





نشرة اقتصادية

المعوقات الداخلية والخارجية لنقل السلع إلى محافظة تعز الأسباب والحلول


إعداد / م. عبدالوهاب البحيري



 www.economicmedia.net

 economicmedia@gmail.com

  @economicmedia

 00967-4-246596

المعوقات الداخلية والخارجية لنقل السلع إلى محافظة تعز

الأسباب والحلول

إعداد/
م. عبدالوهاب البحيري

2023

المحتويات

- 4 المقدمة ●
- 6 خلفية عن النشاط الاقتصادي ●
- 7 مصادر تدفق السلع ●
- 8 الوضع الحالي ●
- 15 الآثار الناجمة عن تداعيات مشكلة النقل
المعوقات والتحديات التي يواجهها القطاع الخاص أثناء نقل السلع ●
- 17 إلى محافظة تعز ●
- 17 معوقات مرتبطة بالسلطة المحلية والمكاتب الحكومية ●
- 18 معوقات غير قانونية على الطرقات ●
- 18 معوقات ناتجة عن إغلاق الطرق الرئيسية، والحصار، وإغلاق
المطارات، والموانئ ●
- 19 بدائل وحلول ●
- 21 أثر المعوقات الداخلية والخارجية لنقل السلع على ارتفاع الأسعار في
محافظة تعز ●
- 26 مصفوفة المقترحات والتوصيات لمعالجة معوقات ومشاكل النقل
في محافظة تعز ●
- 30 في محافظة تعز ●

المقدمة

تسبب الصراع بصوره المختلفة منذ اندلاعه مطلع العام 2015، في زيادة معاناة المواطنين ما أدى إلى توقف الخدمات العامة ونقص في إمدادات الغذاء والماء والوقود، رافقه انقسام مؤسسات الدولة الرئيسية بين صنعاء وعدن تحت سلطتين مركزييتين متنافستين.

زاد الأمر سوءاً مع احتدام المواجهات المسلحة بين الأطراف المتحاربة، ودخولها مرحلة جديدة تمثلت في حرب العصابات، والتي تراكمت مع إغلاق العديد من الطرق الرئيسية داخل المحافظات والطرق الرابطة بينها في وجه المدنيين جراء تصاعد وتيرة المواجهات.

في تعز- المحافظة اليمنية الأكثر سكاناً - الوضع يبدو أكثر سوءاً، فمدينة تعز عاصمة المحافظة تعاني منذ ثمان سنوات من حرب وحصار مطبق من ثلاث جهات، الأمر الذي جعل نقل البضائع والمسافرين مهمة صعبة ومحفوفة بالمخاطر والخسائر.

أدرجت الحالة المتردية للطرق في اليمن - لا سيما في محافظة تعز - كإحدى عناصر الهدنة التي رعتها الأمم المتحدة على مدار ستة أشهر (وانتهى سريانها في 2 أكتوبر 2022)، لكنها ظلت العنصر الوحيد الذي لم ينفذ من اتفاق الهدنة مع الفشل في إعادة فتح الطرق المؤدية إلى مدينة تعز المحاصرة.

ارتفعت تكاليف نقل البضائع إلى تعز، وزادت التحديات التي يواجهها سائقو الشاحنات في الطرق الوعرة والمناطق الخطرة خلال السنوات الماضية من الحرب.

سائقو شاحنات النقل يلجؤون إلى طرق بديلة، وعرة، وغير معبدة، وذات مسافات طويلة، وتعتبر تلك الطرق غير مخصصة لنقل البضائع ومرور الشاحنات الثقيلة، لأنها تفتقر إلى أدنى مقومات السلامة والأمان، نتيجة هطول الأمطار الموسمية والسيول.

كانت تكلفة نقل الطن الواحد من عدن إلى تعز لا تتجاوز 3000 ريال سابقاً، بينما اليوم تتراوح ما بين 35 و45 ألف ريال للطن الواحد، وذلك بسبب الارتفاع الجنوبي لأسعار المشتقات النفطية. أضف إلى ذلك، بلغت تكاليف نقل الشاحنة الواحدة مليوناً وثلاثمائة ألف ريال، بينما كانت لا تتجاوز 300 ألف ريال قبل الحرب، الأمر الذي تسبب في ارتفاع كبير لأسعار السلع في السوق المحلية¹.

ليست المسافات الطويلة والطرق الوعرة هي الصعوبات الوحيدة التي تواجه عملية نقل البضائع إلى محافظة تعز؛ الجبايات الباهظة التي تفرضها النقاط العسكرية المنتشرة على طول الطريق بين تعز وعدن، مشكلة أخرى، ولا يمكن أن ينجو منها سائقو الشاحنات، إذ أن الجبايات الباهظة التي تفرضها النقاط العسكرية المنتشرة

على طول الطريق بين تعز وعدن، تسجل نسبة تتراوح بين 15% و20% من إجمالي تكلفة النقل.

انعكست مجمل تلك العوائق والتحديات بشكل مباشر على القطاع الخاص الذي بات يواجه ارتفاعاً كبيراً في تكاليف النقل مع غياب شبه تام للمؤسسات الرقابية، ما أدى إلى ارتفاع أسعار السلع الأساسية².

تهدف هذه النشرة إلى تشخيص معوقات وتحديات تدفق السلع إلى محافظة تعز من خلال طرح مصفوفة مقترحات حلول عملية لحل معوقات ومشاكل النقل في المحافظة، كما تقدم توصيات للتخفيف من حدة هذه الأزمة ومعالجتها في نهاية المطاف.

2 - (القمح، الدقيق، الأرز، السكر، الأدوية، الحليب، المشتقات النفطية).

خلفية عن النشاط الاقتصادي

تتميز محافظة تعز بتنوع نشاطها الاقتصادي، وتتفاوت تلك الأنشطة إلى حد كبير بما تشمله من زراعة وصناعة وسياحة وثروة حيوانية وسمكية. وكما تُعد موطناً لعدد من أبرز رجال الأعمال والشركات في اليمن. ففي عام 2004، تضمنت تعز قرابة 11% من جميع الشركات الخاصة (على المستوى الوطني)، مما وضعها في المرتبة الثانية بعد صنعاء، ويعتقد بأن الشركات الصناعية في منطقة الحويان توفر إيرادات سنوية تتراوح بين 50 و60 مليون دولار أمريكي³.

أثرت الحرب بشكل كبير على هذه الأنشطة وعلى بنيتها الأساسية حيث قاربت عجلة الإنتاج على التوقف بشكل كامل خلال هذه الفترة نظراً لشحة الموارد وضعف الإمكانيات.

تمتلك محافظة تعز أكثر من 58,000 هكتار من الأراضي الصالحة للزراعة والتي تزرع أساساً بالحبوب (59%) والقات (14%) والمحاصيل النقدية (13%).

تشير التقارير الصادرة من مكتب الزراعة والري لعام 2021 بتحسّن ملحوظ في الإنتاج النباتي؛ إذ ارتفع كمية الإنتاج النباتي من (252,029) طناً في العام 2014 إلى (262,725) طناً في العام 2021 بمتوسط معدل نمو سنوي (0,60%)، وتسهم بحوالي 17% من الناتج الإجمالي المحلي.

كما انخفض أعداد الثروة الحيوانية من (795,477) رأساً في العام 2014 إلى (708,509) رؤوس في العام 2021 بمتوسط معدل نمو سنوي سالب (-1.64%).

وتراجع إنتاج العسل من (222) طناً في العام 2019م إلى (211) طناً في العام 2021 بمتوسط معدل نمو سنوي سالب (-2.5%).

في عام 2005 بلغ إنتاج الأسماك 3,600 طن، وهو ما يعادل 1,5 في المائة من إجمالي الإنتاج الوطني.

3 - برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، تعز: ملف التنمية الحضري، واشنطن العاصمة، (2020)، ص50، https://yemenportal.unhabitat.org/wp-content/uploads/2021/01/01-Taiz-City-Profile_02.pdf (تاريخ الوصول إليه: 4 أبريل 2023).

مصادر تدفق السلع

مصادر داخلية

أشارت التقارير الغير منشورة⁴ للشركة اليمنية للغاز- صافر لعام 2021، بأنه تم ترحيل (5,134,032) اسطوانة غاز إلى محافظة تعز، منها (3,337,121) اسطوانة غاز إلى مناطق الشرعية (تعز-المدينة) بنسبة 65%، وتم ترحيل (1,796,911.2) اسطوانة غاز إلى مناطق سيطرة الحوثيين شمال وشرق تعز بنسبة 35%.

كما بلغت واردات المحافظة من مادة الأسمنت (الوحدة، الوطنية، حضرموت) المنتجة في محافظة لحج وأبين (499,570) كيساً، كما بلغت واردات المحافظة من المياه المعدنية والألبان المنتجة في محافظة صنعاء وإب ومحافظة أخرى (353,654) كرتوناً، (508,520) كرتوناً بالترتيب.

مصادر خارجية

تستورد محافظة تعز احتياجاتها الأساسية من السلع والمنتجات عبر المنافذ البحرية للمحافظة وبشكل محدود (ميناء المخا)، وعبر المنافذ البحرية للمحافظات المجاورة (عدن، الحديدة)، بعد توقف نشاط الاستيراد بشكل نهائي عبر الموانئ الجوية اليمنية. إذ أشارت التقارير الصادرة عن مكتب جمارك ورقابة محافظة تعز لعام 2021؛ بأن واردات المحافظة من دولة الصومال عبر منفذ المخا بلغت (451) طناً وبتكلفة إجمالية بلغت (377,528,000) مليون ريال، بينما بلغت الواردات من بقية دول العالم عبر منفذ المخا (1050) طناً وبتكلفة إجمالية بلغت (192,561,000) مليون ريال. وتُعد أبرز البضائع المستوردة من المواد الغذائية الأساسية وغير الأساسية عبر كافة المنافذ الدولية لعام 2022 كالآتي:

الصف	القمح	الدقيق	دقيق أفران	سكر	أرز	مواد غذائية	عصائر ومشروبات غازية	بهارات	دجاج مثلج	حديد	خشب
العبوة	كيس	كيس	كيس	كيس	كيس	كرتون	كرتون	كيس	كرتون	بندل	بندل
الاجمالي	4,950	234,220	166,290	105,704	133,770	199,790	342,350	86,850	136,170	2,641	1,896

4 - مقابلة مع الأستاذ: مرزوق ياسين، كاتب صحفي متخصص في ملف الغاز بتاريخ (18 مايو 2023).

الوضع الحالي

يُعد قطاع النقل من القطاعات الأكثر تضرراً جراء الحرب الجارية التي أسفرت عن انقسام مؤسسات الدولة الرئيسية بين صنعاء وعدن تحت سلطتين مركزيتين متنافستين.

على مدى ثمان سنوات، خلفت الحرب أضراراً جسيمة في البنى التحتية لشبكة الطرق المعبدة في تعز (التي تُعد محدودة)، لا سيما في المديرية المكتظة بالسكان (صالة، المظفر، القاهرة).

