

مؤتمر الحوار بين الحكومة والقطاع الخاص

تحديات النقل وسلاسل الامداد وأثرها على نشاط القطاع الخاص

إعداد

د. سامي محمد قاسم نعمان

رئيس قسم العلوم السياسية – كلية الاقتصاد والعلوم السياسية – جامعة عدن

تم اعداد هذه الورقة ضمن برنامج تعزيز القطاع الخاص،

برعاية الغرفة التجارية والصناعية عدن، ووكالة تنمية المنشآت smeps

الملخص

قطاع النقل في اليمن أحد أكثر 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 أدت إلى الارتفاع الكبير في تكاليف النقل والذي انعكس على ارتفاع أسعار السلع في السوق المحلي (يضاف إليه التضخم المستورد نتيجة التضخم العالمي حالياً)

حيث يعاني قطاع الطرق في اليمن من العديد من المشاكل ابتداء من التدمير الكبير الذي أصاب الكثير من الطرق والجسور إلى قطع الطرق وإغلاقها والحصار على المدن خصوصاً طرق النقل الرئيسية مروراً بالجبايات المالية الضخمة المطلوبة من مختلف الجهات وصولاً إلى التدهور الشديد والبطء في صيانة و تنفيذ المشاريع نظراً لضعف القدرات التمويلية وضخامة حجم التمويل المطلوب.

ورغم ما يكتسبه النقل البري في اليمن من 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، وذلك بسبب الإجراءات الاستثنائية التي فرضتها ظروف الحرب، حيث يمثل 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 سلطات الأمر الواقع في صنعاء ، إلا أنه أيضاً يعاني من الكثير من الصعوبات التي تؤثر فيه منها الجبايات الغير قانونية وإغلاق الطرق واحتكار بعض الشركات والمكاتب لعملية النقل البري.

أما قطاع النقل الجوي فقد تأثر بشكل كبير بسبب الحرب، حيث توقفت أغلب رحلات الطيران الدولية من وإلى اليمن باستثناء طيران جيبوتي ورحلات لشركة طيران بلقيس ، وبالتالي برزت شركة طيران اليمنية كوسيلة النقل الجوية الوحيدة تقريباً أمام اليمنيين.

وتسير شركة طيران اليمنية حالياً رحلات طيران لمطارات عمان والقاهرة و جدة فقط، مما يشكل عبئاً على اليمنيين الذين يسافرون لمناطق أخرى مضطرين بغرض الوصول لوجهاتهم من خلال أكثر من رحلة مباشرة مما يعني زيادة في النفقات، وتعتبر قيمة تذاكر شركة طيران اليمنية حالياً الأعلى بين كافة الشركات العالمية (ضعف

قيمة التذاكر لشركات الطيران للدول المحاورة تقريباً) مع ارتفاع تكاليف التشغيل بسبب كبر حجم الطاقم الإداري إضافة إلى انخفاض حجم الأسطول الجوي حيث يبلغ عدده 5 طائرات فقط .

كما أن قطاع النقل البحري لا يختلف كثيراً عن قطاع النقل البري فبرغم امتلاك اليمن سواحل طولها 2500 كم وكذا موقع بحري هام وإطلالة على 4 وجهات بحرية (بحر العرب - خليج عدن - مضيق باب المندب - البحر الأحمر). 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

وقد توصل الباحث في هذه الورقة إلى مجموعة من التوصيات والمعالجات لمواجهة تلك الصعوبات التي تواجه قطاع النقل وسلاسل الامداد في اليمن لعل ابرزها:

1- وضع تصور لحالة الطرقات في كافة مدن المحافظات المحررة والمشاريع المطلوبة وتكلفتها وكيفية تغطية التمويل مع البحث عن دعم دولي لصيانة الطرق المتضررة من الحرب في اليمن ومناقشة النيات التنفيذ وفق خطة مزمّنة مع البدء بصيانة الطرق الفرعية التي تستخدم في طرق التجارة بسبب اغلاق الطرق.

2- التأكيد على أن يشمل اي تمديد قادم للهدنة فتح كافة الطرق سواء الداخلية أو الرئيسية الدولية وفك الحصار عن تعز .

3- تعزيز القبضة الامنية للدولة على الطرقات والحد من عمليات التقطع، و ازالة العقبات الامنية وايقاف الجبايات الغير قانونية في المنفذ البحرية والعمل على تسهيل الاجراءات الجمركية.

إدخال القطاع الخاص اليمني كشريك في الرأسمال والإدارة لشركة طيران اليمنية وادارة المناطق الحرة، و 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.

4- إعادة النظر في الإجراءات الإدارية والمالية في المنافذ البرية.

5- التنسيق مع دول التحالف أو الصين لتنفيذ مشروع تطوير وتوسعة ميناء الحاويات وزيادة قدرته الاستيعابية، مع اعداد دراسة عاجلة باحتياجات تطوير موانئ المخا ورأس علي ونشطون وبما يضمن أن يخففوا الضغط على ميناء عدن ويساهموا في زيادة الإيرادات الجمركية والضريبية والتنسيق مع الجهات المانحة لتمويل تنفيذ هذه المشاريع التطويرية.

6- استخدام جزء من الوديعة (70 مليون دولار أمريكي) كضمان لشركات التأمين العالمية ووضعها في أحد البنوك الدولية لتخفيض قيمة التأمين على النقل البحري لليمن مما سيساهم في تخفيض تكلفة النقل البحري وبالتالي تخفيض أسعار السلع الواردة لليمن.

Summary

The transportation sector in Yemen is one of the most affected sectors in the current war and has become a source of great concern for the private sector, due to the various great difficulties that the private sector's activity suffers from, which led to increase in transportation costs, which was reflected in the rise in commodity prices in the local market (added Imported inflation mechanism as a result of current global inflation)

Where the bandits in Yemen suffer from many problems, starting from the great destruction that afflicted many roads and bridges, to blocking and closing roads and besieging cities, especially the main transport routes, through the huge financial levies required from various sides, to the severe Deterioration and slowness in the maintenance and implementation of projects due to weak financing capabilities and the large amount of financing required.

Despite the great importance of land transport in Yemen, both local and cross-border (given the large commercial relations between Yemen and the Kingdom of Saudi Arabia, the United Arab Emirates and the Sultanate of Oman), especially during the war period, when the Level of imports from neighboring countries increased due to the high costs of maritime transport and the long periods of arrival from the countries of origin to the Yemeni ports, due to the exceptional measures imposed by the circumstances of the war, as land transport between Yemen and neighboring countries is almost the main means of transporting individuals or providing the needs of the Yemeni community of goods, whether in areas of control of the legitimate government or areas of control of the de facto authorities in Sana'a, but it also suffers from Many difficulties affect it, including illegal levies, road closures, and the monopoly of some companies and offices on the land transportation process.

As for the air transport sector, it was greatly affected by the war, as most of the international flights to and from Yemen were stopped, with the exception of Djibouti Airlines and flights of Belqis Airlines, and thus Yemeni Airlines emerged as the only air transport method for Yemenis.

Yemenia Airlines currently operates flights to the airports of Amman, Cairo and Jeddah only, which constitutes a burden on Yemenis who travel to other regions who are forced to reach their destinations through more than one direct flight, which means an increase in expenses, and the The value of Yemeni airline tickets is currently the highest among all global companies (almost twice the value of tickets for airlines of the neighboring countries), with high operating costs due to the large

size of the administrative staff, in addition to the decrease in the size of the air fleet, which numbered only 5 aircraft.

