

المعوقات الداخلية والخارجية لنقل السلع إلى اليمن

الأسباب والحلول

(حالة اليمن)



دراسة استقصائية
إعداد : أ.د. جمال درهم زيد
مقدمة لمركز الدراسات والإعلام الاقتصادي



 www.economicmedia.net

 economicmedia@gmail.com

  [@economicmedia](https://www.facebook.com/economicmedia)

 00967-4-246596

- 4 < المخلص التنفيذي للدراسة
- 5 < المقدمة
- 6 < إدارة قطاع النقل
- 7 < مؤشرات قطاع النقل البري والجوي والبحري في الجمهورية اليمنية
- 8 < الحرب الداخلية وتأثيرها على قطاعات النقل (البري، البحري، الجوي) وعلى حركة البضائع والركاب
- 9 ● أولاً: الطرق والجسور
- 11 ● ثانياً: الموانئ البحرية
- 12 ● ثالثاً: المطارات
- 13 < ب : تأثيرات الحرب على نشاط النقل وحركة البضائع والركاب
- 16 < تأثير مشكلات قطاع النقل على المكونات الاقتصادية والاجتماعية والإنسانية في اليمن
- 16 ● أولاً: ارتفاع تكاليف الشحن الداخلي
- 17 ● ثانياً: تقييد حركة الصادرات
- 18 ● ثالثاً: تقييد حركة الواردات
- 19 ● رابعاً: ارتفاع تكاليف الشحن الخارجي
- 20 ● خامساً: تعثر وتراجع النشاط الاقتصادي والاستثماري
- 21 ● سادساً: زيادة كلف الإنتاج ورفع معدلات التضخم السلعي
- 22 ● سابعاً: الخسائر في الأرواح والممتلكات بسبب تضرر قطاع النقل
- 23 < تأثير بعض العوامل الإضافية على تكاليف النقل :
- 23 ● 1 - جائحة كورونا
- 23 ● 2 - الحرب الروسية الأوكرانية
- 24 < استنتاجات
- 25 < مصفوفة المقترحات والتوصيات

على الرغم من الفرص الاستثمارية العديدة والواعدة التي يوفرها هذا القطاع إلا أنها تظل محدودة بفعل سوء الإدارة سابقاً والحرب المفروض على اليمن ابتداءً من عام 2015م وطبيعة التغيرات التي حدثت خلال السنوات الماضية وأثرت على حركة النقل الداخلي والخارجي وعلى تكاليف الشحن ونقل البضائع وانتقال الأشخاص والنشاط الاقتصادي بشكل عام .

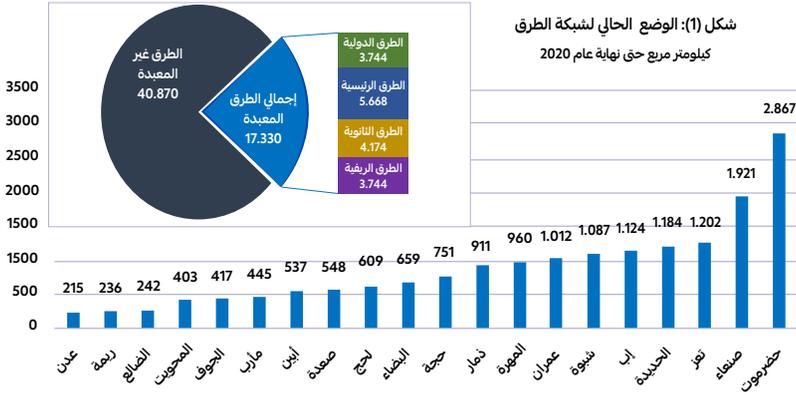
ولأن تكاليف النقل تمثل احد العوامل المؤثرة في تحديد أسعار مختلف السلع والمنتجات، ويتمثل الهدف الرئيس من حل مشكلة النقل في تقليل تكاليف شحن ونقل البضائع وانتقال الأشخاص من عدد معين من المصادر إلى عدد معين من الوجهات إلى أدنى حد ممكن، يتحقق معه السرعة والسلامة وانخفاض الكلفة، وباعتبار ما يواجهه قطاع النقل في اليمن، الذي لايزال حتى الآن قطاعاً تقليدياً يفتقر إلى الكثير من الاحتياجات التي من شأنها تحقيق نظام نقل شامل متعدد الوسائط يساهم في تسهيل تدفق السلع وانسياب حركة التجارة المحلية والخارجية فقد كان من الطبيعي أن يبرز هذسا الوضع العديد من التحديات المشتركة التي تلقى بآثارها السلبية على القطاع الخاص وشركات النقل والمجتمع والاقتصاد الوطني على حد سواء.

تستعرض هذه الدراسة المشكلات والمعوقات المتعلقة بقطاع النقل وحركة انتقال السلع والمنتجات والأشخاص براً وبحراً وجواً من خلال بحث وتحليل عدد من العوامل المرتبطة بقضايا الشحن والنقل وتأثيراتها المختلفة في ظل المرحلة الاستثنائية التي تمر بها اليمن والتي أقت بضلالها وتداعياتها التأثيرية على مختلف القطاعات مع التركيز على طبيعة التعامل مع حركة الأشخاص وجميع أنواع البضائع في جميع أنحاء البلاد عن طريق النقل البري والجوي. ووضعت عدد من المقترحات والمعالجات للتغلب على هذه المعوقات التي تعمل على الحد من هذه المعوقات من جانب وحتى يساهم هذا القطاع في التنمية الاقتصادية والاجتماعية من جانب آخر. سيتطلب من جميع الجهات والشركاء المعنيين العمل على تذليل العقبات والتحديات التي تواجهها هذا القطاع الحيوي وتحسين تنافسيته حتى يؤدي الدور المأمول منه. حيث يلعب قطاع النقل دوراً هاماً في التنمية الاقتصادية وفي زيادة إنتاجية القطاعات الاقتصادية الأخرى وفي تطوير مستقبل أكثر استدامة للجميع.

إدارة قطاع النقل:

تتم من الناحية التقليدية إدارة شبكة الطرق وقطاعات البنية التحتية للنقل في اليمن من قبل وزارتين رئيسيتين هما: وزارة الأشغال العامة والطرق ووزارة النقل. فوزارة الأشغال العامة والطرق تتولى إدارة شبكة الطرق من خلال مكتبها الرئيسي في صنعاء وفروعها في 18 محافظة. وتحمل المسؤولية العامة عن البنية التحتية للطرق، بما في ذلك استراتيجياتها الإنمائية وبرامج الإنفاق والصيانة وأعمال إعادة التأهيل.

وتمتلك وزارة النقل كامل الصلاحية لإدارة الموانئ والمطارات اليمنية، ولها سلطة اتخاذ قرارات رئيسية مثل الموافقة على الميزانيات السنوية والاستثمار في المرافق والمعدات الجديدة والتعيين في المناصب العليا في الجهات التابعة لها مثل: الهيئة العامة للشؤون البحرية- الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد- مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية - مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية - مؤسسة موانئ البحر العربي اليمنية - شركة خطوط الجوية اليمنية - شركة أحواض السفن الوطنية - شركة الملاحة الوطنية - الهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري - المؤسسة المحلية للنقل البري / أمانة العاصمة - المؤسسة المحلية للنقل البري / عدن - المؤسسة المحلية للنقل البري / حضرموت².



المصدر:

تقرير الجهاز المركزي للإحصاء بيانات غير منشورة للمزيد انظر تقرير المستجندات الاقتصادية الصادر عن وزارة التخطيط والتعاون الدولي العدد 58 مارس 2021م تاريخ الولوج اليه 10-4-2022م

http://www.ipcinfo.org/fileadmin/user_upload/ipcinfo/docs/IPC_Yemen_Food_Security_and_Nutrition_Snapshot_2021April_Arabic-final.pdf

● مؤشرات قطاع النقل البري والجوي والبحري في الجمهورية اليمنية:

يوجد في اليمن شبكة طرق تقدر بما يقرب من 50,000 كيلومتر، منها 16,000 كيلومتر فقط معبدة. أما الـ36000 كيلو متر المتبقية فهي عبارة طرق ترابية ريفية ووضعتها سيء بسبب ضعف التصميم الهندسي ومستويات الصيانة المنخفضة. كما يوجد في اليمن تسع مطارات رئيسية، بما في ذلك مطار صنعاء وهو الأكبر من حيث القدرة على استقبال الركاب، مطار عدن، مطار الريان الدولي، مطار سينون الدولي، مطار تعز ومطار الحديدة. بالإضافة إلى ذلك، هناك عدد من المطارات الصغيرة متعددة الأغراض المنتشرة في جميع أنحاء البلاد بما في ذلك مطار جزيرة سقطرى الدولي، الواقع قبالة الساحل من البر الرئيسي، في أرخبيل سقطرى في بحر العرب. كما يوجد في اليمن عدد من الموانئ الرئيسية هي الحديدة (يعمل بطاقة متدنية منذ أن تضرر بسبب الغارات الجوية في شهر أغسطس 2015 م³). و عدن (بدأ العمل بداية العام 2022) والمخاء (يعمل من بداية 2022 بطاقة غير كاملة) والمكلا وميناء راس عيسى النفطي⁴ مع عدد من مدن موانئ الصيد الصغيرة والموانئ المتخصصة المنتشرة حول البحر الأحمر والبحر العربي. وتستورد اليمن ما يقرب من 90% من الوقود والأدوية والمواد الغذائية الأساسية بما في ذلك القمح والأرز⁵.

