



MAS

معهد أبحاث السياسات
الاقتصادية الفلسطينية (ماس)

نشرة الاقتصاد الفلسطيني

آب 2025

أبرز ما في العدد:

- استهدف مستوطنون البنية التحتية الرئيسية للمياه بالقرب من رام الله، في الوقت الذي تُقيد فيه إسرائيل إمدادات المياه في جميع أنحاء الضفة الغربية وتُعيق تطوير البنى التحتية، مما فاقم أزمة مياه متكررة ومفتعلة.
- تُعيق الصلاحيات الأمنية المحدودة للسلطة الفلسطينية قدرتها على الحد من سرقات المياه، ومع ذلك، يواصل الاحتلال اقتطاع تكلفة المياه المسروقة والمهدورة من الإيرادات الفلسطينية.
- يُسبب تقليص ساعات العمل، وفوضى الحجز المسبق، وتذاكر السوق السوداء ازدحاما خانقا على جسر الملك حسين (معبّر الكرامة)، بينما تحتجز إسرائيل عائدات رسوم المسافرين المتنامية، والتي بلغ مجموعها قرابة المليار شيكل بحلول عام 2025.
- يهدف مشروع قانون التأمين الذي أعدته هيئة سوق رأس المال الفلسطينية إلى إصلاح أوجه القصور في الإطار التنظيمي الحالي من خلال الإشراف والرقابة القائمة على تقييم المخاطر، وتنظيم التأمين التكافلي، وإنشاء صندوق خاص لتصفية شركات التأمين، وتعزيز حماية المستهلك.

1- التوسع الاستيطاني يؤجج أزمة المياه في الضفة الغربية

الزراعية ومراعي الماشية المحيطة بعين سامية مخاطر جسيمة تهدد بقاءها.

تسيطر إسرائيل على 84% من موارد المياه في الضفة الغربية، وتُخصّص 52% منها للاستخدام المنزلي و32% للمستوطنات الإسرائيلية غير الشرعية، تاركَةً للفلسطينيين 16% فقط.⁶ تُعزّز سياسات الحفر التمييزية هذا الاختلال الهيكلي، فنادراً ما يُمنح الفلسطينيون تصاريح لحفر الآبار، وعند منحهم إياها، لا يُسمح لهم بتجاوز 140 متراً،⁷ بينما يُسمح للمستوطنين بالحفر حتى عمق 500 متر، ما يؤدي إلى استنزاف طبقات المياه الجوفية المشتركة وتجفيف الآبار الفلسطينية القريبة.⁸

1-1 فاقد المياه وتعطل البنية التحتية

بالإضافة إلى القيود الإسرائيلية على استخراج المياه واعتداءات المستوطنين، يعاني قطاع المياه الفلسطيني من ضعف البنى التحتية وارتفاع نسبة فاقد المياه، التي تتجاوز 35% في المتوسط في الضفة الغربية، وتزيد بكثير في بعض المناطق مثل الخليل.⁹ تحديث الشبكات المتهاكلة والمتضررة غير ممكن دون موافقة إسرائيلية، وفي بعض المناطق تُمنع أعمال الصيانة تماماً، لا سيما في المنطقة المسماة "ج".¹⁰ وما يزيد من تفاقم الهدر المائي الوصلات غير القانونية والآبار غير المرخصة، والتي تتسبب غالباً بقطع المياه بشكل جماعي كإجراء عقابي من قبل الاحتلال.¹¹

خلال الفترة ما بين 1 حزيران و21 تموز، شنّ المستوطنون هجمات متكررة على نبع عين سامية شمال شرق رام الله، مخربين كاميرات المراقبة، وقاطعين خطوط الكهرباء والاتصالات، وملحقين أضراراً بخط أنابيب المياه الرئيسي في المحطة المركزية.¹ تُعد عين سامية من أهم موارد المياه الجوفية في المنطقة، حيث تضم خمسة آبار عاملة يتراوح عمق كل منها ما بين 100-500 متر، وتبلغ طاقتها الإنتاجية اليومية مجتمعة قرابة 12 ألف متر مكعب، أي نحو 17% من المياه الموردة من مصلحة مياه محافظة القدس.² تخدم هذه الآبار 19 تجمعاً سكانياً فلسطينياً بشكل مباشر، وتدعم بشكل مشترك 14 تجمعاً سكانياً آخر، أي ينتفع منها ما يقرب من 110 آلاف شخص. كما أبلغ عن اعتداءات مماثلة على ينابيع في نابلس وسلفيت، مما يُهدد بنقص حاد في المياه خلال ذروة الصيف.³ ويُشكل تعدي المستوطنين على نبع العوجا في وادي الأردن نقطة ضغط حرجية أخرى.⁴