ومما يزيد من تفاقم الأضرار الناتجة عن القتال على الأرض مشكلة الألغام الأرضية التي تمت زراعتها بشكل كثيف، ولاسيما في المناطق السكنية المكتظة في المدينة. ولا يزال الصراع المستمر يحد من حركة المدنيين داخل المدينة، إذ بلغت قيمة خسائر قطاع النقل للفترة (2015 إلى 2020) (110) مليون دولار، وتركزت الخسارة في هذا القطاع بدرجة أساسية في انخفاض الإيرادات، وهي خسارة تعزى بدرجة أساسية إلى الحصار المفروض على المحافظة، وقطع الطرقات الرئيسية واللجوء إلى طرق فرعية وبعيدة، مما أدى إلى الحد من سهولة تنقلات المواطنين والبضائع من وإلى المحافظة⁵.

على غرار المدن اليمينية الأخرى، يفقر قطاع النقل في تعز إلى الرقابة المؤسسية الشاملة والرؤية الاستراتيجية.

فقد تضررت 50% أو أكثر من إجمالي شبكة الطرق داخل مدينة تعز، ووفقاً لتقرير تقييم آثار الحرب والحصار على محافظة تعز للفترة (2015-2020) "تعرضت نصف الطرق تقريباً إلى درجة عالية من الضرر"، كما تم تدمير ثلاثة جسور رئيسية تربط محافظة تعز بمحافظة عدن. كما تسببت الحرب إلى توقف كلي لميناء المخا، فضلاً عن خروج مطار تعز الدولي عن الخدمة بسبب الأضرار الجسيمة التي لحقت به نتيجة قصف طيران التحالف.

وفقاً لتقرير التقييم المستمر للاحتياجات في اليمن، يقدر إجمالي تكاليف الأضرار التي لحقت بالبنية التحتية لقطاع النقل على مستوى محافظة تعز بجميع مديرياتها ما بين 128 و156 مليون دولار⁷، بما في ذلك الطرق داخل المحافظة والطرق الطويلة التي تربط جميع مديريات محافظة تعز ببعضها البعض، والجسور التي تربط محافظة تعز بالمحافظات المجاورة وميناء المخا ومطار تعز الدولي.

فرض الحصار على أبناء المحافظة من كافة الاتجاهات وتم إغلاق جميع المنافذ البرية ما تسبب في إغلاق الطرق الرئيسية الثلاثة عدا المنفذ الوحيد الممتد جنوب المدينة نحو مدينة عدن عبر مدينة التربة، أو نحو المخا عبر طريق الكدحة، أو الممتد إلى الحويان عبر طريق الأقروض.

سوف نحاول في المصروفة الآتية توضيح أنواع الأضرار وتقييم حجمها على مستوى مجالات النقل المختلفة:

5 - مكتب التخطيط والتعاون الدولي - تعز: آثار الحرب والحصار على محافظة تعز، (ديسمبر، 2021)، ص 30.
6 - برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، تعز: ملف التنمية الحضري، واشنطن العاصمة، (2020)، ص 89،
https://yemenportal.unhabitat.org/wp-content/uploads/2021/01/01-Toiz-City-Profile_02.pdf (تاريخ الوصول إليه: 28 مارس 2023).
7 - مجموعة البنك الدولي، التقييم المستمر للاحتياجات في اليمن: المرحلة الثالثة، واشنطن العاصمة، (2020)، ص 132،
https://documents1.worldbank.org/curated/en/210741607971072301/pdf/Yemen-Dynamic-Needs-Assessment-Phase-3-2020-Update.pdf (تاريخ الوصول إليه: 7 أبريل 2023).

مصفوفة الأضرار التي لحقت بقطاع النقل البري والبحري والجوي في محافظة تعز

القطاع	أنواع الأضرار	تقييم قيمة الخسائر
أولاً: الطرق والجسور	وفقاً لتقرير تقييم أثار الحرب والحصار على محافظة تعز الذي أجراه مكتب التخطيط والتعاون الدولي فإن 50% أو أكثر من إجمالي شبكة الطرق داخل مدينة تعز تعرضت إلى درجة عالية من الضرر، كما تم تدمير ثلاثة جسور رئيسية تربط محافظة تعز بمحافظة عدن، وقد أدى إغلاق طريق الحويان تعز، إلى استخدام طرق وعرة بديلة محفوفة بالمخاطر على تنقل المسافرين ونقل البضائع؛ فالطريق التي كان المرور منها يستغرق عشر دقائق، أصبحت تستغرق بين 5 إلى 8 ساعات، وقد يتطلب تكاليف تصل إلى 15 ألف ريال يمني، وهي رحلة تكاد تساوي السفر من صنعاء إلى تعز ⁸ ، وقد كانت التكلفة تساوي 100 ريال يمني لمسافة 10 كم. كما أدى الصراع إلى إغلاق طرق هامة، بما في ذلك طريق تعز- المخا 100 كم، وطريق تعز- عدن 167 كم.	وفقاً لتقرير التقييم المستمر للاحتياجات في اليمن، يقدر إجمالي الأضرار التي لحقت بالبنية التحتية للطرق داخل مدينة تعز بمديرياتها الثلاث (صالة، المظفر، القاهرة)، بما في ذلك إنارة الشوارع ما بين 40 و49 مليون دولار. وعلى مستوى المحافظة بجميع مديرياتها بلغت تكاليف الأضرار التي لحقت بقطاع النقل البري والجسور 64 مليون دولار ⁹ .
ثانياً: النقل البحري (ميناء المخا)	تعرض ميناء المخا لأضرار كبيرة في منشآته إذ أن الحرب لم تبق شيئاً داخل الميناء، وانتهت ممتلكاته البحرية والبرية ¹⁰ . وأسفر توقف الميناء منذ يناير 2017م عن تضرر الوكالات الملاحية العاملة فيه، إلى جانب تعطل النشاط التجاري، وتوقف حركة التصدير والاستيراد، حيث وصل في العام 2013 إجمالي صادرات الميناء من البضائع 25 ألف طن، فيما بلغ حجم الواردات 142 ألف طن، كما وصل إجمالي واردات النفط عبر الميناء 403 ألف طن.	وفقاً لتقرير تقييم أثار الحرب والحصار على محافظة تعز للمدة (2015-2020)، بلغت تكاليف الأضرار التي لحقت بالبنية التحتية البحرية لميناء المخا 8 مليون دولار، بينما بلغت تكاليف الأضرار التي لحقت بآبار المياه التابعة للمحجر الصحي وتجهيزاته 1 مليون دولار، و (550) ألف دولار تكاليف الأضرار التي لحقت بالمرحقة والمزرعة التابعتين للمحجر الصحي في ميناء المخا ¹¹ .

8 - الأوتشا، تقرير بالمستجدات الإنسانية في اليمن، (7-20 مايو 2019)، العدد 8، ص1، <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/issue%208%20AR.pdf> (تاريخ الوصول إليه: 7 أبريل 2023).

9 - مجموعة البنك الدولي، التقييم المستمر للاحتياجات في اليمن: المرحلة الثالثة، واشنطن العاصمة، (2020)، ص133، <https://docs1.worldbank.org/curated/en/210741607971072301/pdf/Yemen-Dynamic-Needs-Assessment-Phase-3-Update-2020> (تاريخ الوصول إليه: 7 أبريل 2023).

10 - فحطان، محمد سيف، إعادة تشغيل وتطوير ميناء المخا، خطوة لا تحتمل التأجيل، مركز الدراسات والإعلام الاقتصادي، (2022)، ص4، <https://economy-icmedia.net/?p=3980> (تاريخ الوصول إليه: 8 أبريل 2023).

11 - مكتب التخطيط والتعاون الدولي، تعز، آثار الحرب والحصار على محافظة تعز، (ديسمبر 2021)، ص19.

القطاع	أنواع الأضرار	تقييم قيمة الخسائر
ثالثاً: النقل الجوي (مطار تعز الدولي)	تعرض مطار تعز الدولي لأضرار كبيرة شملت تدمير مدارج الهبوط والمدارج الموازية والمرسى وصلات الركاب والمباني والأبراج وأتلاف أجهزة الهبوط الآلي والاتصالات، إضافة إلى تدمير منظومات كاميرات المراقبة وشاشات عرض الرحلات وسيارات الإطفاء وبوابات التفتيش الأمنية وأجهزة تفتيش العفش والشحن ومنظومات إضاءة المدارج.	وفقاً للتقرير الصادر عن وزارة النقل حول حجم الأضرار والخسائر، يشير التقرير بأن تكاليف الأضرار التي لحقت بمطار تعز الدولي بلغت 10,520,000 مليون دولار ¹² .

وضع الطرق في تعز

بات التنقل داخل أي محافظة مسألة شاقة في أغلب الأحيان، وتستغرق وقتاً أطول من المعتاد. تعد محافظة تعز خير مثال على ذلك، التي تقبع عاصمتها (تحمل ذات الاسم) تحت الحصار الذي فرضته جماعة الحوثيين منذ منتصف العام 2015، ما تسبب في إغلاق جميع الطرق الرئيسية المؤدية من وإلى المدينة، الواقعة في مداخلها الشمالية الغربية والشمالية والشرقية. وبالرغم من الهدنة التي رعتها الأمم المتحدة في العام 2022، واستمرت من أبريل حتى مطلع أكتوبر من نفس العام، وتضمنت فتح طرق تعز ومحافظة أخرى، إلا أن طرق تعز الرئيسية ظلت كما هي مغلقة حتى الآن.

طريق تعز-الحوبان (منفذ الأقروض)

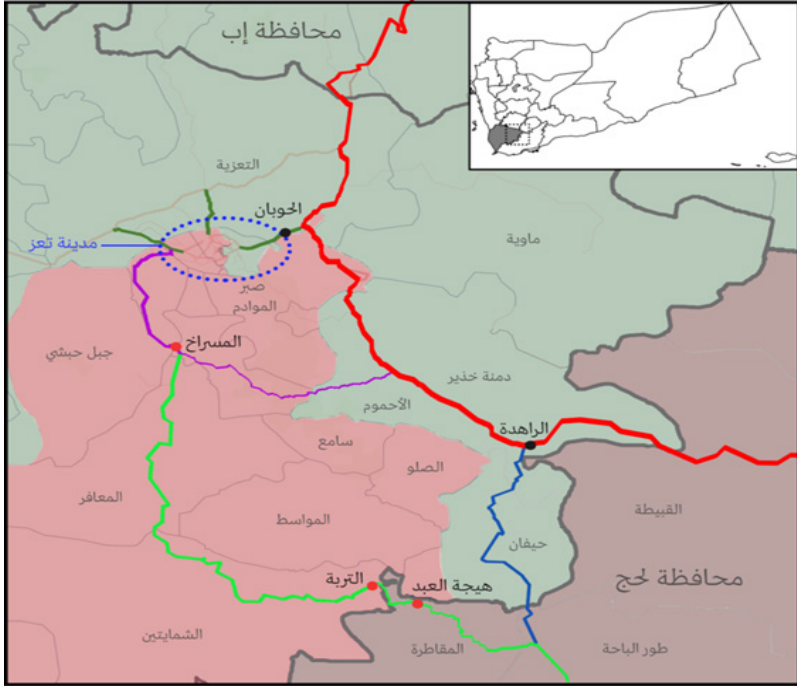
الحرب والحصار تسببا بقطع طريق تعز الحوبان؛ البالغ طوله 2 كم تقريباً، وتقطع في زمن يقارب 15 دقيقة. حالياً، تستغرق الرحلة من مدينة تعز إلى الحوبان من 6 إلى 8 ساعات. لمغادرة مدينة تعز، يضطر السكان وسائفو المركبات وشاحنات النقل إلى سلوك طريق الأقروض الجبلي غير المُعَبَّد، وهو التفاف حول المدينة يزيد طوله عن 60 كم. طريق الأقروض متعرجة وضيقة، وفيها الكثير من المنعطفات الحادة والعديد من نقاط التفتيش الحكومية والحوثية، مما ساهم في ارتفاع تكاليف النقل الداخلي للسلع القادمة من منطقة الحوبان الصناعية والمحافظات المجاورة إلى

12 - صحافة 24. وزارة النقل تكشف حجم الأضرار والخسائر في قطاعاتها، <https://so24.co/article/486008> (تاريخ الوصول إليه: 9 أبريل 2023).

