




نشرة اقتصادية


# معوقات النقل إلى محافظة عدن وانعكاساتها على أسعار السلع الأسباب.. الحلول

إعداد/  
رضوان فارح


يونيو 2023



 [www.economicmedia.net](http://www.economicmedia.net)

 [economicmedia@gmail.com](mailto:economicmedia@gmail.com)

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

 00967-4-246596

# معوقات النقل إلى محافظة عدن وانعكاساتها على أسعار السلع الأسباب.. الحلول

إعداد/  
رضوان فارغ  
يونيو 2023

## المحتويات

- 4 ..... المقدمة ●
- 5 ..... خلفية عن النشاط الاقتصادي ●
- 6 ..... خريطة قيود الوصول في اليمن، 30 أبريل 2023 ●
- 7 ..... مصادر تدفق السلع الأساسية إلى عدن ●
- 8 ..... منافذ تدفق البضائع إلى عدن عبر المنفذ البحري.. ميناء عدن ●
- 9 ..... احتكار النقل المحلي للسلع في مدينة عدن ●
- 10 ..... المنافذ البرية لتدفق البضائع إلى العاصمة عدن ●
- 11 ..... المنتجات الزراعية ●
- 12 ..... مشكلات الخطوط والمنافذ البرية ●
- 13 ..... أسعار السلع في العاصمة عدن ●
- 14 ..... مؤشرات أداء الخدمات اللوجستية في النقل ●
- 15 ..... النتائج ●
- 16 ..... الحلول ●

## المقدمة

يعد قطاع النقل برا وجوا وبحرا منافذ الحياة التي تغذي الدول باحتياجاتها من السلع، وإذا فقدت إحدى هذه المنافذ أو أغلقت تضاعفت تكاليف النقل الأمر الذي يؤدي إلى إرباك الحركة التجارية واختلالات في القطاع الاقتصادي بدأ من التاجر وانتهاءً بالمستهلك، لترتد نتائج تلك الاختلالات بارتفاع سعر الغذاء والدواء وبإقي السلع ويتحمل السكان زيادة تلك النفقات نظرا لإغلاق الطرقات أو عرقلة حركة النقل أو إضافة تكاليف العبور والتأخير وجبايات غير قانونية وغيرها ...

انعكست تداعيات الحرب الراهنة التي تشهدها اليمن منذ ٨ أعوام على حركة نقل البضائع والسلع من خارج اليمن وكذلك بين المدن اليمنية حيث زادت تكلفة النقل المحلي بنسبة كبيرة مقارنة بالمستويات التي كانت عليها قبل الصراع، ويعزى ذلك إلى انعدام الأمن والأضرار التي لحقت بالطرق، ودفع السائقين رسوم عند نقاط التفتيش التابعة لجميع أطراف الصراع بالإضافة إلى إغلاق الطرق الرئيسية الأمر الذي يضطر التجار إلى طرق بديلة مكلفة وتستنزف الكثير من الموارد.

تمثل العاصمة المؤقتة عدن نقطة محورية في الحركة التجارية في البلد خلال المرحلة الراهنة وظلت خلال السنوات القليلة الماضية أحد المنافذ الرئيسية المهمة لدخول البضائع والسلع لاسيما مع توقف موانئ الحديدة عن استقبال الحاويات والكثير من السلع التجارية.

ولعب ميناء المنطقة الحرة وميناء عدن دورا مهما في استقبال السلع من الخارج وإعادة توزيعها إلى العاصمة المؤقتة ومنها إلى العديد من المحافظات، وبالمقابل فإن عدن تستقبل يوميا العشرات من شاحنات السلع القادمة من المحافظات الشمالية والتي تأتي عبر طرق متعددة وتشهد العديد من التحديات في طريقها إلى عدن.

وقد مثلت تكاليف النقل المرتفعة محركا رئيسيا للتصاعد المستمر في أسعار السلع والخدمات في أسواق عدن لاسيما وأن المدينة تستقبل الكثير من احتياجاتها من المحافظات الشمالية والشرقية.

وسوف نستعرض من خلال البحث والتحليل والتقييم طبيعة حركة نقل البضائع إلى العاصمة المؤقتة عدن والمعوقات التي تواجه حركة تدفق السلع والتحديات وانعكاسات تداعيات الحرب والصراع على قطاع النقل والخدمات اللوجستية وعلاقة ذلك بالنشاط الاقتصادي ومستوى أسعار السلع والوصول إلى تدابير ومصفوفة حلول مقترحة لإنهاء العوائق والمشكلات في قطاع النقل ومعالجتها.

## خلفية عن النشاط الاقتصادي

أصبح نقل السلع والبضائع من الخارج إلى اليمن وبين المحافظات اليمنية مكلف للغاية، وأفاد العديد من التجار أن الشحنات التي كانت تصل في غضون شهر تستغرق في الفترة الراهنة ما يزيد عن ثلاثة إلى أربعة أشهر، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة تكلفة الشحن البحري على المستوردين المحليين.

