

نشرة اقتصادية

معوقات تدفق السلع إلى محافظة مأرب الأسباب والحلول

إعداد/ محمد حفيظ



 www.economicmedia.net

 economicmedia@gmail.com

  @economicmedia

 00967-4-246596

معوقات تدفق السلع إلى محافظة مأرب الأسباب والحلول

إعداد/ محمد حفيظ

المحتويات

- 4 موجز عام ●
- 5 المنهجية ●
- 6 السياق الاقتصادي العام ●
- 8 مصادر تدفق السلع الأساسية إلى مأرب ●
- 10 منافذ تدفق البضائع إلى محافظة مأرب ●
- 15 مشكلات وتحديات أخرى في جوانب النقل وتدفق السلع ●
- 17 الآثار المترتبة ●
- 19 مصفوفة الحلول المقترحة ●
- 22 المراجع ●

موجز عام

تقف هذه الورقة على معوقات وإشكالية تدفق السلع الأساسية إلى محافظة مأرب، من خلال تسليط الضوء على إشكاليات ومعوقات النقل التجاري الثقيل والمتوسط من صنعاء وعدن وبقية المحافظات الجنوبية في اليمن، وكذلك المنافذ البرية والبحرية في إطار هذه المحافظات، إلى جانب الإشكاليات المتعلقة بإغلاق الطرق الرئيسية وأهم الطرق البديلة المستخدمة ومخاطرها وتحدياتها التي تؤثر على مستوى التدفق السلعي للمحافظة وكذا الكلفة المالية الإضافية في أجور النقل والإتاوات على طول الطرق وبالتالي زيادة سعر السلعة، كما وضحت هذه الورقة بشكل موجز النشاط التجاري في محافظة مأرب وأبرز ملامح الوضع الاقتصادي فيها بعد العام 2015 مقارنة بالوضع قبل هذا التاريخ، وتقدم الورقة بعض مقترحات الحلول والمعالجات لتلك المشكلات من واقع مصفوفة الأسباب والمسببات والمؤثرات المرتبطة بها، ومن الرؤى والمقترحات التي تقدم بها المعاشون والمتأثرون بالمشكلة من تجار وناقلو أغذية، إذ كان ذلك بمشاركتهم أيضاً.

وغاصت هذه الدراسة في جذور وعمق المشكلة محددة أسبابها ومسبباتها، بمشاركة الفاعلين والمعنيين والمهتمين، كما حددت جوانب المعالجات والحلول من واقع مصفوفة الأسباب والمسببات والمؤثرات المرتبطة بالمشكلة، ومن الرؤى والمقترحات التي تقدم بها المعاشون والمتأثرون بالمشكلة..

المنهجية

تبنت الدراسة في مراحلها المختلفة، منهجية البحث السريع بالمشاركة مع المعنيين وأطراف المصلحة المتعددين، وأبرز ما استخدمته من أدوات في إطار هذه المنهجية كانت كالتالي:

- **المعلومات والموارد الثانوية**، من خلال الاطلاع على سجلات مكاتب الإحصاء والصناعة والتجارة وسجلات المكاتب الحكومية الأخرى ذات الصلة، جمع المعلومات والمقالات والتقارير والإحصائيات المنشورة بهذا الصدد، عقد مقابلات فردية مع مسؤولي المكاتب الحكومية المعنية ومسؤولين حكوميين.
- **المقابلات الفردية**: مع تجار جملة وموردين ووكلاء ومالكي مؤسسات تجارية وسائقي شاحنات نقل متوسط وثقيل، وكبار العاملين والموظفين في المؤسسات التجارية ومراقبين ومهتمين.
- **خوض نقاشات جماعية مع تجار ومالكي مكاتب وشركات نقل وسائقي شاحنات.**

وبعد استكمال فرز وترتيب وتحليل ودراسة المعلومات المتحصلة عبر هذه الأدوات، تم الخروج بهذه الورقة التي خضعت أيضًا لمراحل من التدقيق والإثراء والاستمرار في تدقيق المعلومات والبيانات الواردة، حتى اكتملت بهذه الصورة.

ولا بد أن نشير هنا، إلى أن النسبة الأكبر من اللقاءات والمقابلات والنقاشات لم يتم تسجيلها نظرًا لرغبة المبحوثين في ذلك ورفضهم للتسجيل لأسباب تخصهم، وهو ما جعل الباحث يكتفي بتدوين النقاشات وعرض المعلومات المدونة على مقدميها بهدف تأكيدها والموافقة عليها، كما يجب الإشارة أيضًا إلى أن الدراسة استخدمت أداة المقابلات أو النقاشات الجماعية مع مجموعات محددة من المبحوثين، كإجراء يهدف إلى التحقق من المعلومات المتحصلة، وبالفعل فقد ساعدت هذه الأداة على تسريع عملية التحقق، بحكم إتاحتها لنقاشات مرنة بين أعضاء المجموعة لتأكيد المعلومات أو تصحيحها أو استبدالها بمعلومات وبيانات حقيقية تعطي المؤشر الحقيقي السائد، بعيدًا عن المعلومات التي تمثل حوادث وحالات استثنائية.

السياق الاقتصادي العام

تمتلك محافظة مأرب مقومات اقتصادية كبيرة، فهي الأولى في إنتاج النفط والغاز والكهرباء والمشتقات النفطية، بكميات نفط وغاز مصدرة ظلت ترفد الخزينة العامة بما نسبته 70% فترة ما قبل الحرب، وتعد الأولى أيضًا في مناجم الأحجار والرخام والصناعات الاستخراجية بحسب دراسة بحثية حول الصناعات الاستخراجية، وهي مورد اقتصادي هام لم يتم استثماره حتى الآن إلا من بعض معامل الطوب والأحجار والرخام في مناطق البلق والمخدره وهيلان التي تغطي احتياجات المحافظة ونسبة متوسطة من احتياجات المحافظات الأخرى.

