



مطار غزة: تدعيم استقرار القطاع عبر الطيران الإنساني

معهد الشرق الأوسط – الولايات المتحدة

بقلم أحمد الخطيب – مدير مؤسسة مشروع المساعدة الموحدة

\* ترجمة للنص الأصلي والذي نشر باللغة الإنجليزية في أغسطس 2016



إن الحاجة إلى معالجة الأوضاع الإنسانية المتدهورة في قطاع غزة أصبحت ملحة ليس فقط لتخفيف معاناة الفلسطينيين في القطاع ولكن لضمان الاستقرار في المنطقة. إن الأفكار والحديث الإسرائيلي في صيف عام 2016 عن اقتراح لبناء مطار وميناء بحري على جزيرة اصطناعية بالقرب من ساحل غزة يؤكد بأن المنظومة السياسية والعسكرية الإسرائيلية تعي جيداً بأن الوضع الحالي غير قابل للاستمرار والبقاء. لكن الخيار الأسرع والأكثر فعالية لتغيير الظروف الكارثية في القطاع هو إنشاء مطار مدار من قبل الأمم المتحدة داخل غزة (بناءً على سوابق تاريخية وأخرى) حيث سيسمح ذلك بتنفيذ عملية إنسانية جوية لنقل الركاب والمساعدات والمهنيين المعينين، وسيزيل عائق الحركة للمدنيين الفلسطينيين من وإلى القطاع الساحلي. ما يلي محاولة لعرض إيجابيات هذا الاقتراح الذي يهدف لتدعيم الاستقرار في قطاع غزة:

- يمكن للمطار المقترح أن يُعجّل عملية إعادة بناء وتطوير غزة ويمكن أن يخفف المعاناة الناتجة عن عدم قدرة سكان غزة على السفر من وإلى القطاع.
- إن أي جهود جديدة لإقامة مطار في غزة يجب أن تأخذ بعين الاعتبار التحولات السياسية والجغرافية والعسكرية في القطاع.
- يجب أن يتم تنفيذ المشروع على مراحل لإنشاء مطار يعمل بكفاءة عالية وبشكل مستقل عن البنية التحتية المتهاكلة في غزة.
- أجرت الأمم المتحدة عمليات جوية إنسانية بنجاح في العديد من البلدان التي تأثرت بسبب النزاعات والكوارث الطبيعية في الماضي، ويمكن أن تفعل ذلك مرة أخرى في قطاع غزة.
- سوف يساعد المطار الأممي المقترح على تخفيف معاناة سكان قطاع غزة وفي ذات الوقت، سوف يلبي الاحتياجات الأمنية الإسرائيلية والاستراتيجية المصرية.

## مقدمة

تجري عمليات الأمم المتحدة الجوية الإنسانية في جميع أنحاء الشرق الأوسط وأفريقيا وآسيا، وخاصةً في المناطق المتأثرة بالنزاعات والكوارث الطبيعية. حيث تسعى هذه العمليات إلى: نقل أو إسقاط الإمدادات اللازمة والمساعدات ومواد الإغاثة؛ نقل العمال والأفراد الذين يقومون بتلبية الاحتياجات الملحة للمدنيين؛ نقل السكان المحليين الذين هم في أمس الحاجة لخدمات التنقل؛ تسهيل حركة نقل المعدات اللازمة للجهود الإنسانية المحلية؛ وإنشاء ممرات جوية تكون بمثابة شرايين للحياة في الأماكن التي تفتقر إلى الأمن أو إلى وسائل المواصلات التجارية التقليدية. لذلك بعد سنوات من الحصار والعنف، فإن وجود مطار لأغراض وظيفية إنسانية يمكن أن يساعد في تسريع عملية تطوير وإعمار غزة والتخفيف من عدم قدرة سكان غزة المُرْمنة على السفر من وإلى القطاع.

منذ عام 1980، شاركت الأمم المتحدة بشكل كبير وفَعَال وحاسم في عمليات جوية إنسانية ضخمة في دول مثل تشاد، أفغانستان، ليبيريا، السودان (الشمال والجنوب)، مالي، ليبيا، الصومال، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جمهورية أفريقيا الوسطى، كينيا، باكستان، نيبال، اليمن، سوريا والعراق. وفي حين أن الطيران التجاري يتطلب الاستقرار والهدوء لتشغيله، يعمل طيران الأمم المتحدة بشكل خاص ومُوجه في المناطق غير المستقرة حيث لا تُسيّر رحلات الطيران التجاري. ومن أفضل الأمثلة التي توضح كيف يمكن للطيران الإنساني أن يكون أداة مفيدة في خضم المعاناة والجمود السياسي المطلق هي عملية (O.L.S.) أو شريان الحياة في السودان. انطلقت هذه العملية كتجمع من وكالات الأمم المتحدة ومنظمات أهلية غير حكومية حيث كانت تعمل في جنوب السودان لتقديم المساعدات الإنسانية والدعم في جميع المناطق المنكوبة بالعنف والجفاف. تم إنشاء هذا التجمع الذي نفذ عملية شريان الحياة في عام 1989 بعد أن أصبح واضحاً للعيان بأن هناك حاجة لتدخل كبير نتيجة للحرب الأهلية السودانية الثانية والمجاعة الكبرى المُدمرة. ونتيجة لمفاوضات عملية وتفصيلية، وافقت الأمم المتحدة، حكومة السودان والجيش الشعبي لتحرير السودان على تقديم المساعدات الإنسانية إلى جميع المدنيين المُحتاجين بغض النظر عن المكان أو الانتماء السياسي والديني. فتم نقل المدنيين المُحتاجين للسفر سواءً بالدخول أو الخروج من بعض المناطق باستخدام مُختلف آليات الأمم المتحدة بما في ذلك الطائرات. وأصبح مطار بلدة لو كيشوكيو في شمال كينيا منطقة رئيسية لانطلاق العمليات الجوية الإنسانية الأممية التي خدمت جنوب السودان. إن أحد الجوانب الهامة لعصب الحياة في السودان بما فيها العمليات الجوية هو أنها كانت المرة الأولى التي تعاملت بها الأمم المتحدة مع مجموعة سياسية مُسلحة لا تمثل إطار الدولة وذلك بدون الاعتراف بها أو إضفاء الشرعية عليها.