التكاليف المرتفعة المفروضة على الموردين للسلع من الخارج يتحملها اليمنيون الذين يواجهون صعوبة في تحمل التكاليف الإضافية في الأسواق والمحال التجارية، وعلى سبيل المثال، تشكل رسوم الموانئ حالياً 50% من السعر النهائي لدقيق القمح، مقابل 33% في عام 2017م.

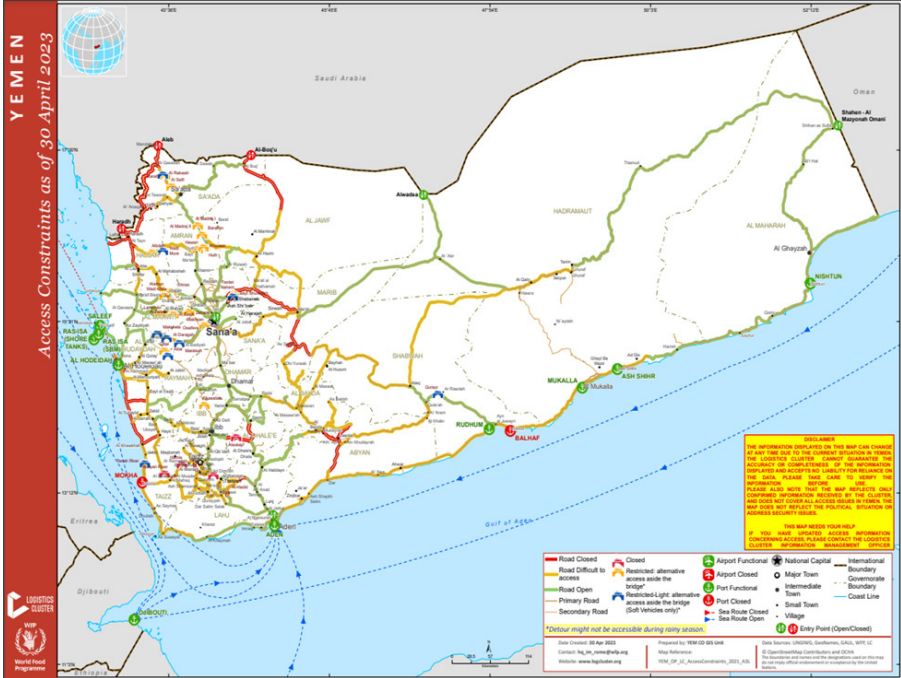
ويرجع ذلك إلى زيادة نفقات تكديس الحاويات في الموانئ وتكاليف أفساط التأمين ضد مخاطر الحرب بنسبة 50% منذ عام 2017م إلى جانب تكاليف عمليات التفتيش، مما أدى إلى مضاعفة أسعار الحاويات إلى اليمن، وتضيف رسوم غرامات التأخير وحدها ما يصل إلى 10 بالمائة إلى تكاليف البيع بالتجزئة<sup>1</sup>.

وشهدت السنوات الماضية ارتفاعاً تراكمياً في أسعار السلع الأساسية متأثرة بتكاليف النقل، حيث ارتفع معدل التضخم التراكمي في أجور النقل بنسبة 250% نهاية 2020 بزيادة تراكمية أكثر من أربعة أضعاف مقارنة مع 2015. الأمر الذي انعكس بصورة مباشرة ومتزامنة على ارتفاع أسعار السلع الغذائية حيث ارتفع معدل التضخم التراكمي بنسبة وصلت إلى 162.3% عام 2020 أي بزيادة تراكمية تقارب 8 أضعاف مقارنة مع 2015م<sup>2</sup>.

1 - أوك لوتسما، ممثل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي - اليمن، 26 أبريل 2021، مراجعة تقرير تقييم الأضرار والقدرات: ميناء عدن وموميناء المكلا، <https://www.arabstates.undp.org/content/rbas/ar/home/presscenter/pressreleases/2021/the-importance-of-yemens-ports.html>

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

## خريطة قيود الوصول في اليمن، 30 أبريل 2023



- اللون الأحمر = طريق مغلق
- اللون الأصفر = طريق صعبة الوصول
- اللون الأخضر = طريق مفتوح المصدر<sup>3</sup>

## مصادر تدفق السلع الأساسية إلى عدن

تُعد مدينة عدن ثاني أهم المدن اليمنية بعد العاصمة صنعاء بسبب أهميتها التجارية والاقتصادية، وهي الآن العاصمة المؤقتة للبلاد. وتتبع أهميتها من موقعها وأهمية مينائها للتجارة اليمنية والعالمية، وتقع مدينة عدن على ساحل خليج عدن وبحر العرب جنوب اليمن. وهي مدينة تجارية بالدرجة الأولى. ويقدر عدد سكانها بأكثر من 800 ألف نسمة.