في جانب الاقتصاد الزراعي تنفرد محافظة مأرب بمقومات هائلة، بما تمتلكه من مساحات زراعية كبيرة ووجود سد مأرب الذي يمكن استثماره لري الأراضي الزراعية طوال العام، وبحسب تقديرات مكتب الصناعة والتجارة في المحافظة، فإن مأرب قادرة على أن تكون الأولى في إنتاج وتصدير الخضروات والفواكه والبقوليات خلال عامين فقط في حال تم استثمار هذه المساحات ومياه السد، وبالرغم من ذلك فإن المحافظة حتى الآن تنصدر المحافظات الأخرى في إنتاج الحمضيات (البرتقال بأنواعه) بما نسبته 85% من الإنتاج المحلي بحسب (مكتب الزراعة بمأرب)، كما تأتي الثانية بعد الحديدية في إنتاج المانجو والرابعة بمتيًّا في الإنتاج الزراعي عمومًا، وتشهد حاليًا نهضة زراعية تغلبت على مسألة الاحتكار في سوق الخضار والفواكه حيث كانت تستورد الكثير منها قبل الحرب من صنعاء وأصبحت الآن تغطي أغلب الاحتياجات المحلي ذاتيًا وتنافس في تصدير البصل والبطاطس.

مقابل ذلك، لم تكن الحركة التجارية والاستثمارية داخل المحافظة تشكل رقمًا لافتًا قبل مرحلة الحرب، باعتبارها محافظة هامشية خلال تلك الفترة، ولا يتجاوز سكان المدينة وضواحيها وحواضر المحافظة آنذاك أكثر من 300 ألف نسمة، ولذلك لم يكن يتواجد في المدينة سوى 20 تاجر جملة قبل العام 2015 وفقًا لسجلات مكتب الصناعة والتجارة، يوفرون المواد الأساسية والاستهلاكية ومواد البناء وغيرها من القطاعات، كتجار جملة يتعاملون مع وكلاء في صنعاء أو عدن أو غيرها ولم يكونوا موردين أساسيين، خلال الفترة ذاتها ظل القطاع المصرفي غائبًا باستثناء بنكين حكوميين هما البنك اليمني للإنشاء والتعمير وبنك التسليف التعاوني الزراعي، إضافة إلى فرع البنك المركزي اليمني.

وعلى عكس المحافظات الرئيسية التي كانت متحكمة في حركة التجارة والاستثمار قبل فترة الحرب، أسهمت الحرب في إنعاش النشاط التجاري والاستثماري بمحافظة مأرب، وذلك لعوامل عديدة أبرزها:

- أصبحت وجهة رئيسية للنازحين من جميع المحافظات اليمنية، (1) وبحسب

أحدث إحصائيات البنك الدولي والوحدة التنفيذية لإدارة مخيمات النازحين، فإن عدد المقيمين والنازحين إلى المدينة وحواضرها خلال مرحلة الحرب ارتفع إلى ما يزيد عن اثنين مليون نازح (2)

تواجد عدد من مؤسسات الدولة المركزية (مدنية - عسكرية) داخل المحافظة.

● هجرة سكان الريف من المأريين إلى المدينة، وانخراطهم في المشاركة الفاعلة في أعمال التجارة والاستثمار بعد أن وجدوا بيئة ملائمة ومشجعة للاستثمار والعمل التجاري، بالإضافة إلى نزوح الكثير من سكان المديرية الريفية الواقعة على أطراف مأرب إلى المدينة وضواحيها نتيجة وقوعها في مساح عمليات الحرب واستمرار المواجهات فيها لسنوات، كمديريات صرواح وحريب والجوبة ومجزرورغوان ومدغل وماهلية ورحبة وجبل مراد.

هذه العوامل أحدثت طفرة كبيرة في حركة التجارة والاستثمار داخل المحافظة، حيث ارتفع عدد تجار الجملة والمؤسسات التجارية إلى أكثر من 400 حتى هذا العام 2023 بعد أن كان العدد لا يتجاوز الـ 20 تاجرًا قبل العام 2015، (3) وأصبح العديد منهم موردين رئيسيين في قطاعات متعددة، بينما لم يكن من قبل بمقدور تجار مأرب الاستيراد من الخارج بشكل مباشر.

و لا يزال النشاط التجاري والاستثماري في محافظة مأرب، يشهد نموًا مستمرًا منذ العام 2016 وحتى اليوم، ولم تتسبب أحداث الحرب بمستويات تأثيراتها المختلفة في كبح هذا النمو، فخلال الأعوام الأربعة الماضية وعلى مستوى قطاع البنوك والمصارف فقط، وجدت فروع لعدد من البنوك التجارية وهي: بنك اليمن الدولي وبنك سبأ الإسلامي وبنك اليمن والبحرين الشامل وبنك التضامن الإسلامي إضافة إلى بنك الأمل للتمويل الأصغر (تم افتتاحه في الربع الأول من هذا العام)، كما يتهبأ ببنك للافتتاح خلال هذا العام 2023 وهي بنك اليمن والكويت وبنك الكريمي الإسلامي، وبنفس هذا النسق المتسارع تواجدت الكثير من المؤسسات التجارية بمرکز رئيسية أو فروع في قطاعات خدمات نقل البضائع وتقديم الطعام والفندقة والتوكيلات ووكلاء السلع الأساسية وسائر القطاعات الأخرى.

