



مرصد السياسات الاقتصادية والاجتماعية
Social and Economic Policies Monitor

للبنزين
بنزين

تناقضات الاقتصاد التبعي الصراع على توريد المحروقات في الضفة الغربية

إعداد: رهنف صلاحات



مرصد السياسات الاجتماعية والاقتصادية
Social and Economic Policies Monitor

ورقة تقدير موقف

تناقضات الاقتصاد التبعي: الصراع على توريد المحروقات في الضفة الغربية

إعداد: رهنف صلاحات

أيلول 2026

فهرس المحتويات

4	مقدمة
6	مسببات أزمة الوقود البنيوية: كيف تتكيف التبعية مع الإفكار الممنهج
9	المتضرر الأكبر: استغلال العمال واتساع الفجوة بين الطبقات
11	خلاصة
12	قائمة المصادر

تعالج هذه الورقة أزمة الوقود في الضفة الغربية، لا بوصفها نتيجة اختلال في موازين العرض والطلب، ولا عرضاً من أعراض إعاقة النمو (De-development) الذي يفرضه ظرف الاستعمار وحسب، بل بوصفها مؤشراً على مرحلة متقدمة من التبعية، صعد فيها التناقض في علاقات الإنتاج التي أعادت بنجاح إنتاج نفسها خلال العقود الثلاث الأخيرة إلى السطح.¹ منتصف تموز الماضي، شهدت الضفة الغربية شحاً في توريد الوقود (أو ربما عرضه على الأقل في البداية)، تلاه ارتفاع غير معتاد في الطلب، نتيجة حالة عامة من القلق، وغياب الوضوح حول أسباب الأزمة ومآلاتها. عزى الخطاب الرسمي الأزمة إلى الارتفاع غير المتوقع في الطلب، بما يتجاوز حجم الواردات المعتاد، والمتفق على حصصه مسبقاً، إلى جانب تكس الشيك في البنوك، وعرقلة حواجز الاحتلال حركة صهاريج الوقود.² بينما عزى الخطاب العام الأزمة إلى ما بدى وكأنه خلاف بين نخب سياسية وأخرى اقتصادية.³

يُغفل، أو يتجاهل التحليل أن الاقتصاد الفلسطيني لا يوجد في فراغ، أو يملك وصولاً مفتوحاً وحرراً على الاقتصاد العالمي، وأن تاريخاً من العنف والاستحواذ، وبنى اقتصادية واجتماعية أنتجها، شكّلت الاقتصاد الفلسطيني ولا تزال تقرر حدوده.⁴

1 تستند المقولة الرئيسية إلى طرح المفكر البرازيلي ماورو ماريني حول "تناقضات التبعية" الذي يؤكد أن التبعية ليست علاقة مستقرة بين كيان ضعيف وآخر قوي، بل علاقة تتطوي على تناقضات جوهرية، خاصة في علاقات الإنتاج في الاقتصاد التابع، مثل الانخفاض المستمر في قيمة السلع المنتجة، وتعارض عملية إنتاج فائض القيمة مع نقل القيمة (value transfer) من الهامش إلى المركز، تعالج باستمرار من خلال "آليات تعويض" تقوم على استغلال العمال. ينظر:

Mauro Marini, *Dialectics of Dependency* (New York: Monthly Review Press, 2022).

تعالج أدبيات التبعية، عادة، علاقات التبادل ما بعد الاستعمار، بين دول المركز ومستعمراتها السابقة بعد نيل الأخيرة الاستقلال. رغم ذلك، ينجح التحليل الذي تقدمه في تفسير حركة السلع ورأس المال بين مناطق نفوذ السلطة الفلسطينية وإسرائيل. في هذا الصدد، يطرح يوسف صايغ مقاربة إلى اقتصاد فلسطين، تستند إلى نظرية التبعية، دون إغفال مواطن الاختلاف في الطرف الاستعماري.

Yusif Sayigh, "The Palestinian Economy under Occupation: Dependency and Pauperization," *Journal for Palestine Studies* 15, no. 4 (1986): 52-55.

للمزيد حول علاقات الإنتاج داخل اقتصاد الضفة الغربية، ينظر تحليل طارق دعنا للشبكات السياسية-اقتصادية في الضفة الغربية ضمن إطار "رأسمالية المحسوبية":

Dana, Tariq. "Crony capitalism in the Palestinian Authority: a deal among friends." *Third World Quarterly* 41, no. 20 (2022): <https://doi.org/10.1080/01436597.2019.1618705>

2 وكالة الأنباء والمعلومات الفلسطينية، "هيئة البترول: توريد 3 ملايين لتر وقود يوميا والعمل جار لزيادة كميات وتعزيز المخزون الاستراتيجي". 27 تموز 2026، تم الوصول بتاريخ 16 أيلول 2026.

<https://www.wafa.ps/news/2026151136/27/7/?utm>.

3 ألترا فلسطين، "خاص | نقل رجل الأعمال طارق النتشة إلى المستشفى مع قوة أمنية". 10 أيلول 2026. تم الوصول بتاريخ 23 أيلول 2026.