تُضاف الاعتداءات على مصادر المياه إلى قائمة من القيود الإسرائيلية طويلة الأمد، إذ تُقيّد إسرائيل استخراج الفلسطينيين للمياه، بينما تسمح للمستوطنين بالضخ المفرط من طبقات المياه الجوفية القريبة، ما يُخفّض منسوب المياه الجوفية. وقد أدى ذلك إلى خفض حصة محافظتي القدس ورام الله من مياه الشرب القادمة من عين سامية إلى أقل من 20%، بعد أن كانت تُعدّ المورد الرئيسي للمياه.⁵ ويمتدّ التهديد إلى ما هو أبعد من احتياجات المنازل؛ إذ تُواجه مئات الدونمات من الأراضي

6 Warning of a Thirst Disaster in the West Bank - Aljazeera

7 <https://english.wafa.ps/Pages/Details/129967>

8 <https://www.aannd.org/en/programs/details/>

9 <https://www.un.org/unispal/document/auto-insert-197919/>

10 <https://www.pcbs.gov.ps/postar.aspx?lang=ar&ItemID=5947>

11 [Assessment of Restrictions on Palestinian Water Sector Development](https://www.btsalem.org/publications/202305_parched)

https://www.btsalem.org/publications/202305_parched

1 OCHA Humanitarian Situation Update 305 West Bank

<https://www.wafa.ps/pages/details/125059>

2 <https://www.wafa.ps/Pages/Details/125730>

3 Settlers Destroy a Water Pipeline - Al-Quds Al-Arabi

<https://www.wafa.ps/Pages/Details/125774>

4 <https://www.france24.com/en/live-news/20250720>

5 <https://www.wafa.ps/Pages/Details/125730>

”ب“ و”ج“، اللتان لا تزالان تحت السيطرة الأمنية الإسرائيلية، وتشكلان أكثر من 82% من مساحة الضفة الغربية.

1-2 مصيدة أوسلو

رستخت اتفاقية أوسلو الثانية (1995) سيطرة إسرائيل على موارد المياه المشتركة، إذ حُدّد للفلسطينيين سقف لا يتجاوز 20% من خزان المياه الجوفية الجبلي، بينما احتفظت إسرائيل بنحو 80%، وفرضت قيوداً صارمة على استخراج الفلسطينيين للمياه محدّدة السقوف بـ: 118 مليون متر مكعب سنوياً من الآبار القائمة، بالإضافة إلى 70-80 مليون متر مكعب من الآبار الجديدة، مع اتفاق مُلزم بشراء 31 مليون متر مكعب إضافية من إسرائيل سنوياً.¹⁴

بعد مرور ثلاثة عقود، وبرغم الزيادة في عدد السكان الفلسطينيين بقرابة 75%، لا تزال حقوق الاستخراج مجمّدة. وقد أدت الحواجز الفنية والمماطلات الإسرائيلية في الموافقة على المشاريع الجديدة والقيود خارج الحوض الشرقي للمياه الجوفية إلى استفادة الفلسطينيين من 60% فقط من إجمالي حصتهم المقررة بموجب اتفاقية أوسلو. وبحلول عام 2019، كانت السلطة الوطنية الفلسطينية تشتري 93 مليون متر مكعب سنوياً (حصة الضفة الغربية 79.6 مليون متر مكعب) من شركة ميكوروت، بأسعار أعلى بكثير من تكلفة الإنتاج المحلي،¹⁵ ناهيك أن حوالي ثلث المياه الموردة يُهدر بسبب التسريبات من شبكات التوزيع المتهاكلة بين المدن والقرى الفلسطينية وداخلها في الضفة الغربية. وعلى الرغم من أن السلطة الفلسطينية أعدت خططا لإصلاح هذه الشبكات، التي يمر معظمها عبر المنطقة ”ج“، إلا أن إسرائيل رفضت الموافقة عليها.

وفقاً لبيان صدر عن سلطة المياه الفلسطينية في 19 تموز، فرضت إسرائيل عمليات تقليص غير مسبقة لحصص الماء هذا الصيف، محوِّلة الإمدادات من الخليل إلى المستوطنات القريبة بحجة وجود مشاكل فنية وارتفاع نسبة فاقد المياه، وهي ممارسات تتكرر كل صيف.¹² انخفضت كميات التوريد عبر خط دير شعار، مصدر المياه الرئيسي في الخليل، بنسبة 51%، من 35 ألف إلى 17 ألف متر مكعب يومياً. في الوقت ذاته، تسببت الوصلات غير القانونية في زيادة كمية الفاقد من الخط من 2,500 إلى أكثر من 11 ألف متر مكعب يومياً، مما أدى إلى تعطيل نظام توزيع المياه بشدة. كما كان خط ترقوميا الأكثر تضرراً، حيث قلّص الإمداد بنسبة تصل إلى 90%، متراجعا من 20 ألفاً إلى 2,000-3,000 متر مكعب يومياً فقط. قبل قطع الإمداد، تجاوزت السرقات والاعتداءات غير القانونية 15 ألف متر مكعب يومياً، أي حوالي 75% من قدرة الخط. استغلت إسرائيل هذه التعديلات كمبرر لقطع الوصلات الرسمية مع إبقاء تدفق المياه إلى المستوطنات والوصلات غير المرخصة. ورغم أن الحكومة الفلسطينية لا تزال تتحمل تكلفة المياه المسروقة من خلال اقتطاعات من عائدات المقاصة، إلا أن شركة المياه الوطنية الإسرائيلية (ميكوروت) التي تُشغل هذه الخطوط تتنصل من مسؤوليتها عن صيانتها.

