه لمعبر رفح ما بعد العدوان، وهو ما يستوجب أهمية التوجه نحو تقليل الاعتماد على الاقتصاد الاسرائيلي وتنويع الواردات.

شكل (11): واردات معبر رفح البري قبل وبعد العدوان 2021 "شاحنة" (بضائع ومحروقات)



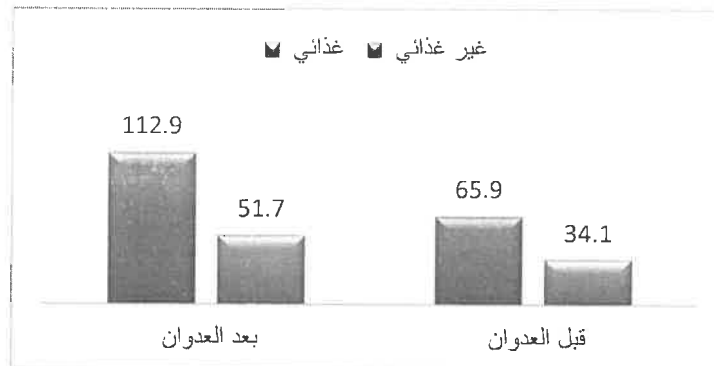
وارتفعت الواردات بشقيها (البضائع والمحروقات) من 481 شاحنة قبل العدوان، الى 753 شاحنة بعد العدوان، وكانت الزيادة في واردات البضائع أكبر من واردات المحروقات ويرجع ذلك للإغلاقات المتكررة لمعبر كرم ابو سالم والاستعاضة بإدخال البضائع الغذائية وغير الغذائية من معبر رفح، حيث بلغت نسبة الزيادة بالبضائع 64%، ونسبة الزيادة بالمحروقات 38%.

شكل (12): إجمالي واردات المحروقات والبضائع من معبر رفح قبل وبعد العدوان على قطاع غزة 2021 "نسبة"

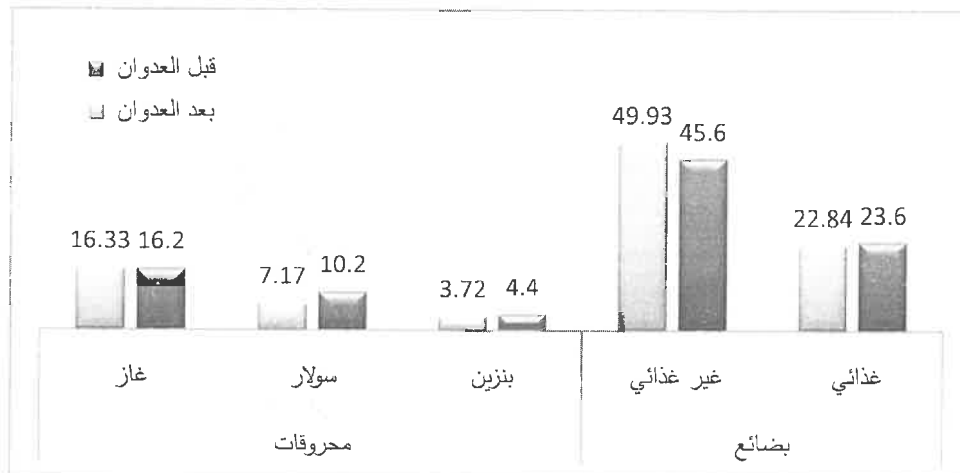


ومن حيث تقسيم واردات معبر رفح إلى سلع غذائية وغير غذائية؛ فقد بلغت واردات السلع الغذائية من إجمالي واردات البضائع لمعبر رفح البري بعد العدوان 31% مقارنة مع 34% قبل العدوان، في حين أن السلع الغير غذائية "بدون المحروقات" فقد ارتفعت نسبتها لتصل إلى 68% بعد العدوان مقارنة مع 66% وترجع سبب الزيادة بالدرجة الأولى لزيادة دخول مواد البناء بعد العدوان حيث ارتفعت نسبة واردات مواد البناء إلى 44% بعد العدوان.