The maritime transport sector is not much different from the land transport sector, despite the fact that Yemen has a coastline of 2,500 km, as well as an important maritime location and views of 4 sea destinations (Arabian Sea - Gulf of Aden - Bab al- Mandab Strait - Red Sea). It also has many commercial and oil export ports. However, the maritime transport sector suffers from many difficulties and problems that contributed to the high cost of transportation and the limitation of its capabilities for various reasons.

In this paper, the researcher came up with a set of recommendations and remedies to address the difficulties facing the transport sector and supply chains in Yemen, perhaps the most prominent of which are:

1- Developing a vision of the state of roads in all the cities of the liberated governorates, the required projects and their costs, and how to cover the financing, while searching for international support for the maintenance of the roads damaged by the war in Yemen , and discussing the implementation mechanisms according to a chronic plan, with starting the maintenance of the secondary roads that are used in trade routes due to the closure of the roads.

2- Emphasizing that any upcoming extension of the armistice includes opening all roads, whether internal or main international, and lifting the siege on Taiz.

3- Strengthening the state's security grip on the roads, , removing security obstacles, stopping illegal levies , and working to facilitate customs procedures.

Introducing the Yemeni private sector as a partner in the capital and management of Yemenia Airlines and the management of free zones, and opening the door to competition for all companies to participate in commercial transport operations according to specific conditions that ensure that certain parties do not monopolize transport operations and contribute to reducing its cost.

4- Reconsidering the administrative and financial procedures at the land ports.

5- Coordinating with the countries of the coalition or China to implement the project to develop and expand the container port and increase its capacity, With the preparation of an urgent study on the needs of the development of the ports of Mocha, Ras Ali and Nishtun, in a way that ensures that they relieve pressure on the port of Aden and contribute to increasing customs and tax revenues and coordination with donors to finance the implementation of these development projects

6-Use part of the deposit (70 million US dollars) as a guarantee for international insurance companies and place it in an international bank to reduce the value of insurance on marine transport to Yemen,

which will contribute to reducing maritime transport fees and lowering the prices of goods sent to Yemen.

المقدمة

اليمن ومنذ عقود تعاني من صراعات سياسية محلية وخارجية تحولت في كثير من الاحيان إلى صراعات عسكرية مدمرة أدت إلى خسائر اقتصادية كبيرة اثرت في حياة المواطنين وحدت من قدرة الاقتصاد على تحقيق الاهداف الاقتصادية التنموية الموسوعة.

وما تشهده اليمن اليوم من حرب مدمرة أدت لما يعتبر اكبر ازمة انسانية في العالم ودمار كبير في البنى التحتية لبلد يعاني اساسا من صعوبات اقتصادية، حيث تعاني اليمن ومنذ بداية الحرب عام 2015 من تضخم جامح وارتفاع مستمر بالأسعار وانهايار العملة المحلية والذي القى بظلاله على تدهور اقتصادي مخيف اثر على كافة القطاعات الاقتصادية واثر على مستوى معيشة الناس فزادت نسبة الفقر والبطالة، وتدهورت الخدمات العامة مع تدمير لكثير من البنى التحتية، صاحب ذلك انقسام في السلطات المالية والنقدية في البلد ، وتعدد السلطات الحاكمة والمسيطرة والذي انعكس على تعدد مراكز القرار، وهو ما ادى لزيادة التأثير السلبي على الوضع الاقتصادي في البلد وخصوصا على القطاع الخاص الذي اصبح مشتت بين السلطات المتعددة المسيطرة على الارض مما زاد من تكاليف الاستثمار والانتاج وحد من قدرتهم، والذي انعكس على حجم الانتاج وقدرات التوزيع، واثر على سلاسل التوريد.

ومع بدايات هذا العام 2022 بدأت الحرب الروسية الاوكرانية فيما ينذر باشتداد الصراع الدولي، وقد القى هذا الصراع بظلاله على الوضع الاقتصادي العالمي واثر فيه، فشهدنا موجات متتالية من التضخم الركودي وصعوبات تواجه دول العالم المتقدمة في امدادات الطاقة وتوقف سلاسل التوريد مما ادخل العالم في نوبات خوف من مستقبل الاقتصاد العالمي، وهو ما ينذر بصعوبات اكبر على الوضع الاقتصادي في اليمن.

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

وفي هذه الورقة البحثية سنقوم بتحليل التحديات التي تواجه النقل وسلاسل الامداد وتأثيرها على نشاط القطاع الخاص مع اقتراح معالجات لها يمكن تنفيذها.

أهمية البحث

تكمن أهمية الورقة البحثية أنها تناقش موضوع حيوي وهام وهو تحديات النقل وسلاسل الامداد 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 في بلد يعاني من اكبر ازمة انسانية على مستوى العالم وفي ظل ما يعانيه العالم من ازمة تضخم ركودي ضربت حتى أقوى اقتصادات العالم، كما انها تعتبر من أهم نقاط النقاش في مفاوضات الهدنة الحالية علما ان احلال السلام واعادة الاعمار في اليمن يرتكز ايضا على حل مشاكل النقل وسلاسل الامداد.

أهداف البحث

تهدف الورقة البحثية إلى تحليل التحديات التي تواجه قطاع النقل في اليمن و التي تؤثر على سلاسل الامداد وتأثيرها على نشاط القطاع الخاص واقتراح المعالجات التي تساهم في حلقتها وتحسين البيئة الاستثمارية بما ينعكس ايجابيا على الاقتصاد الوطني وعلى نشاط الاعمال عموما.

كما تهدف الورقة ايضا إلى دراسة وتحليل صعوبات سلاسل الامداد وتأثيرها على الاقتصاد عموما وعلى نشاط القطاع الخاص بشكل اساسي.

مشكلة البحث

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

1- ما هي التحديات التي يواجهها قطاع النقل والتي تؤثر على سلاسل الامداد؟

2- ما تأثيرات تلك التحديات على القطاع الخاص؟

3- ما هي المعالجات الممكنة لتجاوز تلك التحديات؟

منهجية الورقة البحثية:

اعتمد الباحث في اعداد الورقة على المنهج الوصفي التحليلي.

محاور الورقة البحثية:

تتكون الورقة البحثية من ثلاثة محاور رئيسية كالتالي:

المحور الاول **تحديات النقل في اليمن وتحليل اسباب تلك التحديات على المستويين الدولي و المحلي** وفيه سيتم مناقشة التحديات التي تواجه قطاع النقل (الطرقاات والنقل البري والجوي والبحري) وتحليل اسباب تلك التحديات.

المحور الثاني **اثر تلك التحديات على نشاط القطاع الخاص** وفيه سيتم مناقشة اثر التحديات في النقل على القطاع الخاص وتأثيرها على سلاسل الامداد وانعكاس ذلك على الاقتصاد اليمني بشكل عام.

المحور الثالث **المعالجات الممكنة للتحديات التي تواجه قطاع النقل وسلاسل الامداد في اليمن** وفيه سيتم اقتراح معالجات لتجاوز التحديات التي تواجه النقل في اليمن والتي تؤثر على سلاسل الامداد .

المحور الاول

تحديات النقل في اليمن

وتحليل اسباب تلك التحديات على المستويين الدولي و المحلي

إن التحديات التي يعاني منها قطاع النقل في اليمن كثيرة وكبيرة وتختلف مسبباتها وتأثيراتها، ولا تقتصر على التحديات التي تواجه القطاع بذاته بل انها تتعداها لتشمل قطاع آخر مرتبط بقطاع النقل ويؤثر فيه ألا وهو قطاع الطرقات.

