



نشرة اقتصادية

معوقات النقل وتداعياتها على النشاط الاقتصادي في محافظة حضرموت

إعداد الاستشاري/
محمد صالح الكثيري

2023



 www.economicmedia.net

 economicmedia@gmail.com

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

 00967-4-246596

معوقات النقل وتداعياتها على النشاط الاقتصادي في محافظة حضرموت

إعداد
ألاستشاري: محمد صالح الكثيري

2023

المحتويات

- 4 المقدمة ●
- 5 حضرموت: استقرار نسبي لا يخلو من منغصات ! ●
- 7 تدفق السلع الى محافظة حضرموت ●
- 14 المعوقات التي يواجهها القطاع الخاص أثناء نقل السلع إلى المحافظة ●
- 14 أ- المعوقات المتمثلة بالإجراءات المفروضة من السلطات الرسمية ●
- 16 ب - المعوقات والتحديات غير القانونية على الطرقات ●
- 18 الجبايات عبر المنافذ المختلفة ●
- 21 التوصيات ●

المقدمة

إن اندلاع الصراع في اليمن مطلع العام 2015م وما ترتب عليه من تداعيات كارثية أدت إلى انهيار شبه كلي للاقتصاد الوطني، زاد من معاناة المواطنين، وأدى إلى توقف الخدمات العامة ونقص في إمدادات الغذاء والماء والوقود، رافقه انقسام في مؤسسات الدولة الرئيسية بين صنعاء وعدن تحت سلطتين مركزيتين مختلفتين.

وزاد الأمر سوءاً مع احتدام المواجهات المسلحة بين الأطراف المتصارعة، ودخولها مرحلة جديدة تمثلت في حرب العصابات، حيث أدت إلى إغلاق العديد من الطرق الرئيسية الرابطة بين المحافظات في وجه المدنيين جراء تصاعد وتيرة المواجهات.

انعكست تلك التداعيات سلبيًا على القطاع الخاص وتعرض لخسائر كبيرة حيث إن ما يقارب (26%) من مؤسسات الأعمال أغلقت أبوابها وخسرت أكثر من (70%) من قاعدة عملائها بينما (95%) من المشاريع التي تم إغلاقها قد تكبدت أضراراً مادية جزئية أو كلية واستغنت ما يقارب من (41%) من المشاريع عما يزيد عن نصف قوتها العاملة وخفض ساعات العمل إلى النصف¹، مما جعل النشاط الاقتصادي أمام تحديات كثيرة لا سيما القطاع الخاص الذي يعاني العديد من العوائق والتحديات في عملية الاستيراد والتصدير إلى الخارج ونقل السلع بين المحافظات اليمنية، نتيجة إغلاق الموانئ والمطارات والطرق المحلية والدولية إلى جانب ارتفاع أسعار المشتقات النفطية، إلى جانب بعض الإجراءات التي عملت بها السلطات المحلية خلال فترة الحرب بإنشاء نظامها الخاص للضرائب ورسوم النقل والتعريفات الجمركية داخل المحافظات، بالإضافة إلى الإجراءات غير القانونية التي تمارس بين الطرق الواصلة بين المحافظات كالجبايات وغيرها من العراقيل، مما رفع من تكاليف نقل البضائع إلى حضرموت، وزاد وتيرة التحديات التي يواجهها القطاع الخاص، وانعكس كل ذلك على المواطنين الذين تحملوا الزيادة المتفاقمة في أسعار السلع.

تتضمن هذه النشرة الاقتصادية استعراضاً للمعوقات والتحديات أمام تدفق السلع إلى محافظة حضرموت، وتخضع تلك التحديات للنقاش والتحليل لاسيما أن منها ما يرتبط بالسلطة المحلية والمكاتب الحكومية، ومعوقات غير قانونية تمارس على الطرق، وأخرى ناتجة عن إجراءات الحكومة والتحالف خاصة إغلاق الطرق الرئيسية، وإغلاق المطارات، والموانئ. وتتضمن الورقة مقترحات وتوصيات لمعالجة تلك المعوقات والتحديات.

Yemen's Private Sector - In Search of a Lifeline", Yemen Socio-Economic Update Issue 11, Ministry of Planning & International Cooperation, February 2016, https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/yseu11_english_final.pdf. Accessed July 19, 2019
إصلاح بيئة الأعمال والاستثمار في اليمن 8081ar/main-publications-ar/8081ar

حضرموت: استقرار نسبي لا يخلو من منغصات !

تُعد حضرموت من أكبر محافظات اليمن مساحة، حيث تبلغ (193.032) كم2، بما يعادل (36%) من إجمالي مساحة اليمن البالغة (450706) كم2. ويبلغ تعداد سكان حضرموت (1018633 نسمة) وفقاً لتعداد عام 2004م، وعلى الرغم من تداعيات الحرب ظلت حضرموت بما تمتلكه من موقع جغرافي؛ منطقة ساحلية (الجنوب الشمالي) ومنطقة الوسطى (الجزء الوسط الغربي) ومنطقة الوادي والصحراء (الجزء الشمالي)، وتنوع الأنشطة الاقتصادية؛ سمكي وزراعي وثروة حيوانية ورعي وتربية النحل وإنتاج العسل والتمور والقطن والتبغ، بالإضافة إلى الموارد الطبيعية من ثروات نفطية ومعدينية متعددة نقطة جذب اقتصادي واستثماري.

وقد شكل ذلك إلى حد ما عامل جذب لرجال الأعمال وأصحاب رؤوس الأموال من شركات محلية وعربية وأجنبية، في ظل الاستقرار الأمني والسياسي النسبي الذي ساعد على ازدهار النشاط الاقتصادي وبرز دور القطاع الخاص في العملية التجارية.

لكن وبما أن حضرموت إحدى المحافظات اليمنية المتأثرة بالحرب فقد عانى القطاع الخاص من تلك الآثار السلبية، حيث أدى الانهيار العام للعملة المحلية الريال مقابل العملات الأجنبية إلى آثار سلبية على اقتصاد البلد بشكل عام، ومنها اقتصاد حضرموت.

