

تجار الحرب يضاعفون الأسعار وأهل غزة يكافحون من أجل البقاء

محمد أبو شحمه - فلسطين

درج

١٣ آذار/مارس ٢٠٢٤

“حاولت احط شرائط ونايلون، وأكثر من فكرة بس ما زبطت معي، صاروا الأولاد ينفدوا (يبولوا) على ملابسهم” يقول وسام ل OCCRP. الذي يكافح ليتمكّن من تحمّل تكاليف حتى أبسط الضروريات الأساسية: الغذاء أو الماء أو الحليب الاصطناعي.

وسام شعث سائق سيارة أجرة يجوب سوقاً شعبياً في مدينة رفح جنوب غزة بحثاً عن حفاظات لابنيه التوأم، اللذان وُلدا قبل وقت قصير من اندلاع حرب غزة في 7 تشرين الأول/أكتوبر 2023.

وسام شعث سائق سيارة أجرة يجوب سوقاً شعبياً في مدينة رفح جنوب غزة بحثاً عن حفاظات لابنيه التوأم، اللذان وُلدا قبل وقت قصير من اندلاع حرب غزة في 7 تشرين الأول/أكتوبر 2023.

في الصيف الماضي، كان يدفع 4 دولارات مقابل علبة حفاظات “بامبرز” الأمريكية – والآن يقول إن التجار في السوق بالقرب من دوار النجمة يطلبون ما بين 55 و60 دولاراً للحفاظات المصرية الصنع.

“حاولت احط شرائط ونايلون، وأكثر من فكرة بس ما زبطت معي، صاروا الأولاد ينفدوا (يبولوا) على ملابسهم” يقول وسام ل OCCRP. الذي يكافح ليتمكّن من تحمّل تكاليف حتى أبسط الضروريات الأساسية: الغذاء أو الماء أو الحليب الاصطناعي.

سلّطت الأمم المتحدة ووكالات إغاثة عدة الضوء بشكل متزايد على محنة المدنيين في غزة، لكن الوضع يزداد سوءاً. إذ يواجه سكان غزة البالغ عددهم 2.3 مليون، نقصاً حاداً في الغذاء، ويعاني نصف مليون شخص هناك “مستويات كارثية من الحرمان والمجاعة” وفقاً لنائب رئيس مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية (أوتشا).

يقول التجار الفلسطينيون الذين تحدثوا إلى OCCRP، إن دخول البضائع التجارية لا يزال يعوقه التفتيش الأمني والقيود المفروضة على الحركة، بما في ذلك عمليات التفتيش المتعددة والطوابير الطويلة عند نقاط التفتيش والطرق المدمرة.

لكن التجار لفتوا أيضاً انتباه الصحفيين إلى أن مستويات متعدّدة من التكبّب تفاقم المشكلة. ووصفوا نظاماً معطلاً ومستغلاً حيث تُجبي الأموال في كل نقطة في سلسلة توريد السلع التجارية عبر مصر، من النقل إلى المشتريات والبيع، ما يترك سكان غزة مع إمدادات ضئيلة بأسعار مرتفعة للغاية.

في سوق النجمة الشعبي، يعرض الباعة المتجولون كميات صغيرة من البضائع على رفوف خشبية وكراطين مقلوبة، تضم الفول والسردين وأسماك التونة والعدس والسكر والعصائر والحلويات، وجد مراسلنا أن أسعار بعض المواد الغذائية ارتفعت عشرة أضعاف منذ بداية الحرب.

قالت هالة عمران، النازحة وأم لثمانية أطفال، بعد تفقد البضائع في السوق في مقابلة مع OCCRP: “ارتفعت الأسعار بشكل كبير”، وتابعت قائلة إن “الجميع يشكون والكثيرون لا يستطيعون شراء أي شيء.”

تشير هالة إلى أنها لم تتمكن حتى من شراء بسكويت لابنها الصغير، الذي يشتهي السكر، وتقول إن أرخص كعكة في السوق تباع الآن مقابل ما يصل إلى 10 شيكلات (2.79 دولار) بدلاً من شيكل واحد قبل الحرب.

