

اليمن

تأمين  
واردات

السلع الغذائية  
الضرورية

إلى اليمن

تقييم قيود وخيارات التدخل

هذا التقرير نتاج عمل قام به البنك الدولي مع مساهمات خارجية. ولا تمثل النتائج والتفسيرات والاستنتاجات الواردة في هذا العمل بالضرورة وجهات نظر البنك الدولي، أو مجلس مديريه التنفيذيين، أو الحكومات التي يمثلونها. ولا يضمن البنك الدولي دقة البيانات الواردة في هذا التقرير. ولا تعني الحدود والألوان والمسميات والمعلومات الأخرى المُبيّنة في أي خريطة في هذا العمل أي حُكمٍ من جانب البنك الدولي على الوضع القانوني لأي إقليم أو تأييد لهذه الحدود أو قبولها.

لا يشكّل أي نص جاء في هذه الوثيقة ولا يعتبر قيداً على مجموعة البنك الدولي أو تنازلاً منها عن أي من الامتيازات والحقوق المحفوظة على وجه التحديد لأي من البلدان المتعاملة مع المجموعة والمؤسسات الأعضاء فيها.

#### الحقوق والإذن بالطبع والنشر

هذا العمل متاح بموجب ترخيص المشاع الإبداعي 0.3 (CC BY 3.0 IGO) <http://creativecommons.org/licenses/IGO> (CC BY 3.0 IGO). وبموجب هذا الترخيص يحق لك نسخ، أو توزيع، أو نقل، أو اقتباس هذا العمل، بما في ذلك للأغراض التجارية، مع الالتزام بالشروط التالية:

**الترجمات**—عند ترجمة هذا العمل، يُرجى إضافة صيغة إخلاء المسؤولية التالية جنباً إلى جنب مع نسبة العمل إلى صاحبه: هذه الترجمة ليست من وضع البنك الدولي ويجب ألا تعتبر ترجمة رسمية من ترجماته. ولا يتحمل البنك الدولي أي مسؤولية عن أي محتوى أو خطأ في هذه الترجمة.

**الاقتباسات**—إذا اقتبست من هذا العمل، يُرجى إضافة صيغة إخلاء المسؤولية التالية جنباً إلى جنب مع نسبة العمل إلى صاحبه: هذا اقتباس من عمل أصلي للبنك الدولي. ووجهات النظر والآراء المُعبّر عنها في الاقتباس تقع مسؤوليتها حصرياً على عاتق كاتب الاقتباس أو كاتبها وحدهم، ولا يُقرّها البنك الدولي.

**المحتوى المملوك من قبل أطراف أخرى**—لا يمتلك البنك الدولي بالضرورة جميع مكونات المحتوى المتضمن في هذا العمل. لذا فإن البنك الدولي لا يضمن ألا يمس استخدامه أي مكون أو قسم يملكه طرف ثالث متضمن في هذا العمل بحقوق هذا الطرف الثالث. وتقع مخاطر أيه دعاوى قد تنشأ عن مثل هذا المساس على عاتقك وحدك. إذا رغبت في إعادة استخدام أحد مكونات هذا العمل، فمسؤولية تحديد ما إذا كان يلزمك الحصول على تصريح لإعادة الاستخدام أو الحصول على تصريح من صاحب حقوق الملكية تقع على عاتقك أنت وحدك. ويمكن أن تتضمن أمثلة المكونات، على سبيل المثال لا الحصر، الجداول أو الأشكال أو الصور.

بمساندة من:

اليمن

تأمين

واردات

السلع الغذائية

الضرورية

إلى اليمن

---

تقييم لقيود

وخيارات التدخل

# جدول المحتويات

4	المحتويات
5	شكراً وتقدير
6	الاختصارات
7	<b>ملخص تفيلي</b>
9	معلومات عامة وهيكل التقرير
11	<b>الجزء الأول:</b> السياق العام لليمن
17	<b>الجزء الثاني:</b> الوضع الراهن لواردات السلع الغذائية الضرورية
32	<b>الجزء الثالث:</b> التحديات أمام الواردات الغذائية
39	<b>الجزء الرابع:</b> خيارات التدخل الموصى بها
45	المراجع
47	الملاحق

# شكر وتقدير

تقرير تأمين واردات السلع الأساسية لليمن أحد منتجات الخدمات التحليلية والاستشارية، بتمويل من صندوق بناء الدولة والسلام، وبقيادة تيمور عبد العزيز (أخصائي أول بالقطاع المالي) بالاشتراك مع سامي صوفان ( محلل تنمية القطاع الخاص). تضمن أعضاء فريق مجموعة البنك الدولي الأساسيةون عبد الحكيم الأغبري (مهندس أول في مجال الطرق السريعة) وأمير الذيبة ( محلل بحوث المالي) وكارول كاريبينسكي ( محلل بالقطاع المالي) وكوتاي جيليك (أخصائي أول بالقطاع المالي) وسعد صبرة (موظف أول بمكتب اليمن) وبير لينيول دي فيلينوف (موظف أول بشؤون الاستثمارات) وغريغوري لورن (موظف بشؤون الاستثمارات). يود الفريق شكر أسعد عالم (المدير الإقليمي لمصر واليمن وجيبوتي) وبونام غوبتا (منسق البرنامج لمصر واليمن وجيبوتي) وساندرا بلومنكامب (مدير مكتب اليمن) وناجي بن حسين (مدير بقطاع الممارسات العالمية للقدرة التنافسية التمويلية والابتكار) وجان بيزم (مدير بقطاع الممارسات العالمية للقدرة التنافسية التمويلية والابتكار) ونبيلة عساف (مدير بقطاع الممارسات العالمية للقدرة التنافسية التمويلية والابتكار) ولوران غونييه (خبير أول القطاع المالي، قطاع الممارسات العالمية للقدرة التنافسية التمويلية والابتكار) وغادة أحمد وحيد إسماعيل (خبير القطاع المالي، قطاع الممارسات العالمية للقدرة التنافسية التمويلية والابتكار) ونادية بيفاريتي (خبير اقتصادي أول بالفريق المعنى بالهشاشة والصراع والعنف لمجالات الحلول المشتركة) على ما قدموه من مشورة ومساندة.