مصادر تدفق السلع الأساسية إلى عدن قبل 2015		
ميناء عدن		البحرية
رصيف المعلا	محطة الحاويات	
مطار عدن الدولي		الجوي
خط تعز - عدن عبر كرش، الراهدة		البري
الشرقي حضرموت شبوة أبين عدن		
الساحلي الحديدية - عدن		

جدول يوضح مصادر تدفق السلع إلى مدينة عدن

وتستورد محافظة عدن السلع الغذائية الأساسية كالتالي:

أفاد كل من تجار الجملة والتجزئة في العاصمة عدن، أن السلع التي تتدفق إلى أسواق عدن بنسبة 70 بالمائة عبر ميناء عدن، ونحو 30 بالمائة عبر المنافذ البرية، بينما انخفضت الواردات عبر مطار عدن الدولي إلى الصفر بسبب ارتفاع تكلفة الشحن والتأمين.

ميناء عدن	70 %
المنافذ البرية	30 %
المنافذ الجوية	0 %

## منافذ تدفق البضائع إلى عدن عبر المنفذ البحري.. ميناء عدن

يُعد ميناء عدن بوابة رئيسية لوصول شحنات المواد الغذائية والمساعدات الإنسانية. يستقبل الميناء حوالي 50 سفينة شهرياً محملة بالوقود والمواد الغذائية بالجملة والأغذية المعبأة في حاويات، بالإضافة إلى مواد البناء والسلع الأخرى الضرورية لقطاع الصناعة التحويلية في اليمن، وبسبب الصراع وتداعيات الحرب زادت تكلفة النقل البحري إلى اليمن وانعكس ذلك على أسعار السلع.

ويعزو التجار زيادة تكلفة الاستيراد إلى التأخير في عمليات مناولة وتفريغ شحنات البضائع في الموانئ اليمنية، والإجراءات المفروضة على الشحنات، والتكاليف المرتفعة لأقساط التأمين على الشحنات المتجهة إلى اليمن.

وفقاً لمقابلات أجريت مع الأطراف الفاعلة، غالباً ما تتضمن عقود إيجار السفن أحكاماً معينة تتعلق باندلاع الصراع.

وتتضمن هذه الاتفاقيات أحكام خاصة تعرف باسم شروط مخاطر الحرب. وهذه الشروط تضيف أقساط تأمين إضافية بقيمة 500 دولار لكل شحنة تعادل سعة حاوية 20 قدم و1000 دولار لكل شحنة تعادل سعة حاوية 40 قدم - في سياق اليمن - بيد أنه لم تتم إعادة التفاوض على هذه التكلفة الإضافية بالنسبة للشحنات المتجهة إلى ميناء عدن رغم أن عدن قد أعلنت منطقة آمنة ولم تعد ضمن نطاق ألية الأمم المتحدة<sup>4</sup>.

ورغم ما يشكله ميناء عدن من أهمية في استقبال البضائع والسلع التي تغذي عدن والعديد من المحافظات إلا أنه وفي فبراير 2023 حدث تحول ملحوظ في كمية مواد البناء المرسله إلى مينائي الحديدة والصليف مقارنة بميناء عدن حيث انخفضت المواد بشكل حاد للغاية<sup>5</sup>.

وفقاً لمصدر في ميناء عدن خلال الشهرين الماضيين (فبراير - مارس) لم يستقبل رصيف المella أي سفينة من المواد السائبة ومواد البناء وانتقلت جميعها إلى ميناء الحديدة.

4 - مذكرة سياسة اليمن رقم 3 جاهزية القطاع الخاص للمساهمة في إعادة الإعمار والتعافي مايو 2017.

5 - «منظمة تقييم القدرات ACAPS اليمن - التحديث الاقتصادي كل شهرين يناير - فبراير 2023».



## احتكار النقل المحلي للسلع في مدينة عدن

أدى احتكار النقل المحلي للسلع من ميناء عدن من قبل نقابة سائقي شاحنات النقل الثقيل، المفروضة على جميع التجار، إلى زيادة تكاليف النقل المحلي إلى حد أنها يمكن أن تفوق تكلفة الشحن البحري. فعلى سبيل المثال، تبلغ تكلفة نقل البضائع داخل حدود المدينة، من رصيف الحاويات في عدن إلى دار سعد، وهي مديرية تقع داخل مدينة عدن نفسها 265000 ريال بزيادة 130 بالمائة عن 2019 عندما كان سعر نقل نفس الشحنة بسعر 117000 ألف ريال، وبزيادة 15 بالمائة عن سعر نفس الشحنة لعام 2017.<sup>6</sup> وارتفعت تكاليف النقل للبضائع داخل مدينة عدن بين مديرياتها الثمان 200 بالمائة خلال السنوات الخمس الماضية.<sup>7</sup>

تفرض نقابة سائقي شاحنات النقل الثقيل التي تحتكر النقل المحلي للسلع غرامة 100,000 ريال على كل سائق شاحنة يُحمل بضائع بسعر أقل عن السعر الذي تُعممه النقابة، من أحواش ومخازن التجار داخل مدينة عدن، وتوقيف لمدة شهر كامل عن العمل ودخول الميناء.<sup>8</sup>