مدينة تعز، فعلى سبيل المثال كانت تكلفة نقل الطن الواحد من الحوبان إلى تعز لا تتجاوز 3000 ألف ريال سابقاً، بينما اليوم بلغت تكلفة النقل 22 ألف ريال للطن الواحد. أضف إلى ذلك، بلغت تكاليف نقل الشاحنة الواحدة (حمولة 5 طن) إجمالاً 110 ألف ريال، بينما كانت لا تتجاوز 15000 ريال قبل الحرب، الأمر الذي تسبب في ارتفاع كبير لأسعار السلع في السوق المحلية.

يضم الطريق الممتد من الحوبان إلى مدينة تعز عبر منفذ الأقروض؛ حوالي 14 نقطة تفتيش (جبايات) بسندات رسمية وغير رسمية، تديرها قوات عسكرية تابعة للحوثيين ولمحور تعز. حيث تصل إجمالي الجبايات المفروضة على طول الطريق بين تعز والحوبان 24 ألف ريال تقريباً، وتشكل عبئاً كبيراً على التجار؛ وتضاف إلى

الطرق والمنافذ في محافظة تعز قبل وبعد الحرب



عنوان تفسيري:	
طرق صنعاء - عدن قبل الحرب	الحدود بين المحافظات
المناحل المؤدية إلى مدينة تعز من الشمال الغربي، والشمال، والشمال الشرقي (إلى الحوبان)	الحدود بين المنطريات
(أغلق في منتصف 2015 بعد محاصرة المدينة من قبل القوات الموالية للحوثيين وصاع) طريق الأقروض (تم افتتاحه بعد إغلاق الطريق الرابط بين مدينة تعز والحوبان)	نقاط تفتيش سيئة الصيت
الطريق الرابط بين مدينة تعز وعدن (استخدم بعد إغلاق طريق الحوبان)	القوات الموالية للمجلس الانتقالي الجنوبي
جزء من طريق صنعاء - عدن الذي يمر عبر تعز	القوات التابعة للحوثيين
القوات الموالية للحكومة اليمنية	

المصدر: مركز صنعاء للدراسات الاستراتيجية، يناير/كانون الثاني 2023

قيمة السلع التي تتقل كاهل المواطنين.

سجلت الإدارة العامة لشرطة السير في محافظة تعز، 49 حادثاً مرورياً من 2017 إلى 2021، في طريق الأقروض، وتسببت تلك الحوادث بوفاة 12 شخصاً وإصابة 48 آخرين، بالإضافة إلى خسائر مادية تقدر بـ 150 مليون ريال يمني. ويتم تحصيل الجبايات المفروضة من قبل النقاط العسكرية حسب نوع وسعر البضاعة كالآتي¹³:

م	اسم نقطة الجباية	مبلغ الجباية	جهة التحصيل	الطرف المسيطر
1	نقطة (1) المنشور	1000 ريال الطبعة القديمة	سند مكتب النقل	الحوثيين
2	نقطة (2) المنشور	500 ريال الطبعة القديمة	بدون سند	الحوثيين
3	نقطة أجلة	500 ريال الطبعة القديمة	بدون سند	الحوثيين
4	نقطة الكدرة	500 ريال الطبعة القديمة	بدون سند	الحوثيين
5	نقطة مفرق سامع	1000 ريال الطبعة القديمة	سند دعم جبهة الأقروض	الحوثيين
6	نقطة الخرفة	500 ريال الطبعة القديمة	بدون سند	الحوثيين
7	نقطة الحرس	1500 ريال الطبعة القديمة	بدون سند	الحوثيين
	إجمالي الطبعة القديمة	5500 ريال الطبعة القديمة		
8	نقطة (1) سائلة المسراخ	2000 ريال الطبعة الجديدة	سند مكتب النقل	الشرعية
9	نقطة (2) سائلة المسراخ	3000 ريال الطبعة الجديدة	سند دعم جبهة الأقروض	الشرعية
10	نقطة مركز المسراخ	2000 ريال الطبعة الجديدة	سند مكتب التحسين	الشرعية
11	نقطة مفرق جبل حبشي	1500 ريال الطبعة الجديدة	سند دعم جبهة المنعم	الشرعية
12	نقطة فندق الحرمين	2000 ريال الطبعة الجديدة	سند دعم جبهة الضباب	الشرعية
13	نقطة السجن المركزي	2000 ريال الطبعة الجديدة	سند دعم جبهة جبل هان	الشرعية
14	نقطة الحصص	500 ريال الطبعة الجديدة	بدون سند	الشرعية
	إجمالي الطبعة الجديدة	13000 ريال الطبعة الجديدة		
الإجمالي	14 نقطة جباية	24,000 ريال الطبعة الجديدة		

طريق تعز-عدن (منفذ هيجة العبد)

الحرب والحصار تسببا بقطع الطرق الرئيسية الرابطة بين مدينة تعز وعدن البالغ طولها 176 كم وتقطع في زمن يقارب ساعتين ونصف. حالياً، تستغرق الرحلة من مدينة تعز إلى عدن مدة لا تقل عن ثمان ساعات بالسيارة عبر طريق بديل غير معبد غالباً؛ الأمر الذي جعل نقل البضائع والمسافرين مهمة صعبة ومحفوفة بالمخاطر والخسائر. وأصبحت الطريق البديلة (مدينة تعز- النشمة- التربة- هيجة العبد- طور الباحة- عدن) بطول 190 كم، أحد أخطر أجزاء هذا الطريق هو الجزء المار عبر هيجة العبد، الذي يتميز بسلسلة تعرجات شديدة الانحدار كثيراً ما تتسبب في انقلاب الشاحنات، كما يوجد جزء آخر غير معبد من الطريق، يعرف بـ "سائلا المقاطرة"، يتسع لمرور سيارة واحدة فقط أياً كان الاتجاه، وتعتبر تلك الطريق غير مخصصة لنقل البضائع ومرور الشاحنات الثقيلة، لأنها تفتقر إلى أدنى مقومات السلامة والأمان، نتيجة هطول الأمطار الموسمية والسيل.

كانت تكلفة نقل الطن الواحد من عدن إلى تعز لا تتجاوز 3000 ريال سابقاً، بينما اليوم تتراوح ما بين 35 و45 ألف ريال للطن الواحد، وذلك بسبب الارتفاع الجنوني لأسعار المشتقات النفطية، أضف إلى ذلك، بلغت تكاليف نقل الشاحنة الواحدة (حمولة 12 طناً) مليوناً وثلاثمائة ألف ريال، بينما كانت لا تتجاوز 300 الف ريال قبل الحرب، الأمر الذي تسبب في ارتفاع كبير لأسعار السلع في السوق المحلية¹⁴.

الجبايات الباهظة التي تفرضها النقاط العسكرية المنتشرة على طول الطريق بين تعز وعدن، تسجل نسبة تتراوح بين 15% و20% من إجمالي تكلفة النقل. وتنتشر نقاط الجباية على طول الخط الرابط بين العاصمة المؤقتة عدن ومدينة تعز؛ وفرض قرابة 50 نقطة عسكرية - تابعة للحكومة الشرعية - على كل سائق شاحنة إتاوات بموجب سندات، وتحت مسميات متعددة. فيما تتقاضى بقية النقاط مبالغ مالية دون سندات، حيث تصل إجمالي الجبايات المفروضة على طول الطريق بين عدن وتعز 136,600 ألف ريال¹⁵، وتشكل عبئاً كبيراً على التجار؛ وتضاف إلى قيمة السلع التي تنقل كاهل المواطنين¹⁶.

سجلت الإدارة العامة لشرطة المرور في مديرية المقاطرة؛ وشرطة السير في محافظة تعز، 64 حادثاً مرورياً من 2017 إلى 2021، في طريق هيجة العبد، وتسببت تلك الحوادث بوفاة 116 شخصاً؛ وإصابة 454 آخرين، بالإضافة إلى خسائر مادية تقدر بـ 459 مليون ريال يمني.

14 - التاجر المحمدي، مقابلة شخصية مع التاجر أجراها الباحث بتاريخ، 29 مارس 2023.
15 - تعتمد مبالغ الجبايات على نوعية السلعة، ففي حال كانت الشاحنة محملة بالوقود فإن إجمالي الجبايات تصل إلى ما يزيد عن مليون ونصف ريال عن الشاحنة الواحدة (كلما كانت السلعة استهلاكية أكثر كان مبلغ الجباية أكبر).
16 - سالم، محمد، (سائق شاحنة) مقابلة شخصية أجراها الباحث بتاريخ، 2 أبريل 2023.

