



قطاع النقل في اليمن

الاختناقات الرئيسية والتدخلات ذات الأولوية

ديسمبر 2022

جدول المحتويات

2	خلفية عامة.....
3	أداء قطاع النقل في الفترة 2015 – 2020.....
4	القدرة التشغيلية الحالية لقطاع النقل والاختناقات التي يعاني منها.....
5	النقل البحري:
8	النقل البري :
10	النقل الجوي:.....
13	التدخلات ذات الأولوية.
15	قائمة المراجع:

خلفية عامة.

يعد قطاع النقل بفروعه الثلاثة البرية والبحرية والجوية من أهم القطاعات الاقتصادية في الاقتصاد الوطني، كونه الشريان الرئيس الذي يربط بين المناطق والمحافظات والمدن اليمنية المختلفة، بما تتضمنه من أسواق ومواقع إنتاج وموانئ تصدير وتجمعات استهلاكية وسكانية، ويربط بين اليمن والعالم الخارجي وما يرتبط بذلك من حركة تجارية واستثمارية من وإلى اليمن. فعلى المستوى المحلي تعد شبكة الطرق البرية أهم شبكة للنقل في اليمن، حيث تلعب دوراً محورياً في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك والتصدير، كما تسهم في تخفيض تكاليف المعيشة وفك عزلة التجمعات السكانية.

وعلى مستوى النقل البحري، مثلت موانئ عدن والحديدة والمكلا بوابات التواصل لليمن مع العالم الخارجي، ولعبت دوراً كبيراً في حركة التجارة الخارجية لليمن مع العالم الخارجي، خصوصاً وأن اليمن تستورد نسبة كبيرة من احتياجات السكان عبر هذه الموانئ. هذا إلى جانب العديد من الموانئ الصغيرة والإقليمية وموانئ تصدير النفط والغاز الطبيعي. أما بالنسبة لقطاع النقل الجوي في اليمن فيعد صغيراً جداً مقارنة بدول المنطقة والبلدان الأخرى ذات الكثافة السكانية الكبيرة والناجح المحلي الإجمالي. ويحتوي القطاع على 6 مطارات دولية أكبرها من حيث القدرة على استقبال الركاب وخدمات الشحن الجوي والخدمات اللوجستية هو مطار صنعاء الدولي. يليه مطاري عدن والريان، ثم مطارات سيئون والحديدة وتعز، إلى جانب عدد من المطارات المحلية في بعض المحافظات.

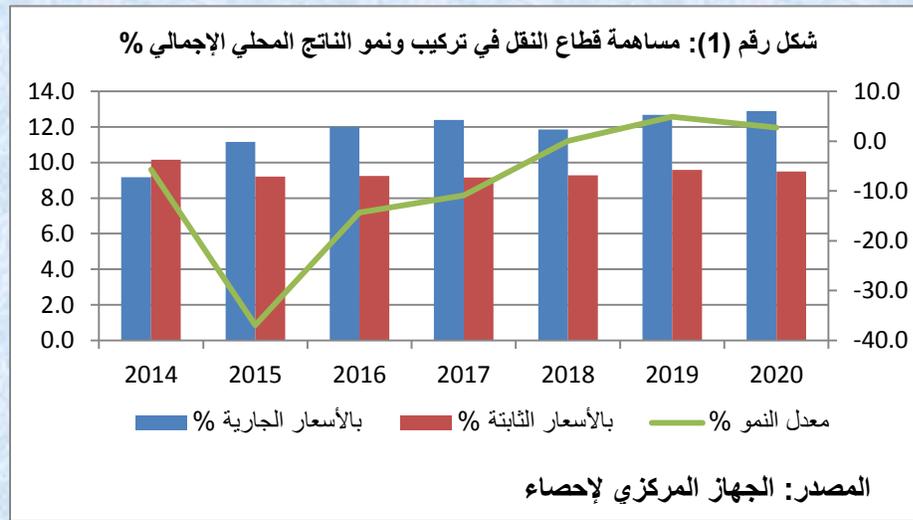
وإلى ما قبل العام 2015، تشير البيانات المتوفرة¹ إلى أن شبكة الطرق المعبدة والطرق الريفية في اليمن نمت بصورة جيدة. فقد زادت الطرق الإسفلتية من حوالي 4500 كم فقط في عام 1990 إلى حوالي 16347 كيلومتر عام 2010، ثم إلى حوالي 17289 كم نهاية العام 2014، وبنسبة نمو سنوي متوسط تصل إلى حوالي 12%. كما زاد عدد المسافرين عبر المطارات الدولية والمحلية من 1.7 مليون مسافر في العام 2005 إلى حوالي 2.6 مليون مسافر في العام 2014 وبنسبة نمو سنوي متوسط بلغت 5.3%. فيما شهدت حركة السفن في الموانئ اليمنية تراجعاً ملحوظاً بعد العام 2010، حيث بلغ عدد السفن وناقلات النفط الداخلة إلى الموانئ اليمنية في العام 2014 حوالي 1794 سفينة وناقلة نفط فقط مقارنة بحوالي 4150 سفينة وناقلة نفط عام 2010 نتيجة الأحداث الأمنية التي شهدتها اليمن خلال الفترة ودخول اليمن ضمن قائمة الدول الهشة والمرشحة للانهايار وبالتالي عزوف الكثير من الشركات الملاحية الدولية عن تسيير الرحلات البحرية إلى الموانئ اليمنية وارتفاع رسوم النقل وأقساط التأمين العالمية على الشحنات القادمة إلى اليمن.