هامش الربح في سلسلة التوريد المحلي داخل مدينة عدن مثلت 30% زيادة على هامش الربح المعتمد من منافذ البيع المباشر في صوامع الغلال المطاحن، تحدد مطاحن وصوامع الغلال 5% ربح فوق كل كيس دقيق عبوة 50 كج، وتصل في منافذ بيع التجزئة بين 30 و40%. (6)

وعلى سبيل المثال: تحدد صوامع الغلال 500 ريال هامش الربح لكل كيس دقيق عبوة 50 كجم يشمل الوكيل وتاجر الجملة وحتى منافذ تجار التجزئة، وما يحصل أن هامش الربح يتضاعف بسبب عدم الرقابة وغياب دور الجهات الرقابية وغياب المنافسة نتيجة لتشوّه السوق وتعطيل الياته نتيجة لظروف الحرب، خروج كيس الدقيق من بوابة مطاحن الغلال بسلسلة توريد إلى الوكيل ثم تاجر الجملة وتاجر جملة آخر وحتى يصل إلى تاجر بيع التجزئة يتضاعف هامش الربح إلى 4000 ريال في منافذ بيع التجزئة.

6 - «منظمة تقييم القدرات ACAPS اليمن - التحديث الاقتصادي كل شهرين يناير - فبراير 2023».

7 - مقابلة مع سائق شاحنة، المديرية عدن: البريقة، التواهي، الشيخ عثمان، المعلا، المتصورة، خور مكسر، دار سعد، صيرة.

8 - مصدر بمجموعة هائل سعيد أنهم التجارية.

## المنافذ البرية لتدفق البضائع إلى العاصمة عدن

تقطع أوصال الطرق بين المحافظات الشمالية التي تسيطر عليها جماعة الحوثي والعاصمة عدن أحد أهم معوقات النقل البري، فقد شهدت طرق التجارة الداخلية تغييراً كبيراً خلال الحرب بسبب إغلاق الطرق والأضرار التي تعرضت لها والتحويلات الإجبارية عبر طرق بديلة، مما يتطلب تكلفة ووقتاً ومخاطر أعلى بكثير مقارنة باستخدام المسارات والطرق المعتادة. وتوضح الشكل (3) الوضع الراهن للطرق بين المحافظات الشمالية والعاصمة عدن.

### شبكة الطرق التجارية الرئيسية المغلقة والطرق البديلة في أوقات الحرب

الطرق البديلة	الحالة	الطريق
طريق عدن - هيجة العبد - حيفان - القبيطة تعز	منذ بداية عام 2016 م أصبح هذا الطريق مغلق تماماً بسبب المعارك المستمرة والألغام المزروعة في الطريق	خط عدن - تعز عبر كرش، الراهدة
عبر هيجة العبد - حيفان	مغلق	عدن - تعز - صنعاء
صنعاء - ذمار - البيضاء - لحج يافع - عدن	مغلق	طريق "عدن- العند- الضالع- قعطبة ذمار - صنعاء، الطريق الدولي الأول للنقل من الشمال للجنوب والعكس.

منذ بداية عام 2016 م، أصبح الطريق الرئيسي عدن - تعز (عبر كرش، الراهدة) مغلق تماماً بسبب المعارك المستمرة والألغام المزروعة في الطريق، وتتدفق السلع التجارية والمنتجات الصناعية والزراعية المحلية عبر منافذ بديلة إلى العاصمة عدن هي: ذمار- البيضاء لحج يافع - عدن، والطريق الأخرى طريق الحوبان حيفان القبيطة عدن، على سبيل المثال، كثير من منتجات تعز الزراعية يتم تصديرها وبيعها في عدن.

وتستورد عدن الدواجن والخضروات والفواكه والألبان، إضافة إلى قطع الغيار والأقمشة، حيث قام غالبية التجار بنقل مخازنهم من عدن إلى المحافظات الشمالية عقب مواجهات أغسطس 2018م بين قوات الشرعية والمجلس الانتقالي. ويتم تسويق هذه البضائع من المحافظات الشمالية عبر الطرق البرية مرة أخرى إلى العاصمة عدن<sup>9</sup>.

## المنتجات الزراعية

تغطي منتجات المحافظات الزراعية تعز وذمار وإب ومأرب احتياجات العاصمة عدن من المنتجات الزراعية، على سبيل المثال، كثير من منتجات تعز الزراعية والصناعية يتم تصديرها وبيعها في عدن<sup>10</sup>، فيما تغطي أبين بعض المنتجات الزراعية كالمانجو والموز والحبوب وبيع بذات الأسعار التي تباع في أسواق أبين.

