

"قيصر" يهدد الإقتصاد الأردني

مترجم



عدد الصفحات: 8

تاريخ الإصدار: 22 نيسان / أبريل 2021

المصدر: مركز كارينغي للشرق الوسط

أجرى أرميناك توكماجيان تحقيقاً نشره مركز كارينغي للشرق الأوسط يتحدث فيه عن منطقة الرمثا الأردنية وأزمته الاقتصادية نتيجة لإغلاق الحدود الأردنية- السورية إثر قانون قيصر، وتحدث بالتفصيل عن ملف ما يسمى بالبحارة الذي رفعوا الصوت وأعلنوا عن مطالبهم ونظموا تظاهرات بوجه الحكومة الأردنية نظراً للمأساة المعيشية التي يعانون منها. وقد عرض التحقيق أرقاماً تكشف عن انكماش الناتج المحلي الإجمالي للمملكة وهو أكبر انكماش منذ عقدين - وارتفاع البطالة حيث يوجد حوالي 404 ألف عاطل عن العمل الأردني. وقد أظهر استطلاع أجري في العام 2019 أن 97 في المائة من الناس لا يكسبون ما يكفي للسماح بالادخار، بينما وصف 75 في المائة الوضع الاقتصادي بأنه "سيء" أو "سيء للغاية" و66 في المائة يعتقدون أن الأردن يسير في الاتجاه الخاطئ.

أحدث الصراع السوري تحولا في اقتصاد منطقة الحدود الشمالية للأردن. التغييرات كانت مؤلمة في الرمثا، على بعد 10 كيلومترات (6.2 ميل) من مدينة درعا السورية. كانت الرمثا وجهة رئيسية للبضائع السورية المستوردة بشكل رسمي أو غير رسمي. لم تكن التجارة الصغيرة عبر الحدود، وخاصة التجارة غير الرسمية، أساس اقتصاد المدينة فحسب، بل كانت أيضاً أساساً لعقد ضمني بين السلطات والسكان المحليين. سمحت الدولة بمثل هذه التجارة لأنها تدعم الإيرادات المحلية وتعزز الاستقرار الاجتماعي. فقد مكّن ذلك الدولة من استثمار الموارد التي كانت مطلوبة لخلق فرص العمل. من خلال تقويض هذا الفهم، أثار الصراع السوري استياءً محلياً متزايداً.

لعب السائقون الأردنيون المرخصون لدخول سوريا - المعروفين باسم البحارة - دوراً حاسماً في إدخال المنتجات السورية إلى الأردن، وخاصة الرمثا. بالنسبة لهم ولشبكاتهم، كانت الحدود مورداً حيوياً للأجيال. كان سر اقتصادهم بسيطاً. كانوا يجلبون البضائع من سوريا والعراق حيث كانت أرخص نسبياً ويعيدون بيعها بأسعار أعلى في الأردن. بعد الغزو الأمريكي للعراق في عام 2003 وما تلاه من تراجع في التجارة عبر الحدود، أصبحت سوريا شريان الحياة الرئيسي للمجتمعات الحدودية، وكذلك للتجار بشكل عام، مما وفر طريقاً برياً للأسواق المهمة في لبنان وتركيا وما وراءهما.

مع تصاعد العنف في سوريا في 2012-2013، ومع تزايد خطورة دخول البحارة إلى البلاد، جفت الأنشطة العابرة للحدود. ونتيجة لذلك، أغلقت الشركات في الرمثا وارتفع معدل الفقر والبطالة. استمر هذا حتى أكتوبر 2018، بعد بضعة أشهر من استعادة القوات الحكومية السورية جنوب سوريا من المتمردين. أعاد الأردن فتح معبر نصيب - جابر الحدودي الرئيسي، على الرغم من وجود سلطات حدودية أقل ومسارات أقل للمركبات عن ذي قبل. ومع

ذلك، مع اندفاع البحارة لاستئناف العمل (عبر نصيب جابر، حيث ظل معبر درعا- الرمثا مغلقًا)، سرعان ما أصبح واضحًا أن الصفقة القديمة بين السائقين وسلطات الحدود لم تعد صالحة.