¹ - الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي، فصل النقل والسفر، سنوات مخالفة.

هذه الورقة تستهدف تقييم الأداء الكلي والقدرات التشغيلية لقطاع النقل بمكوناته المختلفة في ظل حالة الصراع المسلح والتدخل الخارجي الذي يشهده اليمن منذ العام 2015. كما تستهدف أيضاً تحديد أبرز التحديات والاختناقات التي يعاني منها القطاع، وتقديم مقترحات بالأولويات والتدخلات اللازمة لمعالجة تلك الاختناقات. وقد جمعت المنهجية المستخدمة في هذه الورقة بين التحليل الوصفي (المكتبي) لدراسات وتقارير وإحصائيات ذات علاقة بموضوع الورقة، إلى جانب منهجية جمع البيانات من المستفيدين والمعنيين ذوي العلاقة عن طريق أدوات مختلفة أهمها إجراء عدد من المقابلات مع بعض رجال الأعمال، وتنفيذ جلسة نقاشية مركزة مع رئيس وأعضاء لجنة النقل بالاتحاد العام للغرف التجارية الصناعية، إلى جانب تعميم مسودة الورقة على كافة الغرف التجارية الصناعية اليمنية وأعضاء اللجان التخصصية بالاتحاد العام للغرف التجارية والاستفادة من ملاحظاتهم .

أداء قطاع النقل في الفترة 2015 – 2020

على الرغم من الظروف الاقتصادية والسياسية والأمنية الصعبة التي شهدتها اليمن خلال الفترة 2015 – 2020 وحالة الحصار الجوي والبحري وتقطع الطرقات الرئيسية بين المحافظات اليمنية، إلا أن قطاع النقل كان صامداً بقوة في وجه تلك المتغيرات والظروف، وحاول جاهداً الاستمرار في العمل والإنتاج لتلبية احتياجات المواطنين والاقتصاد الوطني من السلع والخدمات المختلفة، حيث تشير البيانات



الإحصائية المتاحة² إلى أن قطاع النقل والتخزين قد حقق انكماشاً سنوياً متوسطاً خلال الفترة - 9.1%، جراء التراجع الكبير في أداء القطاع خلال السنوات الثلاث الأولى من الحرب والتي تراوح تراجع القطاع فيها ما بين - 37% عام 2015 وحوالي -11%

عام 2017، قبل أن يستعيد القطاع توازنه ويحقق نمواً إيجابياً في السنوات 2019 – 2020 وحوالي 4.9% و2.7% خلال العامين على التوالي.

²- الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي للعامين 2019، 2020.

ونتيجة لتراجع معدلات النمو في السنوات الأولى من الحرب ومحدودية النمو في السنوات اللاحقة فقد تراجعت الأهمية النسبية لقطاع النقل في تركيب الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي من حوالي 10.2% عام 2014 إلى حوالي 9.5% عام 2020 وبالتالي تحقيق القطاع خسائر سنوية حقيقية كبيرة خلال الفترة جراء نقص عمليات الإنتاج والتشغيل في القطاع، فضلاً عن تراجع أداء قطاع النفط والغاز بصورة كبيرة خلال الفترة والذي كان من المفروض أن ينعكس في زيادة مساهمة القطاعات الاقتصادية غير النفطية ومنها قطاع النقل في تركيب الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الثابتة.

من ناحية ثانية ونتيجة لتزايد معدلات التضخم في أسعار المستهلكين وأسعار المنتجين خلال الفترة 2015 – 2020 فقد شهدت مساهمة قطاع النقل في تركيب الناتج المحلي الإجمالي الجاري زيادة ملموسة ووصلت إلى حوالي 13% عام 2020 مقارنة بـ 9.2% عام 2014.

القدرة التشغيلية الحالية لقطاع النقل والاختناقات التي يعاني منها.

لقد أسهمت الحرب الدائرة في اليمن منذ العام 2015 في إلحاق أضرار واسعة بقطاع النقل بكافة مكوناته البرية والبحرية والجوية سواء في صورة أضرار مباشرة تمثلت في تدمير الأصول الإنتاجية والخدمية للقطاع، أو في صورة غير مباشرة تمثلت في تراجع مستويات الأداء الكلي والقطاعي لمكوناته المختلفة، حيث تعرضت الطرق السريعة والجسور التي تربط بين المدن الكبرى وكذلك المنشآت الاقتصادية والموانئ للتدمير. كما تعرضت حوالي 29%³ من إجمالي شبكة الطرق الداخلية في المدن الينبية لأضرار أو تدمير. وأغلقت العديد من الطرق الرئيسية والحيوية في البلاد مثل طريق صنعاء مأرب، وطريق صنعاء عدن، وطريق الحديدية المحاب المنذب وطريق تعز الحجا، بما لذلك من تأثيرات سلبية كبيرة على تدفق السلع والخدمات وانتقالها بين المدن والمحافظات الينبية وبالتالي زيادة الأعباء على المواطن وعلى الاقتصاد الوطني وحركة الاستثمار داخل اليمن.