وتأثر اقتصاد المحافظة جراء تراجع سعر العملة وضعف فاعلية البنك المركزي، وتراجع القوة الشرائية لغالبية المواطنين لاسيما في ظل الاعتماد على الاستيراد من الخارج لتغطية الاحتياجات المعيشية للمواطنين، حيث ارتفع مستوى التضخم بشكل كبير خلال السنوات الثلاث الأخيرة ووصلت نسبة التضخم العام إلى ما يقارب (35%) في نهاية 2018 م².

ورغم تلك التحديات فإن القطاع الخاص يبذل جهودا كبيرة على المستوى الإنساني والتنموي مما جعله يلعب دور الشريك والمحرك الأساسي لعجلة الاقتصاد والتنمية.

ولعب القطاع الخاص في حضرموت دورا مهما في الأزمات التي شهدتها المحافظة والبلاد عموما، حيث تحمل المسؤولية في تأمين وتوفير الاحتياجات الأساسية من البضائع والسلع والمستلزمات النفطية ليس على مستوى حضرموت فحسب، بل على مستوى المحافظات المجاورة والبلاد عموما.

2 - نشرة المستجندات الاقتصادية، وزارة التخطيط والتعاون الدولي، العدد 37.

كما اسهم في القيام بمبادرات المسؤولية المجتمعية حيث قام بدعم السلطة المحلية لتمويل بعض من مشاريع البنية التحتية والطرق ودعم وتبني عدد من المؤسسات التعليمية والمدارس لاستمرار العملية التعليمية فيها.

وكانت له قصة نجاح في الدور الإنساني اثناء النزوح للألاف من المواطنين القادمين من مناطق الحرب من المحافظات المجاورة، حيث قام أعضاء الغرفة التجارية وكبار تجار حضرموت ومن خلال عضويتهم في لجنة الإغاثة بالمحافظة بتزويد السوق المحلية بالمحافظة بالمنتجات ولم تشهد في حينه المحافظة أي أزمات تموينية، بل أصبحت تزود بعض المحافظات المجاورة التي اشتد فيها الصراع، ناهيك عن مبادرات قادها القطاع الخاص في حضرموت لاسيما مع وجود شبكة واسعة من رجال الأعمال الأثرياء من ذوي الأصول الحضرمية الذين يعيشون في دول الخليج المجاورة الذين لقد لعبوا دورًا كبيرًا في مساعدة المجالس المحلية مالياً لتقديم الخدمات وتنفيذ مشاريع التنمية المحلية².

تدفق السلع إلى محافظة حضرموت:

تتدفق السلع إلى محافظة حضرموت عبر مصادر ومنافذ متعددة تختلف أهميتها بحسب كميات البضائع المتدفقة عبرها. وهي على النحو التالي:

مصادر برية (الطرق):

تعد الطرق البرية الوسيلة الرئيسية التي يعتمد عليها القطاع الخاص لنقل البضائع إلى محافظة حضرموت، وتمتلك المحافظة طرق إسفلتية تربط بين المدن الداخلية للمحافظة، ما يساوي (2842,2) كيلومتر بما يعادل (16,64%) من إجمالي الطرق المسفلتة على مستوى اليمن، إلا أن هذه الطرق تأثرت بصورة كبيرة جراء الحرب الدائرة في اليمن منذ عام (2015م)، وأصبحت الطرق المحلية سيئة جدا بسبب غياب أعمال التجديد والصيانة.

أهم الطرق الرئيسية التي تتدفق عبرها السلع إلى المحافظة حضرموت

منفذ الوديعة:

يُعد منفذ الوديعة أحد المنافذ البرية في محافظة حضرموت الذي يربط اليمن بالسعودية، لكنه صار المنفذ الوحيد للمسافرين من وإلى السعودية منذُ المعارك التي اندلعت في عام (2015) لاسيما مع إغلاق المنافذ الأخرى كمنفذ حرض والبقع.

ويقع منفذ الوديعة من الناحية الإدارية في محافظة حضرموت، ويُعد أحد المنافذ الحدودية اليمنية مع السعودية والأكثر أهمية كونه مصدرا مهما للدخل القومي للبلد وفي وقتنا الحالي، كما يُعد مركزا للتجارة والشحن بين اليمن والسعودية⁴.

منفذ شحن:

تزايدت في السنوات الأخيرة أهمية منفذ شحن الذي يربط حضرموت بسلطنة عمان ليصبح أحد أكثر المنافذ البرية ازدحاماً في اليمن. وأصبح الطريق الرئيسي لدخول البضائع إلى اليمن، ونافذة على العالم بالنسبة إلى الأشخاص الساعين إلى السفر وممارسة الأعمال التجارية مع عُمان، إضافةً إلى السفر عبرها إلى الصين والهند.

منذُ العام (2015)، قامت السلطات العمانية بتخفيف القيود على التأشيرات بشكل كبير عند المعبر، في محاولة ربما لتعزيز صورتهم من خلال تقديم بديل آمن لرجال الأعمال والطلاب والمرضى الراغبين في السفر إلى الخارج⁵.

الطريق البرية الساحلية:

تمتلك حضرموت شريطاً ساحلياً يبلغ طوله نحو (120) كيلومتراً، على البحر العربي، بدءاً من الطرف الجنوبي الغربي عند الحدود مع مديرية رضوم، محافظة شبوة، ويمتد شرقاً حتى الطرف الجنوبي الشرقي لمديرية الريدة وقصيعر، عند الطرف الجنوبي الغربي لمديرية المسيلة، محافظة المهرة⁶.

ومن أكبر المعوقات التي تواجه سير سلاسل الإمدادات للسوق اليمنية هو تكاليف الانتقال للقاطرات داخلياً بسبب قطع الكثير من الطرق الرئيسية والذي تسبب في ارتفاع أجور النقل بشكل غير طبيعي، فالقاطرة التي تتحرك من داخل ميناء عدن لكي تصل إلى حضرموت تمر بعدد من النقاط والميادين بالإضافة إلى ارتفاع رسوم النقل (200%) عن الطبيعي، و يتحمل القطاع الخاص دفع تكاليف أجور النقل والميادين و رسوم تحسين النظافة لكل محافظة تمر بها القاطرة قبل أن تصل إلى محافظة حضرموت، وتختلف كلفة سندات التحسين للنظافة من محافظة إلى أخرى لكن تتراوح في المتوسط من (20 إلى 50) ريال يمني للكرتون الواحد بحيث تصل إلى (500) ألف ريال يمني للحاوية تدفع في كل محافظة إلى أن تصل السلعة إلى حضرموت⁷. وهذا يؤكد بأن ارتفاع تكاليف أجور النقل للبضائع سواء عبر المنافذ البرية (الوديعة و منفذ صرفيت وشحن) أو الموانئ البحرية (عدن والمكلا)، تنعكس على ارتفاع أسعار السلع ما يؤدي إلى انخفاض القوة الشرائية لدى المواطنين.