3 - نظرة عامة على الاحتياجات الإنسانية، وثيقة نيابة عن الفريق القطري الإنساني والشركاء، تم نشرها في 4 ديسمبر 2017، ص 8. تاريخ

الولوح: 2022-3-25 www.yemen/operations/en/info/humanitarianresponse

4 - في شهر يونيو 2017 تم اقفال ميناء راس عيسى النفطي مما أدى الى تكديس لنواقل النفط في ميناء الحديدة و تحت مسمى (ميناء حربي).

5 - التقييم المستمر للاحتياجات في اليمن : المرحلة الثالثة DNA تحديث -2020 تاريخ الولوح 2022-3-22. www.worldbank.org

● الحرب الداخلية وتأثيرها على قطاعات النقل (البري، البحري، الجوي) وعلى حركة البضائع والركاب

لقد أثرت الأزمة الجارية في اليمن بشكل كبير على البنية التحتية لقطاع النقل في البلد، حيث تضررت الطرق والجسور والموانئ والمطارات بشكل كبير خلال السنوات الخمس الماضية. فقد تعرض حوالي 29 % من إجمالي شبكة الطرق داخل المدن لدرجة عالية من الضرر في حين تعرض 511,1 كيلومتراً للتدمير بشكل كامل.

تضررت 50 % أو أكثر من البنية التحتية لشبكة الطرقات في ثلاث مدن (الحزم وتعز وصعده ومأرب) ⁶.

كما تعرضت الموانئ لأضرار، بما في ذلك ميناء الحديد الذي يعتبر المنفذ الرئيسي للواردات الغذائية في البلد، الأمر الذي حد من قدرة الميناء بشكل كبير.

وتعرضت مطارات صنعاء وعدن والحديدة وتعز أيضاً لأضرار جسيمة، ولا تزال مغلقة أو أنشطتها كانت محدودة منذ بداية الصراع .

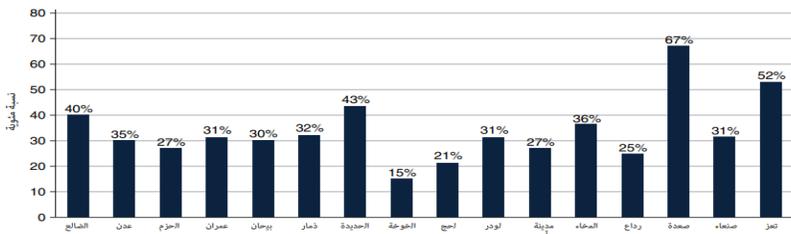
تم إغلاق جميع المنافذ البرية باستثناء منفذ واحد هو الأبعد عن مراكز المدن اليمنية ذات الكثافة السكانية وهو منفذ شحن الرابط بين اليمن وعمان ليتم بعدها فتح منفذ الوديعه الحدودي في حين تم تدمير منفذ حرض بالكامل وهو الأقرب الى مراكز المدن الرئيسية.

سوف نحاول في المصفوفة الآتية توضيح أنواع الأضرار وتقييم حجمها على مستوى مجالات النقل المختلفة.

6 - في شهر نوفمبر 2017 تم حظر جميع المنافذ بقرار من دول التحالف، ابتداء من 20 ديسمبر 2017 تم الاعلان عن فتح الحظر جزئياً و لمدة 30 يوماً و لم تعمل المؤسسة الاب 20 % من الطاقة التشغيلية لميناء الحديد

أولاً: الطرق والجسور :

أنواع الاضرار	تقييم قيمة الخسائر
<p>يشير تقرير تقييم الأضرار الذي أجراه صندوق صيانة الطرق إلى أن ما لا يقل عن 1241 كيلومترا من الطرق قد تضررت بشكل كبير في محافظات صعدة وعمران وصنعاء وتعز وأبين ولحج. كما تضرر 62 جسرا بين أضرار هيكلية جزئية إلى كلية. كما تم تدمير ثلاثة جسور رئيسية بين عدن وتعز بشكل كامل. وأدى الصراع إلى توقف العديد من مشاريع الطرق الريفية وعقود صيانة الطرق والجسور مما حرم العديد من الشباب العامل من فرص العمل وفرص كسب الدخل. وبصورة عامة، تقدر تقريبا. وبالإضافة إلى ذلك، لا يزال الطريق السريع بين صنعاء ومدينة مأرب مغلقاً مع استمرار القتال على طول الطريق الاستراتيجي السريع الذي يربط عاصمة البلاد بحقول النفط والغاز الهامة شرق محافظة مأرب.</p> <p>كما أدى الصراع إلى إغلاق طرق هامة، بما في ذلك طريق المخا - الحديدة 200 كلم وطريق عدن - باب المندب -المخاء 350 كم، وطريق تعز- المخاء 100 كم وفي المجموع، بظل ما يقرب من 928 كم من الطرق مغلق جزئياً أو يصعب الوصول إليها أو مغلق تماما ⁸.</p>	<p>ويقدر إجمالي الأضرار التي لحقت بالبنية التحتية للطرق داخل المدن، بما في ذلك إنارة الشوارع في 16 مدينة شملت المرحلة الثالثة من التقييم المستمر لاحتياجات⁷ ما بين 240 مليون دولار و293 مليون دولار. وعلى مستوى المحافظات، تراوحت تكاليف الأضرار التي لحقت بقطاع النقل، بما في ذلك الطرق داخل المدن والطرق الطويلة التي تربط المدن ببعضها البعض، والجسور والموانئ والمطارات ب 780 و953 مليون دولار أمريكي.</p> <p>وتشير تقديرات البنك الدولي أن تكاليف الأضرار التي لحقت بقطاع النقل البري والجسور تقدر ب 9 بحوالي 500 مليون دولار أمريكي ونتيجة للصراع الجاري، والأضرار المادية التي لحقت بالبنية التحتية للطرق تأثرت إمكانية الوصول والتنقل تأثراً خطيراً.</p>



7 - التقييم المستمر للاحتياجات في اليمن : المرحلة الثالثة DNA تحديث 2020 Public Authorized Disclosure
 8 - مذكرة السياسات الصادرة عن البنك الدولي بخصوص قطاع النقل في اليمن مذكرة رقم (4) 24 أبريل 2017م ص تاريخ الولوج 3-2022 REPLACEMENT-ARABIC-Yemen-Transport-Policy-Note-Input-to-PN-4-Final.pdf
www.worldbank.org

أولاً: الطرق والجسور :

الطرق البديلة	الحالة	الطريق
طريق الحديدية -أنس (ذمار) - صنعاء والتي تستخدم كطريق جانبي بديل للطريق المتعاد من صنعاء إلى الحديدية عبر مناخه . ومع ذلك، فإن هذا الطريق البديل طويل وليس آمناً وغالباً ما تتم فيه مواجهة قطاع طرق خطيرين .	طريق محفوف بالألغام وهو خارج عن الخدمة بشكل كامل	خط صنعاء مارب
طريق مارب - البيضاء- صنعاء (عبر حريب، شبوة، البيضاء، رداع، ذمار وصنعاء) (أو طريق عدن - تعز - صنعاء، وهو طريق التفافي طويل جداً)	مغلقة بسبب المعارك البرية في نهم وإغلاق طريق صنعاء - مارب	جميع الطرق المستخدمة لربط صنعاء بالمحافظات الشرقية عبر مارب (وهي : المهرة ، حضرموت وشبوة)
طريق عدنه - هيجه العبد- حيفان - تعز أو المقطع الذي يصل حتى التربة ومن ثم الدخول إلى تعز عبر الحويان والذي كان يستخدم كطريق بديل يربط عدن ببقية المحافظات ، ولكن في الآونة الأخيرة أصبح ساحة معركة ويتم إغلاقه في كثير من الأحيان.	أصيبت الجسور والوصلات بفعل الصراخ، بما في ذلك جسر عقان، وعلى الرغم من عمل ردميات مؤقتة خلال عام 2015 م، لمن تتمكن الشاحنات الكبيرة من المرور عبرها، واستخدمت شاحنات صغيرة بدلاً من ذلك لنقل البضائع إلى الجانب الآخر من الجسر المتضرر منذ بداية عام 2016م، وأصبح هذا الطريق مغلقتاً تماماً بسبب المعارك المستمرة والألغام المزروعة في الطريق .	خط عدن تعز (عبر كرش، الراهدة)
عبر هيجه العبد (حيفان)	مغلق	عدن - تعز - صنعاء
طريق عدن -لحج- البيضاء، ولكن هذا الطريق غير مؤهل لمرور عدد كبير من المركبات.	طريق الضالع - قعطبة - الفاخر- إب - صنعاء وطريق الضالع -دمت - إب - صنعاء هما أقصر الطرق بين عد وصنعاء .	عدن - الضالع - صنعاء
عبر حجة	مغلق	حرض - الحديدية - صنعاء
يتم استبدال الطريق من خمر إلى صعده بطريق الملاحيض، وأصبح من المستحيل السفر من خلاله بسبب الدائرة في المنطقة ، ويمكن الوصول إلى صعده عبر عمران .	الطريق من خمر إلى صنعاء مغلق	صنعاء - صعده
	يعتبر الوصول إلى تعز أمراً بغاية الصعوبة والخطورة، وغالباً ما يكون مستحيلاً ولا سيما عند نقل البضائع .	جميع الطرق إلى تعز، وخاصة مدينة تعز