وبعيدا عن اقتصاد الطفرة الذي ساد خلال الأعوام السبعة الماضية، يفيد مكتب الصناعة والتجارة بالمحافظة، بأن هناك مبادرات تحققت وبعضها قيد الإنشاء وأخرى مخططة، في جانب الاستثمار الصناعي، الذي سيكون بمثابة نقطة التحول النوعية في تعزيز الاستقرار والنمو الاقتصادي في المحافظة وعامل رئيسي لاستقرار سكان المحافظة، فحتى الآن يعمل في مأرب أكثر من ثلاثة مصانع للمياه المعدنية، ومصنع آخر لإنتاج وحفظ وتغليف وتوزيع المنتجات الزراعية، ومصنع آخر بقدرات

كبيرة لإنتاج المنظفات، فيما لا تزال عدد من المصانع قيد الإنشاء أبرزها مصنع لغذائيات الأطفال، ومصنع لإنتاج الحقين والزيادي، فيما لا تزال العديد من المصانع في مرحلة التخطيط أبرزها مصنع لإنتاج الصلصة وآخر لإنتاج الألبان، إضافة إلى وجود مصانع لإنتاج البلاستيك والاستيل والمناديل الورقية وغيرها.

لكن هذا النمو المتسارع في الحراك التجاري والاستثماري والصناعي، لم يتواكب مع أي حضور فاعل لنقابات مهنية تمثل التجار في قضاياهم ومشكلاتهم وهمومهم، أو لهيئات فاعلة تنظم شؤونهم وتفصل في قضاياهم، كنادي رجال الأعمال والغرفة التجارية والصناعية، أو جمعيات تعاونية (صناعية - تجارية - حرفية - زراعية) وغيرها، ويتطلع الوسط الفاعل في هذا المجال إلى تفعيل أو رفع فاعلية هذه الأطر، بما يسهم في حفظ حقوق التجار والمستثمرين.

مصادر تدفق السلع الأساسية إلى محافظة مأرب

قبل مرحلة الحرب، كانت السلع الأساسية تتدفق إلى مأرب من العاصمة صنعاء بنسبة 100%، وتمر عبر خط "صنعاء - نهم - مأرب"، وبعد نشوب الحرب وإغلاق هذا المنفذ، تقلصت نسبة السلع المتدفقة من صنعاء إلى ما نسبته 50% تقريبًا، حيث انفتحت محافظة مأرب على أسواق ومنافذ أخرى بديلة لتغطية العجز الناجم عن إغلاق المنافذ البرية الشمالية وتراجع دور ميناء الحديدة، وأبرز الوجهات الجديدة لسوق مأرب هي:

- **المملكة العربية السعودية**، وتتدفق السلع الأساسية وغيرها إلى مأرب عبر منفذ الوديعة مرورًا بالعبر وصافر.
- **سلطنة عمان والإمارات العربية المتحدة**، عبر منفذ شحن البري مرورًا بسينون والعبر وصافر، أو ميناء عدن مرورًا بأبين وشبوة والعبر وصافر.
- **سلع أساسية من دولة مختلفة عبر ميناء عدن أو ميناء شبوة.**
- **منتجات وطنية تصل من عدن أو مدينة المكلا.**

*جدول يوضح مصادر تدفق السلع الأساسية إلى مأرب قبل وبعد الحرب

بعد مرحلة الحرب (2015) وحتى الآن		قبل مرحلة الحرب (ما قبل 2015)	
طرق ومنافذ الوصول	مصادر التدفق	طرق ومنافذ الوصول	مصادر التدفق
عبر المنفذ الجنوبي لمأرب، وتمر جميعها بخط العبر صافر	50 % تقريبًا عبر منفذ الوديعة في حضرموت ومنفذ شحن بالمهرة وميناء عدن وكذلك منتجات وطنية من عدن وحضرموت	منفذ واحد فقط وهو خط صنعاء مأرب عبر منطقة نهم	100 % من العاصمة صنعاء لكافة السلع الأساسية* ووفقا لإفادة تجار ومدير مكتب الصناعة والتجارة
عبر المنفذ الشمالي خط صنعاء مأرب عن طريق الجوف	50 % تقريبًا عبر صنعاء من ميناء الحديد وكذلك منتجات وطنية من تعز والحديدة وصنعاء (4)		

وتستورد محافظة مأرب السلع الغذائية الأساسية كالتالي:

من خارج اليمن، من ضمنها 40 % تدخل عبر منافذ الوديعة وشحن وميناء عدن عبر خط العبر و30 % عبر ميناء الحديد تدخل عبر خط صنعاء الجوف مأرب.	70 %
منتجات وطنية، من ضمنها 20 % من الحديد وصنعاء وتعز عبر خط صنعاء الجوف مأرب، و10 % من حضرموت وعدن عبر خط العبر.	30 %

وتعد مادة (الدقيق) أو القمح وكذلك مادة الأرز أبرز السلع والمواد التي تستهلكها الأسواق المحلية في المحافظة، إلى جانب الحليب الألبان والزيادي والحقين والزيوت والبيض والدجاج الحي، والبقوليات، ولا تزال احتياجات المحافظة من الدجاج الحي والبيض تغطي من صنعاء بنسبة 100%، بينما يتدفق الأرز والدقيق ونسبة كبيرة من الزيوت عبر منفذ العبر، حيث تستقبل المحافظة عبر هذا المنفذ 60 ألف كيس قمح شهريًا مخصصة للبيع و80% من الزيوت (جميعها مستوردة) و80 ألف كيس أرز شهريًا، إلى ذلك تستقبل المحافظة 38 إلى 60 ألف كيس دقيق مخصصة للإغاثة النسبة الأكبر منها تصل من صنعاء عبر المنفذ الشمالي والنسبة الأقل عبر منفذ العبر، إضافة إلى 20% من الزيوت المحلية تصل من صنعاء عبر المنفذ الشمالي.(5)