وعند نقل البضاعة من الحديدية إلى حضرموت كانت السلع تمر في السابق عبر الخط الساحلي لكن بعد الحرب والصراع وحسب إفادات عدد من التجار فإن الأمر يحتاج إلى المرور في الخطوط البديلة حيث تتحرك الشحنة على سبيل المثال من الحديدية (بمنتج الحليب) إلى صنعاء ومنها إلى الجوف ومنها تمر إلى الصحراء ومن ثم إلى مارب وبعدها سيئون وأخيراً إلى المكلا، في رحلة تستمر لعدة أيام في حين كانت في السابق لا تتجاوز يوماً واحداً عبر طريق: تعز - كرش - عدن الذي يبلغ طوله 160 كيلو و 550 كيلو من عدن إلى حضرموت).

وفي حال سلكت الشحنة عبر محافظة تعز فإنها المستورد مضطر للسير في الطرق الفرعية عبر القبيطة أو يافع وعليه تصل المدة التي تقطعها القواطر إلى يوم أو يومين إذا لم تصادف أي حوادث بالطريق وهذا يؤثر على البضاعة ويؤدي إلى تلف المنتج ويؤثر على صلاحيته لاسيما إذا كان منتج قصير الصلاحية مثل الزبادي⁸.

كما أشار بعض التجار أن من ضمن المعوقات التي تواجه سلاسل الأمداد في اليمن هي تلف السلع حيث أن نقل المواد الزراعية من خضروات وفواكه من مناطق الإنتاج إلى مناطق التوزيع بسبب وسائل النقل والطرق المهترئة وعدم توفر وسائل التخزين الحديثة تفقدان ما يصل تقريباً ما نسبته (40%) من الإنتاج، وهي نسبة كبيرة وتُعد خسارة للمنتجين وللاقتصاد الوطني بشكل عام، ولنا أن تخيل المقدار الذي ستلعبه هذه النسبة في مكافحة انعدام الأمن الغذائي لدى الأسر اليمنية.

https://south24.net/news/news.php?id=3198 - 6

7 - لقاء مع أحد التجار.

8 - لقاء مع أحد التجار.

كما أشار بعض التجار أن من ضمن المعوقات التي تواجه سلاسل الأمداد في اليمن هي تلف السلع حيث أن نقل المواد الزراعية من خضروات وفواكه من مناطق الإنتاج إلى مناطق التوزيع بسبب وسائل النقل والطرق المتهترئة وعدم توفر وسائل التخزين الحديثة تفقدان ما يصل تقريباً ما نسبته (40%) من الإنتاج، وهي نسبة كبيرة وتُعد خسارة للمنتجين وللإقتصاد الوطني بشكل عام، ولنا أن تخيل المقدار الذي ستلعبه هذه النسبة في مكافحة انعدام الأمن الغذائي لدى الأسر اليمنية.

مصادر بحرية (الموانئ):

تمتلك حضرموت عدداً من المنافذ البحرية (موانئ) التي كانت تتدفق السلع والبضائع التجارية والاستهلاكية والتموينية عبرها إلى المحافظة قبل اندلاع الحرب، إلا أن الحرب فرضت قيود كبيرة على النقل البحري ما أدى لضعاف دوره وأهميته في النشاط التجاري.

ومن الموانئ التي تعتمد عليها حضرموت :

ميناء المكلا:

وهو ميناء ملاحى بحري عام، حيث يعتبر الميناء الثالث في النشاط الملاحى على مستوى الجمهورية، وقد تم افتتاح الميناء الحالي في يناير عام (1985م) في منطقة خلف في مدينة المكلا كميناء يخدم الحركة التجارية والسفينة ومشتقات النفط للمحافظة والمحافظات المجاورة، ورغم أن تصميم الميناء قد تم إعداده على بواخر ذات سعة لا تتجاوز عشرة ألف طن إلا أنه لم يتم التقيد بهذه الأوزان منذ إنشاء الميناء نتيجة للحاجة الماسة لاستقبال بواخر أكبر حيث تجاوزت أحجام البواخر عشرون ألف طن مع الأخذ بعين الاعتبار الغاطس حيث أن الحد الذي لا يمكن تجاوزه (8.5 متر)، وهذه المحدودية في السعة الاستيعابية تمثل أبرز التحديات أمام القطاع الخاص في حضرموت أثناء نقل واستيراد البضائع حيث يحتوي الميناء على رصيفين فقط.

ونظراً لزيادة الحركة الملاحية والتجارية في الآونة الأخيرة، ورسو باخرة الحاويات في الميناء بشكل شبه أسبوعي أدى إلى حدوث ضغط كبير على الميناء وذلك لعدم وجود مساحات لإنزال وتخزين الحاويات، لأن القدرة الاستيعابية للميناء لا تتجاوز ألف حاوية، وفي بعض الأحيان باخرة الحاويات تغادر الميناء وفيها حاويات كثيرة لم تستطع إنزالها بسبب ازدحام المساحات بالحاويات ولا يوجد مكان شاغر؟ إضافة إلى تدفق ناقلات المشتقات النفطية بشكل متزايد لم يعتاد الميناء عليها، حيث إن الناقلات النفطية في كثير من الأحيان تصل في وقت واحد ويشكل ضغط متزايد على الأرصفة، ويخلق توتر بين تجار المشتقات النفطية وتجار المواد الغذائية في أحقية الأولوية للرسو وتفريغ الحمولة في الأرصفة مما نتج عنه حدوث بعض الأزمات في المواد التموينية.

وإنعاش الحركة في ميناء المكلا قدمت الحكومة المحلية في محافظة حضرموت تسهيلات للقطاع الخاص للدفع بحركة الحياة الاقتصادية والتجارية والنشاط الصناعي والاستثماري عبر تشغيل ميناء المكلا لـ (24) ساعة تسهياً لبعض المعاملات والإجراءات الإدارية والجمركية¹⁰.