على هذه الخلفية، في آب / أغسطس 2019، اندلعت احتجاجات في الرمثا. كان البحارة في طليعة هؤلاء، لكن مطالبهم كانت مدعومة من قبل سكان المدينة. لقد سعوا إلى استعادة الترتيب الحدودي القديم، جزئيًا على الأقل. كما حاول البحارة مرارًا ربط قضيتهم بقضايا حركات الاحتجاج الأخرى في البلاد. ومع ذلك، رفضت الحكومة تقديم تنازلات. في آذار/مارس 2020، وبسبب جائحة فيروس كورونا، أغلق الأردن حدوده مع سوريا أمام الجميع باستثناء الشاحنات التجارية. أدى هذا إلى تجميد مشكلة البحارة مؤقتًا، على الرغم من استمرار التوترات مع السلطات في الأشهر التالية. مع زيادة معدل التطعيمات واللقاحات في الأردن وإعادة فتح المعابر، من المرجح أن يزداد استياء سكان الحدود مرة أخرى.

طريق البحارة والشهادات الرسمية

حتى بداية الصراع السوري، كانت الحدود الأردنية السورية هي المورد الاقتصادي الرئيسي في الرمثا، حيث تم جلب البضائع الرخيصة من سوريا لإعادة بيعها في الأردن مع تحقيق الربح. قبل عام 2011 بقليل، كان هناك حوالي 800 سيارة مرخصة للعمل على طريق سوريا. وكان معظم مالكي السيارات من الرمثا، رغم أن بعض السائقين جاءوا من مدن أخرى، بما في ذلك عمان وإربد، وقاموا ببيع البضائع في الرمثا في طريق عودتهم إلى ديارهم.

رسميًا، كان من المفترض أن يقوم أصحاب السيارات بنقل الركاب وفي طريق عودتهم يمكنهم إحضار البضائع لاستخداماتهم الخاصة. لكن في الممارسة العملية، سُمح لهم بحمل كمية معينة من المنتجات المعفاة من الضرائب. على سبيل المثال، في حين أن القواعد تنص على أن كل سائق يمكنه إحضار علبة سجائر واحدة إلى المنزل، في الواقع، يتحمل ضباط الجمارك أكثر من ذلك. كانت التجارة مربحة وليست محفوفة بالمخاطر. يمكن أن تدر عائدات لا تقل عن 30-40 دينارًا لكل رحلة (32-56 دولارًا).

قبل الأزمة السورية، كان من الممكن أن تحقق 10 إلى 12 رحلة شهريًا دخلًا يعادل تقريبًا الحد الأدنى للأجور في الأردن. أصبحت هذه التجارة الصغيرة أكثر ربحًا عندما تمكن السائقون من جلب أكثر من المبالغ المسموح بها عن طريق دفع رسوم جمركية منخفضة أو معافاة من الرسوم. هذه الممارسة - إما عن طريق إخفاء البضائع أو اتخاذ ترتيبات سرية مع سلطات الحدود - خلقت اقتصادًا رئيسيًا غير رسمي قبل عام 2011. وبينما أدى الإخفاق في الإعلان عن البضائع إلى إبقاء الأسعار تنافسية للمستهلكين، إلا أنها كانت مكلفة بالنسبة للدولة، التي غالبًا ما اتهمت البحارة بالتهريب. ونفى البحارة بدورهم الاتهام، قائلين إنهم أفادوا مجتمعاتهم بالحفاظ على الأسعار منخفضة. علاوة على

ذلك، فهم يفخرون بكسب دخلهم بأنفسهم، دون الاعتماد على القطاع العام، الذي يُعتبر تقليدياً في الأردن. في عام 2016، كانت الدولة توظف 43% من القوة العاملة بين سن الخامسة عشرة والرابعة والستين.

كانت الوجهة الرئيسية للبحارة الأردنية هي المنطقة المتبقية من درعا البلد، التي تقع مباشرة بعد معبر درعا الجمركي. حيث يمكنهم العثور على مواد منتجة من جميع أنحاء سوريا. إذا لم يبيع السائقون البضائع السورية بأنفسهم، فإنهم ينقلون تلك التي اشتراها التجار في الأردن إلى أصحابها في الرمثا. كانت الرمثا أولاً وقبل كل شيء سوقاً رئيسياً للمنتجات السورية، ولكن كان لديها أيضاً تجارها الذين عملوا كروابط للأسواق في عمق الأردن. في يوم عادي قبل عام 2011، قد تستغرق الرحلة إلى سوريا والعودة أقل من ثلاث ساعات. إذ يعني التسليم السريع ليس فقد البضائع الطازجة ولكن أيضاً الخدمة من الباب إلى الباب لأولئك الموجودين في الرمثا.