ومع تحوّل جزء كبير من غزة إلى أنقاض، يأتي ارتفاع الأسعار مع انهيار سبل العيش وسط فقر وبطالة متنامية.

اعتاد وسام شعث أن يكسب 30-40 شيكلاً يومياً من عمله في سيارة أجرة بين خان يونس ورفح التي تزدهم الآن بـ 1.5 مليون نازح من سكان غزة وتحت تهديد بعملية إسرائيلية وشيكة، وعندما نفذ البنزين، جف مصدر دخله. يقول وسام "الأمر صعب للغاية علينا. فمن دون دخل، لا أستطيع شراء أي شيء."

تجار يقولون إن شركة النقل المصرية المحتكرة تتقاضى "أربعة أضعاف" الأسعار قبل الحرب.

قبل الحرب، كانت شاحنات المساعدات والبضائع التجارية تدخل إلى غزة عبر طريقتين: معظمها عبر معبر كرم أبو سالم مع إسرائيل والباقي عبر معبر رفح، الذي يقع على الحدود مع مصر. وكلا المعبرين الحدوديين مفتوحان الآن بشكل متقطع، لكن كمية البضائع الداخلة انخفضت إلى حد كبير، وارتفعت تكاليف الاستيراد كثيراً.

تقول مجموعة من سبعة تجار فلسطينيين، تحدث معظمهم إلى OCCRP شرط عدم الكشف عن هويتهم خوفاً من ردود الفعل العقابية من القاهرة، إن شركة الخدمات اللوجستية المصرية "أبناء سيناء للتجارة والمقاولات" تستفيد من احتكارها كناقيل حصري للبضائع والمستوردات الأخرى من القاهرة إلى رفح بشكل فعال.

يقول مستورد اللحوم إياد البروم، أنه قبل الحرب، كانت شركة أبناء سيناء تتقاضى ما لا يقل عن 5000 دولار مقابل كل شاحنة، وادعى أن "الأسعار تضاعفت الآن أربع مرات مقارنة بما كانت عليه قبل الحرب."

يقول رجل أعمال آخر: "من دون المرور بها (أبناء سيناء)، لا يمكنك إدخال أي شيء. كانوا يستفيدون منا قبل الحرب على خلفية احتكارهم، وهم مستمرين في ذلك."

اتهامات التجار نفسها يردّها مسؤول كبير في وزارة الاقتصاد التي تديرها حماس، والذي طلب أيضاً عدم الكشف عن هويته لتجنب إغضاب مصر في وقت الحرب. ويقول إن "أبناء سيناء" كان لها الحق الحصري في جلب البضائع والمساعدات من معبر رفح الحدودي منذ عام 2018 إثر تفاهات مصرية- فلسطينية تعلم بها إسرائيل.

يقول المسؤول لـ OCCRP إلى أنه وفقاً للتجار الذين تحدث معهم، فإن "أبناء سيناء" قد رفعت أسعارها ستة أضعاف، وتفرض أيضاً رسوماً جديدة قدرها 75 دولاراً يومياً لكل شاحنة للانتظار على الحدود مع رفح حيث تصطف آلاف الشاحنات للدخول. ويضيف المسؤول أنه إذا أراد التاجر تجاوز الطابور، فعليه أيضاً دفع رشوة تصل إلى 20,000 دولار، وبين رسوم الشحن والرسوم الأرضية اليومية والرشوة، قد تكلف الشحنة 40,000 دولار للوصول إلى غزة.

من يقف وراء الشركة المصرية للنقل؟

لدى "أبناء سيناء" داعمون أقوياء، وهي مملوكة لرجل أعمال مصري بارز، وهو إبراهيم العرجاني، الذي يمتلك في عدد من الشركات مع الحكومة المصرية.

شركة النقل هي واحدة من ثماني شركات تعمل تحت مجموعة العرجاني، بما في ذلك واحدة تسمى "مصر سيناء". وفي مقابلة تلفزيونية عام 2014، أكد العرجاني أن مصر سيناء مشروع مشترك مع التكتل الصناعي التابع لوزارة الدفاع، جهاز مشروعات الخدمة الوطنية للقوات المسلحة.