حالياً، تستخدم وكالات عديدة للأمم المتحدة الطيران الإنساني كأداة لدعم عملياتها. أحد أبرز هذه المؤسسات هي "خدمة الطيران الإنساني للأمم المتحدة" (UNHAS) التي يديرها برنامج الغذاء العالمي. توفر "خدمة الطيران الإنساني" العديد من الخدمات الجوية لنقل مسافرين وحمولات لتجمعات المنظمات الإنسانية وبشكل خاص في مناطق نائية وأخرى معزولة بسبب عدم وجود الأمن وعدم وجود البنية التحتية المحلية. يتم نشر المرافق الجوية الضرورية أثناء وبعد حالات الطوارئ لنقل المساعدات الإنسانية والمساهمة في التنمية والتطوير في بلدان مختلفة. تستأجر هيئة الخدمة الإنسانية الجوية طائرات من مجموعة متنوعة من الشركات الخاصة التي تقدم خدمات طيران. بعض هذه الشركات تشمل (Safair) الجنوب أفريقية والخطوط الجوية الأثيوبية وشركة (AirUrga) الأوكرانية و (Jordan Aviation) الأردنية و (Swiftair) الإسبانية و (UTair) الروسية، حيث يتم تكليف الشركات عبر نظام مناقصات مهنية وشفافية عالية لتشغيل أسطول متنوع من الطائرات ذات الأجنحة الثابتة والطائرات المروحية.

## الظروف في غزة

منذ عام 2007، تدهورت الظروف لسكان قطاع غزة بشكلٍ حاد نتيجةً لسيطرة حركة حماس على القطاع الساحلي والحصار الذي شدد بعد ذلك من قبل إسرائيل. نظرياً، من المفترض أن الحصار مفروضٌ لمنع تهريب الأسلحة والمقاتلين والمواد التي يمكن استخدامها في إنتاج السلاح من قبل جماعاتٍ مسلحة أو متشددة في غزة. ومع ذلك، عواقب عزل غزة عن بقية العالم أثرت في المقام الأول على حياة المدنيين في القطاع. وبشكل خاص، يُشكل إغلاق المعابر الحدودية بشكلٍ شبيه دائم مصدرًا كبيراً لمعاناة السكان حيث يُحرم مئات الآلاف من السفر بحرية من وإلى القطاع لأهداف الدراسة في الخارج، تلقي العلاج الطبي، إجراء الأعمال التجارية، أو القيام بزياراتٍ عائلية. أما الخسائر الاقتصادية الناتجة عن الحصار والحروب فقد كانت كارثيةً في غزة حيث ارتفعت البطالة لمعدلات غير مسبوقه تجاوزت 40 في المئة. وازداد اليأس والتطرف نتيجةً لعزلة سكان القطاع عن بقية العالم. من المفارقة أنه في بعض المجالات، أصبحت حماس والفصائل المسلحة الأخرى أقوى نتيجةً للحصار كما كان واضحاً في قدراتهم القتالية خلال الحرب الأخيرة في صيف عام 2014. تعاني البنية التحتية في غزة من ظروف كارثية مع وصول الكهرباء للسكان فقط لساعات قليلة كل يوم، بالإضافة إلى أن الماء النظيف سينفذ خلال عامين والتلوث بسبب مياه الصرف الصحي يرتفع لنسبٍ مخيفة. إن التقدم بطيء نحو بناء مرافق وإمكانيات جديدة يمكن أن تُعالج النقص في القدرات.

منذ حرب صيف عام 2014، هنالك وعياً متزايداً في الأوساط السياسية والأمنية والمخابراتية الإسرائيلية بأن شيئاً مختلفاً يجب أن يتم فعله في غزة الفكرة هي أنه بعد ما يقارب من عشرة أعوام من الحصار وجولات متعددة من القتال الشرس بين الجيش الإسرائيلي والفصائل المسلحة في غزة، فإن الاستراتيجية الإسرائيلية في التعامل مع غزة لا تجعل إسرائيل أكثر أمناً. كان آخر مثال على هذا الاعتراف واضحاً في تصريحات رئيس شعبة الاستخبارات العسكرية للجيش الإسرائيلي، الجنرال هيرتزل هاليفي. فبينما كان يُلقى خطاباً أمام لجنة الشؤون الخارجية والدفاع في الكنيست، أكد الجنرال بأن "الظروف الإنسانية في غزة تتدهور تدريجياً، وإنه إذا كان هنالك انفجار، فإنه سوف يكون في اتجاه إسرائيل". واتفق هاليفي مع تقرير للأمم المتحدة حذرت فيه بأن غزة ستصبح غير صالحة للسكن بحلول عام 2020 إذا لم يتم تعزيز اقتصادها بسرعة. وأشار إلى أنه على الرغم من الوضع الصعب في غزة، فإن حماس غير مهتمة بحرب مع إسرائيل في هذا الوقت، وتبذل جهوداً للسيطرة على فصائل أخرى في القطاع لمنع إطلاق الصواريخ في اتجاه إسرائيل.