من الصعب تحديد حجم هذا الاقتصاد. لم ينشر الأردن ولا سوريا إحصاءات رسمية عن معبر درعا- الرمثا. ومع ذلك، هناك أدلة تشير إلى أن التجارة الرسمية وغير الرسمية لم تكن مهمة، على الأقل على مستوى المقاطعة في الرمثا. على سبيل المثال، كانت السجائر من أهم الواردات إلى الأردن. فهي سهلة النقل ومربحة ماليًا. في عام 2010، سمحت سلطات الحدود لكل سائق بإحضار سبع علب كرتون، تحتوي كل منها على 200 سيجارة. ومع عبور 250 سائقاً يومياً في المتوسط، فإن الكمية اليومية ستبلغ 1750 كرتونة تحتوي على 350.000 سيجارة. وبالتالي، في عام 2010، كان من المحتمل أن تغطي الكمية اليومية التي يجلبها البحارة من سوريا أكثر من الاحتياجات اليومية لمنطقة الرمثا بحوالي 294000 سيجارة. هذا تقدير متحفظ نظراً لأن البحارة يجلبون عادةً أكثر مما كان يُسمح به. لكنه يعطي إحساساً بأهمية السوق في الاقتصاد الحدودي.

بصرف النظر عن السجائر، جلب البحارة سلعاً أخرى، بما في ذلك الملابس والخضروات والفواكه ومنتجات الألبان والحلويات وغيرها. بفضل انخفاض تكاليف الإنتاج في سوريا، ظلت العديد من السلع الأساسية في متناول الجميع. كما كان متوقعاً، كان تأثير الصراع السوري مدمراً على البحارة، وكذلك الأراضي الحدودية بشكل عام. بعد الاحتجاجات الأولى المناهضة للنظام في درعا في آذار / مارس 2011، تراجعت حركة المرور تدريجياً وانتهت في عام 2013.

للتعامل مع الوضع الجديد، أوضح مسؤول نقل محلي أن البحارة سُمح لهم بتغيير تراخيصهم في سوريا إلى تراخيص سيارات أجرة محلية أو عبور طرق دولية أخرى (على سبيل المثال، بين الأردن والمملكة العربية السعودية). كانت المشكلة أن هذه الطرق كانت بالفعل مزدحمة للغاية، مما يعني عدداً أقل من الرحلات وأرباحاً أقل للجميع. قال أحد السائقين الذي كان يقود سيارة أجرة محلية في وقت لاحق، "كنت أجني 100 إلى 200 دينار يومياً. عندما بدأت

قيادة سيارة أجرة، كانت ساعات العمل طويلة وكنت أجنبي من 10 إلى 15 ديناراً في اليوم، وهو ما يكفي فقط للبقاء.

تضرر الاقتصاد الذي ولدته البحارة بشدة. وفقاً لغرفة تجارة الرمثا، في عام 2017، أُغلق حوالي 4500 متجر من أصل 5500 في المدينة، معظمها كان يتاجر في البضائع السورية. وفقاً لسائق كان يمتلك متجراً في سوق الرمثا، بعد 2011، انخفضت إيجارات مساحة تجارية في موقع جيد من حوالي 300 دينار (420 دولاراً) شهرياً إلى حوالي 70 ديناراً (95 دولاراً). ارتفع الفقر في الرمثا، على الرغم من أنها ارتفعت بالفعل بشكل كبير من 8.6 في المائة من السكان فقراء في عام 2006 إلى 25 في المائة في عام 2010. في حين لا يوجد إحصاء حديث للفقر على مستوى المقاطعات، فإن الظروف التي يمكن ملاحظتها، مثل عدد المتسولين في الشوارع، تشير إلى أن الوضع أصبح مزمياً خلال العقد الماضي.

الأوضاع المتدهورة وفقاً لمراقب محلي

كسب معظم السكان المحليين في الرمثا دخلهم من الحدود. بعد الإغلاق، بدأ الناس في استخدام مدخراتهم. بعد انتهاء المدخرات، بدأوا في طلب التوظيف في الدولة - وهو طلب لم يسبق لهم تقديمه من قبل. ثم طالبوا الدولة بالاستثمار في مناطقهم. لقد بدأ الناس يصطفون في طوابير للحصول على المساعدة الحكومية.