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) والتي تؤثر بشكل مباشر على النقل وسلاسل الامداد في اليمن على المستويين الداخلي والخارجي.

1- التحديات الداخلية

وسنبدأ تحليلنا للتحديات الداخلية على المستوى المحلي بقطاع النقل وتحليل الصعوبات والتحديات التي يعاني منها.

1-1 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 سكاني¹ وبالتالي تزايد حاجة الناس للطرق، كما أن الطرق أصبحت عامل مهم وضروري للتنمية الاقتصادية، وبسبب ما تعرضت له من ضرر وقطع خلال فترة الحرب حيث باتت وعرة وبدائية خاصة الطرق البديلة التي تسببت بطول فترات السفر والتنقل مما أدى لزيادة تكاليف النقل وبالتالي ارتفعت أسعار السلع والخدمات. وقد تضرر أكثر من 5000 كيلومتر من الطرق إضافة إلى 102 جسر عبور وفقدت مؤسسة الطرق الكثير من المعدات والآليات التي نهبت نتيجة للوضع الأمني وانعكاسات الحرب وبتكلفة إجمالية تقدر بـ 3.665 مليار دولار².

وتبلغ أطوال الطرق الإسفلتية في اليمن (17330 كم) حتى 2020م وبنسبة 29.8% من الطرق، بينما تبلغ الطرق غير المعبدة 40870 كم وما نسبته 70.2% من الطرق في اليمن³.

جدول رقم (1) شبكات الطرق الإسفلتية في اليمن (كيلومتر)

نوع الطريق	طول الطرق المسفلتة	نسبته من الطرق الإسفلتية	نسبته من إجمالي الطرق
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%
إجمالي أطوال الطرق المسفلتة	17330	100%	29.8%

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

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

¹ البنك الدولي - قطاع النقل في اليمن - مذكرة سياسة اليمن رقم 4 بشأن تقديم الخدمات الشاملة - 24 ابريل 2017- صفحة رقم 5

² - موقع المؤسسة العامة للطرق والجسور - صنعاء <https://gcrbyemen.com/details.php?newsId=55>

تاريخ الزيارة 2022/10/21

³ جمال درهم زيد- المعوقات الداخلية والخارجية لنقل السلع إلى اليمن .. الأسباب والحلول (حالة اليمن) - مركز الاعلام الاقتصادي -2022- صفحة رقم 5

- 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).⁴
- 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 تلبية 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.

2-1 قطاع النقل

تحظى اليمن باهتمام كافة القوى الدولية نظراً للموقع الاستراتيجي الذي تتمتع به, حيث تقع في منتصف العالم الحيوي وتشغل موقعاً برياً وبحرياً هاماً اقتصادياً وعسكرياً سواء بموقع ميناء عدن أو جزيرة ميون أو أرخبيل سقطرى أو كل من ميناء الحديدة والمخا أو المكلا، وكذا الحدود الطويلة مع كل من سلطنة عمان والمملكة العربية السعودية (تمتلك اليمن حدود برية مع كل من المملكة العربية السعودية وسلطنة عمان (2000 كم مربع مع المملكة العربية السعودية و288 كم مربع مع سلطنة عمان).

كذلك اطلالتها على مضيق باب المندب، الذي يمر عبره أكثر من 21 ألف قطعة بحرية سنوياً أي حوالي 57 قطعة بحرية يومياً حيث يستحوذ على 7 % من الملاحه العالمية ونحو 13 % من إنتاج النفط العالمي و10 % من تجارة الغاز الطبيعي المسال و21 ألف سفينة وناقلة تمر في الاتجاهين وتعبّر منه حوالي 12 مليون حاوية سنوياً

البنك الدولي – قطاع النقل في اليمن – مذكرة سياسة اليمن رقم 4 بشأن تقديم الخدمات الشاملة – 24 ابريل 2017- صفحة رقم 11⁴

هذا، بالإضافة لكونه بوابة عبور السفن عبر قناة السويس وتلك التي تمر إلى أوروبا والدول التي تطل على البحر الأبيض المتوسط⁵.

وينقسم قطاع النقل إلى النقل البري والبحري والجوي، وسنتناول كل منهم بالتفصيل لتوضيح التحديات التي تواجه كل قطاع منهم:

1-2-1 قطاع النقل الجوي

• شركات الطيران:

تمتلك اليمن شركة طيران واحدة هي اليمنية بنسبة تملك 51% لليمن و49% لشركة طيران السعودية وبعدد 5 طائرات، كما تمتلك اليمن نصيب في شركة طيران السعودية .

وبسبب الحرب توقفت اغلب رحلات الطيران الدولية من وإلى اليمن باستثناء طيران جيبوتي ورحلات لشركة طيران السعودية (تمتلك المؤسسة الإسلامية لتنمية القطاع الخاص 75% من أسهم الشركة، فيما تبلغ حصة الخطوط الجوية اليمنية نسبة 25% الباقية) وطيران بلقيس (المملوكة للتاجر أحمد العيسي) ، وبالتالي برزت شركة طيران اليمنية كوسيلة النقل الجوية الوحيدة تقريباً أمام اليمنيين.

وتسير شركة طيران اليمنية حالياً رحلات طيران لمطارات عمان – الأردن والقاهرة – مصر فقط ، مما يشكل عبئاً على اليمنيين الذين يسافرون لمناطق أخرى مضطرين بغرض الوصول لوجهاتهم من خلال أكثر من رحلة مباشرة مما يعني زيادة في النفقات، وتعتبر قيمة تذاكر شركة طيران اليمنية حالياً الأعلى بين كافة الشركات العالمية (ضعف قيمة التذاكر لشركات الطيران للدول المحاورة تقريباً مع انخفاض كبير في مستوى الخدمة وارتفاع المخاطرة- بسبب ارتفاع قيمة الوقود المستخدم في الطائرات – سعر وقود الطائرات في اليمن الأعلى عالمياً و بنسبة 270% عن باقي دول العالم)⁶.

وفيما يلي أبرز ما تعانيه شركة طيران اليمنية:

1- ارتفاع تكاليف التشغيل بسبب كبر حجم الطاقم الإداري (أكثر من 4000 موظف).

حادث "إيفرغرين" بقناة السويس.. يذكر بالأهمية الاقتصادية والسياسية لمضيق باب المندب-موقع سبأ نت-⁵

<https://www.saba.ye/ar/news3135273.htm>

طيران اليمنية يشتري وقوداً هو الأعلى عالمياً- المشاهد نت - تاريخ الاطلاع 2022/11/4-⁶

<https://almushahid.net/104745>

- 2- انخفاض حجم وعدد الأسطول الجوي حيث يبلغ عدده 5 طائرات فقط (يجري التشاور لشراء الطائرة السادسة).
- 3- محدودية عدد الوجهات المسموح الوصول إليها.
- 4- ارتفاع قيمة التذاكر مما يشكل عبئ كبير على المسافرين.
- 5- ارتفاع مديونية الشركة للملكة العربية السعودية نتيجة للأرباح غير المسددة منذ عام 1978 إلى 800 مليون دولار عام 2015.⁷

• المطارات:

تمتلك اليمن 11مطار مدني (مطار صعده – مطار الحديدة- مطار صنعاء القديم- مطار صنعاء الجديد) لم يستكمل بعد) – مطار عدن – مطار عتق – مطار الريان بالمكلا- مطار سيئون- مطار الغيضة بالمهرة- مطار سقطرى- مطار تعز)

ومن الجدير ذكره وجود 7 مطارات منها في مناطق سيطرة الحكومة الشرعية وهو ما يعزز قدرتها فيما يخص النقل الجوي ، وفيما يلي حالة كل مطار منهم :