شكل (13) واردات السلع الغذائية وغير الغذائية من معبر رفح البري "نسبة" من إجمالي البضائع



شكل (14): واردات السلع الغذائية وغير الغذائية والمحروقات من معبر رفح البري "نسبة" من إجمالي واردات المعبر

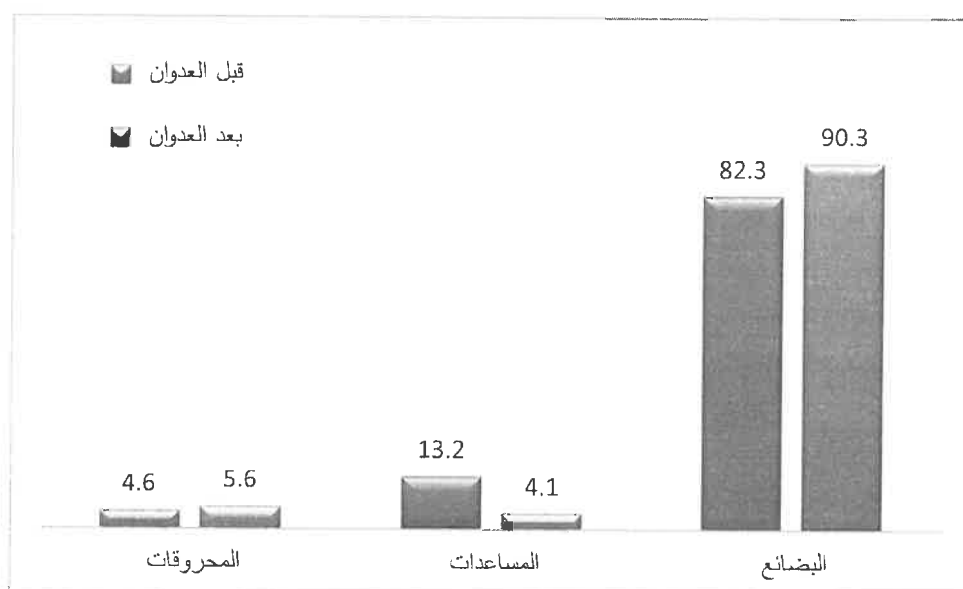


(2) واردات معبر كرم ابوسالم :

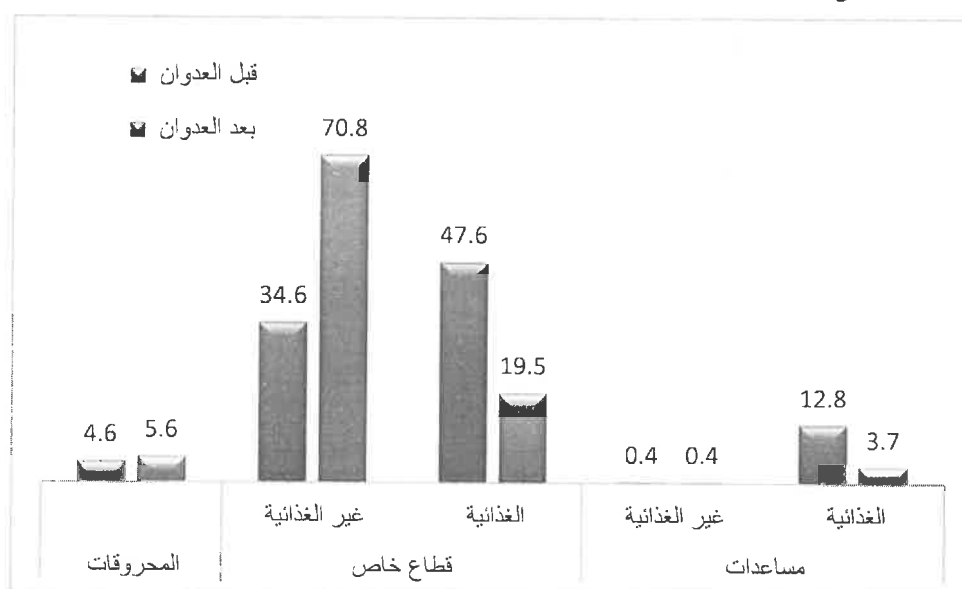
انخفضت واردات معبر كرم ابوسالم بعد العدوان 59.6% ، حيث بلغت 58% من إجمالي الواردات، مقارنة مع 84% قبل العدوان الإسرائيلي على قطاع غزة.