ويتم تحصيل الجبايات المفروضة من قبل النقاط العسكرية حسب نوع وسعر البضاعة كالآتي 17 :

م	اسم نقطة الجباية	مبلغ الجباية	جهة التحصيل	ملاحظات
1	نقطة الرباط	3000 ريال الطبعة الجديدة	سند مكتب التحسين	
		50,000 ريال الطبعة الجديدة	سند - دعم وإسناد	
2	نقطة صبر	2000 ريال الطبعة الجديدة	بدون سند	
		3000 ريال الطبعة الجديدة	سند مكتب التحسين	
		2000 ريال الطبعة الجديدة	سند صندوق طرقات	
3	نقطة الوهط	1000 ريال الطبعة الجديدة	رسوم الختم	
		500 ريال الطبعة الجديدة	بدون سند	
		2000 ريال الطبعة الجديدة	سند مكتب التحسين	
4	نقطة (1) الحديد	500 ريال الطبعة الجديدة	بدون سند	
5	نقطة (2) الحديد	500 ريال الطبعة الجديدة	بدون سند	
6	نقطة (3) الحديد	500 ريال الطبعة الجديدة	بدون سند	
7	نقطة الرجاء	1500 ريال الطبعة الجديدة	سند مكتب التحسين	
		1500 ريال الطبعة الجديدة	سند مكتب النقل	
8	10 نقاط * 500 ريال	5000 ريال الطبعة الجديدة	بدون سند	10 نقاط بين منطقة الرجاء وطور الباحة
9	نقطة (1) طور الباحة	5000 ريال الطبعة الجديدة	سند مكتب التحسين	
		1000 ريال الطبعة الجديدة	بدون سند	
10	نقطة (2) طور الباحة	10,000 ريال الطبعة الجديدة	سند تحسين	
11	نقطة الجبوبي (اللواء الرابع)	10,000 ريال الطبعة الجديدة	سند تحسين	
12	نقطة سائلة المقاطرة	5000 ريال الطبعة الجديدة	سند تحسين	
13	6 نقاط * 200 ريال	1200 ريال الطبعة الجديدة	بدون سند	6 نقاط على طول طريق هيجة العبد
14	نقطة (1) التربة	20,000 ريال الطبعة الجديدة	سند تحسين	
15	نقطة (2) التربة	2,000 ريال الطبعة الجديدة	سند مكتب النقل	
16	17 نقطة * 200 ريال	3400 ريال الطبعة الجديدة	بدون سند	17 نقطة من التربة إلى مفرق جبل حبشي
17	نقطة مفرق جبل حبشي	1500 ريال الطبعة الجديدة	سند دعم جبهة المنعم (الشرعية)	
18	نقطة فندق الحرمين	2000 ريال الطبعة الجديدة	سند دعم جبهة الضباب (الشرعية)	
19	نقطة السجن المركزي	2000 ريال الطبعة الجديدة	سند دعم جبهة جبل هان (الشرعية)	
20	نقطة الحصب	500 ريال الطبعة الجديدة	بدون سند	
	50 نقطة جباية	136,600 ريال الطبعة الجديدة		

الآثار الناجمة عن تداعيات مشكلة النقل

إن الدور الذي يلعبه قطاع النقل على المستوى الاقتصادي لا يمكن تغافله أو التغاضي عنه، فالنمو والازدهار اللذان يتحققان في هذا القطاع يمتد تأثيرهما ليشمل جميع القطاعات الأخرى لا سيما قطاع الأمن الغذائي والطاقة وحركة الصادرات والواردات وحركة الأشخاص، وبالتالي هناك ارتباط قوي بين النمو الذي يحصل في هذا القطاع وبين نمو النشاط الاقتصادي بشكل عام.

يعاني القطاع الخاص العديد من العوائق والتحديات أثناء نقل السلع إلى محافظة تعز مما يؤدي إلى ارتفاع أسعار السلع الأساسية، وتتمثل معظم هذه المعوقات بالإجراءات المتخذة من قبل السلطة المحلية بالمحافظة حيث قامت بإنشاء نظامها الخاص للضرائب ورسوم النقل والتعريفات الجمركية داخل المحافظات لملء الفراغ السياسي الناجم عن الصراع، بالإضافة إلى الإجراءات غير القانونية التي تمارس على الطرق الواصلة بين المحافظة كالجبايات والتقطعات وغيرها من العراقيل.

التبعات المباشرة لهذه المعوقات والتحديات كبيرة، يدخل عدد أقل من السلع للمحافظة، مما يؤدي إلى انخفاض المعروض من المنتجات ويحد من توافرها في السوق وبالتالي زيادة الأسعار.

ومن أبرز الآثار الناجمة عن تداعيات معوقات وتحديات قطاع النقل في المحافظة:

- **تقييد حركة الصادرات:** أدى توقف تصدير فائض منتجات المحافظة الزراعية والغذائية وغيرها إلى حالة من الركود الاقتصادي، حيث تحوي المحافظة أكبر مصانع البلاد التي تعمل في صناعة المواد الغذائية، والسمن والصابون، والألبان وغيرها، والتي تقوم بتصديرها إلى بعض البلدان الخليجية والقرن الأفريقي.
- **تقييد حركة الواردات:** لقد ترتب على عملية استيراد حاجات المحافظة عبر ميناء عدن، وسيطرة جماعة الحوثيين على ميناء الحوثة على ميناء الجديدة، وحصارها لمدينة تعز، وقطع الطرقات، ونقل البضاعة عبر طرق فرعية وعرة، وعدم القدرة على استخدام ميناء المخا لاستيراد تلك البضائع، لعدم تأهيله. ترتب على كل ذلك عدد من الآثار السلبية المرهقة للمواطن والاقتصاد المحلي كالزيادة في التكاليف، التي انعكست في ارتفاع أسعار الواردات، وارتفاع استهلاك الطاقة المستهلكة في عملية النقل، وزيادة آثارها السلبية على البيئة.
- **زيادة تكاليف النقل الداخلي:** يؤدي إغلاق الطرق الرئيسية إلى استخدام طرق بديلة أطول وأقل حركة من أجل نقل البشر والبضائع. هذه الطرق البديلة لديها بنية تحتية متداعية وهي أقل تنظيماً ورقابة من قبل قوات الأمن، بسبب هذه الطرق الأطول والأكثر خطورة، تكون تكاليف النقل أعلى مع انتقال البضائع من

الموانئ إلى المدن والمحافظات، على سبيل المثال، في عام 2013، كلف تسليم حاوية 40 قدمًا عن طريق البر من عدن إلى تعز حوالي 120 ألف ريال يمني، اليوم قد يكلف الحمل نفسه مليوناً ومائتاً ألف ريال يمني، أعلى بعشرة أضعاف.

زيادة تكاليف الشحن الدولي: أدت إجراءات التفتيش المصاحبة لدخول السفن والحاويات إلى اليمن، والتي فرضها التحالف العربي، إلى مضاعفة أسعار المواد الغذائية منذ عام 2015، وقد أدت عملية التفتيش المطلوبة وآليات التخليص إلى زيادة تكلفة حاويات الشحن إلى اليمن، مقارنة بالدول الأخرى، على سبيل المثال، تكلفة شحن حاوية إلى اليمن هي ضعف تكلفة شحن نفس الحاوية إلى جيبوتي أو صلالة المجاورتين. وهذا بدوره يزيد من أسعار المواد الغذائية وغيرها من المنتجات المستوردة للمستهلكين في المحافظات اليمنية ومنها محافظة تعز المحاصرة.

ارتفاع أسعار السلع: والذي تفاقم بسبب قضايا متعددة من ارتفاع معدلات التضخم، وانخفاض قيمة العملة، وارتفاع تكلفة النقل.

الخسائر المباشرة في الأرواح والممتلكات: بسبب ظروف الطرق غير الآمنة، تشير التقارير الصادرة عن الإدارة العامة لشرطة المرور في مديرية المقاطرة؛ وشرطة السير في محافظة تعز، إلى أن عدد الحوادث المرورية خلال الفترة من يناير 2017 إلى منتصف العام 2022 في طريق هيجة العبد؛ وطريق الأقروض، بلغ 145 حادثاً، أدت إلى وفاة 142 شخصاً، وإصابة 549 آخرين، فيما بلغت الخسائر المادية 3.609 مليار ريال.

سوف نحاول في الجدول الآتي توضيح إجمالي الحوادث المرورية في الطرق والمنافذ البديلة (الأقروض، هيجة العبد) والخسائر البشرية والمادية المترتبة عليها:

المصدر	الخسائر	حالات الإصابة	حالات الوفاة	إجمالي الضحايا	إجمالي الحوادث	الفترة الزمنية	الطريق
شرطة المقاطرة	165 مليون ريال	151	42	193	22	2021-2017	هيجة العبد
شرطة سبر تعز	294 مليون ريال	303	74	377	42	2021-2017	هيجة العبد
شرطة سبر تعز	150 مليون ريال	48	12	60	49	2021-2017	الأقروض
منظمة رايتس رادار	مليار ونصف	16	7	53	17	النصف الأول من العام 2022	هيجة العبد
منظمة رايتس رادار	مليار ونصف	31	7	38	15	النصف الأول من العام 2022	الأقروض
	3.609 مليار ريال	549	142	721	145		الإجمالي

المعوقات والتحديات التي يواجهها القطاع الخاص أثناء نقل السلع إلى محافظة تعز

معوقات مرتبطة بالسلطة المحلية والمكاتب الحكومية

● تنظيم وإدارة وسائل النقل: أدى غياب دور مكتب النقل وإدارة المرور في تنظيم وإدارة حركة المركبات (شاحنات نقل خفيف وثقيل، سيارات وباصات) وخطوط السير؛ وعدم ضبط أجور النقل للركاب والسلع والبضائع داخل مدينة تعز وفيما بينها وبين المحافظات المجاورة، بالإضافة إلى حصر اهتمامها في جباية الرسوم والمخالفات دون تقديم خدمة منضبطة ومنظمة، تسبب في تعطيل العملية الاقتصادية وإغراق الشوارع العامة بوسائل نقل خاصة بالمواطنين لتغطية احتياجاتهم الذي فشلت وسائل النقل العامة في تغطيتها أثناء الحرب، نتج عنه آثار سلبية وفي مقدمتها رفع فاتورة استهلاك الوقود والمشتقات النفطية، التآكل السريع للطرق والشوارع العامة، ومضاعفة أسعار السلع والمنتجات بسبب ارتفاع تكاليف النقل الخاص مقارنة بالنقل العام.

● ضعف تغطية ضوابط الوزن المحوري: شكلت قضية الأوزان المحورية لمركبات النقل إحدى القضايا الرئيسية في صيانة الطرق، ولكن وللأسف هناك قصور من قبل صندوق صيانة الطرق بإنشاء محطات أوزان جديدة على شبكة الطرق وفي عدة مناطق، حيث تساهم الحمولة الزائدة في تسريع تدهور الطرق وتؤدي إلى زيادة تكاليف صيانة الطرق وكذلك تكاليف تشغيل المركبات. فهي تشكل خطراً على سلامة الطرق وسائر مستخدميها وتلحق مع تزايدها أضراراً في البنية التحتية للطرق (تلف السطح المعبد للطرق) وتقلل من عمرها ومستوى السلامة المطلوب، مما يشكل أعباءً وتكاليف إضافية للقيام بأعمال الصيانة.

● ازدياد جباية الضرائب والجمارك والتراخيص، وتعدد المراكز المسيطرة: تسببت الحرب والإجراءات المفروضة من قبل السلطة المحلية في تعز والمحافظات المجاورة، في فرض الكثير من الرسوم المباشرة وغير المباشرة من زيادة رسوم الجمارك والضرائب المفروضة ورسوم التحسين ورسوم التراخيص ورسوم الأرصفة؛ فضلاً عن الازدواج الضريبي والجمركي ورسوم التحسين والتراخيص بين محافظة تعز، والمحافظات المجاورة الذي ضاعف من كلفة الإنتاج بسبب فرض رسوم جمركية إضافية تصل إلى 20% على البضائع والسلع المنتجة محلياً، وعلى الخامات القادمة من عدن إلى تعز، كما يدفع التاجر على بضاعته القادمة من عدن ما نسبته 15% كضريبة قيمة مضافة

وضريبة مبيعات وهذه مخالفة قانوناً. هذه الرسوم المفروضة لا تقتصر على الخامات والسلع الخارجية الجاهزة، بل حتى على السلع المنتجة محلياً مما ساهم في زيادة جديدة في نمو معدلات تضخم السلع وبالتالي ارتفاع أسعار السلع والمنتجات¹⁹.