عقب احتجاجات من رجال الأعمال والتجار وقيادات في الخليل على فشل سلطة المياه الفلسطينية في تأمين الإمدادات اللازمة للمدينة، قامت قوات الأمن الفلسطينية بالتنسيق مع السلطات المحلية مؤخراً بإزالة أكثر من 70 وصلة غير قانونية على خط بيت أمر، شمال مدينة الخليل، ووسعت حملتها لتشمل خطوطاً أخرى.¹³ مع ذلك، لا تزال هناك مخاوف بشأن فعالية هذه الجهود، خاصة مع تكرار السرقات والهجمات بانتظام، لا سيما في المنطقتين

¹⁴ <https://www.btslem.org/arabic/water>

¹⁵ [Assessment of Restrictions on Palestinian Water Sector Development](#)

¹² <https://www.pwa.ps/ar/Article/7190/>

¹³ <https://www.wafa.ps/Pages/Details/126984>

2- تعقيدات السفر عبر جسر الملك حسين

في 25 حزيران، أطلقت إدارة أمن الجسور الأردنية منصة حجز مسبق للمسافرين المغادرين عبر جسر الملك حسين (معبّر الكرامة/اللنبي)، المنفذ الوحيد لسكان الضفة الغربية إلى الأردن فاعالم عبر مطار الملكة علياء الدولي في الأردن.¹⁹ تُخصّص المنصة ستة أوقات حجز يوميا، سعة كل منها 500 مقعد، مما يسمح بمرور 3,000 مسافر يوميا من الأردن إلى فلسطين. وهو عدد أقل بكثير من الطلب في فصل الصيف، مما يُسبب ازدحاما شديدا. في تموز 2025، بلغ عدد القادمين عبر المعبر نحو 88,700 مسافر مقارنة بـ 70 ألف مسافر في حزيران.²⁰

أثار إطلاق المنصة حالة من الفوضى؛ إذ انقطعت السبل بآلاف المواطنين العالقين في الأردن دون حجوزات، بينما قام سماسرة جشعون بإعادة بيع التذاكر في السوق السوداء بأسعار تصل إلى عشرة أضعاف السعر الرسمي (7 دنانير أردنية).²¹ مع عدم توفر حجوزات مسبقة لأكثر من عشرة أيام، لجأ كثيرون إلى ما يعرف بخدمة كبار الشخصيات VIP، بتكلفة 121 دولار للشخص الواحد للسيارات المخصصة للخدمة والتي كانت لا تزال تعمل بنظام الطوابير بدلا من الحافلات الكبيرة التي باتت تعمل بنظام الحجز المسبق.²² إلا أن الطلب كان أكبر مما يمكن لهذه الخدمة أن تستوعبه. في 20 تموز، أدخلت السلطات الأردنية خدمة الحصول على تذاكر كبار الشخصيات VIP ضمن نظام الحجز المسبق أيضا (900 تذكرة يوميا).²³ كما ربطت الحجز مباشرةً بأسماء الركاب وأرقام جوازات سفرهم لمنع إعادة بيعها.²⁴

وقد أوجد هذا الوضع تفاوتات صارخة في استهلاك المياه بين الفلسطينيين والإسرائيليين، حيث بلغ معدل استهلاك الإسرائيليين، بما في ذلك المستوطنين، نحو 247 لترا للفرد يوميا، مقارنة بنحو 82.4 لترا للفلسطينيين في الضفة الغربية.¹⁶ أما في التجمعات الفلسطينية غير الموصولة بشبكات المياه، فينخفض استهلاك المياه إلى 26 لتر فقط للفرد يوميا، وهو مستوى يُضاهي المناطق التي تعاني من كوارث إنسانية. وللتكيف مع هذا الوضع، يعتمد 92% من الفلسطينيين على خزانات المياه فوق أسطح المنازل. وبالطبع، لا مقارنة بين هذه الإشكاليات والوضع الكارثي في قطاع غزة، حيث لا يتجاوز استهلاك الفرد من المياه 3-5 لترات يوميا، في حال توفرها أصلا.¹⁷

إن شح المياه في الأراضي الفلسطينية ليس نتيجة كارثة طبيعية، بل هو نتيجة سياسة متعمدة من صُنع المخططين الإسرائيليين. فسيطرة إسرائيل التمييزية على حقوق الحفر والتوزيع وتطوير البنى التحتية، إلى جانب هجمات المستوطنين على الينابيع، حوّلت المياه إلى أداة أخرى للهيمنة. في عام 2024، اقتطعت إسرائيل 374.3 مليون شيكل من عائدات المقاصة للسلطة الفلسطينية مقابل المياه، و134 مليون شيكل إضافية مقابل معالجة مياه الصرف الصحي، على الرغم من عدم تزويد السلطة الفلسطينية بتوضيح لتفاصيل التكاليف التي تتكبدها ناهيك عن عدم قدرتها على التحقق من شرعية هذه الاقتطاعات.¹⁸ وبينما يعاني الفلسطينيون من شح المياه، فإن الاعتماد على إمدادات شركة "ميكوروت" الباهظة التكلفة يُثقل كاهل ميزانية السلطة الفلسطينية المثقلة أصلاً، مما يُعزز التبعية الهيكلية وعدم المساواة.