حيث تراجع الشاحنات الواردة من 2589 شاحنة الى 1048 شاحنة خلال نفس الفترة توزعت على (البضائع والتي تراجعت من 2338 شاحنة الى 862 شاحنة بنسبة تراجع 63.1%، والوقود الذي تراجع من 146 الى 48 شاحنة بنسبة تراجع 67.1% نتيجة العدوان على قطاع غزة وإغلاق المعبر، وعدم ادخال الوقود، في حين ارتفعت الواردات من المساعدات بنسبة 31.4% بعد العدوان، وذلك من 105، 138 شاحنة على التوالي.

شكل (15): واردات معبر كرم ابوسالم قبل وبعد العدوان "نسبة" من إجمالي واردات المعبر



شكل (16): واردات السلع الغذائية وغير الغذائية والمحروقات من قطاع غزة قبل وبعد العدوان "نسبة" من إجمالي واردات المعبر



وبالمجمل فقد استحوذت واردات السلع غير الغذائية على النسبة الأكبر من واردات القطاع الخاص من معبر كرم أبو سالم حيث بلغت نسبتها 70.8% من إجمالي واردات المعبر، في حين انخفضت بعد العدوان لتصل الى 34.6%، في حين

ارتفعت واردات السلع الغذائية من القطاع الخاص بعد العدوان لتصل إلى 47.6% مقارنة مع 19.5% قبل العدوان، كذلك ارتفعت المساعدات الغذائية على بند المساعدات بنسبة 41% بعد العدوان.

وانخفضت واردات المحروقات بعد العدوان لتصل إلى 4.6% مقارنة مع 5.6% قبل العدوان، وذلك نتيجة ل إغلاق المعبر ومنع ادخال الوقود وخاصة محطة الكهرباء فكانت نسبة دخول السولار الصناعي لمحطة الكهرباء بعد العدوان 0%، بعد ما كانت يمثل 4.4% من اجمالي واردات المعبر، و77% من اجمالي واردات المحروقات.

الآثار الاقتصادية المتوقعة لأغلاق معبر كرم أبو سالم

نتيجة لحالة التبعية للاقتصاد الإسرائيلي وتحكمه في واردات وصادرات قطاع غزة فإن الآثار المترتبة على قرار الأغلاق على النحو الاتي:

أثر اغلاق معبر كرم أبو سالم على حركة الواردات ومدى توفر السلع في السوق المحلي:

1. عدم السماح للبضائع والسلع التي يحتاجها القطاع تقدر 4200 كونتينر .
2. تحمل التجار تكاليف زائدة على ثمن البضائع والتي تقدر قيمتها 63 مليون نتيجة لقرار المنع سواء يتم دفعها مقابل التخزين أو أرضيات لأرصفة الميناء .
3. تلف بعض المنتجات التي يتم استيرادها بسبب الحجز في الموانئ أو ذهاب موسمها وعدم القدرة على تسويقها .