منافذ تدفق البضائع إلى محافظة مأرب

يمكن الوصول إلى مأرب في الظروف الطبيعية من ستة منافذ رئيسية - سيتم توضيحها في الشكل التالي - وباستثناء منفذ واحد وهو المرتبط بطريق صنعاء صرواح مأرب، فإن جميعها تسمح بنفاذ شاحنات النقل من خلالها، مع وجود فوارق هائلة بين كل خط سير وآخر من نواحي طول المسافة وسلامة وأمان الطريق وسلاسة المرور وتكبد أعباء مالية ومادية إضافية لصالح دفع رسوم قانونية وجبايات غير قانونية، أو التعرض لمخاطر وزيادة نسبة الإهلاك وغير ذلك، ومع كل هذا لم تترك الحرب أي خيارات سوى منفذين رئيسيين، بعد أن عملت على إغلاق جميع المنافذ، ويتضح ذلك بالشكل التالي:

حالة المنفذ	وصف وظروف المنفذ	الخط - المنفذ
مغلق منذ العام 2015 وحتى الآن بسبب الحرب	- الخط الوحيد لمرور ودخول البضائع إلى مأرب قبل مرحلة الحرب. - طريق إسفلتية من صنعاء إلى مأرب، تعبره الشاحنات خلال 9 ساعات كحد أقصى.	صنعاء - نهم - مأرب
مغلق منذ العام 2015 وحتى الآن بسبب الحرب	- كان يستخدم لمرور المسافرين فقط بالمركبات العادية، ولا تمر فيه الشاحنات نظرًا لوجود سائنة غير معبدة في تقبل العرقوب بمنطقة خولان. - مغلق بسبب الحرب. - يمكن أن تعبره الشاحنات خلال 5 ساعات كحد أعلى في حال تم تعبيد المنطقة الوعرة.	صنعاء - صرواح - مأرب
مثّل معبرًا بديلًا عن خط صنعاء-نهم - مأرب بعد إغلاقه، وتم إغلاقه في العام 2021 بعد سيطرة الحوثيين على منطقة قانية وسائر محافظة البيضاء، وما زال مغلقًا حتى اليوم	- يمر عبر دمار- رادع - قانية - الجوبة - مدينة مأرب. - تعبره الشاحنات خلال 4 أيام وربما أكثر.	صنعاء - البيضاء - مأرب (المعروف بخط قانية)

حالة المنفذ	وصف وظروف المنفذ	الخط - المنفذ
تم إغلاقه في العام 2021 بعد سيطرة الحوثيين على مناطق حريب والجوبة وما زال مغلقاً حتى اليوم	<p>- خط إسفلتي يمكن أن تعبره الشاحنات خلال 9 ساعات كحد أقصى، إضافة إلى المسافات التي تقطعها الشاحنات القادمة من ميناء عدن أو مدينة المكلا بحضرموت.</p> <p>- خط لمرور شاحنات نقل البضائع القادمة من محافظات عدن ومدينة المكلا بحضرموت وميناء شبوة إلى مأرب.</p> <p>- بديل مناسب لخط شبوة - العبر - صافر من نواحي المسافة المختصرة وسلامة الطريق.</p> <p>- مغلق بسبب الحرب.</p>	عتق - بيحان - حريب - مأرب
المنفذ الوحيد المفتوح لتدفق البضائع من صنعاء	<p>- يمر عبر نهم - الجوف وصولاً إلى مأرب.</p> <p>- تعبره الشاحنات خلال يومين إلى ثلاثة أيام وربما أكثر - البديل الوحيد لتدفق البضائع القادمة من صنعاء.</p> <p>- خلال فترات مختلفة كان يتعرض للإغلاق في منطقة مفرق الجوف تبعاً لمجريات المواجهات المسلحة الدائرة هناك، فتضطر الشاحنات إلى المرور عبر طريق رملي فرعي.</p> <p>- بعد سيطرة الحوثيين على منطقة فرضة نهم وحزم الجوف في العام 2021، أصبحت الشاحنات تمر عبر خط رملي بين الجوف ومأرب من ضمنه 40 كيلومتر منطقة غير آمنة لا تخضع لسيطرة أي طرف.</p>	صنعاء - الجوف - مأرب
المنفذ الوحيد المفتوح لتدفق البضائع إلى مأرب من المحافظات الجنوبية	<p>- خط عبور شاحنات النقل القادمة من الوديعة ومنفذ شحن وميناء عدن ومحافظتي عدن وحضرموت.</p> <p>- المنفذ الوحيد المتاح منذ بداية الحرب ولم ينقطع.</p> <p>- المنفذ الوحيد المتبقي لتدفق البضائع إلى مأرب من محافظات ومنافذ الجنوب.</p> <p>- تعبره الشاحنات القادمة من عدن ومنفذ شحن خلال 4 إلى 5 أيام وأكثر في بعض الحالات.</p>	العبر - صافر

وستبرز لنا المعطيات التي سترد بالشكل التالي، أن المنفذين المتبقيين لتدفق البضائع، هما الأكثر شقة وكلفة وخطورة والأبعد مسافة، بشكل ينعكس سلبيًا على أسعار السلع الأساسية سواء أكانت قادمة من المنفذ الشمالي عبر صنعاء أو من المنفذ الجنوبي عبر محافظات ومنافذ الجنوب، ولعل أبرز مشكلات هذه الخطوط والمنافذ ما يلي:

المنفذ الجنوبي (العبر - صافر)