- قصور في ضبط نقاط الجبايات.
- عدم وجود رؤية للمحافظة للتغلب على معوقات النقل.
- عدم الجدية في تنفيذ مشاريع صيانة وتعميد الطرقات.
- قصور في مطالبة وزارة النفط بإعطاء حصة المحافظة من المشتقات النفطية.

معوقات غير قانونية على الطرقات

● نقاط التفتيش العشوائية (الجبایات): يواجه سائقو الشاحنات بين محافظة تعز والمحافظات المجاورة تعقيدات بالغة، بسبب استمرار الحرب والصراع، ويتعرض كثير منهم للاعتداء ومصادرة الأصول والابتزاز من قبل نقاط التفتيش العشوائية؛ والتوقف لساعات طويلة تتكرر فيها الممارسات التعسفية بحقهم. إذ أن الجبايات الباهظة التي تفرضها النقاط العسكرية المنتشرة على طول الطريق بين تعز وعدن، تسجل نسبة تتراوح بين 15% و20% من إجمالي تكلفة النقل. وتنتشر نقاط الجباية على طول الخط الرابط بين العاصمة المؤقتة عدن ومدينة تعز؛ وفرض قرابة 50 نقطة على كل سائق شاحنة إناوات بموجب سندات، وتحت مسميات متعددة. فيما تتقاضى بقية النقاط مبالغ مالية دون سندات، حيث تصل إجمالي الجبايات المفروضة على طول الطريق بين عدن وتعز 136,600 ألف ريال، وتشكل عبئاً كبيراً على التجار، وتضاف إلى قيمة السلع التي تنقلها كاهل المواطنين²⁰.

19 - القليعة، عبدالرحمن، مقابلة شخصية مع مدير مركز سيتي مول (تعز) أجزاها الباحث بتاريخ، 4 ابريل 2023.
20 - الناجر المحمدي، مقابلة شخصية أجزاها الباحث بتاريخ، 29 مارس 2023.

معوقات ناتجة عن إغلاق الطرق الرئيسية،

والحصار، وإغلاق المطارات، والموانئ

● قطع الطرق الرئيسية: الحرب والحصار تسببا بقطع الطرق الرئيسية الرابطة بين مدينة تعز وعدن البالغ طولها 176 كم وتقطع في زمن يقارب ساعتين ونصف. حالياً، تستغرق الرحلة من مدينة تعز إلى عدن مدة لا تقل عن ثمان ساعات بالسيارة عبر طريق بديل غير معبد غالباً؛ الأمر الذي جعل نقل البضائع والمسافرين مهمة صعبة ومحفوفة بالمخاطر والخسائر. وأصبحت الطريق البديلة (مدينة تعز- النشمة- التربة- هيجة العبد- طور الباحة- عدن) بطول 190 كم، أحد أخطر أجزاء هذا الطريق هو الجزء المار عبر هيجة العبد، الذي يتميز بسلسلة تعرجات شديدة الانحدار كثيراً ما تتسبب في انقلاب الشاحنات. كما يوجد جزء آخر غير معبد من الطريق، يعرف بـ "سائلة المقاطرة"، يتسع لمرور سيارة واحدة فقط أي أن الاتجاه، وتعتبر تلك الطريق غير مخصصة لنقل البضائع ومرور الشاحنات الثقيلة، لأنها تفتقر إلى أدنى مقومات السلامة والأمان، نتيجة هطول الأمطار الموسمية والسيول.

كما أدى إغلاق طريق الحوبان تعز، إلى زيادة المسافة عما كانت عليه سابقاً إلى عشرة أضعاف؛ واستخدام طرق وعرة بديلة محفوفة بالمخاطر للمركبات التي تنقل الركاب والبضائع؛ 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 مدينة تعز، فعلى سبيل المثال كانت تكلفة نقل الطن الواحد من عدن إلى تعز لا تتجاوز 3000 ريال سابقاً، بينما اليوم تتراوح ما بين 35 و45 ألف ريال للطن الواحد. أضف إلى ذلك، بلغت تكاليف نقل الشاحنة الواحدة مليوناً وثلاثمائة ألف ريال، بينما كانت لا تتجاوز 300 ألف ريال قبل الحرب، الأمر الذي تسبب في ارتفاع كبير لأسعار السلع في السوق المحلية.

● ارتفاع أسعار المشتقات النفطية: أدى ارتفاع أسعار الوقود إلى ارتفاع تكاليف النقل إلى أكثر من 300% عما كانت عليه قبل الحرب في 2014، فوفقاً لإصدار فبراير 2023 من نشرة مراقبة السوق في محافظة تعز²¹، تشير البيانات إلى أن المتوسط الوطني لسعر مادة الديزل ارتفع من 150 ريالاً/لتر نهاية 2014 ليصل نهاية فبراير 2023 إلى 1250 ريالاً/لتر بنسبة زيادة 733.3% وارتفعت أسعار البترول على المستوى الوطني من 158 ريالاً/لتر نهاية 2014 إلى 1150 ريالاً/لتر نهاية فبراير 2023 بنسبة زيادة 627.8%. وهو ما يمثل زيادة بنسبة أكثر من 600% لأسعار الوقود مقارنة بسعر ما قبل الحرب، الأمر الذي ضاعف من تكاليف نقل السلع والبضائع، وانعكس سلبيًا على أسعار السلع في السوق المحلية.

● الإغلاق الكلي للموانئ وتوقف الأنشطة التجارية: توقف ميناء المخا بشكل

كلي منذ بدء الحرب وهو ما أضر سلباً على نشاط الاستيراد والتصدير حيث كان ميناء المخا يمثل جزءاً مهماً من نشاط الاستيراد والتصدير للمدن الصناعية القريبة منه؛ لا سيما محافظة تعز. فضلاً عن الدور الذي كان يمثله كمنفذ مهم للتصدير والتبادل التجاري مع دول القرن الإفريقي التي كانت تمثل سوقاً واعداً ومتنامياً للمنتجات اليمنية، كما كان الميناء يتصدر النشاط التجاري في مجال المواشي المستوردة من القرن الإفريقي وغير ذلك. لقد ترتب على عملية استيراد حاجات المحافظة عبر ميناء عدن، وسيطرة جماعة الحوثيين على ميناء الحديدة، وحصارها لمدينة تعز، وقطع الطرقات، ونقل البضاعة عبر طرق فرعية وعرة، وعدم القدرة على استخدام ميناء المخا لاستيراد تلك البضائع، لعدم تأهيله. ترتب على كل ذلك عدد من الآثار السلبية على المواطن والاقتصاد المحلي للمحافظة؛ فسكان المحافظة البالغ عددهم 5 مليون²² هم الفئة المتضررة الأولى، حيث عانى السكان وما يزالون من مشكلة ارتفاع تكاليف نقل السلع من عدن. أما بالنسبة للاقتصاد المحلي تحوي المحافظة أكبر مصانع البلاد التي تعمل في صناعة مواد غذائية، سمن وصابون، ألبان... وغيرها من الاحتياجات الضرورية، وتقوم بتوزيعها على مستوى الجمهورية، بالتالي يستفيد منها أغلب سكان اليمن. أضف إلى ذلك، تكاليف نقل المواد الخام التي تستوردها تلك المصانع، تدخل ضمن مكونات تكلفة المنتج، وزيادة تكاليف نقلها، يزيد من تكاليف السلع إلى ما يزيد عن 30%، التي ينقل عبئها إلى المستهلك.

● **شل حركة الملاحة الجوية:** تعرضت البنية التحتية لمطار تعز الدولي لأضرار كبيرة أدت إلى توقفه وخروجه عن الخدمة بشكل نهائي، بالإضافة إلى أن إغلاق معظم المطارات اليمنية ومنها مطار تعز تسبب في زيادة عدد الوفيات للمرضى الذين هم في حاجة ماسة للسفر، ولأنه في نفس الوقت يعتبر البوابة الرئيسية لمحافظة تعز؛ لتدفق حركة الشحن الجوي من الأدوية والمستلزمات الطبية خصوصاً للأمراض المزمنة وإغلاقه تسبب في أزمة إنسانية كبيرة؛ إلى جانب الخسائر الكبيرة الفادحة التي لم يقتصر ضررها على المطار وتهالك أو تقادم المعدات بسبب التوقف عن الرحلات وعدم إمكانية الصيانة، بل كان تأثيرها واسعاً وممتداً إلى توقف جميع الرحلات الداخلية (النقل الداخلي) وارتفاع تكاليف الشحن التجاري الجوي مع تعرض المطارات اليمنية لأضرار بالغة مع توقف معظم المطارات اليمنية العاملة، في حين اقتصر عودتها للعمل على مطاري عدن وسينون وحصرت الرحلات الدولية في خطي القاهرة وعمّان، مما شكل عائقاً أمام شحن البضائع الجوية للقطاع الخاص وترحيل العملات الأجنبية لدى القطاع الخاص والبنوك من وإلى اليمن.

● **ارتفاع مخاطر الملاحة البحرية:** ساهمت التهديدات العسكرية المتواصلة في المياه الإقليمية اليمنية خصوصاً ميناء المخا؛ إلى زيادة مخاطر الملاحة البحرية التي نتج عنها ارتفاع كبير ومتواصل على الشحن لليمن، وأسعار التأمين البحري على البضائع من 0.25% قبل الحرب إلى 8.5%، وهو ما يشكل عبئاً إضافياً على أسعار السلع.

بدائل وحلول

هناك العديد من البدائل والحلول التي يمكن القيام بها في الوقت الحالي ولكن تم استخدام بعض المعايير في اختيار البديل أو الحل الأفضل والأكثر فعالية.

اعتمد المعيار الأول على تكلفة الحل أو البديل المطروح، وكان المعيار الثاني سهولة التدخل وسرعة الإنجاز، والمعيار الثالث والأخير الأضرار الناتجة عن عدم اتخاذ هذا الحل أو البديل.

1 - طريق تعز-الكدحة-المخا

في 23 أكتوبر 2022، بدأ العمل في مشروع طريق بديل بطول 40 كيلومترًا، يربط المخا بمدينة تعز، عن طريق منطقتي الكدحة والبيرين، بتكلفة ثمانية ملايين دولار أمريكي، حيث يُعد هذا الطريق ذا أهمية استراتيجية لمدينة تعز كونه البوابة الرئيسية لمدينة تعز لتزويدها بالمواد الغذائية والتجارية القادمة من ميناء المخا. ويتوقع أن يسهل الطريق إمدادات الوقود والمواد الغذائية، والأدوية والمساعدات من الحصار المفروض على مدينة تعز، في ظل افتتاح ميناء ومطار المخا.