كما أن ميناء المكلا بحالته الراهنة وإمكاناته وقدراته التي تحتاج إلى التجديد وإدخال معدات وأجهزة حديثة يجعله مهدد بالتوقف في أي لحظة تخرج فيها القاطرة البحرية (Tug Boat) عن العمل والجاهزية حيث أن الميناء يعمل بقاطرة بحرية واحدة فقط و بمحرك واحد.

إجمالي الواردات الموزعة عبر ميناء المكلا (طن متري)¹¹

الإجمالي لعام 2019	الإجمالي لعام 2018	المنتج
663673	662921	الوقود
54103	22300	المواد الغذائية بالجملة
30305	24985	المواد الغذائية محملة على المراكب الشراعية
132230	86492	المواد الغذائية محملة في الحاويات
216638	133777	اجمالي المواد الغذائية
161615	105713	مواد غير غذائية محملة في حاويات
387055	404698	مواد غير غذائية بالجملة
87516	122326	شحن عام محمل على مراكب شراعية
636186	632737	اجمالي المواد الغذائية الجافة
1516496	1466798	اجمالي الشحن

10 - لقاء مع الأستاذ/ مجدي يوعاس القائم بأعمال المدير التنفيذي للفرقة التجارية بحضرموت.

11 - تقرير تقييم الاضرار والقدرات لمينائي عدن والمكلا للخبران هينك إنجليرتس ومارك ورمبستر (efaid) chrome-extension://efaid/nbnmnnipocajpcgclefindmkaj/https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/migration/ye/Aden-and-Mukalla-Ports-Assessment---Ar.pdf

ميناء الشحر السمكي:

وهو أحد أبرز المواقع الاقتصادية الشهيرة ومن أهم المرافئ المطلة على البحر العربي وله تاريخ شهد خلاله شهرة واسعة وحركة تجارية واقتصادية نشطة ما قبل (2011م) وتم إيقاف العمل فيه منذ تحرير مدينة المكلا من عناصر تنظيم القاعدة ٢٠١٥م وظل مغلق ما يزيد عن ثلاث سنوات، فقد خلالها (3000) عامل من عمال الشحن والتفريغ أعمالهم.

أغلق الميناء بعد أن أصدرت الحكومة قرارات بتوريد الإيرادات إلى المركز ترتب عليها وفق المعنيين في الميناء توقف صرف مرتبات العاملين بجمارك الميناء ما تسبب في حرمانهم من مصدر رزقهم و دخلهم المعيشي، ليعاد فتح الميناء في ديسمبر (2019م)، ويقدر إجمالي دخل الميناء (300) مليون ريال يمني شهريا.

ومن التحديات التي تواجه العمل في ميناء الشحر وتعوق استخدامه كميناء رئيسي هو قلة عمق الغاطس، فحاليا يستقبل الميناء قوارب المواد الغذائية التي تقل حمولتها عن (1000) طن فقط، وهناك مشروع متوقف لتعميق الغاطس وإزالة الأتربة المتواجدة بمدخل الميناء ليستقبل القوارب التي تصل حمولتها أكثر من (1500) طن لكن توقف المشروع نتيجة لظروف الحرب¹².

ميناء (الضبة):

وهو أحد الموانئ الرئيسية لتصدير النفط في اليمن، ويقع هذا الميناء على الساحل الجنوبي الشرقي لليمن على بحر العرب بالقرب من مدينة الشحر يبعد عن المكلا حوالي (15) كيلو متر شرقاً، كما يُبعد عن مدينة عدن حوالي (426) كيلو متر، وهو مؤهل لتحميل وشحن السفن بالنفط الخام لأغراض التصدير من نفط خام مزيج من قطاع (14) بالمسيلة، ونفط شرق شبوة قطاع (10) ونفط حواريم (32) وغيرها من الحقول المجاورة (51 - 53)، عبر خط يمتد على مسافة (138) كيلو متر بقطر (24-36) بوصة، يوجد في هذا الميناء (5) خزانات السعة الكلية لكل خزان (5.000) برميل، كما يُوجد أكبر خزان سعته مليون برميل، وأنشئ الميناء في 1993. وتقدر مساحة الميناء بحوالي (1,790,000) متر مربع غير شاملة نقطة التحميل العائمة، وتقوم شركة كنديان نيكسن بتوليوم المحدودة صاحبة الامتياز في قطاع (14) بالمسيلة بتشغيله.

وفقاً لتعابير القطاع الخاص التجاري، فإن اليمن حالياً يقع بين نارين ويتعبير اقتصادي دقيق بين سعرين؛ ارتفاع الأسعار الدولية للمواد الغذائية لمستويات قياسية وصلت في القمح لمستوى (500) دولار للطن مقارنة بنحو (290) دولارًا، إضافة إلى أسعار الشحن الدولية إلى الموانئ اليمنية وأسعار النقل الداخلي والتي تضيف أعباء كبيرة تصل إلى ما يقارب (30%) من سعر التكلفة للكثير من السلع.

ومثل خروج الموانئ عن الخدمة والعمل مع سيطرة التحالف عليها عقب الحرب ٢٠١٥م تحدي كبير يواجه القطاع الخاص حيث واجه صعوبة بالغة في التعامل مع تبعاته التي تشكل عائق أمام تدفق حركة سلاسل الأمداد للأسواق المحلية خصوصًا بعد تصنيف الموانئ اليمنية عالميًا "مناطق خطرة"، مع وصول مستويات خطورتها للدرجة الخامسة والسابعة مما دفع برفع بوليصة التأمين البحري لمستوى قياسي عالي جدًا¹³.