يقول العرجاني إن جهاز مشروعات الخدمة الوطنية يمتلك 51 في المئة من أسهم "مصر سيناء" بالشراكة مع شركتين أخريين تابعيتين لجهاز المخابرات العامة الذي يسيطر بشكل نهائي على معبر رفح الحدودي.

لم تتمكن OCCRP من تأكيد حدوث أي تغييرات في ملكية الشركة منذ عام 2014. هذه المعلومات متاحة فقط للشركات المدرجة في البورصة.

يقول العرجاني في مقابلة: "كما ترون، جميع كيانات الدولة موجودة في هذه الشركة. هذا يمنحنا امتيازات"، وفي إعلان على صفحتها على "فيسبوك" في 15 تشرين الثاني/نوفمبر، وصفت "أبناء سيناء" كيف أن سجلها الحافل وموثوقيتها قد توجهها كناقيل للوقود إلى غزة.

لقطة شاشة من مقطع فيديو تمت مشاركته على صفحة شركة أبناء سيناء على "فيسبوك"، وشاركتها سابقاً صحيفة "القاهرة نيوز"، يصف سجلها الحافل وموثوقيتها كناقيل للوقود إلى غزة.

يقول العرجاني لوسائل الإعلام المصرية في نهاية تشرين الأول: "نحن مستعدون بكل مواردنا. السيارات والمعدات والأدوية والديزل والمواد الغذائية. وعندما تسنح الفرصة، سنساعد أشقاءنا الفلسطينيين من دون تردد."

كان من الصعب تمييز تلك المساعدة، ومع تضارؤ الإمدادات، انقلب بعض الفلسطينيين الجائعين على بعضهم البعض. وتعرضت شاحنات، تحمل معظمها مواد إغاثة تابعة للأمم المتحدة، للهجوم وسرقة شحنات غذائية.

يضيف إسماعيل ثوابته، رئيس المكتب الإعلامي الحكومي الذي تديره حماس، أن الشاحنات يمكن أن تنتظر على الجانب المصري من الحدود لمدة 50 يوماً. ويتعين تفريغ الشاحنات التي تنقل البضائع من مصر عبر رفح وتفتيشها في معبر كرم أبو سالم أولاً قبل السماح لها بالعودة إلى معبر رفح.

يشير ثوابته إلى أن ارتفاع الأسعار سببه ارتفاع التكلفة، إذ تعد عملية الاستيراد الحالية خلال حرب الإبادة الجماعية على قطاع غزة معقدة وكثيرة المراحل، تبدأ من شراء البضائع، ثم نقلها بتكاليف عالية جداً، ثم الانتظار على المعبر لمدة قد تتجاوز الـ50 يوماً، إلى جانب تكاليف غير مسبوقه مثل شراء الدور على المعابر. هذه العملية رفعت الأسعار بشكل جنوني وبصورة غير مسبوقه. إضافة إلى ذلك، هناك بعض التجار الذين يرفعون السعر فوق التكاليف المرتفعة أصلاً، ويشير ثوابته إلى توقيف العديد من التجار الذين يحاولون استغلال الناس ورفع الأسعار، ووقعوا على تعهدات تضمن عدم تكرار مثل هذا السلوك المرفوض.

يقول ثوابته أن النظام الجديد الذي تفرضه إسرائيل، منذ بداية الحرب، والذي يسمح لخمس مستوردين فلسطينيين فقط بنقل البضائع إلى غزة من مصر مقابل عمولة من التجار المحليين يخلق تكاليف إضافية.

ومن بين التجار السبعة الذين تحدثوا إلينا في هذا التقرير، هناك ثلاثة منهم من التجار الخمسة الذين سمحت لهم إسرائيل بإدخال البضائع التجارية من مصر إلى غزة، والذين نفوا أنهم جزء من احتكار يستغل الفلسطينيين، وادّعى أحدهم أن شركة أبناء سيناء كانت تستخدم أسماءهم لإدخال البضائع لتجار آخرين كانوا منذ فترة طويلة عملاء لهم. وقالوا إنهم شكوا لإسرائيل ذلك، لكن لم يتغير شيء.