19 Launching the Pre-booking Platform - PSD

20 <https://www.palpolice.ps/content/532494.html>
<https://www.palpolice.ps/content/530038.html>

21 <https://www.wafa.ps/Pages/Details/125560>
<https://www.raya.ps/news/1198325.html>

22 <https://www.wafa.ps/Pages/Details/125560>
<https://www.raya.ps/news/1198325.html>

23 Jordanian Bridges Security Department

24 <https://www.aliqtisadi.ps/ar/Article/104972/>

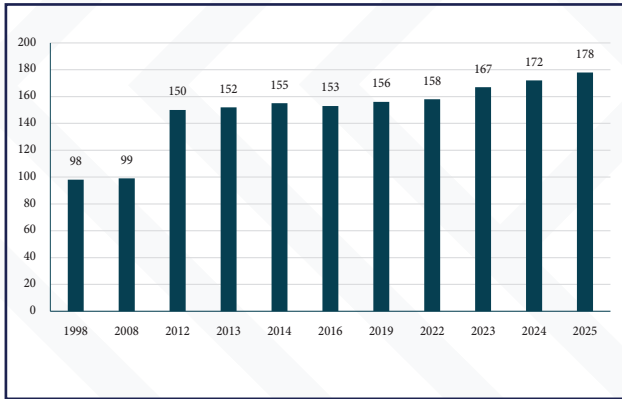
16 https://www.btselem.org/publications/202305_parched

17 https://www.pcbs.gov.ps/portals/_pcbs/PressRelease/Press_En

18 <https://pmof.ps/internal.php?var=11&tab=01>

هذه الزيادة.²⁷ فقد رفع الاحتلال الرسوم لنحو 178 شيكل في عام 2025، بعد أن كانت 98 شيكل فقط (26 دولاراً أمريكياً) في عام 1998 (انظر الشكل 1). ومع ذلك، لا تزال إسرائيل تخصم الفرق في قيمة الرسوم من مبلغ إيرادات المقاصة المحول للسلطة الفلسطينية كما لو أن الأسعار لم تتغير منذ اتفاقية أوسلو الثانية عام 1995: 12 دولاراً أمريكياً لكل مسافر لأول 750 ألف مسافر، و16 دولاراً أمريكياً لما بعد ذلك.²⁸ بموجب اللوائح الإسرائيلية، يتعين على كل مسافر مغادر دفع رسوم مغادرة، تُحدَّث سنوياً بالشيكل في الأول من كانون الثاني، وتُربط بمؤشر أسعار المستهلك الإسرائيلي.²⁹ وتُطبق إسرائيل هذه اللوائح على الفلسطينيين أيضاً.

شكل 1: رسوم مغادرة المسافرين (ضريبة المغادرة) بالشيكل الإسرائيلي، 1998-2025



المصدر: بشكل أساسي، سلطة المطارات الإسرائيلية.³⁰

وفقاً لوزارة المالية الفلسطينية، بلغ إجمالي الاقتطاعات الإسرائيلية الأحادية الجانب التراكمية من رسوم المسافرين بين العام 2008 و2022، والتي تمثل حصة السلطة الفلسطينية المستحقة مقارنة بالحسابات

في 14 تموز، صعدت إسرائيل من الأزمة بإعلانها منع حملة هويات القدس من استخدام الحافلات الفلسطينية أو خدمات كبار الشخصيات عبر جسر الملك حسين، مما أجبرهم على العبور مباشرة عبر معابر إسرائيلية أخرى وفصلهم عن أفراد عائلاتهم حاملي الهويات الفلسطينية.²⁵

2-1 السبب الجذري لتعقيدات السفر

تسيطر إسرائيل بالكامل على جدول عمل جسر الملك حسين وكوتا المسافرين اليومية، وتفرض إجراءات تفتيش أمنية مشددة وساعات عمل محدودة.²⁶ تتفاقم المشكلة في مواسم الذروة، مثل العطلة الصيفية، والحج، وعودة المغتربين. في السابق، وبعد أكثر من عام من الضغط الأمريكي، عمل الجسر على مدار الساعة لفترة وجيزة ابتداءً من نيسان 2023، ولكن منذ الحرب على غزة، قلصت ساعات العمل مراراً وتكراراً: بدءاً بالإغلاق الساعة السادسة مساءً، ثم الرابعة عصراً، ومنذ تموز 2025، الساعة الواحدة والنصف ظهراً أو الثانية ظهراً. يعمل الجسر حالياً من يوم الأحد وحتى الخميس، ما بين الساعة الثامنة صباحاً وحتى الواحدة والنصف ظهراً، وأيام الجمعة حتى الثانية عشرة والنصف ظهراً، ويُغلق بشكل كامل أيام السبت. يعيق عدم وجود نظام عمل ثابت أنشطة السياحة والتجارة، ويُجبر منظمي الرحلات السياحية على إلغاء أو إعادة جدولة رحلاتهم بسبب التغييرات المستمرة في ساعات العمل.