وأدى ارتفاع تكاليف النقل وانعدام الأمن وعدم إمكانية الوصول إلى بعض المحافظات إلى ارتفاع تكاليف النقل وتعطيل التجارة مما زاد من صعوبة الوصول إلى الأسواق أو الإمدادات الزراعية، وارتفعت أسعار السلع والمنتجات الزراعية بنسبة 300% بين مصدر الإنتاج في المحافظات الشمالية وبين سوق الجملة بالمنصورة في عدن.

وقال تجار إن ارتفاع تكاليف النقل أثر على أسعار السلع حيث زادت تكاليف النقل بنحو 250%، وقال كل من تجار الجملة والتجزئة إن أسعار المواد القابلة للتلف خاصة الخضروات والفواكه ارتفعت بنسبة 300% في العاصمة المؤقتة عدن، ومن خلال المقابلات مع تجار الجملة والموردين وأسعار السوق تم التوصل إلى النتائج التالية:

● أدى ارتفاع تكاليف أسعار النقل إلى تباين جغرافي كبير في أسعار المنتجات داخل المحافظات اليمنية. على سبيل المثال بلغ سعر البطاط 25 كجم في سوق الجملة المنصورة بالعاصمة عدن ما بين 16000 ريال و18000 ريال، بينما بلغ في سوق الجملة شميلة بالعاصمة صنعاء ما بين 4000 ريال و6000 ريال. لتبلغ نسبة الفارق بين سعر صنعاء وعدن 300 بالمائة وتصدر محافظة ذمار البطاط لأسواق صنعاء وعدن، طبعاً مع وضع الاعتبار لفارق قيمة العملة حيث تختلف قيمة العملة بين عدن وصنعاء.. وهو مقياس لكل المنتجات الزراعية<sup>11</sup>.

● تعتبر أسعار النقل عاملاً ذا دلالة إحصائية في تحديد الفرق بين أسعار المنتجات المحلية بالجملة وعلى مستوى المزرعة، للمنتجات المشحونة

9 - مصدر في مجموعة هائل سعد أنعم وشركاه  
10 - منظمة تقييم القدرات ACAPS اليمن - التحديث الاقتصادي كل شهرين يناير - فبراير 2023  
11 - الإدارة العامة للتسويق والتجارة الزراعية

بالشاحنات، هذا السعر يتأثر بشكل متزايد بأسعار النقل مع المسافة المقطوعة من المصدر إلى سوق الجملة في مديرية المنصورة على سبيل المثال.

- تعتبر كلفة النقل بالشاحنات إلى العاصمة عدن من المحافظات الشمالية المنتجة والصناعية، التي تزداد مع ارتفاع أسعار الوقود وأطوال الطرق ووقت الوصول وسلسلة الجبايات والرسوم الرسمية وغير الرسمية وفرق سعر الصرف وهامش الربح، أكثر العوامل تأثيراً على أسعار المنتجات.

## مشكلات خطوط المنافذ البرية

### المنافذ الشمالية:

(تعز - حيفان - القبطية لحج - عدن)

(صنعاء - ذمار - البيضاء - لحج يافع - عدن)

### المنافذ الجنوبية:

(حضرموت - شبوة - أبين - عدن)

## نقاط التفتيش على امتداد الطرق:

تدير جميع أطراف الصراع نقاط تفتيش على جانب الطريق في المناطق التي تسيطر عليها لتحقيق الدخل من تدفق حركة المرور بطرق مختلفة.

الابتزاز ممارسة شائعة عند نقاط التفتيش، حيث يُجبر سائقي الشاحنات المحملة بالبضائع على دفع الأموال تحت مسميات عدة، وشاحنات البضائع التجارية هي أكثر الأهداف المربحة للابتزاز؛ حيث يضطر السائقون لدفع المال. ووفقاً للمقابلات مع سائقي الشاحنات فإن إيجار نقل شاحنة محملة بالماء (شملان) من صنعاء إلى عدن مليون ريال، وتصل الرسوم والجبائيات غير القانونية إلى مليون و500 ألف ريال.

يدفع سائق الشاحنة المال في كل نقطة تفتيش المنتشرة في الطرق من صنعاء وذمار والبيضاء ولحج يافع وحتى عدن، بمعدل 10000 ريال في كل نقطة، ويتم دفع مليون و200 ألف ريال في نقط الحد في يافع محافظة لحج تحت مسمى دعم وإسناد.

يتقاضى سائق الشاحنة 400 ريال أجور نقل لكل كرتون مياه شملان، بينما يدفع 500 ريال عن كل كرتون مياه في نقطة الحد يافع بمحافظة لحج تحت مسمى دعم وإسناد. ليصل سعر قنينة الماء شملان في محلات التجزئة في العاصمة عدن إلى 350 ريال من الطبعة الجديد، مقابل 100 ريال (طبعة قديم) قيمة سعر قنينة الماء في صنعاء.

