

التحديات والمعوقات في المناطق الظهيرية للموانئ البحرية وتأثيرها على الحركة

التجارية والقطاع الخاص:

دراسة حالة الموانئ اليمنية تحت سيطرة الحكومة المعترف بها دولياً

(ميناء عدن)

إعداد

أ. خلدون عبد الله

د. سامي محمد قاسم

2024م

## المخلص

تمر الموانئ اليمنية الواقعة تحت سيطرة الحكومة الشرعية المعترف بها دوليا بحالة من الركود وتوقف الكثير من شركات الشحن عن استخدام هذه الموانئ، بالإضافة إلى عزوف التجار اليمنيين عن استيراد بضائعهم عبر هذه الموانئ ونقلها عبر ميناء الحديدة أو برا، وهو ما تسبب في توقف أنشطة هذه الموانئ، وانخفاض إيراداتها بشكل كبير مما سبب عجز كبير في موارد الدولة التي كانت تعتمد بشكل كبير على إيرادات الجمارك المتأتية من البضائع المستوردة، كما أدى ذلك لارتفاع أسعار السلع المستوردة في السوق نتيجة ارتفاع تكلفة النقل من الحديدة إلى المناطق الخاضعة لسيطرة الحكومة المعترف بها دوليا أو عبر النقل البري، علما أن اليمن تستورد أكثر من 90% من احتياجاتها من الخارج.

وتختلف الاسباب سواء عسكرية أو اقتصادية أو قانونية أو أمنية ، دولية أو محلية ، كما تتعدد المؤثرات بين مؤثرات داخل حرم هذه الموانئ أو خارجها، وفي هذه الدراسة سنحاول البحث عن الاسباب التي أدت إلى هذا الوضع والمؤثرات خارج اطار حرم الميناء نفسه وكيف يمكن معالجة الاشكاليات المعيقة لإعادة تفعيل هذه الموانئ مرة أخرى.

## Summary

The Yemeni ports under the control of the legitimate, internationally recognized government are going through a state of stagnation and many shipping companies have stopped using these ports, in addition to the reluctance of Yemeni merchants to import their goods through these ports and transport them through the port of Hodeidah or by land transportation, which has caused the activities of these ports to stop. And a significant decrease in its revenues, which caused a large deficit in the state's resources, which relied heavily on customs revenues generated from imported goods. This also led to an increase in the prices of imported goods in the market as a result of the high cost of transportation from Hodeidah to the areas under the control of the internationally recognized government or via Land transportation, noting that Yemen imports more than 90% of its needs from abroad.

The reasons vary, whether military, economic, legal, security, international or local, and the influences are numerous, including influences inside or outside the precincts of these ports. In this study, we will try to search for the reasons that led to this situation and the influences outside the framework of the port itself and how the obstructing problems can be addressed. To reactivate these ports again

## المقدمة

يعاني قطاع النقل بشكل كبير نتيجة للحرب المستمرة في اليمن منذ 2015، والتي ادت إلى دمار كبير في البنى التحتية وتوقف الكثير من المشاريع التطويرية التي كانت تنفذ في قطاع النقل، كما ادت إلى التأثير على الاوضاع الاقتصادية والامنية ما جعل الكثير من القطاعات الانتاجية تتوقف فأصبح قطاع النقل المرهق بسبب الحرب هو المنفذ الوحيد لإنقاذ اليمنيين وتوفير السلع اللازمة لسد العجز الانتاجي في السلع.

ورغم ما تمتلكه اليمن من ميزة نسبية كبيرة في قطاع النقل بسبب موقعها الجغرافي إلا أن الظروف المحلية والدولية اثرت على استغلال هذه الميزة، فتكالبت الظروف الداخلية والخارجية على هذا القطاع واثقلته بالمشاكل والصراعات مما اثر على قدرته.

قطاع النقل في اليمن أحد اكثر القطاعات التي تأثرت في الحرب الحالية واصبحت تمثل مصدر قلق وارق للقطاع الخاص وذلك بسبب الصعوبات الكبيرة المختلفة التي يعاني منها نشاط القطاع الخاص، والتي ادت إلى الارتفاع الكبير في تكاليف النقل والذي انعكس على ارتفاع اسعار السلع في السوق المحلي ( يضاف إليه التضخم المستورد نتيجة التضخم العالمي حالياً).

فبرغم امتلاك اليمن سواحل طولها 2500 كم وكذا موقع بحري هام وإطلالة على 4 وجهات بحرية ( بحر العرب - خليج عدن - مضيق باب المندب - البحر الاحمر)، وامتلاكها العديد من الموانئ التجارية وموانئ تصدير النفط والغاز إلا أن قطاع النقل البحري يعاني من العديد من الصعوبات والمشاكل التي ساهمت في ارتفاع تكلفة النقل والحد من قدراته وذلك لأسباب مختلفة

وجاءت الهدنة وفتح ميناء الحديدية بالإضافة إلى الاجراءات الحوثية التي عرقلت عمل التجار من الموانئ الواقعة تحت سيطرة الحكومة المعترف بها دوليا بالإضافة إلى الهجمات البحرية في البحر الاحمر كل هذا الظروف ساهمت في عرقلة العمل بهذه الموانئ ، اضافة لمجموعة من الاشكاليات القانونية والامنية التي ساهمت ايضا في وضع عراقيل امام التجار للعمل من الموانئ الواقعة تحت سيطرة الحكومة المعترف بها.

وفي هذه الورقة سنحاول معرفة الاسباب التي تعيق التجار من العمل من الموانئ الواقعة تحت سيطرة الحكومة المعترف بها، والتي تقع خارج اطار حرم هذه الموانئ (ظهير الموانئ)، وكيف يمكن التغلب عليها، ووضع محفزات أخرى تساهم في انعاش هذه الموانئ.

## أهمية البحث

تكمن أهمية الورقة البحثية أنها تناقش موضوع حيوي وهام وهي التحديات التي تواجه التجار في قطاع النقل البحري خارج اطار حرم الموانئ والتي تؤثر بشكل مباشر على الاقتصاد اليمني وعلى نشاط القطاع الخاص وهو ما ينعكس سلبا على حياة المواطنين بكافة فئاتهم و تؤثر على النشاط الاقتصادي في اليمن بشكل كبير .

## أهداف البحث

تهدف الورقة البحثية إلى طرح الاطر المفاهيمية والنظرية لطبيعة العلاقة بين الموانئ ومناطقها الظهيرية والتكامل الرأسي فيما بينها و تحليل التحديات والمعوقات التي تواجه هذه العملية في موانئ المناطق المحررة وانعكاساتها على الحركة التجارية في الموانئ والقطاع الخاص بصورة خاصة وذلك للخروج بجملمة من التوصيات والحلول المقترحة التي تساهم في تحسين البيئة الاستثمارية بما ينعكس ايجابيا على الاقتصاد الوطني وعلى نشاط الاعمال عموما.

## مشكلة البحث

تهدف الورقة البحثية الاجابة على الاسئلة التالية في سبيل توضيح الموضوع بشكل اكبر واوسع:

1- ما هي طبيعة علاقة الموانئ بالمناطق الظهيرية؟

2- ما هي التحديات التي تواجه الموانئ في مناطق سيطرة الحكومة المعترف بها دوليا

(ميناء عدن كدراسة حالة) في علاقتها مع المناطق الظهيرة؟ وما هو التكامل الراسي

بين القطاعين البحري والبري؟

3- ماهي العوائق والتحديات التي تواجه قطاع الطرقات والنقل البري في اليمن؟

4- ما تأثيرات تلك التحديات على أداء الموانئ و القطاع الخاص؟

5- ما هي المعالجات الممكنة لتجاوز تلك التحديات؟

### **منهجية الورقة البحثية:**

اعتمد الباحثان في اعداد الورقة على المنهج الوصفي التحليلي.

### **محاور الورقة البحثية:**

تتكون الورقة البحثية من ثلاثة محاور رئيسية كالتالي:

المحور الاول إطار نظري : العلاقة بين الموانئ والمناطق الظهيرة ، والتكامل اللوجستي بين النقل البحري والبري.

المحور الثاني التحديات والمعوقات التي تواجه المناطق الظهيرة للموانئ في المناطق تحت سيطرة الحكومة المعترف بها.

المحور الثالث انعكاسات التحديات على الحركة التجارية في الموانئ وعلى القطاع الخاص.

الحلول والتوصيات.

## المحور الاول

### العلاقة بين الموانئ والمناطق الظهيرية

### والتكامل اللوجستي بين النقل البحري والبري

#### أولا العلاقة بين الموانئ والمناطق الظهيرية:

ظهير الميناء: هو المنطقة التي يخدمها الميناء, ويعتمد النشاط التجاري للميناء أساسا على منطقة الظهير, وكلما كان الظهير غنيا بموارده الاقتصادية زادت حركة التبادل التجاري بينه وبين الميناء, ويتأثر الظهير بمجموعة من العوامل الجغرافية و الاقتصادية والسياسية.

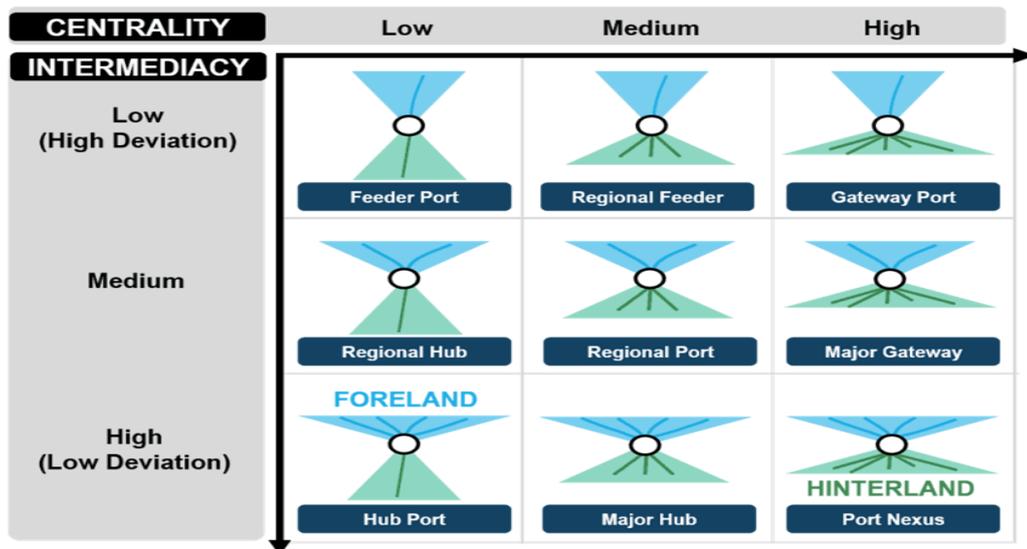
قد تصنف الموانئ بناء على علاقتها بظهيرها الذي يعرف بأنه المنطقة التي تتجمع فيها السلع، المتجهة نحو الميناء أو الواردة منه، فكلما كانت مناطق الظهير للموانئ ذات قدرة اكبر على خدمة الموانئ وذات امكانيات اعلى كلما زاد ذلك من قدرات الميناء للخدمة التجارية والتوسع في عملياته وتحول من ميناء محلي إلى ميناء وطني أو اقليمي أو دولي.