وأخيراً نعرب عن تقديرنا للمساندة المالية السخية من صندوق بناء الدولة والسلام والمساندة الفنية من صندوق النقد الدولي وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي وآلية الأمم المتحدة للتحقيق والتفتيش ومكتب تنسيق الشؤون الإنسانية التابع للأمم المتحدة والمنظمة الدولية للهجرة ومنظمة الأغذية والزراعة وبرنامج الأغذية العالمي.

# الاختصارات

الخدمات التحليلية والاستشارية	<b>ACA</b>
البنك المركزي اليمني	<b>CBY</b>
منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة (الفاو)	<b>FAO</b>
الأمانة الفنية للأمن الغذائي	<b>FSTS</b>
النقد الأجنبي	<b>FX</b>
سوء التغذية الحاد العالمي	<b>GAM</b>
مجلس التعاون الخليجي	<b>GCC</b>
إنمالي الناتج المحلي	<b>GDP</b>
المؤشر العالمي للجوع (المعهد الدولي لبحوث سياسات الغذاء)	<b>GHI</b>
هائل سعيد أنعم	<b>HSA</b>
التصنيف المتكامل لمراحل الأمن الغذائي	<b>IPC</b>
خدمة تشجيع مؤسسات الأعمال الصغيرة والصغرى	<b>SMEPS</b>
المشروعات الصغيرة والمتوسطة	<b>SMES</b>
وحدة معادلة لعشرين قدمًا	<b>TEU</b>
الأمم المتحدة	<b>UN</b>
آلية الأمم المتحدة للتحقق والتفتيش في اليمن	<b>UNVIM</b>
دولار أمريكي	<b>USD</b>
البنك الدولي	<b>WB</b>
مجموعة البنك الدولي	<b>WBG</b>
برنامج الأغذية العالمي	<b>WFP</b>
ريال يمني	<b>YER</b>
مقارنة بالمستوى قبل عام	<b>YOY</b>

# ملخص تفيفي

يشهد اليمن اليوم أسوأ أزمة إنسانية في العالم بفعل انهيار أسسه الاقتصادية والحكومية والمدنية في أعقاب اندلاع الحرب. فما يقدر بحوالي 17.8 مليون يمني، أي 60% من السكان، يعانون من انعدام الأمن الغذائي ويحتاجون إلى مساعدة إنسانية عاجلة. وهناك حوالي 9.4 مليون شخص يعيشون في أزمة، فيما يواجه 8.4 مليون شخص حالة طارئة وهم الآن على شفا المجاعة.<sup>1</sup> وأدى تدهور الأوضاع الصحية، بما في ذلك تفشي الكوليرا في أرجاء اليمن، إلى تفاقم مواطن ضعف اليمنيين، التي كانت مرتفعة بالفعل قبل اندلاع الصراع.

لقد هال المجتمع الدولي ما رأى من تدهور في الأوضاع الإنسانية وشواغل حول الانقطاعات في المؤن الغذائية. يعتمد اليمن بشكل شبه كلي على الواردات لتلبية طلب السوق المحلية على السلع الغذائية الأساسية بما فيها القمح والدقيق والأرز. وأشار المستوردون اليمنيون في أواخر 2016 إلى العقبات المالية واللوجستية المتتصاعدة أمام استيراد السلع الغذائية الأساسية باعتبارها قيوداً أساسية، محذرين من احتمال تأثيرها على قدرتهم على استدامة الواردات الغذائية إلى اليمن إذا ظلت هذه التحديات بلا حل. وقد ابتدأت تلك الإشارات التحذيرية الجهود التي تُوجّت بالبحث الموثق في هذا التقرير. وبهدف هذا التقرير إلى تزويد المجتمع الدولي بتقييم للقيود المالية واللوجستية التي تؤثر على الواردات الغذائية إلى اليمن، واقتراح حلول محتملة لها.

**ضعف الطلب لا العرض هو أكبر تحدي يواجه الأمن الغذائي في اليمن.** الغذاء متاح بوجه عام، لكن معظم اليمنيين لا يقدرون على ثمنه. فتناقص القوة الشرائية أكبر تهديد يواجه الأمن الغذائي. ونتيجة تراجع مصادر الدخل في القطاعين العام والخاص، هناك نسبة متزايدة من الأسر لا تقدر على تلبية احتياجاتها الإنسانية الأساسية. وتغيرت آلية تكيف عدد كبير من السكان نتيجة الانخفاض في القوة الشرائية. وهناك اليوم عدد أكبر من السكان يلجؤون إلى مستويات زائدة من الاقتراض لتلبية الاستهلاك الغذائي والاعتماد على دعم الدخل من المعونات الإنسانية أو التحويلات. كما لا يعتبر تناقص القوة الشرائية أهم تهديد وحيد يواجه الأمن الغذائي فحسب، بل وأشار إليه أيضاً مستوردو المواد الغذائية وتجار الجملة وتجار التجزئة باعتباره أحد التحديات الرئيسية.