وعلى مستوى النقل الجوي، فقد تعرضت مطارات صنعاء وتعز وعدن والحديدة لأضرار جسيمة لحقت بممرات الإقلاع ومدارج الطائرات ومرافق الدعم، ليصل الأمر إلى إغلاق مطارات تعز والحديدة والريان بصورة كلية، وإغلاق مطار صنعاء أمام الرحلات التجارية منذ أغسطس 2016 ل يبقى كمطار للعمليات الإنسانية والإغاثية التابعة للأمم المتحدة قبل أن يفتح بصورة جزئية أمام الرحلات التجارية ولوجهة واحدة (صنعاء – عمان) منذ إبريل 2022. ولم يتبق من حوالي 10 مطارات رئيسية في اليمن سوى مطاري عدن وسينون واللذان يقومان بتشغيل الرحلات التجارية الجوية إلى محطات محدودة أهمها مطاري القاهرة وعمان.

³ - البنك الدولي، التقييم المستمر للاحتياجات في اليمن (DNA) : المرحلة الثالثة، مارس 2020، ص139.

كما تعرضت البنى التحتية والأصول التشغيلية لموانئ الحديد والصليف والمخا لأضرار جسيمة جراء الحرب، حيث بلغت نسبة الأضرار حوالي 45.5% من إجمالي الأصول للموانئ اليمنية، الأمر الذي أثر وبصورة كبيرة على القدرة التشغيلية للموانئ اليمنية لتصل الطاقة التشغيلية الحالية لميناء الحديد، والذي يعد أكبر الموانئ اليمنية إلى أقل من 50%⁴ من طاقته التشغيلية الفعلية قبل الحرب. فيما شهدت بعض الموانئ إغلاقاً تاماً منذ بداية الحرب.

ويمكن استعراض القدرة التشغيلية الحالية لقطاعات النقل المختلفة والاختناقات الرئيسية التي تشهدها تلك القطاعات وتأثيرها الاقتصادي والاجتماعي على القطاع الخاص بصورة خاصة، والمواطنين بصورة عامة على النحو الآتي:

النقل البحري:

تتبع أهمية النقل البحري في اليمن من كونه البوابة الرئيسية لوصول الكثير من السلع الاستهلاكية والإنتاجية والمنتجات الوسيطة والمواد الخام المستوردة والتي يصعب الاستغناء عنها بالنسبة للكثير من القطاعات الاقتصادية والمواطنين على حد سواء، بل وارتباط كثير من المستوردات بالحالة الإنسانية كون أغلب تلك المستوردات هي سلع أساسية مثل القمح والأرز والسكر والدقيق والزيوت النباتية أو مشتقات نفطية لا يمكن الاستغناء عنها مطلقاً مما كانت الظروف والتحديات.

ومع نهاية العام 2014، كانت اليمن تمتلك العديد من الموانئ البحرية المجهزة بصورة مقبولة لاستقبال البضائع والسفن المختلفة وتقديم خدمات الشحن والتفريغ والتخزين، إلا أن ظروف الصراع والحرب وما نجم من تدمير جزء كبير من البنى التحتية والتجهيزات في تلك الموانئ، إلى جانب الإجراءات الدولية المتعلقة بإمكانية الدخول والخروج من وإلى تلك الموانئ قد أسهمت في الحد من القدرة التشغيلية للموانئ اليمنية، وبين الجدول (1) الوضع الراهن للنقل البحري في الموانئ اليمنية الرئيسية.

ونتيجة لعمليات الإغلاق لبعض الموانئ بصورة جزئية أو كلية، إلى جانب إجراءات الحصار البحري المفروض على اليمن من قبل قوات التحالف وضرورة حصول السفن الواصلة إلى أو المغادرة من الموانئ اليمنية على تصاريح خاصة من قبل البعثة الأممية ذات العلاقة (UNVIM) فقد شهدت حركة النقل البحري في اليمن تراجعاً كبيراً سواء في أعداد السفن أو كميات البضائع المتناولة في تلك الموانئ، حيث

⁴ - البنك الدولي، قطاع النقل في اليمن، مذكرة سياسة اليمن رقم (4) بشأن تقديم الخدمات الشاملة، إبريل 2017.

تشير الإحصاءات المتوفرة⁵، إلى تراجع أعداد السفن والبواخر وناقلات النفط الواصلة إلى الموانئ اليمنية من حوالي 1794 سفينة وناقلة في العام 2014 إلى حوالي 800 سفينة وناقلة فقط في المتوسط خلال العامين 2020 و 2021 وبنسبة تراجع بحوالي 55.4%، فيما تراجعت كمية المحملة الصافية التي حملتها تلك السفن والناقلات من 17.7 مليون طن عام 2014 إلى حوالي 7.9 مليون طن كمتوسط في العامين 2020 و 2021 وبنسبة تراجع بلغت 55.1%، بمعنى أن القدرة التشغيلية للموانئ اليمنية في العام 2021 قد تراجعت بصورة كبيرة خلال سنوات الحرب والصراع ولم تتعدى في الوقت الراهن 44% من قدرتها التشغيلية عام 2014.