بينما لا يوجد تحديد جغرافي واضح لحدودها, تُعرّف المناطق الظهيرية للميناء باعتبارها الأراضي الداخلية والمساحات البرية خلف الميناء والتي تتكامل مع أنشطته من النواحي الاقتصادية والجغرافية. وبموجب هذا التعريف, قد تصنف نطاقات جغرافية محصورة ضمن مدينة ما باعتبارها مناطق ظهيرية للميناء, بينما وفي حالات أخرى, كموانئ روتردام وهامبورج روتردام, فإن المناطق الظهيرية التي يتفاعل معها الميناء تمتد على مستوى القارة الأوروبية.

وتبدأ العلاقة بين الميناء ومنطقته الظهيرية حتى قبل تشييد الميناء وفي مراحل الدراسات المبكرة التي تتضمن دراسة الجوانب الجغرافية والبيئية والبنية التحتية والاجتماعية والاقتصادية في المناطق الظهيرية، وبذلك يقوم كلا من الميناء ومنطقته الظهيرية بتشكيل وتعريف بعضهما وفق علاقة تفاعلية تسير في الاتجاهين.

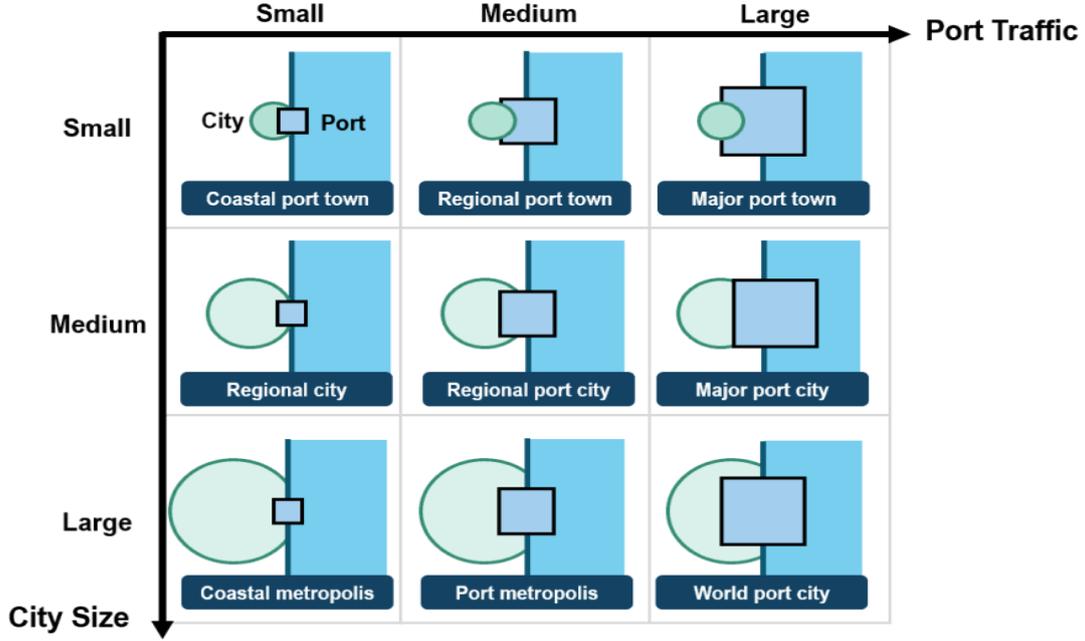
حيث تقوم الموانئ الحديثة بوظيفتين رئيسيتين تتمثلان في كونها إما مراكز ترانزيت ومناولة للحاويات بين السفن Transshipment Port أو موانئ تقوم بدور البوابة البحرية للمناطق البرية خلفها Gateway Port أو موانئ تقوم بكلا الوظيفتين، وهنا تعتبر علاقة الميناء بمنطقته الظهيرية محدداً لطبيعته. وعلى ذات المنوال يشكل حجم الميناء إلى حجم المدينة معيار تصنيف المدينة باعتبارها مدينة ميناء أو النظر في الميناء بوصفه ميناء المدينة. وهكذا تعتبر علاقة الفراغين ببعضهما علاقة تعريف متبادل.

شكل (1) علاقة الميناء بالمنطقة الظهيرية



المصدر: (Rodrigue ، و Pallis ، Notteboom ، 2022)

شكل (2) مدن الموانئ وموانئ المدن



المصدر: (Rodrigue ، و Pallis ،Notteboom، 2022)

1-1 مكونات المناطق الظهيرة للموانئ:

1- الميناء الجاف.

2- مناطق الخدمات واللوجستيات.

3- مناطق الخزن.

4- شبكات النقل.

5- المناطق الحرة.

6- المناطق الصناعية.

7- الاسواق.

## ثانياً التكامل الرأسي بين النقل البحري والبري

النمو الاقتصادي يتأثر وبصورة مباشرة بكفاءة قطاع النقل ومرونته حيث يتم من خلال شبكات النقل المختلفة عمليات التبادل بين مراكز الإنتاج ومراكز الاستهلاك، وبعد قطاع النقل من القطاع الهامة في تركيبة الاقتصاد اليمني حيث تراوحت نسبة مساهمة هذا القطاع في الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي قبل الحرب ما بين ( 10-13 ) % سنوياً.<sup>1</sup>

تعد عملية النقل من أهم العناصر في سلسلة الامداد والتوريد في العالم وهو ما يتطلب تنسيق وتكامل بين قطاعات النقل المختلفة لضمان انسيابية عملية النقل والتوريد لسلاسل الامداد وتقليل تكلفتها ورفع كفاءتها ، ولذلك لابد من ضمان التكامل الرأسي بين قطاعات النقل المختلفة وخصوصا النقل البحري والبري.

حيث لا يمكن نجاح النقل البحري بدون وجود شبكة نقل بري متطورة ومناسبة ذات كفاءة، كما أن وجود قطاع بحري نشط يعمل على تنشيط ورفع كفاءة القطاع البري.

كما تمثل الموانئ البحرية قواعد أساسية في تكامل عمليات الشحن بين البر والبحر. فهي تشكل الواجهة بين وسائل النقل البرية والبحرية، وتلعب دوراً حيوياً في تسهيل انتقال البضائع بين هاتين الوسيلتين. تعمل الموانئ كنقاط تجميع وتوزيع مهمة، حيث يتم تحميل البضائع على السفن البحرية وتفريغها منها، وكذلك تحميلها وتفريغها على وسائل النقل البرية.

---

<sup>1</sup> المركز الوطني للمعلومات.

## معنى التكامل الرأسي بين البر والبحر:<sup>2</sup>

التكامل الرأسي يشير إلى التعاون والتنسيق بين مختلف العناصر والجهات المشاركة في عملية الشحن والنقل، بهدف تحقيق سير سلس وفعال للبضائع من نقطة الانتاج إلى نقطة الاستهلاك. يهدف التكامل الرأسي إلى تحسين كفاءة العمليات وتقليل التكاليف وتحقيق رضا العملاء.

وقد ساهم ترابط سلاسل الإمداد بتطور قطاع النقل واللوجستيات إلى التكامل الرأسي بين الموانئ في مختلف أنظمة النقل (البري والبحري والجوي) وبرز النقل متعدد الوسائط فيما بينها والذي يُعرّف بأنه النقل الدولي للبضاعة بعقد واحد/ عبر متعدد واحد بواسطة وسيلتين على الأقل من وسائل النقل. وظهر مفاهيم النقل من الباب إلى الباب Door to Door والذي يعني النقل من بلد المنشأ إلى جهة الاستهلاك بصورة مباشرة، معززاً بذلك الدور بين الموانئ ومناطقها الظهرية، وبما يدفع الموانئ بشكل عام، وموانئ الحاويات بالدرجة الأولى للقيام بنشاطي الترانزيت والبوابة للمناطق الظهرية في آن واحد.<sup>3</sup>

فعلى سبيل المثال وبموجب الإحصاءات الرسمية لموانئ روتردام الهولندي و ميناء أنتويرب البلجيكي، تقوم سفن الحاويات بتنزيل حوالي ثلث حمولتها في الميناء، قرابة 30% من الحاويات تبقى على الرصيف لمناولتها على سفن وافدة أخرى (ترانزيت)، بينما يدخل 70% من الحاويات والبضائع التي تم تنزيلها إلى المناطق الظهرية.<sup>4</sup>

<sup>2</sup>التكامل اللوجستي بين البر والبحر - كيف تسهم الموانئ البحرية في عمليات الشحن البري؟ - الفارس لخدمات الشحن - <https://www.alfarescargo.com> 2023/11/30  
<sup>3</sup>سامي زكي عوض- الموانئ الجافة: تخطيط وإدارة- مصر -الاسكندرية- منشأة المعارف- 2004.

<sup>4</sup> T. Notteboom ،A .Pallis و J-P. Rodrigue - Port Economics, Management and Policy- New York: Routledge.-2022

ومؤخراً، واستجابة للمتغيرات في قطاع النقل، عمدت شركات النقل البحري الكبرى كشركة ميرسك الدنماركية وكوسكو الصينية وإم إس سي الإيطالية/ السويسرية وسي إم إيه - سي جي إم الفرنسية إلى تأسيس شركات إدارة وتشغيل موانئ الحاويات وشركات لوجستية للنقل بري تابعة لها. وتزامن ذلك في المقابل مع انتهاء تحالفات الشركات للتعاون في مجال النقل البحري المشترك على خطوط الملاحة الدولية، حيث أنهت شركتا ميرسك و إم إس سي تحالفهما 2M في فبراير من العام 2023م، وبحسب محللين فإن السبب الرئيسي وراء انتهاء التحالف الأكبر في عالم الشحن البحري يكمن في رغبة المتحالفين في التركيز بصورة أكبر على التكامل الرأسي بين الموانئ البحرية والبرية والنقل متعدد الوسائط فيما بينها وفق مبدأ من الباب إلى الباب Door to Door ، عوضاً عن نشاط الترانزيت الأفقي في الموانئ البحرية، ما يضاعف من توثيق العلاقة بين الموانئ ومناطقها الظهيرة.<sup>5</sup>

