



مبادرة القطاع الخاص لحل مشاكل النقل في اليمن

فبراير 2024 ■

مبادرة القطاع الخاص لحل مشاكل النقل في اليمن

فبراير 2024

المحتويات

- 1 - المقدمة
- 5 - تحديات النقل وتداعياتها الاقتصادية والإنسانية
- 9 - مقترحات الفريق لمعالجة مشكلات النقل
- 11 - مراجع



مقدمة

إن قطاع النقل بفروعه وأنشطته المختلفة يمثل مكوناً مهماً من مكونات البنية الأساسية للاقتصاد الوطني، وركيزة أساسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية الشاملة في أي بلد؛ فهناك علاقة ارتباط قوية بين التطور الاقتصادي والاجتماعي لبلد ما ومستوى نمو قطاع النقل كون النمو الاقتصادي يتأثر وبصورة مباشرة بكفاءة قطاع النقل ومرونته فمن خلال شبكات النقل المختلفة تتم عمليات التبادل بين مراكز الإنتاج ومراكز الاستهلاك. فُدر إجمالي طول شبكة الطرق البرية في اليمن بحوالي ٥٨,٢٠٠ كيلومتر، علمًا أن ٧٠٪ منها (أي نحو ٤٠,٨٧٠ كيلومترًا) غير معبدة . ورغم ذلك تعرضت الطرق البرية، والجسور للدمار حيث أشارت التقديرات الرسمية في يونيو 2019 إلى أن أكثر من 6 آلاف كيلومتر من الطرق المعبدة في المناطق الحضرية، والرابطة بين المحافظات وأكثر من 100 جسر تدمرت بسبب الحرب ناهيك عن إغلاق الطرق الرئيسية بين المدن التي تمثل الشريان الرئيسي لنقل البضائع والسلع والأفراد، علي سبيل المثال: طريق عدن - الضالع - صنعاء، و تعز - إب - صنعاء، وصنعاء - مأرب. وقد لجأ المواطنون والتجار إلى استخدام طرق فرعية بديلة غير معبدة مثلت أحد عوامل الاستنزاف اليومي للأرواح والموارد وساهمت في زيادة كلفة السلع بصورة كبيرة.

ولا يزال قطاع النقل في اليمن يواجه تحديات كبيرة نتيجة لتداعيات الحرب بالرغم من الهدنة المؤقتة وحالة اللاسلم واللا حرب التي تشهدها اليمن، إلا أنها لم تنعكس على قطاع النقل ككل بشكل إيجابي. فقد تم إعادة تشغيل ميناء الحديد والسماح للسفن التجارية بالشحن والتفريغ فيه، واستأنف العمل في مطار صنعاء جزئياً بتسيير بعض الرحلات. إلا أن قطاع النقل البري ظل كما هو عليه خارج أي تسوية، فمنذ العام ٢٠١٦م وحتى اللحظة لا تزال العديد من الطرق الرئيسية مغلقة، وجبايات نقاط التفتيش قائمة، وما تزال الجمارك في مداخل المدن مفروضة، بل زادت نسبتها لتصل إلى ١٠٠٪ على البضائع والسلع التي تستورد من ميناء عدن، أو المنافذ التي تسيطر عليها الحكومة اليمنية المعترف بها دولياً والتي يتم توصيلها إلى مناطق صنعاء والمناطق المحيطة بها.

عملياً لم يتغير شيء في المشهد، بل على العكس زادت التحديات وبشكل أكبر حتى بعد فتح ميناء الحديدة، فما تزال حرية التنقل وتدفق السلع بين المحافظات مقيدة بإجراءات في حين ظل سائقي الشاحنات والمركبات يستخدمون طرقاً فرعية بديلة مكلفة وغير آمنة، وتهدد حياة أرواح الآلاف من المسافرين. حيث تتسبب تحديات النقل الحالية في اليمن بارتفاع الأسعار بشكل أسرع من أي مكان آخر، وهي عامل مهم في ارتفاع التكاليف الإجمالية في اليمن، وتعد تكاليف النقل اليوم أعلى بخمس مرات من أسعارها قبل الحرب. تم الإعلان في ٢٨ ديسمبر ٢٠٢٣م عن نقل آلية التفتيش المفروضة على السفن التجارية إلى ميناء عدن، مع بقاء الآلية قائمة على السفن التجارية القادمة إلى ميناء الحديدة حيث يتوجب عليها أن تفتش في جيوتي بالنسبة للسفن التي سوف تفرغ حمولتها في ميناء الحديدة.