جدول يوضح نشاط البضائع المفرغة والمشحونة الوافدة إلى ميناء المكلا خلال عام 2022م

جدول نشاط البضائع المفرغة والمشحونة حسب نوعها وعدد البواخر والسفن الخشبية
الوافدة إلى ميناء المكلا خلال الأشهر أذناه لعام 2022م

الشهر البضاعة	يناير	فبراير	مارس	أبريل	مايو	يونيو	يوليو	أغسطس	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر	الأجمالي
البواخر الوافدة	9	9	13	9	12	11	10	18	12	15	18	14	150
أجمالي أطنان مسجلة	74705	100760	113178	80606	91003	103376	74618	154204	126555	121475	148494	85041	1274015
صافي أطنان مسجلة	33785	48933	54435	39997	41895	49818	43113	84732	66137	65070	82209	415220	1025344
قمح	0	0	0	0	0	0	0	9000	0	0	3828	0	14051
دقيق	0	0	0	0	0	0	0	232	0	5290	0	0	5522
سكر	921	2818	0	271	271	0	0	0	2727	2302	271	0	9581
رز	257	0	0	5348	41895	12148	15205	18575	4461	7334	5175	5747	79484
مواد غذائية أخرى	983	684	0	9393	5234	3933	2792	7636	5757	2744	6610	5903	54226
أسمنت سائب	0	0	0	8100	16450	4600	0	4500	6941	22081	12313	16846	91831
أسمنت أكياس	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
حديد	0	0	0	20739	0	8770	0	16987	0	0	11115	0	57611
خشب	79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	79
فحم حجري	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
مواد كيميائية	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
آليات ومعدات	0	15	0	3043	3722	2945	2686	4702	2831	2934	2222	2019	27119
سيارات	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
بضاعة عامة	9653	8449	0	4577	10395	6404	26966	8320	54315	54564	88850	47028	319521
الأجمالي	14530	54110	0	51471	43863	38800	48872	69952	77032	97249	130384	77543	703806
بضاعة سائلة	57932	46650	60763	20803	18891	19586	22513	46316	36902	38051	27013	20968	416388
أسماك	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
بضاعة مشحونة	3235	2929	1824	5761	6298	5838	4065	5439	5176	4452	4347	53584	1173778
الأجمالي الكلي	75697	103689	62587	78035	69052	64224	75450	121707	119110	139520	161849	102858	1173778
حاويات													
حاويات واردة	870	720	1602	1383	1687	1329	1221	2037	1287	1334	1010	918	15398
حاويات صادرة	1074	597	829	1020	1936	1982	1265	1874	1370	1569	1217	806	15539
الأجمالي	1944	1317	2431	2403	3623	3311	2486	3911	2657	2903	2227	1724	30937
السفن الخشبية													
السواقي الوافدة	25	35	30	34	29	21	22	19	12	18	16	16	277
الأطنان الصافية	14741	20737	17116	20024	17257	11851	15383	12481	7412	11413	9752	9370	167537
قمح	0	0	0	0	213	0	0	0	0	1200	0	0	1413
دقيق	223	1050	752	213	0	0	0	0	0	0	0	0	2238
رز	6973	10700	9160	36258	4834	0	0	0	0	3134	1949	755	73763
أسمنت	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
بضاعة عامة	3313	6335	4292	17600	4834	3033	1424	5012	2112	7177	4360	4356	63848
رؤوس حية	591	605	522	264	780	740	1367	206	340	207	342	298	6262
الأجمالي	11100	18690	13974	54874	10834	3813	2791	5218	2452	11718	6651	5409	147524
البضاعة المشحونة	931	7911	790	1409	747	82	201	201	685	608	501	776	14842
الأجمالي الكلي	12031	26601	14764	56283	11581	3895	2992	5419	3137	12326	7152	6185	162366
الأجمالي العام	1336144												

الأجمالي العام لحركة البضائع المفرغة والمشحونة

مصادر جوية:

تمتلك حضرموت مطارين دوليين، مطار الريان بالمكلا ومطار سيئون، ويعتبر مطار الريان المطار الثالث في الجمهورية على مستوى عدد الرحلات المحلية والدولية، كما يعتبر مطار سيئون المطار الرابع في الرحلات الدولية والمطار الخامس في الرحلات المحلية على مستوى الجمهورية، لكن بعد سيطرة تنظيم القاعدة على ساحل حضرموت عام (2015)، توقف مطار الريان عن التشغيل، ومنذ وقت قريب لا يتعدى الأشهر اعيد تشغيله بشكل محدود حيث أصبح يستقبل بعض الرحلات يومية بالأسبوع فقط، في حين يستمر مطار سيئون في تسيير الرحلات للمسافرين.

تجدر الإشارة إلى أن القطاع التجاري لا يعتمد على النقل الجوي أو البحري في شحن البضائع إلى اليمن بصورة كبيرة نظراً لارتفاع تكاليف نقل البضائع ووفقاً لرجال أعمال، انخفض تصدير المواد الغذائية من موانئ الإمارات العربية المتحدة إلى الموانئ اليمنية بنسبة (30 - 40%) خلال عام (2017م) مقارنة بعام (2016م). ووفقاً لمكتب التجارة والصناعة في محافظة حضرموت، فقد انخفضت واردات الدقيق إلى ميناء المكلا خلال شهر رمضان في عام (2018م) بنحو (1400 طن) مقارنة بالواردات خلال نفس الفترة من عام 2017م¹⁴. حيث يمثل الشحن التجاري إلى اليمن مشكلة كبيرة وفق تأكيدات أحد الخبراء؛ "أنه إذا كان لديك سلعة تشحن للموانئ اليمنية بنحو (1000) دولار، فهي اليوم مع التأمين المرتفع تصل تكلفة شحنها لحوالي (5 آلاف دولار)، هذه الخسائر الكبيرة يتحملها القطاع الخاص وتتعلق بالتأمين وأجور النقل اللوجستي الذي تقدمه خدمات التأمين، كل ذلك بسبب الحرب والقتال الدائر في البلاد مما جعل شبكات وشركات النقل ترفع الأسعار للشحن إلى اليمن لهذا المستوى¹⁵.

المعوقات التي يواجهها القطاع الخاص أثناء نقل السلع إلى المحافظة:

أ- المعوقات المتمثلة بالإجراءات المفروضة من السلطات الرسمية:

يواجه اليمنيون "حرباً صامتة" يوميًا تتمثل في وضع المعوقات أمام انتقال الناس والبضائع ولا يكاد يمر يوم دون حدوث حالة وفاة، أو إصابة، أو حالات تقطع ونهب وابتزاز في الطرق الفرعية البديلة التي استحدثت جراء إغلاق الطرق الرئيسية بين المدن، ناهيك عن القيود الخارجية على نقل البضائع والسلع إلى اليمن التي فرضت مع بداية الحرب في (2015م).