ملاحظات رئيسية	تفاصيل
سوء الطريق وطول المسافة	<p>- تقطع الشاحنات من عدن إلى مأرب عبر هذا الخط فترة 4 إلى 5 أيام في الوضع الطبيعي، ونظرًا لتهالك الإسفلت في بعض مناطق العبور، تضطر الشاحنات إلى المرور بطرق أخرى جوار الإسفلت تسمى التحويلة (وهي طرق رملية أو مردومة وضعت كبديل حتى يتم إصلاح الإسفلت)، وقد تصل مسافة هذه التحويلة إلى 60 كيلومترًا.</p> <p>- أيضًا تعبره الشاحنات القادمة من منفذ شحن خلال 4 إلى 5 أيام في الوضع الطبيعي.</p> <p>- وسواء قدمت هذه الشاحنات من عدن أو المهرة أو حضرموت أو الوديعة، فإن جميعها تصل إلى منطقة العبر ومنها إلى صافر ومنها إلى مأرب وهي طريق كثيرة الحفر وتزحف عليها كثبان رملية، ويتسبب كل هذا بتأخير الوصول وزيادة المصروفات وارتفاع نسبة الإهلاك بالنسبة للشاحنات.</p>
كثرة نقاط التفتيش	<p>- تعد نقاط التفتيش مشكلة رئيسية تقوض سهولة وسلاسة عملية النقل لأنها تأخذ وقتًا طويلًا في انتظار تفتيش الشاحنات، وقد يصل مجموع الوقت الذي ينقضي في التفتيش في جميع النقاط من يومين إلى ثلاثة أيام وربما أكثر.</p> <p>- تأخذ كل نقطة تفتيش مبلغ يتراوح بين 20 إلى 60 ألف ريال على كل شاحنة بحسب القدرة التفاوضية للسائق مع أفراد النقطة.</p> <p>- بالنسبة للشاحنات القادمة من عدن تتواجه بثلاث نقاط تفتيش من عدن إلى مأرب عند مدخل عدن وشبوة ومأرب.</p>

مفاسفيل	مشكلات رئيسية
<p>- إفادات متطابقة لسائقي شاحنات ومدراء مكاتب نقل بأن الشاحنات الكبيرة القادمة من عدن تدفع جبايات قدرها 900 ألف إلى مليون ريال وفقاً للقدرة التفاوضية للسائق مع أفراد النقاط وأخذ الجبايات، منها 450 ألف تدفع لضرائب التحسين بسند رسمي بواقع 150 ألف في كل محافظة تمر بها، وبقية المبلغ تذهب لنقاط أخرى تابعة للمجلس الانتقالي الجنوبي أو وزارة الداخلية أو وزارة الدفاع أو نقاط التفتيش الرئيسية دون سندات رسمية.</p> <p>- الشاحنات القادمة من وجهات متعددة إلى منطقة العبر ومنها إلى مأرب تواجه 3 موازين لوزن كمية الحمولة وتدفع لكل ميزان من 10 إلى 15 ألف ريال.</p> <p>- إلى جانب الثلاثة الموازين الأولى، تمر الشاحنات القادمة من عدن بميزانين آخرين قبل منطقة العبر، بإجمالي 5 موازين من عدن إلى مأرب، وتدفع لكل ميزان من 10 إلى 15 ألف ريال دون سندات رسمية، وقد استحدثت هذه الموازين بقرار من وزير النقل السابق.</p>	<p>الجبايات القانونية وغير القانونية</p>

ومع كل ذلك يبقى خط العبر - صافر هو البديل الوحيد لدخول السلع المستوردة من أسواق المملكة العربية السعودية وعمان ودول الخليج وكذلك السلع التي تأتي عبر موانئ شبوة وحضرموت والمهرة وعدن أو السلع المنتجة محلياً في بعض هذه المحافظات، وتعتبر منطقة العبر ملتقى الخطوط التي تغذي مأرب بالمواد التجارية القادمة من دول الخليج والمنافذ والمحافظات الجنوبية، حيث تتجه هذه البضائع عبر الخط الدولي إلى منطقة (العبر) وصولاً إلى مأرب.

المنفذ الشمالي (صنعاء - الجوف)

مشكلات رئيسية	تفاصيل
سوء الطريق وطول المسافة	<p>- طول الطريق بالنظر إلى مرور الشاحنات من صنعاء إلى الجوف إلى مأرب، بدل مرورها عبر نهم أو صرواح الأقصر مسافة.</p> <p>- من محافظة الجوف إلى محافظة مأرب تمر الشاحنات بطرق رملية صحراوية خالية من السكان وغير مهيأة لمرور المركبات، حيث تمكث فيها وقتًا طويلًا وتكون عرضة لمخاطر متعددة.</p>
مخاطر متعددة وتكاليف إضافية	<p>- ضمن الطريق الرملية الواقعة بين الجوف ومأرب، توجد مسافة تقدر بـ 40 كيلو مترا غير آمنة لا تقع تحت سيطرة أي طرف من أطراف الصراع، وهي غير مأهولة بالسكان، وتتواجد فيها عصابات تقطع، وحتى لا تكون الشاحنة عرضة لاستهداف المتقطعين، يضطر سائق الشاحنة إلى استئجار ما يسمونه بالدليل مقابل 200 ريال سعودي، يقوم بمرافقته خلال هذه المسافة لحمايته.</p> <p>- قد تكون الشاحنات عرضة للألغام إذا ما انحرفت قليلاً عن الطريق التي لا تتميز بمعالم واضحة.</p> <p>- أحياناً تواجه الشاحنات بسيول تستمر لثلاثة أيام وتضطررها للانتظار، وتكرر أيضاً حوادث الفرق في الرمال وعدم قدرة الشاحنة على المرور، وهنا يتكبد التاجر خسائر فادحة خصوصاً إذا كانت الحمولة دجاج أو بيض أو خضروات أو ألبان وزبدي فقد تتعرض للتلف الكلي، وعلووة على ذلك فإن التاجر يتكبد نفقات إيصال الطعام من مأرب إلى مكان تعطل الشاحنة واستئجار آلات لسحب الشاحنة وإصلاحها أو استئجار شاحنة أخرى.</p> <p>- طبيعة الطريق تنطوي على معدل إهلاك عالي للشاحنات.</p>
الجبایات القانونية وغير القانونية	<p>- الشاحنة القادمة من الحديدة إلى مأرب عبر صنعاء، تدفع ما يصل إلى 400 ألف ريال لصالح الضرائب القانونية والجبایات غير القانونية، وتدفع نصف المبلغ أو أقل قليلاً إذا كانت حمولتها من صنعاء.</p>