⁷ <https://www.alaraby.co.uk/> 2022/10/21 تاريخ الزيارة 2015-13 مارس الجديد- العربي الجديد- الرياض تطالب الخطوط اليمنية باموالها – العربي الجديد- 13 مارس 2015- تاريخ الزيارة 2022/10/21

جدول رقم (2) المطارات في مناطق سيطرة الحكومة الشرعية ووضعها الحالي

اسم المطار	المحافظة	وضعه الحالي
مطار عدن	العاصمة عدن	تم إقرار مشروع إعادة تطوير وترميم مطار عدن الدولي بقيمة 55 مليون ريال سعودي من قبل المملكة العربية السعودية.
مطار تعز	محافظة تعز	مغلق بسبب الحرب في تعز (اقر انشاء مطار المخا كمطار يخدم محافظة تعز)
مطار سيئون	محافظة حضرموت	ثاني أهم مطار حالياً بعد مطار عدن - يتطلب استكمال إنشاء مراحل التحديث والتوسعة.
مطار سقطرى	ارخبيل سقطرى	وقد تم تطويره من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة.
مطار الغيضة	محافظة المهرة	وقد تم توسعته وترميمه من قبل المملكة العربية السعودية
مطار عتق	محافظة شبوة	تم تطويره من قبل وزارة النقل
مطار الريان بالمكلا	محافظة حضرموت	وقد تم ترميمه من قبل السلطة المحلية ولكن ينقصه المعدات اللازمة لتشغيله

المصدر: من اعداد الباحث.

وفيما يلي أبرز المشكلات التي تعاني منها المطارات في اليمن وتؤثر على النقل :

- 1- اقتصر المطارات على نقل الركاب واهمال نقل السلع والبضائع وعدم ايلاء الاهتمام بهذا الجانب من خلال انشاء مراكز الشحن الجوي وقرية البضائع. (هناك مشروع قرية البضائع ومركز الشحن الجوي في عدن منتظر للإقرار والتنفيذ)
- 2- تعاني اغلب المطارات من تردي الخدمات والضعف في التجهيزات ونقص خبرة العاملين فيها.
- 3- غياب الخدمات المرفقة في اغلب المطارات اليمنية (النقل وتحويل العملات وخدمات المسافرين).
- 4- اجراءات امنية مبالغ فيها تسبب ارهاق المسافرين.

1-2-2 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 المديریات 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 قيمة 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.

1-2-3 قطاع النقل البحري

تتميز اليمن بموقعها الجغرافي البحري الهام، حيث تطل على واجهتين بحريتين تمتد لمسافة 2500 كم⁸ مربع وتشرف على مضيق باب المندب الذي يعد أحد أهم الممرات المائية في العالم ومما يزيد من اهمية موقع اليمن امتلاكها جزر منتشرة على امتداد مياهاها الاقليمية، حيث تمتلك اليمن 216 جزيرة منها 17 جزيرة مأهولة (181 جزيرة في البحر الاحمر و23 جزيرة في خليج عدن و5 جزر في البحر العربي و7 جزر في المحيط الهندي)⁹ وهو ما يجعلها تمتلك منطقة اقتصادية بحرية ضخمة (الجرف القاري)، وكذا موقعها البحري الهام وإطلالها على 4 واجهات بحرية (بحر العرب – خليج عدن – مضيق باب المندب – البحر الاحمر).

وتتملك اليمن العديد من الموانئ التجارية وموانئ تصدير النفط والغاز بالإضافة لميناء تصدير المعادن في حضرموت.

وباستثناء موانئ الحديدية (ميناء الحديدية والصليف ورأس عيسى) فإن كافة الموانئ المتبقية تقع في مناطق سيطرة الحكومة الشرعية وكلها موانئ عاملة غير متوقفة.

يحيى احمد الوشلي ، سياسة بناء قوة الدولة ..دراسة جيوسراتيجية، عبر الشرق للطباعة والتجارة، صنعاء- اليمن 2007، طبعة أولى ، صفحة رقم107.8

ولكن كافة الموانئ اليمنية تحتاج لمشاريع تطويرية وتحديثية لرفع مستوى الخدمات المقدمة بها وتوسعتها, ومن الايجابيات التي نشير إليها وجود دراسات استراتيجية جاهزة لمشاريع تطوير هذه الموانئ كما تتوفر لبعضها المبالغ اللازمة والمخصصة للتطوير، ونذكر فيما يلي كافة الموانئ اليمنية الواقعة تحت سيطرة الحكومة الشرعية والمشاريع المطلوبة لها وتكلفة التمويل:

- 1- ميناء الحاويات في عدن ويعتبر ثاني أكبر وأهم موانئ اليمن بعد ميناء الحديدة وهو البوابة الرئيسية الحالية للنقل التجاري للسلع والبضائع الواردة لليمن, وكان هناك مشروع لتطوير الميناء ورفع قدرته الاستيعابية بقرض من الحكومة الصينية بقيمة 507 مليون دولار وتوقف تنفيذ المشروع بسبب الحرب.
- 2- ميناء المعلا ويعتبر من أقدم الموانئ جنوب اليمن (يحتاج لصيانة الآلات والمعدات الحالية وإضافة آليات جديدة لاستيعاب الضغط المتزايد عليه) ويمكن توفير ذلك ذاتيا من موارد الميناء.
- 3- ميناء المكلا وقد تم ترميمه من قبل السلطة المحلية وتزويده بقاطرة حديثة.
- 4- ميناء المخا وتعرض لتدمير جزئي وتم الترميم بشكل جزئي بعد تحريره, وقد أقر له سابقاً قرض من دولة الصين لتطويره بقيمة 30 مليون دولار ولكن هذا المبلغ لا يتناسب الاحتياج اللازم المقدر بـ 280 مليون دولار لتطويره تطويراً شاملاً.
- 5- ميناء نشطون في المهرة وقد قامت المملكة العربية السعودية بعملية تطوير أساسية له.
- 6- ميناء رأس علي في شبوة وقد قامت سلطات محافظة شبوة السابقة بعملية توسعة وتطوير بسيطة له, ويحتاج الميناء لتطويره وتوسعته وتزويده بالمعدات والتجهيزات لمبلغ يقدر بـ 150 مليون دولار.
- 7- اللسان البحري في سقطرى وهو منفذ سقطرى البحري الوحيد وقد قامت دولة الإمارات العربية المتحدة بترميمه وتوسعته.
- 8- ميناء الزيت في عدن.
- 9- ميناء النشيمة النفطي في شبوة وهو الميناء الذي يتم من خلاله تصدير نפט شبوة ونفط مأرب بدلا من ميناء رأس عيسى الواقع تحت سيطرة المليشيا الانقلابية.
- 10- ميناء الشحر النفطي.
- 11- ميناء تموين البواخر في عدن.
- 12- ميناء الاصطياد السمكي في عدن وهو ميناء مغلق يمكن تطويره وإعادة تشغيله بحيث يكون رافد للسوق المحلي في القطاع السمكي ويساهم في تزويد السوق المحلي بمنتجات الأسماك مما سيساعد في تخفيض الأسعار، كما يمكن أن يستخدم كمنفذ تصديري هام للأسماك.

13- ميناء بلحاف الغازي.