وقد كتب اللواء المتقاعد غيوروا إيلاند، الرئيس السابق لمجلس الأمن القومي الإسرائيلي في 2015، بأنه من أجل الأمن الإسرائيلي، ينبغي على المجتمع الدولي السماح بإعادة إعمار غزة حتى أنه ذهب إلى حد الدعوة إلى إنشاء ميناء بحري في غزة إذا تم إنشاء آلية دولية قوية لمنع سوء استخدام المنشأة من قبل حماس أو غيرها من المنظمات المسلحة. إن المواقف ووجهات النظر التي عبر عنها كل من هاليفي وإيلاند تم التأكيد على دقتها من قبل آخرين عديدين في المؤسسة العسكرية الإسرائيلية، بما في ذلك اللواء سامي ترجمان الذي يعتقد بأن حماس يمكن أن تتحول إلى شريك للحفاظ على الهدوء والنمو والازدهار في غزة.

## الطيران وقطاع غزة

على مدى الخمس عشرة سنة الماضية، ظل ملف المطار في غزة (بما في ذلك إعادة إعمار مطار ياسر عرفات برفح والذي عمل لفترة قصيرة ودُمر في عام 2002) ذو أهمية هامشية في معادلة التسوية الكبرى بين إسرائيل وفلسطين، على الرغم من أنه أصبح مطلب فلسطيني في السنوات الأخيرة. في يونيو عام 2016، كان هنالك حديث عن إقترح إسرائيلي من قبل وزير الاستخبارات، يسرايل كاتس، لبناء جزيرة اصطناعية قبالة سواحل غزة، وبناء ميناء بحري ومطار على هذه الجزيرة. دعت الخطة لربط الجزيرة بقطاع غزة عبر جسر طوله ثلاثة أميال ليكون بمثابة صمام الوصول ويمكن إغلاقه بسهولة عندما تشعر إسرائيل بالحاجة إلى القيام بذلك. زعم كاتس بأن هذا الإقترح يحظى بدعم قوي داخل الدوائر العسكرية والاستراتيجية في إسرائيل.

بغض النظر عن كون الخطة ما زالت مجرد فكرة على الورق مع مجموعة من الرسومات وأنها لم تُناقش مع حماس أو السلطة الوطنية الفلسطينية، يبدو أن هناك تفاؤل إسرائيلي بأن الفكرة ليس مجرد وهم وأنه بالإمكان تطبيقها على الأرض. بغض النظر عن مزايا أو مساوئ الخطة، فإن نقاش قضية المطار في غزة بين الدوائر العسكرية والاستخباراتية والسياسية هو دلالة إيجابية واعدة تُشير إلى وجود موافقة استراتيجية على توفير خدمة الطيران للقطاع، طالما تم ذلك بطريقة تُلبى الاحتياجات الأمنية لإسرائيل. على أية حال، يواجه هذا الإقترح العديد من التحديات والعقبات التي لم يتم شرحها أو التعامل معها حتى الآن.

إن التكلفة الهائلة لمشروع بناء الجزيرة المقترحة تشكل أحد أكبر العقبات، حيث تشير التقديرات الأولية بأنها ستكلف على الأقل خمسة مليار دولار، وهذا رقم متواضع إذا أخذنا بعين الاعتبار ضخامة المشروع. وإعلان إسرائيل بشكل واضح بأنها لن تدفع سنتاً واحداً في هذا المشروع يشكل عقبة أخرى. بالإضافة إلى ذلك، سوف يستغرق بناء جزيرة كهذه سنوات عديدة لا تقل عن ست سنوات، وهذا يعني استمرار المعاناة لسكان قطاع غزة للمستقبل المنظور. يحتاج القطاع لإجراءات فورية وسريعة للتخفيف من عدم قدرة الناس على السفر من وإلى غزة بحرية وبشكل دائم ومستمر. أيضاً، فالأثر البيئي الضار على الثروة السمكية وساحل القطاع سوف يكون كبيراً ولا بد من أخذه بعين الاعتبار.

في السنوات الأخيرة، أصبحت الصين معروفةً بقدرتها على بناء الجزر الصناعية مع مدارج للطيران في بحر الصين الجنوبي. وفي واقع الأمر، طرح كاتس وغيره في إسرائيل إمكانية أن تكون الصين داعماً لوجستياً ومالياً لبناء الجزيرة المقترحة. لكن القدرة التقنية على بناء جزر صناعية تشمل مطارات بشكل سريع وفعال كما تقوم به الصين لا يمكن تكرارها في غزة. ذلك بسبب أن القطاع سيكون معتمداً بشكلٍ كلي على الدعم الخارجي المالي والمادي لإنجاز مثل هذا المشروع الضخم. وتنسيق الجهود على نطاق واسع سوف يستغرق وقتاً أكثر مما هو متوقع وارتفاع التكاليف سوف تجعل التنفيذ أكثر تحدياً وصعوبة.

من الممكن لمطار إنساني يُلبى احتياجات النقل بصورة خدمتية بحتة ويُنفذ كجزء من نموذج العمليات الجوية الإنسانية التابعة للأمم المتحدة أن يخلق إطاراً عملياً لإحضار عالم الطيران إلى قطاع غزة. سواءً تم ذلك عبر "خدمة الطيران الإنساني للأمم المتحدة" (UNHAS) التي يديرها برنامج الغذاء العالمي أو من خلال إنشاء وكالة أممية متخصصة لإدارة المنشأة، فمن الممكن تنفيذ هكذا مطار بطرقٍ متعددة لمعالجة الاحتياجات المعقدة والحساسة لكل الأطراف المعنية.

خلال خمسينات وستينات القرن الماضي، قامت الأمم المتحدة بتشغيل مطار صغير في غزة (بالقرب من منطقة المنطار) لدعم ما كان يُسمى في حينها بقوات الطوارئ التابعة للأمم المتحدة في سيناء والقطاع (تشكلت بعد حرب 1956). حيث سمح هذا المطار بتشغيل رحلات لشحن الحمولات الإنسانية ونقل المسافرين الفلسطينيين أسبوعياً من غزة إلى عددٍ محدودٍ من الوجهات بما في ذلك لبنان وقبرص وغيرها. هذا ويُوفر تاريخ الطيران الأممي في غزة سابقةً هامة للجهود الحالية لاستجلب نموذج الطيران الإنساني التابع للأمم المتحدة إلى القطاع.