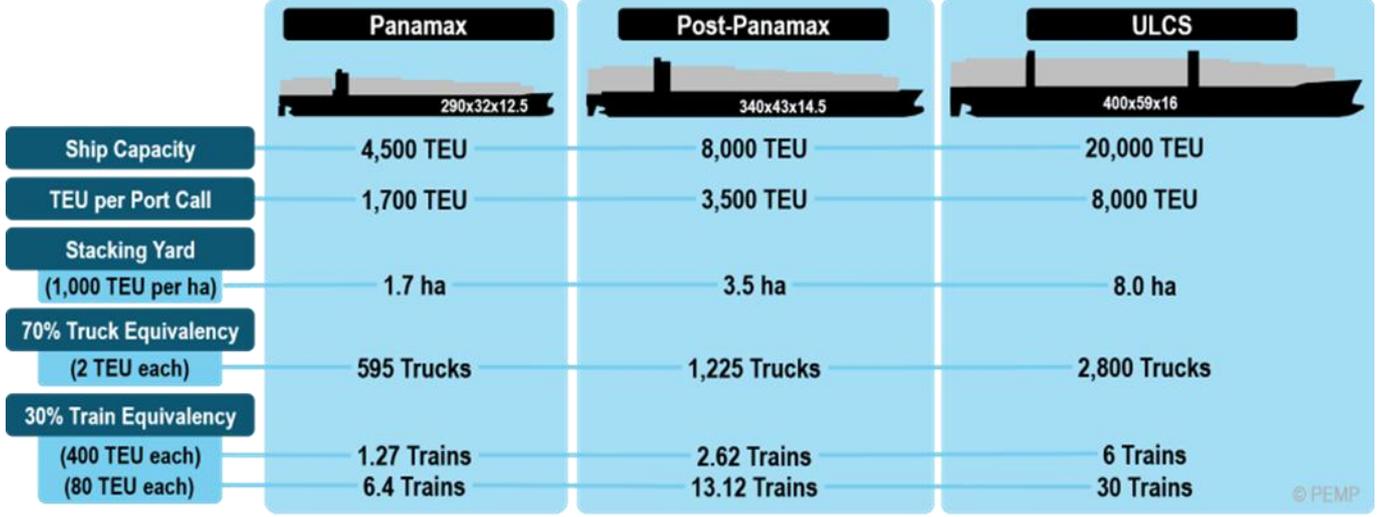
ويرتبط النقل المتعدد الوسائط، بنمو حركة النقل والتجارة الدولية، ومرور تجارة الدول فيما بينها، وفي سبيل ذلك نشأت مجموعة من الاتفاقيات الدولية لتنظيم النقل متعدد الوسائط ما بين الدول كالاتفاقية الدولية للنقل عبر السكك الحديدية CIM وقواعد طوكيو 1969م، وقواعد محاضرة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية CNUCED ومؤتمر جنيف 1980م وغيرها من الاتفاقيات الدولية والإقليمية، والاتفاقيات بين الثنائية بين الدول.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Antonella Teodoro- *MSC and Maersk: the end of 2M* - 2023/2/10 -<https://www.mdst.co.uk/msc-and-maersk-the-end-of-2m>

<sup>6</sup> كراش ليلي- تأثير النقل بالحاويات والنقل المتعدد الوسائط على النقل الدولي للبضائع - اطروحة دكتوراة - كلية الحقوق جامعة الجزائر - 2016.

الشكل (3) نسبة نقل الحاويات إلى المناطق الظهرية عبر الشاحنات وسكك الحديد



وعليه تتصل وتتكامل المناطق الظهرية مع الموانئ البحرية عبر سلسلة من البنى التحتية الرئيسية وهي شبكات الطرق وسكك الحديد التي تستطيع استيعاب الكمية الكبيرة من الشاحنات الوافدة والخارجة من وإلى الميناء نحو الأسواق المحلية والإقليمية، كما هو موضح في الشكل (3)، وكذا المراكز اللوجستية التي تعمل كنقاط تفكيك وتركيب وتغليف للبضائع، بالإضافة إلى المخازن العامة والخاصة، والموانئ الجافة والمناطق الصناعية والمناطق الحرة.

فيما يتعلق بعمليات الشحن والنقل بين البر والبحر، يمكن تحقيق التكامل الرأسي من خلال عدة طرق:

أولاً يتطلب ذلك التواصل والتنسيق المستمر بين وسائل النقل المختلفة، مثل الشاحنات والسفن والقطارات، كما يجب تحديد المواعيد وتنسيق جداول الشحن وإدارة الأوراق والمستندات المتعلقة بالشحنات.

ثانياً، تلعب الموانئ البحرية دوراً حاسماً في تحقيق التكامل اللوجستي، حيث يجب أن تكون الموانئ مجهزة بالبنية التحتية اللازمة لتسهيل التحميل والتفريغ السريع والفعال للبضائع، ويتطلب ذلك وجود منصات التحميل والتفريغ المناسبة والمعدات اللازمة، بالإضافة إلى توفير المستودعات والتخزين المؤقت للبضائع.

ثالثاً، يمكن تحقيق التكامل اللوجستي بواسطة استخدام تكنولوجيا المعلومات ونظم المعلومات اللوجستية، كما يمكن استخدام البرامج والتطبيقات الحديثة لتتبع الشحنات وإدارة المخزون وتحليل البيانات، مما يساهم في تحسين الرؤية والتقدير واتخاذ القرارات الاستراتيجية.

### **الفوائد الاقتصادية للتكامل الرأسي بين البر والبحر:**

التكامل الرأسي بين البر والبحر يتمتع بعدة فوائد اقتصادية لعل أبرزها مايلي:

#### **تكاليف النقل المنخفضة:**

يعتبر النقل البحري من بين أكثر وسائل النقل اقتصادية، حيث يمكن نقل كميات كبيرة من البضائع بتكلفة منخفضة مقارنة بالنقل البري أو الجوي. بالتالي، يتيح التكامل بين البر والبحر تحقيق توفير كبير في تكاليف النقل، مما يساهم في تقليل تكاليف التصنيع والتجارة ويعزز التنافسية الاقتصادية.

#### **تقليل وقت التسليم:**

يعتبر النقل البحري بطيئاً نسبياً مقارنة بالنقل البري أو الجوي، ولكنه يوفر فرصة للشحن الضخم والجماعي. وبالتالي، يمكن تحقيق فوائد اقتصادية عند استخدام النقل البحري للشحنات ذات الوقت المرن. حيث يمكن للشركات الحصول على كميات كبيرة من البضائع بتكلفة

منخفضة وتوفرها في مستودعات قرب الموانئ، مما يقلل من وقت التسليم ويساهم في تلبية الطلبات بشكل أفضل.

### تحسين الكفاءة وإدارة المخزون:

يساهم التكامل الرأسي بين البر والبحر في تحسين كفاءة إدارة المخزون. حيث يمكن للشركات استخدام الموانئ كمراكز توزيع رئيسية وتخزين المخزونات بالقرب من الموانئ، مما يسهل إعادة توزيع البضائع وتلبية الطلب بشكل أسرع وأكثر فعالية، كما يمكن تحقيق توفير في تكاليف التخزين وإدارة المخزون بفضل القدرة على الاستفادة من مزايا كل وسيلة نقل.

وتلعب بذلك المناطق الظهرية دوراً أساسياً في زيادة الحركة التجارية في الميناء عبر عمليتي: (1) الضغط، أي تجميع البضائع من نقاط مختلفة في المناطق الخلفية للميناء وتصديرها عبر الميناء البحري، (2) السحب، أي مضاعفة حجم الأقاليم البرية المستفيدة من الميناء وبالتالي رفع كمية البضائع المستورة عبر الميناء البحري وسحبها وتوزيعها على المناطق البرية المختلفة، كما تساهم عملية الربط الفعالة بين الميناء وظهره الخلفي بتسريع عملية الشحن والتفريغ بما يقلل من وقت رسو السفينة Turnaround time وكذلك مدة بقاء الحاويات في ساحة الميناء، بما يرفع من جودة الخدمة في الميناء ويقلل من التكاليف الرسو وتأجير الساحات ونحوها من خدمات الميناء، وهو ما ينعكس على اقبال خطوط ملاحية وشركات ناقلة على الميناء جراء جودة الخدمة. ومع تشييد مناطق حرة وصناعية في ظهر الميناء تشأ حركة تجارية ذاتية في الميناء، سواء عبر طلب المواد الخام أو تصدير المنتجات، وهو ما يوفر خيارات إضافية لإدارة الموانئ بعيداً عن الارتهان لخدمات الترانزيت بين الشركات الملاحية الكبرى، ولهذا يعد ميناء شنجهاي الصيني أنشط ميناء في العالم لارتباطه بتصدير الصناعة الصينية إلى الأسواق العالمية، ويصل حجم المناولة فيه إلى 47 مليون حاوية نمطية سنوياً.<sup>7</sup>

وعلى صعيد التكامل الرأسي والنقل المتعدد الوسائط، تساهم المناطق الظهرية في تخفيض تكاليف الشحن وتقليل المدة الزمنية لإيصالها للمستفيدين وبما يحقق ميزة النقل المباشر من الباب إلى الباب Door to Door وكذا ميزة التوصيل في الوقت المناسب Just on Time. ولهذا عمدت العديد من الدول إلى تطوير ممرات برية تتكامل مع الموانئ البحرية، مثل ممر الصين-جوادار الذي يربط المناطق الصناعية في الأراضي الصينية بميناء جوادار في باكستان بالقرب من

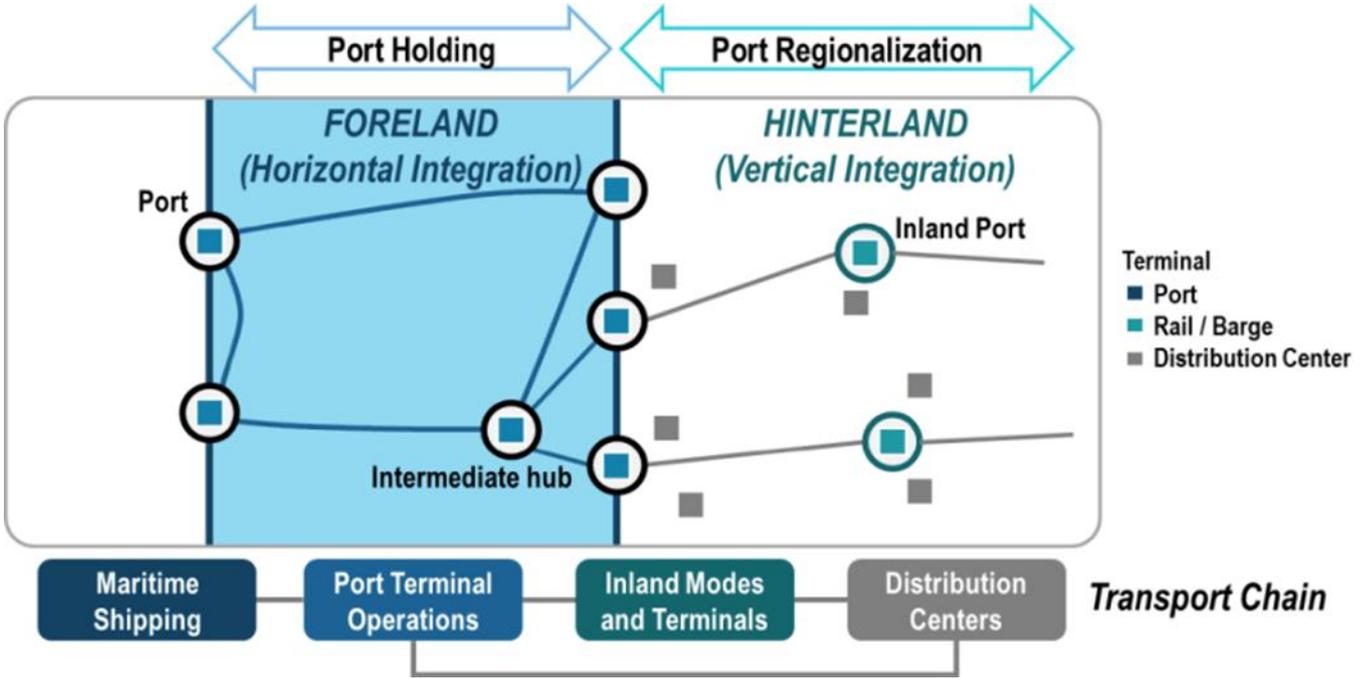
<sup>7</sup> World Shipping Council – The Top 50 Container ports- <https://www.worldshipping.org/top-50-ports>

الخليج العربي، وهو بذلك يختصر قرابة 4500 ميلاً من الطريق البحرية الممتدة من ميناء شنغهاي مروراً ببحر الصين فمضيق ملاكا ثم المحيط الهندي.