ثانياً: الموانئ البحرية :

تقييم قيمة الخسائر	أنواع الاضرار
<p>فبحسب تقرير تقييم الأضرار والقدرات لميناء الحديدة من أجل صيانة الأعمال التشغيلية الحالية للميناء واستعادة حالة العمل بالميناء إلى حالة ما قبل الحرب بلغت قيمتها الإجمالية 46570000 يورو. وذلك للمشروعات بالغة الضرورة. وقد تم تصنيف المشروعات على أساس الأولوية. مشروعات الأولوية الأولى (ضرورية للحفاظ على أعمال الميناء الحالية المقدّرة بقيمة 2850000 يورو. مشروعات الأولوية الثانية) المقدّرة بقيمة 18720000 يورو تهدف إلى إعادة تشغيل عمليات مناولة البضائع بالحاويات في ميناء الحديدة). مشروعات الأولوية الثالثة) التي تهدف اللازمة لاستعادة أو تحسين الأمن والاستدامة للعمليات والموجودات بالميناء بقيمة 25000000 يورو). ورغم أن ميناء عدن والمكلا لم يتعرضا للقصص المباشر إلا أن تقادم البنية والتحتية وتهاك المعدات التي لم تحصل على صيانة أثناء فترة الحرب قد الحقت أضراراً كبيرة وقد خلص التقييم الذي شمل ميناء عدن وميناء المكلا إلى أن هناك حاجة إلى حزمة استثمارية بقيمة (49,590,000 دولار أمريكي) . 28,030,000 لعدن و21,560,000 دولار أمريكي للحفاظ على استمرارية القدرة التشغيلية الحالية للميناءين والعمل على استعادتهما إلى حالتها قبل الحرب⁹.</p>	<p>1 تعرضت موانئ الحديدة والصليف والمخاء لأضرار جسيمة في منشآتها.</p> <p>فميناء الحديدة الذي يعتبر الأكبر في اليمن مفتوح بشكل جزئي ويعمل بحوالي 40% من طاقته باستخدام رافعات متحركة 20 طن منذ أن تعرض لأضرار بالغة في المراحل المبكرة من الصراع.</p> <p>وتأتي أهمية هذا الميناء من حجم السلع المستوردة عبره إلى البلد ومقدار الإيرادات التي يدرها الميناء من خلال الجمارك والرسوم.</p> <p>وتعرضت الرافعات الخمس في الميناء وكذا مستودعاته ومنشآته إلى أضرار بالغة.. كما تعرض ميناء المخاء لأضرار كبيرة وتم إغلاقه منذ يناير 2017.¹⁰</p>



الرافعات الجسرية للحاويات بعد الاستهداف

9 - للمزيد انظر تقرير تقييم الأضرار والقدرات لمينائي عدن والمكلا 4 ديسمبر 2020م، برنامج الأمم المتحدة الإنمائي- (UNDP) تأريخ الولوج <https://www.ye.undp.org/content/dam/yemen/PSF/docs/Aden%20and%20Mukalla%20Ports%20Asses-ment%20-%20Ar.pdf>

10 - تقرير تقييم الأضرار والقدرات لميناء الحديدة -2019 برنامج الأمم المتحدة الإنمائي- (UNDP) تأريخ الولوج 28-3-2022 <https://www.ye.undp.org/content/dam/yemen/PSF/docs/Arabic%20UNDP%20Yemen%20Port%20Assessment.pdf>

ثالثاً: المطارات :

تقييم قيمة الخسائر	أنواع الاضرار
<p>تشير الإحصائيات الرسمية الصادرة عن وزارة الصناعة والتجارة إلى أن قيمة الأضرار تبلغ 2 مليار دولار خسائر أولية جراء استهداف المطارات والتجهيزات الملاحية والفنية وأجهزت الاتصالات والرادارات وتوقف حركة السفر من وإلى اليمن¹¹.</p>	<p>لقد أثر الصراع الحالي في اليمن على قدرة قطاع النقل الجوي في العمل بشكل طبيعي بسبب الأثر المدمر للصراع. فقد تم استهداف مطارات صنعاء وعدن وتعز والحديدة وكان الدمار الذي لحق بمبانيها ومرافقها وبنيتها التحتية شديدا لدرجة أن جميع هذه المطارات أصبحت إما خارج الجاهزية ومتوقفة عن العمل أو أنها تعمل بقدرة منخفضة جدا. وتعرضت المطارات لأضرار جسيمة لحقت بممرات الإقلاع ومدارج الطائرات ومرافق الدعم. فمطار صنعاء، الذي يعتبر أكبر مطار في البلد، مغلقاً أمام الرحلات التجارية منذ أغسطس 2016م. ويعمل المطار فقط للعمليات الإنسانية والإغاثية التابعة للأمم المتحدة على نطاق محدود. وتعرض مطار عدن أيضا لأضرار هائلة لحقت بممرات الإقلاع ومدارج الطائرات ومرافق الدعم في وقت مبكر، ولكن تم إصلاحه جزئياً في يوليو 2015م. ومن بين عشرة مطارات رئيسية، فإن مطاري عدن وسيئون هما الوحيدان في البلد اللذان يقومان بتشغيل الرحلات الجوية التجارية من وإلى عمان والقاهرة. ولاتزال مطارات تعز والحديدة مغلقة منذ بداية الصراع.</p>

1

ب : تأثيرات الحرب على نشاط النقل وحركة البضائع والركاب:

التحديات والصعوبات	القطاع
<p>فقدت أدت المعارك البرية إلى إغلاق الطريق الرئيسية الرابطة بين صنعاء ومأرب وطولها 173 كم ويقطع في زمن يقارب 3 ساعات، الأمر الذي على حركة انتقال الركاب والبضائع وواقم معاناة اليمنيين، وأصبحت الطريق البديلة صنعاء- ذمار- البيضاء- مأرب بطول 418 كم. ويزمن يقدر بنحو 9 ساعات، أي ثلاثة أضعاف الزمن السابق. وأدى إغلاق أقصر الطريقين البريين الرئيسيين بين صنعاء وعدن، إلى استخدام طرق بديلة طويلة وغير صالحة لعبور الشاحنات وحافلات الركاب نظرا لضيقها ووعورتها، مما تسبب في توقف حركة النقل التجارية وحركة المسافرين وتأخر وصول الشاحنات، منها تلك التي تنقل الإمدادات الإنسانية والتجارية، ما يزيد عن 60 ساعة للسفر، وهذه المدة أطول مما كانت (4) مرات كما أدى إغلاق طريق الحويان تعزز، إلى زيادة المسافة عما كانت عليه سابقا ما بين أربع إلى عشر مرات. استخدام طرق وعرة بديلة محفوفة بالمخاطر للمركبات التي تنقل الركاب ونقل البضائع؛ فالطريق التي كان المرور منها يستغرق عشر دقائق، أصبحت تستغرق بين 5 إلى 8 ساعات، مما ساهم في ارتفاع تكاليف النقل الداخلي للسلع من الموانئ والمنافذ الجمركية إلى المحافظات بصورة كبيرة فعلى سبيل المثال الناقل التي تحمل حاوية 40 قدم من عدن الى صنعاء كان متوسط إيجارها مع التثريات حوالي 350 الف ريال عام 2013م ونفس الحمولة اليوم قد يصل الى حوالي من 4-3 مليون ريال وعلى ذلك يمكن القياس وتصور ما يمكن أن يضاف الى تكاليف البضائع التي يتم نقلها عن طريق البر.</p>	<p>1 قطع الطرق الرئيسية بين المدن</p>
<p>بصرف النظر عن الأضرار المادية لشبكة الطرق، لا يزال التنقل والوصول إلى الأسواق والخدمات محدوداً بسبب أزمة المشتقات النفطية، وإهمال الصيانة، وارتفاع تكاليف النقل، وحواجر الطرق، وزيادة تكاليف النقل.</p>	<p>2 ارتفاع المشتقات النفطية</p>
<p>على الرغم من أن نشاط الملاحة الدولية في المياه الإقليمية اليمنية قبل الحرب ونشاط الخدمات الملاحية المقدمة في الموانئ اليمنية يتناسب مع أهمية وفرص اليمن وموقعها الاستراتيجي واستقطاب استثمارات كبيرة في مجال الملاحة والخدمات اللوجستية إلا أنه كان لا يزال هناك نسي في حركة الملاحة الدولية ونشاط الموانئ اليمنية على الأقل في التموين . والأهم من هذا كله كان زيادة المخاطر التي نتج عنها ارتفاع كبير ومتواصل على الشحن لليمن وأسعار التأمين البحري على البضائع فضلا عن توقف مشاريع استراتيجية عملاقة كانت على وشك البدء فيها ضمن مشروع المنطقة الحرة والمدن الصناعية في عدد من الموانئ اليمنية.</p>	<p>3 ارتفاع مخاطر الملاحة البحرية وتهديد نشاط الملاحة الدولية في المياه الإقليمية</p>