وليس هذا فحسب، حيث يعاني القطاع الخاص في حضرموت من تلك العوائق التي وضعتها الحكومة وتحالف دعم الشرعية على السلع التي يستوردونها من الخارج لتغذية سوق المحافظة وكان من ضمنها قرار تفتيش السفن والبواخر خارج اليمن حيث تجبر الحاويات على المرور بموانئ غير يمنية مما يترتب عليه عبئًا إضافيًا على مستوردي السلع، إذ يضطر الموردون لشحن بضائعهم إلى موانئ في السعودية وجيبوتي وعمان، ثم نقلها إلى ميناء عدن أو المكلا، بالإضافة إلى وضع قائمة بعدد من السلع الممنوع دخولها إلى البلاد.

من المؤكد بأن تكاليف النقل تعد أحد العوامل المؤثرة في تحديد أسعار مختلف السلع والمنتجات، وبالتالي فإن أحد أهم الأسباب الكامنة وراء ارتفاع أسعار السلع وعدم قدرة المواطنين على الوصول إليها داخل حضرموت هي تكاليف النقل الباهظة والتي وصلت إلى خمسة أضعاف أسعارها قبل الحرب¹⁶، كما رفعت الحكومة الرسوم الجمركية على العديد من السلع غير النفطية، وتسبب هذا الارتفاع في الرسوم الجمركية إلى ارتفاع أسعار الوقود والنقل للبضائع الأساسية مما أدى إلى إنقال كاهل المواطنين الذين أصبحوا غير قادرين على تحمل أسعار السلع الأساسية.

واعتبر عدد كبير من التجار في القطاع الخاص بمحافظة حضرموت أن قرار الحكومة لزيادة تعرفتها الجمركية بمضاعفة سعر الصرف الجمركي من 250 ريالاً / دولار إلى 500 ريال لجميع السلع إلى جانب الأغذية الأساسية والوقود والأدوية، وهذا بدورة سيؤدي إلى زيادة كبيرة في التكاليف التشغيلية للأعمال التجارية يتحملها المستهلك، مما يسبب تآكل جزء كبير من القوة الشرائية وزيادة تدهور الظروف المعيشية في جميع أنحاء البلاد.

وقد اعتبر اتحاد الغرفة التجارية والصناعية رفع السعر الجمركي بالخطوة الجنونية وقرار غير مدروس من قبل الحكومة، واعتبر الاتحاد أن القرار عبارة عن "ضرائب تحت الحساب" على السلع والبضائع المستوردة بنسبة تتراوح بين (300 و%500) من إجمالي قيمة البيان والرسوم الجمركية. كما وصف نائب رئيس مجلس النواب المهندس محسن باصرة قرار الحكومة برفع السعر الجمركي بأنها منهكة لكاهل المواطنين. بينما بررت الحكومة قرارها بأن تحريك سعر الدولار الجمركي لن يؤثر على المواطنين، باعتبار السلع الأساسية معفاة أصلاً من الرسوم الجمركية، ولن يضيف أي أعباء على المستهلك لأنه يستهدف في المقام الأول السلع الكمالية، بأن "السلع الأساسية المعفاة من الرسوم الجمركية وهي القمح والأرز وحليب الأطفال والأدوية، بجانب الدقيق والزيت، والتي لن تتأثر نهائياً بهذا القرار".

أما رئيس الجمعية اليمنية لحماية المستهلك ارجع الأسباب في ارتفاع التكلفة النهائية للمستهلك في الكثير من السلع والتي بلغت (100%)، يعود إلى تأخر دخول البواخر نتيجة الإجراءات في منح التراخيص من قبل دول التحالف، وارتفاع أجور النقل الداخلي للبضائع بشكل غير طبيعي خصوصاً من المحافظات الجنوبية والشرقية والتي تجاوزت (8 أضعاف) ما كانت عليه نتيجة قطع الطرقات¹⁷.

ولا يتوقف الامر عند حدود الشحن البحري الذي أصبح عالي التكلفة ، بل امتد ذلك إلى النقل الداخلي وارتفاع تكاليف الشحن التجاري الجوي مع تعرض المطارات اليمنية لأضرار بالغة وتوقف معظم المطارات اليمنية العاملة، في حين اقتصرت عودتها للعمل على مطاري عدن وسيئون وبعض الرحلات البسيطة جداً من مطار الريان وحصر الرحلات الدولية في خطي القاهرة وعمان، مما شكل عائقاً أمام شحن البضائع الجوية للقطاع الخاص و ترحيل العملات الأجنبية لدى القطاع الخاص والبنوك من وإلى اليمن.

ب - المعوقات والتحديات غير القانونية على الطرقات

(الجبایات - التقطعات و... الخ):

تشتبك أطراف الصراع شمالاً وجنوباً في ابتزاز متنوع الأوجه بحق شاحنات نقل البضائع، فعلى امتداد الخطوط الرابطة بين المدن الذي يُكَلّف سائقو الشاحنات أنفسهم عناء التفاوض مع قادة النقاط العسكرية بحسب نوع السلعة، والإجراء الذي يتم التهديد باتباعه في حال لم يتم دفع المبلغ المطلوب، ففي مناطق سيطرة الحكومة المعترف بها دولياً، تتقاسم السيطرة على خط عدن لحج تعز قوات تابعة للمجلس الانتقالي الجنوبي، وأخرى قبلية بالقرب من مناطق الصبيحة بمحافظة لحج حيث ازدادت التقطعات الليلية وأعمال السلب والنهب تصل حد القتل، فيما تتناوب الألوية العسكرية أدوار الحصول على مبالغ مالية بحسب مناطق سيطرتها وصولاً إلى مدينة تعز، عوضاً عن رسوم أخرى يتم دفعها بسنداتٍ تحصيلٍ رسمية وفي نقاطٍ محددة، كالنظافة والتحسين، والتجارة والصناعة. كما إن ارتفاع أسعار الوقود وإغلاق الموانئ وتكاليف النقل الداخلي انعكس سلبيًا على حرية وتكاليف النقل من طرق رئيسية ومختصرة ومعقدة إلى طرق طويلة ومكلفة إلى جانب ازدواجية الضرائب والجمارك والجبایات والمراكز المسيطرة ووضع العراقيل أمام حركة النقل بشكل عام والبضائع بشكل خاص.