تجار السوق السوداء يزدهرون في ظل سيطرة حماس

بينما يتساءل أهل غزة عن الأسباب التي لم تعد تمكنهم من شراء أبسط احتياجاتهم الأساسية؛ بسبب ارتفاع الأسعار الخيالي، يحاول كل جانب على علاقة بسلاسل التوريد إزاحة المسؤولية عن كاهله.

يدافع المسؤول الكبير في وزارة الاقتصاد التابعة لحماس الذي تحدث مع *OCCRP*، عن نظام عمل السوق الحالي بعد الحرب لجلب البضائع التجارية إلى غزة، وزعم أن تجار عديمي الضمير يتهربون من تطبيق تعليماتهم كي يستفيدوا أكثر، لكن تجار اتهاؤا إدارة حماس بأنها تقص من تكلفة شراء بضائعهم، ما يخلق سوق سوداء تعيش على ظهر بضائعهم التي جلبوها لغزة بعد مشقة ومجازفة وطول انتظار.

قبل الحرب، كانت تمرّ بضائع بقيمة 500 مليون دولار على الأقل عبر معبر رفح سنوياً، ما كان يدّر للحكومة التي تديرها حماس 15 مليون دولار كرسوم تخليص جمركية، وفق قول المسؤول الفلسطيني الكبير والتجار.

وكانت شركة *Multi Trade* هي المسؤولة عن نقل البضائع من الجانب المصري من الحدود في رفح إلى الجانب الفلسطيني، وكانت تتقاضى 500 دولار كرسوم "تخليص ونقل" من المستوردين لقاء جلب البضائع التي تنزلها شاحنات أبناء سيناء في الساحة التجارية عبر رفح. وقال مسؤول في وزارة الاقتصاد أن الجمارك كانت تفرض ما بين 3 إلى 4 في المئة على البضائع.

لم تعد *Multi Trade* تعمل وقال الثابتة أن الجمارك لم تعد تستوفي ضرائب "على السلع الواردة تقديراً للوضع الاستثنائي الذي يتعرض له أبناء شعبنا في الوقت الحالي".

للسيطرة على الأسعار، يقول المسؤول الكبير في وزارة الاقتصاد أن لجنة تسعير مكونة من خبراء في الوزارة تشتري الآن غالبية البضائع من المستوردين الفلسطينيين بربح يتراوح بين 10% و 15%، وأضاف أن هذه المنتجات تنقل إلى نحو 100 نقطة بيع تديرها الوزارة في المحافظات الثلاث: رفح وخان يونس ووسط غزة، حيث يتم تحديد تسعيرة المعروضات. وأضاف: "من يتحكم في البضائع اليوم هم تجار وسماسرة وبلطجية يستوردون البضائع يريدون أن يربّحوا أكثر من ألف بالمائة في عمليات احتكارية".

ومع ذلك، يقول التجار إن الأمور على أرض الواقع لا تسير بهذه الطريقة. واتهم أحد التجار ناشطي حماس على الحدود بمحاولة ابتزاز المستوردين.

وقال تجار تحدثوا إلى الصحفيين أن الإدارة التابعة لحماس لا تدفع لهم أسعار عادلة مقابل السلع التي يستوردونها، ولا تتحكم فعلياً بالأسعار في نقاط البيع. وقال أحدهم أن الموظفين على معبر رفح عرضوا عليه دفع 50 شيكل لكل كرتونة إندومي نودلز، في شحنة كلفته 70 شيكل لكل كرتونة، حتى يتمكن تجارهم من بيعها مقابل 100 شيكل للكرتونة في نقاط البيع المعتمدة.

وقال آخر إن وزارة الاقتصاد تأخذ الشحنات القادمة لغزة من نقاط البيع الرئيسية في المحافظات الثلاث لبيعها بأسعار خيالية، مضيفاً "الاحتكار يبدأ من هناك، إذ يشترون البضاعة، ويخفونها لعدة أيام، ثم يخرجوها ويبيعوها".