وقد عانا قطاع النقل البحري من خسائر كبيرة توزعت على كلاً من ميناء عدن وميناء الحديد وميناء المخا وميناء الصليف، إذ توقف العمل في بعض هذه الموانئ بشكل كلي والآخر بشكل جزئي ووصلت الخسائر فيها إلى 945.886.206 دولار. فقد تجاوزت الخسائر ميناء الحديد ما يعادل 799.458.413 دولار. أما ميناء المخا بلغت الخسائر فيه 126.009.027 دولار، وميناء الصليف ورأس عيسى 20.418.766 دولار. حيث ان هذه الخسائر شملت المباني والمنشآت ومستودعات البضائع والرافعات وشبكات الكهرباء والمياه ومخازن وقطع الغيار وسيارات الإطفاء والحاويات.¹⁰

المشاكل التي يعاني منها قطاع النقل البحري:

- 1- ضعف قدرة الموانئ على تلبية الطلب المتزايد على خدمات النقل البحري التجاري.
- 2- توقف مشاريع التطوير والتحديث للموانئ.
- 3- ارتفاع تكلفة التأمين للنقل البحري مما ساهم في ارتفاع تكلفة النقل البحري لليمن إلى 16 ضعف ما هو معمول به عالمياً بسبب ظروف الحرب (كان التأمين على الحاويات قبل الحرب 2014 م 0.25% وارتفع إلى 8.5% ¹¹
- 4- تعدد الجهات الرقابية والأمنية في الموانئ.
- 5- ضعف القدرات الإدارية وتفشي الفساد المالي والإداري.
- 6- عدم وجود جهاز إداري متخصص في العلاقات الدولية للتنسيق مع شركات النقل الدولية والترويج للموانئ اليمنية وخدماتها.
- 7- عدم وجود تنسيق كامل بين الموانئ اليمنية.
- 8- توقف عملية التأهيل والتدريب للكوادر في هذا القطاع وعدم وجود برامج تبادل خبرات بين الهيئات والموانئ المختلفة.
- 9- التعيينات الغير مناسبة في هذا القطاع خلال السنوات السابقة لأهداف سياسية.
- 10- الاجراءات التي يتخذها التحالف العربي في هذه الشأن والتي تؤدي لتأخر عمليات التفيتيش وانزال البضائع مما يؤدي في كثير من الاحيان لتلف البضائع وتحمل التجار لخسائر ضخمة ("بلغ متوسط التأخير في

شيماء سعيد- اثر الحرب في اليمن على قطاع النقل بدائل وحلول – ورقة سياسيات – مؤسسة شباب سبأ للتنمية يوليو 2021 – صفحة 4 ¹⁰

جمال درهم زيد- المعوقات الداخلية والخارجية لنقل السلع إلى اليمن .. الاسباب والحلول (حالة اليمن) – مركز الاعلام الاقتصادي -2022- صفحة رقم 19 ¹¹

معاملات سفن الحاويات 14 يوما بمدد تتراوح بين يوم واحد و59 يوما، كما ارتفعت تكاليف الشحن ب700 دولار اضافية للحاوية بسبب الاجراءات التي فرضها التحالف العربي على السفن الواصلة لميناء عدن بذهابها اولا لميناء جبل علي بدبي أو ميناء جدة للتفتيش ، وأي تأخير يوم واحد في بقاء السفينة في عرض البحر قبل دخولها لميناء دبي أو جدة لأي سبب منها انتظار دورها يخضعها لعقوبة الدمارج التي تقدر يوميا بين 20 -28 الف دولار"¹²

- 11- الجبايات الضخمة التي تفرض على البضائع الخارجة من الميناء وبمسميات متعددة غير رسمية.
- 12- ارتفاع تكلفة النقل البري الخارج من الميناء بسبب احتكار النقل البري وعدم وضع اسس المنافسة العادلة في هذا الجانب.

2- التحديات الخارجية:

هناك مجموعة من التحديات الخارجية التي أثرت وتؤثر على قطاع النقل وسلاسل الامداد في اليمن وفيما يلي سنناقش أهم هذه التحديات:

1-2 جائحة كوفيد 19 :

اثرت جائحة كورونا على الاقتصاد العالمي وعلى قطاع النقل وسلاسل الامداد بشكل كبير نتيجة لعمليات الاغلاق التي تمت مما تسبب في مشاكل واختناقات في سلاسل الامداد وصعوبات في عملية النقل أثر إغلاق الحدود وإدخال العديد من القيود وبروتوكولات السلامة التي تحد من حركة الأشخاص والبضائع والذي اثر بشكل مباشر على قطاعي النقل والخدمات اللوجستية، استمر لمدة ما يقارب العامين تسبب ذلك في ارتفاع تكلفة النقل للبضائع ، حيث تم تعليق 30% من الرحلات الجوية و انخفضت التدفقات التجارية الدولية بنسبة تتراوح بين 13-32% مع انخفاض تجارة البضائع بنسبة 12.9%¹³

وبما إن اليمن تستورد (80% -90%) من احتياجاتها من الخارج فقد اضررت الجائحة على عمليات الاستيراد ورفعت اسعار النقل خصوصا مع عمليات الاغلاق التي شهدتها الدول وانخفاض عدد السفن المتاحة للنقل¹⁴

جمال درهم زيد نفس المرجع السابق صفحة 19 ¹²

الاثار الاجتماعية والاقتصادية لجائحة كوفيد 19 في الدول الاعضاء في منظمة التعاون الاسلامي.. الافاق والتحديات- منظمة التعاون الاسلامي -مايو 2020 ¹³ صفحة رقم 10.

المستجدات الاقتصادية والاجتماعية في اليمن 2020- وزارة لتخطيط والتعاون الدولي. ¹⁴

(41% من اجمالي الواردات الى اليمن بحسب بيانات 2016 تأتي من الامارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية وسلطنة عمان بينما تحل الصين في المرتبة الرابعة)¹⁵

2-2 الحرب الروسية الاوكرانية:

ساهمت الحرب الروسية الاوكرانية في التأثير على سلاسل الامداد وارتفاع اسعار القمح والمشتقات النفطية بشكل كبير مما اثر على اقتصاديات اغلب دول العالم ومنها اليمن حيث شهدت اليمن ارتفاع اسعار المشتقات النفطية وارتفاع اسعار النفط وهو ما عمل أدى الى ارتفاع تكلفة النقل الدولي والمحلي وزاد من الاعباء على كاهل المستهلك والتاجر اليمني.

من المعروف إن اليمن يعتمد بشكل كبير في وارداته من القمح على كل من روسيا واوكرانيا وبنسبة 46%¹⁶ من واردات القمح لليمن وكلا الدولتين واجهتا صعوبات كبيرة في اعادة تصدير هذه السلعة إما بسبب اغلاق موانئ اوكرانيا في وجه التصدير بسبب الحرب أو بسبب العقوبات على روسيا وسفن نقل البضائع الروسية فأصبحت امكانية الاستيراد من روسيا واوكرانيا صعبة جدا مما حد من قدرة اليمن على سد عجز الغذاء واحتياجاتها من القمح مع ارتفاع مستمر وكبير في اسعار القمح عالميا.

كما إن موجة التضخم العالمي ساهمت في ارتفاع اسعار مختلف السلع وخصوصا السلع الغذائية والزراعية مع موجة التخوف العالمي سواء نتيجة للصراع الاوكراني الروسي أو الصراع الصيني الامريكي أو جائحة كورونا ، فكل هذه العوامل سببت موجات من القلق لدى الدول من وتخوف من مستقبل التطورات الاقتصادية واثرها على التجارة العالمية فأصدرت الكثير من الدول قرارات الاغلاق والمنع للتصدير لكثير من السلع (اندونيسيا اوقفت تصدير زيت النخيل،¹⁷ الهند اوقفت تصدير القمح) كل ذلك ساهم في ارتفاع مستويات التضخم عالميا ومحليا فارتفعت اسعار السلع بكافة انواعها.