جدول رقم (1): الوضع الراهن للنقل البحري في الموانئ اليمنية				
م	الميناء	المحافظة	الغرض	الوضع التشغيلي
1	موانئ عدن	عدن	محطة تجارية ونفطية	مفتوح
2	ميناء الحديدة	الحديدة	محطة تجارية ونفطية	مفتوح بطاقة تشغيلية 40%
3	الصليف	الحديدة	محطة تجارية ونفطية	مفتوح
4	المخا	تمز	محطة تجارية ونفطية	مغلق
5	المكلا	حضر موت	محطة تجارية ونفطية	مفتوح
6	الشحر	حضر موت	محطة نفطية	مفتوح
7	بلحاف	شبوة	محطة نفطية	مغلق
8	رأس عيسى	الحديدة	محطة نفطية	مغلق
9	نشطون	المهرة	محطة نفطية	مفتوح

المصدر: وزارة التخطيط والتعاون الدولي، نشرة التطورات الاقتصادية والاجتماعية، العدد 58 مارس 2021، ص2.

الجدير بالذكر أن المنافذ البحرية والتي كانت تمثل الشريان الأساسي لوصول البضائع والسلع المختلفة إلى اليمن وبنسبة 81% من إجمالي السلع المستوردة في عام 2016 قد تراجع دورها في العامين 2017 و 2018 الى نحو 74% و 59% من إجمالي الواردات⁶.

من ناحية ثانية اتسم نشاط النقل البحري خلال السنوات 2015 – 2022 وبالذات فيما يخص ناقلات النفط وناقلات الحاويات والبضائع غير السائبة بالتحول من موانئ البحر الأحمر إلى موانئ خليج عدن والبحر العربي وأهمها موانئ عدن والمكلا ونشطون ، حيث تشير بعض

⁵ - وزارة النقل، الإدارة العامة لنظم وتكنولوجيا المعلومات، إحصائيات البضائع العامة الواردة إلى موانئ البحر الأحمر للفترة 2014 – 2020، ومؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية، إحصائيات 2021، ومؤسسة موانئ البحر العربي، إحصائيات ميناء المكلا 2021.

⁶ - وزارة التخطيط والتعاون الدولي، نشرة المستجدات الاقتصادية والاجتماعية، العدد 65، أكتوبر 2021.

المصادر إلى أن عدد الحاويات التي يتم تحويلها شهريا من ميناء الحديدة إلى ميناء عدن يصل إلى حوالي 15 ألف حاوية شهرياً⁷ بما يفرضه ذلك من زيادة كبيرة في التكاليف على تلك البضائع لعدد من الأسباب أبرزها:

1. بعد تلك الموانئ عن التجمعات السكانية والاستهلاكية الكبيرة في البلاد (المناطق الوسطى والشالية والغربية) وبالتالي فرض مزيد من التكاليف للنقل البري حتى تصل تلك البضائع إلى مناطق الاستهلاك.
2. محدودية التجهيزات الفنية والتقنية المتاحة في الموانئ العاملة وبالتالي طول فترة المناولة والتفريغ والشحن في تلك الموانئ وارتفاع تكاليفها.
3. تزايد التعقيدات الإدارية والبيروقراطية في الموانئ العاملة وبصورة متعمدة بغرض الابتزاز للتجار والمستوردين.

وبناء على ما سبق، يمكن تحديد أبرز الاختناقات التي يعاني منها النقل البحري في اليمن والتي تتمثل في:

- تدمير الأصول والبنى التحتية للعديد من الموانئ اليمنية وبالأخص الرئيسية منها مثل مينائي الحديدة وعدن، وبالتالي فرض المزيد من القيود للوصول إلى هذه الموانئ.
- محدودية خطوط النقل البحري العاملة من وإلى اليمن وتراجعها بصورة كبيرة من 16 خط بحري قبل العام 2015 إلى 4 خطوط فقط في الوقت الراهن⁸، وارتفاع تكلفة الشحن والتأمين على الشحنات التجارية الواصلة إلى الموانئ اليمنية أو المغادرة منها ونسبة كبيرة جداً تصل في بعض الأحيان إلى 16 ضعفاً عما كانت عليه قبل العام 2015.⁹
- تراجع نشاط الموانئ اليمنية وإغلاق العديد منها بما يمثله ذلك من خسارة اقتصادية واجتماعية وإنسانية على الاقتصاد والقطاع الخاص والمواطنين اليمنيين على حد سواء.
- التأخير الكبير في وصول البواخر والناقلات إلى الموانئ اليمنية نتيجة الإجراءات البيروقراطية الطويلة في منح التراخيص من قبل دول التحالف وإجراءات التفتيش على السفن من قبل آليات الأمم المتحدة ذات العلاقة في موانئ التفتيش¹⁰ مما يسبب خسائر اقتصادية كبيرة.