لكن للأسف لم يتم النظر إلى مشكلة قطاع النقل البري بجدية أكبر، حيث يتم استثناءه من التفاهمات والاتفاقات أو تأجيله برغم أهميته البالغة، فالنظر إلى مشكلة النقل يجب أن تكون كل متكامل وغير مجزأ سواء قطاع النقل الجوي، أو البحري، أو البري، والأخير هو الأهم لارتباطه المباشر بحياة المجتمع وتأثيره على تدفق السلع والمنتجات.

ولقد وضع فريق الإصلاحات الاقتصادية (ERT) مراجعة سياسات، وممارسات النقل والتحديات المرتبطة به كأولوية ملحة لما تمثله من أهمية لتعزيز النشاط الاقتصادي، ومن أجل التخفيف من التداعيات الاقتصادية والإنسانية التي تكبدها المواطن اليمني جراء الحرب الدائرة في اليمن منذ ثمانية أعوام. وتعتبر معوقات نقل البضائع إلى السوق من أبرز التحديات التي تواجه الشركات اليمنية، وكذلك المستهلكين والجمهور بشكل عام، مما يصعب على القطاع الخاص توفير السلع والمواد الأساسية في ظل هذه الظروف.

وتهدف هذه المبادرة إلى مناقشة أهم تحديات النقل في اليمن واقتراح حلول لمعالجة أسبابها الجذرية، ويسعى فريق الإصلاحات الاقتصادية من خلالها إلى تسهيل وصول السلع والمنتجات للشعب اليمني وخفض التكاليف في بلد يعيش ٨٠% من سكانه حاليًا تحت خط الفقر، ويدعو الفريق إلى اتخاذ تدابير وحلول تساعد في التخفيف من ارتفاع تكاليف النقل.

تحديات النقل وتداعياتها الاقتصادية والإنسانية

يرتبط قطاع النقل ارتباطًا وثيقًا بكل القطاعات الاقتصادية لاسيما القطاع الصناعي، والتجاري، والأمن، والطاقة والزراعة، فضلاً عن توصيل المساعدات الإنسانية والتجارة وحركة الأشخاص، ويؤثر ويتأثر بها بصورة مباشرة. وبالرغم من التفاهات التي حدثت مؤخراً والتي أفضت إلى عودة بعض الرحلات الجوية إلى مطار صنعاء الدولي، والسماح للسفن التجارية من تفريغ وشحن حمولاتها التجارية في ميناء الحديدة إلا أن قطاع النقل البري الداخلي لا يزال يواجه مشكلات وتعقيدات كبيرة، ويكتسب النقل البري أهميته نظراً لعدم وجود وسائل نقل أخرى بين المحافظات اليمنية فحركة الطيران بين المدن متوقفة باستثناء رحلات محدودة للركاب بين عدن وحضرموت وسيئون، ولا توجد وسائل نقل بحرية، فالاعتماد شبه كلي على النقل البري في حركة السلع والمنتجات والافراد.

لذا فإنه وخلال الحرب التي تشهدها اليمن وما خلفته من انقسام وتشظي واجه قطاع النقل تحديات متعددة يمكن أن نوجز أهمها على النحو التالي:

① استمرار الازدواج الجمري والجبائيات:

ما يزال القطاع التجاري يدفع جمارك مزدوجة وجبائيات في مداخل المدن ونقاط العبور على خطوط النقل بين المدن والمحافظات. وجرى رفع تكلفة الجمارك الداخلية لتصل إلى ١٠٠% عن البضائع المستوردة من ميناء عدن أو غيرها من الموانئ في المناطق الجنوبية والشرقية وتصل إلى مناطق الشمال. كما يتم إجبار المستورد أو التاجر على عمل تعهد بعدم الاستيراد عبر ميناء عدن مرة أخرى.

② آلية التفتيش:

تم الإعلان في ٢٨ ديسمبر ٢٠٢٣م من قبل وزارة النقل عن نقل عملية تفتيش السفن الداخلة إلى الموانئ اليمنية، وإلغاء قرار منع بعض السلع المحظورة، حيث ساهم فريق الإصلاحات الاقتصادية في مناقشة تلك الإجراءات مع مختلف الجهات ذات العلاقة لإلغاء تلك الإجراءات ويتوقع أن تساهم القرارات الأخيرة في التخفيف من القيود المفروضة على نقل البضائع إلى اليمن وتقليل زمن الوصول والتكاليف الإضافية للسلع المستوردة إلا أن ذلك مرهون بسرعة تنفيذ تلك الإجراءات.

③ فرص غير متساوية:

بالرغم من الخطوات الإيجابية بفتح مطار صنعاء الدولي امام بعض الرحلات الجوية والسماح للقطاع التجاري بالاستيراد عبر ميناء الحديدة، إلا أن تفاوت التعرفة الجمركية والإجراءات خلق عدم تكافؤ الفرص بين المستوردين في المنطقتين « الحديدة، عدن » ناهيك عن وجود اشتراطات ورسوم مختلفة لدى كل طرف.