أخبار/خاص-نقل-رجل-الأعمال-طارق-النتشة-إلى-المستشفى-مع-قوة-أمنية/<https://ultrapal.ultrasawt.com>

4 يمكن تلخيص تاريخ السلب والبناء في ثلاثة مراحل: الانتداب البريطاني وما حمله من مصادرة أراضي وهيمنة على الموارد؛ النكبة والاحتلال العسكري للضفة وغزة وما ترتب عليه من سلب أراضي وإعاقة نمو (De-development)؛ وأخيراً اتفاقية أوسلو وما تلاها من ترسيخ للتبعية من خلال سياسات نيوليبرالية. للمزيد عن كل مرحلة ينظر:

إن تبعية الاقتصاد الفلسطيني، بالشكل الذي يوجد فيه اليوم، للاقتصاد في إسرائيل سمة جوهرية من سماته. ونقصد بالتبعية، علاقة اقتصادية بين مجتمعين، يقوم فيها نمط الإنتاج في الأول على تحقيق مصالح الثاني، وبذلك يستمر. تنشأ التبعية بالقوة التي تتحول مع الزمن إلى بنى راسخة، تسلب المجتمع الأضعف الوصول إلى مقدراته، أو حرية التصرف بها، وتعيد توجيهها لرفد نمو المجتمع الأقوى، وبالتالي تصبح بنية، ونسق نمو، ومصير الأول رهن أولويات ومصالح المجتمع الثاني.⁵ في السياق الفلسطيني، جرى الحديث عن تبعية الضفة الغربية وقطاع غزة منذ نكسة 1967، ونُعى في هذه الورقة تحديداً بالإطار السياسي والاقتصادي الذي نشأ وترسخ بموجب اتفاقية أوسلو (1993) وبروتوكول باريس (1994).

تضع الورقة أزمة الوقود، في السياق المادي والتاريخي الذي أنشأها، ومن خلاله تحلل مسبباتها البنوية، وتقرأ التناقضات التي تبرزها داخل الاقتصاد الفلسطيني. فلم تنتج هذه الأزمة فقط بسبب السيطرة الإسرائيلية على الاقتصاد الفلسطيني، وإعاقة تطوره، بل عن علاقات الإنتاج التي تنشأ داخل الاقتصاد التبعية، بما يعيد إنتاج التبعية والسيطرة وإعاقة التطور.⁶ تساعدنا الأزمة على فهم علاقات الإنتاج الراهنة في الضفة الغربية، وبالتالي المصالح التي تحرك النخب السياسية والاقتصادية، والتحويلات الطبقة التي تجري في ظل ركود اقتصادي مستمر منذ ثلاثة أعوام.

تخلص الورقة إلى أن أزمة الوقود نشأت عن تأزم علاقات الإنتاج التي حظيت باستقرار نسبي في العقدين الأخيرين،⁷ نتيجة الإفقار الممنهج لسكان الضفة الغربية منذ بدء حرب الإبادة. يبرز الوقود، بوصفه سلعة ضرورية، وعالية الضريبة، كموقع صراع بين السلطة السياسية التي تعول على جباية ما تدره هذه السلعة من ضرائب، والقطاع الخاص الذي يحاول أن يلتف

Badil – Resource Center for Palestinian Residency and Refugee Rights, “Land Ownership in Palestine/Israel (1920-2000),” *Al-Majdal Magazine*, no. 5 (2000), <https://badil.org/publications/al-majdal/issues/items/409.html>;
Sai Englert, “Settlers, Workers, and the Logic of Accumulation by Dispossession.” *Antipode* 52 (6), 2022;
Toufic Haddad, *Palestine Ltd.: Neoliberalism and Nationalism in the Occupied Palestinian Territory* (London: I. B. Tauris, SOAS Palestine Studies Series, 2016).

5 للمزيد حول نظرية التبعية، التي أسسها منظرون في ومن أمريكا اللاتينية في النصف الثاني من القرن العشرين، نستند في هذا المقال إلى مرجع أساسي:

Marini, *Dialectics of Dependency*, 117.

6 يؤكد ماريني أن عزو التبعية إلى العرض والطلب أو القوى فوق الاقتصادية، مثلاً العسكرية، وحدها تحليل مضلل، يشوه الواقع وتنشأ عنه تطلعات واهية. يكمن شرط استمرار التبعية في النظام الاقتصادي العالمي القائم على قيمة التبادل (exchange value)، لا تتحقق فيه المنافسة دون بؤر إنتاج تابعة. والأهم أن استمرار الرأسمالية التابعة، رغم الانخفاض المستمر في سعر ما تنتج، يعتمد بشكل أساسي على استغلال العمال أكثر وأكثر.

Marini, *Dialectics*, 125-126.

7 لا يعني ذلك خلو النظام من التناقضات، حيث ننطلق أصلاً من فرضية نظرية مفادها أن كل نظام مادي ينتج بالضرورة تناقضاته؛ إلا أنه بالنظر إلى الحسابات القومية من قبيل إجمالي الناتج القومي، معدلات البطالة، مؤشر أسعار المستهلك، ميزانية الدولة، منذ عام 2006، نلاحظ أن العشرين عاماً الماضية في الضفة الغربية حظيت بشبه استقرار، إذا ما قارناها مع التحول الذي جرى عام 2023، أو مثلاً ما بين 1999 و2000؛ كما يتجلى ذلك في قدرة النخب السياسية والاقتصادية على المحافظة على السلطة وتراكم رأس المال. إلا أن ذلك لا يعني غياب التناقضات التي ظلت حاضرة، وبرزت إلى السطح باستمرار، وقمعت بشدة. ينظر لوحة الحسابات القومية لدى جهاز الإحصاء المركزي الفلسطيني:

جهاز الإحصاء المركزي الفلسطيني، لوحة الحسابات القومية، تم الوصول 23 أيلول 2026، <https://www.pcbs.gov.ps/ar/reference/gdp-dashboard>

على الضريبة ويراكم المزيد من الربح، بينما يدفع الفلسطينيون الأكثر عوزاً ثمن الأزمة، وتُقتطع التكاليف الإضافية من أجورهم ومدخراتهم وقدرتهم المستقبلية أصلاً على العمل.