ومن أبرز مزايا طريق تعز-الكدحة-المخا²³

- يعتبر أسهل الطرق وأقلها خطرًا من بين الطرق البديلة الأخرى.
- المشروع يشمل تصريف سيول الأمطار لضمان حماية عمر الطريق.
- يتوقع أن يستفيد من الطريق حوالي أربعة ملايين ونصف المليون، من السكان في تعز، كونه يربط تعز بمدينة المخا التي تضم أيضًا ميناء المخا الذي يستطيع استقبال واردات الغذاء والوقود.
- يعتبر من أفضل الطرق في تعز، وذلك لعدم وجود عقبات جبلية بشكل كبير.
- سيعمل على انفراج جزء كبير من معاناة السكان وسائقي الشاحنات في مدينة تعز من خلال توفير 60% من التكاليف - في حال استئناف نشاط الاستيراد والتصدير عبر ميناء المخا - وسيسهل حركة التجارة والنقل بشكل عام بين تعز وعدن عبر الخط الساحلي مرورًا بالمخا²⁴.

2 - مشروع طريق شريان تعز الجديد (تعز-المليوي-عدن)²⁵

يُعد مشروع طريق شريان تعز الجديد (تعز-المليوي-عدن)؛ أحد أبرز الحلول الناجعة للنقل البري بين محافظة تعز وعدن، نظرًا للتسهيلات والمزايا المتعددة على طول الطريق.

23 - الشارحي، سهيل. بحلول يونيو القادم، طريق جديد يربط المخا بتعز، (مقابلة مع م. معاذ خالد الشرعي)، (13 فبراير 2023)، <https://almushahid.net/111216/> (تاريخ الوصول إليه: 9 أبريل 2023).

24 - القلعة، عبدالرحمن. مقابلة شخصية مع مدير مركز سيني مول (تعز) أجزاها الباحث بتاريخ، 4 أبريل 2023.

25 - الديهي، عبدالإله سلام. مقابلة شخصية أجراها الباحث، 29 مارس 2023.

يحتاج مشروع طريق شريان تعز الجديد لمراحل شق كلبية أو جزئية يبلغ طول مساره الأولي 86 كيلو متر طولي تقريباً وبإمكاننا أن نقسمه إلى جزئين رئيسيين:

• الجزء الأول

والذي يحتاج لشق كلي وعمل دراسات متكاملة ولم يبدأ به الشق حتى اللحظة وهي المقاطع التالية:

- 3 كيلو في بني عُمر مديرية الشمايتين محافظة تعز.
- 47 كيلو تقريباً معظمها خبوت سهلة الشق بالمجمل من قرية الكوم بعزلة الفجزاع بمديرية المضاربة محافظة لحج ووصولاً إلى قرية الصنمة عزلة الثُريح بمديرية المضاربة محافظة لحج أيضاً.

• الجزء الثاني

- 12 كيلو من مجمع الجبين بني عُمر مروراً بالكُويرة والتبديحة ووصولاً إلى بني مُحمَّد تحتاج لاستكمال مراحل شق تم إنجازها في مشاريع سابقة للدولة وعمل دراسات متكاملة.
- 17 كيلو متر من بني مُحمَّد إلى قرية الغرامية تحتاج لاستكمال مراحل الشق وإنجاز الأعمال الإنشائية واستكمال الدراسة.
- 7 كيلو متر من قرية الغرامية إلى بداية المرخص؛ أيضاً تحتاج لاستكمال أعمال الشق وإنجاز الأعمال الإنشائية واستكمال مراحل الدراسة.

من أبرز مزايا طريق تعز-المليوي-عدن:

- أعلى منطقة مرتفعة عن سطح البحر ستمر منها الطريق 600 متر فقط؛ يبدأ ذلك من مستوى صفر في محافظة لحج إلى مستوى 600 متر في منطقة بني عمر مديرية الشمايتين.
- لا مرتفعات شاهقة، ولا منحدرات خطيرة ومخيفة ومرعبة كطريق كربة الصحي وطريق هيجة العبد والتي يبلغ ارتفاعها عن سطح البحر 2800 متر.
- طريق ذات مناظر سياحية مكسوة بالخضرة والمياه والأشجار النادرة.
- طريق رابط بين ثلاثة موانئ (المخا، رأس العارة، عدن).
- وصول الخدمات إلى مئات القرى والتي حرمت من أبسطها لعشرات السنين.
- ذو موارد طبيعية (منتجات زراعية متنوعة).
- عائد اقتصادي لسكان المنطقة.

المقارنة بين جميع المسارات الواصلة بين مدينة تعز- عدن²⁶

م	المسار (تعز- عدن)	المسافة	ملاحظات
1	مدينة تعز- الصافية - بني عمر- بني محمد - زريعة الشام - المليوي- المجزاع- البريقة (عدن)	183 كم	وإذا تدخلت الدولة ممكن أن تختصر المسافة إلى أقل من 152 كم
2	مدينة تعز- الحوبان - الراهدة - العند- عدن	176 كم	
3	مدينة تعز- النشمة - التربة - هيجة العبد - طور الباحة - عدن	190 كم	

وكما هو ملاحظ في الجدول السابق؛ وبحسب أحد مهندسي المشروع، فإن مسار الطريق سيتحول بمنطقة "المركز" مديرية الشماليين، لتمر عبر بني شعبة الشرق - بني محمد، وسيتم تلافي المرور بمدينة "التربة" ما يعني تقليص المسافة الإجمالية من 190 كم إلى 152 كم فقط، ما سيوفر مسافة قدرها 38 كم؛ وزمن ساعتين من وقت الرحلة، ناهيك عن تحاشي الكثير من حوادث السير والانهيارات الصخرية التي كانت تشهدها منطقة "هيجة العبد وكربة الصحي"²⁷.

أما على المستوى الإنساني ستساهم الطريق في التخفيف من زحمة السير وستعمل على دخول المواد الغذائية بسهولة ويسر إلى تعز.

3 - مطار المخا

تقع مدينة المخا على البحر الأحمر جنوبي غرب اليمن، وتتبع إدارياً محافظة تعز التي تبعد عنها نحو 100 كيلومتر غرباً. كما تبعد عن مضيق باب المندب 75 كيلومتراً شمالاً، والذي يعد من أهم الممرات المائية في العالم، وتقع بالقرب من مدينة الحديدة التي يسيطر عليها الحوثيون وتبعد عن مركزها 170 كيلومتراً جنوباً.

وفي سبتمبر من العام 2022، أقر مجلس الوزراء اليمني، اعتماد مطار المخا الواقع في مدينة المخا الساحلية على البحر الأحمر، كميناء جوي لمحافظة تعز، سيسهم في التخفيف من معاناة أبناء المحافظة في ظل إغلاق الطرق واستمرار الحرب والحصار المفروض على محافظة تعز منذ منتصف العام 2015.

ويمثل مطار المخا الذي يبعد عن عاصمة محافظة تعز بنحو 100 كم إلى الغرب، أول شريان جوي استراتيجي يتم تشييده خلال سنوات الحرب ليكون بوابة غربية

26 - بني يمن. "شريان تعز الجديد".. كسر للحصار الجوي وتخفيف لمعاناة السكان، (4 فبراير 2021)، <https://yeniyyemen.net/p-206910> (تاريخ الوصول إليه: 11 أبريل 2023).

27 - تعز 24. حصار تعز.. يعيد أقدم طريق يربطها بالمحافظات الجنوبية إلى الواجهة، (2021)، <https://taiz24.net/ar-chives/10554> (تاريخ الوصول إليه: 6 أبريل 2023).

ملاحية لخدمة سكان محافظتي تعز والحديدة. وشُيّد مطار المخا الدولي على مدار عام كامل بطول 3 كم وفقاً لأرقي المواصفات الدولية ليكون بمثابة البوابة السابعة لليمن بعد مطارات صنعاء وعدن وسيئون والريان والغيضة وعشق. ووفقاً لرئيس دائرة الإعلام والثقافة في المكتب السياسي للمقاومة الوطنية - محمد أنعم - فإنه لا نية لاستخدام المطار للأغراض العسكرية، مؤكداً أن مهمة المطار مدنية تماماً. إذ يُعد افتتاح مطار المخا الدولي وعودة نشاط الحركة الجوية فيه، بالإضافة إلى تقدم المواصفات التي يتميز بها، له أبعاد اقتصادية وأمنية.

فمن الناحية الأمنية؛ هناك حاجة أمنية تتعلق بالزيارات الدولية لمدينة المخا ومحافظة تعز، وهذا المطار سيمثل اختصاراً للجهد والوقت من أجل الوصول إلى المخا والمناطق الأخرى في تعز.

ومن الناحية الاقتصادية فإن إنشاء مطار المخا الدولي كمطار رسمي لمحافظة تعز، سيسهم بشكل كبير في التخفيف من مشاكل نقل السلع والبضائع إلى محافظة تعز، وسينعكس ذلك بشكل كبير في خفض الأسعار واستئناف نشاط الاستيراد والتصدير.

4 - ميناء المخا

ميناء المخا هو أحد الموانئ التجارية في اليمن، يطل على ساحل البحر الأحمر يتبع إدارياً مؤسسة موانئ البحر الأحمر محافظة الحديدة. ويتبع جغرافياً محافظة تعز التي يبعد عنها بمسافة 100 كيلو متر طولي.

على الرغم من التشغيل المحدود للميناء، ذي الطاقة التشغيلية صغيرة الحجم، فقد توقف تماماً عن ممارسة نشاطه التجاري منذ أواخر العام 2014؛ بسبب سيطرة جماعة الحوثيين على العاصمة اليمنية صنعاء في سبتمبر 2014 وعدد من المحافظات اليمنية.

وظل كذلك حتى بعد استعادته من قبل من قبل الحكومة اليمنية "المعترف بها دولياً" في العام 2017. ولم يعاود نشاطه التجاري، ولم تكلف الوزارة جهة أو شخصاً بإدارة الميناء طوال تلك الفترة، وبتاريخ 25 مايو 2021 كلف وزير النقل قائماً بأعمال مدير الميناء.

ظلت محافظة تعز تستورد حاجاتها من البضائع والمواد الخام عبر مينائي عدن والحديدة، وبعد استيلاء جماعة الحوثيين على ميناء الحديدة، وحصارها لمدينة تعز. أصبح ميناء عدن وما زال المصدر الوحيد لاستيراد حاجة المحافظة من البضائع. وبسبب قطع الطريق الرئيسي بين عدن وتعز، أصبحت المحافظة مضطرة لنقل البضائع المستوردة والواصل إلى ميناء عدن، عبر طريق فرعي وعمر، حيث تمر

البضائع في محافظة لحج قبل وصولها إلى محافظة تعز، وبسبب الاضطراب الأمني في الطرقات بسبب الحرب وما رافقها من تقطعات، وتوقفات إجبارية، وحوادث تعرضت لها مركبات النقل في طريق هيجة العبد، مصحوبة بوفيات في أحيان كثيرة، وغيرها من المشاكل التي رافقت نقل البضائع من عدن إلى تعز. كل ذلك أدى إلى ارتفاع تكلفة النقل، وبالتالي ارتفاع تكلفة السلع إلى ما يزيد عن 30% وفقاً لتصريحات رسمية، ما أثقل كاهل المواطنين في المحافظة²⁸.