حافظت آليات السوق على استدامة الإمدادات المتواصلة من السلع الغذائية وأثبتت قدرة عظيمة على الصمود، لكنها تتعرض لضغط تحت وطأة التكاليف والمخاطر المتزايدة. برزت إمكانية الحصول على النقد الأجنبي كأحد القيود الأساسية التي تواجه مستوردي المواد الغذائية، حيث تشكل محدودية توفر النقد الأجنبي والتكاليف المتزايدة باعتبارهما التحديين الأشد إلحاحاً. فالصعوبات التي يواجهها الناس في سحب الأموال من البنوك وتحويلها قوّضت أيضاً الثقة في النظام المصرفي، وساهمت في ظهور شركات الصرافة باعتبارها الجهة الرئيسية لتقديم التمويل، مع تكبد مستوى أكبر من حيث التكاليف والمخاطر. كما أشير أيضاً

<sup>1</sup> منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة (الفاو)، اليمن - تقرير عن الأوضاع ديسمبر 2017.

إلى الشواغل بشأن تأثير عرقلة إمكانية الوصول إلى موانئ الاستيراد الرئيسية كالحديدة وعدن والصليف والتكاليف المتزايدة نتيجة التأخيرات في حصول الشحنات الواردة على تصاريح باعتبارها من التحديات الرئيسية على الصعيد اللوجستي.

على المجتمع الدولي توسيع تدابير مساندة الدخل لتخفيض معاناة سكان اليمن. يشمل هذا توسيع الجهود الحالية لتقديم مساندة الدخل (التحويلات النقدية) والمساعدات الغذائية للتصدي للتآثر السلبي لتناقص الدخل، وهو المحرك الأساسي للأزمة الإنسانية الراهنة. ينبغي تشجيع استئناف دفع رواتب موظفي الحكومة والمتقاعدين ومنتقعي الرعاية الاجتماعية.

ينبغي للمجتمع الدولي والسلطات اليمنية أيضاً تقديم المساعدة لتعزيز القدرة على الصمود لدى سلسلة قيمة الواردات الغذائية في مواجهة التكاليف والمخاطر المتصاعدة في المجالات التالية:

#### 1. تيسير إمكانية الحصول على العملة الأجنبية لتأمين الواردات الغذائية

- يمكن استغلال المعونات الأجنبية - وهي من المصادر القليلة المتبقية لتدفقات النقد الأجنبي إلى اليمن - للمساعدة على توفير النقد الأجنبي اللازم للواردات الغذائية.
- ويمكن أن يتوصل المانحون والسلطات والبنوك إلى اتفاق جماعي على استغلال تدفقات المعونات لتمويل الواردات الغذائية على أساس الأولوية، وذلك بناء على التوافق الواسع في الآراء على أهمية استدامة الواردات الغذائية.
- إن تيسير الحصول على العملة الأجنبية لن يتصدى للتحديات التي تواجه المستوردين في الحصول على العملة الأجنبية فحسب، بل سيساعد أيضاً على خفض التكاليف المرتفعة لتحويل الأموال من خلال القنوات غير الرسمية.

#### 2. استعادة الثقة في النظام المالي

- استعادة السيولة في النظام المالي من التدابير المهمة للحد من تكاليف ومخاطر المعاملات فيما يخص المدفوعات، لا لسلسلة القيمة الغذائية فحسب، بل للاقتصاد بأكمله.
- ينبغي للبنك المركزي اليمني وضع خطة عمل متعددة المراحل ومحددة المدة لاستعادة السيولة إلى النظام المالي. يمكن أن يكون دفع الفوائد المتراكمة على أذون الخزانة التي تحفظ بها البنوك خطوة أولى على طريق تخفيف ضغوط السيولة على القطاع المصرف.
- ينبغي أن تنظر السلطات في توجيه مدفوعات الرواتب والمعاشات التقاعدية والتحويلات الاجتماعية من خلال البنوك لاستعادة ثقة الجمهور، وذلك شريطة أن تكون البنوك قادرة على ضمان الوصول إلى الأموال (السحوبات النقدية) وتنفيذ عمليات الدفع في كافة المناطق اليمنية (شبكات التوزيع).

### 3. تيسير تخلص شحنات الواردات الغذائية

- وضع إجراءات تخلص تجمع بين الكفاءة والوضوح على نحو يمكن وصول الإمدادات الغذائية عبر جميع الموانئ المتاحة.

لا تقتصر القيود التي يتناولها هذا التقرير على الواردات الحيوية الأخرى والأنشطة الإنسانية وجهود الإعمار والتعافي. مع أن تحليل القيود في هذا التقرير ينصب تركيزه على تحديد العقبات التي تقف في طريق واردات القمح والدقيق والأرز، فإن هذه القيود تؤثر على ما هو أكثر من ذلك، وتطال الواردات الحيوية الأخرى، كاستيراد المواد الغذائية الأخرى (السكر واللحليب المجفف والبقوليات) والسلع غير الغذائية (النفط وأنظمة الطاقة الشمسية ومواد البناء وما إلى ذلك)، فضلاً عن استيراد الأدوية والمستلزمات الزراعية الضرورية لاستدامة مستوى الإنتاج الزراعي المحلي في اليمن. كما تطال القيود التي يتناولها هذا التقرير أيضاً الأنشطة الإنسانية وأنشطة الإعمار والتعافي التي يقوم عليها مختلف المانحين المعنيين باليمن. ويُتوقع أن يؤدي التصدي لهذه القيود إلى تيسير عمل الوكالات الإنسانية، وبإمكانه تسريع جهود الإعمار والتعافي التي تنفذها مختلف الوكالات الإنمائية.