⁷ اقتصاد الطوائف" على طرق اليمن: حرب الجبايات، الموقع بوسـت - العربي الجديد الجمعة، 15 أبريل، 2022
<https://www.alminasapress.com/news1303411>

⁸ - تم أخذ هذه المعلومة من خلال مقابلة أجراها معد الدراسة مع أحد التجار المستوردين للمواد الأساسية في اليمن نهاية شهر نوفمبر 2022.
⁹ - SIKANDRA KURDI , Addressing the food crisis in Yemen: The private sector's key role amid local conflict and global market disruptions from the Russia-Ukraine war, NOVEMBER 21, 2022
<https://www.ifpri.org/blog/addressing-food-crisis-yemen-private-sectors-key-role-amid-local-conflict-and-global-market>

- صعوبة الوصول إلى الموانئ اليمنية الرئيسية بصورة مباشرة واستخدام التجار ومستوردي البضائع طرق نقل وتفريغ أكثر تكلفة، وبالتالي ارتفاع التكاليف

النقل البري :

يحتل النقل البري أهمية اقتصادية واجتماعية وإنسانية كبيرة في اليمن، كونه أحد أهم الركائز لربط التجمعات السكانية ببعضها البعض وتوزيع السلع الغذائية فيما بينها، إلى جانب ربط مناطق الإنتاج وموانئ الاستيراد بمناطق الاستهلاك. وعلى الرغم من التطورات الجيدة التي كان قد شهدها هذا القطاع خلال العقود الماضية وحتى العام 2015 والمتمثلة في زيادة أطوال الطرق الاسفلتية بين المحافظات اليمنية وداخلها، إلى جانب زيادة أطوال الطرق الفرعية والثانوية والطرق الريفية، إلا أن دخول اليمن مرحلة الصراع والحرب منذ العام 2015 قد اثر وبصورة كبيرة على قطاع النقل البري، حيث توقفت المشاريع الاستثمارية الجديدة في مجال الطرقات ولم تتعد الزيادات الجديدة في أطوال الطرق 30 كم خلال الفترة 2015 – 2019 مقارنة بزيادة بحوالي 942 كم في الفترة 2010 – 2014¹¹.

لقد شهد قطاع النقل البري تغيرات جذرية خلال فترة الصراع والحرب تمثلت أبرزها في إغلاق الطرق الرئيسية بين المحافظات وصعوبة النقل للسلع والخدمات المختلفة عبر الطرق البديلة ذات التكلفة والمخاطر العالية، وبالتالي اضطرار الكثير من الناقلات وسائقي الشاحنات لسلك طرقاً بديلة ووعرة إلى جانب قيامهم وفي أحيان كثيرة بتفريغ البضائع المحملة على الشاحنات الكبيرة إلى مركبات صغيرة تستطيع العبور في الطرقات الترابية البديلة والوعرة¹²، مما يزيد من تكلفة النقل وزيادة المخاطر، وبالتالي ارتفاع تكاليف النقل الداخلي للبضائع بشكل غير طبيعي خصوصاً تلك القادمة من المحافظات الجنوبية والشرقية والتي تجاوزت 700%¹³ عما كانت عليه في السابق. ويوضح الشكل (2) خرائط الطرق الالتفافية التي لجأ إليها الناقلون في السنوات الماضية لتوصيل حمولاتهم.

وإلى جانب إغلاق الطرق الرئيسية، فقد شهدت الفترة الماضية زيادة كبيرة في الجبايات غير القانونية من قبل النقاط الأمنية المنتشرة على الطرقات المختلفة وبالذات الطرق التي تربط الموانئ بمناطق الإنتاج والاستهلاك وبالتالي زيادة التكاليف، حيث تشير بعض التقديرات إلى وجود ما بين 37 – 40 نقطة تفتيش في الطريق من عدن إلى صنعاء تسهم جميعها في تأخير وصول الشحنات التجارية وفرض إتاوات

10- جيري سيمبسون ، عواقب قاتلة: الأطراف المتنازعة تعرقل الإغاثة في اليمن ، هيومن رايتس ووتش

<https://www.hrw.org/ar/node?page=41>

11- نبيل محمد الطيري، قطاع النقل البري والطرق في اليمن، منتدى رواد التنمية، مارس 2022.

12- شيماء سعيد، أثر الحرب في اليمن على قطاع النقل – بدائل وحلول، مؤسسة شباب سبأ للتنمية، يوليو 2021.

13- اقتصاد الطوائف" ، مصدر سبق ذكره.

شكل رقم (2): خريطة الطرق البرية في اليمن قبل وبعد الصراع والحرب



المصدر: ACAPS، اليمن: المكاسب الاقتصادية الرئيسية للسلام، مذكرة إحاطة، 30 مايو 2022. https://www.acaps.org/sites/acaps/files/key_documents/files/20220531_acaps_yemen_analysis_hub_key_economic_incentives_of_peace_ar.pdf

ورسوم مختلفة تصل في بعض الأحيان إلى أكثر من 3 مليون ريال¹⁴. كما تسببت هذه النقاط في زيادة تكديس الناقلات على الطرقات

¹⁴ - مقابلة أجراها معد الدراسة مع عدد من رجال الأعمال اليمنيين.

وتعرضها للتفتيش المتكرر وما يمثله ذلك من مخاطر أمنية واقتصادية على الحركة التجارية والصناعية.

من ناحية ثانية تشير بعض المصادر¹⁵ إلى أنه وبسبب الصراع والحرب فقد واجهت أكثر من مليوني أسرة داخل اليمن صعوبات في الوصول إلى خدمات النقل والمواصلات الداخلية، وتعرضت أكثر من 300 مركبة مدنية للاستهداف المسلح، كما تعرضت حوالي 100 مركبة لانفجار الألغام الأرضية نتج عنها مقتل 920 مدني منهم 213 طفل و70 امرأة.