كما يدفع سائقي الشاحنات مبالغ مالية في نقاط التفتيش 50,000 ريال رسوم تفتيش في نقطة الرباط بلحج و15000 ريال رسوم تسييل تربيط الخبطه الحديد بعد التفتيش، و4000 ريال لهيئة النقل البري، و50 ألف ريال دعم وإسناد في أول نقطة داخل مدينة عدن، وتتسبب هذه الإجراءات بحسب سائقي الشاحنات بالتالي:

- زيادة نفقات النقل جراء عمليات التوقف والتفتيش المتكرر في عشرات النقاط التابعة للامن والجيش والجماعات المسلحة.
- تأخير وصول السلع إلى المستهلك.
- زيادة استهلاك الوقود والتكاليف الإضافية.
- زيادة الجبايات في النقاط المنتشرة على طول الطريق.

إضافة إلى ذلك تهالك الطرق وتضرر البنية التحتية للطرق يضاعف تأخير الوصول ويزيد من تكلفة إصلاح المركبات إذ تفتقر الطرق إلى الصيانة الدورية والإصلاحات اللازمة للحفاظ على الطرق.

## أسعار السلع في عدن

تبلغ تكلفة الحد الأدنى لسلة الغذاء في مدينة عدن من يناير إلى فبراير 2023، في المتوسط 123 ألف ريال، وهو أعلى معدل مسجل منذ كانون الثاني (يناير) 2021 بزيادة 4% أعلى من المتوسط بين نوفمبر وديسمبر 2022، وكان الانخفاض في سعر الصرف هو السبب الرئيسي للزيادة، وانخفض من 102 دولارًا في الفترة من نوفمبر إلى ديسمبر إلى 99 دولاراً في الفترة من يناير إلى فبراير 2023.

من ناحية أخرى، في صنعاء، ظل متوسط سعر تكلفة الحد الأدنى لسلة الغذاء مستقرًا من عند 57000 ريال يمني بين نوفمبر وديسمبر 2022، لكن قيمة الدولار ارتفعت بشكل طفيف خلال نفس الفترة، من 102 دولار إلى 103 دولار أمريكي<sup>12</sup>.

## مؤشرات أداء الخدمات اللوجستية في النقل

تتفاقم الحوادث أو حالات الطوارئ التي تحدث على هذه الطرق الثانوية النائية بسبب نقص الخدمات على جانب الطريق، وغياب خدمات الإنقاذ في حالات الطوارئ. أدت التأخيرات المرتبطة بالسفر على الطرق البعيدة إلى ارتفاع تكاليف نقل السلع الأساسية وغيرها. في الوقت نفسه، أدى نقص الوقود، وارتفاع أسعار البنزين، والضرائب المختلفة، والتراخيص، والسياسات الجمركية التي تفرضها السلطات المتنافسة، إلى جعل السفر باهظ التكلفة بالنسبة لعدد متزايد من اليمنيين<sup>13</sup>.

في 22 إبريل 2023، أشارت مجموعة اللوجستيات إلى مزيد من التعقيدات التي تواجه النقل البري داخل البلاد، حيث تواجه الإمدادات الإنسانية قيودًا متزايدة. بالإضافة إلى ذلك، فإن هذه الفجوات والقيود أخذت في الازدياد، بما في ذلك أزمة الوقود في اليمن. وانخفض ترتيب اليمن في مؤشر الأداء اللوجستي، وهو مقياس صادر عن البنك الدولي لجودة وكفاءة التجارة والبنية الأساسية للمواصلات. انخفض اليمن من 63 من أصل 155 دولة تم تقييمها في عام 2012 إلى 132 من أصل 139 في عام 2023.<sup>14</sup>

ويعتبر مؤشر الأداء اللوجستي الذي وضعه البنك الدولي أهم أداة قياس تفاعلية لمساعدة البلدان على تحديد قدرتها على الاندماج مع التجارة والأسواق العالمية، ويقوم بتقييم أداء الخدمات اللوجستية في أكثر من 167 دولة كل سنتين اعتباراً من عام 2007، عام إطلاق المؤشر.

يعمل (LPI أيضاً كأداة تستخدمها الدول لتحديد التحديات والفرص التي تواجهها في أداؤها في مجال الخدمات اللوجستية التجارية، وما يمكنهم القيام به لتحسين أداء الخدمات اللوجستية (التخليص الجمركي، والبنية التحتية، والتتبع والتعقب، وحسن التوقيت، والشحنات الدولية، والكفاءة واللوجستيات عالية الجودة).

كما يقيس أداء الخدمات اللوجستية لتحديد نقاط الضعف في سلاسل اللوجستيات، وتقديم المشورة لمعالجتها، وقياس الأداء مفيد في تقييم مدى ملاءمة بيئة الأعمال التجارية في البلدان وما هي إمكانياتهم في التجارة الدولية.