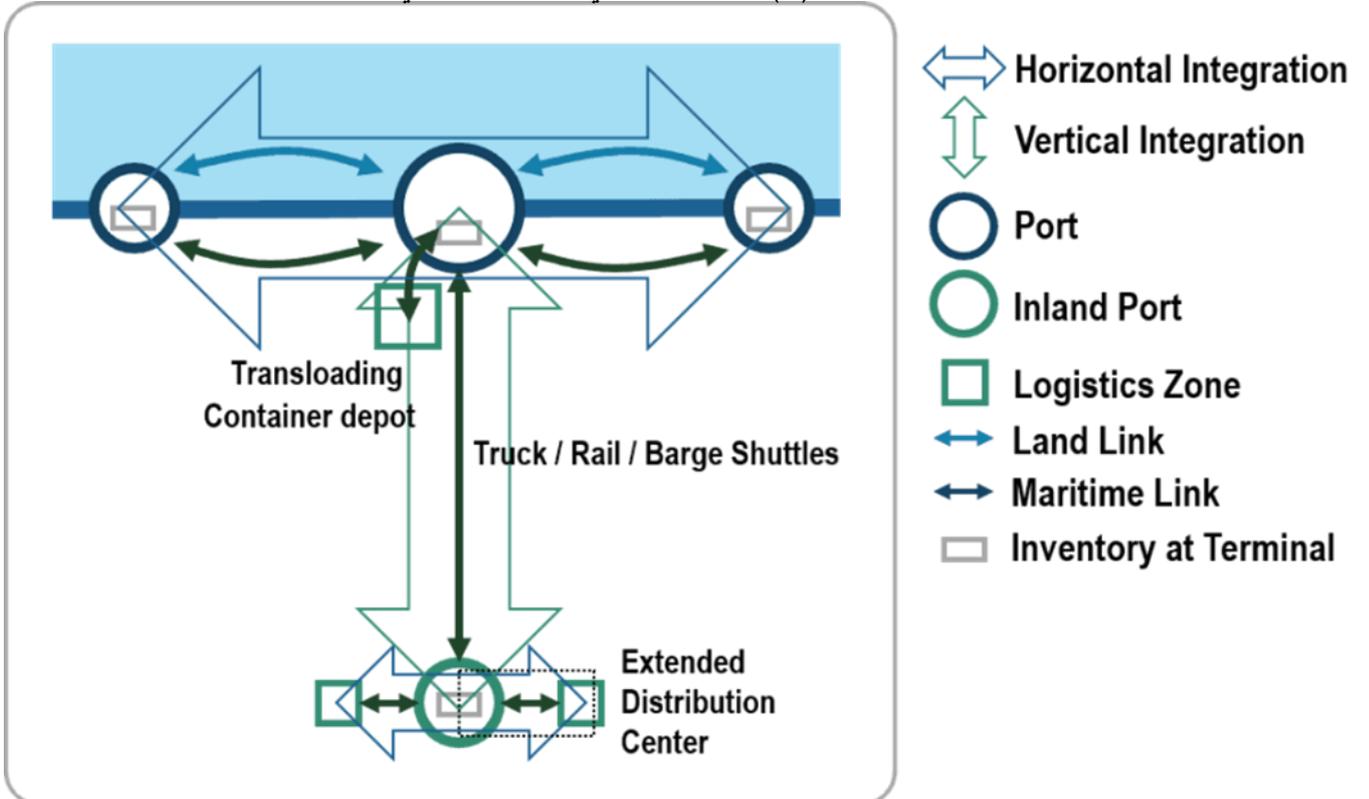
علاوة على ذلك، يجب توفير خدمات لوجستية متكاملة تدعم عمليات الشحن والنقل بين البر والبحر، حيث يمكن توفير خدمات التخزين والتعبئة والتغليف والتوزيع والشحن والتخليص الجمركي في إطار واحد، مما يعزز الكفاءة ويقلل من التعقيدات والتكاليف.

ويتسلط المزيد من الضوء على الموانئ البرية أو الموانئ الجافة كما تتم تسميتها في بعض المصادر، يتم تشييد بنيتها التحتية لتؤدي وظائف مناظرة للموانئ البحرية، وفي الأقاليم التي لا تتمتع بإطلالة بحرية، تقوم الموانئ الجافة بدور المركز المحوري في سلاسل الإمداد، أما في الأقاليم البحرية، فيتم توظيف الميناء الجاف باعتباره ملحقاً بالميناء/ الموانئ البحرية المصاحبة. ويتصل بها عبر شبكة طرق سريعة وسكك حديد، ويتصل بها وظيفياً من خلال: (1) تخفيف الازدحام على الميناء البحري ومنع تكديس الحاويات والبضائع، حيث وفي أوقات الذروة يتم نقل بضائع وحاوليات مباشرة إلى ساحة الميناء الجاف، وهناك تخضع للفحص والتخليص الجمركي. (2) العمل كنقاط تجميع وتوزيع مركزية بين الميناء والمناطق البرية الظهيرية، فعلى سبيل المثال، يمثل ميناء هامبورج الألماني واحداً من أهم الموانئ القارية في شمال أوروبا، ويقوم ميناء ديسبورج البري، بالوصل بين الميناء والأقاليم والدول المجاورة سواء بتوزيع البضائع الوافدة من الميناء أو تجميع البضائع من المراكز البرية وتصديرها عبر الميناء، الوصل بين الموانئ البحرية المتجاورة بما يحقق التكامل الأفقي فيما بينها.

الشكل (5) التكامل الرأسى بين الموانئ البحرية والبرية



الشكل (6) التكامل الرأسى والتكامل الأفقى



## المحور الثاني

### التحديات والمعوقات التي تواجه المناطق الظهيرية للموانئ في المناطق

#### تحت سيطرة الحكومة المعترف بها.

إن التحديات التي يعاني منها قطاع النقل البحري في اليمن كثيرة وكبيرة وتختلف مسبباتها وتأثيراتها، ولا تقتصر على التحديات التي تواجه القطاع بذاته بل انها تتعداها لتشمل قطاعات أخرى مرتبطة بالنقل البحري وتؤثر فيه ألا وهي قطاعات قطاع الطرقات و النقل البري.

كما أنها ليست تحديات محلية فقط بل تتعداها لتشمل تحديات خارجية على المستوى الدولي تأثر في قطاع النقل في اليمن، ولذلك فإننا هنا سنقوم بتحليل التحديات التي تواجه القطاعين ( قطاع الطرقات وقطاع النقل البري) والتي تؤثر بشكل مباشر على النقل البحري وسلاسل الامداد في اليمن على المستويين الداخلي والخارجي.

#### 1-2-1 تحديات قطاع الطرقات

قطاع الطرقات لا يختلف كثيراً عن غيره من القطاعات من حيث الدمار الذي لحق به نتيجة للحرب التي ماتزال تدور رحاها حالياً بل أصبح سلاحاً بيد المتحاربين لخنق الحياة في المدن المحاصرة كمدينة تعز.

واليمن بلد يعيش ما يقرب من 70% من سكانه في المناطق الريفية، وهو بلد يتميز بتضاريس متنوعة ما بين السهلية والجبلية الوعرة وفيه أكثر من 140000 تجمع سكاني<sup>8</sup> وبالتالي تتزايد حاجة الناس للطرقات ، كما أن الطرقات أصبحت عامل مهم وضروري للتنمية الاقتصادية، وبسبب ما تعرضت له من ضرر وقطع خلال فترة الحرب حيث باتت وعرة وبدائية خاصة الطرقات البديلة التي تسببت بطول فترات السفر والتنقل مما أدى لزيادة تكاليف النقل وبالتالي

<sup>8</sup>البنك الدولي – قطاع النقل في اليمن – مذكرة سياسة اليمن رقم 4 بشأن تقديم الخدمات الشاملة – 24 ابريل 2017- صفحة رقم 5

ارتفعت أسعار السلع والخدمات. وقد تضرر أكثر من 5000 كيلومتر من الطرقات إضافة إلى 102 جسر عبور وفقدت مؤسسة الطرق الكثير من المعدات والآليات التي نهبت نتيجة للوضع الأمني وانعكاسات الحرب وبتكلفة اجمالية تقدر ب 3.665مليار دولار<sup>9</sup>.

وتبلغ أطوال الطرق الاسفلتية في اليمن (17330كم) حتى 2020م وبنسبة 29.8% من الطرقات، بينما تبلغ الطرقات غير المعبدة 40870 كم وما نسبته 70.2% من الطرقات في اليمن<sup>10</sup>.

### جدول رقم (1) شبكات الطرقات الاسفلتية في اليمن (كيلومتر)

نوع الطريق	طول الطرق المسفلتة	نسبته من الطرق الاسفلتية	نسبته من اجمالي الطرقات
الطرق الريفية	3744	21.6%	6.4%
الطرق الرئيسية	5668	32.7%	9.7%
طرق دولية	3744	21.6%	6.4%
الطرق الثانوية	4174	24%	7.1%
اجمالي اطوال الطرق المسفلتة	17330	100%	29.8%

المصدر: جمال درهم زيد- المعوقات الداخلية والخارجية لنقل السلع إلى اليمن .. الاسباب والحلول (حالة اليمن) – مركز الاعلام الاقتصادي -2022- صفحة رقم 5

ويعاني قطاع الطرقات جملة من التحديات التي تساهم في زيادة الصعوبات والتحديات على قطاع النقل والتي يمكن إجمالها فيما يلي:

1- تعاني الطرقات في اليمن من تدهور شديد وبطء في تنفيذ المشاريع نظراً لضعف القدرات التمويلية وضخامة حجم التمويل المطلوب ( يقدر البنك الدولي حجم التمويل اللازم لصيانة شبكة الطرق المعبدة في اليمن بحالة مرضية ب100 مليون دولار).<sup>11</sup>

<sup>9</sup> موقع المؤسسة العامة للطرق والجسور – صنعاء

<sup>10</sup> <https://gcrbyemen.com/details.php?newsId=55> تاريخ الزيارة 2022/10/21

<sup>11</sup> جمال درهم زيد- المعوقات الداخلية والخارجية لنقل السلع إلى اليمن .. الاسباب والحلول (حالة اليمن) – مركز الاعلام الاقتصادي -2022- صفحة رقم 5

<sup>11</sup> البنك الدولي – قطاع النقل في اليمن – مذكرة سياسة اليمن رقم 4 بشأن تقديم الخدمات الشاملة – 24 ابريل 2017- صفحة رقم 11

- 2- تعرض أكثر من 5000 كم من الطرقات (حوالي 29% من الطرق المعبدة) لأضرار ما بين تدمير كلي أو جزئي مما يعيق حرة النقل والسفر عليها.
- 3- زيادة المخاطر بسبب عمليات زراعة الألغام على بعض شبكات الطرق خصوصاً في الساحل الغربي والجوف مما يشكل مخاطر على المسافرين على هذه الخطوط.
- 4- اغلاق الطرق من قبل الاطراف المتصارعة وحصار المدن مما يضطر المسافرين الى اللجوء لاستخدام طرقات فرعية غير مناسبة تزيد فيها مخاطر وتكلفة النقل.
- 5- توقف انشاء مشاريع جديدة في قطاع الطرقات تلبي الاحتياجات المتزايدة للسكان والتوسع السكاني نتيجة لظروف الحرب وظهور أولويات جديدة نتيجة للوضع الحالي.
- 6- ضعف تغطية ضوابط الوزن المحوري حيث تساهم الحمولة الزائدة في تسريع تدهور الطرق وتؤدي إلى زيادة تكاليف صيانة الطرق وكذلك تكاليف تشغيل المركبات وزيادة الحوادث على الطرقات، حيث يسمح للشاحنات بالمرور بأحمال مفرطة.