2-2 عائدات ضريبة المغادرة

مما يزيد من معاناة الفلسطينيين، مواصلة إسرائيل رفع رسوم المسافرين (ضريبة المغادرة) على المعبر دون تحويل حصة السلطة الفلسطينية من

27 <https://www.aliqtisadi.ps/ar/Article/102431>

28 <https://www.iaa.gov.il/media/cvziawn0/fee-rates-for-crossing-land>

وفقاً للاتفاقية المحلية للعام 1995 (أوسلو II)، تُقسّم الرسوم بالتساوي بين الجانبين لأول 750 ألف مسافر سنوياً، حيث تحصل إسرائيل على دولار واحد لكل مسافر مقابل خدمات المعبر والصيانة والتطوير. بعد هذا السقف، تحصل إسرائيل على 10 دولارات (من أصل 26 دولاراً كرسوم آنذاك)، بينما تحصل السلطة الفلسطينية على 16 دولاراً أمريكياً لكل مسافر (حوالي 61.5%). <https://content.ecf.org.il/files/M00261>

29 <https://www.iaa.gov.il/en/land-border-crossings/alnbi/fees/>

30 لا تتوفر بيانات موثوقة عن رسوم المغادرة للفترة 1999-2011، ولكن لوائح سلطة المطارات الإسرائيلية (الرسوم في محطات العبور البرية، 1994، كما تم تعديلها) حددت الرسوم بمبلغ 126 شيكل إسرائيلي في العام 2006.

<https://bnews.ps/ar/node/25567>

25 <https://bnews.ps/ar/node/25567>

26 <https://www.alquds.com/ar/posts/166420>

3- مشروع قانون جديد لقطاع التأمين الفلسطيني

كشفت هيئة سوق رأس المال الفلسطينية في 30 حزيران عن طرح مشروع قانون تأمين جديد للنقاش العام، والذي يعد أول مبادرة إصلاحية شاملة منذ سن قانون التأمين رقم (20) لعام 2005.³⁷ وتندرج هذه المبادرة ضمن الخطط الاستراتيجية لهيئة سوق رأس المال الفلسطينية للأعوام (2016-2020 و2021-2025) الرامية لتحديث الإطار التشريعي ومواءمته مع المعايير الدولية. ويأتي هذا المشروع بعد سنوات من الإعداد والتشاور، تضمنت عقد ورش عمل واجتماعات تشاورية مع الوزارات والمؤسسات العامة وأصحاب المصلحة في القطاع، بالإضافة إلى التقارير الفنية.³⁸ والتزمت الهيئة بمواصلة المشاورات مع أصحاب المصلحة قبل رفع القانون للإقرار، بما يضمن خلق بيئة تنظيمية متطورة وعادلة ومستدامة تعمل على تعزيز الاستقرار المالي، ودعم نمو القطاع، وتعزيز ثقة المواطنين والمستثمرين في ظل نهج إشرافي ورقابي قائم على المخاطر.

3-1 لماذا يعد إصلاح القانون ضرورياً؟

وفقاً لهيئة سوق رأس المال الفلسطينية، هناك العديد من التحديات التشريعية والبنوية الرئيسية في قانون التأمين الساري أضعفت فعالية الرقابة، وزعزعت الثقة في القطاع، وحدت من قدرته على التطور بما يتماشى مع المعايير الدولية. يتسم القانون بالتشتت البنيوي وغياب التماسك الداخلي، إذ تتداخل أحكامه مع بعضها البعض، ولا تنسجم مع معايير الرقابة الدولية، خاصة معايير الجمعية الدولية لمراقبي التأمين (IAIS).³⁹ كما يفتقر إلى متطلبات حوكمة واضحة، وضوابط رقابة داخلية فعالة، وإجراءات

الإسرائيلية، حوالي 900 مليون شيكل.³¹ وتعزى هذه الاقطاعات إلى رفض إسرائيل دفع كامل حصة الفلسطينيين من عائدات ضريبة المغادرة.