13 - (الحرب على طرق اليمن.. موجز السياسات من منتدى اليمن الدولي 2022، مركز صنعاء للدراسات الاستراتيجية بالتعاون مع أكاديمية فولك برنادوت)

14 - (13) البنك الدولي، مؤشرات الأداء اللوجستي LPI\_2023\_04-https://ipi.worldbank.org/sites/default/files/2023-report\_with\_layout.pdf

## النتائج

- تمثل نقاط التفتيش المتعددة على الطرقات والتي تتبع الجماعات المسلحة المختلفة أحد معوقات نقل البضائع والسلع إلى الأسواق وأداة من أدوات الجباية.
- تفتقر نقاط التفتيش إلى الإجراءات الموحدة والمعايير المهنية للأفراد العسكريين والأمنيين العاملين فيها، مما يترك المسافرين والبضائع عرضة للتفتيش والاحتجاز العشوائي الأمر الذي يؤدي إلى رفع تكاليف النقل وتلف البضائع.
- تدهور الطرقات حيث تم تدمير العديد من الطرق الأمر الذي أدى إلى صعوبة وصول السلع الأساسية و زيادة التكاليف نظراً للتأخير وكذلك الأضرار التي تحدث لوسائل النقل.
- أدى ارتفاع أسعار الوقود والجبایات على الطرقات إلى تقييد حرية التنقل والوصول إلى الأسواق.
- ساهمت القرارات والرسوم المزدوجة في الضرائب والجمارك التي تفرضها السلطات المركزية والسلطات المحلية المتناحرة - في زيادة أسعار السلع بشكل ملحوظ.
- تعد الرسوم غير القانونية والجبایات على طول الطريق بين المدن أحد السمات الرئيسية للوضع الراهن.
- يعد التأخير الناجم عن الطرق البديلة بين تعز وعدن وصنعاء ذمار اب البيضاء لحج عدن عاملاً آخر يرفع تكاليف النقل.
- أدى نقص الوقود وانعدام الأمن وعدم إمكانية الوصول إلى بعض المحافظات إلى ارتفاع تكاليف النقل وتعطيل التجارة مما زاد من صعوبة الوصول إلى الأسواق أو الإمدادات الزراعية وارتفاع تكاليف العمل وارتفاع أسعار المستهلك وانخفاض عدد تجار الجملة.

## الطول

- فتح الطرق السريعة الرئيسية التي تربط بين عدن وبقية المحافظات بما في ذلك الطريق الذي يربط بين تعز وإب وذمار وصنعاء مع عدن، بالإضافة إلى طريق عدن الضالع السريع، وهو أقصر طريق بين عدن وصنعاء- وإعادة تأهيلها.
- وقف الابتزاز والانتهاكات عند نقاط التفتيش التي يديرها المتحكمون بتلك النقاط المنتشرة على طول الطريق من مختلف الأطراف العسكرية والمليشيات المسلحة.
- تبسيط عمليات التفتيش لتخفيف الأعباء المالية على القطاع الخاص وحماية سائقي السيارات. لأن تكلفة النقل هي أحد المكونات الرئيسية لسعر السوق للسلع المختلفة والمنتجات الأخرى، فإن إزالة هذه الأنواع من الحواجز المالية أمام حركة البضائع والأشخاص يمكن أن تساعد بشكل كبير في تخفيف الضغوط الاقتصادية على المواطنين العاديين.
- إعادة تأهيل الطرق، وينصب التركيز الأساسي على الطرق القريبة من الخطوط الأمامية التي تفصل بين المناطق التي يسيطر عليها الحوثيون والحكومة، ولا سيما الطرق التي تربط عدن وتعز وصنعاء، ومأرب، وصنعاء وعدن.
- إعادة بناء منظومة النقل والبدء في إعادة بناء وتأهيل الطرق والجسور التي دمرتها الحرب في المدن وخطوط النقل بين المحافظات.
- دعوة المجتمع المحلي والقطاع الخاص للمساهمة في صيانة الطرق وإصلاح البنى التحتية من خلال الاستثمار أو الشراكة بين القطاعين العام والخاص.
- وضع استراتيجية لإنهاء مركزية قطاع النقل في اليمن وتنفيذها بمجرد أن يتحقق السلام والاستقرار في البلاد.
- رفع كافة القيود المفروضة على النقل وحركة الأشخاص والسلع.
- بناء على الأهمية الاقتصادية يجب تركيز الاهتمام لإعادة الإعمار في البداية على الطرق والجسور الرابطة بين المدن الرئيسة.