### 2-2-1 تحديات قطاع النقل البري

يكتسب النقل البري في اليمن أهمية بالغة بنوعيه المحلي أو العابر للحدود نظراً للعلاقات التجارية الكبيرة بين اليمن وكل من المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان خاصة خلال فترة الحرب حيث ارتفع مستوى الاستيراد من دول الجوار نظراً لارتفاع تكاليف النقل البحري وطول فترات الوصول من بلدان المنشأ للموانئ اليمنية.

ويمثل النقل البري بين اليمن ودول الجوار الوسيلة الرئيسية تقريباً لنقل الأفراد أو توفير احتياجات المجتمع اليمني من البضائع سواءً في مناطق سيطرة الحكومة الشرعية أو مناطق سيطرة الحكومة غير المعترف بها.

#### وأبرز الصعوبات التي تواجه هذا القطاع:

- 1- تدمير أغلب الطرقات الدولية.
- 2- الازدحام في المنافذ البرية ( شحن وصرفيت والعبر) بسبب الإجراءات الإدارية وإغلاق المنافذ الأخرى (الطوال والبقع وحرص).

- 3- غياب الخدمات في المديرية الحدودية (الفنادق المناسبة والمطاعم والمستشفيات القريبة من المنافذ الحدودية) .
- 4- تعدد نقاط الجباية المحلية على طول الطرقات بين المحافظات وداخل المحافظات نفسها مما يتسبب بارتفاع تكلفة نقل البضائع وبالتالي ارتفاع أسعار السلع على المواطنين.
- 5- الحالة الامنية وانتشار نقاط التقطع على الطرقات.
- 6- قطع خطوط النقل لبعض الطرق بين المحافظات الواقعة تحت سيطرة الحكومة الشرعية والحكومة الغير المعترف بها ولجوء سائقي الشاحنات للعبور من طرق فرعية وعرة وغير مناسبة مما يزيد من تكلفة ومخاطر النقل وبالتالي ارتفاع أكبر في أسعار السلع المنقولة.
- 7- ارتفاع تكلفة الوقود مما انعكس على ارتفاع اسعار النقل.
- 8- انشاء مراكز جباية جمركية في مناطق سيطرة الحكومة غير المعترف بها مما جعل التجار يدفعون رسوم البضائع مرتين (مرة في مناطق سيطرة الحكومة الشرعية ومرة في مناطق سيطرة الحكومة غير المعترف بها).
- 9- احتكار مكاتب النقل ونقابتها عملية نقل البضائع، حيث ظلت مسألة احتكار النقل البري في عدن ، بدون حل حتى الآن، فقد أصبح النقل البري من عدن إلى بقية محافظات الجمهورية محتكر من مكاتب النقل ونقابتها، للنقل من موانئ عدن إلى المحافظات، وتصل أجرة الحاوية الواحدة 40 قدم من عدن إلى صنعاء الى مبالغ خيالية تصل إلى 900 ألف ريال.<sup>12</sup>

**كما أن هناك تحديات ومعوقات تنظيمية اخرى تأثر على قطاع النقل البحري مثل:**

- 1- غياب التنسيق والتكامل الافقي بين النقل البحري والبري.
- 2- ضعف الخدمات اللوجستية ما بعد الميناء المتوفرة للتجار، وغياب مناطق الخدمات واللوجستيات وغياب مناطق الخزن المناسبة والمجهزة، مما يؤدي لارتفاع تكلفة النقل والخزن.
- 3- عدم وجود موانئ برية بين المحافظات، ففي الوقت الذي ترتبط فيه كفاءة تشغيل الميناء بسرعة التفريغ من ساحته، تعاني مدينة عدن من عدم وجود ميناء جاف في المناطق الظهيرية للميناء، ويلاحظ تواجد الشاحنات على حواف الطرق الرئيسية في المدينة أو محطات الوقود، نتيجة عدم وجود ساحات مبيت. كما يؤثر غياب الميناء الجاف على علاقة

<sup>12</sup> - خالد عبد الواحد محمد نعمان- حصر لمفردات المعاناة والتحديات والصعوبات التي يواجهها القطاع الخاص اليمني في ظل الحرب وسيادة اقتصاد الحرب والاليات لتحبيد الاقتصاد والقطاع الخاص من اثار الحرب المدمرة- ورقة مقدمة للدورة الثامنة لمنتدى رواد التنمية – 25 اكتوبر 2022م.

ميناء عدن بالمناطق الظهيرية في مختلف المحافظات وذلك لما يقوم به الميناء الجاف من خدمات لوجستية تم شرحها في المحور السابق. وبحسب مصادر حكومية، فقد كانت لدى وزارة النقل توجهات وخطط سابقة لتشييد ميناء جاف في محافظة عدن لتحقيق التكامل الرأسي مع الميناء غير أنها لم تدخل طور التنفيذ نتيجة للحرب القائمة التي أدت إلى عرقلة المشاريع الاستراتيجية، بينما في المقابل هناك مخطط تم إقراره بإنشاء ميناء جاف صغير شرق عدن، وبمحاذاة أبين سيتم تخصيصه لحافلات الركاب بين المحافظات والنقل الدولي ولن يخدم النقل الثقيل.

- 4- وضعف البنية التحتية للموانئ البرية القائمة على الحدود.
- 5- التوسع العمراني في محيط الموانئ وأثره على الحركة على الطرقات وعدم وجود مناطق تخزين في حرم الموانئ بالسعة المناسبة.
- 6- التعدي على المستر بلان لمحافظة عدن، حيث شهدت محافظة عدن وعلى مدى العقود المنصرمة تصاعد وتيرة البناء العشوائي وظاهرة البسط على الأراضي. وفي مقابل العشوائيات التقليدية، تبرز ظاهرة أخرى وهي ما يمكن تسميته بالعشوائيات المبطنة، والمتمثلة بالمباني والبنى التحتية التي تم تشييدها بتراخيص ووفق آليات قانونية ولكن بما يخالف الاستخدامات المحددة في الماستر بلان لتتحول هذه المباني لاحقاً، كمنظيرتها العشوائية، إلى مخائق لمداخل ومخارج الميناء وتعدياً على مساحة توسعه المستقبلية ومناطق تشييد الخدمات المتصلة به. فعلى سبيل المثال، أدى التوسع العمراني الغير منظم في شرق عدن إلى تعطيل مخططات تطوير القطاعات (A-J) في مخطط المنطقة الحرة، وكذا تثبيط جدوى توسعة ميناء المعلا. وعلى ذات المنوال فإن تحول المناطق المحاذية لدوار كالتكس وطرق التسعين والخمسين إلى مناطق جذب وأسواق تجارية انعكس سلباً على حركة المرور للقاطرات بين بوابات محطة عدن للحاويات والطرق الشريانية الرابطة بين المحافظات والطرق الدولية، كما أن التصرف بالأراضي الواقعة غرب الوادي الكبير، و باتجاه شبه جزيرة البريقة، يهدد مناطق الصناعات الثقيلة والصناعات البتروكيميائية والتحويلية، وقد شهدت ظاهرتا العشوائيات التقليدية والمبطنة انتشاراً مضاعفاً في ما بعد 2015.

- 7- تضارب الصلاحيات بين وزارة النقل ووزارة الاشغال العامة والطرق.
- 8- تحدٍ آخر يتمثل في تداخل الصلاحيات للهيئات والمؤسسات الحكومية في إدارة الموانئ ومناطقها الظهيرية، أبرزها الخلاف بين هيئة المنطقة الحرة ومؤسسة موانئ خليج عدن،

حيث تستند الأولى إلى القرار الجمهوري رقم (4) للعام 1993م<sup>13</sup> بخصوص إنشاء المنطقة الحرة ووضع مدينة عدن بموجب القرار. بينما تستدل مؤسسة موانئ خليج عدن إلى قرار مجلس الوزراء رقم (20) للعام 2021م بشأن حرم ميناء عدن ومساحته التطويرية، والذي تم اتخاذه بناء على رفع وزارة النقل، ومرجعته إلى القانون رقم (23) للعام 2013م<sup>14</sup> بشأن الموانئ البحرية ووضع مدينة عدن ما قبل الاستقلال ضمن صلاحيات أمانة ميناء عدن. وفي هذا المجال، تنوعت الحلول والمقترحات المرفوعة من الجهات ذات الصلة لمعالجة الاشكال القائم. فتذهب اراء المتخصصين في المنطقة الحرة إلى ضم ميناء عدن إلى الهيئة لما يمكن أن يمنحه قانون المنطقة الحرة من امتيازات واعفاءات للناقلين الدوليين وهو ما سينعكس بدوره على رفع حجم النشاط في الميناء وزيادة الحركة التجارية فيه (باهر مز، 2024). من جانبها تقدمت مؤسسة موانئ خليج عدن بمقترح ضمن برنامج بناء الدولة في مؤتمر الحوار الوطني، وتضمن المقترح نصاً دستورياً ومحددات قانونية وآلية تنفيذية لإنشاء سلطة ميناء عدن والتي تضم مؤسسة موانئ خليج عدن، وهيئة الشؤون البحرية بالإضافة إلى المنقطة الحرة والمناطق الصناعية ومصحة الجمارك. والجدير بالذكر أن تجربة الدمج بين السلطات قد تم الأخذ بها في موانئ على غرار ميناء جبل علي ومنطقته الحرة والصناعية وكذا في التجربة القطرية، غير أن الاشكال في الحالة اليمنية يتمثل في تنظيم العملية من ناحية التبعية في السلطة التنفيذية وهيكلتها.

9- الاجراءات الحوثية الغير القانونية بمنع التجار من العمل من الموانئ التي تقع تحت سيطرة الحكومة المعترف بها دوليا.