يجب أن تأخذ الجهود المستقبلية لبناء مطار في غزة بعين الاعتبار التغييرات الرئيسية في ظروف القطاع. فالتحولات السياسية تشمل مغادرة السلطة الفلسطينية للقطاع وسيطرة حماس على غزة، والتغيرات الجغرافية تشمل انتشار أنفاق التهريب والأنفاق الهجومية بالقرب من المطار القديم في جنوب شرق القطاع، وتلك المنطقة أصبحت جبهةً اعتيادية للمواجهات المسلحة. إن الموقع القديم ليس مناسباً لإنشاء مطار نظراً لقربه من المجالات الجوية لجمهورية مصر العربية وإسرائيل. ووجود المستوطنات أثناء إنشاء مطار غزة الدولي السابق على ما يقارب 40 بالمئة من أراضي القطاع قللت من فرص الحصول على مواقع بديلة أكثر ملائمة للمنشأة في ذلك الوقت. والتحولات العسكرية تشمل النشاط المكثف وغير المسبوق لسلاح الجو المصري في شمال سيناء وشرق مصر حيث كانت تلك الأجواء هي نفسها التي استخدمت في الماضي لتسيير الرحلات الجوية المتجهة من وإلى مطار غزة السابق. استراتيجياً، فإن المنظومة الأمنية الإسرائيلية للتعامل مع غزة تحتاج إلى رصد حركة الأشخاص والبضائع من وإلى القطاع. ومن المؤكد أيضاً أن تتردد إسرائيل أو ترفض كلياً الموافقة على بناء مطار سيتطلب التحليق بالقرب من مجالها الجوي كما كان الحال مع مطار غزة الذي تم تشغيله عام 1998.

إن إنشاء مطار في غزة يتطلب طريقةً جديدة وخلاقة لتحقيق المكاسب النفعية للمواطنين الفلسطينيين في القطاع تحت إطار إنساني فعال. يجب اختيار موقع جديد للمنشأة بعيداً عن الحدود المصرية والإسرائيلية، وذلك سيوفر مساراتٍ بديلة للطائرات الداخلة إلى والخارجة من القطاع فوق البحر الأبيض المتوسط وسيحمي المطار عبر إبعاده عن مناطق المواجهات العسكرية المألوفة على الحدود الفلسطينية الإسرائيلية. بعد أخذ كل ذلك في الحسبان، فإن الموقع العملي والملائم للمنشأة الجديدة هو على الساحل الجنوبي الغربي بين خانينوس ورفح في منطقة مستوطنات غوش قطيف السابقة. حيث أنه لدى هذه المنطقة (المعروفة أيضاً بمواصي خانينوس) العمق الجغرافي الكافي لاستيعاب مدرج المطار بطول ثلاثة كيلومترات. بالإضافة إلى أن أهم ميزة في هذا الموقع هو أنه سيمنح الرحلات الجوية من الإقلاع والهبوط بشكلٍ متاحٍ للأجواء فوق البحر الأبيض المتوسط.

يجب تنفيذ هذا المشروع (المطار الأممي المقترح) على مراحل، بدءاً باستلام الموقع المقترح في المواصي ورسم حدود المنشأة وتهيئة الأرض لعملية بناء تدريجية من أجل إنشاء المرافق الأساسية واللازمة لتشغيل المطار. حيث قدّم تصورٌ مبدئي مهني لاقتراح المطار الأممي أوضح أنه من الممكن أن يكلف الوصول إلى القدرة التشغيلية المبدئية من 200 إلى 500 مليون دولار، ويعتبر هذا جزءاً صغيراً من تكلفة الجزيرة الصناعية المقترحة من قبل الوزير الإسرائيلي كاتس. يُمكن إنجاز المرحلة الأولى خلال 12 إلى 18 شهر إذا توفر الدعم السياسي والمادي والتقني. وبعد بناء المنشأة، يجب التركيز على تشكيل القوة العاملة التي ستشغل وتدير المطار بالإضافة إلى إبرام عقود لتأجير الطائرات الأممية التي ستخدم قطاع غزة. تكمن المنفعة وراء التنفيذ التدريجي على مراحل هو أنه سيمنح الأطراف المتبرعة من تجنب دفع مبالغ مالية كبيرة قبل المعرفة على وجه اليقين بأن المشروع والخطة تتقدمان بالشكل المطلوب. كما يجب أن يتم تعيين معالم ونقاط تقدم محددة وبناءً على إنجازها، تبدأ المراحل اللاحقة لتوسيع الطاقة الاستيعابية للمطار. مع مرور الوقت، يجب بناء المزيد من المرافق وتوسعة القدرة التشغيلية للمساعدة على تشغيل المطار بكفاءة وفعالية وبشكل مستقل عن البنية التحتية المتهاكلة في القطاع.