بعيدة المدى	متوسطة المدى	قصيرة المدى
<p><b>1 -</b> تضمين برنامج أو خطة إعادة الإعمار الاهتمام بإعادة إصلاح الطرق و الجسور الرابطة بين المدن الرئيسية.</p> <p><b>2 -</b> تشغيل جميع الموانئ وضبط عمليات التحصيل بين المحافظات وفق القوانين والتشريعات المعتمدة في تشغيل قطاع النقل والتحصيل الجمري في اليمن.</p> <p><b>3 -</b> إعادة تشغيل جميع الخطوط الملاحية إلى نقاط الوصول في الموانئ اليمنية.</p> <p><b>4 -</b> إعادة جميع الخدمات اللوجستية التي كان يعمل على تقديمها ميناء عدن وميناء المنطقة الحرة بما يضمن تقديم احتياجات جميع السفن والخطوط الملاحية.</p> <p><b>5 -</b> العمل على التسيب والربط بين السلطة المحلية والجمارك والضرائب</p>	<p><b>1 -</b> إعادة الخدمات اللوجستية في النقل والتي تعد من أهم العوامل التي تدعم وتؤثر على الأنشطة الاقتصادية وحركة الإنتاج وإمكانية الوصول والحصول على المواد والسلع والخدمات المختلفة.</p> <p><b>2 -</b> تحرير ميناء عدن وميناء المنطقة الحرة من جميع القيود المفروضة من قبل القوات التي تتواجد او تفرض حضورها في هذه الموانئ.</p> <p><b>3 -</b> إيقاف الجبايات والانتهاكات عند نقاط التفتيش التي يديرها أطراف الصراع والجماعات المسلحة الأخرى خصوصاً التي داخل حرم الموانئ.</p> <p><b>4 -</b> تبسيط عمليات التفتيش ومعالجة السياسات الضريبية عند نقاط التفتيش في كل محافظة لتخفيف الأعباء المالية على القطاع الخاص وحماية سائقي السيارات.</p> <p><b>5 -</b> إزالة الحواجز المالية أمام حركة البضائع والأشخاص بما يساعد بشكل كبير في تخفيف الضغوط الاقتصادية على المواطنين العاديين.</p>	<p><b>1 -</b> رفع الجبايات التي تفرضها نقاط التفتيش التابعة للأطراف المسلحة المتنافسة والتي تعد بالمتات على جانب الطرقات وإلزامها بتسهيل تدفق حركة المرور.</p> <p><b>2 -</b> توحيد الإجراءات والمعايير المهنية للأفراد العسكريين والأمنيين العاملين في جميع النقاط بما يتوافق مع القوانين المنظمة للنقل وسير المركبات بين المحافظات.</p> <p><b>3 -</b> إصلاح الطرقات والأضرار التي لحقت بالبنية الأساسية للنقل.</p> <p><b>4 -</b> معالجة ارتفاع أسعار الوقود بما يضمن توفر وقود بالأسعار العالمية دون زيادة تفرض من قبل أي طرف من أطراف الصراع</p> <p><b>5 -</b> توحيد إجراءات السلطات المركزية والسلطات المحلية في مختلف المناطق.</p> <p><b>6 -</b> فتح الطرق السريعة الرئيسية التي تربط بين المدن الرئيسية - بما في ذلك طريق N1 الذي يربط تعز واب وذمار وصنعاء مع عدن، بالإضافة إلى طريق عدن الضالع السريع، وهو أقصر طريق بين عدن وصنعاء- وإعادة تأهيلها.</p>

بعيدة المدى	متوسطة المدى	قصيرة المدى
<p>ووزارة النقل والميناء عبر نافذة واحدة وتوحيد جميع المعاملات ورفع العقوبات التي تواجه المستوردين والموردين وخطوط الملاحة والتجار.</p> <p><b>6 -</b> إنشاء جهاز أمني مدني تابع للموانئ لتنظيم عمليات تسيير المركبات والشاحنات من وإلى ميناء عدن وميناء المنطقة الحرة</p> <p><b>7 -</b> تفعيل عمل ميناء المنطقة الحرة وفق القوانين المنظمة والمعمول بها في الموانئ العالمية.</p>	<p><b>6 -</b> إعادة بناء منظومة النقل والبدء في إعادة بناء وتأهيل الطرق والجسور التي دمرتها الحرب في المدن وخطوط النقل بين المحافظات.</p> <p><b>7 -</b> وضع إستراتيجية لإنهاء مركزية قطاع النقل في اليمن وتنفيذها بمجرد أن يتحقق السلام والاستقرار في البلاد.</p> <p><b>8 -</b> رفع القيود المفروضة على النقل وحركة الأشخاص والسلع.</p>	<p><b>7 -</b> توفير الوقود الى المناطق الزراعية بما يضمن انخفاض تكاليف الزراعة ووصول الإمدادات و السلع إلى الأسواق.</p> <p><b>8 -</b> اصلاح البنية التحتية للطرق المدمرة ورفع الحواجز المادية بما يضمن التبادل السليبي بين المحافظات اليمينية، ورفع القدرة التنافسية للسلع المنتجة محلياً.</p> <p><b>9 -</b> اختصار سلسلة التوريد وحل التعقيدات لضمان عبور شاحنات نقل البضائع والسلع عبر الطرق الرئيسية.</p> <p><b>10 -</b> تأهيل الهيئة العامة لموانئ خليج عدن وربط جميع المرافق التابعة للميناء بالهيئة.</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](http://www.economicmedia.net)
-  [economicmedia@gmail.com](mailto:economicmedia@gmail.com)
-  [@Economicmedia](https://twitter.com/Economicmedia)
-  [Economicmedia](https://www.facebook.com/Economicmedia)