في عام 2024، غادر نحو 876 ألف شخص الضفة الغربية عبر جسر الملك حسين.³² وبموجب الرسوم المحددة في أوصلو II، تبلغ حصة السلطة الفلسطينية لذلك العام حوالي 41.5 مليون شيكل. مع ذلك، واستناداً إلى رسوم المسافرين المحدثة لعام 2024 والبالغة 172 شيكل، ونسب التوزيع في الاتفاقية، تستحق السلطة الفلسطينية ما يقارب 75 مليون شيكل، أي أن إسرائيل اقتطعت مبلغ 33.5 مليون شيكل إسرائيلي من عائدات المقاصة.³³ وعلى افتراض أن أعداد المسافرين المغادرين في عامي 2023 و2025 قريبة من القيمة المسجلة عام 2024، يمكن تقدير إجمالي الاقطاعات المتراكمة لرسوم المسافرين المستحقة للسلطة الفلسطينية بنحو مليار شيكل إسرائيلي بحلول آب 2025.³⁴

3-2 تحسينات على استراحة أريحا المحلية

في 5 آب، افتتح مكتب جديد لوزارة الداخلية في استراحة أريحا للمسافرين، بدعم من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، لتوفير خدمات السجل المدني (شهادات الميلاد، وإصدار الهويات الشخصية وتجديدها).³⁵ كما تم تحديث مرافق الاستراحة بمضاعفة عدد المقاعد في صالة المغادرين إلى 1,400 مقعد، وتركيب مكيفات هواء حديثة.³⁶ وبينما تُسهّل هذه التحسينات إجراءات السفر على المسافرين، تبقى المشكلة الأساسية هي الرقابة الإسرائيلية الصارمة على ساعات العمل والإغلاقات، وخاصة خلال الأعياد الإسرائيلية وعطلات نهاية الأسبوع.

31 <https://www.aliqtisadi.ps/ar/Article/94118/>

32 <https://www.palpolice.ps/content/518789.html>

33 تُحصّل السلطة الفلسطينية رسوم المسافرين على الجانب الفلسطيني من معبر أريحا، بينما تقتطع إسرائيل المبالغ بشكل أحادي بناءً على حساباتها الخاصة من عائدات المقاصة.

34 لا تتوفر بيانات موثوقة حول عدد المغادرين عبر جسر الملك حسين لعامي 2023 و2025.

35 [General Administration of Borders and Crossing](https://www.wafa.ps/pages/details/119965)

36 <https://www.wafa.ps/pages/details/119965>

37 [PCMA Publishes a Draft of the New Insurance Law to the Public](#)

38 [PCMA Publishes a Draft of the New Insurance Law to the Public -](#)

39 استناداً لمعلومات غير منشورة مصدرها هيئة سوق رأس المال الفلسطينية.

3-2 الملامح الرئيسية لمشروع القانون

يُرسى مشروع القانون الجديد، المكون من 156 مادة موزعة في ثلاثة أبواب رئيسية و24 فصل، أساساً تنظيمياً متطوراً لقطاع التأمين، يهدف إلى معالجة أوجه القصور القائمة، بما يتواءم مع المعايير الدولية والممارسات الفضلى. وتتضمن أحكامه الرئيسية ما يلي:

- الفصل بين أحكام الإشراف والرقابة عن الالتزامات التعاقدية لعقود التأمين والمسؤوليات المرتبطة بها.
- حق الهيئة في إنشاء صندوق مخصص لإدارة تصفية شركات التأمين المتعثرة بشكل منظم، لضمان حقوق المؤمن لهم والحفاظ على استقرار السوق وحماية المصالح العامة.
- إرساء أسس قانونية واضحة للتأمين التكافلي (الإسلامي)، مع أحكام واضحة مخصصة تتوافق مع مبادئ الشريعة الإسلامية.
- تعزيز أسس تسوية المطالبات والمعاملة العادلة، مع أحكام خاصة لحفظ حقوق ضحايا حوادث الطرق وإصابات العمل وجميع الأطراف ذات العلاقة.
- تحديد معايير أهلية واضحة لمديري ومالكي شركات التأمين، وتعزيز الضوابط الداخلية، والإلزام بمعايير حوكمة متكاملة للشركات (مجالس الإدارة، والمديرين التنفيذيين، والتدقيق الداخلي، واللجان المنبثقة)، مع منح هيئة سوق رأس المال صلاحية عزل أعضاء مجلس الإدارة إذا اقتضى الأمر.
- اشتراط إنشاء وحدات متخصصة لإدارة المخاطر، واعتماد ممارسات إشرافية مُصممة خصيصاً لتقييم المخاطر الفعلية للمؤمنين.
- دعم استخدام آليات بديلة لحل النزاعات من خلال إنشاء لجنة متخصصة لمعالجة النزاعات عبر التحكيم والوساطة، إلى جانب تعزيز قواعد السلوك المهنية لشركات التأمين.

خروج منظم من السوق أو الإفلاس. كما أن الأحكام النازمة لإعادة التأمين ضعيفة، وضوابط الاستثمار غير كافية، في حين أن حماية المؤمن لهم، لا سيما ضمان المعاملة العادلة، غير كافية.