يقول صلاح الرخال، سائق شاحنة "أدفع كل مرة ما بين مائة إلى مائتي ألف ريال لكل نقطة من النقاط العسكرية، ونقاط جبایات قبلية في خط تعز عدن حضرموت، تحت دعوى تأمين الخط، ونظافة وتحسين، وغير ذلك، وهذه واحدة من بين القيود التي تنعكس سلبيًا على حركة نقل البضائع والسلع بين المحافظات.

ويقول عبدالله سلمان، وهو وكيل تجاري في محافظة حضرموت إن حركة النقل التجاري الداخلي طالها الكثير من الصعوبات والتحديات في حضرموت والمحافظات المجاورة خصوصًا عندما تكون السلعة المستوردة أو المنتجة مركزها عدن أو صنعاء، إضافة إلى كون محافظة حضرموت عبر منفذ الوديعة على الحدود مع المملكة العربية السعودية، والمهرة عبر منفذ شحن البري المحاذي لسلطة عمان؛ منطلق للكثير من الشاحنات التجارية التي تقطع مسافات شاسعة للوصول إلى وجهاتها في المحافظات الشمالية والشمالية الغربية والجنوبية الغربية¹⁸. ففي الطريق نحو شرق البلاد، تم رصد ذات العملية منذ الخروج من عدن وعلى طول الطريق في أبين التي تتقاسم السيطرة عليها قوات المجلس الانتقالي الجنوبي، وقوات تابعة للحكومة المعترف بها دولياً، لكن ذلك يتلاشى كثيرًا كلما غادرت أبين نحو شبوة والمحافظات الشرقية.

كما يتجه التجار لتغطية خسائرهم بفرض هامش إضافي في أسعار منتجاتهم، ومهما كانت تلك الإجراءات التي يتعرضون لها من تأخير وصول السلع الموسمية، أو الأموال التي يدفعونها كجبايات فإنهم لا يترددون عن إضافتها إلى أسعار السلع، ويتحمل كلفتها المواطن.

على سبيل المثال: الحاوية القادمة من ميناء عدن محملة بضاعة خاصة بمحافظة حضرموت ستدفع بالإضافة إلى رسوم الجمارك والتأمين والنقل والشحن رسوم إضافية غير رسمية وذلك خلال مرورها في الطريق من عدن إلى حضرموت، فالحاوية الفول التي تحمل (1950) كرتون يدفع عليها المورد إتاوات وجبايات للنقاط الأمنية، وسندات تحسين النظافة للمحافظات (المار بها) ومبازين خلال مرورها في الطريق، تقدر المبالغ المدفوعة على الحاوية التي يبلغ طولها (20 قدم) مبلغ وقدره (625) الف ريال يمني (وهي غير قانونية وتعتبر غرامات ونفقات إضافية يدفعها المورد فوق التكاليف الأساسية للاستيراد) وتمر القواطر على (2) نقاط داخل محافظة أبين والتي تطلب دفع (400) الف ريال يمني سندات تحسين لصندوق النظافة بمحافظة أبين وحسب إفادات عدد من الموردين أن هذه التكاليف تضاف على قيمة المنتج وبالتالي يتحملها المستهلك النهائي.

كل محافظة تقوم بإتخاذ قرارات ووضع رسوم خاصة بها فالسلطة المحلية بمحافظة أبين لديها قرارات تجبر المورد أو الشاحنات المارة على النقاط في المحافظة دفع رسوم وسندات دعم وتحسين للنظافة مرتين وكذلك هو الحال في محافظة عدن ومحافظة شبوة ومحافظة حضرموت، وبموجب القانون تدفع رسوم التحسين والنظافة للمحافظة التي سيتم فيها تنزيل البضاعة وبيعها وليس مرورها منها، فموردين حضرموت يقومون بنقل بضائعهم من الميناء في محافظة عدن إلى داخل محافظة حضرموت حيث ستغطي السوق المحلي في المحافظة وقانونياً يتم دفع رسوم النظافة والتحسين فقط في حضرموت وليس للموردين أي علاقة برسوم النظافة والتحسين في محافظة عدن أو محافظة أبين، لكن حالياً يتم دفع رسوم النظافة والتحسين في كل محافظة كذلك الحال في المعاناة والتكاليف الغير قانونية المضافة على السلعة عندما تنقل البضاعة من محافظة المهرة عبر منفذي شحن أو صرفيت للاستهلاك داخل محافظة حضرموت أو في أسواق محافظة عدن وغيرها، إذ ينطبق هذا على جميع المحافظات، هذه كلها جبايات غير قانونية تفرضها السلطات المحلية في كل محافظة¹⁹. وقد أفاد التجار الذين تم إجراء المقابلة

معهم أن الجمارك تختلف من محافظة لمحافظة وأيضاً قيمة الميزانين تختلف من محافظة لمحافظة حسب قرارات السلطات المحلية في تلك المحافظات. وكذلك من المعوقات عدم وجود الرقابة في منافذ إدخال البضائع، فالتجار الكبار يدفعون قيمة الجمارك كاملة لبضائعهم ويتم إدخال البضائع بمسمايتها الحقيقية بعكس المستورين الآخرين (الجدد أو المهريين)، وهذا قد يؤدي إلى إفلاس عدد كبير من التجار نتيجة غياب الدور الرقابي على المنافذ.

وعلى الرغم من كل ذلك إلا أن التجار الموردين في محافظة حضرموت يواجهون معوقات منها معوقات قانونية وغير قانونية إلا أنهم أكدوا على الرغم هذه المعاناة مازالت حضرموت تعتبر أفضل وضع بين كافة محافظات الجمهورية، في ظل نشأت حركة التجارة الخارجية ومضاعفة الرسوم التأمينية عليها من شركات الشحن، بالإضافة إلى ارتفاع أجور النقل الداخلي من المنافذ المفتوحة الذي يعد سبباً مباشراً في نقل النشاط التجاري وأماكن عمل عدد من الشركات والمؤسسات التجارية والاستثمارية إلى مدن في الخارج مثل صلالة في عمان وودي في الإمارات العربية المتحدة وغيرها من المدن في الخارج²⁰.

الجبايات عبر المنافذ المختلفة:

جبايات على النقل من عدن إلى حضرموت:

تعرض شاحنات النقل في طريقها من عدن إلى محافظة حضرموت بعدد من نقاط أخذ الجباية. وتتلخص هذه النقاط في الجدول التالي:

20 - مقابلة مع الأستاذ مجدي بوعابس القائم بأعمال مدير الغرفة التجارية في ساحل حضرموت.