وبالنسبة لإعادة الملاحة الجوية إلى قطاع غزة، يجب أن يكون هناك عددٌ محدودٌ من الوجهات التي يمكن الوصول إليها عبر التحليق فوق البحر المتوسط لتنقل الركاب إلى مطارات دولية لدول إقليمية (هي تونس، الجزائر، المغرب، وتركيا)، ستسمح بالسفر إلى أي مكان في العالم. يجب أن يشمل المطار مجمعاً سكنياً إدارياً وموظفي العمليات الذين يجب أن يأتوا من خارج قطاع غزة (لضمان عدم التأثير السياسي أو المجتمعي على مهنتهم). سيكون لدى السلطة الفلسطينية تمثيل كبير في المطار للمساعدة في قضايا جوازات السفر ومساعدة المسافرين في الحصول على تأشيرات دخول للدول الأربعة المقترحة. ستعالج الأمم المتحدة (عبر هيئات متخصصة وليس عبر الأونروا أو برنامج الأمم المتحدة الإنمائي) القضايا الأمنية التي تتخوف منها إسرائيل عبر مجموعة متنوعة من الضوابط التي ستضمن بأن المطار سيستخدم فقط لأهداف مدنية ولمنع تهريب السلاح أو المقاتلين. هذا وسيرفع المطار المقترح الحرج عن جمهورية مصر العربية بسبب الآثار الإنسانية السلبية المترتبة على إغلاق معبر رفح الحدودي نظراً لوجود الإرهاب في سيناء. ومن شأن وضع المطار تحت مظلة دولية إنسانية (وليس سياسية تتبع لدول إقليمية معينة) بالأا يمس بالنفوذ التاريخي للقاهرة في القطاع، بالإضافة إلى أن المطار لن يُلغي الحاجة إلى معبر رفح أو الاستحقاقات السياسية المطلوبة لتشغيله بانتظام وبشكل دائم.

قد يتساءل البعض عن جدوى وجود مطار في غزة نظراً للأوضاع السياسية والأمنية والاقتصادية الصعبة في القطاع. لكن في الحقيقة، هذه الظروف هي بحد ذاتها ما تجعل من وجود مطار إنساني بإدارة دولية أمراً ضرورياً ومفيداً. منذ فك الارتباط الإسرائيلي عن غزة في عام 2005، تسعى تل أبيب بحرص لغسل يدها من شؤون القطاع وتؤكد بأن مصالحها في غزة تتعلق بشكل رئيسي بالأمن والحاجة لاستقرار جبهتها الجنوبية. هذا يعني بأن مطاراً مدنياً يخدم الفلسطينيين في غزة بطريقة تضمن الأمن الإسرائيلي وتمنع تهريب السلاح والمواد المحظورة سيكون مقبولاً ومُرضياً للمؤسسات السياسية والعسكرية الإسرائيلية.

يمكن تفهم أن بعض الفلسطينيين لن يكونوا سعداء بالتخلي عن السيطرة على أي مطارٍ مستقبلي في الأراضي الفلسطينية نظراً لأن إطار اتفاقية أوسلو بشكل عام وواي ريفر بشكل خاص أكدوا على حق الفلسطينيين في امتلاك مطارات في مناطقهم. لكن وبسبب التحولات الجيوسياسية التي طرأت منذ أيام أوسلو، من المستحيل إحراز أي تقدم في الحصول على مطار باستخدام إطار واي ريفر لأنه مرتبط بمفاوضات السلام الشامل والحل النهائي. لا يمكن لغزة أن تنتظر الفرج حتى تُستأنف المفاوضات السلمية المتوقفة منذ سنين. لذلك، على الفلسطينيين التحلي بالمرونة والليونة المطلوبة للحصول على مطارٍ سيكون جزءاً من

البنية التحتية للدولة الفلسطينية المستقبلية عند حصول تقدم بمفاوضات السلام الشامل بين الطرفين. إن الإدارة الأممية ستضمن بقاء واستمرارية عمل المنشأة حتى يستطيع الفلسطينيون إدارتها بأنفسهم (ربما بعد خمسة أو عشرة أعوام من تشغيله بنجاح). أما فيما يتعلق بالعائدات المالية للمطار، يجب أن تُسَخَّر لتغطية النفقات التشغيلية للمنشأة والتي يجب أن تصل في نهاية المطاف إلى مرحلة الاكتفاء الذاتي التمويلي حتى لو أن السنوات الأولى من تشغيل المطار ستحتاج إلى استثمارات كبيرة من قبل المانحين (الرؤية هي قيام الركاب بدفع الحد الأدنى من المال لتغطية تكلفة الرحلة لكل مسافر - مع الرغبة في إنشاء برنامج مساعدة مالية لتغطية نفقات من لا يستطيع تحمل عبء التذكرة).

أبدت حماس مرونة تجاه مقترحات تتعلق بإنشاء ميناء أو مطار تحت إدارة وإشراف دولي في قطاع غزة. وتعليقاً على عدد من التقارير الإعلامية التي انتشرت حول اقتراح إنشاء مطار مدار من قبل الأمم المتحدة في القطاع في منطقة مواصي خانيونس (مستوطنات غوش قطيف سابقاً)، عبر العديد من قادة حماس مثل خليل الحية وزيايد الظاظا ويحيى موسى عن تجاوبهم مع هذه الرؤية الجديدة. وكان الحية قد صرَّح في فبراير من عام 2016 بأن حماس تُريد إدارةً دولية ومرقبة على المطار وأنه لن يكون هناك تهريب لمواد ممنوعة أو أسلحة. ولجعل حماس مسؤولة أمام وعودها ولتحييد أي تهديدات للأمن والأمان، من الممكن لللاعبين إقليميين ذو تأثير على الحركة أن يلعبوا دوراً هاماً في ضمان عدم تدخل حماس في عملية بناء وتشغيل المطار المقترح.