وبصورة عامة يمكن تلخيص أبرز الاختناقات التي يشهدها قطاع النقل البري في اليمن في التالي :

- سوء البنية التحتية لقطاع الطرق والنقل البري نتيجة التدمير المتعمد للطرق والجسور من قبل أطراف الصراع وتوقف المشاريع الجديدة وإهمال عمليات الصيانة والترميم لتلك الطرق.
- إغلاق الطرق الرئيسية بين المحافظات وصعوبة النقل للسلع والخدمات المختلفة عبر الطرق البديلة ذات التكلفة والمخاطر العالية.
- النقاط والحواجر الأمنية المنتشرة على خطوط الإمداد الداخلي وما نجم عنها من تضاعف الجبايات غير القانونية.
- عدم وجود شركات نقل حديثة ومنظمة ووجود نوع من الاحتكار من قبل نقابات النقل في الموانئ.
- إغلاق المنافذ البرية الرئيسية لليمن مع دول الجوار، وبالأخص المنافذ الرئيسية لعبور الأفراد والبضائع المختلفة كمنافذ الطوال، البقع واضطرار الأفراد والشاحنات التجارية التحول إلى منافذ بعيدة وطرقا تكتنفها مخاطر أمنية جسيمة.

النقل الجوي:

اتسم قطاع النقل الجوي في اليمن بصغر حجمه مقارنة بقطاعات النقل الجوي في المنطقة العربية والعالم، سواءً من حيث عدد المطارات العاملة أو البنية التحتية والتجهيزات أو خطوط الطيران العاملة من وإلى تلك المطارات، فإلى ما قبل العام 2015 كانت تعمل في اليمن حوالي 14 مطار منها 6 مطارات دولية والباقي محلية¹⁶، ونتيجة لظروف الصراع والحرب توقفت أغلب تلك المطارات بسبب ما تعرضت له من دمار، أو بسبب إجراءات الإغلاق على الأجواء اليمنية من قبل قوات التحالف، ويبين الجدول (1) وضع المطارات الدولية نهاية العام 2022.

¹⁵ - مشروع رصد الأثر المدني 2018 – 2021.

¹⁶ - المركز الوطني للمعلومات، [/https://yemen-nic.info/sectors/transportation](https://yemen-nic.info/sectors/transportation)

جدول رقم (2) الوضع التشغيلي للمطارات اليمنية الدولية		
م	المطار	الوضع التشغيلي
1	مطار صنعاء الدولي	مفتوح بصورة جزئية ولوحمة واحدة فقط (عمان) ، إلى جانب رحلات الأمم المتحدة والمطارات الدولية الأخرى
2	مطار عدن الدولي	مفتوح ولعدد محدود من الجهات (القاهرة، عمان، جدة، الرياض، مومباي، الخرطوم، جيبوتي)
3	مطار سيئون الدولي	مفتوح ولعدد محدود من الجهات
4	مطار الريان الدولي	مغلق ويستخدم ككثكنة عسكرية للقوات الاماراتية
5	مطار تعز الدولي	مغلق بسبب التدمير
6	مطار الحديدة الدولي	مغلق بسبب التدمير

ونتيجة لإغلاق المطارات الدولية أمام الرحلات التجارية واقتصار العمل منذ أغسطس 2016 على مطاري عدن وسيئون، فقد تراجعت القدرة التشغيلية للمطارات الدولية اليمنية بصورة كبيرة، حيث تراجعت حركة الطيران الواصلة إلى المطارات اليمنية والمغادرة منها من حوالي 33812 رحلة في العام 2014 إلى حوالي 9383 رحلة عام 2022 ، وبذلك فقد بلغت القدرة التشغيلية للمطارات اليمنية في العام 2022 حوالي 28% فقط من قدرتها التشغيلية عام 2014، كما تراجع عدد المسافرين من وإلى اليمن عبر النقل الجوي من حوالي 2.7 مليون مسافر في العام 2014 إلى حوالي 653 ألف مسافر فقط حتى نوفمبر 2022 وبنسبة لا تزيد عن 24% من عدد المسافرين عام 2014¹⁷.

الجدير بالذكر أن مطار صنعاء الدولي كان له النصيب الأكبر من التعطيل وتراجع قدرته التشغيلية وبالأخص منذ عام 2016 والذي تم فيه منع الرحلات التجارية الواصلة إليه أو المغادرة منه وتحويل المسافرين إلى مطاري عدن وسيئون، قبل أن يعاد فتحه بصورة جزئية في إبريل 2022 ولوحمة واحدة فقط (صنعاء - عمان) حيث بلغ عدد المسافرين الدوليين عبر مطار صنعاء عام 2022 حوالي 54 الف مسافر مقارنة بحوالي 1.4 مليون مسافر عام 2014 ، وبذلك لم تتجاوز القدرة التشغيلية للمطار خلال العام 2022 نسبة 3.5% من طاقته التشغيلية عام 2014، فيما شهد مطاري عدن وسيئون زيادة ملموسة في قدرتها التشغيلية حيث بلغت الرحلات التجارية الدولية في مطار عدن للفترة يناير - نوفمبر 2022 حوالي 5944 رحلة نقلت حوالي 495 ألف مسافر مقارنة بحوالي 3129 رحلة طيران عام 2014 نقلت حوالي 237 ألف

¹⁷ - وزارة النقل، الإدارة العامة لنظم وتكنولوجيا المعلومات، إحصائيات حركة الطيران في الجمهورية اليمنية للفترة 2014 وحتى نوفمبر 2022.