④ إغلاق الطرق البرية الرئيسية وتردي الطرق الفرعية البديلة:

ما يزال قطاع النقل البري الداخلي يشكل تحدياً كبيراً أمام حركة وانسيابية التنقل سواء للأفراد أو السلع نظراً لاستمرار إغلاق الطرق الرئيسية واستخدام طرق بديلة أطول وأكثر صعوبة. هذه الطرق البديلة لديها بنية تحتية متداعية وهي أقل تنظيمًا وغير مهيئة للنقل الثقيل، وصارت تكاليف النقل من الموانئ إلى المدن والمحافظات أعلى بكثير عما كانت عليه، على سبيل المثال، في عام ٢٠١٣، كلف تسليم حاوية ٤٠ قدمًا عن طريق البر من عدن إلى صنعاء حوالي ٣٥٠ ألف ريال يمني، اليوم قد يكلف هذا الحمل نفسه ٣-٤ ملايين ريال، أعلى بعشرة أضعاف.

⑤ ارتفاع أسعار السلع:

والتي تفاقمت بسبب قضايا متعددة من ارتفاع معدلات التضخم وانخفاض قيمة العملة، وارتفاع تكلفة النقل الداخلي والذي يشكل النسبة الأعلى على التاجر والجبايات المتعددة في الطرقات.

⑥ الخسائر المباشرة في الأرواح والممتلكات:

بسبب ظروف الطرق غير الآمنة: تشير التقارير إلى أن عدد الحوادث المرورية خلال الفترة من يناير إلى ديسمبر ٢٠٢١، في تعز على سبيل المثال، بلغت ٢٢٤ حادثة، أدت إلى وفاة ٥١، وإصابة ٢٩٠ شخصًا، فيما بلغت خسائر الممتلكات ٤٦ مليون ريال ويمكن القياس عليها في العديد من المحافظات اليمنية.

⑦ الجبايات في الموانئ واحتكار النقل:

بحسب بعض التجار فإن هناك نقاط للجباية استحدثت لأخذ أموال اثناء انتقال الحاويات من الرصيف إلى بوابة الخروج في الموانئ، بالإضافة على احتكار النقل البري، وارتفاع رسوم الأرضية وغرامات التأخير.

مقترحات الفريق لمعالجة مشكلات النقل :

يحرص فريق الإصلاحات الاقتصادية إلى العمل مع صانعي القرار اليمنيين والمجتمع الدولي لمواجهة تحديات النقل التجاري، لذلك هذه المبادرة لمعالجة مشكلة النقل من خلال الحلول التالية:

- ① **معالجة مشكلة قطاع النقل البري** والذي يعد القطاع الأهم والأكثر تأثيراً على حركة الافراد والبضائع من وإلى المحافظات وذلك من خلال فتح جميع الطرق الرئيسية والفرعية بين المدن اليمنية لتسهيل حركة نقل البضائع والسلع بين المدن وسرعة إعادة تأهيل تلك الطرق التي تضررت بفعل الحرب والتدمير.
- ② **فتح المطارات والموانئ اليمنية** والسماح باستيراد السلع والبضائع وفقاً للقوانين والتشريعات المعمول بها في اليمن قبل الحرب.
- ③ **إلغاء جميع القيود المفروضة** في مداخل المدن والرسوم الجمركية المزدوجة، وعدم السماح بالابتزاز وأخذ الجبايات وتقييد حركة المسافرين وإعاقة تدفق السلع والخدمات بين المحافظات.
- ④ **استعادة الأمن والثقة** ويتمثل في استعادة ثقة الناقلين البحريين الدوليين في موانئ اليمن وبخاصة ميناء عدن وميناء الحديدة من خلال أحكام صريحة يتم تضمينها في أي تفاهمات أو اتفاقيات سلام، والامتنال للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق البحرية والطرق والمنافذ الدولية ISPS.

- ⑤ **التعامل مع ملف النقل ومشكلاته وتداعياته** من قبل جميع الأطراف بشكل كامل ومتزامن وغير مجزأ بكل قطاعاته (البحري والجوي والبري) وهو ما يمكن أن يفضي إلى إنهاء جزء كبير من معاناة المجتمع، والقطاع التجاري، ويساهم في تدفق السلع والخدمات وحركة المسافرين بشكل سلسل وسهل.
- ⑥ **إيقاف حرب الإجراءات** فحين خفتت اصوات الرصاص تعالت اصوات الإجراءات والتضييق على القطاع التجاري وعلى حركة وتدفق السلع بين المحافظات والمدن. فرسوم الجمارك في ميناء الحديدة أعلى بنسبة ٢٥% عن رسوم الجمارك في ميناء عدن، لكن تكاليف شحن السلع والمنتجات برأ من ميناء عدن أعلى بكثير عن فارق التعرفه خصوصاً إلى مناطق سيطرة جماعة الحوثي « أنصار الله » نتيجة تكاليف الجمارك المفروضة.
- ⑦ **السماح لكل البنوك العاملة** في اليمن بإصدار الضمانات الجمركية والشيكات المصرفية حسب ما هو متعارف عليه وعدم حصرها في بنوك محددة مما يعقد من إجراءات التخليص الجمركي وفرض غرامات على التجار والسلع المستوردة.