أي أن الآليات التي يجري التعامل بها اليوم مع الأزمة، تتجاهل أسباب الأزمة التاريخية والبنوية، تعمق التبعية، وتوسع الفجوة بين الأكثر غنى والأكثر فقراً في الضفة الغربية. إن الحل لهذه الأزمة غير ممكن دون إلغاء علاقات الإنتاج التي تركز التبعية، الأمر الذي يتطلب تحولاً اقتصادياً وسياسياً شاملاً؛ ويستدعي في الوقت الراهن دعم القطاعات الإنتاجية، بما يقلص الاعتماد على قطاع الخدمات والحاجة إلى استيراد السلع الأساسية، وتعزيز قدرة القوى العاملة (خاصة الفئات الشابة) على التعلم، وتطوير مهارات معقدة، والانخراط في عملية الإنتاج، بدلاً من التضحية بمستقبلهم، وقدرتهم على العيش الكريم، في سبيل إمداد عمر منظومة باتت غير قادرة على الاستمرار.

مسببات أزمة الوقود البنوية: كيف تتكيف التبعية مع الإفكار المنهج

يكمن سبب الأزمة في المفارقة التالية: يشتري الفلسطيني مقابل ثاني أو ثالث أعلى سعر في العالم، الوقود من كيان يحتجز أكثر من نصف إيراداته، ومتسبب مباشر في إفكار الفلسطينيين بنسبة بلغت منذ عام 2023، أكثر من الضعف.⁸ تلخص هذه المفارقة منطق التبعية، التي تجعل "التبادل غير العادل" الحل الوحيد لغياب السيادة والفقير والعوز.⁹

أرسى بروتوكول باريس الاقتصادي أسس هذا التناقض منذ ثلاثة عقود. ففيما يمنح الاتفاق السلطة الفلسطينية حرية توريد البترول ومشتقاته من مصر والأردن بأسعار أقل، تستفرد إسرائيل بالسلطة على المعابر والحدود، وعليه تتولى جباية الضرائب على كافة السلع المستوردة، بما فيها المتجهة إلى الضفة الغربية، على أن تحوّل الضرائب المترتبة على الأخيرة إلى السلطة الفلسطينية، عبر آلية المقاصة.¹⁰ إلا أن الترتيب الأخير يُفقد الأول معناه في سياق هيمنة استعمارية وتبعية اقتصادية، خاصة في ظل ضعف الإنتاج وارتفاع الاعتماد على السلع المستوردة في الاقتصاد الفلسطيني، في الوقت الذي

8 ارتفعت نسبة الفقر في الضفة الغربية حسب البنك الدولي من 12% إلى 28%. وفي عينة بحث لمنظمة الرؤية العالمية (World Vision) ارتفعت نسبة العائلات التي تعيش تحت المستوى الأدنى للمعيشة في الضفة الغربية ما بعد حرب الإبادة من 21% إلى 74%. World Bank, *Impacts of the conflict in the Middle East on the Palestinian Economy* (2024), 3, <https://www.un.org/unispal/document/world-bank-report-26sep24>;

World Vision, *The Unseen Crisis* (2025), 4. Accessed on 16 September 2026, https://www.wvi.org/sites/default/files/202507-/The%20Unseen%20Crisis_02072025.pdf

9 يستخدم ماورو ماريني مفهوم "التبادل غير العادل" (Unequal Exchange) لتفسير هذا النوع من التبادل التجاري الذي ينطوي على خسارة عمليا وكيف يصبح منطقيا في سياق التبعية. ينظر:

Marini, *Dialectics*, 16-20.

10 وليد حباس، "احتجاز إسرائيل أموال الضرائب الفلسطينية: الأسباب والآليات المستخدمة" مجلة الدراسات الفلسطينية 147 (صيف 2026)، 95-96.

تزداد أدوات السيطرة والسياسة الاستعمارية توحشاً¹¹ حيث تشكل الضرائب على السلع المستوردة، في نفس الوقت، أكبر مصادر دخل السلطة الفلسطينية، وأكثرها هشاشة، حيث تتعرض للمصادرة أو الاحتجاز من قبل إسرائيل في نمط مستمر منذ أواخر التسعينات، حتى احتجازها بالكامل في أيار من العام الماضي.¹²

فمن جهة، تتحول المقاصة إلى أداة سيطرة، تستخدم لفرض إملاءات سياسية، مثل وقف الرعاية الاجتماعية لعائلات الأسرى والشهداء، أو نزع مضامين معينة من المناهج المدرسية، والأهم من ذلك تضمن إعادة إنتاج النظام القائم.¹³ فمن جهة أخرى، تصبح المقاصة مخرجاً أو منفساً على الأقل من هذا المأزق، من خلال التسوية مع السلطة والقطاع الخاص في إسرائيل، بما يضمن استمرار تدفق السلع وخاصة الأساسيات. وهذا ما جرى في قطاع مشتقات البترول، خاصة في السنوات الثلاث الأخيرة.