الأهمية الاستراتيجية لتأهيل ميناء المخا

1. تطمح المحافظة إلى استيراد حاجتها من البضائع والمواد الخام عبر ميناء المخا مستقبلاً والذي من الممكن أن يخفف من معاناة سكان المحافظة على الأقل، ومن الأعباء الإضافية لتكاليف النقل والمشاكل المصاحبة لنقل السلع الواردة عبر ميناء عدن، ولن يتأتى ذلك إلا من خلال استثمار أموال كبيرة لتطوير الميناء بتوسيعه وتعميقه لزيادة طاقته الإنتاجية، وتأهيله لاستقبال جميع أنواع السفن التجارية.
2. تصدير فائض منتجات المحافظة الزراعية وغيرها.
3. إمكانية اجتذاب الخطوط الملاحية الكبرى، لقربه من الممر الدولي.
4. توسط موقعه بين أكبر الموانئ اليمنية، مينائي عدن والحديدة.
5. تلبية حاجة المصانع في المحافظة، وهي من أكبر المصانع في الجمهورية.

28 - قحطان، محمد سيف، إعادة تشغيل وتطوير ميناء المخا.. خطوة لا تحتمل التأجيل، (مايو 2022)، ص4، https://www.yemenief.org/Download_Center/document/doc_3076.pdf (تاريخ الوصول إليه: 11 أبريل 2023).

أثر المعوقات الداخلية والخارجية نقل السلع على ارتفاع الأسعار في محافظة تعز

شهدت أسعار السلع الأساسية في محافظة تعز منذ اندلاع الحرب فيها مطلع أبريل 2015، تقلبات عدة، ظلت تتواصل وتتقل كاهل المواطنين، حتى أصبح أغلبهم عاجز عن شراء المواد الغذائية الأساسية نتيجة ارتفاع الأسعار بشكل مضاعف.

المقارنة بين أسعار السلع الأساسية في محافظة تعز وعدن ²⁹

م	السلعة	النوع	العبوة	وحدة القياس	السعر ريال (عدن)	السعر ريال (تعز)	فارق السعر (تكلفة نقل السلعة)
1	قمح استرالي	كيس	50	كجم	34,000	36,000	2,000
2	دقيق البركة أحمر	كيس	50	كجم	34,000	36,000	2,000
3	دقيق السنابل	كيس	50	كجم	36,000	38,000	2,000
4	سكر برازيلي	كيس	50	كجم	55,000	57,000	3,000
5	أرز الريان	كيس	40	كجم	75,000	77,000	2,000
6	زيت كريم	جالون	4	لتر	6,900	8,000	1,100
7	صلصة وطني	كرتون	70	عبوة	4,600	5,500	900
8	سكر السعيد	قطعة	10	كجم	9,700	10,300	600
9	نيدو كبير	علبة	2.5	كجم	30,600	33,000	2,400
10	حليب بودرة درجة أولى	عبوة	1	كجم	5,500	6,000	500
11	مكرونه ستار	كرتون	20	كيس	4,600	5,800	1,200
12	شعيرية ستار	كرتون	20	كيس	5,200	6,200	1,000
13	فاصوليا راقى	كرتون	24	علبة	11,500	12,500	1,000
14	فول صبي	كرتون	24	علبة	9,500	10,500	1,000
15	جبن سالم	باكت	24	قطعة	2,200	2,500	300
16	تونة شاهين صغير	كرتون	48	علبة	33,000	35,000	2,000
17	صابون نرجس	عبوة	2.5	كجم	6,000	7,000	1,000

وتمر عملية ارتفاع أسعار السلع وتقلبها بمصفوفة طويلة من المعوقات التي لم تجد من يتصدى لها ويعمل على حلها، بدءاً من الحصار الذي بدأ في سبتمبر 2015، والذي جرى كسره بعد نحو عام من جهة واحدة فقط ليستمر من ثلاث جهات حتى اللحظة.

الحصار المفروض على محافظة تعز

أدى الحصار المفروض على المدينة إلى تعليق العديد من الواردات في الموانئ البحرية لغرض التفتيش³⁰، ثم إرسالها إلى الموانئ اليمنية المتدهورة التي ليس لديها ما يكفي من الموظفين أو المعدات لتفريغ المنتجات وتجهيزها للتسليم، كما أن الشحنات المستوردة معرضة لخطر الابتزاز خلال طريقها إلى وجهتها مما يؤدي إلى ارتفاع التكاليف.

كما لجأ التجار إلى طرق بديلة ذات مسافات طويلة فزادت تكاليف النقل، حيث بلغت تكاليف النقل للشاحنة الواحدة من عدن إلى تعز مبلغ مليون وثلاثمائة ألف ريال، بينما كانت لا تتجاوز 300 ألف ريال قبل الحرب³¹.

السوق السوداء

أشارت التقارير الغير منشورة³² الصادرة عن مكتب الصناعة والتجارة - تعز لعام 2021، بأن واردات المحافظة (تعز-المدينة) من مادة الغاز المنزلي المنتجة في محافظة مأرب بلغت (865,979) اسطوانة غاز.

ووفقاً لبيانات غير منشورة³³ للشركة اليمنية للغاز- صافر لعام 2021، تم ترحيل (5,134,032) اسطوانة غاز إلى محافظة تعز، منها (3,337,121) اسطوانة غاز إلى مناطق الشرعية (تعز-المدينة) بنسبة 65%، وتم ترحيل (1,796,911.2) اسطوانة غاز إلى مناطق سيطرة الحوثيين شمال وشرق تعز بنسبة 35%.

هناك فجوة ما بين تقرير مكتب الصناعة والتجارة، والبيانات الصادرة عن الشركة اليمنية للغاز- صافر، إذ يتبين بأن أعداد اسطوانات الغاز المثبتة رسمياً في تقرير مكتب الصناعة والتجارة لعام 2021 بلغت (865,979) اسطوانة غاز من أصل (3,337,121) اسطوانة غاز؛ تم إثباتها وفق بيانات غير منشورة صادرة عن الشركة اليمنية للغاز- صافر، وهذه الكمية لا تزيد عن 28% من إجمالي الكمية المرحلة من صافر فيما يخص مناطق الشرعية في (تعز-المدينة) فقط، ما يعني أن 72% من حصة مناطق الشرعية في (تعز-المدينة) تباع في السوق السوداء، الأمر الذي ضاعف من ارتفاع الأسعار.

30 - إخبار السفن للتوجه إلى ميناء جدة وجيبوتي لغرض التفتيش، مقابلة مع رجل الأعمال / عبدالإله سلام الدبعي: رئيس قطاع مواد البناء بالفرقة التجارية والصناعية في تعز.

31 - التاجر المحمدي، مقابلة شخصية مع التاجر أجزاها الباحث بتاريخ، 29 مارس 2023.

32 - مركز معلومات محافظة تعز. (أبريل 2023).

33 - مقابلة مع الأستاذ: مرزوق ياسين، كاتب صحفي متخصص في ملف الغاز بتاريخ (18 مايو 2023).

تدهور قيمة العملة المحلية

أدى انهيار الريال اليمني مقابل العملات الأجنبية خلال الأعوام الماضية، والتقلبات في سعر العملة المحلية، وتردي الأوضاع الاقتصادية والمعيشية عما كانت عليه قبل الحرب، إلى اضطراب أسعار السلع في الأسواق المحلية في المحافظة. إذ تشير البيانات³⁴ إلى أن متوسط سعر صرف الدولار ارتفع من 214 ريال/دولار نهاية العام 2014م ليصل نهاية شهر مارس 2023م إلى 1249 ريال/دولار بنسبة زيادة 483.6%، ليتراجع خلال شهر أبريل بنسبة (-3%) ليصبح سعر الدولار الواحد 1213 ريال/دولار، ثم يعاود الارتفاع أواخر شهر مايو 2023م بنسبة (4%) ليصل سعر الدولار إلى 1300 ريال/دولار.

جبايات غير قانونية

أدى تحصيل الجبايات من قبل النقاط العسكرية المنتشرة بكثافة على طول الخط الوحيد الذي يربط مدينة تعز وريفها الجنوبي بمحافظة لحج وعدن، إلى زيادة في تكاليف النقل، حيث تصل إجمالي المبالغ المفروضة على الناقلات إلى 136,600 الف ريال موزعة بين النقاط، منها بسندات ومنها بغير سندات³⁵.

أسعار المشتقات النفطية

تُعد الأزمات المتكررة في المشتقات النفطية وارتفاع أسعارها والتي زادت بأكثر من 600% عما كانت عليه قبل الحرب في 2014، أحد أهم الأسباب التي ساهمت في اضطراب أسعار السلع في الأسواق المحلية.

تشير التقديرات³⁶ إلى أن أزمات الوقود تسببت بتوقف 50% من الحركة الاقتصادية بشكل عام، وفي القطاعات الصناعية والتجارية والزراعية على وجه الخصوص، ووفقاً لتقرير ممارسة الأعمال للبنك الدولي، فإن 72% من إجمالي المنشآت الاقتصادية الخاصة العاملة في اليمن أكدت حدوث زيادات في نفقاتها التشغيلية جراء ظروف الصراع والحرب والعوامل المرتبطة بها خلال السنوات 2017-2019.

تتبعكس أزمة المشتقات النفطية في محافظة تعز في بروز ظاهرة السوق السوداء حتى توسعت وأقامت سوقاً موازياً للسوق الرسمي للمشتقات النفطية مما يؤدي إلى عدم استقرار الوضع التمويني والسعري للمشتقات النفطية في المدينة.

وتشير البيانات³⁷ إلى أن المتوسط الوطني لسعر مادة الديزل ارتفع من 150 ريالاً/لتر نهاية 2014 ليصل نهاية فبراير 2023 إلى 1250 ريالاً/لتر بنسبة زيادة 733.3% وارتفعت أسعار البنترول على المستوى الوطني من 158 ريالاً/لتر نهاية 2014 إلى 1150 ريالاً/لتر نهاية فبراير 2023 بنسبة زيادة 627.8%.

34 - مكتب التخطيط والتعاون الدولي-تعز. النشرة الشهرية لمراقبة السوق، (أبريل 2023)، العدد (11).

35 - ذبيان، محمد. (سائق شاحنة) مقابلة سابقة.

36 - غير بسام، تقرير: الصناعة في اليمن.. مواجهة مكلفة مع العواصف، يمن فيوتشر، (يوليو 2022)، <https://yemenfuture.net/news/9356> (تاريخ الوصول إليه: 8 أبريل 2023).

37 - ذبيان، محمد. (سائق شاحنة) مقابلة سابقة.

عوامل أخرى ساهمت في ارتفاع الأسعار في محافظة تعز

ومنها:

1. جائحة كورونا

في منتصف العام 2020 أثناء جائحة كورونا وانخفاض قيمة العملة وتراجع المساعدات الإنسانية، برز التردّي السريع لأسعار السلع الغذائية حيث بلغت أسرع ارتفاع لها وبلغ نسبة الذين عانوا من الحصول على الغذاء الضعيف.