مشكلات وتحديات أخرى في جوانب النقل وتدفق السلع

في هذه الفقرة سنستعرض جميع المشكلات ذات الصلة بمسألة النقل وتدفق البضائع إلى محافظة مأرب، بما فيها المشكلات المشار إليها في الفقرة السابقة ضمن سياق كلي.

ويمكن حصر هذه المشكلات والتحديات في المقاربة التالية:

- **إغلاق خطوط ومنافذ عبور وتدفق السلع الأساسية**، التي كانت قبل الحرب، واستبدالها بمنافذ أخرى ليست بديلًا مناسبًا، حيث ساهمت فعليًا في ارتفاع أسعار السلع الأساسية بشكل غير مسبق، بسبب:

- بعد هذه الخطوط ومرورها بمحافظات متعددة قبل وصولها إلى مأرب على العكس من الخطوط السابقة، فبعد أن كانت الشاحنة تصل إلى مأرب خلال سبع ساعات عبر خط صنعاء - نهم - مأرب، أصبحت تصل إلى مأرب خلال ثلاثة أيام عبر خط صنعاء - عمران - الجوف - مأرب، والأمر ذاته ينطبق على المنفذ الجنوبي بعد إغلاق منطقة حريب مقارنة بمنفذ العبر، فهناك فارق كبير في زمن المرور.

- خطوط النقل البديلة الحالية، ليست آمنة خصوصًا المنفذ الشمالي، إلى جانب مرورها بمناطق وعرة وغير معبدة وخطوط رملية وحقول ألغام كما في المنفذ الشمالي، وإلى جانب أن هذا يشكل فارقًا كبيرًا في زمن العبور وقلّة التكاليف، فإن الكثير من الكلف المالية الإضافية والعالية تترتب على العبور من هذه المنافذ البديلة، نتيجة الحاجة إلى تغيير الإطارات كل ستة أشهر بكلفة 300 ألف ريال للإطار الواحد، وإعادة إصلاح مكائن الشاحنات نظرًا لتوقفها بسبب الرمال بكلفة تتجاوز الـ 3 مليون ريال بأزمة متقاربة، أو خسارة الشاحنة والأرواح والسلع نتيجة التعرض للألغام في المنفذ الشمالي، أو التأخر عن الوصول لخمسة أيام إضافية نتيجة التيهان عن الطريق كما هو الحال في المنفذ الشمالي أيضًا، وغير ذلك مما تم ذكره في الفقرات السابقة.

- **تكبد أموال وأعباء إضافية هائلة جراء المرور عبر الخطوط البديلة والمستحدثة**، نتيجة:

- زيادة الإنفاق من المصروفات نتيجة التأخر لأيام عديدة إضافية، بسبب تعدد نقاط التفتيش وإعادة تفتيش البضاعة في كل نقطة مع دفع مبالغ قد تصل إلى 60 ألف ريال في كل نقطة تفتيش، أو التواجه بابتزاز من قبل النقاط المنتشرة على الخط والتأخر لأيام أكثر نتيجة عدم الاستجابة والرضوخ لعملية الابتزاز.

- دفع إناوات معظمها غير قانونية، بعضها تؤخذ باسم ضرائب التحسين وأخرى باسم ضرائب بيئة أو نظافة أو لصالح صناديق وهيئات حكومية، لكنها تؤخذ من دون سندات أو سندات غير رسمية وغير مختومة ونادراً ما تكون مختومة، بالإضافة إلى مبالغ مالية تتراوح بين ألفي ريال إلى 20 ألف ريال لكافة النقاط المنتشرة على طول الخط خصوصاً في الخط الشمالي وخط "شحن - العبر" وخط "عدن - العبر" وبالأخص النقاط المنتشرة من مدينة عدن وحتى منطقة العرقوب نهاية أبين، وكما تم إيضاحه، فقد تتكبد الشاحنة الواحدة القادمة من عدن إلى مأرب مبلغ مليون ريال، والقادمة من الحديدية 400 ألف ريال، والقادمة من شحن 5000 ألف ريال سعودي، وهكذا، ويجب أن يشار هنا إلى أن بعض هذه النقاط غير منتظمة (غير مستقرة) في بعض المناطق، فعلى سبيل المثال يمكن أن تصادف الشاحنات ثلاث نقاط جبايات في أبين تطلب ضرائب التحسين، كل نقطة تطلب 200 ألف ريال يتم استلامها بسند، فتجتاز الشاحنة محافظة أبين وقد دفعت مبلغ 600 ألف ريال ضرائب التحسين فقط بثلاثة سندات.

- دفع مبالغ مالية قدرها 10000 إلى 15000 ريال لصالح الموازين التي قد تصل إلى خمسة موازين في الخط الواحد، إضافة إلى دفع مبلغ مائتي ريال سعودي مقابل الحماية من المتقطعين في صحراء الجوف مأرب.

- شراء الديزل بأسعار مضاعفة من السوق السوداء نتيجة لعدم توفره بسعر رسمي.