قطاع البناء والتشييد:

نظرا لاستمرار منع البضائع من المرور عبر معبر كرم أبو سالم إلى داخل قطاع غزة، فمن المتوقع ان تشهد مواد الانشاءات والبناء التي يتم منعها تناقصا في كمية المعروضة منها في السوق المحلي، وهي كما يلي :

1. مواد البناء (الاسمنت، الحصمة، الشايش والجرانيت، والكراميك، حديد التسليح، البيسكورس، والبيتومين، والأدوات الصحية، ومتطلبات شبكات الكهرباء والمياه والصرف الصحي، والبويات والدهانات)
2. المواد المساندة في مجال الصناعة (الخشاب والحديد وحببيات البلاستيك، الالمنيوم والزجاج)

أثر قرار الاغلاق على هذا القطاع

1. تأخر عملية إعادة الإعمار لما دمره العدوان نتيجة لقرار منع إدخال مواد البناء والمستلزمات الأخرى المساندة من أخشاب ودهانات.
2. ارتفاع أسعارها مما سيؤدي إلى الأضرار بالمواطنين الذي لديهم أعمال بناء أو صيانة في بيوتهم ومؤسساتهم وكذلك سوف يتضرر المقاولين وشركات الانشاءات من هذا القرار وزيارة نسبة البطالة في هذا القطاع والتي يقدر عمالها (12500) عامل سواء عامل دائما أو مؤقت.

3. تأثر الصناعات والأعمال المرتبطة بقطاع البناء والتشييد مثل صناعة الأبواب والشبابيك، الدهانات، أعمال الكهرباء الصناعات الانشائية).

القطاع الزراعي:

السلع التي تم منعها هي على النحو التالي:

1. أدوية بيطرية وأسمدة ومبيدات حشرية
2. خومر الأعلاف والعلف وذرة العلف

أثر قرار الإغلاق على هذا القطاع

1. تضرر القطاع الزراعي نتيجة لمنع الأدوية والأسمدة وخومر الأعلاف والفتيامينات الحيوانية مما يؤدي إتلاف المحاصيل الزراعية ونفوق الحيوانات والدواجن و الأسماك التي يتم تربيتها في المزارع.
2. توقف العاملين في هذا المجال عن العمل بالإضافة للعاملين في مجال الصيد نتيجة لقرار إغلاق البحر أمام حركة الصيادين والتي يقدر عددهم (22000) عامل.
3. تراجع الاستثمار في هذا المجال من قبل المستثمرين نتيجة للخسائر المتكررة.

القطاع الصناعي:

السلع التي تم منعها هي على النحو التالي:

1. مواد خام للصناعة (الخشاب والحديد وحببيات البلاستيك، الالمنيوم والزجاج ، مواد التعبئة والتغليف بجميع انواعها)
2. المواد الأولية بمستحضرات التجميل والتنظيف والعطور المرتبطة بصناعاتها
3. البطاريات ، UPS ، لوحات شمسية وجميع مستلزمات أنظمة الطاقة البديلة

أثر قرار الإغلاق على هذا القطاع

1. توقف هذا القطاع عن الإنتاج نظراً لعدم توفر مواد الأولية.
2. تحقيق خسائر بسبب منع منتجاته من التصدير مثل منع منتجات الملابس والأثاث والمنظفات وغيرها.
3. خسارة ما يقارب (26500) عامل وظائفهم بسبب التوقف عن الإنتاج.

القطاع التجاري:

نتيجة لمنع العديد من سلع العمل التجاري والتي تعتمد عليه القطاعات الأخرى المختلفة مثل الانشاءات والزراعة والصناعة وغيرها فالقطاع التجاري يعتبر أكثر تضرراً من هذا القرار وعلية فإن الأثر المترتب سيكون على النحو الاتي:

1. توقف حركة التبادل التجاري مما يؤدي إلى إفلاس بعض التجار أو أصحاب المحلات التجارية نتيجة لعدم قدرتهم على الإيفاء بالالتزامات المالية وخصوصاً في حالة الاستيراد من الخارج وعدم القدرة على دفع الديون أو

حجز البضائع في الموانئ الإسرائيلية التجارية وتحمل تكاليف جديدة بما يسمى تكاليف التخزين أو جلوس رصيف الميناء.

2. ارتفاع أسعار السلع والمنتجات المستوردة نظراً لعدم توفرها أو استغلال التجار واحتكارهم لها.