<sup>13</sup>قرار جمهوري رقم (4) للعام 1993م بشأن المناطق الحر  
<sup>14</sup>قانون رقم (23) للعام 2013 بشأن الموانئ البحرية

## المحور الثالث

### انعكاسات التحديات على الحركة التجارية في الموانئ وعلى القطاع الخاص

ان التحديات التي تواجه الموانئ تؤثر بشكل كبير على المجتمع ككل والقطاع الخاص بشكل خاص فمع تراجع دور الدولة نتيجة لظروف الحرب اصبح القطاع الخاص في اليمن هو المحرك الرئيسي للاقتصاد واصبح هو المصدر الرئيس للنشاط الاقتصادي والاستيرادي في البلد فهو الذي يقوم بتلبية احتياجات المجتمع من كافة احتياجاته السلعية سواء الاساسية أو الكمالية وهو ايضا من يتحمل النصيب الاكبر في اوصول هذه السلع للأسواق المحلية والمستهلك النهائي في مختلف المحافظات رغم ظروف الحرب، وبالتالي فإن التأثيرات الاكبر تقع عليه بكل سلبياتها.

وقطاع النقل في اليمن كان يعاني من العديد من السلبيات والتحديات حتى من قبل الحرب حيث كان مؤشر البنك الدولي لأداء الخدمات اللوجستية الذي يستخدم لقياس كفاءة الخدمات اللوجستية التجارية للبلدان قد صنف اليمن في المرتبة 151 من 160 بلدا عام 2014، كما صنفت اليمن في تقرير التمكين التجاري العالمي للمنتدى العالمي لسنة 2014 في المرتبة 131 من بين 148 بلدا من حيث نوعية البنية التحتية التجارية<sup>15</sup>، كما حلت اليمن في المرتبة 134 من 189 بلدا في تقييم التجارة عبر الحدود<sup>16</sup>

وتقدر الخسائر الاقتصادية لقطاع النقل في اليمن منذ 2015 حتى 2018 (4.626.201.124 دولار)<sup>17</sup> هذا غير الخسائر في قطاع الاعمال وخسائر الفرصة البديلة التي تكبدها القطاع الخاص نتيجة للحرب واستمرار الصراع السياسي وضعف سلطة الدولة.

<sup>15</sup>البنك الدولي- مذكرة سياسة اليمن رقم (3): جاهزية القطاع الخاص للمساهمة في اعادة الاعمار والتعافي في اليمن - 23 مايو 2017- صفحة رقم 9

<sup>16</sup>خلدون عبد الله - وزارة النقل اليمنية - ورقة بعنوان - معوقات النقل في اليمن وتداعياتها على القطاع الاقتصادي - مقدمة في ندوة معوقات النقل وتداعياتها على النشاط الاقتصادي.

<sup>17</sup>شيماء سعيد-اثر الحرب في اليمن على قطاع النقل .. بدائل وحلول - ورقة سياسات - مؤسسة شباب سبأ للتنمية- يوليو 2021 صفحة رقم 3

## فيما يلي ذكر لاهم تأثيرات تحديات على القطاع الخاص في اليمن:

1- ادى الصراع في اليمن والقيود المفروضة على التجارة الى ارتفاع تكلفة المعاملات وتفضيل الاطراف الفاعلة للاعتبارات قصيرة الاجل على حساب اهداف التنمية والاستثمار طويلة الاجل.

2- توقف التجارة بشكل كبير، مما يؤثر على سلاسل الامداد وصعوبات الحصول على المواد الخام اللازمة للقطاع الزراعي والصناعي الذين يعانون اساسا بسبب الحرب في مناطق سيطرة الحكومة المعترف بها.

3- ارتفاع اسعار المواد الخام المستخدمة في الزراعة والصناعة نتيجة ارتفاع تكاليف النقل وبالتالي انعكس ذلك على ارتفاع تكاليف الانتاج وارتفاع الاسعار.

4- انخفاض الواردات الداخلة للبلد في بلد يستورد 80%-90% من احتياجاته من الخارج.

5- تخوف رأس المال الوطني من الاستيراد كبير الحجم وتكوين مخزون استراتيجي خصوصا في السلع الاساسية ( القمح والمشتقات النفطية) نتيجة للصعوبات الامنية والتمويلية وتذبذب اسعار العملة وصعوبات النقل، مما زاد من تأثيرات خطر انعدام الامن الغذائي في اليمن وخاصة في مناطق سيطرة الحكومة المعترف بها خصوصا في ظل ازمة الغذاء والتضخم الركودي التي تضرب العالم.

6- انتقال الكثير من شركات القطاع الخاص اليمني للعمل من موانئ للدول المجاورة أو ميناء الحديدة نتيجة للصعوبات التي يواجهونها في التعامل مع الموانئ الخاضعة لسيطرة الحكومة المعترف بها دوليا، وصعوبات النقل.

- 7- انتقال الكثير من شركات القطاع الخاص اليمني للعمل من ميناء الحديدة نتيجة للتهديدات الحوثية لهم والغرامات والجبايات المفروضة عليهم حال العمل من مناطق سيطرة الحكومة المعترف بها دولياً.
- 8- تأخر عمليات الشحن والتفريغ مما يؤدي إلى خسائر كبير للقطاع الخاص ودفع غرامات ضخمة نتيجة هذه التأخير بالإضافة لمخاطر تلف البضاعة وخسارة كامل قيمتها.
- 9- ارتفاع مخاطر النقل سواء نتيجة للدمار الذي اصاب العديد من الطرق الرئيسية واستخدام الطرق الفرعية أو بسبب الالغام أو التقطعات على الطرق الرئيسية أو غيرها من المخاطر التي تواجه النقل التجاري كلها تؤثر على انسيابية البضائع بين المدن.
- 10- تعدد قنوات البيع نتيجة لتجزئة الاسواق وانفصالها واختلاف التعاملات البنكية والنقدية ساهمت في ارتفاع تكلفة اجراءات التجارة الداخلية.
- 11- ارتفاع قيمة الجبايات التي تفرض على الشحنات التجارية الداخلة والخارجة للموانئ مما يساهم في ارتفاع التكلفة الاجمالية وتأخير عمليات التوريد للسوق المحلي مما يزيد مخاوف التجار في العمل التجاري خارج حدود محافظاتهم بسبب عدم القدرة على تحديد الجدوى الاقتصادية بسبب عدم معرفة التكلفة الفعلية على وجه الدقة.
- 12- تزعزع ثقة المستهلكين في الشركات الموردة نتيجة التغير الدائم في الأسعار وذلك نتيجة للتغيرات التي تواجه اسعار العملة الوطنية وارتفاع قيمة الجبايات بشكل مستمر وبالتالي مواجهة صعوبة تسعير المنتج وتغييره باستمرار مما يؤدي لتباطؤ عمليات البيع وتحميل هذه الشركات تكاليف اضافية وخسائر محتملة.
- 13- ارتفاع تكلفة الخزن نتيجة لطول فترة الامداد وبالتالي تكلفة اضافية على هذه الشركات.

14- عزوف الكثير من الشركات عن العمل على الاستيراد أو التصدير نتيجة للصعوبات التي يواجهونها وانتقالهم للعمل في قطاعات اخرى مما قد يحد من القدرة على تلبية احتياجات المجتمع خصوصا مع عدم قدرة الاقتصاد الوطني على تلبية احتياجات المجتمع محليا في بلد يعتمد على سد احتياجاته من الاستيراد من الخارج.

15- يعتبر قطاع التجارة من القطاعات المهمة في الاقتصاد اليمني ويمثل 15% من الناتج المحلي الاجمالي ويعتبر النقل عصب التجارة في اليمن حاليا وبالتالي يؤثر فيه سلبا وايجابا، وهو اصبح يشكل جزء كبير من تكلفة السلعة النهائية التي تصل للمستهلك وبالتالي يؤثر على دخل المستهلك الحقيقي ومقدار ما يتحملة المستهلك من عبئ لتلبية احتياجاته الاساسية وبالتالي فإن المواطن يشارك التجار في تحمل تبعات مشاكل النقل وتكاليفه بطريقة غير مباشرة.

## الحلول والتوصيات

لابد لنا الان من تحديد المعالجات الممكنة التي تواجه المناطق الظهيرة للموانئ في مناطق سيطرة الحكومة المعترف بها مع الحرص أن تكون معالجات واقعية ممكنة التطبيق ( مع الاخذ بالاعتبار ان بعض المعالجات ترتبط بإقرار السلام في اليمن وجهود اعادة الاعمار )

وسوف نورد المعالجات وفق الترتيب الذي بدأنا به هذه الورقة البحثية بحيث نذكر المعالجة الممكنة لكل مكون من المكونات التي تحدثنا عنها سابقا مع تحديد الجهات المسؤولة عن تطبيق هذه المعالجات.

### المعالجات الممكنة للتحديات التي تواجه قطاع الطرقات:

1- اعادة تجهيز المؤسسة العامة للطرق والجسور ومكاتبها في كل المحافظات مع ردها بالمعدات والاليات المناسبة المطلوبة لتأدية وظيفتها ( وزارة النقل اليمنية- المؤسسة العامة للطرق والجسور)

2- وضع تصور لحالة الطرقات في كافة مدن المحافظات المحررة والمشاريع المطلوبة وتكلفتها وكيفية تغطية التمويل ( وزارة النقل اليمنية بالتعاون مع وزارة التخطيط والتعاون الدولي).

3- دراسة احتياجات الطرق الريفية خصوصاً في محافظات تعز ولحج وأبين ولحج (مشاريع مديريات ريف تعز - مشاريع ربط مديريات يافع ومشروع طريق المسمير في لحج - مشروع طرق مديريات جيشان والمحفد وشقرة في أبين) (الاشغال العامة )

4- دعم صندوق صيانة الطرق للقيام بواجباته ( الاشغال العامة)

5- البحث عن دعم دولي لصيانة الطرق المتضررة من الحرب في اليمن ومناقشة اليات التنفيذ وفق خطة مزممة. ( وزارة التخطيط والتعاون الدولي)

6- التأكيد على أن يشمل اي تمديد قادم للهدنة فتح كافة الطرق سواء الداخلية أو الرئيسية الدولية وفك الحصار عن تعز ( المجلس الرئاسي ممثل بالفريق التفاوضي مع الامم المتحدة)

1- التزام الاطراف المتصارعة بتسليم خرائط الالغام لإزالة الخطر عن المواطنين في تنقلاتهم.

2- تعزيز القبضة الامنية للدولة على الطرقات والحد من عمليات التقطع

3- الغاء الجبايات غير القانونية التي تفرض على البضائع المنقولة برا

- 4- البدء بصيانة الطرق الفرعية التي تستخدم في طرق التجارة بسبب اغلاق الطرق الرئيسية نتيجة للحرب والبحث عن طرق اخرى لتخفيف الزحام على هذه الطرق مثل مشروع طريق هيجة العبد الرابط بين محافظة لحج وتعز والجاري العمل على توسعته كونه ضمن نطاق المنفذ الوحيد لمدينة تعز المحاصرة والبدء بتنفيذ مشروع الكدحة المخا.
- 5- صيانة طرق النقل الرئيسية التي اقرت لها ميزانيات مثل مشروع ترميم وتوسعة طريق العبر وترميم وتوسعة نقيل الخشبة بمحافظة الضالع وترميم الطريق الساحلي بين المكلا وعدن.