مسافر وبذلك فقد زادت القدرة التشغيلية للمطار خلال الفترة بحوالي 190% للرحلات وحوالي 209% للمسافرين، فيما زادت القدرة التشغيلية لمطار سيئون بحوالي 385% للرحلات وحوالي 325% للمسافرين خلال الفترة¹⁸.

من ناحية ثانية ونتيجة لظروف الصراع والحرب وما نجم عنها من زيادة نسبة المخاطر وأقساط التأمين على الحركة الجوية من وإلى اليمن، فقد توقفت شركات الطيران العالمية والعربية عن العمل في السوق اليمنية والتي كانت تقدر بحوالي 16 شركة، وبالتالي اقتصر حركة النقل الجوي في اليمن على الشركات المحلية (3 شركات طيران) ذات العدد المحدود من الطائرات ووجهات السفر، وأبرزها شركة الخطوط الجوية اليمنية والتي تمتلك 5 طائرات فقط¹⁹.

مما سبق يمكن استخلاص أهم الاختناقات الرئيسية التي يعاني منها قطاع النقل الجوي في اليمن في التالي:

1. الإغلاق القسري للمطارات الرئيسية وبالأخص مطار صنعاء الدولي والذي كان يخدم 11 محافظة يمنية تحتوي على أكثر من 57% من سكان اليمن، وتحويل السفر عبر مطارات أخرى تتطلب الكثير من الجهد والوقت والمال للوصول إليها.
2. تدمير الأصول ومستلزمات التشغيل في المطارات اليمنية، وبالأخص ممرات الإقلاع ومدارج الطائرات ومرافق الدعم الجوي وبنسبة تصل إلى 40% من إجمالي الأصول²⁰ والقدرات التشغيلية للمطارات اليمنية.
3. الصبغة الاحتكارية للناقل الجوي، كون غالبية حركة النقل الجوي تتم عبر شركة طيران وحيدة (اليمنية) بسبب محدودية القدرات التشغيلية للشركات الأخرى (السعيدة، بلييس)، إلى جانب خروج شركات الطيران الإقليمية والدولية من السوق اليمنية جراء الحرب وتزايد المخاطر الأمنية، الأمر الذي أدى إلى زيادة تكلفة النقل الجوي من وإلى اليمن بصورة كبيرة مقارنة بتكاليف النقل في الدول المجاورة.
4. غياب نشاط الشحن الجوي للسلع والمنتجات المختلفة وبصورة كلية جراء تزايد تكلفة الشحن الجوي وكذلك بعد المطارات عن أماكن الإنتاج والاستهلاك لتلك السلع.
5. محدودية وجهات السفر الممكن الوصول إليها من داخل اليمن

¹⁸ - المصدر السابق مباشرة.

¹⁹ - https://marebpress.net/news_details.php?sid=188142

²⁰ - البنك الدولي، التقييم المستمر للاحتياجات في اليمن (DNA) : مصدر سبق ذكره.

التدخلات ذات الأولوية.

مما سبق يتضح أن وضع البنية التحتية والقدرات التشغيلية في قطاع النقل بمكوناته المختلفة البري والبحري والجوي محدودة جداً مقارنة بحجم الاحتياجات للسكان والاقتصاد على حد سواء، وتمثل عائقاً حقيقياً وكبيراً أمام المستثمرين ورجال الأعمال لتطوير أعمالهم وتوفير السلع والخدمات التي يحتاجها المواطنون اليمنيون. مع العلم أنه وعلى عكس بقية قطاعات البنية التحتية تتسم مشاريع البنية التحتية في قطاع النقل بالتكلفة الكبيرة والعائد المحدود جداً، الأمر الذي يضعف من إمكانية استثمار القطاع الخاص المحلي في تقديم خدمات النقل المختلفة، وبالتالي توقع استمرار آثارها السلبية على الاقتصاد وعلى الحركة الاستثمارية في حالة استمرار الحرب والصراع في اليمن.

ولتحسين خدمات البنية التحتية لقطاع النقل وتحسين قدرته التشغيلية وجعلها ملبية لاحتياجات السكان والاقتصاد الوطني وجاذبة للاستثمار المحلي والأجنبي فإنه من المهم العمل على القيام بتنفيذ مجموعة من السياسات والإجراءات والتدخلات ذات الأولوية ، وأبرزها:

الأولويات العامة:

- العمل على إنهاء حالة الصراع والحرب وإحلال السلام وبصورة تسمح بعودة خدمات قطاع النقل إلى حالتها الطبيعية وتطويرها لتلبية الطلب المتزايد عليها من قبل المجتمع عامة والمستثمرين ورواد الأعمال خاصة.
- ضرورة عمل تقييم حقيقي لوضع البنية التحتية لقطاع النقل في اليمن، من مطارات وموانئ ومنافذ برية، وشبكة طرقات مدمرة؛ ووضع خطط قصيرة المدى لتعافي القطاع واستعادة نشاطه.
- تبني استراتيجية وطنية لإعادة إعمار ما دمرته الحرب، يتم تمويلها من قبل دول التحالف بالدرجة الأولى وبقية المانحين إلى جانب المساهمة الحكومية ومساهمة القطاع الخاص المحلي، وبصورة تمكن اليمن من تجاوز الاختناقات في هذا القطاع، وتسهم في دعم الاستقرار والتنمية.
- تشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في تقديم الخدمات المساعدة في هذا القطاع، مثل خدمات التشغيل والتطوير للمطارات والموانئ، وكذلك في تقديم الخدمات اللوجستية المساعدة.
- العمل على إعادة بناء القدرات المؤسسية في قطاع النقل

- العمل على إعادة تأهيل قطاع المقاولات الوطنية باعتباره الرافعة لإعادة إعمار البنى التحتية في الفترات المقبلة، ويمكن أن تشمل هذه العملية عمليات التصنيف للمقاولين والتدريب وبناء القدرات وتوفير التمويل اللازم لاستعادة النشاط بالنسبة للمتضررين من المقاولين ولتطوير الأعمال لمن زالوا يمارسون أعمالهم.