## معلومات عامة وهيكل التقرير

### الخلفية العامة والمنهجية

هذا التقرير هو تقييم للوضع الراهن لواردات المواد الغذائية (القمح والدقيق والأرز) إلى اليمن، وتأثير الصراع الدائر في البلد على الواردات التجارية من هذه السلع. يشخص هذا التقييم جانبين محوريين يعوقان الواردات من هذه السلع، وهما القيود المالية والقيود اللوجستية أمام استيراد القطاع الخاص لتلك السلع. ويحلل التقرير أدوار مستوردي القطاع الخاص والبنوك التجارية وتجار الجملة والموزعين وعملية الاستيراد ذاتها وال العلاقات مع البنوك المراسلة ودور البنك المركزي اليمني وقيود العملة الأجنبية وغيرها من الجوانب وثيقة الصلة التي تؤثر على الواردات الغذائية. كما يقف التقرير أيضاً على السلسلة اللوجستية والاختناقات التي يواجهها المستوردون ضمن هذه السلسلة. ويحدد المحركات الأساسية لانعدام الأمن الغذائي في إطار عملية استيراد السلع الغذائية الأساسية، ويقيّم هذه المحركات وأسبابها الرئيسية، ويحدد الاختناقات في عملية الاستيراد والتوزيع بغية التوصل إلى توصيات ذات أولوية وقابلة للتطبيق على السياق اليمني. ويُتوقع أن تستند بهذا التقييم قرارات الاستجابة الإنسانية والسياسات العامة وتصنيمات التدخلات التشغيلية من جانب شركاء التنمية الدوليين في اليمن.

أُجري هذا التقييم بقيادة فريق متعدد التخصصات من مجموعة البنك الدولي يتمتع بخبرة في مجال المالية ولوگستيات التجارة، فضلاً عن دعمه بالبحوث الميدانية. يمثل القمح والدقيق والأرز السلع الأساسية التي يتناولها هذا التقرير. ويغطي الإطار الزمني للتحليل ثلاث سنوات هي 2014 و2015 و2016، ويمتد ليشمل 2017 حيثما توافرت البيانات. وهو يستند إلى تحليل البيانات التاريخية فقط. فالتوقعات المستقبلية لاتجاهات التجارة الدولية في اليمن والعرض والطلب في السوق المحلية أمران خارج نطاق هذا التقييم.

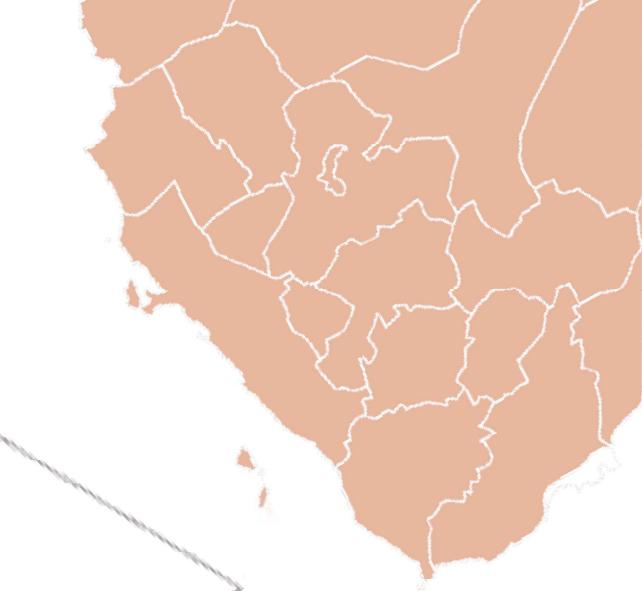
قامت مجموعة البنك الدولي بعملية مكثفة للمقابلات والمشاورات مع أصحاب المصلحة، واستعرضت الخبرات في البلدان الأخرى بغية التوصل إلى خيارات تدخل على صعيد السياسات والعمليات من شأنها تحسين تسهيلات التجارة وضمان توفر

**تمويل التجارة للمستوردين.** جُمعت البيانات الأولية من خلال مقابلات متعددة، منظمة وشبه منظمة، أديرت وجهاً لوجه وعبر الهاتف لاختيار عينة صغيرة من مختلف أصحاب المصلحة، من ضمنهم موردو سلع عالميون ومستوردون ووكالء شحن ومؤسسات مالية وتجار جملة وموزعون وتجار تجزئة وعملاء ومسؤولو موانئ وجهات تنظيمية ومسؤولو برنامج الأغذية العالمي وألية الأمر المتحدة للتحقيق والتفتيش. كما بذل الفريق أيضاً مجهوداً إضافياً لجمع البيانات الثانوية ودمجها وتحليلها باستخدام المراجعات المكتبية للمعلومات المتاحة للجمهور من مصادر عالمية لها حجّيتها. تضمنت مصادر البيانات الثانوية تقارير من سلطات ميناءي عدن والحديدة وتقارير المجموعة اللوجستية وبيانات آلية الأمر المتحدة للتحقق والتفتيش وقواعد بيانات الجمارك التابعة لمصلحة الجمارك اليمنية.