## الاتفاق التركي الإسرائيلي وقطاع غزة

في شهر يوليو من عام 2016، تم الإعلان عن اتفاقية بين إسرائيل وتركيا لاستعادة العلاقات الدبلوماسية بعد سنوات من التوتر والخلافات. اعتُبر هذا الاتفاق وكأنه خطوة صحيحة من منظور الجيوسياسية، نظراً لحاجة تركيا لموازنة مصالحها مع إسرائيل وروسيا. بموجب هذا الاتفاق، ستقوم إسرائيل بدفع تعويضات لعائلات النشطاء الأتراك الذين قتلوا على متن سفينة مرمرة أثناء محاولة لكسر الحصار البحري على قطاع غزة في عام 2010. وفي المقابل، ستقوم تركيا بإيصال المعونات الإنسانية إلى الفلسطينيين في غزة عن طريق ميناء أسدود الإسرائيلي. أيضاً، ستكون أنقرة قادرة على الشروع في بناء مشاريع بنية تحتية متعلقة بالمياه والكهرباء وغيرها من القطاعات الحيوية في غزة. ورغم ذلك، وفيما يتعلق بغزة، ستبقى هذه الخطوة محدودة التأثير وفي نهاية المطاف، قد تعقد المناخ السياسي في القطاع.

ويرجع ذلك إلى معارضة رام الله والقاهرة بأن تقوم تركيا بلعب دور كبير في غزة بطريقة ستؤثر على دور السلطة الفلسطينية وجمهورية مصر العربية في غزة. في المراحل المبكرة من وضع اللمسات الأخيرة على الاتفاق التركي الإسرائيلي، طلبت جمهورية مصر العربية توضيحات من إسرائيل فيما يتعلق بتقديم المحادثات مع تركيا. حيث عبرت القاهرة عن انزعاجها من المصالحة الإسرائيلية التركية والتي قد تؤدي إلى تخفيف الإغلاق المفروض على غزة عبر إمكانية إنشاء ممر بحري يربط قطاع غزة بتركيا. حاول كبار المسؤولين الإسرائيليين بالتوسط بين تركيا ومصر للتحفيف من التوتر ومن حدة معارضة القاهرة لأي دور تركي قطاع غزة ولكن بدون جدوى. وأشار أحد المسؤولين الإسرائيليين بأن رئيس الوزراء بنيامين نتنياهو كان قلقاً بخصوص تقديم أي تنازل لتركيا في القطاع لأن ذلك قد يُضرب بعلاقات إسرائيل الاستراتيجية مع القاهرة والتي تشعر بغضب تجاه دعم أنقرة لحركة الإخوان المسلمين في مصر وغزة.

بالإضافة إلى ذلك وبعد التقارب مع إسرائيل وروسيا، فمن غير الواضح ما إذا كانت جهود مصالحة تركية مماثلة يمكن أن تكون ناجحة مع جمهورية مصر العربية وخاصةً بعد ما صرح به الرئيس التركي رجب طيب أردوغان بأن أي خطوات تتعلق بمصالحة مُحتملة مع القاهرة ستكون مُختلفة عن اتفاقات التقارب مع إسرائيل وروسيا من حيث الجوهر. لذلك، من المتوقع أن العلاقات التركية والمصرية ستظل مضطربة على المدى القريب. من جهة أخرى، كررت السلطة الفلسطينية تحفظها في العديد من المناسبات على نشوء دور تركي كبير في غزة خشية أن يعزز ذلك الانقسام في المناطق الفلسطينية بطريقة قد تؤدي إلى إنشاء دولة في القطاع المنفصل جغرافياً وسياسياً عن الضفة الغربية.

بالرغم من الاتفاق الإسرائيلي التركي وما تضمن من آليات لنقل المساعدات التركية إلى القطاع، تبقى احتياجات غزة الإنسانية في حالة يُرثى لها. إن استحداث حلول مُجدية ومُستدامة لمعالجة أوضاع السكان الصعبة في غزة وعدم مقدرتهم على السفر يجب أن يتم تحت مظلة دولية بدعم من قبل السلطة الفلسطينية، الممثل الشرعي والوحيد للشعب الفلسطيني وحامية الأراضي الفلسطينية. تحت هكذا إطار دولي، ستستطيع أي دولة أو هيئة، بما في ذلك تركيا وقطر ودول الخليج والاتحاد الأوروبي والاتحاد الأفريقي والمنظمات الغير حكومية الدولية بأن تساهم في تحسين ظروف القطاع وإعادة الإعمار وتسهيل عملية التنمية البشرية والإنسانية والاقتصادية حيث سيباهم ذلك في تحسين أوضاع القطاع الكارثية وفي نفس الوقت، سيخلق ظروفاً ملائمة لاستعادة الوحدة السياسية والإدارية مع الضفة الغربية تحت مظلة شرعية وبدعم عربي وإقليمي ودولي.

## الأمم المتحدة يجب ان تفعل المزيد في قطاع غزة

في خطاب له أما البرلمان الأوروبي، دعا الرئيس الإسرائيلي رؤوفين ريفلين لإعادة إعمار قطاع غزة مؤكداً بأن القيام بذلك هو مصلحة إسرائيلية. وأضاف ريفلين بأن الأوضاع الاقتصادية الصعبة والفقر وعدم وجود بنية تحتية في غزة تُعيق تحقيق أي اتفاق دائم بين الإسرائيليين والفلسطينيين. وأكد أن إسرائيل تعتبر إعادة تأهيل القطاع ومساواة الوضع الاقتصادي والمعيشي لكل من الشعب الإسرائيلي والفلسطيني هو مصلحة أخلاقية وأمنية.

نظراً لتعقيدات الجغرافيا السياسية التي تتحكم بشؤون قطاع غزة، يواجه مئات الآلاف من السكان عواقب إنسانية كارثية نتيجةً لظروف ليس لديهم أي سيطرة عليها أو حتى قدرة على التأثير بها. حتى ولو استمر جزء من الحصار المفروض لمنع عمليات التسليح والتهريب من قبل التنظيمات المسلحة، يجب عمل شيء ما وعلى وجه السرعة لوقف عملية "موت التطوير" كما وصفها تقريراً للأمم المتحدة، والذي حذر بعبارات شهيرة بأن غزة ستكون غير صالحة للمعيشة في 2020. إن عدم قدرة المواطنين الفلسطينيين على التنقل بحرية بطريقة تتناسب مع المادة 13 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان تزيد من المعاناة وتجعل الحياة لا تطاق في قطاع غزة الساحلي.