يضاف تجار آخر قائلاً "عندهم مثلاً 10 آلاف طبق بيض، يبيعون 2 إلى 3 آلاف طبق، ثم يرفعون سعر ال 7 آلاف الباقية، ويبيعونها في السوق السوداء"، ويتابع: "مستحيل تظل الوزارة واقفة على رؤوسهم، وتستنهم

ليوزعوا آخر بيضة"، فالوزارة تُشرف على نقاط البيع حيث يشتري تجار الجملة "لكن التجار الصغار هم الذين يرفعون السعر، ويعملون في السوق السوداء، لأن التاجر الكبير مش مستعد يضحي بسمعته."
وقال كلاهما إن حماس تفضل شبكتها الخاصة من التجار، لتقوم بتحديد أسعار تجعل الآخرين عاجزين عن المنافسة.

واتهم المسؤول وغيره من التجار إسرائيل بفرض خمسة تجار فلسطينيين من غزة اختارتهم عقب الحرب كي تدخل البضائع إلى غزة عبرهم بعد أن تصل الشحنات إلى معبر رفح وكرم أبو سالم. وقال المسؤول أن هذه الشركات تأخذ ما نسبته 30 في المائة مقابل كل شحنة من التجار المستوردين. لكن ثلاث من التجار الخمسة الذين تحدثت إليهم OCCRP رفضوا هذه الاتهامات. وقالوا إن وزارة الاقتصاد عبر لجانها هي من تصادر بضائعهم، وتقتطع من كلف الشحنات.

قال أحد التجار أنه توقف عن العمل مع حكومة حماس، ولن يعود للعمل طالما بقيت هناك وأضاف: "لست على استعداد للتعب، وتحمل كل هذه المخاطر من فساد الطعام في الطريق، أو سرقة في غزة من أجل أي يحصل الآخرون على أرباح سريعة."

وقال تاجر آخر من بين التجار الخمسة: "لست على استعداد للتضحية بعلمي وأسعاري، حتى تتمكن حماس من إعطاء أسعار مخفضة لتجارها، أو مصادرة شاحنتي؛ لأنني أرفض اللعب حسب قواعدها."
ترفض وزارة الاقتصاد أي تلميح بأنها وراء السوق السوداء، كما ادعى بعض التجار.

السلع الأساسية بعيدة عن متناول سكان غزة العاديين

يقول المسؤول الكبير في وزارة الاقتصاد الذي تحدث إلى OCCRP ، إن بعض الأسعار في غزة ارتفعت بنسبة 1000 في المئة، مضيفاً أن "هناك نقصاً كبيراً في الزيوت النباتية والأرز والسكر والدقيق ومواد التنظيف ومستلزمات النظافة الشخصية".

وفي هذا السياق، يلفت مراسل محلي زار سوق رفح في أواخر شباط/فبراير، إلى أن الدواجن واللحوم والخضروات والفواكه هي من بين السلع التي شهدت أسعارها ارتفاعاً كبيراً. فقبل 7 أكتوبر/تشرين الأول، كان الفلسطينيون في غزة يشترون كيلوغرام الطماطم مقابل 0.30 سنت أميركي، أما الآن فأصبح يكلف 4 إلى 5 دولارات. وكان السكر يباع مقابل دولارين أو 2.50 دولار لكل ثلاثة كيلوغرامات، أما اليوم فأصبح سعرها بين 21-22 دولاراً. ارتفع كذلك سعر كيلوغرام الدجاج من 3 دولارات إلى 21 دولاراً، وارتفع سعر كيلو غرام البصل، وهو غذاء أساسي، من أقل من دولار إلى ما بين 4 و5 دولارات، وارتفع سعر صندوق من 40 بيضة إلى 20 دولاراً، بينما كان قبل الحرب يباع بأقل من 3 دولارات.

النازحون في رفح "يواجهون الموت"

لم يرغب المكتب الصحافي لوزارة الخارجية الأميركية، في التعليق على هذه القصة، وأحال OCCRP إلى حكومي إسرائيل ومصر. ولم ترد وزارة الدفاع الإسرائيلية على طلب OCCRP للتعليق.

