معهد السياسة والمجتمع
Politics and Society Institute (PSI)
REFORM

ورقــة تقدير موقف | آذار/مارس 2026

جسر الملك حسين-معبر الكرامة: أزمة العبور كأداة للسيطرة

www.politicsociety.org

الملخص التنفيذي

- تُظهِر أزمة العبور المتفاقمة على جسر الملك حسين- معبر الكرامة (الازدحام، وطوابير الانتظار، والإغلاقات المتكررة) أنها ليست خللاً تشغيلياً منفصلاً عن السياق السياسي، بل أزمة مركّبة تتداخل فيها القيود الإسرائيلية على الحركة وحرية التنقل من خلال الإجراءات (ساعات التشغيل، عدد الحافلات، الإغلاقات المفاجأة) يزيدها فجوات تشغيلية وخدماتية على جانبيّ الإدارة، إضافةً إلى اقتصاد ظل/خدمات مُمَثّلاً بالرشاوي يستفيد من نقص الخدمات وضيق الوقت في التنقل.
- على المستوى التشغيلي، تتصاعد حدة الأزمة خلال مواسم الضغط الموسمي (الأعياد، مواسم الحج والعمرة، فصل الصيف والعُطلة) حيث يرتفع الطلب وتزداد الحركة على المعبر من الطرفين الأردني والفلسطيني، يفاقم من حدّتها قلّة ساعات التشغيل، وضبابية نظام الدور، وتراكم المسافرين إلى زيادة الاحتكاكات على الجسر. إضافةً إلى تداخل حركة الشاحنات مع حركة المسافرين، وضعف الكوادر والمسارات والخدمات الداخلية، إضافة إلى إجراءات بيروقراطية متكررة (تعدد الطوابير ونقاط استلام الجواز).
- تحوّلت منصات الحجز المسبق (المنصة التابعة لمديرية الأمن العام للمغادرين) ونظام الحجز لدرجة رجال الأعمال (VIP)[1] التابعة لشركة النقل جت من أدوات تنظيمية يفترض أن تُخفف الضغط والازدحام إلى نقطة توتر تشغيلية مرتبطة بالتصميم والحوكمة والرقابة وتفاوت الوصول للخدمة بين المسافرين. وعليه، تستلزم هذه الخدمات مراجعة عاجلة بناءً على تغذية راجعة من تجارب المستخدمين، مع خيارات تتراوح بين الإصلاح الجذري/الإيقاف المؤقت لحينَ المعالجة إذا ثبت أنها تزيد من أزمة الجسر/المعبر.

[1] شركة جت(Jett) ، خدمة رجال الأعمال، (Service B) خدمة سفر متميزة للمغادرين من الأردن إلى الضفة الغربية، تتضمن حجزاً إلكترونياً سريعاً خلال نحو 3 دقائق عبر الموقع الرسمي أو التطبيق، وحافلات خاصة ومريحة والالتزام بمواعيد الحجز؛ أُطلقت لأوّل مرة في 17 تموز/يوليو 2025، شوهد في: 6 شباط/ فبراير 2026، https://www.jett.com.jo/ar/book?from=16&to=41

- تُعدّ الرشاوى والابتزاز أحد العوامل التي تعيد إنتاج الأزمة عبر خلق "مسارات موازية" داخل الجسر/المعبر بهدف تسهيل الحركة وتسريع الإجراءات، بما يقوّض عدالة الدور ويزيد الاحتقان بين المسافرين والعاملين من جهة، والمسافرين بين بعضهم من جهة أخرى، ويضعف الثقة بالترتيبات التنظيمية القائمة من الجانبين.
- تقدّر الورقة أن تخفيف حدّة الأزمة لا يتطلب انتظار تسوية سياسية شاملة رغم ارتباط جذورها بالاحتلال؛ إذ يمكن تفعيل هوامش داخلية فورية لتقليل الضرر الإنساني وضبط الاستغلال وتحسين جودة الخدمة، بالتوازي مع مسار ضغط دبلوماسي منظّم لزيادة ساعات التشغيل تدريجياً وصولاً إلى التشغيل على مدار الساعة كحل هيكلي مستدام.
- على الجانب الآخر، هنالك مشكلة تكمن في الحوكمة والتصميم والرقابة لا في الفكرة بحد ذاتها، لكن القاسم المشترك كان ضرورة مراجعة عاجلة مبنية على البيانات وتجربة المستخدم، مع خيار إصلاح جذري أو تقليص وتجميد إذا ثبت أنهما يعمقان الأزمة.