كل ذلك القى بظلاله على الوضع الاقتصادي اليمني وحمل التاجر اليمني اعباء اضافية للبحث عن مصادر متاحة لتغطية العجز وشح الانتاج عالميا وارتفاع اسعار وتكاليف النقل دوليا ومحليا.

¹⁵ اليمن بين سندان الحرب ومطرقة فيروس كورونا .. اقتصاد هش بمواجهة محن متصاعدة- وحدة الدراسات الاقتصادية في مركز صنعاء – اعادة تصور

اقتصاد اليمن – اكتوبر 2020م صفحة رقم 20

¹⁶ أخبار الامم المتحدة. – <https://news.un.org/2022/08>

¹⁷ <https://arabic.rt.com/business/1348853>-اندونيسيا توقف تصدير زيت النخيل.

المحور الثاني

اثر التحديات التي تواجه النقل وسلاسل الامداد

على نشاط القطاع الخاص

ان التحديات التي تواجه النقل وسلاسل الامداد 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 اقبال 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 التجارية¹⁸، كما حلت اليمن في المرتبة 134 من 189 بلدا في تقييم التجارة عبر الحدود¹⁹

البنك الدولي- مذكرة سياسة اليمن رقم (3): جاهزية القطاع الخاص للمساهمة في اعادة الاعمار والتعافي في اليمن – 23 مايو 2017- صفحة رقم 9¹⁸
خلدون عبد الله – وزارة النقل اليمنية – ورقة بعنوان – معوقات النقل في اليمن وتداعياتها على القطاع الاقتصادي – مقدمة في ندوة معوقات النقل وتداعياتها¹⁹
على النشاط الاقتصادي.

وتقدر الخسائر الاقتصادية لقطاع النقل في اليمن منذ 2015 حتى 2018 (4.626.201.124 دولار)²⁰ هذا غير الخسائر في قطاع الاعمال وخسائر الفرصة البديلة التي تكبدها القطاع الخاص نتيجة للحرب واستمرار الصراع السياسي وضعف سلطة الدولة.

فيما يلي ذكر لاهم تأثيرات تحديات النقل وسلاسل الامداد 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.
- 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 خصوصا في ظل ازمة الغذاء والتضخم الركودي التي تضرب العالم.
- 6- انتقال الكثير من شركات القطاع الخاص اليمني للعمل من موانئ للدول المجاورة نتيجة للصعوبات التي يواجهونها في التعامل مع الموانئ اليمنية وصعوبات النقل.
- 7- تأخر عمليات الشحن والتفريغ مما يؤدي إلى خسائر كبيرة للقطاع الخاص ودفع غرامات ضخمة نتيجة هذه التأخير بالإضافة لمخاطر تلف البضاعة وخسارة كامل قيمتها.
- 8- ارتفاع تكاليف النقل الدولي والمحلي مما شكل عبئ اضافي على التجار خصوصا مع عدم ثبات التكلفة نظرا لاختلاف مسببات هذه التكلفة.

شيماء سعيد- اثر الحرب في اليمن على قطاع النقل .. بدائل وحلول – ورقة سياسات – مؤسسة شباب سبأ للتنمية- يوليو 2021 صفحة رقم 3²⁰

- 9- ارتفاع مخاطر النقل في اليمن 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 في اليمن كلها تؤثر على انسيابية البضائع بين المدن.
- 10- تعدد قنوات البيع نتيجة لتجزئة الاسواق وانفصالها واختلاف التعاملات البنكية والنقدية .كلها ساهمت في ارتفاع تكلفة اجراءات التجارة الداخلية.
- 11- بسبب ظروف الحرب في اليمن وارتفاع تكلفة التأمين على النقل لليمن عزفت العديد من شركات الشحن العالمية عن العمل في الموانئ اليمنية مما حد من قدرة وكفاءة النقل البحري لليمن وهي مشكلة كبيرة تواجه القطاع الخاص في اليمن وتعمل على تأخير نقل البضائع الى اليمن وارتفاع تكلفة النقل.
- 12- ارتفاع قيمة الجبايات التي تفرض على الشحنات التجارية الداخلة والخارجة من اليمن 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.
- 13- 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.
- 14- ارتفاع تكلفة الخزن نتيجة لطول فترة الامداد وبالتالي تكلفة اضافية على هذه الشركات.
- 15- 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.
- 16- نتيجة للحرب الحالية في اليمن اصبحت عملية فتح اعتمادات مالية في البنوك بهدف اتمام اجراءات الاستيراد عملية معقدة جدا خصوصا مع عدم قدرة البنوك اليمنية على تغذية ارصدها في الخارج، وعليه برزت شركات الصرافة لتقوم بمهام البنوك وهو ما يحمل في طياته مخاطر جمة باعتبار شركات ومحلات الصرافة ليست مهياًة لمثل هذه الوظائف وهو ما يشكل عبئاً اضافي على القطاع الخاص .

17- يعتبر قطاع التجارة من القطاعات المهمة في الاقتصاد اليمني ويمثل 15% من الناتج المحلي الاجمالي ويعتبر النقل عصب التجارة في اليمن حالياً 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.

المحور الثالث

المعالجات الممكنة للتحديات التي تواجه قطاع النقل وسلاسل الامداد في اليمن

بعد أن تحدثنا في المحور الاول عن التحديات المحلية والدولية التي تواجه النقل وسلاسل الامداد في اليمن وحللنا اسبابها، وبعد أن شرحنا اثر هذه التحديات على القطاع الخاص لابد لنا الان من تحديد المعالجات الممكنة التي تواجه قطاع النقل وسلاسل الامداد في اليمن مع الحرص أن تكون معالجات واقعية ممكنة التطبيق (مع الاخذ بالاعتبار ان بعض المعالجات ترتبط بإقرار السلام في اليمن وجهود اعادة الاعمار)

وبما أننا تحدثنا في المحور الاول عن قطاع النقل والتحديات التي تواجهه بشكل مفصل ولكل مكوناته فإننا سنورد المعالجات وفق نفس الترتيب بحيث نذكر المعالجة الممكنة لكل مكون من مكونات النقل التي تحدثنا عنها سابقا مع تحديد الجهات المسؤولة عن تطبيق هذه المعالجات.

1-3 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 المسيمير في لحج - مشروع طرق مديريات جيشان والمحرد 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)
- 7- التزام الاطراف المتصارعة بتسليم خرائط الالغام لإزالة الخطر عن المواطنين في تنقلاتهم. (الامم المتحدة وطرفي الحرب)
- 8- تعزيز القبضة الامنية للدولة على الطرقات والحد من عمليات التقطع (وزارتي الداخلية والدفاع)
- 9- الغاء الجبايات غير القانونية التي تفرض على البضائع المنقولة برا (وزارة الادارة المحلية بالتعاون مع وزارة الداخلية والدفاع والمالية)
- 10- 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 (الاشغال العامة)
- 11- 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 (الاشغال العامة)

2-3 المعالجات الممكنة في قطاع النقل :

1-2-3 المعالجات في قطاع النقل الجوي:

- 1- إدخال القطاع الخاص اليمني كشريك في الرأسمال والإدارة لشركة طيران اليمنية لغرض رفع رأس مال الشركة وزيادة كفاءتها (وزارة النقل بالتعاون مع القطاع الخاص اليمني).
- 2- استغلال الموارد الإضافية الناتجة عن دخول القطاع الخاص في زيادة أسطول الشركة. (الشركة الجديدة المكونة من دخول القطاع الخاص كشريك جديد)
- 3- إنشاء شركة للشحن الجوي والخدمات الجوية تتبع شركة طيران اليمنية (شركة طيران اليمنية) بالاشتراك مع القطاع الخاص.