كانت استعادة النظام السوري لدرعا عام 2018 وإعادة فتح معبر نصيب-جابر الحدودي جزئياً في تشرين الأول/أكتوبر من ذلك العام نقطة تحول. استأنف العديد من البحارة العمل. غمرت البضائع السورية سوق الرمثا وانخفضت الأسعار. على سبيل المثال، أدى توافر زيت الزيتون السوري الرخيص إلى خفض سعر 16 كيلوغراماً من الزيت من حوالي 110 دينار (150 دولاراً) إلى حوالي 70 ديناراً (100 دولار). ومع ذلك، فإن السلطات الأردنية ستحبط قريباً آمال البحارة.

القيود على الحدود وعودة الاضطرابات الاجتماعية

في الأشهر التي أعقبت إعادة فتح الحدود، أصبح من الواضح أن النظام التجاري منذ عقود قد تغير. كان لقرار الولايات المتحدة بعزل سوريا سياسياً واقتصادياً تأثير ملحوظ على التجارة عبر الحدود. في 2019-2020، ثبّطت واشنطن الأردن عن إحياء علاقتها الاقتصادية مع جارتها الشمالية. وبحسب ما ورد، قام دبلوماسيون غربيون بزيارة كبار التجار في الرمثا لثنيهم عن التعامل مع سوريا.

كما حدث تغيير حاسم في سوريا. بعد ما يقرب من عقد من الحرب، أصبحت البلاد مورداً رئيسياً للأسلحة والمخدرات. في يوليو / تموز 2020، ضبّطت السلطات الإيطالية أربعة عشر طناً من الأمفيتامينات بقيمة 1.1 مليار دولار. في

وقت لاحق من ذلك العام، اعتقلت السلطات المصرية ثلاث شحنات من حبوب الكبتاغون. في كلتا الحالتين، يعتقد أن سوريا هي المصدر. دفع هذا الأردن إلى تشديد الضوابط على الحدود السورية، وفي فبراير 2021، نشر تعزيزات عسكرية لتأمين الحدود الشمالية والشرقية.

يبدو أن تهريب البضائع المسموح بها، وخاصة السجائر، يمثل مشكلة رئيسية أخرى أدت إلى زيادة القيود على الحدود، بما في ذلك مع سوريا. وبحسب تقديرات أردنية، كلفت الأشهر السبعة الأولى من تهريب السجائر في عام 2019 الخزينة حوالي 130 مليون دينار (180 مليون دولار). على الرغم من أن هذا الرقم يشمل جميع الحدود، يبدو أن الحدود السورية كانت قناة بارزة. وبحسب البحارة الذين دخلوا سوريا، كانت السلطات في ذلك الوقت متساهلة مع التجارة غير الرسمية، والتي تشمل السجائر.

على هذه الخلفية، أصبحت القيود الحكومية أكثر صرامة على معبر نصيب جابر الحدودي شرقي الرمثا. في الواقع، بعد أشهر قليلة من إعادة فتح الحدود، اتخذت الحكومة الأردنية إجراءات جعلت التجارة الصغيرة مربحة بالكاد. نظرًا لأن سلطات الحدود كانت تعمل بقدرة أقل من ذي قبل، مع ساعات عمل أقصر ومراقبة جمركية أكثر صرامة، فقد خلقت اختناقات. وأصبحت الرحلة التي كانت تستغرق في السابق بضع ساعات طويلة تستغرق أيامًا. كما منعت السلطات الأردنية بعض البحارة من العبور. ادعى محام من الرمثا تعاطف مع البحارة أن 600 أردني، من بينهم العديد من السائقين، مُنعوا من السفر إلى سوريا - دون قرار من المحكمة و فقط على أساس سوء السلوك المزعوم على الحدود.

كانت القشة الأخيرة هي قرار الحكومة في 23 أغسطس / آب 2019، بتحديد كمية السجائر التي يمكن للسائقين، بما في ذلك البحارة، إدخالها إلى الأردن على علبة واحدة. وفي اليوم نفسه، اندلعت احتجاجات عنيفة غير مسبوقة في الرمثا، استمرت ثلاثة أيام. أشعل المتظاهرون النيران في الإطارات، وقطعوا الطرق، وخرّبوا المباني العامة، واشتبكوا مع الشرطة التي اعتقلت 16 شخصا واستخدمت الغاز المسيل للدموع لتفريق الاحتجاجات.