التحديات والصعوبات	القطاع
<p>عانت الشركات العاملة في القطاع من خسائر مالية بسبب الانقسام - المؤسسي وازدواج السياسات والمطالبات المالية من قبل سلطات صنعاء وعدن، ومصادرة الأصول والابتزاز من قبل نقاط التفتيش، وزادت هذه التطورات من ارتفاع التكاليف على حساب الجودة *مقدمي الخدمات، وادت إلى تعقيد الوضع ونتج عنها سياسات أت الخدمات المقدمة للمستخدمين، ليصل الأمر بإحدى الشركات، وهي شركة راحة، إلى الإغلاق النهائي، وإنهاء خدمات موظفيها في 20 مايو 2020. وجعلت شركات النقل البري تقع بين مطرقة سلطات أنصار وهلال وسندان الحكومة* المعترف بها دولياً، ويتضح ذلك من خلال الآتي : أصبح مقدمو الخدمات مطالبين بتسديد جبايات عالية من جميع الجهات الرسمية وغير الرسمية في كل المحافظات، فضلاً عن رسوم التراخيص والضرائب لكلا الطرفين؛ فالحكومة - المعترف بها دولياً ترى أنها هي صاحبة الحق في تحصيل هذه الأموال، في حين ترى سلطات أنصار الله أنها حكومة الأمر الواقع ويجب على رجال الأعمال والشركات أن تدفع لهم¹²</p>	<p>4 انتشار نقاط التفتيش بين المدن</p>
<p>شكلت الموانئ جزءاً رئيسياً من أوراق وميادين الصراع العسكري والسياسي في الحرب اليمنية بين مختلف أطراف الصراع سواء الداخلية أو التحالف العربي بشكل أدى إلى إيقاف كلي أو جزئي في موانئ رئيسية ومهمة.</p> <p>في سبيل المثال توقف ميناء المخاء بشكل كلي منذ بدء الحرب وأصبح ميناء عسكرياً إلى حد ما وهو ما أثر سلباً على نشاط الاستيراد والتصدير حيث كان ميناء المخاء يمثل جزءاً مهماً من نشاط الاستيراد والتصدير للمدن الصناعية القريبة منه فضلاً عن الدور الذي كان يمثله كمنفذ مهم للتصدير والتبادل التجاري مع دول القرن الإفريقي التي كانت تمثل سوقاً واعدداً ومتنامياً للمنتجات اليمنية، كما كان الميناء يتصدر النشاط التجاري في مجال المواشي المستوردة من القرن الأفريقي وغير ذلك.</p> <p>كما خضع كل ميناء المخاء وميناء الصليف إلى إغلاق متكرر طويل أو جزئي سواء بسبب القصف والمعارك البرية أو بسبب الإجراءات التي تتخذها الحكومة الشرعية وقوات التحالف المسيطرة عليها والمتحكمة بها تحت إشراف الأمم المتحدة حيث تم حصر وتحديد أنشطة الميناءين في حدودها الدنيا مع إغلاق متكرر أو منع التصريح للسفن بالدخول فضلاً عن تأخر منح التصاريح لفترات طويلة قد تمتد لأشهر طويلة تبعاً لمسارات المواجهات العسكرية والمفاوضات السياسية بين فترة وأخرى، رغم ما يمثله كل من ميناء الصليف والحديدة من أهمية تجارية عالية للحديدة التي تعتبر منطقة صناعية رئيسية¹³.</p> <p>إلى جانب هذا وذاك فقد تقلص نشاط الملاحة البحرية في الموانئ الأخرى من البلاد زيادة المخاطر أو الإجراءات المتخذة أو لأسباب أخرى أنتجتها الحرب أدت إلى ضعف وتراجع مساهمة تلك الموانئ في النشاط التجاري.</p>	<p>5 إغلاق كلي أو جزئي للكثير من الموانئ اليمنية التي كانت تمثل عصب النشاط التجاري للبلاد.</p>

12 - مذكرة السياسات الصادرة عن البنك الدولي بخصوص قطاع النقل في اليمن مذكرة رقم (4) 24 ابريل 2017م، تاريخ الولوج 28-3-2022 REPLACEMENT-ARABIC-Yemen-Transport-Policy-Note-Input-to-PN-4-Final.pdf www.worldbank.org

13 - مذكرة السياسات الصادرة عن البنك الدولي بخصوص قطاع النقل في اليمن مذكرة رقم (4) 24 ابريل 2017م، تاريخ الولوج 28-3-2022 REPLACEMENT-ARABIC-Yemen-Transport-Policy-Note-Input-to-PN-4-Final.pdf www.worldbank.org

التحديات والصعوبات	القطاع
<p>لم يقتصر تأثير الحرب على نشاط الملاحة الجوية في اليمن على الأضرار التي تعرضت لها المطارات وتهالك أو تبادم المعدات والإمكانات والبنية التحتية لها بسبب التوقف عن النشاط وعدم إمكانية الصيانة، بل كان تأثيرها واسعا وممتدا إلى توقف جميع الرحلات الداخلية وإيقاف نشاط جميع شركات الطيران المحلية والعربية والعالمية في تسيير رحلات منتظمة أو غير منتظمة وقصر النشاط على طيران اليمنية التي تراجعت قدراتها مع الحرب أكثر وقلصت من وجهاتها الخارجية وقصرتها في وجهات قليلة مقارنة ببرنامج رحلاتها قبل الحرب ورحلات معظم</p> <p>كما كان من نتاج الحرب فرض الكثير من الإجراءات والقيود المشددة المفروضة على سفر اليمنيين للخارج من قبل الحكومة الشرعية أو التحالف أو الدول، فضلا عن شروط قبول جوازات السفر والمخاوف والمخاطر المترتبة على سفر البعض بسبب الحرب أو بسبب عدم القدرة على السفر من مطاري عدن وسينون لبعض الأمراض التي يصعب نقلها برا في طرق وعرة وشاقة.</p>	<p>شل حركة الملاحة الجوية وتشديد إجراءات السفر للخارج وحصره في نطاق ضيق جدا</p>

6

جدول يوضح حركة الملاحة الجوية في اليمن بين عامي 2014 و 2020م ونسبة التغير¹⁴

التغير مع 2014 (%)	2020	2014	القطاع
-88.9	3,770	33,812	حركة الطائرات
-89.9	135,117	1,335,472	حركة الركاب والواصلين
-90.0	133,605	1,334,698	حركة الركاب المغادرين
-85.0	1,850	12,316	حركة الشحن / وارد (طن)
-99.5	28,5	6,075	حركة الشحن / صادر(طن)

● تأثير مشكلات قطاع النقل على المكونات الاقتصادية والاجتماعية والإنسانية في اليمن