في الوقت نفسه، تزداد تحذيرات وكالات الإغاثة من الانهيار الكامل في غزة. ومع بطء تدفق السلع التجارية إلى حد كبير وانخفاض عدد التجار الذين يرغبون في مواجهة التكاليف والمخاطر الأمنية لممارسة الأعمال التجارية، فإن المساعدات مقيّدة بشدة أيضاً، ما أدى إلى تدهور أوضاع سكان غزة.

وفي الشهر الماضي، أعلن برنامج الغذاء العالمي تعليق تسليم المساعدات إلى شمال غزة بعدما قوبلت بعض الشاحنات بحشود جائعة وإطلاق نار. وقالت الأمم المتحدة أن هناك "حالات من الضربات الإسرائيلية والنيران البحرية التي أصابت قوافل المساعدات وأفراد الأمن المرافقين لبعثات الإغاثة في رفح."

وفي بيان صدر في منتصف فبراير/ شباط الماضي، وصف مارتن غريفيث، رئيس الشؤون الإنسانية في الأمم المتحدة، سكان غزة المحشورين في رفح بأنهم "يواجهون الموت: ليس لديهم سوى القليل من الطعام، وبالكاد يحصلون على الرعاية الطبية، ولا مكان ينامون فيه، ولا مكان آمن يذهبون إليه."

وأضاف غريفيث أن الاستجابة الإنسانية في غزة "في حالة يرثى لها"، مشيراً إلى "أن العمليات العسكرية في رفح قد تؤدي إلى مذبحه في غزة"، كما يمكنها وضع العمليات الإنسانية الضعيفة "على شفا أبواب الموت".

Middlemen Push Up Prices as Gazans Struggle to Survive

Mohammed Abu Shahma – Palestine

Daraj

13 March 2024

Taxi driver Wesam Shaath has become used to scouring the street stalls and shops of the southern Gazan city of Rafah for diapers for his twin baby boys.

Before the Israel-Hamas war erupted on October 7, 2023, he paid the equivalent of around \$6 for a box. Now he says vendors can charge up to \$55, which he cannot afford. In desperation, he has tried to make his own diapers for the twins.

“I tried to put ribbons and nylon on them, I tried more than one idea, but it didn’t work,” he told OCCRP. He struggles to afford even the most basic essential supplies for the babies, including formula milk.

The plight of Gaza’s civilians has been highlighted by the U.N. and multiple aid agencies — but the situation is getting worse. Gaza’s 2.3 million people are facing acute food shortages and half a million people there face “catastrophic levels of deprivation and starvation,” according to the deputy chief of the United Nations’ humanitarian agency, OCHA.

Palestinian traders who spoke with OCCRP said the entry of commercial goods continues to be hindered by security checks imposed by Israel since the start of the war and constraints on movement, including multiple inspections, long queues at checkpoints, and devastated roads.

But from speaking with traders and officials, reporters found that multiple layers of profiteering compound the problem. They described a broken and exploited system where money is skimmed at every point in the commercial supply chain, from transport to procurement and sale, leaving Gazans with scant goods at sky-high prices.

At the An-najmah market in Rafah, where street vendors display small quantities of goods including fava beans, sardines, tuna fish, lentils, sugar, juices, and sweets, shoppers and traders said the price of some food items had risen tenfold since the beginning of the war.

“Prices have increased tremendously,” said Hala Emran, a displaced mother of eight, after inspecting goods at the market. “Everybody is complaining, and many cannot buy anything.”

Hala said that she was unable even to buy a cookie for her young son, who is craving sugar. The cheapest one at the market is now selling for up to 10 shekels (approximately \$2.70), compared to 1 shekel before the war, she said.

With much of Gaza reduced to rubble, the price hikes come as livelihoods collapse.

Wesam used to earn 30 to 40 shekels (between \$8 and \$11) in a day driving a taxi between Khan Yunis and Rafah, which is now crowded with 1.5 million displaced Gazans and under threat of an Israeli offensive. Since the war, his income has dried up.

“Things are very tough on us. Without income, I am unable to buy anything,” he said.