حيث تورد الهيئة العامة للبترول، التي أدمجت مؤخراً في وزارة المالية الفلسطينية، الوقود من شركات توزيع إسرائيلية، تحديداً "باز" و"دور عنون"؛ وتتوسط العلاقة بين تلك الشركات وشركات التوزيع الفلسطينية.¹⁴ فمن جهتها، تسدد الشركات الإسرائيلية ضريبة الشراء (حوالي 3.66 شيكل للتر الواحد) والقيمة المضافة (بنسبة 17%) المفروضة على كل لتر وقود، وتضيفها إلى سعر العرض النهائي.¹⁵ تشتري الهيئة الوقود من الشركات بالسعر النهائي، شامل كافة الضرائب، على أن يتم تحويلها لاحقاً إلى السلطة ضمن المقاصة، وذلك على شكل حصص شهرية لكل منطقة في الضفة، بعد تحصيل ثمنها من شركات التوزيع المحلية.

ازداد المشهد تعقيداً في السنوات الأخيرة، مع تدهور الوضع المالي للسلطة الفلسطينية، كنتيجة مباشرة لاحتجاز أموال المقاصة (حوالي 325 مليون شيكل شهرياً منذ 2023، والامتناع عن تحويلها كاملة في 2025)، ما أدى إلى حرمان 290 ألف موظف من 50%-70% من رواتبهم.¹⁶ كما مُنح نحو 200 ألف عامل من العمل في أراضي 1948؛¹⁷ وفقد

11 يشكل قطاع الخدمات 60% من الاقتصاد الفلسطيني، حسب ولا تتجاوز نسبة مساهمة قطاع الزراعة 6% والصناعة 10%. ينظر تقرير الجهاز المركزي للإحصاء عن عام 2025:

PCBS, "The Performance of the Palestinian Economy during 2025 & the Economic Forecasts for 2026," (30 December 2025), Accessed on 16 September 2026, <https://www.pcbs.gov.ps/en/post-details/?postId=23311>.

12 حباس، "احتجاز إسرائيل أموال الضرائب الفلسطينية"، 97-98.

13 فيما يخص استخدام المقاصة لتغيير سياسات الرعاية الاجتماعية والمناهج ينظر: المصدر نفسه.

14 لفهم آلية توريد الوقود إلى الضفة الغربية ينظر: أحمد قباجة، "سوق مشتقات البترول والغاز في الضفة الغربية" (معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطيني، 2013)، 5-8.

15 تظهر هذه النسب في الإحصاءات والدراسات المنشورة عن أموال المقاصة، ينظر: حباس، "احتجاز إسرائيل أموال الضرائب الفلسطينية"، 96-97.

16 حباس، "احتجاز إسرائيل أموال الضرائب الفلسطينية"، 99، 100-101؛ وكالة الأخبار والمعلومات الفلسطينية، "الحكومة تواصل الضغط للإفراج عن أموال "المقاصة" (11 أيلول 2024)، تم الوصول في 16 أيلول 2026، <https://wafa.ps/Pages/Details/103399>.

17 لميس فراج، "جدلية العمال الفلسطينيين في الداخل المحتل" مجلة الدراسات الفلسطينية، 144 (خريف 2025).

حوالي 40 ألف نازح من مخيمات شمال الضفة منازلهم ومصادر قوتهم؛¹⁸ بينما تتسع رقعة مصادرة الأراضي، وتدمير منازل، وممتلكات، ومعدات، ومحاصيل، ومواشي، وأشجار سكان القرى والتجمعات البدوية، بشكل غير مسبق.¹⁹ في المحصلة، ارتفعت نسبة الفقر في الضفة الغربية منذ بدء الحرب أكثر من الضعف، وانخفض متوسط دخل الفرد بنسبة 20%.²⁰

في ظل انخفاض القوة الشرائية، وانخفاض الضرائب التي تحصلها السلطة الفلسطينية عن البضائع المحلية، يبرز سوق توريد الوقود كأحد الحلول الوحيدة أمام السلطة الفلسطينية، بصفته سلعة أساسية، وذات سعر عالي، أي ينطوي على تدفقات مالية ضخمة. من خلال توسط العلاقة بين القطاع الخاص الفلسطيني، وذلك في إسرائيل، نقدر أن السلطة الفلسطينية تتمكن من تحويل بعض الأموال لسد بعض نقاط العجز لديها، مقابل فتح مديونية مع الشركات الإسرائيلية، وتحويل الأخيرة بالمطالبة بها من المقاصة.²¹

إلا أن لهذه المديونية حد، ما يعني أن السلطة الفلسطينية تظل ملزمة بدفع حد أدنى لتوريد الكميات المطلوبة والمخصصة لكل منطقة في الضفة الغربية. لذا، في حال حدوث بلبله من قبيل ما حدث في تموز، وارتفاع الطلب بشكل مفاجئ، تواجه السلطة الفلسطينية صعوبة في توريد كميات إضافية. ينص الاتفاق الأخير بين الهيئة العامة للبترول وشركة «باز» على سبيل المثال، على رفع سقف المديونية وتوسيع حصة الشركة من السوق، ما قد يعني أنه سيتم توريد كميات إضافية، مقابل ترسيخ علاقة التبعية أكثر فأكثر.²²

وقد برز على خلفية الأزمة الأخيرة الحديث عن توريد الشركات الفلسطينية الوقود بطرق غير نظامية، تلتف حول دفع الضرائب وتتجاوز الحصص المحددة مسبقاً، وتتمتع بحرية أوسع من الاتفاقيات التي تتوسط السلطة الفلسطينية تدفقاتها

18 عصري فياض، "كارثة نزوح المخيم والجوار هائلة ودور الحكومة باهت ومتهبط"، مقابلة، مجلة الدراسات الفلسطينية، 25 أبريل 2025.