3. تراجع حركة التجارة الداخلية نتيجة لتراجع السيولة أو البضائع وانعكاس ذلك على ارتفاع أسعارها وتدهور قطاع التجار الداخلية.

القطاع المالي:

كما هو معلوم أن نفقات الحكومة تعتمد على الإيرادات المحلية بنسبة 80% وأن 60% منها يأتي من المقاصة مع الاحتلال وبالتالي ستتأثر السلطة الفلسطينية بفعل هذا القرار، كما ستتأثر إيرادات وزارة المالية بغزة نظراً لاعتمادها على الإيرادات المحلية من رسوم وضرائب في تمويل رواتب الموظفين والتي هي أصلاً منخفضة جداً قبل القرار الأخير.

القطاع التعليمي:

سيؤثر قرار انتظام العملية التعليمية بسبب التخوف من عدم توفر الكتب والمستلزمات الأخرى.

قطاع الخدمات:

يرتبط قطاع الخدمات ارتباطاً وثيقاً بالقطاعات الأخرى وبالتالي فإن تدهور القطاعات الإنتاجية وقطاع التجارة سينعكس على قطاع الخدمات مثل (السياحة، الصحة، التعليم، قطاع الاتصالات).

النتائج والتوصيات:

النتائج

1. صعوبة الاستغناء عن معبر كرم أبو سالم في الوقت الحاضر خاصة في مجال إدخال البضائع الأساسية والمساعدات الإنسانية

2. طرأ تحول إيجابي محدود نحو استيراد المحروقات من الجانب الإسرائيلي الى الجانب المصري باستثناء وقود المحطة وكذلك في مجال استيراد سلع أخرى مثل السلع الغذائية ومواد البناء

3. تخوف انهيار أكبر في الأوضاع الاقتصادية وبالتالي تراجع في المؤشرات الاقتصادية خاصة النمو الاقتصادي والبطالة والفقر

4. التأثير السلبي في مجال توقف محطة الكهرباء على كافة القطاعات الاقتصادية

التوصيات

1. مطالبة الأمم المتحدة والدول الأوروبية بضرورة برفع الحصار عن قطاع غزة.

2. مخاطبة الدول العربية والاسلامية والجهات الدولية من أجل الضغط على الاحتلال وحثه عن القرار الأخير.

3. عدم إعفاء الاحتلال الإسرائيلي عن مسؤوليته إتجاه قطاع غزة كون القطاع مازال يخضع الاحتلال.
4. العمل على عقد اتفاقيات مع الجانب المصري في التجارة الخارجية لإدخال السلع التي يمنعها الاحتلال الإسرائيلي على أن تشمل تلك الاتفاقيات السماح بتصدير المنتجات الفلسطينية عبر مصر إلى العالم.
5. التنسيق مع الجانب المصري لزيادة عدد أيام عمل معبر رفح البري بشكل يومي بدلاً من ثلاثة أيام بالأسبوع من خلال تطويره لاستيعاب الكميات الإضافية المتوقع وصولها.
6. العمل مع شركة النقل المصرية على تخفيض أجرة النقل والتأمين داخل الأراضي المصرية لتكون ضمن أسعار النقل إلى معبر العوجا
4. مراقبة الأسواق ومحاسبة المحتكرين.
5. الدور الإعلامي وتبيان جهود الحكومة في غزة في مجال منع الاحتكار.
6. القرارات الجريئة وأهميتها في هذا الوقت مثل منع إدخال الفواكه من إسرائيل.
7. حث التجار على التوجه الى الاستيراد من مصر وعبرها وتقديم التسهيلات اللازمة من الوزارات المعنية من أجل تعويض جزء من العجز نتيجة القرار الأخير مع إعطاء أولوية للسلع التي منعت مؤخراً مثل مواد البناء والمواد الخام والوقود.
8. توحيد الموقف الفصائلي اتجاه السياسة الاقتصادية في قطاع غزة.
9. توجه السلطة الفلسطينية نحو المؤسسات الدولية والقضائية لرفع دعاوي دولية ضد الاحتلال.