ملاحظات	جهة التحصيل	مبلغ الجباية	موقع الجباية	م
نقطتين جباية في محافظة ابين	سند صندوق التنمية - شبوة	50000 ريال عملة جديد	نقطة شبوة	1
	بدون سند - تحصيل ايراد محلي	10000 ريال عملة جديد		
	سند صندوق التنمية	200000 ريال عملة جديد		
	سند صندوق النظافة والتحسين	35000 ريال عملة جديد		
	ايراد محلي	5000 ريال عملة جديد		
	بدون سند - تحسين الميزانية	300000 ريال عملة جديدة		
	خدمات شامل	23000 ريال عملة جديدة		
	تحسين ميزانية العلم	22000 ريال عملة جديدة		
	سند مختوم	10000 ريال عملة جديدة	ميزان شقرة	2
	سند مختوم	4000 ريال عملة جديدة	هيئة النقل عدن	3
	ميزان محوري عدن	10000 ريال عملة جديدة		
	سند الموارد المالي	10000 ريال عملة جديدة		
	سند مختوم	8000 ريال عملة جديدة	ميزان بروم ميفع	4
	سند مختوم	8000 ريال عملة جديدة	ميزان عين بامعبد	5
		695000 ريال عملة جديد	الإجمالي	

جبايات على النقل من منفذ شحن إلى محافظة حضرموت (مدينة المكلا):

ملاحظات	مبلغ الجباية	جهة التحصيل	م
	48000 ريال عملة جديدة	سند صندوق النظافة والتحسين / المكلا	1
	4000 ريال عملة جديدة	سند رسوم خدمات نقل ثقيل الشحر	2
	15000 ريال عملة جديدة	ميزان الغيضة	3
	5000 ريال عملة جديدة	سند مكتب النظافة والتحسين منطقة الدرو	4
	10000 ريال عملة جديدة	مكتب عقبة تنهان	5
	10000 ريال عملة جديدة	رسوم ميازين وتفتيش الغيضة	6
	4000 ريال عملة جديدة	رسوم خدمات نقل المهرة	7
	5000 ريال عملة جديدة	صندوق تطوير مديرية حات	8
	8000 ريال عملة جديدة	ميزان الريدة وقصيعر	9
	114000 ريال عملة جديدة	رسوم نقاط بدون سندات	10
	223000 ريال يمني	الإجمالي	

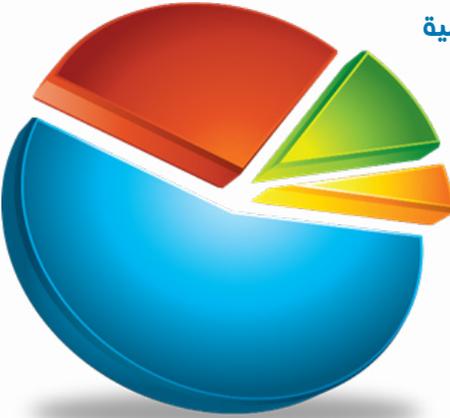
رسوم تدفع داخل منفذ شحن:

ملاحظات	مبلغ الجباية	جهة التحصيل	م
	11600570	رسوم جمركية (زيوت محركات)	1
	917503	رسوم تحسين	2
	16500	رسوم ميزان	3
	49000	رسوم جودة	4
	250000	أجور تخليص جمري	5
	110000	رسوم تصاريح	6
	200 ريال سعودي	تأمين سائق	7
	12943573 ريال يمني عملة جديدة و200 ريال سعودي	الإجمالي	

رسوم الميزان:

المنطقة	الإيجار	خرج الطريق بدون الاسناد
من شحن إلى المكلا	45000 ريال يمني للطن الواحد	
من شحن إلى المكلا	14000 ريال سعودي للحملة	
من منفذ الوديعة إلى المكلا	30000 للطن الواحد	

ملاحظة: الأسناد بحسب وزن الكمية المحملة على القاطرة



■ ميزان من شحن إلى المكلا بالسعودي

■ ميزان من شحن إلى المكلا

■ ميزان من منفذ الوديعة إلى المكلا

■ جبايات ورسوم النقل من داخل منفذ شحن إلى مدينة المكلا

■ شحن إلى مدينة المكلا

التوصيات

عقب استعراض المعوقات والتحديات إزاء نقل البضائع والسلع عبر الطرق البرية والبحرية فإننا نضع عدد من التوصيات التي تخفف من تحديات النقل الداخلي والدولي، ومن هذه التوصيات الآتي:

- معالجة مشكلة الجبايات المالية التي تقوم بها النقاط الأمنية بحق شاحنات البضائع التي تمر إلى حضرموت؛ والمتسببة بمضاعفة أسعار السلع؛ الذي يشكل عبئًا اقتصاديًا على المواطنين.
- الرغبة الجادة في تقييم حقيقي لوضع البنية التحتية لقطاع النقل في المحافظة (مطار الريان الدولي، والموانئ والمنافذ البرية، وشبكات الطرق).
- تحسين قطاع النقل والطرق ومعالجة الانقطاعات المتكررة لطريق عقبة عبدالله غريب الذي يُعد الشريان الرابط بين ساحل حضرموت وواديها.
- تحديث وصيانة الطرق الرابطة بين مديريات المحافظة، والطرق الداخلية داخل المدن الرئيسية بمديريات المحافظة.
- تخفيض التكلفة في النقل من خلال التأمين على النقل من قبل الحكومة.
- تنشيط وتوسيع ميناء المكلا التجاري وإضافة طاقات استيعابية واسعة للميناء وتحسين الخدمات فيه وإتاحة المنافسة في التفريغ.
- تعزيز وتفعيل إجراءات الضبط والرقابة على عمليات تهريب السلع والمنتجات من خلال ضبط الحركة للتجارة الخارجية.
- ضبط وتحسين الإجراءات في المنافذ البرية والبحرية لتسهيل العمل التجاري.
- إطلاق نافذة موحدة للتعامل مع الإجراءات الحكومية المتعلقة بتنظيم النشاط التجاري وحركة الاستيراد والتصدير.

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)