19 رجا خالدي وآخرون، "الاستيطان الإسرائيلي: تكلفته الاقتصادية والاجتماعية وآثاره في الأراضي الفلسطينية"، معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطينية، 14 تشرين الأول 2025.

20 International Labour Organization, *The two-year war in Gaza: Impacts on employment and livelihoods in the West Bank*, Bulletin No. 6 (2025), 1, <https://doi.org/10.54394/ARNQ2778>.

21 تظهر مديونية السلطة الفلسطينية إلى الشركات الإسرائيلية بالنظر إلى تقارير الشركات المالية، دون القدرة على احتساب أرقام دقيقة حيث تدمج المستحقات والمدفوعات المتعلقة بالسلطة ضمن بند "معاملات خارج إسرائيل" التي تشمل زبائن آخرين. ينظر:

Paz Retail and Energy Ltd., Interim Report for the Second Quarter of 2026 (2026), https://cdn.financialreports.eu/financialreports/media/filings/6977/2026/RNS/6977_rns_2026-08-17_5bfe34a3-82df-437b-bfcf-a14b93ce791a.pdf;

Paz Retail and Energy Ltd. Immediate report concerning an event or matter outside the ordinary business of the corporation: Extension of the agreement with the Palestinian Authority for the purchase of petroleum product, Tel Aviv Stock Exchange (July 2026). <https://mayafiles.tase.co.il/rpdf/1758001-1759000/P1758976-00.pdf>

22 Ibid.

المالية، لسد هذه الحاجة.²³ تحرم هذه العملية السلطة من السيولة التي تلزمها اليوم أكثر من أي وقت آخر، وفي الوقت نفسه تمنح القطاع الخاص أرباحاً إضافية (بنسبة 40%-45% حسب مصدر التهريب والضرائب التي يتجنبها وسعر العرض النهائي)، خاصة في فترة انخفاض فيها الطلب المحلي على الوقود بين 2023 و 2024،²⁴ والاستهلاك عامة بنسبة 31% (16.9% في الضفة الغربية).²⁵

لذا تعكس الأزمة، أكثر من أي شيء آخر تحولاً في العلاقة بين النخبة السياسية والاقتصادية، نتيجة التضيق المالي على الأولى وانخفاض أرباح الثانية، نشأ عنه تعارض في المصلحة. على افتراض أن تسوية بين الطرفين، كانت تنطوي على التعاضّي عن حالات تهريب مقابل سعر مخفض على الوقود، ساهمت سابقاً في توفير موارد الفريق الأول، وزيادة أرباح الفريق الثاني، يفقد هذا الترتيب جدواه اليوم، في ظل الأزمة التي تفرض على السلطة تخفيض نفقاتها التشغيلية إلى أكبر حد ممكن، ورفع مدخلاتها من الضرائب (وضريبة الوقود تساوي حوالي 100% من سعره الأساسي).

إلا أن هذا الحال مرتبط بعلاقة تبعية، وهذا الصراع على البقاء، بين القطاع العام والقطاع الخاص، من خلال محاولة الاستفادة من سلعة أساسية واستراتيجية، لا يحل الأزمة، إنما يعيد إنتاجها، ويرحل هذا العبئ إلى جيوب المواطنين الأكثر هشاشة من سكان الريف والطبقات العاملة وأصحاب المشاريع الصغيرة.

المتضرر الأكبر: استغلال العمال واتساع الفجوة بين الطبقات

يغفل الإدعاء أن الأزمة نشأت من ارتفاع الطلب على الوقود مفاجأة، واقع انخفاض الطلب على الوقود، أسوة بغيره من السلع في الضفة الغربية منذ بدء حرب الإبادة، بفعل انخفاض الدخل، نتيجة الأزمة المالية التي تمر بها السلطة الفلسطينية، وعجزها عن دفع مستحقات موظفيها كاملة من جهة، ومنع العاملين في أراضي 1948 من الاستمرار في

23 للمزيد حول ظاهرة تهريب المحروقات في الضفة الغربية ينظر:

Walid Habbas, "Fuel Smuggling in the West Bank (2018-2021): Palestinian Economic Agency under the Israeli System of Spatial Control," Middle East Critique 33, no. 2 (2024): 283-297, <https://doi.org/10.1080/19436149.2024.2302777>.