يهدف التقرير إلى طرح حلول تساعد على تيسير استيراد الأغذية والسلع الأخرى الأساسية كالأدوية والمستلزمات الزراعية لتخفيف وطأة الأوضاع الإنسانية في اليمن. كما يتوقع أيضاً أن تؤدي التدخلات التي يوصي بها التقرير إلى تحسين جهود التعافي وفاعلية وتنفيذ الأنشطة الإنسانية وأنشطة الإعمار والتعافي.

## هيكل التقرير

ينقسم التقرير إلى أربعة أقسام. يقدم الجزء الأول عرضاً عاماً لبيئة الاقتصاد الكلي والقطاع المالي، والتطورات الأخيرة، وتأثير الصراع على تمويل التجارة بوجه عام واللوจستيات والأمن الغذائي. ويقدم الجزء الثاني عرضاً عاماً للوضع الراهن لواردات القمح والدقيق والأرز، متناولًا ثلاثة مجالات رئيسية. أولاً: يجمع التقرير البيانات الرسمية حول الواردات اليمنية من الأسواق الدولية خلال الأعوام 2014 و2015 و2016، محددًا أنماطاً واتجاهات رئيسية يمكن استبانتها أثناء هذه السنوات الثلاث. ثانياً: يحلل أسعار السوق الدولية والمحالية فيما يخص السلع المستهدفة. ثالثاً: يتناول سلسل إمداد السلع المستهدفة، مسلطًا الضوء على العمليات الأساسية التي ينطوي عليها استيرادها وتوزيعها في عموم اليمن. ويحدد الجزء الثالث القيود المكبلة على واردات هذه السلع، ويسلط الضوء على العارقيل والعقبات الرئيسية داخل السلسلة. ويقدم تحليلاً معمقاً لقضايا العرض مقابل الطلب من واقع ما تم جمعه من بيانات إحصائية واستناداً إلى التحقق من أصحاب المصلحة الرئисيين. واستناداً إلى تناول الجزأين الثاني والثالث، يصف الجزء الرابع الخيارات الموصى بها للتدخل.



## الجزء الأول: السياق العام لليمن

### بيئة الاقتصاد الكلي والقطاع المالي

أدى الصراع الدائر في اليمن وما اقترن به من انفلات أمني، وعدم استقرار سياسي، وحصار يحول دون وصول شحنات الغذاء والوقود، وانهيار اقتصادي، إلى ضائقة اقتصادية طاحنة. ولا تقارن التحديات الاقتصادية السابقة، على الرغم من صعوبتها فيما قبل مارس/آذار 2015، بالوضع الراهن الحرج للغاية في اليمن؛ حيث أثرت الحرب الدائرة حالياً أشد التأثير على واردات الغذاء والوقود، وحدّت من الصادرات اليمنية، وشكّلت ضغطاً على سعر صرف العملة، وسرّعت وتيرة التضخم، وتسبّبت في أضرار هائلة واسعة النطاق لحقت بالبنية التحتية الحيوية. تشير التقارير إلى تناقص إجمالي الناتج المحلي بنسبة 35%<sup>2</sup> نتيجة تعطل الأنشطة الاقتصادية على نطاق واسع، حيث تعمل مؤسسات الأعمال بنصف طاقتها مقارنة بما كان عليه الحال في فترات ما قبل الصراع.<sup>3</sup> وأقلّل كثير من الموظفين من وظائفهم، وقد ما يقدّر بثمانية ملايين يمني موارد رزقهم أو يعيشون في مجتمعات محلية لا تحصل إلا على الحد الأدنى من الخدمات الأساسية أو لا تحصل عليها بالمرة.<sup>4</sup> وقد استنزفت المخزونات، بما فيها الأغذية، وهناك افتقار إلى الموارد المالية اللازمة لتعويض النقص فيها. ويجري استهلاك الأصول الزراعية في المناطق الريفية للتغلب على الانهيار الحاصل في نظام التوزيع الوطني، مما يقوّض بالتالي آفاق الموسم الزراعية المستقبلية.

<sup>2</sup> تقرير حول تقييم أوضاع الفقر في اليمن، يونيو/حزيران 2017، البنك الدولي.

<sup>3</sup> خدمة تشجيع المشروعات الصغيرة والمتوسطة، 2015. استقصاء الأعمال السريع، أثر الأزمة اليمنية على نشاط القطاع الخاص. خدمة تشجيع المشروعات الصغيرة والمتوسطة.

<sup>4</sup> مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية التابع للأمم المتحدة، النشرة الإنسانية لليمن، العدد 21 / اعتباراً من 18 مارس 2017.

تراجع إيرادات الدولة للخدمة المدنية إلا جزئياً منذ سبتمبر/أيلول 2016. تشهد إيرادات المالية العامة تراجعاً في الوقت الراهن، ويجري تمويل العجز بشكل متزايد من خلال تراكم المتأخرات، مما يقوض وظائف الدولة ويضعف البيئة التشغيلية لأنشطة القطاع الخاص. وتراجع إنتاج النفط والغاز من متوازنه السابق عند 326 ألف برميل في اليوم إلى ما لا يزيد على 30 ألف برميل في اليوم في 2016. وتراجعت مصادر الصادرات الأخرى بنسبة تبلغ نحو 60% في 2015 مقارنة بمستواها في 2014. وإنما تشير التقديرات إلى أن الصادرات تراجعت في 2016 إلى ما دون 10% من مستواها فيما قبل الصراع.<sup>6</sup> وانكمشت الواردات منذ 2014 بنسبة نحو 50%.<sup>7</sup>