Traders Say Egyptian Transport Monopoly Charges ‘Quadruple’ Pre-War Prices

Before the war, aid trucks and commercial goods entered Gaza by two routes: the majority via the Kerem Shalom crossing with Israel and the rest via Rafah, which lies on the border with Egypt and was mostly used for civilian movement.

Both crossings are intermittently open, but goods coming into Rafah are now diverted to Kerem Shalom first, unloaded, and checked before being taken back to Rafah to enter, creating queues and delays. Both humanitarian aid and commercial goods have slowed to a trickle and the costs of importing have skyrocketed.

Limited supply is one of the drivers of rising prices, but traders in Gaza accused an Egyptian company that is key to the flow of imports of piling on costs.

OCCRP reporters spoke with seven Palestinian traders, most of whom requested anonymity because they feared reprisals from Cairo, who said Egyptian logistics company Abnaa Sinai was profiting from an effective monopoly at Rafah.

Meat importer Eyad Albuzum said that before the war, Abnaa Sinai would already charge a minimum of \$5,000 per truck but is now charging much more. “Prices have now quadrupled compared to before the war,” he claimed.

“Without going through them [Abnaa Sinai],” said another businessman, “you can’t take in anything. They were profiting from us before the war on the back of their monopoly, and they continue.”

A senior official at the Hamas-run ministry of economy, who spoke on condition of anonymity to avoid offending Egypt during a time of war, echoed traders’ accusations. He said that Abnaa Sinai had had an exclusive right to bring in goods and aid at the Rafah border crossing since 2018, but had piled on costs since the start of the war.

The official told OCCRP that according to traders he had spoken with, Abnaa Sinai had increased its prices sixfold and was also imposing a new charge of \$75 per truck

per day for waiting at the border for the security checks. If a trader wants to skip ahead in the queue, he also has to pay a bribe of up to \$20,000, the official added. So between shipment charges, daily ground fees, and the bribe, the cargo could cost \$40,000 just to get to Gaza.

Abnaa Sinai did not reply to questions sent by OCCRP.

Who is Behind Egyptian Transport Company?

Abnaa Sinai has powerful backers. It is one of eight firms operating under the Organi group, which is run by prominent Egyptian businessman Ibrahim Al-Organi.

The company's website describes Abnaa Sinai as Organi's "inaugural venture" in 2010.

Organi has spoken publicly about the involvement of the Egyptian government in another of his organizations.

In a 2014 television interview, he confirmed that Organi group's industrial and investment company Misr Sinai, which mines, extracts and supplies marble, was a joint venture with the Defense Ministry's industrial conglomerate, the National Services Projects Organization (NSPO).

Organi said the NSPO owned 51% of Misr Sinai's shares in partnership with two other firms belonging to the General Intelligence Service, which has ultimate control over the Rafah border crossing.

"As you can see, all state entities are in this company. That gives us advantages," Organi said in the interview, referring to Misr Sinai.

In an ad on its Facebook page on November 15, Abnaa Sinai said that it was transporting fuel into Gaza "after efforts and complete coordination from the Egyptian state."

Organi told Egyptian media at the end of October: "We are ready with all our resources; cars, equipment, medicine, and food. And when the opportunity presents itself, we shall help our Palestinian brethren with no hesitation."

That help has been hard to discern. As supplies have dwindled, some hungry Palestinians have turned on each other. Trucks, mostly carrying U.N. relief goods, have been attacked and food consignments stolen.

Ismael Thawabteh, head of the Hamas-run government media office, added that trucks can wait on the Egyptian side of the border for 50 days.

Officials and Traders Blame Each Other for Price Hikes

As Gazans question why they can no longer afford even the most basic goods, each part of the commercial chain seeks to deflect blame for spiraling prices.

Officials argue that they are trying to implement a system that controls prices and accuse unscrupulous traders of trying to circumvent their controls to charge more. Meanwhile, traders accuse the Hamas-run authorities of undercutting them on prices and enabling a black market to flourish off the back of their goods.