● التراخيص والتقطعات

- يؤكد مدراء مكاتب النقل وسائقو شاحنات في المعابر المختلفة، بأنهم لا يجدون صعوبات في جانب الحصول على تراخيص دخول السلع سواء في السلع القادمة من صنعاء أو مناطق سيطرة عدن، لكن هناك إشكالية تتكرر كثيراً، في مسألة وصول البلاغ بالسماح بمرور الشاحنة في النقطة الأولى، فقد يتأخر وصول البلاغ أحياناً إلى ما بعد يومين، وتضطر الشاحنة للتوقف فترة يومين في النقطة.

- كذلك وبحسب الإفادات المتحصلة، فإنهم لم يفقدوا بضاعتهم أو شاحناتهم نتيجة اعتداء من قبل متقطعين أو نقاط أمنية، نظراً لأنهم يدفعون الأموال لكافة النقاط وللمتقطعين أيضاً، وإنما تتعرض البضاعة أو الشاحنة للتلف أو الإهلاك العالي، نتيجة التأخر لأسباب متعددة أو وعورة الطريق.

الأثار المترتبة

أدت مجموع هذه المشكلات المتداخلة، إلى ارتفاع أسعار النقل بنسبة تقريبية قد تصل إلى %1000(6) وربما أكثر عن فترة ما قبل الحرب نظرًا لمشكلات خطوط ومنافذ التدفق الجديدة والوجهات السوقية الجديدة، وهو ما تسبب بزيادة ارتفاع السلع الأساسية وكافة المواد، خصوصًا في محافظة مأرب كون الوصول إليها من كافة الخطوط والمعابر يمر بتعقيدات كثيرة تترتب عليها تكاليف مضاعفة، فعلى سبيل المثال يمكن الحصول على زيت القمرية فئة 2 لتر ونصف في مدينة تعز بسعر 3500 ريال بينما يصبح سعره في محافظة مأرب 6500 ريال، ويمكن تلخيص الكلف المترتبة على النقل بالشكل التالي:

خطوط تدفق السلع	سعر الطن الواحد	جبايات قانونية وغير قانونية	تكاليف رحلة العبور	إهلاك	مخاطر وتكاليف أخرى
المنفذ الشمالي: صنعا - الجوف - مأرب	- من ميناء الحديد 35 ألف ريال. - من صنعا 20 ألف ريال	- 400 ألف عملة قديمة من ميناء الحديد. 200 - ألف ريال أو أقل عملة قديمة من صنعا.	ثلاثة أيام في الوضع الطبيعي وممن الممكن أن تزيد لخمسـة أيام إضافية في حالة التيهان، ويترتب على ذلك مصروفات إضافية وكميات من الديزل.	- تغيير الإطارات كل ستة أشهر بسبب الرمل. - إصلاح المكينـة بشكل سنوي بكلفة ثلاثة ملايين ريال.	200- ريال سعودي لمتقطعي الصحراء في كل رحلة. - إيفاق ثلاثة مليون على الأقل لإصلاح وانتشال الناقلـة المتعثرـة في الرمل. - تعرض كامل الحمولة للتلف في حالة التعثر بالرمل أو فقدان الطريق. - تلف الحمولة والشاحنة عند التعرض للأغـام. - التعرض لابتزاز من قبل نقاط أمنية وعسكرية قد تصل حد مطالبتهم بمليون ريال.

خطوط تدفق السلع	سعر الطن الواحد	جبايات قانونية وغير قانونية	تكاليف رحلة العبور	إهلاك	مخاطر وتكاليف أخرى
المنفذ الجنوبي: العبور -صافر- مأرب	45- ألف من ميناء عدن. - من عمان عبر شحن يتم التعامل بدفع مبلغ مقابل الشاحنة الواحدة وهو مبلغ 15 ألف ريال سعودي.	- مليون ريال من عدن - 5 ألف ريال سعودي من شحن	- تكاليف المصروفات والديزل لخمسة أيام	- تغيير الإطارات كل عام - تعرض الشاحنة لأعطال كثيرة	- مواجهة ابتزاز وتعسفات من النقاط الأمنية

- الجبايات القانونية وغير القانونية تشمل رسوم النقل وضرائب التحسين ودفع الأموال لكل النقاط التي تمر بها الشاحنة وهي كثيرة ومتعددة.
- يدفع التجار سعر الطن بشكل مستقل، كما يدفعون الجبايات إضافة إليها.

مصفوفة الحلول المقترحة

حلول مقترحة	مشكلات - تحديات
<p>حل رئيسي 1: مناصرة فتح طريق "صنعاء - فرضة نهم - مأرب" (المنفذ الشمالي) الذي أغلق منذ ثمانية أعوام بسبب الحرب، والذي يتيح سلاسة وأمان وسلامة تدفق 50% من السلع الأساسية إلى مأرب من صنعاء، دون تكبد أعباء مالية إضافية قد تصل إلى 600% تترتب على مرور السلع حال مرورها بالخط البديل نتيجة تلف البضائع والإهلاك العالي للمعدات وزيادة الجبايات والرسوم غير القانونية واستغراق العديد من الأيام بدلاً من ساعات في عملية نقل البضائع، حتى لا تنعكس الكلف الإضافية على ارتفاع أسعار السلع.</p>	
<p>حل رئيسي 2: مناصرة فتح طريق "شبوّة - حريب - مأرب" لضمان سلاسة وسرعة وسلامة تدفق البضائع القادمة إلى مأرب من ميناء عدن ومدينة المكلا وميناء شبوة، وذلك لتمكين الشاحنات من المرور عبر خط إسفلي ومختصر قليل الجبايات، وعدم الاضطرار إلى المرور عبر خط العبر "الأكثر بعدًا - كثير الحفر - يمر بتحويلات رملية طويلة - كثير الموازين".</p>	<p>إغلاق الخطوط والمنافذ الرئيسية والقرية والأمن لنقل السلع الأساسية إلى محافظة مأرب، واستبدالها بخطوط نقل بعيدة وخطرة ووعرة وذات كلفة عالية</p>
<p>حل رئيسي 3: يمكن أن تتقاسم السلطة المحلية بمحافظة مأرب والسلطة المحلية بمحافظة حضرموت تكاليف إعادة تأهيل طريق "العبر - صافر - مأرب"، أو يتولى صندوق صيانة الطرق في عدن القيام بهذه المهمة؛ لتسهيل مرور الشاحنات القادمة من منفذ الوديعة ومنفذ شحن ومحافظة حضرموت.</p>	
<p>حل بديل 1: في حال إصرار الأطراف على التمسك بعدم فتح طريق "صنعاء - نهم - مأرب"، يمكن أن تنشأ مبادرات لإصلاح الخط الرملي من منطقة الروض بمحافظة الجوف وحتى مدينة مأرب، لتسهيل المرور السريع والأمن والأسلم للشاحنات القادمة من صنعاء عمران الجوف مأرب.</p>	