كما قوض الصراع أيضاً قدرة البنك المركزي اليمني التشغيلية وعطل وظائف البنك المركزي الأساسية، مما أثر على توافر واعتمادية وتكلفة المدفوعات والخدمات المالية المحلية والعابرة للحدود. كان لتعليق وظائف البنك المركزي في اليمن تأثير شديد وبعيد المدى؛ لأن دور البنك المركزي اليمني كان يتجاوز حدود اختصاصات البنوك المركزية الكلاسيكية (السياسة النقدية والرقابة المصرفية) لتغطية الوظائف الضرورية للاقتصاد اليمني، بما في ذلك دفع الرواتب والمعاشات (نهاية عن الخزانة) وتوفير العملة الأجنبية لمستوردي الأغذية. وبالتالي لم يعرقل تعليق وظائف البنك المركزي اليمني توفير المدفوعات والخدمات المالية فحسب، بل كان له أيضاً تأثير مباشر على الملايين من الأسر اليمنية (مدفوعات رواتب القطاع العام والمعاشات التقاعدية والتحويلات الاجتماعية) والقطاع الخاص (توفير العملة الأجنبية لواردات الأغذية).

أدى انعدام الاستقرار المتزايد سياسياً ومالياً على صعيد الاقتصاد الكلي إلى انخفاض في تدفقات العملات الأجنبية الواردة إلى اليمن. تعتمد تدفقات احتياطيات النقد الأجنبي في اليمن حالياً اعتماداً كبيراً على تدفق الحالات الآخذة في الناقص. ولم يترك الافتقار إلى الصادرات ومحدودية تدفقات المساعدات الأجنبية، التي بلغت من قبل نحو ملياري دولار سنوياً، سوى الحالات كمصدر للدخل من النقد الأجنبي. وفي البداية ظلت الحالات مستقرة عند مستواها حتى أوائل 2015، لكن تراجعت منذ ذلك الحين، وتذهب التقديرات إلى أنها لا تتجاوز حالياً 1.4 مليار دولار.<sup>8</sup> وتشير التقديرات إلى أن جزءاً كبيراً من هذه الحالات يصل إلى اليمن عبر قنوات غير رسمية كتجار العملات وشركات الصرافة.

## الصراع الحالي وتأثيره الاقتصادي والإنساني

أسفر الصراع الراهن عن أسوأ أوضاع إنسانية كارثية يتعرض لها البلد. يشهد اليمن أسوأ أزمة إنسانية في العالم، حيث أسفر الصراع المستمر عن محصلة متزايدة من الضحايا والمصابين بين المدنيين في كل أنحاء البلد، بالإضافة إلى تدهور شديد في الخدمات العامة. تجاوز تقديرات الوفيات 8757، وتصل الإصابات المسجلة إلى أكثر من 50 ألف حالة على مستوى اليمن،<sup>9</sup> ناهيك عن الكثيرين الذين طالتهم الأوبئة كالكوليرا وغيرها من الأمراض المعدية المتفشية، أو المخاطر الجانبيّة المتربّعة على تداعي البنية التحتية الاجتماعية والاقتصادية.

<sup>5</sup> وزارة التخطيط والتعاون الدولي. (مارس، 2016). التحديث الاجتماعي الاقتصادي حول اليمن، العدد 12. وزارة التخطيط والتعاون الدولي.

<sup>6</sup> سلسلة مذكرات سياسات البنك الدولي. 2017. التحدّيات الاقتصادية والماليّة والإجتماعية في المرحلة المبكرة لليمن فيما بعد الصراع، البنك الدولي.

<sup>7</sup> سلسلة مذكرات سياسات البنك الدولي. 2017. التحدّيات الاقتصادية والماليّة والإجتماعية في المرحلة المبكرة لليمن فيما بعد الصراع، البنك الدولي.

<sup>8</sup> سلسلة مذكرات سياسات البنك الدولي. 2017. التحدّيات الاقتصادية والماليّة والإجتماعية في المرحلة المبكرة لليمن فيما بعد الصراع، البنك الدولي.

<sup>9</sup> مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، النشرة الإنسانية لليمن، العدد 30، 28 يناير 2018

يحتاج ما يقدر بنحو 22.7 مليون يمني (حوالي ثلثي السكان) إلى مساعدة إنسانية عاجلة.<sup>10</sup> وضمن هذه الفئة، هناك حوالي 11.3 مليون شخص هم بالفعل في حاجة ماسة إلى المساعدة لإنقاذهم أو الإبقاء على حياتهم، و10.8 مليون في حاجة إلى المساعدة للحيلولة دون ازلاقهم في هوة الحاجة الماسة. وهناك ما لا يقل عن 8 ملايين شخص يفتقرون حالياً إلى مياه الشرب النظيفة وخدمات الصرف الصحي، وحوالي 14.8 مليون شخص يفتقرون إلى إمكانية الحصول على الخدمات الصحية الأساسية.<sup>11</sup>