توصي الورقة بحزمة تدخلات متدرجة على المستويات (قريب/متوسط) تشمل:

1. إدارة الطلب والطوابير: تحسين نظام الدور، زيادة الكوادر، توحيد نقاط الاستلام وتقليل التكرار الإجرائي، وبناء نظام معلومات رسمي للمسافر (تحديثات زمنية، إرشادات، شكاوى).
2. فصل الحركة وتخفيف التداخل: فصل حركة الشاحنات عن حركة المسافرين ضمن نوافذ زمنية محددة، وتخصيص مسارات منفصلة للفئات الأكثر هشاشةً (ذوي الإعاقة، النساء الحوامل، كبار السن، الأطفال).
3. ضبط الخدمات المدفوعة والرشاوي: من خلال تنظيم خدمات نقل الأمتعة والمساعدة داخل المعبر وترخيصها والرقابة عليها للحد من الرشاوى.
4. تطوير البنية التحتية من خلال تحسينات خدمية عاجلة: توسعة وزيادة قاعات الانتظار، مرافق صحية، مياه، جلوس، مظلات/تكييف، وإدارة الحشود.
5. مراجعة منصة الحجز ونظام الحجز لدرجة رجال الأعمال (Vip): إعادة تصميم الحوكمة والرقابة ومعايير الوصول بناءً على بيانات التشغيل وتغذية راجعة موثقة، أو إيقاف مؤقت إذا ثبت أثرهما السلبي وذلك لمعالجته.

6. حلول تقنية مساندة :بطاقات عبور/مسار إلكتروني لتقليل التلامس وتعدّد الموظفين، وتطوير تطبيق معلومات/تنبيه يوضح مستوى الازدحام والوقت المقدّر/ المتوقع لتخفيف حدة العلى الجسر.
7. المسار السياسي-الدبلوماسي: تشكيل فريق أردني- فلسطيني دائم للمتابعة وتوحيد الخطاب والعمل على رفع ساعات التشغيل تدريجياً (كهدف وصول إلى 24 ساعة) عبر ضغط دبلوماسي على الجهات الدولية للضغط على الجانب الإسرائيلي.
8. يتمثّل المطلب الأساسي في زيادة عدد ساعات التشغيل إلى 24 ساعة وكحدّ أدنى 8 ساعات يومياً، إضافةً إلى تخفيض/إلغاء ضريبة المغادرة. ومن الجانب الفلسطيني عودة الطواقم الفلسطينية إلى الجسر، وتأسيس لجان وطنية لمكافحة التهريب على الجسر.

المقـدمـــة

يعدّ جسر الملك حسين - معبر الكرامة منفذاً حيوياً للجانب الفلسطيني، لكونه المنفذ الرئيسي للجانب الفلسطيني للتنقل والسفر لأغراض التعليم والعمل والترفيه ولمّ الشمل وغيرها. فضلاً عن دوره السياسي للجانبين خصوصاً للجانب الأردني إذ شريان مهم لإيصال المساعدات الأردنية إلى قطاع غزّة، بما يعزّز من دور الأردن ورسالته في دعم صمود الشعب الفلسطيني. وتُشير بيانات الحركة إلى حجم الاعتماد على الجسر؛ إذ سُجِلَ نحو 1.5 مليون مسافر في عام 2023[2]، ونحو 2 مليون مسافر ذهاباً وإياباً خلال عام 2025[3]، ما يدلل على أهمية وحيوية الجسر للجانبين وما ينعكس/يترتب عليه من آثار اقتصادية واجتماعية للأردنيين والفلسطينيين على حدٍ سواء.

غيرَ أنّ الإشكالية تتمحور في استدامة هذه الحركة/العبور وتسهيلها في ظل الضغوط الإسرائيلية المتكررة خصوصاً بعد السابع من أكتوبر/ تشرين الأوّل 2023، والتي تحدّ من حركة الجانبين خصوصاً مع الإغلاقات المتكررة وتحديد ساعات العمل بخمس ساعات ونصف بما فيها مواسم الذروة في الحركة والتنقل مثل فصل الصيف مواسم الحج والعمرة والأعياد وغيرها وعدد فضلا عن إشكاليات تشغيلية على الجانبين الأردني والفلسطيني، وهو ما انعكس سلباً على حرية تنقل الجانب الفلسطيني من وإلى الضفة الغربية، ونتجَ عنه زيادة الازدحام وبالتالي زيادة أوقات الانتظار، وزيادة الاحتكاكات.