سُحِّل إقامة مطار مدار من قبل الأمم المتحدة (بناءً على سوابق تاريخية وحديثة) على موقع جديد في قطاع غزة قضيةً المطار من ملفٍ مُهمش وجانبي إلى فرصة استراتيجية وعملية لتدعيم الاستقرار في غزة. سوف يخفف هذا المطار من المعاناة المُطلقة التي تفتك بسكان قطاع غزة بحكم عدم قدرتهم على التنقل بحرية من وإلى القطاع. وفي ذات الوقت، ستعالج الإدارة الدولية المخاوف الأمنية الإسرائيلية والمصرية. أيضاً، ستضمن إدارة الأمم المتحدة للمطار بأن

قطاع غزة لن يتحول إلى كيانٍ منفصلٍ عن الأراضي الفلسطينية المرجو لها بأن تشكل الدولة الفلسطينية على حدود 1967. في ظل هكذا ترتيبات (وضع المطار تحت الإدارة الدولية)، ستبقى حماس بعيدةً عن تشغيل المطار وعملياته، تماماً كما الحال مع العديد من البرامج والخدمات التي تقدمها الأمم المتحدة الآن لقطاع غزة. من الممكن للعمليات الجوية الإنسانية بأن تشكل بدايةً إيجابية لترتيبات أخرى ستمنع اشتعال المزيد من جولات القتال بين إسرائيل والفصائل الفلسطينية في القطاع الساحلي. هذا وتشكل البعثة الأوروبية التي شغلت معبر رفح الحدودي في عامي 2005 و2006 نموذجاً مهماً قد يساهم في تطوير إطارٍ جديد لإدارة المطار الأممي المقترح.

على الأمم المتحدة أن تفعل كل شيءٍ ممكنٍ لمعالجة المشاكل المزمنة التي يعاني منها قطاع غزة بطريقةٍ خلاقيةٍ حتى تنتهي معانتهُ بشر ذنبهم الوحيد هو أنهم وُلدوا ونشأوا في قطاع غزة. صحيحٌ أن الأمم المتحدة تقوم بجهودٍ عظيمةٍ وجبارةٍ لدعم المواطنين الفلسطينيين. لكن يمكن أن تفعل أكثرَ من ذلك وخاصةً فيما يتعلق بالطيران الإنساني وتشغيله في القطاع. ففي زيارته الأخيرة لغزة كأمين عام للأمم المتحدة، صرّح بان كي مون بأن الوضع في القطاع يرقى لعملية عقابٍ جماعي، مُبيناً بأن أكثر من 70% من السكان بحاجة إلى مساعدات إنسانية وبأن أكثر من نصف الشباب في غزة ليس لديهم فرص للعمل أو آفاق للأمل. وبين الأمين العام بأنه يقف مع قطاع غزة، مخاطباً أهلها بأن الأمم المتحدة "ستكون دائماً معكم".

####

مشروع المساعدة الموحدة هو مؤسسة إنسانية غير حكومية غير ربحية مسجلة في الولايات المتحدة مبنية على مبادرة إنسانية غير سياسية، تدعو إلى إنشاء مطار مدار من قبل الأمم المتحدة في غزة ضمن إطار إنساني وبعيد عن أي تأثيرات سياسية، ليشكل ممر سفر جوي آمن ومستقل لسكان القطاع وغيرهم من العاملين في مجالات الصحة والإغاثة والتنمية والعمل الخيري والإنساني.

### نبذة عن الكاتب – مدير مؤسسة "مشروع المساعدة الموحدة"

أحمد الخطيب هو فلسطيني من غزة، مقيم في منطقة خليج سان فرانسيسكو بولاية كاليفورنيا الأمريكية. جاء إلى الولايات المتحدة عام 2005 كطالب تبادل ثقافي برعاية وزارة الخارجية الأمريكية، لكنه لم يتمكن من العودة إلى القطاع بسبب إغلاق معبر رفح الحدودي بشكل شبه مستمر منذ نهاية يونيو عام 2006. عاد أحمد إلى كاليفورنيا وأكمل تعليمه في مجال التسويق حيث تخرج من جامعة سان فرانسيسكو بامتياز. اهتم بالمشاريع الاجتماعية التي تستعمل مبادئ ريادة الأعمال والتجارة لتحقيق تغييرات اجتماعية إيجابية. نَمَى قدراته على الكتابة والتحليل والتخطيط الاستراتيجي وفهم الجيوسياسية. خطط أحمد - والذي حصل على الجنسية الأمريكية في عام 2014- لسنوات عديدة لانطلاقه هذا المشروع بمساعدة خبراء وأخصائيين حيث ينسق عمل المشروع من خلال توحيد جهود المتطوعين من ذوي الخبرات المختلفة في المجال الدبلوماسي والإنساني والعمل الإغاثي والطيران والشؤون الاستراتيجية والدولية، الذين يدعمون المقترح ويساعدون في تطبيقه.