- 4- السعي لدى دول التحالف لتقديم دعم عاجل لقطاع الطيران لغرض شراء طائرات جديدة خصوصاً طائرة للشحن والنقل (رئيس الحكومة ووزارة النقل)
- 5- السعي لفتح وجهات جديدة للشركة وخصوصاً نحو دول التحالف العربي (المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة) والدول التي تتواجد فيها جالية يمنية كبيرة كتركيا وماليزيا والهند (وزارة النقل وشركة طيران اليمنية)
- 6- التنسيق مع شركات الطيران الخليجية لاستئناف رحلاتها إلى المطارات اليمنية الواقعة تحت سيطرة الشرعية مما يعني خلق وظائف جديدة وفتح خطوط جديدة أمام المسافرين اليمنيين (وزارة النقل اليمنية- ووزارة الخارجية)
- 7- توسعة خدمات شركة طيران اليمنية لتصبح شركة نقل متنوعة (أفراد وبضائع جواً وبراً) وذلك بإنشاء شركات أخرى ملحقة بها بالشراكة مع القطاع الخاص بهدف تقديم خدمة أفضل وبأسعار مناسبة (شركة اليمنية بعد ادخال القطاع الخاص كشريك لها)
- 8- الاستفادة من رسوم مرور الطائرات التي تمر بالأجواء اليمنية والتي مازالت تحصل في صنعاء والبالغة 45 مليون دولار سنوياً لصالح هيئة الطيران اليمنية في عدن، وذلك بإقرار مشروع تطوير وتحديث وتجهيز مطار سيئون والريان بالمكلا ورفد باقي المطارات بالآليات والمعدات. (الحكومة اليمنية وهيئة الطيران المدني)
- 9- استكمال مشروع تطوير مطار عدن بأسرع وقت (وزارة النقل والمالية)
- 10- البدء بتنفيذ مشروع قرية الشحن الجوي في مطار عدن (وزارة النقل)
- 11- إنشاء شركة قابضة تتولى إدارة (موانئ عدن والمنطقة الحرة ومطار عدن وقرية الشحن الجوي عدن) بحيث تنسق السياسات التجارية والاستثمارية بهدف تشجيع الاستثمار وتوفير كل السبل للإنعاش الاقتصادي والتنموي لعدن بمشاركة محدودة للقطاع الخاص (المجلس الرئاسي بالتعاون مع القطاع الخاص)
- 12- دراسة إنشاء مطار في مدينة المخا بتمويل من القطاع الخاص كأول مطار يبنى من قبل القطاع الخاص في اليمن وكنواة وبداية لمشروع مدينة النور الاستراتيجية مستقبلاً (القطاع الخاص بعد موافقة الحكومة)

3-2-2 المعالجات في قطاع النقل البري:

- 1- إعادة النظر في الإجراءات الإدارية والمالية في المنافذ البرية (وزارة المالية ووزارة النقل)
- 2- التنسيق مع القطاع الخاص لإنشاء مناطق خدمات في المديرية 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 (وزارة التجارة والصناعة بالتعاون مع القطاع الخاص والسلطات المحلية)

3- صيانة وتوسعة المنافذ البرية وفقاً لخطة مزمّنة واضحة مما يعمل على زيادة استيعاب التزايد المستمر للتنقل عبرها وبالتالي زيادة موارد الدولة (تبلغ حالياً ما بين 115 مليون دولار إلى 125 مليون دولار سنوياً) (وزارة النقل)

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 (وزارة المالية ووزارة الإدارة المحلية بالتعاون مع السلطات المحلية والأمنية ووزارة الدفاع)

5- إقرار ضريبة لنقل المسافرين بين المحافظات تتلاءم مع التطورات الاقتصادية التي حدثت وتحدث بعد القيام بجملّة من المشاريع العاجلة والمشار إليها الأمر سيرفع من الإيرادات الضريبية للدولة (وزارة المالية)

6- إقرار إنشاء شركة مساهمة يمنية للنقل البري (يمكن أن تكون شركة تابعة لشركة طيران اليمنية) 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. (القطاع الخاص بالتعاون مع وزارة النقل والتجارة والصناعة)

7- 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 (السلطات المحلية – الأشغال العامة)

8- 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 (وزارة النقل بالتعاون مع السلطات المحلية)

9- 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 (وزارة النقل)

3-2-3 المعالجات في قطاع النقل البحري:

1- التنسيق مع دول التحالف أو الصين لتنفيذ مشروع تطوير وتوسعة ميناء الحاويات وزيادة قدرته الاستيعابية (وزارة النقل ووزارة التخطيط)

2- إنشاء شركة قابضة متخصصة بالشراكة مع القطاع الخاص لإدارة ميناء عدن ومطار عدن وقرية الشحن الجوي والمنطقة الحرة كإدارة متخصصة واحدة (وزارة النقل)

3- اعادة التواصل مع المملكة العربية السعودية لتنفيذ المرحلة الأولى من مشروع ميناء بروم بتكلفة 120 مليون دولار (تعهدت بتنفيذه المملكة قبل الحرب) (وزارة التخطيط ووزارة النقل)

4- مازال الشحن البحري إلى اليمن ، لا يتم مباشرة إلى الموانئ اليمنية ، وإنما يتم شحنها عبر الموانئ المجاورة في صلالة أو جدة أو جيبوتي أو موانئ خرى على سواحل عمان أو البحر العربي أو السواحل الأفريقية ، وذلك لغرض التفتيش من قبل اليونيفيل ودول التحالف ، ثم يعاد شحن البضائع عبر فيدرات إلى الموانئ اليمنية ، وبالذات للحاويات ، ولذلك يستغرق وصول الشحنات إلى اليمن وقتاً طويلاً بسبب هذه الآلية للتفتيش ، فلذا فإن من شأن تحويل مراكز التفتيش الخاصة باليونيفيل والتحالف للسفن المتجهة للموانئ اليمنية ، إلى عدن أو الحديدة يمكن أن يخفف وقت التوصيل للبضائع من ٨- ١٠ أسابيع إلى ٢- ٣ أسابيع و يخفف التكلفة من 60 % إلى 70- 21% ما سيعكس ايجاباً على مخزون الغذاء الآمن و توفر السلع و انخفاض سعرها و تحسن الوضع الاقتصادي و الانساني (رئاسة الوزراء)

5- التواصل مع الصندوق الكويتي لتنفيذ مشروع ميناء سقطرى بقيمة 41 مليون دولار مع إعادة النظر في تكلفة المشروع بناءً على تحديث الدراسة (وزارة النقل ووزارة التخطيط)

6- اعداد دراسة عاجلة باحتياجات تطوير موانئ المخا ورأس علي ونشطون وبما يضمن أن يخففوا الضغط على ميناء عدن ويساهموا في زيادة الإيرادات الجمركية والضريبية والتنسيق مع الجهات المانحة لتمويل تنفيذ هذه المشاريع التطويرية (وزارة النقل)

²¹ 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 لمندى رواد التنمية – 25 اكتوبر 2022م.