حلول مقترحة	مشكلات - تحديات
<p>حل رئيسي 1: تحريك نقابات واتحادات النقل ومعدات النقل النقييل لمطالبة شركة النفط والجهات الرسمية المسؤولة بتخصيص عدد من المحطات في المحافظة الواحدة لتزويد الشاحنات بمادة الديزل بسعر رسمي وبأداء مستقر.</p>	<p>عدم أو ندرة توفر مادة الديزل في السوق الرسمية بأسعار رسمية والاضطرار إلى شرائه من السوق السوداء بأسعار كبيرة غير مستقرة، بما ينعكس على ارتفاع أسعار النقل، وبالتالي على ارتفاع أسعار السلع.</p>
<p>حل رئيسي 1: مناصرة إيجاد آلية تقضي بخضوع الشاحنات إلى عملية تفتيش واحدة في إطار سيطرة طرف من طرفي النزاع، كأن يتم التفتيش في أول نقطة ومنح كوبون سلامة البضاعة، ليتم عبور النقاط الأخرى دون إعادة التفتيش الشامل، أو اعتماد آلية تفتيش قبل مرور النقاط من قبل عمليات تفتيش وإبلاغ النقاط بتسهيل المرور مع إعادة التفتيش بأخر نقطة، بحيث لا تضطر الشاحنة إلى التوقف لأيام ودفع أموال لنقاط التفتيش.</p>	<p>كثرة نقاط التفتيش المتواجدة في مسار الخط الواحد وضمن إطار سيطرة طرف واحد، بما يؤدي إلى تأخر الشاحنة لأيام إضافية وزيادة المصروفات.</p>

حلول مقترحة	مشكلات - تحديات
<p>حل رئيسي 1: قيام وزارات الإدارة المحلية لدى طرفي الحرب، بإنشاء حساب مركزي تودع فيه عوائد إيرادات الضرائب المتحصلة من شاحنات النقل عبر سندات رسمية يتم استخدامها في نقطة ضرائب ورسوم واحدة فقط تكون المسؤولة عن قبض وإيداع المبالغ، على أن تقوم الوزارة بإعادة توزيع العوائد على المحافظات وفقاً للنسب المخصصة لكل محافظة وللنسب المخصصة لكل هيئة أو صندوق مستحق طبقاً للقانون على مستوياتها المركزية والفرعية، بدلاً من قيام كل محافظة بأخذ قيمة الضريبة المستحق دفعها للدولة المركزية، وكأنها هي الدولة المركزية، ويمكن إيجاد هذا الحل بتحريك النقابات المعنية وذات الصلة في مناصرته.</p>	<p>كثرة نقاط التفتيش المتواجدة في مسار الخط الواحد</p>
<p>حل رئيسي 2: تعميم وتفعيل خط اتصال ساخن يمكن لسائقي الشاحنات النفاذ منه للإبلاغ عن حوادث الجبايات غير القانونية والابتزاز من قبل النقاط.</p>	<p>وضمن إطار سيطرة طرف واحد، بما يؤدي إلى تأخر الشاحنة لأيام</p>
<p>حل رئيسي 3: الضغط على وزارة النقل ومكاتبها الفرعية بإعادة تنظيم الموازين وإضفاء الطابع الرسمي عليها.</p>	<p>إضافية وزيادة المصروفات.</p>
<p>حل بديل 1: في حال عدم قدرة وزارة الإدارة المحلية لدى الطرفين على تنظيم عملية إيرادات الضرائب المفروضة على النقل، يمكن أن تقوم السلطات المحلية في المحافظات بإنشاء حسابات محلية مخصصة؛ لإيداع المبالغ المتحصلة كضرائب نقل بسند رسمي فيها، على أن يتم جباية ذلك عبر نقطة ضرائب واحدة، بالمبلغ المستحق للمحافظة وفقاً للقانون، كما لو أنه المبلغ الذي سيعود إليها من الحساب المركزي، والمقرر قانوناً، لا أن تحصل كل محافظة المبلغ المستحق على المستوى المركزي.</p>	

المراجع

1 [/https://www.exu-marib.com/18639](https://www.exu-marib.com/18639)

2 - بحسب الوحدة التنفيذية لإدارة النازحين (حكومي).

3 - بحسب مكتب التجارة والصناعة بالمحافظة

4 - بحسب مكتب الصناعة والتجارة

5 - بحسب مكتب الصناعة والتجارة

6 - بحسب تقدير مدير مكتب الصناعة والتجارة بمأرب ياسر الحاشدي خلال مقابلة معه

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
-  Economicmedia