Before the war, a company called Multi Trade, which one trader said was close to Hamas, was responsible for transporting goods from the Egyptian side of the border at Rafah to the Palestinian side, taking up to \$500 per truck in “custom clearance” fees from importers. The Ministry of Finance also imposed between 3% to 4% in customs on merchandise, said the senior economy ministry official.

Multi Trade no longer operates and Thawabteh said that customs on merchandise are no longer imposed “in appreciation of the exceptional situation our people are currently exposed to.”

In a bid to control prices, a committee from the ministry of economy now buys the majority of each shipment from Palestinian importers, the senior economy ministry official said. Those products are taken to sales points run by the ministry in the three governorates of Rafah, Khan Yunis, and Central Gaza where prices are controlled, he added. The official blamed “traders, middlemen and thugs” for going around the system, trying to commandeer goods and hike prices.

However, traders who spoke with OCCRP said the Hamas-run authorities do not pay a fair price for their shipments and do not properly control prices at the sales points, fuelling a black market that puts basic goods beyond the reach of ordinary Gazans.

“The [economy ministry] takes the goods to selling points where goods are sold for unbelievable prices and no one adheres to the prices set by the ministry,” one trader told OCCRP.

“Imagine the ministry distributes to the selling points 10,000 trays of eggs. Traders who buy it, sell 2,000 or 3,000 trays, hide the rest and later sell them on the black market. The ministry of economy cannot control them by staying there until all goods are distributed and sold,” he added.

The official and traders described how, since the war started, Israel has imposed a new restriction whereby it authorizes only five Palestinian importers to transport goods into Gaza from Egypt.

The senior economy ministry official accused the authorized importers of taking up to a 30 percent cut from the Palestinian businesses receiving the goods.

Of the seven traders who spoke with OCCRP, three are among those now authorized by Israel to bring in commercial goods from Egypt to Gaza. They denied profiting from a monopoly, instead blaming Hamas-run authorities for seizing their goods and undercutting them.

One of the authorized traders told OCCRP he no longer felt able to operate in the Hamas-run system. "I am not willing to take the risk so that they make profits," he said.

Basics Out of Reach for Ordinary Gazans

A local reporter who visited the Rafah market in late February said the prices of poultry, meat, vegetables, fruits, and other goods are skyrocketing.

Before October 7, Palestinians in Gaza used to buy a kilogram of tomatoes for the equivalent of about \$0.30. Now, the same amount costs \$4 to \$5. Three kilograms of sugar that would have sold for \$2 to \$2.50 are now selling for \$21 to \$22.

On average, the price of a chicken went up from \$3 to \$21. A kilo of onions, a basic food staple, went up from less than a dollar to between \$4 to \$5. A tray of 40 eggs is now sold for \$20, while before the war it would have sold for less than \$3.

Gazans in Rafah 'Staring Death In the Face,' Says U.N.

The Israeli Ministry of Defense did not reply to OCCRP's request for comment on the checks of shipments that traders say lead to delays.

Meanwhile, warnings from aid agencies of a complete collapse in Gaza become increasingly stark.

As commercial goods slow to a trickle and fewer traders want to face the costs and security risks of doing business, aid is also severely restricted, leaving Gazans destitute as the holy month of Ramadan begins.

A U.S. ship is headed to the Gaza coastline to build a temporary pier in an attempt to create a new route for food and medical supplies to come in from Cyprus, but it could be as long as two months before the facility is up and running, according to reports.

Last month the U.N.'s World Food Programme announced it was suspending aid deliveries to northern Gaza after some trucks were met by hungry crowds and gunfire.

The U.N. said there had also been "instances of Israeli strikes and naval fire hitting aid convoys and the security personnel accompanying aid missions in Rafah".

In a statement in mid-February, Martin Griffiths, the U.N.'s humanitarian chief, described the Gazans crammed into Rafah as "staring death in the face: They have

little to eat, hardly any access to medical care, nowhere to sleep, nowhere safe to go.”

Griffiths said the humanitarian response in Gaza was “in tatters.”

“Military operations in Rafah could lead to a slaughter in Gaza,” he said. “They could also leave an already fragile humanitarian operation at death’s door.”