تتبأ الأمم المتحدة بالمجاعة كخطر محدق في اليمن، والأطفال الذين يعانون من سوء التغذية والحوامل والمصابون بأمراض أخرى مزمنة عرضة بشدة لمخاطر الموت في ظل ما يواجهون من "تهديد ثالث" ناجم عن الصراع والمجاعة والكوليرا. شهد اليمن تقشياً هائلاً للكوليرا تصنفه منظمة الصحة العالمية من "الدرجة 3".<sup>12</sup> واعتباراً من فبراير 2018، تجاوز عدد الحالات المشتبه بها في البلاد 1,057,300 حالة، مع وفاة ما يزيد على 2,225 مواطناً من جراء هذا المرض. ووفقاً لبيانات منظمة الصحة العالمية، طالت الكوليرا كلاً من الأطفال والبالغين، لكن معدلات الإصابة أعلى بين الفئات الأشد عرضة، ولا سيما الأطفال دون 18 سنة، الذين يمثلون حوالي 56.3% من مجموع الحالات المشتبه بها. ويعتبر الأطفال الذين يعانون من سوء التغذية والحوامل والمصابون بأمراض أخرى مزمنة عرضة لمستوى أكبر من خطر الموت. ومن ثم يشكل الأطفال دون 15 سنة والكبار البالغون من العمر 60 سنة فأكثر حوالي 63.7% من إجمالي الوفيات.<sup>13</sup>

تضاعف معدل انتشار الفقر على المستوى الوطني، مرتفعاً من 34.1% في 2014 إلى 78% في 2016.<sup>14</sup> ويتفشى الفقر وانعدام الأمن الغذائي في اليمن إلى يومنا هذا، وسيظل هذا يمثل تحدياً كبيراً أمام بناء مجتمع أكثر شمولاً لكل اليمنيين فيما بعد انتهاء الصراع. وفقاً لمسح استقصائي لميزانية الأسر في 2014، شهد اليمن زيادة كبيرة في معدل الفقر بين عامي 2005 و2014، مع زيادة تصل إلى نحو 12 نقطة من 34% في 2005 إلى 48% في 2014، فيما تشير التقديرات الأولية لдинاميات الفقر إلى زيادات إضافية بارتفاع نسبة اليمنيين الذين يعيشون تحت خط الفقر الوطني في 2016 إلى 78%. نتج الوضعان الأكثر شيوعاً اللذان أثر فيهما الصراع تأثيراً مباشراً على سبل كسب رزق اليمنيين وأصولهم إما عن فقدانهم مصدر دخلهم الرئيسي (45% من السكان في 2015 و38% في 2016) وإما نزوحهم عن ديارهم إلى مكان آخر في اليمن (17% من السكان في 2015 و23% في 2016).

<sup>10</sup> مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، النشرة الإنسانية لليمن، العدد 30، 28 يناير 2018

<sup>11</sup> مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، عرض عام لاحتياجات الإنسانية 2017، نوفمبر 2016

<sup>12</sup> يشير تصنيف "الدرجة 3" إلى حدث كبير واحد أو متعدد في البلاد وله عواقب كبيرة على الصحة العامة على نحو يتطلب مساندة خارجية.

<sup>13</sup> منظمة الصحة العالمية، لوحة متابعة الاستجابة، مركز عمليات الطوارئ: [powerbi.net/bi/-http://who](http://who.powerbi.net/bi/).

<sup>14</sup> تقرير حول تقييم أوضاع الفقر في اليمن، يونيو 2017، البنك الدولي.

# حالة الأمن الغذائي: حقائق وأرقام

صار ما يقدر بنحو 17 مليون شخص في اليمن، أي 60% من السكان، من المحرورمين من الأمن الغذائي.<sup>15</sup> وتدھب تقديرات نظام التصنيف المتكامل لمراحل الأمن الغذائي التابع لمنظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة (الفاو) إلى معاناة ما مجموعه 17.8 مليون شخص في اليمن من انعدام الأمن الغذائي. هناك حوالي 9.4 مليون شخص يعيشون في أزمة، فيما يواجه 8.4 مليون شخص حالات طارئة وهم الآن على شفا الماجعة.<sup>16</sup> وتعتبر حجة وصعدة وأبين وتعز المحافظات الأكثر تأثراً من حيث انعدام الأمن الغذائي.<sup>17</sup> مما مجموعه 34 مديرية بتلك المحافظات تضم 40% أو أكثر يعانون من انعدام الأمن الغذائي الشديد. وستدرج محافظات الجوف وإب والضالع على الأرجح ضمن مستوى المرحلة 4 وفق التصنيف المتكامل لمراحل الأمن الغذائي إذا لم تحظَ بإجراءات تدخلية على هيئة معونات إنسانية.<sup>18</sup>

**اليمن من البلدان الستة الأشد معاناة من انعدام الأمن الغذائي في العالم.**<sup>19</sup> وفقاً للمؤشر العالمي للجوع، أدرجت تصنيفات شدة الجوع في اليمن ضمن الفئة "المندرة بالخطر" منذ 1992. فقد أشرنا إلى أن المؤشر العالمي للجوع صنف اليمن في عام 2016 ضمن البلدان الستة الأشد معاناة من انعدام الأمن الغذائي في العالم. وتشير وثيقة عمليات خاصة بالعملية الطارئة الجديدة التابعة لبرنامج الأغذية العالمي، وعنوانها "الاستجابة الفورية والمتكاملة والمستدامة لتجنب الماجعة في اليمن"، إلى أن تصنيف المؤشر العالمي للجوع لسنة 2016 يظهر تدهوراً كبيراً مقارنة بمستويات ما قبل الصراع، حيث كان اليمن يحتل التصنيف الثامن والحادي عشر في عامي 2011 و2014 على الترتيب. كما تحدّر أيضاً من وجود مؤشرات تبيّن بأن الماجعة بدأت تحدث فعلاً في بعض المديريات الأشد تأثراً، لكن تحجبها الإحصاءات التي تُجرى على مستوى المحافظات. (انظر الخريطة 1.1 أدناه). يقيس التسلسل الزمني المبين في الشكل 1.1 أدناه التدهور الشديد والسريع في حالة الأمن الغذائي في اليمن في السنوات الأخيرة.