- 7- التنسيق مع المانحين لإعادة تشغيل وتطوير ميناء الاصطياد السمكي. (وزارة الثروة السمكية ووزارة التخطيط)
- 8- إلزام وزارة النقل بتطوير وتحديث ميناء المعلا وميناء المكلا من الموارد والايرادات الذاتية والرفع بتقرير شامل عن التكلفة والاحتياجات.
- 9- تجهيز دراسة استراتيجية بإمكانيات الموانئ النفطية والغازية والاحتياجات التطويرية (وزارة النفط والمعادن)
- 10-دراسة إمكانيات تطوير أحواض السفن ورفع كفاءتها ودورها الاقتصادي الهام في ردف الخزينة العامة بالعملة الصعبة (وزارة النقل)
- 11- استخدام جزء من الوديعة (70 مليون دولار أمريكي) كضمان لشركات التأمين العالمية ووضعها في أحد البنوك البريطانية لتخفيض قيمة التأمين على النقل البحري لليمن مما سيساهم في تخفيض تكلفة النقل البحري وبالتالي تخفيض أسعار السلع الواردة لليمن (وزارة المالية ووزارة النقل)
- 12- التنسيق مع شركات الشحن الدولية لاستئناف نشاطاتها في الموانئ اليمنية, مما سيساهم في تحقيق تخفيض إضافي في تكلفة النقل وسيزيد الحركة التجارية للموانئ اليمنية (وزارة النقل)
- 13- استكمال إنشاء مبنى البنوك والخدمات في المنطقة الحرة بمدخل ميناء الحاويات وتطبيق قوانين النافذة الواحدة في العمل الجمركي (المنطقة الحرة ووزارة المالية – مصلحة الجمارك)
- 14-ازالة العقبات الامنية وايقاف الجبايات الغير قانونية في المنفذ البحرية والعمل على تسهيل الاجراءات الجمركية (وزارة النقل- وزارة الداخلية)
- 15- مازالت كفاءة الموانئ اليمنية متدنية ، ومازالت بعض الموانئ والمطارات الأخرى مغلقة، فما زال وصول الشحنات إلى الموانئ ، مازال ينتابه التأخير وعدم الكفاءة وارتفاع الكلفة ، فمازالت البواخر القادمة إلى الموانئ المفتوحة ، تظل في الانتظار خارج الموانئ طويلا، أو يتأخر تفريغ البواخر وتحميل الشحنات إلى الشاحنات، إلى جانب أن معظم المطارات اليمنية الأخرى معطلة ، ويجد الشاحنون للأدوية والمستلزمات الطبية صعوبة في الحصول على رحلات لشحن بضائعهم بسبب عدم كفاية الرحلات أو محدودية المنافذ التي تصل إليها الرحلات إلى اليمن ، بسبب هذا التعطيل (وزارة النقل)
- 16-مازالت قضية توحيد الإجراءات والرسوم الجمركية في مختلف المنافذ الجمركية البرية والبحرية ، وتحقيق العدالة الجمركية والضريبية بين كل فئات التجار والمستوردين مفقودا ، فالوضع القائم بهذا الصدد معيب جدا، وبالذات التباين بين الإجراءات الجمركية المنفذة في المنافذ البرية والبحرية حتى على مستوى

المناطق المحررة الخاضعة لحكومة الشرعية، وبالذات في منافذ ميناء المكلا، ومنفذ شحن والوديعة
(مصلحة الجمارك)

3-3 المعالجات الممكنة للتحديات الدولية التي تواجه النقل في اليمن:

- 1- انشاء فريق ازمات مشترك بين الحكومة ممثلة بوزارة الخارجية ووزارة التجارة والصناعة والنقل من جهة والقطاع الخاص من جهة اخرى لإعادة التفاوض مع المنتجين الدوليين لضمان استمرارية قنوات الامداد بالوقود والقمح وعدم تأثرها بالظروف الدولية المحيطة باعتبار اليمن تعاني من اكبر ازمة انسانية في العالم.
- 2- البدء بالتشاور لإنشاء شركة نقل بحري وطنية بالتعاون مع القطاع الخاص تساهم في تلبية جزء من احتياجات النقل لليمن وتخفف من اي اضطرابات في سلاسل الامداد الدولية.

إضافة إلى كل ما سبق فإنه لا بد ايضا من :

- 1- تسهيل اجراءات فتح الاعتمادات المستندية واعادة تفعيل دور البنوك التجارية لتسهيل اجراءات الاستيراد المالية.
- 2- ايجاد حلول قابلة للتطبيق في مساءلة انفصال السواق واختلاف العملات داخل الاسواق المحلية الوطنية وادراجها ضمن جدول مشاورات تمديد الهدنة.
- 3- العمل على اقرار حزمة اصلاحات اقتصادية مالية ونقدية والسعي لحشد الموارد الوطنية بهدف 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.
- 4- التأكيد على فتح جميع المنافذ الجوية والبحرية والبرية والطرق ، وبالذات رفع الحصار عن مدينة تعز ، وفتح الطرق الرئيسية المؤدية اليها، مع توسيع مجالات وجهات السفر من جميع مطارات اليمن بما فيها مطارات عدن وصنعاء وسيئون والريان وعتق والغیظة وسقطري وغيرها

المصادر والمراجع

- 1- البنك الدولي – قطاع النقل في اليمن – مذكرة سياسة اليمن رقم 4 بشأن تقديم الخدمات الشاملة – 24 ابريل 2017.
- 2- موقع المؤسسة العامة للطرق والجسور – صنعاء <https://gcrbyemen.com/details.php?newsId=55>
- 3- جمال درهم زيد- المعوقات الداخلية والخارجية لنقل السلع إلى اليمن .. الاسباب والحلول (حالة اليمن) – مركز الاعلام الاقتصادي-2022
- 4- حادث "إيفرجرين" بقناة السويس.. يذكر بالأهمية الاقتصادية والسياسية لمضيق باب المندب – سبأ نت <https://www.saba.ye/ar/news3135273.htm>
- 5- طيران اليمنية يشترى وقودًا هو الأعلى عالميًا- المشاهد نت - تاريخ الاطلاع 2022/11/4 <https://almushahid.net/104745>
- 6- الرياض تطالب الخطوط اليمنية بأموالها – العربي الجديد- 13 مارس 2015- تاريخ الزيارة 2022/10/21 <https://www.alaraby.co.uk/>
- 7- يحيى احمد الوشلي ، سياسة بناء قوة الدولة ..دراسة جيوسراتيجية، عبر الشرق للطباعة والتجارة، صنعاء- اليمن 2007، طبعة أولى.
- 8- شيماء سعيد- اثر الحرب في اليمن على قطاع النقل بدائل وحلول – ورقة سياسيات – مؤسسة شباب سبأ للتنمية يوليو 2021
- 9- الآثار الاجتماعية والاقتصادية لجائحة كوفيد 19 في الدول الاعضاء في منظمة التعاون الاسلامي.. الافاق والتحديات- منظمة التعاون الاسلامي –مايو 2020
- 10- المستجدات الاقتصادية والاجتماعية في اليمن 2020- وزارة لتخطيط والتعاون الدولي.
- 11- اليمن بين سندان الحرب ومطرقة فيروس كورونا .. اقتصاد هش بمواجهة محن متصاعدة- وحدة الدراسات الاقتصادية في مركز صنعاء – اعادة تصور اقتصاد اليمن – اكتوبر 2020م
- 12- أخبار الامم المتحدة <https://news.un.org/2022/08>
- 13- إندونيسيا توقف تصدير زيت النخيل <https://arabic.rt.com/business/1348853>
- 14- البنك الدولي- مذكرة سياسة اليمن رقم (3): جاهزية القطاع الخاص للمساهمة في اعادة الاعمار والتعافي في اليمن – 23 مايو 2017
- 15- 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.

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