فضلاً عن نموّ أعداد المسافرين بمعدلات طبيعية قد تتجاوز 9%[4]، ما يعني ضرورة تطوير مقاربة استباقية ترفع القدرة الاستيعابية، وتحسّن من الواقع الخدمي والإداري في المعبر، وتحدّ من أثر / تأخذ بعين الاعتبار الإغلاقات المتكررة المفاجئة.

تنطلق الورقة من فرضية مفادها أن جوهر أزمة العبور/التنقل سياسي، إلا أن تخفيف حدّتها يتطلب مقاربة مزدوجة: مسار تشغيلي عاجل ضمن الهوامش المتاحة داخلياً وذلك لتحسين الخدمة وضبط المخالفات، ومسار دبلوماسي منظّم لزيادة ساعات التشغيل تدريجياً وصولاً إلى سقف تشغيل أطول وأكثر استقراراً مُتمثل بالعمل على مدار اليوم/ لمدة 24 ساعة.

[2] " 1.5 مليون مسافر عبر جسر الملك حسين منذ بداية العام الحالي"، 12 تموز/يوليو 2026، المملكة. https://bitly.cx/zIdbw
[3] " مصدر أمني يوضح أسباب الأزمات التي يشهدها جسر الملك حسين"، 20 يناير/ كانون الثاني 2026، وكالة الأنباء الأردنية بترا. https://bitly.cx/0bru
[4] نقلاً عن مصدر في وزارة النقل الفلسطينية. 8 شباط/فبراير 2026.

تفكيك الأزمة: المستويات والفواعل

يشكّل التحدّي الحقيقي تجاوز توصيف مسارات الأزمّة إلى مسارات قابلة للتنفيذ تحل الإشكاليات وتوازن بين البعد السياسي للأزمة (السيطرة/التحكّم/القيود الإسرائيلية) والذي يشكّل جوهر الأزمة وبين بعد إداري- تشغيلي يمكن التدّخل فيه بشكل مباشر لتقليل الضرر الإنساني ورفع جودة الخدمة، مع توحيد/اتساق الرسائل/الخطاب/الجهود الأردنية- الفلسطينية بما يخدم مسار الضغط الدولي الذي يعوَّل عليه في إحداث فارق.

على المستوى السياسي، يرتبط جوهر الأزمة بإجراءات الاحتلال في تقليص ساعات العمل بذرائع أمنية، وبالتحكم بالقدرة الاستيعابية وبحركة الحافلات والأفراد، والإغلاقات المتكررة المفاجئة. والتي كان آخرها في 15 سبتمبر/أيلول 2025 وامتدت حتى أواخر الشهر وشملت منع مرور شاحنات الإغاثية الإنسانية الأردنية إلى قطاع غزّة حتى نهاية شهر ديسمبر/كانون الأول من ذات العام[5] ، إثر عملية إطلاق نار من سائق شاحنات أردني على الجنود الإسرائيليين في المعبر والتي أدّت إلى مقتل جنديين ومقتل المنفذ[6].

ولربما يمكن الربط بين تشديد الإجراءات منذ نهاية عام 2022 وما بعد الحرب على غزة ضمن إطار أوسع لهندسة المعبر وبالتالي الداخل الفلسطيني في الضفة الغربية أمنياً وسياسياً واجتماعياً، عبر مراكمة الضغط اليومي المُتمثِل بتضييق الحياة ودفع الفلسطينيين نحو خيارات قسرية "تهجير قسري/بطيء/ناعم" تتمثل في الهجرة/التهجير نحوَ البلدان المجاورة في مقدمتها الأردنّ. وبطبيعة الحال ضغوط أخرى داخلية اقتصادية وأمنية يُحوَّل من خلالها الجسر إلى بؤرة توتر قابلة للانفجار في أيّ لحظة، ما يجعل الجسر في المحصِّلة يوظّف اليوم كأداة سياسية أكثر من كونه مرفقاً حدودياً. وفي هذا الإطار، حتى لو كانت الأزمة من صنع الاحتلال في بنيتها، فإن التخفيف من حدتها لا ينتظر حلاً سياسياً شاملاً، إذ يمكن لتدخلات داخلية أن تحدّ من المعاناة وتقلل فرص الاستغلال وتزيد القدرة على امتصاص أثر الإغلاقات.