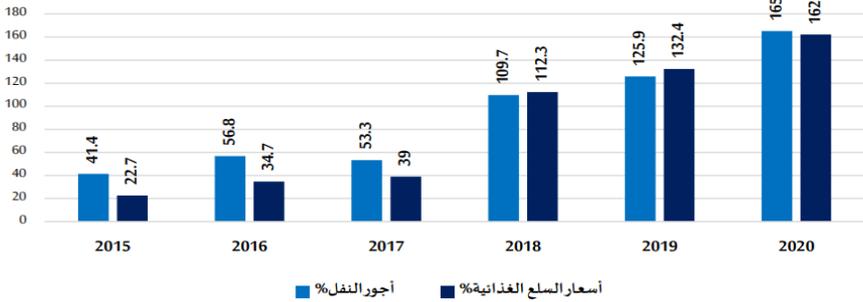
يرتبط قطاع النقل ارتباطاً وثيقاً بقطاعي الأمن الغذائي والطاقة والمساعدات الإنسانية وحركة الصادرات والواردات وتنقلات الأفراد ونتيجة لتأثر قطاع النقل بكل مكوناته وتدهور البنية التحتية للطرق، وكذلك تدهور ميناء الحديدة الذي يعتبر الشريان الرئيسي لوصول المواد الغذائية الأساسية المستوردة إلى اليمن قبل الأزمة فقد تفاقمت مستويات انعدام الأمن الغذائي لدى غالبية السكان في اليمن بسبب وبصرف النظر عن الأضرار المادية التي لحقت بشبكة الطرق والتي تقدر الاحتياجات الإجمالية للتعافي وإعادة الإعمار في قطاع النقل في المدن الـ 16 بما يتراوح بين 363 مليون دولار و443 مليون دولار على مدى فترة خمس سنوات. ويصل هذا التقدير إلى 2.1-4.1 مليار دولار ، بما في ذلك البنية التحتية للموانئ والمطارات الكبيرة، لا يزال التنقل والوصول إلى الأسواق بسبب انعدام الأمن وكذلك ازمه المشتقات النفطية وسوف نحاول بيان الآثار المترتبة على كل تلك العوامل وانعكاسها على ارتفاع الأسعار وخفض مستوى الصادرات ودرجة تأثيرها على الكيانات الاقتصادية والإنسانية والمؤسسات الإغائية وحركة التنقل وذلك على النحو الآتي:

أولاً: ارتفاع تكاليف الشحن الداخلي¹⁵

نظراً لتوقف خطوط النقل الرئيسية من عدن إلى المحافظات الشمالية فإن الشاحنات ووسائل النقل تمر عبر الطريق الساحلي عدن المخا الجراحي وزبيد الحديدة أو عبر الجراحي وذمار صنعاء تقدر من 1.6 مليون ريال _ 1.7 مليون ريال. والطريق البري عبر ذمار. 1.3 مليون - 1.4 مليون ريال بالإضافة إلى 300 ألف ريال تكاليف ارتفاع أسعار المشتقات النفطية الجديدة لترتفع إلى حوالي 2 مليون ريال للشاحنة الطريق الساحلي و 1,7 مليون ريال لطريق عدن ذمار البري وإذا تأخرت الشاحنة في أي نقطة أو مركز جمركي مسيطر عليه يوم واحده يدفع التاجر كل يوم غرامه من 95 ألف _ 100 ألف ريال إيجار الشاحنة والسائق خلال هذه الفترة مقارنة بتكاليف الشحن الداخلي السابق عدن الضالع ذمار صنعاء المقدر بـ 600 ألف ريال

15 - تم جمع البيانات من خلال مقابلات مع أعضاء في اتحاد الغرف التجارية وجمعية حماية المستهلك

شكل (6) التضخم التراكمي في أجور النقل والسلع الغذائية خلال الفترة 2015-2020 مقارنة مع 2014



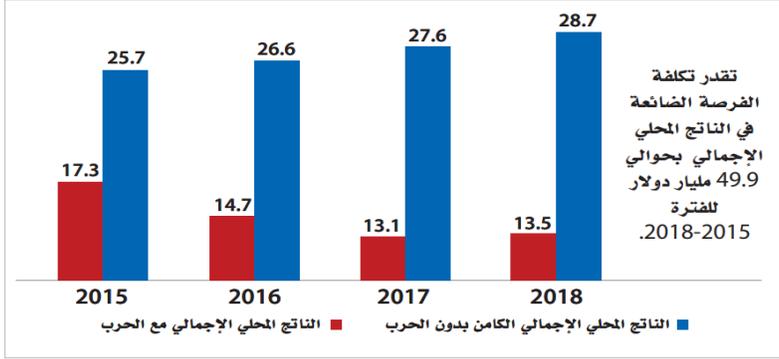
المصدر: الجهاز المركزي للإحصاء، الأرقام القياسية لأسعار المستهلك، 2020.

ثانياً: تقييد حركة الصادرات :

وضعت الحرب في اليمن سكان البلد المنهك اقتصادياً أمام صعوبات ومعاناة لم يعرفوها من قبل، حيث أن إغلاق المنافذ البرية قيد من حركة انتقال الصادرات والواردات وقيد انتقال الركاب وحركة التجارة الدولية البرية لليمن، خصوصاً مع توقف وإغلاق شبة كامل في ثلاثة منافذ برية مهمة في مناطق ذات كثافة سكانية عالية، البقع وحرص (الطوال) وعلب 15 ، وتشير الإحصاءات والدراسات (إلى تراجع حركة الصادرات وإعادة الصادرات بنسبة 74% و95% مما أسفر الانكماش الكبير في الناتج الاقتصادي - انكماش بنسبة 6.17% من الناتج المحلي الإجمالي عام 2015 ، و3.15% عام 2016 ، و4.14% عام 2017 ، أسفر عن هبوط تراكمي بلغ 5.40 من الناتج المحلي الإجمالي على امتداد هذه السنوات¹⁶ .

ويشير تقرير المستجندات الاقتصادية الصادر عن وزارة التخطيط والتعاون الدولي العدد 34 يوليو 2018 17 أن إغلاق المنافذ البرية والجوية وتقييد حركة التجارة الخارجية وانقسام مؤسسات الدولة كلها تسببت في خسائر في الناتج المحلي الإجمالي مقارنة بعام 2010 34 مليار دولار خلال الفترة بين 2015 و2017 بينما تفاقمت في عام 2018 لتصل إلى 49.9 مليار دولار¹⁷ .

16 - قطاع النقل البري والطرق في اليمن: القضايا الحرجة والسياسات ذات الأولوية- نبيل الطبري (2022) ص17 مؤسسة ديب روت للاستشارات مشروع "إعادة تصور اقتصاد اليمن"، بالتنسيق مع شركاء المشروع مركز صنعاء للدراسات الاستراتيجية ومركز البحوث التطبيقية بالشراكة مع الشرق (CARPO) Rethinking_Yemens_Economy_No11_Ar.pdf
17 - لتقييم المستمر للاحتياجات في اليمن : المرحلة الثالثة DNA تحديث 2020 Authorized Disclosure Public Author- 2020
zied Disclosure Public Authorized www.worldbank.org



ثالثاً: تقييد حركة الواردات¹⁸ :

- (يشير تقرير الاحتياجات الإنسانية في اليمن الصادر عن الفريق القطري للعمل الإنساني في سبتمبر 2017) بأن اليمن تعتبر واحدة من أكبر الاستجابات الطارئة وأكثرها تعقيداً من الناحية اللوجستية. نتيجة الانقسام الداخلي ونقص الوقود وبنية الطرق التحتية المتضررة كلها عوامل تضع ضغطاً على المنظمات التي تستجيب للضرورة، وهذا قد يحول دون تحقيقها لأهدافها.
- تحتاج المنظمات الإنسانية إلى المساعدة للتغلب على الوصول المحدود إلى المناطق المتضررة من النزاع، لذلك يجب العمل على الحد من هذه المشكلات والتخفيف من حدة المعوقات التي تعرقل حركة المساعدات الإنسانية لضمان النقل الموثوق للسلع والموظفين إلى ومن وداخل اليمن، وخاصة في الحديدة وعدن وصنعاء. على وجه التحديد.
- ساهمت آلية إصدار التحالف لتصاريح سفن الحاويات التجارية التي تنقل السلع الغذائية والإنسانية إلى اليمن إلى حدوث تأخير وصول السفن، فقد أصبحت إمكانية الوصول شديدة الصعوبة وبتكاليف عالية، إذ يمكن أن تستغرق عمليات التفتيش أسابيع قبل وصول السفينة إلى الميناء، ويفرض وقوف السفن في منتصف البحر دون حراك تكاليف إضافية على التجار¹⁹.
- أثار تذبذب القيود المفروضة على الواردات، وبنية الموانئ التحتية المتضررة، وعقبات التأمين والعقبات المصرفية، والمخاطر الأمنية وارتفاع تكاليف النقل هي عوامل رئيسية تؤثر سلباً على الواردات وتوزيع السلع الحيوية في جميع أنحاء اليمن.
- أدت الهجمات على الموانئ الرئيسية في اليمن كذلك إلى تقويض القدرة على استيراد السلع الرئيسية بما في ذلك الغذاء والوقود والمستلزمات الطبية بالقدر المطلوب، ولا يزال ميناء الحديدة، الذي يمثل 70 إلى 80 بالمائة من الواردات التجارية في اليمن، هو الشريان الحيوي للحياة. مع ذلك، فإن هذا الميناء يعمل بطاقة متدنية منذ أن تضرر بسبب الغارات الجوية في شهر أغسطس 2015م.