### المصادر

1. "Any lessons from Operation Lifeline Sudan?" [IRIN Humanitarian News and Analysis](#), November 14, 2014; "Operation Lifeline Sudan: [May-1997 Report](#)." University of Pennsylvania, African Studies Center.
2. Lam Akol, "Operation Lifeline Sudan: War, Peace, and Relief in Southern Sudan," [Conciliation Resources](#), 2015.
3. "UNHAS: Helping Aid Workers Access People in Need"- [panorama.wfp.org](#); World Food Program – [U.N. Humanitarian Air Service](#); [U.N. Humanitarian Response Depot](#).
4. "Gaza Economy on the Verge of Collapse, Youth Unemployment Highest in the Region at 60 Percent." [World Bank Report](#), May 21, 2015.
5. Heyer, Julia Amalia. "Violence in Gaza Leads to Youth Radicalization." [Spiegel International](#), August 11, 2014; Salem, Harriet. "Gaza's instability has created a fertile breeding ground for the Islamic State." [Vice News](#), July 30, 2015.
6. Robbins, Michael and Amaney Jammal. "Is Israel's blockade worth fighting for?" [Washington Post](#), August 4, 2014.
7. Balousha, Hazem. "Gazans consider the Strip 'uninhabitable' now." [Al-Monitor](#), September 24, 2015; [OCHA Occupied Palestinian Territory - Gaza: shortage of sanitation infrastructure raises health and environmental concerns](#).
8. "I.D.F. intel chief warns despair in Gaza could explode toward Israel." [Times of Israel](#), February 26, 2016.
9. Ravid, Barak. "I.D.F. Intelligence Chief: Despite Hamas' Efforts to Ensure Calm, suffering in Gaza May Lead to Violence Against Israel." [Haaretz](#), February 23, 2016.
10. Eiland, Giora. "For the sake of security, let Hamas rebuild Gaza". [Yedioth Ahronot](#), September 5, 2015.
11. Kumar, Kalyan. "Israeli General Calls Hamas Vital for Stability in Gaza." [International Business Times](#), May 13, 2015; "Israeli general sees common interests with Hamas." [Voice of America](#), May 12, 2015.

12. Abu-Toameh, Khaled. " Hamas: Long-term truce with Israel only after Gaza gets airport, seaport." Jerusalem Post , September 6, 2015; Khan, Azmat. "Dashed dreams: How Gaza's short-lived airport never took off." Al Jazeera America , July 25, 2014.
13. Booth, William and Ellen Nakashima. "Israel wants someone to build a \$5 billion island off Gaza — for a sea- port, hotels, airport." Washington Post, June 20.
14. Moore, Jack. "Israel plans for billion-dollar artificial is- land off Gaza's Coast." Newsweek, June 21, 2016.
15. Tiezzi, Shannon. "The Environmental Cost of China's South China Sea Construction." The Diplomat, September 18, 2015; Van Sant, Shannon. "Marine Biologists: Artificial Islands Devastating South China Sea Ecosystems." Voice of America. January 28, 2016.
16. Mualem, Mazal. "Will Israel build island next to Gaza?" Al-Monitor.
17. U.N. Multimedia – U.N. Gaza Airport – [1](#), [2](#), [3](#), [4](#), [5](#)
18. Alkhatib, Ahmed. "Gaza Airborne Again?" Middle East Institute, October 21, 2015.
19. Project Unified Assistance (PUA) – In 2011, an airport development engineer working for a major U.S. firm conducted a technical analysis of Gaza's geography and topography (he wished to remain anonymous). After examining the Strip, he proposed a new location for any future airport in Gaza and assisted in creating an outline for the design concept, as well as other critical details that incorporated security, strategic, and geopolitical considerations. Having worked on multiple airport projects, he recommended phased implementation and proposed a modest investment of \$200-500 million USD to achieve initial operational capability within 12 to 18 months. The engineer examined the costs associated with Gaza's short-lived airport which became operational in 1998– the cumulative cost of that facility is in the range of \$80-100 million USD. The estimate for the new airport accounts for several factors including inflation and the cost of bringing in construction materials and equipment from outside of Gaza. It also leaves room for the expenses associated with establishing a workforce and aviation contracts with air carriers
20. "A proposal to establish a U.N. operated airport in Gaza." Quds Press, May 25, 2015; "A proposal to establish an airport west of Khan Yunis under U.N. management." Champress, May 25, 2015; "Zaza: we welcome any initiative to address the blockade issue." Palestine Online, May 25, 2015.
21. "Al Hayya: lifting the blockade can only happen with two steps." Sawa News, February 27, 2016.
22. "Turkish ship with aid to Gaza arrives in Israel." Alarabiya English, July 3, 2016.
23. Kaplan, Michael. "With Turkey-Israel Reconciliation Looming, Egypt Fears Turkish Influence in Gaza Strip." International Business Times , January 9, 2016; "Egypt expresses discomfort over Israel-Turkey reconciliation, talks on Gaza." Daily Sabah, January 8, 2016.
24. Ravid, Barak. "Egypt Asks Israel to Keep Turkey Away from Gaza." Haaretz, January 7, 2016.
25. "Turkey to send team to Egypt to discuss broken ties: AKP official." Hurriyet Daily News, July 25, 2016.
26. Abu-Toameh, Khaled. "Palestinian Authority rejects possibility of Turkish rule in Gaza." Jerusalem Post, December 29, 2015; Aldabbour, Belal. "Gaza's Palestinians divided over Israel-Turkey deal." Al Jazeera, June 29, 2016; Hashavua, Maariv and Yasser Okbi. "PA source: Israel-Turkey deal is a political trick; Erdogan is using Gaza." Jerusalem Post, June 27, 2016.
27. President Rivlin addresses European Parliament. Israel Ministry of Foreign Affairs, June 22, 2016.
28. UNCTAD Report on Assistance to the Palestinian People, July 6, 2015.
29. "What is EU BAM Rafah?" European Union External Action.
30. "World Bank Report: Gaza Economy on the Verge of Collapse, Youth Unemployment Highest in the Region at 60 Percent." May 21, 2015.
31. Akram, Fares. "U.N. Chief Criticizes Gaza Blockade After Israel-Turkey Deal." San Francisco Chronicle , June 27, 2016; "Ban Ki-moon in Gaza: 'The U.N. will always be with you.'" Maan News Agency , June 28, 2016.