الأولويات في قطاعي النقل البحري والجوي:

- العمل على تفعيل القانون الدولي أثناء الحرب والمتعلق بحماية الموانئ والمطارات من الاعتداء عليها أو غلقها أثناء الحروب والنزاعات المسلحة حفاظاً على التجارة الدولية وحركة الأشخاص وتوفير الإمدادات الغذائية الكافية للسكان.
- إنهاء الحصار البحري والبري والجوي المفروض على اليمن واستبدال الإجراءات الحالية بآليات شفافة تسمح بإعادة مزاولة عمليات نقل الأفراد والسلع والمنتجات من وإلى اليمن دون أية صعوبات أو معوقات.
- إلغاء عمليات التفتيش البحري أو تسهيل إجراءاتها بالحد الأدنى ونقل عمليات التفتيش إلى أحد الموانئ اليمنية.
- ضرورة تبني إصلاحات اقتصادية وإدارية عاجلة لتسهيل إجراءات الفحص والتقييم الجمركي ومناولة البضائع في الموانئ اليمنية والمنافذ الجمركية وبصورة تخفف من الوقت والتكلفة الحالية.

الأولويات في قطاع النقل البري:

- التركيز على صيانة الطرق والعمل على تعبئة الموارد المالية اللازمة وإعطاء الأولوية للمناطق الحساسة والجسور لتسهيل حركة التنقل والوصول إلى الأسواق والخدمات، بما يتضمنه ذلك من وضع الاستراتيجيات اللازمة وتحديد الأدوار والمسئوليات الواضحة للجهات ذات العلاقة.
- ضرورة معالجة الجبايات المالية على الطرقات في النقاط الأمنية المختلفة بحق شاحنات البضائع من خلال رفع النقاط الأمنية غير الأساسية وكف أيدي المتواجدين فيها عن إبتزاز المسافرين والشاحنات التجارية.
- دعوة الأطراف المتحاربة إلى تسهيل فتح المعابر الحدودية وبالأخص منفذ الطوال البري بما لذلك من مردود اقتصادي يتمثل في تخفيض تكاليف النقل للأشخاص والبضائع واستعادة تنمية المناطق الحدودية

قائمة المراجع:

1. الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي للعامين 2019، 2020
2. وزارة النقل، الإدارة العامة لنظم وتكنولوجيا المعلومات، إحصائيات البضائع العامة الواردة إلى موانئ البحر الأحمر للفترة 2014 – 2020.
3. وزارة النقل، الإدارة العامة لنظم وتكنولوجيا المعلومات، إحصائيات حركة الطيران في الجمهورية اليمنية للفترة 2014 وحتى نوفمبر 2022.
4. مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية، احصائيات 2021
5. مؤسسة موانئ البحر العربي، احصائيات ميناء المكلا 2021.
6. وزارة التخطيط والتعاون الدولي، نشرة المستجدات الاقتصادية والاجتماعية، العدد 65، أكتوبر 2021.
7. اقتصاد الطوائف " على طرق اليمن: حرب الجبايات، الموقع بوست - العربي الجديد الجمعة، 15 أبريل، 2022

<https://www.alminasapress.com/news1303411>

8. جيري سيمبسون ، عواقب قاتلة: الأطراف المتنازعة تعرقل الإغاثة في اليمن ، هيومن رايتس ووتش

<https://www.hrw.org/ar/node?page=41>

9. نبيل محمد الطيري، قطاع النقل البري والطرق في اليمن، منتدى رواد التنمية، مارس 2022.
10. شيماء سعيد، أثر الحرب في اليمن على قطاع النقل – بدائل وحلول، مؤسسة شباب سبأ للتنمية، يوليو 2021.
11. مشروع رصد الأثر المدني 2018 – 2021.
12. المركز الوطني للمعلومات، [/https://yemen-nic.info/sectors/transportation](https://yemen-nic.info/sectors/transportation)
13. البنك الدولي، التقييم المستمر للاحتياجات في اليمن (DNA) : المرحلة الثالثة، مارس 2020
14. البنك الدولي، قطاع النقل في اليمن، مذكرة سياسة اليمن رقم (4) بشأن تقديم الخدمات الشاملة، إبريل 2017

15. SIKANDRA KURDI , Addressing the food crisis in Yemen: The private sector's key role amid local conflict and global market disruptions from the Russia-Ukraine war, NOVEMBER 21, 2022

<https://www.ifpri.org/blog/addressing-food-crisis-yemen-private-sectors-key-role-amid-local-conflict-and-global-market>

16. https://marebpress.net/news_details.php?sid=188142