تنشر ضابطة الجمارك الفلسطينية بشكل دوري على موقعها حالات القبض على كميات مهربة من الوقود، وصلت إحداها إلى حوالي 38 ألف لتر. ينظر:

Palestinian Customs Office, "Customs Police thwart Smuggling of 38,000 Liters of Fuel in Bethlehem," (July 2026), <https://www.palcp.ps/home/News/2329?culture=en-US>

24 انخفاض حجم واردات البنزين والسولار تحديداً إلى الضفة الغربية بين 2023 و 2024 بنسبة 24.51% و 40.44% على التوالي. ينظر جداول الطاقة حسب الجهاز المركزي للإحصاء للعامين:

PCBS, Energy Tables 2023, https://www.pcbs.gov.ps/Portals/_Rainbow/Documents/Energy_Tables2023.pdf; PCBS, Energy Tables 2024, https://www.pcbs.gov.ps/Portals/_Rainbow/Documents/Energy_Tables_2024.pdf.

25 Palestinian Central Bureau of Statistics, Performance of the Palestinian Economy, 2024 (Ramallah, 2025), 17, <https://www.lacs-mopic.ps/public/files/LACS%20Weekly%20Update/LACS%20Weekly%20Update%202025/May%202025/PCBS%20Performance%20of%20the%20Palestinian%20Economy%202024%.pdf>.

عملهم، وتدمير مصادر دخل الفلسطينيين في القرى والتجمعات البدوية والمخيمات.

يستهلك قطاع النقل، في الضفة الغربية، النسبة الأعلى من الوقود، بنسبة تفوق %90.26 منذ بدء حرب الإبادة (وقبل ذلك جائحة كورونا والحرب في أوكرانيا) ارتفعت تعريفات النقل العام، على عدة مراحل بنسبة تقارب %20، نتيجة انتشار الحواجز، والارتفاعات المتعاقبة على سعر الوقود عالمياً.²⁷ كما ارتفعت وتيرة عدوان المستوطنين التي كثيراً ما تستهدف الفلسطينيين على الطرق، وبالتالي تساهم في تقليل الحركة بين القرى والمدن.

من السهل أن نلاحظ أن الفلسطينيين في الضفة الغربية لا ينتقلون إلا للضرورة، ويختلف تعريف الضرورة من فئة إلى أخرى. فعلى سبيل المثال، يوجد تراجع كبير في تسجيل الطلبة في الجامعات، ما بين 2023 و 2025 بلغ النصف،²⁸ ولا يرتبط ذلك بارتفاع الوقود وحده بلا شك، إلا أنه أحد مسبباته الرئيسية.

مع تراجع الاقتصاد، بدأت فرص العمل تتركز في مراكز ثقل رأس المال، وخاصة في قطاع الخدمات، في المدن الرئيسية، ما يدفع الكثير من العاملين إلى التنقل من الريف إلى المدينة بشكل شبه يومي. تُقنطع من أجور هؤلاء، التكلفة الزائدة على المواصلات، سواء مباشرة بسبب ارتفاع تعريفات المواصلات نفسها، أو مقابل الساعات التي يخسرونها من العمل.

إذا افترضنا في حاسبة توضيحية، أن عاملاً ينتقل بين نابلس ورام الله، يتلقى أجراً يومياً بقيمة 135 شيكل (متوسط الأجر اليومي في الضفة الغربية لعام 2026)، وأن دخله لم يتغير بين 2022 و 2025، إلا أن تعريفات المواصلات ارتفعت من 17 شيكل، إلى 22 عام 2022، واليوم إلى 30-35 حسب الطرق المتاحة. تقنطع الزيادة حوالي %20 إضافية من الأجر، لتعادل 40%-47% من الأجر، بعد أن كانت تكلفة المواصلات المرتفعة أصلاً تعادل حوالي %23. ولو افترضنا أن العامل يعمل 8 ساعات في اليوم، وأن ساعات الانتظار أمام محطة المحروقات، علاوة على الحواجز، أدت إلى خسارة العامل ساعة عمل في اليوم، ترتفع تكلفة "إعادة الإنتاج" ومجرد الحضور إلى العمل إلى 63%-70. في ظل

26 قباجة، "سوق مشتقات البترول"، 21.

27 مطلع عام 2022، ارتفعت أسعار الوقود بنسبة 5% نتيجة ارتفاع سعر الوقود عالمياً، ومطلع 2025، ارتفعت مجدداً بنسبة تتراوح بين 15%-20% إبان الحرب على إيران، كما تتعرض التعريفات إلى الزيادة نتيجة الاضطراب إلى التنقل عبر طرق أطول عند إغلاق الحواجز، بنسب يمكن تقديرها ما بين 2%-5% من السعر الأصلي. ينظر: وفا، "وزارة النقل والمواصلات: تعديل مؤقت على تعريفات المواصلات"، 1 أبريل 2026، <https://www.wafa.ps/144832/1/4/news/2026>

وفا، "وزارة النقل والمواصلات تقرر تعديل تسعيرة النقل العام، 2 شباط 2023، <https://wafa.ps/Pages/Details/65038>.

28 وزارة التربية والتعليم العالي، الكتاب الإحصائي السنوي لمؤسسات التعليم العالي 2024-2025، VI، <https://www.mohe.pna.ps/Portals/0/MOHEResources/Docs/Statistics/AnnualStatBook20242025.pdf?ver=8n3pk-avMmyDYNsbcm4cew%3d%3d>

وزارة التربية والتعليم العالي، الكتاب الإحصائي السنوي لمؤسسات التعليم العالي 2022-2023، IX، https://www.mohe.pna.ps/Portals/0/MOHEResources/Docs/Statistics/StatisticalYearbook2021_2022.pdf?ver=ngG-jAGthsul35nVQXBB85g%3d%3d

ارتفاع البطالة، وارتفاع الأسعار، يصبح هذا السيناريو الأفضل أمام الفلسطينيين من الطبقة العاملة، بينما يدفعون تكلفة تأزم التبعية الاقتصادية وعلاقات الإنتاج التي تحافظ عليها.