### **المعالجات في قطاع النقل البري والمناطق الظهيرية :**

- 1- إعادة النظر في الإجراءات الإدارية والمالية في المنافذ البرية.
- 2- التنسيق مع القطاع الخاص لإنشاء مناطق خدمات في المديریات الحدودية لخدمة المسافرين وسائقي الشاحنات مما يساهم في تقديم خدمات أفضل لهم ويخفف من مشقة الطرقات كما يمثل مصدر دخل لهذه المناطق على مستوى القطاعين الخاص والعام
- 3- صيانة وتوسعة المنافذ البرية وفقاً لخطة مزممة واضحة مما يعمل على زيادة استيعاب التزايد المستمر للتنقل عبرها وبالتالي زيادة موارد الدولة
- 4- العمل على تطبيق تحصيل الموارد المحلية وفقاً للقانون وإزالة كافة نقاط الجباية على خطوط النقل وإلزام المناطق العسكرية بالتنفيذ الفوري مع إقرار التحصيل في المركز والتوزيع على المحافظات وفقاً للقانون مما سيعمل على تخفيض تكلفة النقل وبالتالي تخفيض أسعار السلع بشكل كبير.
- 5- إقرار إنشاء شركة مساهمة يمنية للنقل البري، تعمل في مجال نقل الأفراد والبضائع داخلياً وخارجياً كجزء من الاستثمارات الواعدة في هذا المجال بهدف إشراك القطاع الخاص والمواطنين وسحب السيولة من السوق وتنويع مصادر الاستثمار للدولة وتوفير فرص عمل للشباب.
- 6- البدء بعمل دراسة لاستغلال الطرقات الدولية سواءً في عمل إعلانات أو مناطق خدمات على أن تخصص إيراداتها لصيانة وتوسعة هذه الطرقات مما يخفف من الضغط على موازنة الدولة.
- 7- لقد ظلت مسألة احتكار النقل البري في عدن ، بدون حل حتى الآن ، فقد أصبح النقل البري من عدن إلى بقية محافظات الجمهورية أعلى من النقل البحري من الموانئ الخارجية إلى

- اليمن، بسبب احتكار مكاتب النقل ونقاباتهما، للنقل من موانئ عدن إلى المحافظات، وتصل أجرة الحاوية الواحدة 40 قدم من عدن إلى صنعاء الى مبالغ خيالية تصل إلى 900 ألف ريال، لذلك يجب إلغاء هذا الاحتكار والسماح للتنافس في النقل البري بين مختلف المكاتب ويسمح للتجار المستوردين بنقل بضائعهم على سياراتهم التابعة لهم .
- 8- فتح باب المنافسة امام جميع الشركات للمشاركة في عمليات النقل التجاري وفق شروط محددة تضمن عدم استئثار اطراف معينة بعمليات النقل وتساهم في تخفيض تكلفته.
- 9- انشاء قرية للشحن الجوي في مطار عدن.
- 10- العمل على وقف التعدييات على حرم الميناء والماستر بلان لعدن، إيقاف صرف الأراضي في محافظة عدن وفي ظهير الموانئ الوطنية دون الرجوع إلى الماستر بلان ومراعاة الاستخدامات الفعلية للأرض في المخطط الأصلي، وتشكيل فريق عمل من الجهات ذات الصلة لتقييم الوضع الراهن واستخدامات الأراضي في مدينة عدن في ظل المخططات العامة السابقة.
- 11- مراجعة الماستر بلان ووضع ماستر بلان جديد لعدن في ظل الدراسات السابقة واللاحقة، ومعالجة أوضاع الأراضي التي تم البسط عليها عشوائيا أو صرفها بصورة مخالفة للماستر بلان ولا سيما في المناطق ذات الأهمية الاستراتيجية القصوى في ظهير الميناء وحرمة تطويره المستقبلي أو تلك التي تؤثر على الحركة التجارية في الميناء.
- 12- العمل على انشاء مركز للخرن والخدمات اللوجستية في كافة الموانئ في مناطق سيطرة الحكومة المعترف بها .
- 13- دراسة إمكانيات تطوير أحواض السفن ورفع كفاءتها ودورها الاقتصادي الهام في ردف الخزينة العامة بالعملة الصعبة.
- 14- استكمال إنشاء مبنى البنوك والخدمات في المنطقة الحرة بمدخل ميناء الحاويات وتطبيق قوانين النافذة الواحدة في العمل الجمركي
- 15- ازالة العقبات الامنية وايقاف الجبايات الغير قانونية في المنفذ البحرية والعمل على تسهيل الاجراءات الجمركية
- 16- توحيد الإجراءات والرسوم الجمركية في مختلف المنافذ الجمركية البرية والبحرية، وتحقيق العدالة الجمركية والضريبية بين كل فئات التجار والمستوردين.
- 17- ايجاد حلول قابلة للتطبيق في مساواة انفصال السواق واختلاف العملات داخل الاسواق المحلية الوطنية وادراجها ضمن جدول مشاورات تمديد الهدنة.

18- العمل على اقرار حزمة اصلاحات اقتصادية مالية ونقدية والسعي لحشد الموارد الوطنية يهدف تعزيز الاقتصاد الوطني والعمل على تعزيز العملة الوطنية وهو ما سينعكس على انخفاض اسعار المشتقات النفطية، كل ذلك سيسهم في تحسين مستوى معيشة المواطن اليمني.

19- الزام الحوثيين بايقاف اجراءاتهم التعسفية بحق التجار الراغبين بالعمل في مناطق سيطرة الحكومة المعترف بها كشرط من شروط تمديد الهدنة في اليمن.

20- معالجة الإشكال القانوني والمؤسسي بين الموانئ ومناطقها الظهيرة سواء من خلال إجراءات مؤسسية كإنشاء مؤسسة موحدة تضمن الموانئ ومساحتها التطويرية ومناطقها الظهيرة القريبة بما فيها من مناطق حرة ومناطق صناعية وسلطات جمارك. أو من خلال إجراءات تنفيذية وإدارية عبر تشكيل لجان مشتركة للجهات المختلفة لوضع الدراسات والمخططات المشتركة فيما بينها وتوحيد الجهود بما يخدم رؤية التنمية الوطنية الشاملة.

21- وضع استراتيجية شاملة وكبرى لقطاع النقل لكيفية تنمية القطاع والتكامل الأفقي بين الموانئ البحرية والتكامل الرأسي بين الموانئ البحرية والموانئ الجافة وقرى الشحن الجوي والمناطق الصناعية والمناطق الظهيرة لها وبما يحقق النقل متعدد الوسائط

22- تأهيل الكادر الوطني في مجالات النقل واللوجستيات والتخطيط الحضري.

23- تشييد الموانئ الجافة والمراكز اللوجستية في محافظة عدن وبين المحافظات.

## المصادر والمراجع

### المراجع باللغة العربية

- 1- ناجي رحابي – دراسة وتقييم نشاط الموانئ الجافة 2010-2020- رسالة ماجستير- 2021 – جامعة محمد بوضياف المسيلة الجزائر.
- 2- المركز الوطني للمعلومات.
- 3- سامي زكي عوض- الموانئ الجافة: تخطيط وإدارة- مصر –الاسكندرية- منشأة المعارف- 2004.
- 4- التكامل اللوجستي بين البر والبحر - كيف تسهم الموانئ البحرية في عمليات الشحن البري؟ - الفارس لخدمات الشحن – 2023/11/30 [/https://www.alfarescargo.com](https://www.alfarescargo.com)
- 5- البنك الدولي – قطاع النقل في اليمن – مذكرة سياسة اليمن رقم 4 بشأن تقديم الخدمات الشاملة – 24 ابريل 2017.
- 6- كراش ليلي- تأثير النقل بالحاويات والنقل المتعدد الوسائط على النقل الدولي للبضائع – اطروحة دكتوراة – كلية الحقوق جامعة الجزائر – 2016.
- 7- موقع المؤسسة العامة للطرق والجسور – صنعاء <https://gcrbyemen.com/details.php?newsId=55>
- 8- جمال درهم زيد- المعوقات الداخلية والخارجية لنقل السلع إلى اليمن .. الاسباب والحلول (حالة اليمن) – مركز الاعلام الاقتصادي -2022
- 9- خالد عبد الواحد محمد نعمان- حصر لمفردات المعاناة والتحديات والصعوبات التي يواجهها القطاع الخاص اليمني في ظل الحرب وسيادة اقتصاد الحرب والاليات لتحبيد الاقتصاد والقطاع الخاص من اثار الحرب المدمرة- ورقة مقدمة للدورة الثامنة لمنتدى رواد التنمية – 25 اكتوبر 2022م.
- 10- البنك الدولي- مذكرة سياسة اليمن رقم (3): جاهزية القطاع الخاص للمساهمة في اعادة الاعمار والتعافي في اليمن – 23 مايو 2017
- 11- خلدون عبد الله – وزارة النقل اليمنية – ورقة بعنوان – معوقات النقل في اليمن وتداعياتها على القطاع الاقتصادي – مقدمة في ندوة معوقات النقل وتداعياتها على النشاط الاقتصادي.
- 12- شيماء سعيد- اثر الحرب في اليمن على قطاع النقل بدائل وحلول – ورقة سياسيات – مؤسسة شباب سبأ للتنمية يوليو 2021
- 13- سامي سعيد فارح. (2014). *الرؤية المستقبلية*. عدن: مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية.
- 14- مؤتمر الحوار الوطني. (2014). وثيقة الحوار الوطني الشامل. صنعاء.
- 15- وزارة النقل. (2022). تقرير عن أوضاع الموانئ البرية. عدن: وزارة النقل .
- 16- وزارة النقل. (2023). تقرير الإجابات على استفسارات فريق الخبراء التابع للجنة العقوبات التابعة لمجلس الأمن. عدن: وزارة النقل.

## المراجع باللغة الانجليزية

- Antonella Teodoro. (10 2, 2023). MSC and Maersk: the end of 2M من الاسترداد .MDS Transmodal: <https://www.mdst.co.uk/msc-and-maersk-the-end-of-2m>
- EBIEDO Consulting Civil Engineers . (2007). Port of Aden Master Plan من الاسترداد من . <https://www.portofaden.net/uploads/media/2020/10/20/Aden%20Port%20Masterplan.pdf>
- Halcrow. (2005). Aden Master Plan -Phase I and Phase II doc .
- Mir Sherbaz Khetran. (Spring, 2015). The Potential and Prospects of Gwadar Port. Strategic Studies.89-70 ، الصفحات
- T. Notteboom ،A. Pallis ، و J-P. Rodrigue. (2022). Port Economics, Management and Policy. New York: Routledge.
- World Bank. (2007). Aden: Commercial Capital of Yemen - Local Economic Development Strategy . World Bank.
- World Shipping council ..The Top 50 Container Ports من الاسترداد من .World Shipping council: <https://www.worldshipping.org/top-50-ports>

## الملاحق

### 1. الدراسات السابقة لمحافظة عدن والإطار العام للعلاقة الافتراضية بين الميناء والمناطق الظهيرية

يعد ميناء عدن أكبر وأهم الموانئ اليمنية، وقد تضاعفت أهميته بعد الحرب حيث أصبح الميناء المنفذ الرئيسي لواردات البلد من الأغذية ولاحتياجات الأساسية والمستلزمات الطبية، وهو ما ضاعف من أهمية علاقته بالمناطق الظهيرية. وتقسم الدراسة المناطق الظهيرية لميناء عدن إلى نطاقين مهمين (1) مناطق مباشرة تتمثل في المساحات الخلفية للميناء في إطار محافظة عدن، وهي نقطة الاتصال والتفاعل المباشر مع الميناء التاريخي، حيث تحتضن شبكة الطرقات الرئيسية من وإلى الميناء ونقاط التوزيع والمراكز اللوجستية الأقرب وتترتب العلاقة بين الطرفين من خلال المخطط العام للمدينة/ او الماستر بلان Master Plan<sup>18</sup> . (2) المناطق العامة، وتشمل جميع التي يخدمها الميناء وتتصل بنشاطه التجاري (أراضي الجمهورية اليمنية بشكل عام والمناطق المحررة بصورة خاصة).