ومما لا شك فيه، تُظهِر هذه المؤشرات أن الوضع المتعمد لسياسات الاحتلال تؤدي بشكل او بآخر الى سياسات تحكّم طويلة المدى تسهم في زيادة عوامل الخنق على الفلسطينيين باعتبار المعبر هو المنفذ الرئيسي للفلسطينيين نحوَ للأردن ومن ثم للعالم، حيث ان التحكم في مرور الحافلات، وتحديد ساعات العبور، واغلاق الجسر بذرائع امنية بالطبع هذا الى جانب إعادة هندسة الجغرافيا البشرية، إذا تراكمت القيود، قد تدفع الناس لإعادة ترتيب حياتهم قسريًا (إقامة أطول خارج الضفة/غزة، أو نقل

[5] "تحت ضغط أمريكي: إعادة فتح معبر الكرامة \ اللنبي لنقل المساعدات والبضائع"، 9 ديسمبر/كانون الأول 2025، هيئة البث الإسرائيلية. https://bitly.cx/9dPbR

[6] " الأردن يدعو إلى إبقاء معبر "اللنبي" مفتوحا وعدم إغلاقه تحت أي ذريعة"، 9 ديسمبر/كانون الأول 2025، المملكة. https://bitly.cx/2XMla

دراسة/عمل، أو خيارات هجرة)، أي أن "ضبط الحركة" يصبح أداة تأثير ديمغرافي-اجتماعي على المديين المتوسط والبعيد.

على المستوى التشغيلي والخدمي، يشكّل ملف البنية التحتية والخدمات عنوان لا يمكن تأجيله. فالحاجة إلى مرافق تليق بحجم الحركة ورمزية المعبر: قاعات انتظار، مرافق صحية، تنظيم بيئي (غرف مخصصة للتدخين/مرافق صحية)، مسارات واضحة، ورفع السعة الاستيعابية. وتمّت الإشارة إلى أن الأردن يمتلك خبرات تشغيل مرافق كبيرة (مثل تجربة المطار)، ويمكن نقل جزء من هذه الخبرة إلى المعبر ضمن نموذج إدارة أكثر احترافية. هذا الى جانب الخدمات المدفوعة غير المنظمة (حمل الحقائب وغيرها) بوصفها مؤشراً على فراغ تنظيمي يسمح بظهور ممارسات شبه احتكارية، حتى لو لم تكن رسمية، ما يستدعي تنظيمياً أو ضبطًا واضحاً بدل من ان تكون باب لابتزاز دائم.

وفي محور التنسيق والمسؤوليات صحيحٌ أن إسرائيل تتحكّم في أساس المعبر عبر مكتب الحركة والتنسيق الذي يُحدِّد ويضبط عدد الشاحنات والحافلات والأفراد والسماح لهم بالوصول إلى المعبر، إلّا أنّ الأردن يمتلك هوامش أكبر نسبياً في تحسين التشغيل على أرضه وفي الاستثمار في علاقاته الدولية في الضغط الدبلوماسي، بينما يتقلص الهامش التشغيلي الفلسطيني بفعل السيطرة الإسرائيلية. لذلك، يُعَدّ اتساق المواقف الأردنية- الفلسطينية شرط أساسي لأيّ مسار ضاغط؛ إذ إن تباين الرسائل أو الأولويات يُضعِف القدرة على الضغط الخارجي، ويُسهّل تحويل الملف إلى تبادل اتهامات بدل تثبيته كقضية حقوق وتنقّل تنعكس إيجاباً على الطرفين.

الفواعل وهوامش التأثير

- الجانب الأردني: تتصل الإشكاليات بضعف الحوكمة وإدارة التدفق في الذروة (مسارات محدودة، كوادر غير كافية، طوابير مبكرة)، وتكرار الإجراءات، وتراجع جودة البنية والخدمات. كما تؤدي ضبابية قواعد الدور وضعف الرقابة إلى توسيع هامش الوساطة عبر "الرشاوي"، ما يقوّض العدالة ويؤثر على صورة المعبر كمرفق عام.
- الجانب الإسرائيلي: يحدّد سقف التشغيل وإيقاع المرور عبر تقليص الساعات، تقييد الحافلات، الإغلاقات المفاجئة، وإدارة الاختناق بما يخدم أغراض الضغط السياسي. فضلاً عن تحويل العوائد الاقتصادية للمعبر إلى الجانب الإسرائيلي عبر تشجيع المسارات البديلة (مثل مطار رامون) كجزء من إعادة توجيه الحركة بما ينسجم مع أهداف السيطرة الأمنية والسياسية والاقتصادية.
- الجانب الفلسطيني: يتأثر هامش الضبط التشغيلي بواقع السيطرة الإسرائيلية، ما يرفع أهمية التنسيق مع الأردن. كما تظهر سلوكيات هامشية تتغذى من الخنق والضغط الاقتصادي (مثل محاولات الالتفاف/التهريب)، بما يستدعي معالجة حوكمية أيضاً.