18 - لتقييم المستمر للاحتياجات في اليمن : المرحلة الثالثة DNA تحديث 2020 Public Authorized Disclosure
 19 - للمزيد أنظر قطاع النقل البري والطرق في اليمن: القضايا الحرجة والسياسات ذات الأولوية- نبيل الطبري (2022) ص 17 مؤسسة ديب روت للاستشارات مشروع "إعادة تصور اقتصاد اليمن"، بالتنسيق مع شركاء المشروع مركز صنعاء للدراسات الاستراتيجية ومركز البحوث التطبيقية بالشراكة مع الشروق CARPO Rethinking_Yemens_Economy_No11_Ar.pdf

رابعاً: ارتفاع تكاليف الشحن الخارجي:



- ارتفاع تكاليف التأمين على شحن البضائع . من الطبيعي ان تتضاعف أسعار التأمين في مناطق النزاع والحروب (اليمن أنموذجاً) على سبيل المثال كان التأمين على الحاويات لا يزيد عن 0,25% قبل النزاع في عام 2014م أصبح التأمين حوالي 8,50% إضافة الى أجور الحاويات التي ارتفعت بشكل كبير وهو ما يشكل عبء إضافي على أسعار السلع.
- في شهري أغسطس وسبتمبر 2017م , بلغ متوسط التأخيرات في معاملات سفن الحاويات 14 يوماً، بمدد تتراوح بين يوم واحد و 59 يوماً، وهذا يمثل زيادة كبيرة عن متوسط الأشهر الاثني عشر السابقة، أي ما بين ثلاثة وأربعة أيام.
- كما أن هناك تكاليف إضافية للشحن قدرها 700 دولار للحاوية في بعض الخطوط الملاحية مثل شركه الشرق الأوسط للملاحة بسبب الإجراءات التي فرضها التحالف على السفن الواصلة إلى ميناء عدن تذهب إلى ميناء جبل علي في دبي أو ميناء جدة السعودي للتفتيش وأي تأخير يوم واحد في بقاء السفينة في عرض البحر قبل دخولها لميناء دبي أو جدة لأي أسباب منها انتظار لدورها تخضع لعقوبة الدبمراج تقدر يومياً ما بين 20 ألف إلى 28 ألف دولار يتم تحميلها كامل الحاويات المحملة في السفينة وكذلك الحال إذا تأخرت السفينة في عرض البحر قبل دخولها إلى ميناء عدن بسبب الازدحام أو انتظار دورها.

خامساً: تعثر وتراجع النشاط الاقتصادي والاستثماري :

- لم يقتصر تأثير التحديات التي وأجهد قطاع النقل في اليمن بمختلف مجالاته البرية والبحرية والجوية والأضرار الناجمة عن الحرب والمعارك والإجراءات لم يقتصر على إعاقة حركة السلع والبضائع أو على كلفة النقل وحسب وإنما امتد إلى إحداث تأثير شامل وعميق على جميع مجالات وقطاعات النشاط الاقتصادي وتراجع نشاط عدد من الشركات الكبيرة والمتوسطة والصغيرة وتوقف البعض الآخر وإفلاسها وما ترتب على ذلك من تراجع النشاط الاستثماري وتوقفه وعلى زيادة البطالة وغيرها.
- كما أدى إغلاق كل أو معظم الطرق الرئيسية إلى توقف وانهيار وإفلاس عدد كبير من المشاريع الصغيرة والمتوسطة التي كانت تنشط على امتداد الطرقات وتعرضت الأدوات والمعدات الخاصة بها للتدمير بسبب المعارك أو التهاك بسبب التقدم مما أدى إلى فقدان عدد كبير لوظائفهم وأعمالهم وملايين إن لم تكن مليارات الريالات من الخسائر المالية.
- بينما أدى تقسم المدن والمحافظات بين طرفين مع صعوبة التنقل بينهما والمخاطر والتهديدات الناتجة عن التنصيف السياسي والنزوح فقد أضطر الكثيرين لفقدان وظائفهم وأعمالهم أو إغلاق مشاريعهم الصغيرة والمتوسطة لتعذر قدرتهم على التنقل على نحو سلس وأمن كما كان سابقاً.
- وإلى جانب ذلك كله تسبب الحرب في خلق ومضاعفة المزيد من التحديات والصعوبات والمخاطر أمام نشاط النقل بمجالاته المختلفة البري والبحري والجوي وتطوره أو نموه وحفز وتشجيع الاستثمارات الجديدة فيه وتطوير خدماته وإمكاناته التنافسية بل أدت إلى توقف نموه وتطوره، بل وإغلاق العديد من المشاريع التي كانت قائمة وانهيار شركات كاملة كانت رائدة في سوق النقل سواء في مجال النقل البحري ونشاط الشحن والتخليص والتوكيلات أو الشحن والنقل الجوي أو النقل البري وسواء كان في شحن ونقل البضائع والسلع أو نقل الركاب.
- فضلاً عن توقف عدد من الخدمات المتصلة بالنقل خصوصاً البحري وفقدان عدد كبير لوظائفهم في الموانئ المتوقفة سواء بسبب توقف المشاريع الصغيرة التي تنشط بنشاط الموانئ أو بسبب توقف الأنشطة التي كان يعتمد عليها المئات في النقل والشحن والتفريغ والتحميل وغير ذلك.

سادساً: زيادة كلف الإنتاج ورفع معدلات التضخم السلعي:

- شكلت التحديات التي نجمت على اضطرابات قطاع النقل في اليمن ومخاطر النقل والشحن والإنتاج والقيود والإجراءات المفروضة بسبب الحرب ومخاطرها منذ 2015م، وما نتج عن جائحة كورونا من تحديات ومعوقات وقيود على حركة الشحن والنقل والتأمين خلال عامي 2020 و 2021م واخير الحرب الروسية بدءا من 2022م كلها عوامل وتحديات متواصلة ساهمت بشكل مضطرب في إعاقه وتأخير الشحن البحري والبري وزيادة كلفته وكلفة التأمين وأسعار الحاويات وغيرها من الخارج إلى اليمن على النحو الموضح سابقا وهو ما انعكس بشكل تلقائي ومضطرب في رفع أسعار المنتجين وكلفة الإنتاج المحلي.
- كما كان استخدام ميناء الحديدة والإجراءات الخاصة بدخول السفن كورقة ضغط تتأثر بالتطورات العسكرية والسياسية أثرا كبيرا ومباشرا على كلف الإنتاج لتأثير ذلك على تدفق الخامات ونقلها من المصدر للموانئ اليمنية ومنها لمواقع الإنتاج وقبل ذلك كله زيادة أسعار النفط وتكرر الأزمات الناجمة عنه والذي يشكل عنصرا رئيسيا في كلفة الإنتاج ونقل الخامات.
- كما تسبب الحرب والإجراءات المتخذة على حركة النقل البحري والبري فرض الكثير من الرسم المباشرة وغير المباشرة وزيادة نسب الجمارك والضرائب المفروضة فضلا عن الازدواج الضريبي والجمري بين المحافظات الذي ضاعف من كلفة الإنتاج بسبب فرض رسوم جمركية إضافية تصل إلى 20% على البضائع والسلع المنتجة محليا وعلى الخامات القادمة من عدن إلى محافظات الشمالية والغربية والوسطى ليس على الخامات والسلع الخارجية الجاهزة بل حتى السلع المنتجة محليا مما ساهم في زيادة جديدة في نمو معدلات تضخم السلع.
- وفوق هذا وذاك فتشظى المدن الصناعية والإنتاجية بين طرفي الصراع أجبر الكثير منها على التسكين الداخلي للعمال كشركات تعز الحوبان فضلا عن الابتزاز والرسوم الغير قانونية وتعنت الإجراءات وتوقف الإنتاج أحيانا والتي مثلت جميعها عوامل وأسباب رئيسية وثانوية في رفع كلفة الإنتاج المحلي خصوصا الصناعي منه
- ومن زيادة كلفة الإنتاج بشكل مستمر لتلك الأسباب وغيرها وتضخم أسعار المشتقات النفطية وتصاعديا واضطراب الأسواق إلى جانب تضخم أسعار النقل البري بين المحافظات فضلا عن انهيار أسعار الصرف والأسباب الاقتصادية الأخرى شهدت الأسواق اليمنية تضخما متزايدا على مدى السبع سنوات الماضية ويتوقع أن يتزايد خلال الأشهر القادمة بسبب اضطراب الأسواق العالمية وارتفاع الشحن والنفط وأسعار الخامات الأساسية