وُضع أول مخطط عام لمحافظة عدن أبان الاستعمار البريطاني، وتمت إعادة وضعه في 1984م تحت إشراف حكومة اليمن الديمقراطية الشعبية (اليمن الجنوبي) وشمل مخططاً لتنظيم استعمال الأراضي حتى 2010م. وفي هذا البحث سيتم استعراض ثلاث دراسات رئيسية لتنظيم استعمالات الأراضي في محافظة عدن وهي: (1) دراسة المنطق الحرة. (2) ماستر بلان محافظة عدن المنفذ من شركة هالكرو البريطانية. (3) دراسة شركة عبيدو الاستشارية لتطوير ميناء عدن.

### 2.1. مخطط المنطقة الحرة - عدن

في عام 1994م وبالإستناد إلى القرار الجمهوري رقم (4) للعام 1993 بشأن المنطقة الحرة، قامت الحكومة اليمنية ممثلة بهيئة المنطقة الحرة بالتعاون مع جهات استشارية محلية ودولية بوضع المخطط العام للمنطقة الحرة والذي يقسم محافظة عدن إلى 15 قطاعاً تم الترميز لها بالحروف اللاتينية A-O، وبمساحة 32,000 هكتاراً. وبموجب المخطط تخضع جميع المناطق المدرجة فيه لسلطة المنطقة الحرة. (World Bank, 2007).

الماستر بلان: هو المخطط العام الذي ينظم استخدامات الأرض والبنية التحتية لفترة زمنية طويلة الأمد وبما يحقق الأهداف العامة<sup>18</sup> الدولة/للتنمية في المدينة

## جدول (1) قطاعات المنطقة الحرة

التوظيف المقترح	القطاع
توسعة مستقبلية لميناء عدن (المعلا)	A
توسعة لمنشآت المخازن	B
محطة عدن للحاويات	C
المخازن	D
توسعة لحركة المطار	E
توسعة قرية الشحن الجوي	F
الصناعات المرتبطة بالمطار	G
توسعة الأنشطة الاقتصادية	H
توسعة مطار عدن	I
منطقة الصناعات الخفيفة	J
المطار المستقبلي	K
منطقة الصناعات الثقيلة	L
توسعة مصافي عدن	M
منطقة صناعات بتروكيميائية	N
مناطق سياحية	O

ويتضمن المخطط توسعة لميناء المعلا (القطاع A) ومحطة الحاويات (القطاع C) بالإضافة الى التكامل فيما بينها والتوسعة المستقبلية لمطار عدن المتضمنة لتشييد مخازن وقرية شحن (القطاعات E-I)، بينما تخصص المنطقة الواقعة غرب كالتكس وامتدادها نحو شبه جزيرة البريقة لأغراض الصناعات البتروكيميائية والصناعات الخفيفة والثقيلة.

### 1.2. ماستر بلان عدن المقدم من شركة هالكرو البريطانية

في 2004م وبالإشتراك مع مجموعة هاني السحولي للاستشارات الهندسية، قامت شركة هالكرو البريطانية، بوضع مخطط عام لمحافظة عدن للأعوام 2005-2025، تم إنجازه في ظل الدراسات السابقة، ومنها مخطط المنطقة الحرة، بالإضافة إلى دراسة الوضع القائم حين إعدادها بأبعاده المختلفة. (Halcrow, 2005)

وأشارت الدراسة إلى صعوبة تطبيق مخطط المنطقة الحرة، كونه مفرطاً في التفاؤل، ويتطرق إلى تحويل مساحة شاسعة تشمل معظم مناطق محافظة عدن إلى مناطق صناعية وخدمية، بينما تم إهمال مخطط سياسة الإسكان وإدارة النمو السكاني في المدينة، والذي تشير الدراسة إليه باعتباره ركيزة أساسية في تنميتها الاقتصادية. وعلى ذات المنوال، ركزت الدراسة على أهمية التكامل بين الميناء ومناطقه الظهيرية والتنمية الرأسية بينهما، وفي هذا السياق تضمن

الماستر بلان المقترح، توسعة محطة عدن للحاويات باتجاه الغرب وإضافة رصيف ثانٍ موازي . بينما في الظهير البري، اقترحت الدراسة تنظيم التوسع السكاني بالاتجاه الشرقي والشمال الشرقي لمدينة عدن باتجاه محافظة أبين والحدود الشرقية لمحافظة لحج. بينما غرب الوادي الكبير (الحسوة ومدينة الشعب) يتم تشييد المناطق الصناعية. (Halcrow, 2005)

## 2.2 ماستر بلان ميناء عدن المقدم من عبيدو المصرية

لعل المقترح الأبرز والأكثر طموحاً تمثل في ماستر بلان ميناء عدن المقدم في 2007 من شركة عبيدو للاستشارات والهندسة المدنية بجمهورية مصر. وبحسب الدراسة، فإن عمليات التوسعة والتطوير في الحوض الداخلي لميناء عدن لم تعد ذات جدوى، وبالتالي لا بد من هجرة الميناء نحو المياه المقابلة للمنطقة الممتدة بين كالتكس وشبه جزيرة البريقة، مع تشييد الأرصفة في عمق البحر بمسافة 700 متر بعيداً عن البر الذي تتركز فيه محميات طبيعية، وسيتم وصل أرصفة الميناء والموالص بالبر عبر الجسور. ( EBIEDO Consulting Civil Engineers ) ، (2007 ،

ويضع الماستر بلان مقترح إنشاء محطة حاويات عملاقة بطول أرصفة يصل إلى حوالي 12,6 كم، وثلاثة أرصفة متنوعة بنظام الموالص بطول إجمالي 21,7 كم. يتم تنفيذها على ثلاث مراحل على النحو التالي ( EBIEDO Consulting Civil Engineers )، (2007) (فارح، 2014):-

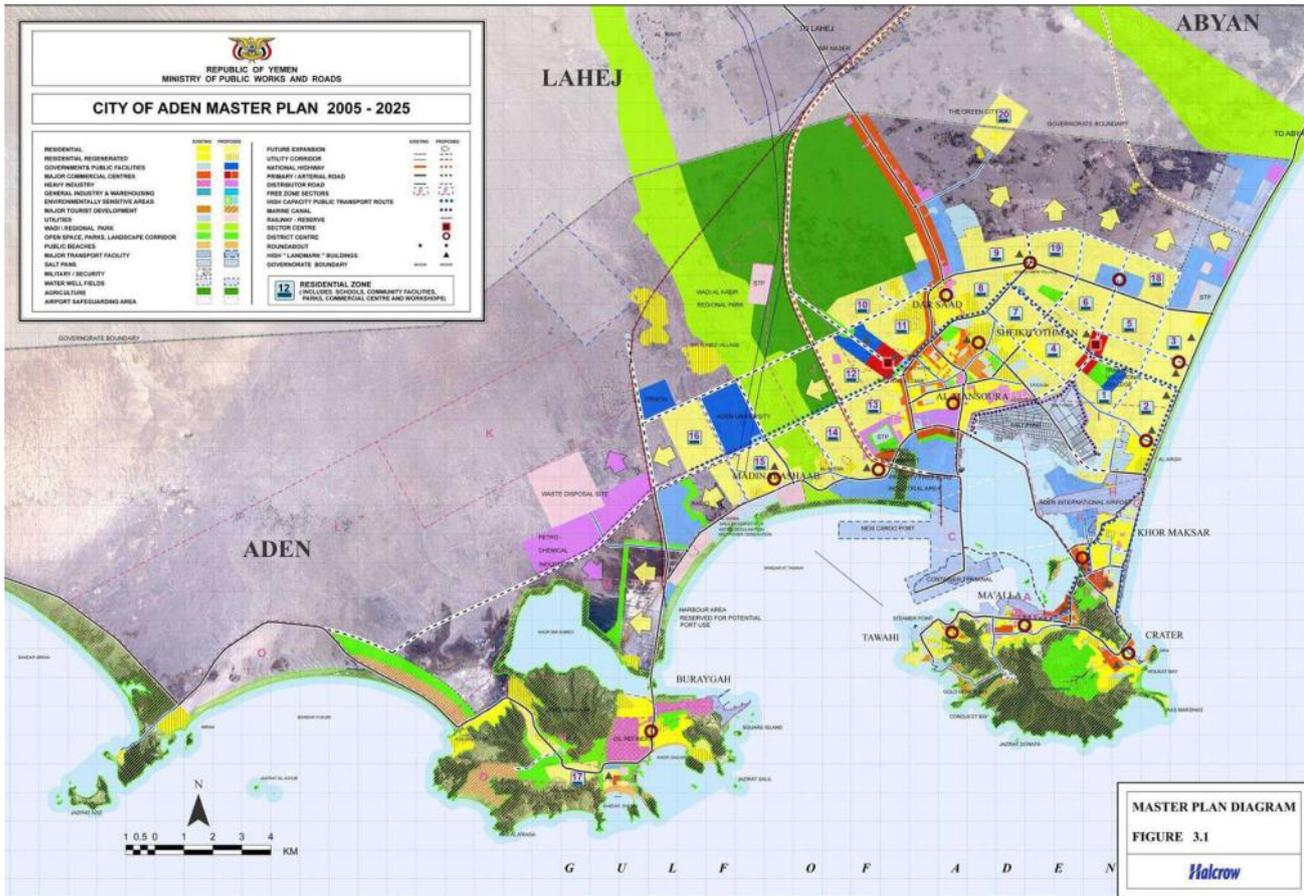
- مرحلة أولى: توسعة محطة عدن للحاويات غرباً بطول 3.8 كم وتشبيد أحواض صيانة خلفها، وتشبيد رصيف مواد خام بمحاذاة شبه جزيرة البريقة وبطول 2.200 كم.
- مرحلة ثانية: إضافة رصيف بضائع متنوعة بطول 4.6 كم موازياً لمحطة الحاويات بمحاذاة السواحل الجنوبية لعدن، وإضافة رصيف مواد خام بطول 1.2 كم في الغرب بجانب الرصيف السابق.
- مرحلة ثالثة: تحويل رصيف البضائع المتنوعة إلى رصيف حاويات وتشبيد رصيف بضائع متنوعة جديد بطول 4.8 كم بالإضافة إلى رصيف بضائع جافة بطول 1.2 كم.

شكل ( 7 ) مخطط المنطقة الحرة- عدن



Aden Free Zone Sector Master Plan

شكل ( 8 ) ماستر بلان عدن المقدم من شركة هالكرو البريطانية



شكل (9) ماستر بلان ميناء عدن المقدم من شركة عبيدو المصري