تتوزّع التوصيات على ثلاثة أطر زمنية مترابطة، لأن معالجة الأزمة لا تتعلق بالسعة وحدها، بل بالحوكمة وإدارة التدفق وجودة الخدمة. وعليه، تقترح الورقة مساراً إصلاحياً متدرجاً يوازن بين ما يمكن تنفيذه فورًا بكلفة محدودة، وما يتطلب تعديلات تشغيلية وبنيوية، وما يحتاج مساراً سياسياً/دبلوماسياً لضمان الاستدامة.

1. إجراءات على المدى القصير (عاجلة ومنخفضة الكلفة)

- إدارة الطلب والطوابير: تحسين نظام الدور وإدارة الطوابير بشكل واضح، زيادة الكوادر في أوقات الذروة، توحيد نقاط الاستلام وتقليل التكرار الإجرائي قدر الإمكان.
- مسارات أولوية للفئات الهشّة: اعتماد بروتوكول معلن لمسارات منفصلة لذوي الإعاقة والحوامل وكبار السن والأطفال (ومَن يستدعي وضعه الصحي أولوية).
- تحسينات صحية/بيئية سريعة: رفع الحد الأدنى من شروط بيئة الانتظار (نظافة، ماء، جلوس، ظل/تكييف، تنظيم التدخين، إدارة الحشود).
- ضبط الخدمات المدفوعة والممارسات غير المنظمة :تنظيم/ترخيص خدمات نقل الأمتعة والمساعدة داخل المعبر مع تسعير معلن وآليات رقابة وشكاوى، للحد من الرشاوى و"المسارات الموازية".
- نظام معلومات رسمي للمسافر :قناة رسمية لتحديثات الازدحام والوقت التقديري، إرشادات عملية، ومسار واضح لاستقبال الشكاوى والتظلمات.

2. إجراءات على المدى المتوسط (تشغيلية/بنية تنظيمية)

- فصل الحركة وتخفيف التداخل: فصل حركة الشاحنات عن حركة المسافرين ضمن نوافذ زمنية محددة ومسارات منفصلة، لتقليل الاختناق في ذروة حركة الأفراد.
- مراجعة منصة الحجز ونظام حجز درجة رجال الأعمال VIP:
- إعادة تصميم الحوكمة والرقابة ومعايير الوصول استناداً إلى بيانات التشغيل وتغذية راجعة من المسافرين؛ مع خيار التعديل الجذري أو التعليق/الإيقاف المؤقت إذا ثبت أنهما يعمّقان الأزمة وذلك لحين المعالجة.
- توسعة قاعات الانتظار وتطوير البنية التحتية: من خلال توسعة/إعادة تأهيل قاعات الانتظار، وتحسين المرافق الخدمية بما يتناسب مع حجم الحركة، وتمكين القطاع الخاص من هذا الدور من خلال إتاحة الاستثمار.

- حلول تقنية مساندة: إدخال " بطاقات إلكترونية" لتقليل التلامس، الموظفين، وتطوير تطبيق/خدمة تنبيه رسمية توضح مستوى الازدحام والوقت المتوقع لتخفيفه بما يساعد على توزيع الطلب.

3. إجراءات على المدى الطويل (هيكلية/سياسية لضمان الاستدامة)

- رفع ساعات التشغيل تدريجياً: رفع ساعات التشغيل إلى 12 ساعة كمرحلة انتقالية، مع هدف نهائي يتمثل بالتشغيل الأطول/الأقرب إلى 24 ساعة وفق مسار متدرّج.
- المسار السياسي-الدبلوماسي: تشكيل فريق أردني- فلسطيني دائم للمتابعة وتوحيد الخطاب، وبناء حملة ضغط دبلوماسي على الأطراف الدولية لزيادة ساعات التشغيل وتثبيت الحق في التنقل تحت الاحتلال، وتقليل المزاجية في قرارات الإغلاق.
- تحديث بنيوي شامل :تطوير بنية المعبر وتمويلها ضمن إطار حوكمة واضح ومؤشرات أداء، بما يرفع السعة ويقلل الاختناقات المستقبلية.
- متطلبات سياسات عامة مرافقة :بحث خيار تخفيض/إلغاء ضريبة المغادرة ضمن تقدير أثر مالي وسياسي، ومن الجانب الفلسطيني دعم عودة الطواقم الفلسطينية للجسر، وتشكيل لجان وطنية لمكافحة التهريب (باعتباره سلوكًا يزيد الضغط ويخلق مبررات للقيود).