زعمت الحكومة أنها تحارب تهريب السجائر والأسلحة والمخدرات وأن ردها لم يستهدف أي مجموعة محددة - مما يعني البحارة. في الأساس، كانت السلطات تنفذ القانون كما هو منصوص عليه. لكن هذا يعني التراجع عن التفاهم غير المكتوب مع البحارة، والذي سمح بالتجارة الرسمية وغير الرسمية الصغيرة.

كما أثار قرار الحكومة جدلاً حول ازدواجية المعايير في الدولة. على التلفزيون، صور المتحدثون الرسميون باسم شركة البحارة وشخصيات عامة من الرمثا البحارة على أنهم ضحايا لسياسات الحكومة. أثناء معاقبتهم، استمرت الشخصيات ذات العلاقات السياسية الجيدة التي كانت متورطة في تهريب السجائر على نطاق واسع في جني الأرباح.

في الواقع، أصدر البحارة بياناً أدان فيه الحكومة "لتقويض مصدر رزقهم"، في حين كان ينبغي توجيه جهودها ضد كبار المهربين الذين كانوا يستوردون أطناناً من التبغ والمخدرات من سوريا. ذهب البيان إلى حد تسمية شخص واحد وداعمه داخل النخبة الحاكمة في الأردن.

في البداية، اتخذ البحارة نهجاً تصاعدياً. وهددوا في بيانهم بتكثيف الاحتجاجات والكشف عن انتشار الفساد في الأردن ما لم تبطل الحكومة قرارها السياسي. وقال ممثل البحارة في التلفزيون: "لا نريد رواتب [حكومية].. مثل الآخرين. مطالبنا شرعية. في المرة القادمة، سنأخذ حقنا بأيدينا. الملك خط أحمر.. أهل الرمثا مطالبهم شرعية".

ومع ذلك، فإن قضيتهم لم تكتسب زخماً على مستوى البلاد، على الرغم من أن مسألة المهربين الرئيسيين كانت مصدر قلق وطني. عندما ضرب جائحة فيروس كورونا المملكة في مارس 2020، تم إغلاق الحدود مع سوريا وتم وضع مطالب البحارة إلى حد كبير. خلال الفترة ما بين احتجاجات أغسطس 2019 وبداية الوباء، كانت هناك مفاوضات بين ممثلي البحارة والسلطات، لكن الدولة رفضت التراجع.

قد يبرر نهج الحكومة المتشدد، والذي يستمر حتى يومنا هذا، حقيقة أن المسؤولين الأردنيين لديهم أولويات سياسية أخرى، مثل معالجة الضغط الأمريكي لعدم تطبيع العلاقات مع نظام الرئيس بشار الأسد أو تحييد التهديدات الأمنية من سوريا. قد لا تعتبر الحكومة الأردنية أيضاً احتجاجات البحارة تهديداً خطيراً للاستقرار السياسي في البلاد. قد يكون هذا صحيحاً، لأن البحارة لا يسعون إلى تغيير جذري بل يسعون لتحقيق أهداف محلية.

ومع ذلك، يظل موقف الدولة محفوفاً بالمخاطر. ستضاف احتجاجات البحارة إلى المظالم المحلية الأخرى التي تواجهها السلطات المركزية في سياق اقتصادي متفجر بسبب الوباء. في ظل انكماش الناتج المحلي الإجمالي للمملكة بنسبة 3.6 في المائة في الربع الثاني من عام 2020 - وهو أكبر انكماش منذ عقدين - وارتفاع البطالة خلال الوباء من 19 في المائة في الربع الرابع من عام 2019 إلى 24.7 في المائة في الربع الرابع من عام 2020. من الناحية العددية، وهذا يعني أنه في عام 2020، كان هناك حوالي 404 ألف عاطل عن العمل الأردني. في عام 2019، كانت بطالة الشباب مذهلة بنسبة 37%. أظهر استطلاع أُجري في نفس العام أن 97 في المائة من الناس لا يكسبون ما يكفي للسماح بالادخار، بينما وصف 75 في المائة الوضع الاقتصادي بأنه "سيء" أو "سيء للغاية" و66 في المائة يعتقدون أن الأردن يسير في الاتجاه الخاطئ.