بالإضافة لذلك فإن توزيع الصلاحيات الإشرافية بين هيئة سوق رأس المال ومجلس إدارتها والإدارة العامة للتأمين ولجنة الإشراف على التأمين يكتنفه بعض الغموض والتضارب، ما يربك عملية تنفيذ المهام الرقابية. ناهيك عن التناقضات بين القانون وتشريعات أخرى، كقوانين العمل والمخالفات المدنية، والشركات، والمرور، والتي تزيد من تعقيد أحكام الترخيص، والاندماج، والتصفية والتعويضات، وتأمين المركبات، بينما تعاني مدد تقادم المطالبات من قواعد متضاربة.

كما يغفل القانون وضع أحكام نازمة لقضايا ومجالات حيوية كالتأمين التكافلي (الإسلامي)، والتأمين متناهي الصغر، والزراعي، والإلكتروني/الرقمي، أو إنشاء آليات بديلة لفض النزاعات مثل التحكيم أو الوساطة. وفي الوقت ذاته، أدت التناقضات بين التشريعات الثانوية والتعليمات التطبيقية إلى إصدار أحكام بلا أساس قانوني صريح، بعضها أصبح متقادماً أو غائباً أو يتعارض مع نصوص القانون. كما يظهر التطبيق القضائي للأحكام المزيد من الغموض، لا سيما في حساب التعويضات ومدد التقادم، مما أدى إلى تباين في الاجتهادات القضائية وزاد من صعوبة الوصول إلى إطار عمل موحد للعدالة التأمينية.

وقد أكدت هيئة سوق رأس المال الفلسطينية أن إدخال تعديلات جزئية على القانون لم يعد كافياً، إذ لا سبيل لحل التناقضات القانونية، وتوضيح الصلاحيات الرقابية، وإرساء إطار عمل متماسك وقابل للتنفيذ يعزز استقرار القطاع ونموه إلا من خلال إصلاح تشريعي شامل ومتكامل.

4- حركة التداول في تموز

انخفض مؤشر القدس بنحو 1.1% في تموز مقارنةً بحزيران، ليغلق عند 580 نقطة في آخر يوم تداول من الشهر.⁴³ وبلغ عدد الأسهم المتداولة حوالي 8.4 مليون سهم، بقيمة 15.2 مليون دولار أمريكي، بزيادة قدرها 6.6% في عدد الأسهم و12.1% في قيمتها مقارنةً بشهر حزيران 2025.

• توخي التوافق والانسجام مع القوانين الأخرى واللوائح والتعليمات الثانوية، مدعوماً بتعريفات واضحة، مع الأخذ بعين الاعتبار السوابق القضائية.

تسعى هيئة سوق رأس المال من خلال هذه الإصلاحات إلى تعزيز بيئة تأمينية مستقرة وشفافة تشجع الاستثمار والمنافسة، وتعزز الثقة لدى الجمهور، وتضمن حقوق المؤمن لهم.

3-3 خلفية القطاع

نما قطاع التأمين الفلسطيني باطراد منذ إنشاء هيئة سوق رأس المال الفلسطينية، حيث ارتفع إجمالي أقساط التأمين المكتتبه من 72 مليون دولار أمريكي عام 2006 إلى 383.5 مليون دولار أمريكي عام 2024.⁴⁰ وبرغم هذا النمو، لا يزال القطاع صغيراً ومتركزاً بشكل كبير في تأمين المركبات، خاصة الإلزامي منه، الذي شكل 69.5% من إجمالي أقساط التأمين عام 2024. في عام 2024، بلغ معدل الاختراق التأميني 3.51% من الناتج المحلي الإجمالي، بينما بلغ متوسط الكثافة التأمينية 69.7 دولاراً أمريكياً للفرد، وهو أقل بكثير من المتوسطات العالمية (7.4%) و853 دولاراً أمريكياً،⁴¹ لكنه قريب من المتوسطات في المنطقة مثل مصر والأردن ولبنان.

وفقاً لمسح الشمول المالي لعام 2022، يمتلك 16% من البالغين بوليصة تأمين خاصة واحدة على الأقل، بينما كانت نسبة تغطية التأمين التكافلي 2.1% فقط.⁴² وكانت أكثر أنواع التأمين شيوعاً هي التأمين الإلزامي على المركبات (15.5%)، والتأمين الشامل على المركبات (11.7%)، وتأمين إصابات العمل (6.7%)، والتأمين الصحي الخاص (4%)، والتأمين ضد الحوادث الشخصية (3.6%).

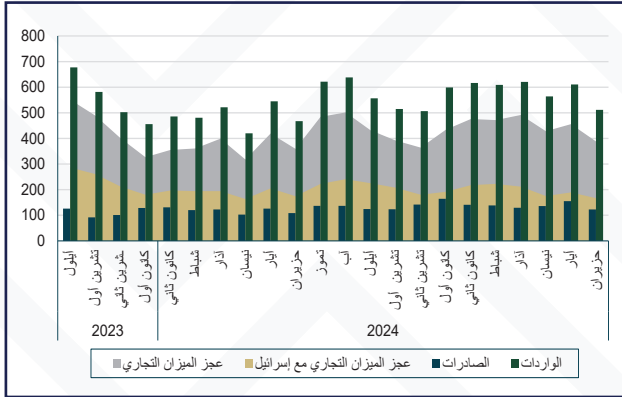
⁴⁰ <https://www.pcma.ps/insurance/>

⁴¹ www.allianz.com/content/dam/onemarketing/azcom/
<https://www.atlas-mag.net/en/category/tags/pays/>