2. الحرب الروسية الأوكرانية³⁸

أسهمت الحرب بين روسيا وأوكرانيا، والصراع الحاصل بين روسيا والدول الغربية المنظمة إلى الناتو، والتي فرضت عقوبات اقتصادية ومالية كبيرة جداً، وغير مسبوقه أدت إلى حدوث ارتفاعات كبيرة في معظم السلع الغذائية حيث وصل متوسط سعر طن القمح في تاريخ 7 مارس 2022 إلى 404 دولار مقارنة بمتوسط قدره 320 دولار للطن بتاريخ 23 فبراير 2022 قبل اندلاع الحرب الروسية الأوكرانية، وارتفع سعر الذرة من 288.25 دولاراً للطن إلى 368.25 دولاراً للطن، وزادت أسعار السكر من 495.10 دولاراً إلى 532.5 دولاراً، وارتفع سعر زيت النخيل من 1475 دولاراً للطن إلى 1653.5 دولاراً. وزادت أسعار النفط من 90 دولاراً للبرميل إلى 130 دولاراً تقريباً، وهذا بدوره أدى إلى حدوث ارتفاعات كبيرة في الأسعار عالمياً، انعكست بشكل مباشر على تكاليف نقل السلع، وضاعف من معاناة المواطنين في الحصول على الغذاء الأساسي فقط.

يحدث هذا بينما رواتب الموظفين الحكوميين فقدت منذ بداية الحرب نحو 70% من قيمتها ولم تعد تفي بتأمين متطلبات الحياة الضرورية، ما أدى إلى ضعف القدرة الشرائية لدى شريحة واسعة من المواطنين، وأصبحوا غير قادرين على تلبية احتياجاتهم الأساسية من السلع والخدمات، وبالتالي ترتفع مؤشرات الفقر والبطالة وسوء معيشة السكان بصورة حادة وصلت إلى حدود المجاعة.

تؤثر هذه المعوقات والتحديات على كافة السكان لاسيما الأسر الفقيرة، وبالمقابل يعيش التجار حالة من الاضطراب في محاولة الاستقرار على أسعار مناسبة وخلق توازن بين الأرباح والتكاليف مما يؤدي إلى الارتفاع المستمر للأسعار. أضف إلى ذلك، التبعات المباشرة لهذه المعوقات والتحديات كبيرة، يدخل عدد أقل من السلع للمحافظة، مما يؤدي إلى انخفاض المعروض من المنتجات ويحد من توافرها في السوق وبالتالي زيادة الأسعار.

38 - زيد، جمال درهم، المعوقات الداخلية والخارجية لنقل السلع إلى اليمن - الأسباب والحلول، مركز الدراسات والإعلام الاقتصادي، (2022)، ص.23، http://www.yemenief.org/Download_Center/document/doc_3083.pdf (تاريخ الوصول إليه: 10 أبريل 2023).

مصفوفة المقترحات والتوصيات لمعالجة معوقات ومشاكل النقل في محافظة تعز

في ضوء العرض الذي تمّ حول الحرب وتداعياتها على قطاع النقل في محافظة تعز، والأضرار التي لحقت بقطاع النقل وتقييم تكلفة الأضرار والآثار التي ترتبت عليها، حاولنا في هذه الدراسة وضع مصفوفة وفقاً لثلاث معالجات (قصيرة المدى، متوسطة المدى، بعيدة المدى).

مصفوفة المقترحات والتوصيات لمعالجة معوقات ومشاكل النقل في محافظة تعز

قصيرة المدى	متوسطة المدى	بعيدة المدى
<p>1 - تنفيذ مذكرة وزير النقل الصادرة بتاريخ 6 أبريل 2023، حول التسهيلات والامتيازات للمستوردين عبر الموانئ البرية والبحرية بالمناطق الحرة، والتوجيهات الصادرة من وزير الدولة محافظ محافظة عدن بتاريخ 6 أبريل 2023، حول تسهيلات وامتيازات التعامل مع ميناء عدن.</p>	<p>1 - تمكين الحكومة من فتح ميناء المخا ومطار المخا والمنافذ البرية بين محافظة تعز والمحافظات المجاورة، وإلغاء جميع قيود التفتيش المفروضة على حركة البضائع والمسافرين من قبل التحالف العربي.</p>	<p>إعداد خطة استراتيجية وطنية تساهم في تطوير قطاع النقل وفق معايير الاستدامة والحوكمة مع التركيز على:</p>
<p>2 - فتح الطرق الرئيسية الرابطة بين محافظة تعز والمحافظات اليمنية، طريق (تعز-الحوبان-الراهدة-عدن)؛ وطريق (تعز-الحوبان-صنعاء)، وطريق (تعز-المخا-الحديدة) كممرات تجارية دائمة أو مؤقتة لنقل البضائع بين مدينة تعز والمحافظات اليمنية، مع ضمان عدم استخدام أي من الأطراف المتحاربة لهذه</p>	<p>2 - تنفيذ القوانين والتشريعات بشأن الأوزان والمحورية لمنع التدهور السريع لشبكة الطرق في المحافظة.</p>	<p>1 - استعادة الأمن والثقة: ويتمثل في استعادة ثقة الناقلين البحرينيين الدوليين في موانئ اليمن وبخاصة ميناء المخا من خلال أحكام صريحة ضمن اتفاقية السلام، والامتثال للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق البحرية والطرق والمنافذ الدولية³⁹ ISPS.</p>
<p>من الأطراف المتحاربة لهذه</p>	<p>3 - إنهاء انقسام مؤسسات ومكاتب الدولة، يجب أن تتفق كل إدارة على آليات وجدول زمني واضح لمعالجة الفصل بين مؤسسات الدولة والمكاتب الحكومية في</p>	<p>2 - تعزيز الشراكة مع</p>

39 - 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 الأعضاء فيها لحماية السفن والموانئ أثناء ممارسة التجارة الدولية. وتحدد المدونة مسؤوليات الحكومات وشركات الشحن وطاقم السفن وموظفي الموانئ.

بعيدة المدى	متوسطة المدى	قصيرة المدى
<p>القطاع الخاص في إدارة وتطوير قطاعات النقل المختلفة.</p> <p>3 - ضمان موارد مستدامة لقطاع النقل مع تأهيل إدارات الحكم المحلي في مدينة المخا من المساهمة في تطوير وتأهيل وصيانة قطاع النقل.</p> <p>4 - تعزيز شبكة الربط الداخلي للربط بين مدينة تعز، والمدن اليمنية والجزر المختلفة وبما يسهم في تشجيع السياحة الداخلية وسهولة نقل الركاب والسلع بين كافة المدن.</p> <p>5 - الاستفادة من موقع تعز الاستراتيجي، وعمل جسر بحري للربط بين قارة أفريقيا والجزيرة العربية عبر جزيرة ميون، سيسهم في حل مشاكل النقل بين القرن الأفريقي واليمن، بالإضافة إلى كونه رافد اقتصادي للمحافظة واليمن.</p>	<p>المحافظة، وخاصة تلك التي تلعب دورًا محوريًا في إدارة الاقتصاد (الجمارك، الضرائب، النقل، الأشغال العامة والطرق، مكتب التخطيط والتعاون الدولي)، مع الالتزام بالعمل ضمن نطاق هذه المؤسسات بعد إعادتها لوضعها السابق.</p> <p>4 - إيداع الإيرادات القانونية في حساب مشترك وشفاف. وهذا يعني إنشاء آلية تمكن سلطات المحافظة المختلفة من الإيداع المباشر لجميع الإيرادات القانونية المحصلة من الضرائب والرسوم الجمركية في حساب الحكومة في البنك المركزي، وفقًا لمعايير الشفافية والمساءلة.</p> <p>5 - حشد التمويل من مصادر مختلفة، بما في ذلك مساهمات الجهات المانحة.</p> <p>6 - إعادة تأهيل قطاع النقل وإعادة بناء المنشآت التي تعرضت للتدمير أو الإهلاك والتقدم وصيانة البنى</p>	<p>الممرات لأغراض عسكرية.</p> <p>3 - حشد كل الطاقات من منظمات المجتمع المدني والقطاع الخاص، جنبًا إلى جنب مع الأمم المتحدة والمبعوث الأممي لتقديم الدعم لاستئناف إنتاج النفط والغاز من حقول النفط والغاز كما كانت عليه سابقًا، لضمان توفره في السوق بالسعر الرسمي، مع ضمان عدم استهداف مواقع الإنتاج من الأطراف المتحاربة.</p> <p>4 - إعفاء السفن التي تحمل المواد الغذائية الأساسية (القمح وغيره) من أي إجراءات أممية أو جمركية.</p> <p>5 - تفعيل دور مكتب النقل وإدارة المرور في تنظيم وإدارة حركة المركبات (شاحنات نقل خفيف وثقيل، سيارات وباصات) وخطوط السير؛ وضبط أجور النقل للركاب والسلع والبضائع داخل مدينة تعز وفيما بينها وبين المحافظات المجاورة.</p> <p>6 - دعوة المجتمع المحلي والقطاع الخاص للمساهمة في صيانة الطرق في حدود إمكانياتها.</p> <p>7 - استئناف المهام والأعمال العادية لوزارة الأشغال العامة</p>

بعيدة المدى	متوسطة المدى	قصيرة المدى
<p>6 - تطوير ميناء المخا بحيث يقدم خدماته لسفن النقل البحري كون جميع سواحل اليمن موازية لخط الملاحة الدولي.</p>	<p>التحتية المادية لميناء المخا، وسرعة إنجاز وافتتاح مطار المخا كميناء جوي لمحافظة تعز.</p> <p>7 - إعادة تأهيل صندوق صيانة الطرق للقيام بأعمال الصيانة، من خلال توفير مخصصات الميزانية السنوية لصيانة الطرق والمستقطعة جزئيًا من قيمة المشتقات النفطية (رسوم مستخدمى الطرق) من خلال رسوم مضافة على مبيعات الديزل والبنزين وفق قرار مجلس الوزراء رقم (41) لسنة 2012 بشأن تمويل صيانة الطرق، الذي ينص مؤقتًا على تحويل 3 % من سعر اللتر الديزل والبنزين إلى صندوق صيانة الطرق.</p>	<p>والطرق من خلال صندوق صيانة الطرق؛ لتولي مسؤوليات صيانة الطرق بما في ذلك إدارة الأموال المخصصة لصيانة الطرق وإعادة تأهيلها.</p> <p>8 - استئناف مهام الأمن والدوريات لوزارة الداخلية وشرطة السير والدوريات، على طول الطريق الرابط بين محافظة تعز والمحافظات المجاورة؛ وتفعيل خط ساخن وغرفة عمليات لاستقبال شكاوى سائقي شاحنات النقل والمسافرين.</p> <p>9 - تنفيذ مسح مصادر الأوعية الإيرادية، والذي يتم التحضير لتنفيذه من قبل مكتب المالية بالمحافظة، لتأسيس قاعدة بيانات خاصة للأوعية الإيرادية للمحافظة تمكن قيادة السلطة المحلية من معرفة الطاقة الإيرادية للمحافظة والعمل على توظيفها في مواجهة متطلبات إعادة الإعمار والتنمية بالتنسيق مع وزارة المالية والبنك المركزي اليمني في العاصمة المؤقتة عدن.</p>





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)