ما تبقى من طلب على الوقود في فلسطين، يأتي من الطبقات الأكثر رخاءاً، والتي لا تتأثر كثيراً بارتفاع سعر الوقود وغالباً ما لا تعتمد على التنقل اليومي إذا ما كانت تسكن في المدن، التي تحظى بوفرة أصلاً في توريد الوقود مقارنة بالريف. بينما تحمل الطبقة الدنيا، أو من لا يزال قادراً على التنقل منها رغم الفقر والركود، العبئ الأكبر.

كما يؤثر ارتفاع سعر الوقود بشكل مباشر على تكلفة السلع المنتجة محلياً، في قطاعات الصناعة والزراعة خاصة، بسبب ارتفاع تكاليف التشغيل والشحن. وقد أصدر الاتحاد العام للصناعات مطلع العام، بالتزامن مع ارتفاع أسعار الوقود خلال الحرب الأمريكية-الإسرائيلية على إيران، بياناً يؤكد التزام أصحاب المصانع بعدم رفع الأسعار خلال الأزمة لحماية المواطن (أو لأن الدخل وبالتالي الطلب متدني إلى حد لا يسمح برفعها).²⁹ بينما تستطيع كبرى الشركات تحمل هذه الأعباء الإضافية، يصبح أصحاب المشاريع الصغيرة، وقليلي المدخرات والأملك، والملتزمين بقروض، الأكثر هشاشة وعرضة إلى الاضطرار إلى الخروج من السوق.

خلاصة

قد تنشأ التبعية بالقوة فوق الاقتصادية، وقد تتمظهر على شكل اختلال في العرض والطلب، إلا أن جوهر التبعية يكمن في علاقات الإنتاج التي تجعلها منطقية وقابلة للاستمرار، رغم ما تنطوي عليه من خسائر في المجتمع التابع. يؤكد ماريني في كتاب تناقضات التبعية (2022) أن سر استمرار التبعية يكمن في "آليات تعويض" تعتمد في الأساس على "الاستغلال الفائق" (super-exploitation) للعمال في المجتمع التابع، من خلال إطالة يوم العمل أو مضاعفة شدة العمل أو إرهاق العامل، والتغول على أجره، أو الوقت اللازم لتجديد طاقته.³⁰

نستطيع فهم منابع أزمة الوقود الأخيرة في الضفة الغربية، لا من خلال عزوها فقط إلى هيمنة الاستعمار العسكرية، أو اختلال العرض والطلب ببساطة، بل بالنظر إلى علاقات الإنتاج الراهنة في الاقتصاد الفلسطيني، والتحويلات التي طرأت عليها في السنوات الثلاث الأخيرة، على إثر احتجاز أموال المقاصة تدريجياً، وإفقار سكان الضفة الغربية من خلال استهداف الأنشطة الاقتصادية والأصول. كما نستطيع فهم آثار الأزمة، والآليات المتبعة للتعامل معها، من قبل القطاعين العام والخاص، من خلال تقصي آليات التعويض في الاقتصاد التبعية، والانتباه إلى الفئات التي تدفع الثمن الأكبر، من دخلها ووقتها وقدرتها أصلاً على العيش.

29 وكالة معا الاخبارية، "اتحاد الصناعات الغذائية يعلن عدم رفع أسعار المنتجات حتى نهاية نيسان" (5 ابريل 2026).
<https://www.maannews.net/news/2159188.html>