⁴² <https://www.financialinclusion.ps/item-1678961908>

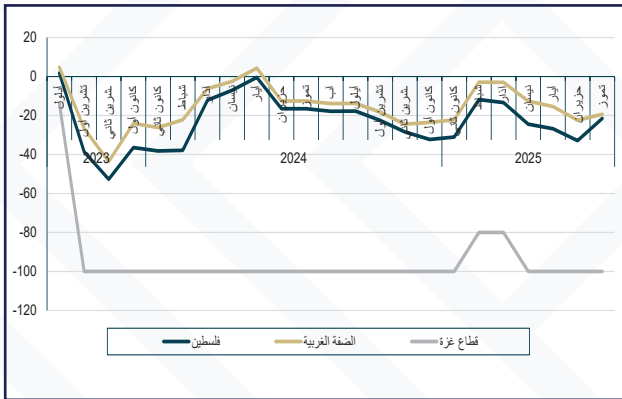
التجارة

الصادرات والواردات الشهرية وعجز الميزان التجاري
والعجز التجاري مع إسرائيل (مليون دولار أمريكي) في فلسطين
أيلول 2023 - حزيران 2025



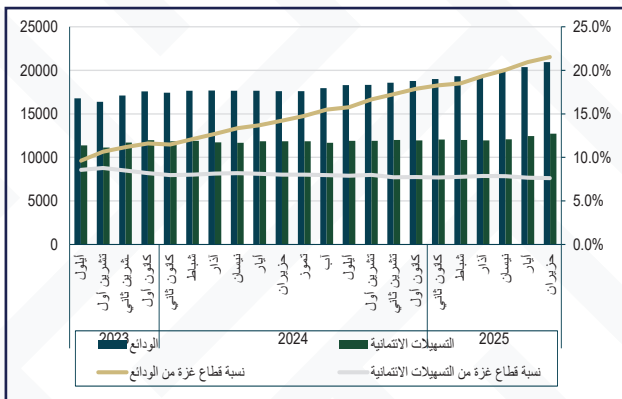
مؤشر سلطة النقد الفلسطينية لدورة الأعمال

مؤشر سلطة النقد الفلسطينية الشهري لدورة الأعمال
أيلول 2023 - تموز 2025



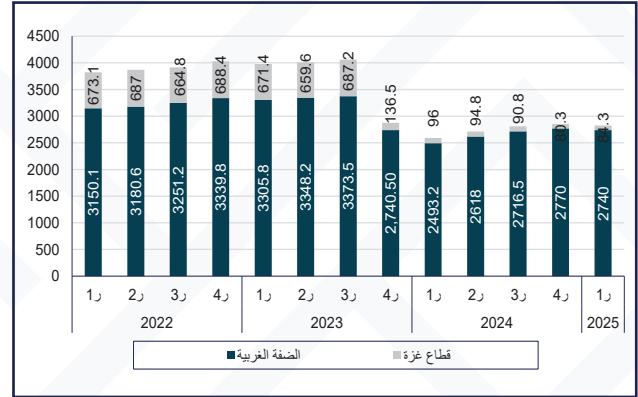
القطاع المصرفي

الودائع الشهرية للعملاء والتسهيلات الائتمانية
(مليون دولار أمريكي) في فلسطين
أيلول 2023 - حزيران 2025



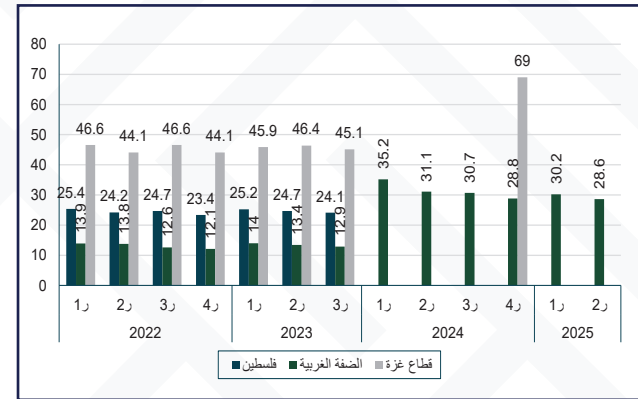
الناتج المحلي الإجمالي

الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي في فلسطين بحسب المنطقة
(مليون دولار أمريكي بأسعار 2015) في فلسطين حسب المنطقة
الربع الأول 2022 - الربع الأول 2025



البطالة

معدلات البطالة الربعية (%) في فلسطين حسب المنطقة
الربع 1 2022 - الربع 2 2025



التضخم

مؤشر أسعار المستهلك الشهرية (سنة الأساس = 2018)
في فلسطين حسب المنطقة، أيلول 2023 - تموز 2025