سابعاً: الخسائر في الأرواح والممتلكات بسبب تضرر قطاع النقل:

- تكرر الحوادث المرورية وانقلاب الشاحنات في الكثير من الطرق الفرعية نتج عنها خسائر متزايدة وكبيرة على الأرواح أو البضائع خصوصاً لعدم أهلية وصلحية الطرق البديلة وازدحامها الشديد خصوصاً في الطرق الواصلة بين عدن والحوبان التي تؤدي إلى محافظات إب وصنعاء وغيرها أو بين عدن وتعز المدينة والتي شهدت كلاهما ولا تزال حوادث مستمرة وانقطاعات وخسائر يومية في الأرواح والبضائع والشاحنات.
- تهالك الطرق الدولية وعدم صيانتها الذي ينتج عنه خسائر بشرية ومادية، حيث تتعرض السلع التي يتم شحنها عن طريق المنافذ البرية اليمنية وعلى وجه الخصوص السلع القادمة من الإمارات عبر منفذ الوديعة تواجهها عدة صعوبات تتمثل في أنها تمر عبر خطوط غير مؤهلة مما يتسبب في أضرار نتيجة الحوادث. بعضها تمر عبر خطوط تشهد مواجهات مما يعرضها لضربات جوية والبعض الآخر يتعرض لعمليات التقطع والابتزاز، وهذا ينسحب على السلع التي تأتي عبر منفذ شحن.
- ارتفاع فاتورة استيراد قطع غيار السيارات نتيجة للأضرار التي تتعرض لها المركبات بسبب سوء الطرق المستخدمة.
- تعرض عدد من تجار القطاع الخاص المستوردين لخسائر وأضرار نتيجة عدم تمكنهم من شحن وإدخال البضائع التي تعاقدوا على استيرادها وكان بعضها جاهزة في موانئ التصدير والبعض الآخر تم شحنها وظلت في عرض البحر والبعض الآخر وصل ولم يسمح بدخوله إلى الموانئ اليمنية .
- تعرض بعض السلع للتلف وخاصة الحساسة منها نتيجة بقائها في الموانئ بسبب الإجراءات المتخذة في تفتيش البضائع وشروط وإجراءات منح تصاريح الدخول فضلاً عن تصنيف بعض المدخلات والخامات الصناعية ضمن الممنوعات بسبب الحرب فقط .
- زيادة كلفة وخسائر مالية وارتفاع المخاطر على سلامة البضائع بسبب شحنها إلى موانئ الدول المجاورة كمرحلة أولى إما جدة أو دبي أو جيوتي ومن ثم إعادة شحنها إلى اليمن .
- تعذر قدرة الكثير من المرضى عن الحصول على الرعاية الطبية اللازمة خصوصاً الإسعافية منها سواء محلياً أو خارجياً بسبب وعورة الطرق وبعدها والمشقة الناجمة عنها فضلاً عن مخاوف ومخاطر الملاحقة والاعتقال لأسباب سياسية أو اشتباه وهو ما يعرض الكثير للوفاة خصوصاً كبار السن وذوي الأمراض الخطرة فضلاً عن تطور مضاعفات بقية الحالات المرضية.

● تأثير بعض العوامل الإضافية على تكاليف النقل :

1 - جائحة كورونا

مثلت الجائحة أزمة صحية عالمية غير مسبوقه لم يشهدها المجتمع الدولي منذ أكثر من قرن. القت بآثارها على جميع البلدان وجميع مجالات حياتنا اليومية وكان الإجراء الوحيد الذي تم اتخاذه في بداية الأزمة هو وضع القيود على حركة الأشخاص والبضائع.

- ونتيجة لذلك، كان قطاع النقل أكثر القطاعات تأثراً فقد انخفض النشاط في قطاع الطيران بنسبة تقدر بـ 90% .
- وتشير تقديرات نسبه الزيادة التي طرأت فعلياً على تكاليف الشحن والرسوم الجمركية خلال الفترة من 1 / 3 / 2021م إلى 7 / 3 / 2022م والمعلومات حول أسعار الشحن الدولية الحالية 40 قدم للسلع المصدرة من الصين إلى اليمن وصلت إلى 12.000 دولار وتراجع الى متوسط 11.000 دولار للأشهر (أكتوبر ونوفمبر وديسمبر) 2021م* .

2 - الحرب الروسية الأوكرانية

الحرب بين روسيا وأوكرانيا التي بدأت في 24 / 2 / 2022م ومستمرة حتى الآن والصراع بين روسيا والدول الغربية المنظمة إلى الناتو والتي فرضت عقوبات اقتصادية ومالية كبيرة جدا وغير مسبوقه أدت إلى حدوث ارتفاعات كبيرة في معظم السلع الغذائية، حيث وصل متوسط سعر طن القمح في تاريخ 7 / 3 / 2022م إلى 404 دولار مقارنة بمتوسط قدره 320 دولار للطن في بتاريخ 23 / 2 / 2022م قبل اندلاع الحرب الروسية الأوكرانية والذرة ارتفعت من 288.25 دولار للطن إلى 368.25 دولار للطن والسكر ارتفع من 495.10 دولار إلى 532.5 دولار وزيت النخيل ارتفع من 1475 دولار للطن إلى 1653.5 دولار. والنفط ارتفع من 90 دولار للبرميل إلى قرابة الـ 130 دولار وهذا بدوره أدى إلى حدوث ارتفاعات كبيرة وهو ما سوف يضاعف من معاناة المواطنين في الحصول على الغذاء الأساسي فقط، وفي حدوث موجه جديدة من الارتفاعات في تكاليف نقل السلع.

● استنتاجات :

- يعود تأخر قطاع النقل الى عدة أسباب منها غياب استراتيجية شاملة لتنظيم هذا القطاع²⁰.
- أن اليمن يواجه تحديات كثيرة تتجاوز نطاق الأضرار المادية وتقييم القدرات. وبالنظر إلى أن اليمن يستورد 90 بالمائة من احتياجاته الغذائية والأساسية وبالتالي يوجه أكثر من عشرين مليون ازمه انعدام الأمن الغذائي.
- تسببت الإجراءات التي ترافق تفتيش دخول السفن إلى اليمن في مضاعفة أسعار الغذاء منذ عام 2015م وما زالت في ارتفاع. كما أن آليات المعاينة والتخليص التي جرى وضعها تكفل بأن تكون تكلفة الحاوية المشحونة إلى اليمن ضعف تكلفة الحاوية المشحونة إلى جيبوتي أو صلالة. ما تسبب في زيادة أسعار الأغذية وغيرها من المواد الأساسية المستوردة إلى اليمن.
- ساهمت الحرب على اليمن في ارتفاع تكاليف الشحن بشكل ملحوظ بسبب أقساط التأمين ضد مخاطر الحرب التي تفرض عليها، الأمر الذي أدى إلى زيادة تكاليف التأمين على السفن التي تنتقل إلى اليمن بمقدار 16 ضعفاً عن المعتاد. وتتجاوز التكلفة الإضافية السنوية المرتبطة بذلك أكثر من 90 مليون دولار أمريكي²¹.
- تضاعف الحوادث المرتبطة بعملية النقل نتيجة غلق الطرق الرئيسية بين المحافظات وسلوك الشاحنات طرق بديلة وعرة وغير مؤهلة.
- الحاجة إلى إشراك القطاع الخاص في المساهمة في إدارة وتشغيل وصيانة الموانئ والطرق²².
- تضرر عمليات الإنتاج الداخلي وانخفاض قيمة الصادرات نتيجة غلق الموانئ والمطارات مما ضاعف من خسارة اغلب المشاريع الإنتاجية والزراعية ورفع مستوى البطالة.
- تتميز الحالة اليمنية بتدخل عوامل خارجية(جائحة كورونا والحرب الروسية الأوكرانية) ساهمت في تفاقم الوضع وضاعفت من ارتفاع الأسعار وخطورة الأمن الغذائي في اليمن.

20 - للمزيد أنظر قطاع النقل البري والطرق في اليمن: القضايا الحرجة والسياسات ذات الأولوية- نيل الطيري (2022) ص17 مؤسسة ديب روت للاستشارات مشروع "إعادة تصور اقتصاد اليمن" بالتنسيق مع شركاء المشروع مركز صنعاء للدراسات الاستراتيجية ومركز البحوث التطبيقية بالشراكة مع الشرق CARPO Rethinking_Yemens_Economy_No11_Ar.pdf

21 - للمزيد انظر تقرير تقييم الاضرار والقدرات لمينائي عدن والمكلا Aden%20and%20Mukalla%20Ports%20Assessment%20-%20Ar.pdf مرجع سابق.