مراجع

- 1 نبييل الطيري، "قطاع النقل البري والطرق في اليمن القضايا الحرجة والسياسات ذات الأولوية"، مركز صنعاء للدراسات ورقة بيضاء، (CARPO) الاستراتيجية/ شركة ديب روت للاستشارات/ ومركز البحوث التطبيقية بالشراكة مع الشرق، أعدت في إطار مبادرة إعادة تصور اقتصاد اليمن، مارس/ آذار ٢٠٢٢، ص ٩-١١
https://devchampions.org/uploads/publications/files/Rethinking_Yemens_Economy_No11_Ar1-.pdf
- 2 خطة أولويات إعادة الأعمار والتعافي الاقتصادي : الأولويات العاجلة، وزارة التخطيط والتعاون الدولي، يونيو/ حزيران ٢٠١٩، ص ٥٤
[http://www.yemenembassy.ca/doc/ARABIC Yemen DNA Phase -3final \(Informal Arabic Translation\)2-.pdf](http://www.yemenembassy.ca/doc/ARABIC Yemen DNA Phase -3final (Informal Arabic Translation)2-.pdf)
- 3 د. درهم جمال، دراسة استقصائية حول المعوقات الداخلية والخارجية لنقل السلع إلى اليمن.. السباب والنتائج. صادرة عن مركز الدراسات والإعلام الاقتصادي وفريق الإصلاحات الاقتصادية، ٢٠٢٢م، ص ١٣ . رابط الدراسة:
<https://economicmedia.net/?p=3965>



فريق الإصلاحات الاقتصادية مبادرة طوعية يتألف من نخبة من القطاع الخاص في اليمن بالإضافة الى خبراء اقتصاديين وذلك بهدف تمكين القطاع الخاص اليمني من الاسهام بشكل موحد وفعال في صناعة القرار والمشاركة في وضع الرؤى والاستراتيجيات والسياسات لتعزيز الإصلاحات الاقتصادية وتحفيز النمو الاقتصادي في اليمن، وذلك من خلال تعبئة الطاقات الفردية في مختلف القطاعات في مختلف المناطق اليمنية.



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.

<https://economicmedia.net/>

اليمن - تعز - حي الدحي



٢٤٩٣٠٦_٤-٠٠٩٦٧



www.economicmedia.net



economicmedia@gmail.com



@Economicmedia



Economicmedia



يعمل مركز المشروعات الدولية الخاصة (CIPE) منذ عام 1983م مع شركائه من صنّاع القرار، ومؤسسات الإعلام، ومراكز البحوث الاقتصادية، والأكاديمية، والمنظمات الممثلة للقطاع الخاص، لدعم التوسع في شمولية السياسات الاقتصادية، وترسيخ مفاهيم وممارسات الحوكمة الرشيدة، ومواطنة الشركات، والحوكمة الديمقراطية، والنزاهة والشفافية، وخلق بيئة ممكنة لريادة الأعمال، وايضاً تيسير التجارة بين الدول؛ بالإضافة إلى مساعدة مؤسسات القطاع الخاص على تعزيز قدراتها المؤسسية.

مركز المشروعات الدولية الخاصة (CIPE) منظمة غير حكومية وغير ربحية وجزء من غرفة التجارة الأمريكية في واشنطن وهو ايضاً احدى المؤسسات الأربعة الرئيسية المعتمدة لدى الصندوق الوطني للديمقراطية (NED)، وهو صندوق مستقل يعمل من أجل تعزيز المؤسسات الحيوية للحكومة الديمقراطية.

لدى مركز المشروعات الدولية الخاصة (CIPE) حالياً حوالي 200 مشروع في اكثر من 80 دولة حول العالم، وتسعى هذه المشاريع إلى تعزيز فرص التنمية الاقتصادية الشمولية، من خلال حلول يقودها القطاع الخاص لمواجهة أبرز التحديات الاجتماعية-الاقتصادية.

مركز المشروعات الدولية الخاصة (CIPE)

هاتف : 721 - 9200 (202)

www.cipe.org
www.cipe-arabia.org