30 Marini, *Dialectics*, 13-136.

قائمة المصادر

بالعربية

- حباس، وليد. 2026. "احتجاز إسرائيل أموال الضرائب الفلسطينية: الأسباب والآليات المستخدمة." مجلة الدراسات الفلسطينية 147. <https://www.palestine-studies.org/ar/node/1659139>.
- خالدي، رجا، وآخرون. 2025. "الاستيطان الإسرائيلي: تكلفته الاقتصادية والاجتماعية وآثاره في الأراضي الفلسطينية." معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطينية. <https://mas.ps/publications/13319.html>.
- فراج، لميس. 2025. «جدلية العمال الفلسطينيين في الداخل المحتل». مجلة الدراسات الفلسطينية 144. <https://www.palestine-studies.org/ar/node/1657860>.
- فياض، عصري. 2025. "كارثة نزوح المخيم والجوار هائلة ودور الحكومة باهت ومتخبط." مقابلة، مؤسسة الدراسات الفلسطينية. <https://www.palestine-studies.org/ar/node/1657261>.
- قباجة، أحمد. 2013. "سوق مشتقات البترول والغاز في الضفة الغربية." معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطينية. <https://mas.ps/publications/2013.html>.
- وزارة التربية والتعليم العالي. 2025. الكتاب الإحصائي السنوي لمؤسسات التعليم العالي 2024-2025. رام الله. <https://www.mohe.pna.ps/Portals/0/MOHEResources/Docs/Statistics/AnualStatBook20242025.pdf?ver=8n3pk-avMmyDYNsbcm4cew%3d%3d>.
- وزارة التربية والتعليم العالي. 2023. الكتاب الإحصائي السنوي لمؤسسات التعليم العالي 2022-2023. رام الله. https://www.mohe.pna.ps/Portals/0/MOHEResources/Docs/Statistics/StatisticalYearbook2021_2022.pdf?ver=ngGjAGthsul35nVQXBB85g%3d%3d.
- وكالة الأنباء والمعلومات الفلسطينية (وفا). 2024. «الحكومة تواصل الضغط للإفراج عن أموال «المقاصة»». تم الوصول في 16 أيلول 2026. <https://wafa.ps/Pages/Details/103399>.
- وكالة الأنباء والمعلومات الفلسطينية (وفا). 2026. «هيئة البترول: توريد 3 ملايين لتر وقود يوميا والعمل جار لزيادة كميات وتعزيز المخزون الاستراتيجي». تم الوصول بتاريخ 16 أيلول 2026. <https://www.wafa.ps/utm?151136/27/7/news/2026>.
- وكالة الأنباء والمعلومات الفلسطينية (وفا). 2026. «وزارة النقل والمواصلات: تعديل مؤقت على تعرفه المواصلات». <https://wafa.ps/news/2026.144832/1/4/>.
- وكالة الأنباء والمعلومات الفلسطينية (وفا)، «وزارة النقل والمواصلات تقرر تعديل تسعيرة النقل العام، 2 شباط 2023، <https://wafa.ps/Pages/Details/65038>.
- وكالة معا الإخبارية. 2026. «اتحاد الصناعات الغذائية يعلن عدم رفع أسعار المنتجات حتى نهاية نيسان». <https://www.maannnews.net/news/2159188.html>.

بالإنجليزية

- Badil – Resource Center for Palestinian Residency and Refugee Rights. 2000. "Land Ownership in Palestine/Israel (1920–2000)." *Al-Majdal Magazine*, no. 5. <https://badil.org/publications/al-majdal/issues/items/409.html>.

- Dana, Tariq. 2022. "Crony Capitalism in the Palestinian Authority: A Deal among Friends." *Third World Quarterly* 41, no. 20, 247263-. <https://doi.org/10.108001436597.2019.1618705/>.
- Englert, Sai. 2020. "Settlers, Workers, and the Logic of Accumulation by Dispossession." *Antipode* 52, no. 6, 16471666-. <https://doi.org/10.1111/anti.12659>.
- Habbas, Walid. 2024. "Fuel Smuggling in the West Bank (2018–2021): Palestinian Economic Agency under the Israeli System of Spatial Control." *Middle East Critique* 33, no. 2: 283–297. <https://doi.org/10.108019436149.2024.2302777/>.
- Haddad, Toufic. 2016. *Palestine Ltd.: Neoliberalism and Nationalism in the Occupied Palestinian Territory*. London: I. B. Tauris, SOAS Palestine Studies Series.
- International Labour Organization. 2025. *The Two-Year War in Gaza: Impacts on Employment and Livelihoods in the West Bank*. Bulletin No. 6, 1. <https://doi.org/10.54394/ARNQ2778>.
- Marini, Mauro. 2022. *Dialectics of Dependency*. New York: Monthly Review Press.
- Palestinian Central Bureau of Statistics. n.d.. *Energy Tables 2023*. https://www.pcbs.gov.ps/Portals/Rainbow/Documents/Energy_Tables2023.pdf.
- Palestinian Central Bureau of Statistics. n.d.. *Energy Tables 2024*. https://www.pcbs.gov.ps/Portals/Rainbow/Documents/Energy_Tables_2024.pdf.
- Palestinian Central Bureau of Statistics. 2025. *Performance of the Palestinian Economy, 2024*. <https://www.lacs-mopic.ps/public/files/LACS%20Weekly%20Update/LACS%20Weekly%20Update%202025/May%202025/PCBS%20Performance%20of%20the%20Palestinian%20Economy%202024.pdf>
- Palestinian Central Bureau of Statistics. 2025. "The Performance of the Palestinian Economy during 2025 & the Economic Forecasts for 2026." Accessed 16 September 2026. <https://www.pcbs.gov.ps/en/post-details/?postId=23302>.
- Palestinian Customs Office. 2026. "Customs Police Thwart Smuggling of 38,000 Liters of Fuel in Bethlehem." <https://www.palcp.ps/home/News/2329?culture=en-US>.
- Paz Retail and Energy Ltd. 2026. *Immediate Report Concerning an Event or Matter Outside the Ordinary Business of the Corporation: Extension of the Agreement with the Palestinian Authority for the Purchase of Petroleum Product*. Tel Aviv Stock Exchange. <https://mayafiles.tase.co.il/rpdf/17580011759000-/P175897600-.pdf>.
- Paz Retail and Energy Ltd. 2026. *Interim Report for the Second Quarter of 2026*. https://cdn.financialreports.eu/financialreports/media/filings/69772026//RNS/6977_rns_2026-08-5_17bfe34a382-df-437b-bfcf-a14b93ce791a.pdf.
- Sayigh, Yusif. 1986. "The Palestinian Economy under Occupation: Dependency and Pauperization." *Journal for Palestine Studies* 15, no. 4. <https://doi.org/10.23072536611/>
- World Vision. 2025. *The Unseen Crisis*. Accessed 16 September 2026. https://www.wvi.org/sites/default/files/202507-/The%20Unseen%20Crisis_02072025.pdf.