في هذه البيئة، هناك دائماً احتمال أن تؤدي شرارة إلى احتجاجات من قبل الفئات المحرومة. وخير مثال على ذلك حدث في مارس 2021 عندما تسبب خطأ طبي في وفاة تسعة مرضى مصابين بفيروس كورونا في أحد مستشفيات

السلط، مما تسبب في احتجاجات واسعة النطاق في عدة مدن. استفاد البحارة من هذه اللحظة للتعبير عن مطالبهم مرة أخرى. وفي تحدٍ لحظر التجول الليلي، نظموا مظاهرة صغيرة في الدوار المركزي في الرمثا.

مثال آخر هو احتجاجات 23 نوفمبر / تشرين الثاني 2020، من قبل سائقي سيارات الأجرة في الزرقاء الذين يقودون سياراتهم بين الأردن والمملكة العربية السعودية. عبّر البحارة، على صفحتهم الرسمية على فايسبوك، عن تضامنهم مع زملائهم في الزرقاء وقاموا بتنظيم إجراءات بالتوازي مع أعمالهم. على الرغم من عدم وجود علامة واضحة على التنسيق بين المجموعتين، إلا أن حركات الاحتجاج المنفصلة يمكن بالتأكيد أن تغذي بعضها البعض قبل التوسع.

ومن الأمثلة الجديرة بالذكر احتجاجات أساتذة المدارس في أغسطس 2020، بعد عام من احتجاجات البحارة في الرمثا. للمعلمين الأردنيين تاريخ طويل من الاحتجاجات الاجتماعية، بما في ذلك المطالبة برواتب أعلى. هذه المرة كان السبب هو اعتقال أعضاء منتخبين من نقابة المعلمين بتهم مشكوك فيها. نزل الآلاف من المتظاهرين إلى الشوارع في جميع أنحاء الأردن وتعرضوا لقمع شديد. وأثناء المظاهرات، كانت القوات الأمنية في حالة تأهب قصوى في الرمثا. لقد أوقفوا جهود أحد أعضاء نقابة المعلمين من المدينة لتنظيم احتجاج هناك، على ما يبدو على أمل استغلال غضب الرمثا على البحارة. انزعاج السلطات من احتمال ربط هذين السببين غير المرتبطين بسياق أكبر من عدم الرضا عن الحكومة.

تتطلب طريقة المضي قدمًا في استعادة الاستقرار الاجتماعي في الرمثا الاعتراف بأن ما هو على المحك ليس مجرد مصدر رزق للبحارة ولكن أيضًا لسكان الرمثا بالكامل. من خلال التراجع المفاجئ عن الصفقة غير الرسمية التي أبرمتها مع البحارة، وبشكل أعم مع الرمثا نفسها، حولت الحكومة الأردنية الحدود من ميزة إلى مسؤولية على السكان، بالنظر إلى أن المنطقة لم تتلق استثمارًا بسبب اعتمادها على اقتصاد الحدود.

الطريق إلى الأمام: تنازلات أو اضطرابات نحو المخاطر

مع زيادة معدل التطعيم ضد COVID-19 في الأردن، سيتعين على الحكومة مراجعة سياساتها على الحدود السورية الأردنية. عند إعادة فتح المزيد من المعابر الحدودية، ستعود قضية البحارة وامتداد الرمثا إلى الواجهة. سيعتمد الكثير على الكيفية التي تقرر بها الدولة عرض الحدود. هل يجب أن تكون أداة يمكن استخدامها لقمع عدم الاستقرار الاجتماعي بين سكان الحدود، أم ينبغي أن تكون رافعة أخرى لسلطة الدولة، حيث يتم فرض القواعد بغض النظر عن كيفية تأثيرها على السكان المحليين؟

سيتمكن على الحكومة الأردنية أن تدرس خياراتها بعناية. من شبه المؤكد أن فترة ما بعد الجائحة في البلاد، كما هو الحال في الشرق الأوسط الأوسع، ستنتج موجات جديدة من السخط الاجتماعي. ستضطر الدول إلى التعامل مع الخسائر الاقتصادية المفروضة على مجتمعاتها.

في الوقت الحالي، لا تستطيع السلطات الأردنية أن تقدم لمعظم الناس في الرمثا بديلاً اقتصادياً قابلاً للتطبيق - مثل الاستثمارات الكبيرة أو مشاريع التنمية أو التوظيف في القطاع العام. يكمن الحل المؤقت في إحياء بعض عناصر الصفة القديمة على الأقل، والتي بدورها ستولد نشاطاً اقتصادياً وتستعيد قدرًا من السلام الاجتماعي في المنطقة.