22 - مشاركة القطاع الخاص في مرحلة ما بعد النزاع في اليمن، أمل ناصر فليم، أغسطس 2018، مركز صنعاء للدراسات الاستراتيجية، بالتنسيق مع شركاء المشروع ديب روت للاستشارات ومركز البحوث التطبيقية بالشراكة مع الشرق (CARPO) /Rethinking_Yemens_Economy_No3_Ar.pdf

● مصفوفة المقترحات والتوصيات :

بعد العرض التفصيلي عن الأضرار التي لحقت بقطاع النقل البري والجوي والبحري ومعرفة قيمة الأضرار والأثار التي ترتبت على عليها بضل السؤال المهم هو كيف يمكننا معالجة هذا المشكلة وكيف يمكن الاستفادة من التجارب الدولية المختلفة ؟

في الحقيقة أيا كانت التجارب الدولية تظل مشكلة النقل اليمينية ذات خصوصية مختلفة ومتغيرات داخلية وخارجية وقرارات أممية وصراعات داخلية وانقسامات سياسية لذلك حاولنا في هذه الدراسة وضع مصفوفة وفقا لثلاث (مستويات عاجلة ومتوسطة ومستقبلية)

بعيدة المدى	متوسطة	معالجات عاجلة
<p>- إعداد خطة استراتيجية قومية تساهم على تطوير قطاع النقل وفق المقاييس الاستدامة والحوكمة مع التركيز على :</p> <p>- استعادة الأمن والثقة: يجب استعادة ثقة الناقلين البحريين الدوليين في موانئ اليمن وبخاصة ميناء عدن وميناء الحديدة ضمن خال أحكام صريحة ضمن اتفاقية السلام . و الامتثال للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق البحرية والطرق والمناذ الدولية ISPS.²⁵</p>	<p>- تمكين الحكومة من فتح كل الموانئ والمطارات والمناذ البرية المختلفة، وإلغاء كافة القيود التي وضعت على حركة البضائع والمسافرين، لتفتيش السفن خارج الموانئ اليمينية. إضافة إلى إلغاء كل البرامج التي استجذنت وقد تكون هذه الخطوة أيضا إجراء لبناء الثقة يسبق اتفاق السلام.²⁴</p> <p>- إنهاء انقسام مؤسسات الدولة: يجب أن يتفق على آليات واضحة وإطار زمني لمعالجة انقسام مؤسسات الدولة، وخاصة تلك التي تلعب دورا جوهريا في اقتصاد اليمن، مع الالتزام بالعمل ضمن نطاق هذه المؤسسات بعد إعادتها لوضعها السابق.</p>	<p>1 - فتح إحدى الطرق الرئيسية بين المحافظات اليمينية "كروش - الراهده" طريق الضالع - دمت" طريق مأرب صنعاء كمرات تجارية دائمة أو مؤقتة لنقل البضائع بين المدن اليمينية مع ضمان عدم استخدام أي من الأطراف لهذا الممرات لأغراض عسكرية.²³</p> <p>2 - إعفاء السفن التي تحمل المواد الغذائية المصنعة والأساسية (القمح وغيره) من أي إجراءات أممية أو جمركية.</p> <p>3 - حشد كل الطاقات من منظمات مجتمع مدني وقطاع خاص جهودهم مع المنظمات الدولية والأمم المتحدة والمبعوث الأممي لتقديم كل وسائل الدعم لتشغيل ميناء الحديدة ورفع الحضر على مطار صنعاء ورفع القيود على حركة المسافرين وفتح منفذ حرض الحدودي باعتباره أفضل الوسائل الدعم الإنساني.</p>

23- مع ان هناك جهود سابقة وتم فتح أحد الطرق الا أنه تم العودة لإغلاقها مرة أخرى لذا في حال كان هناك جهد محلي وضغط دولي يمكن أن يشكّل ذلك فارق في إعادة فتحها.

24 - (التقييم المستمر للاحتياجات في اليمن: المرحلة الثالثة- تحديث 2020 Phase DNA Yem- 2020 indd.Arabic_3 135 20/2/12 55:1 PM (en-74060

25 - المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق البحرية الدولية: هي مدونة دولية دخلت حيز التنفيذ في 2004م، وهي جزء من التعديلات التي أدخلت على الاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحر (سولاس/1974/1988) بشأن الحد الأدنى من الترتيبات الأمنية للسفن والموانئ والوكالات الحكومية من خلال المنظمة البحرية الدولية والدول الاعضاء فيها لحماية السفن والموانئ أثناء ممارسة التجارة الدولية، وتحدد المدونة مسؤوليات الحكومات وشركات الشحن وطاقم السفن وموظفي الموانئ.

مصفوفة المقترحات والتوصيات:

بعيدة المدى	متوسطة	معالجات عاجلة
<p>- تعزيز الشراكة مع القطاع الخاص في إدارة وتطوير قطاعات النقل المختلفة .</p> <p>- ضمان موارد مستدامة لقطاع النقل مع تأهيل إدارات الحكم المحلي التي تتواجد فيها الموانئ من المساهمة في تطوير وتأهيل وصيانة قطاع النقل.</p> <p>- تعزيز شبكة الربط الداخلي للربط بين مدن اليمن وجزرة المختلفة وبما يساهم في تشجيع السياحة الداخلية وسهولة نقل الركاب والسلع بين مدن اليمن المختلفة.</p> <p>- الاستفادة من موقع اليمن الجغرافي وعمل جسر بحري للربط بين قارة أفريقيا والجزيرة العربية عبر جزيرة ميون.</p> <p>- تطوير الموانئ البحرية بحيث تقدم خدماتها لسفن النقل البحري كون جميع سواحل اليمن موازية لخط الملاحة الدولية.</p>	<p>- توريد المتحصلات القانونية : وضع الية لقيام السلطات المختلفة في المحافظات بتوريد جميع المتحصلات القانونية من الضرائب والرسوم الجمركية لحساب الحكومة لدى البنك المركزي ووفق إجراءات للشفافية والمساءلة، مع خصم مخصصات المحافظات المعتمدة في الموازنة لكل محافظة من هذا الحساب مباشر²⁶.</p> <p>- الالتفاف على إجراءات إنهاء انقسام مؤسسات الدولة الرئيسية التي تلعب دورا مفصليا في اقتصاد اليمن، بما فيها البنك المركزي اليمني.</p> <p>- حشد التمويل من مختلف المصادر، بما في ذلك مساهمات المانحين.</p> <p>- إعادة تأهيل قطاع النقل وإعادة بناء المنشآت والموانئ والمطارات التي تعرضت للتدمير أو الإهلاك والتقاعد وصيانة البنى التحتية المادية لمطارات عدن والحديدة وتعز وصنعاء، وموانئ عدن والمخا والحديدة والمكلا²⁷.</p>	<p>2</p> <p>-دعوة المجتمعات المحلية وقطاع الأعمال للمساهمة في صيانة الطرق في حدود قدراتها</p> <p>استعادة المهام والأعمال المعتادة التي نزاولها وزارة الأشغال العامة والطرق وتحديد الأدوار والمسؤوليات الواضحة لصيانة الطرق، وإدارة التمويل لصيانة الطرق وإعادة تأهيلها مع ان هناك جهود سابقة وتم فتح أحد الطرق إلا أنه تم العودة لإغلاقها مرة أخرى لذا في حال كان هناك جهد محلي وضغط دولي يمكن أن يشكل ذلك فارق في إعادة فتحها.</p>

26 - (للمزيد انظر للمزيد أنظر الاولويات الاقتصادية لاتفاق سلام دائم في اليمن ورقة سياسات (يوليو 2020) من قبل ديب روت للاستشارات بالتنسيق مع شركاء المشروع مركز صنعاء للدراسات الاستراتيجية ومركز البحوث التطبيقية بالشراكة (- CARPO) Rethinking_Yem) ens_Economy-policy_brief_20_ar%20-%20.pdf

27 - للمزيد انظر تقرير تقييم الاضرار والقدرات لميناء عدن والمكلا مرجع سابق، <https://www.ye.undp.org/content/dam/yemen/PSF/docs/Aden%20and%20Mukalla%20Ports%20Assessment%20-%20Ar.pdf>

مركز الدراسات والإعلام الاقتصادي
أحد أهم منظمات المجتمع المدني
اليمنية التي تعمل في الشأن
الاقتصادي والتوعية بالقضايا
الاقتصادية وتعزيز الشفافية
والحكم الرشيد ومشاركة المواطنين
في صنع القرار، والعمل على إيجاد
إعلام مهني ومحترف.



STUDIES & ECONOMIC MEDIA CENTER
مركز الدراسات والإعلام الاقتصادي

اليمن - تعز - حي الدحي



00967-4- 246596



www.economicmedia.net



economicmedia@gmail.com



[@Economicmedia](https://twitter.com/Economicmedia)



[Economicmedia](https://www.facebook.com/Economicmedia)