<sup>15</sup> برنامج الأغذية العالمي، اليمن - حالة انعدام الأمن الغذائي في اليمن من الواقع تقييم حالة الأمن الغذائي والتغذية في حالات الطوارئ، أبريل 2017.

<sup>16</sup> منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة (الفاو)، اليمن - تقرير عن الأوضاع ديسمبر 2017.

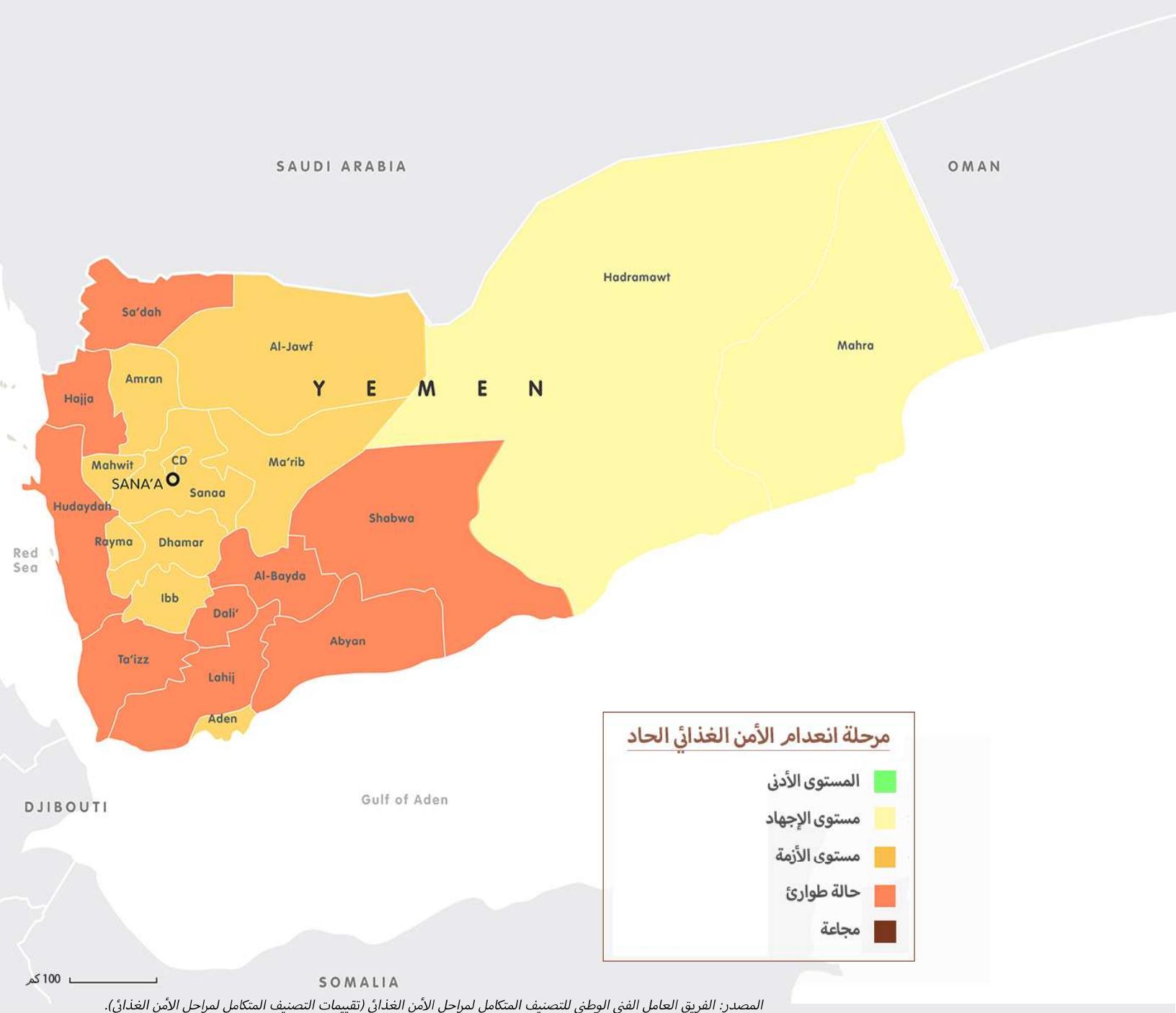
<sup>17</sup> حسابات SIEG استناداً إلى تحديد أولويات مجموعات الأمن الغذائي والتغذية للموقع الجغرافي للاستجابة الإنسانية لسنة 2017.

<sup>18</sup> التصنيف المتكامل لمراحل الأمن الغذائي، اليمن: موقف انعدام الأمن الغذائي الحاد المتوقع، مارس - يوليو 2017.

<sup>19</sup> المؤشر العالمي للجوع، المعهد الدولي لبحوث سياسات الغذاء.

**خريطة 1.1: بلغ انعدام الأمن الغذائي مستويات الطوارئ مع الاعتقاد  
بوجود جيوب مجاعة في بعض المحافظات**

**عرض عام لوضع انعدام الأمن الغذائي المتوقع  
في اليمن (مارس-يوليو 2017)**



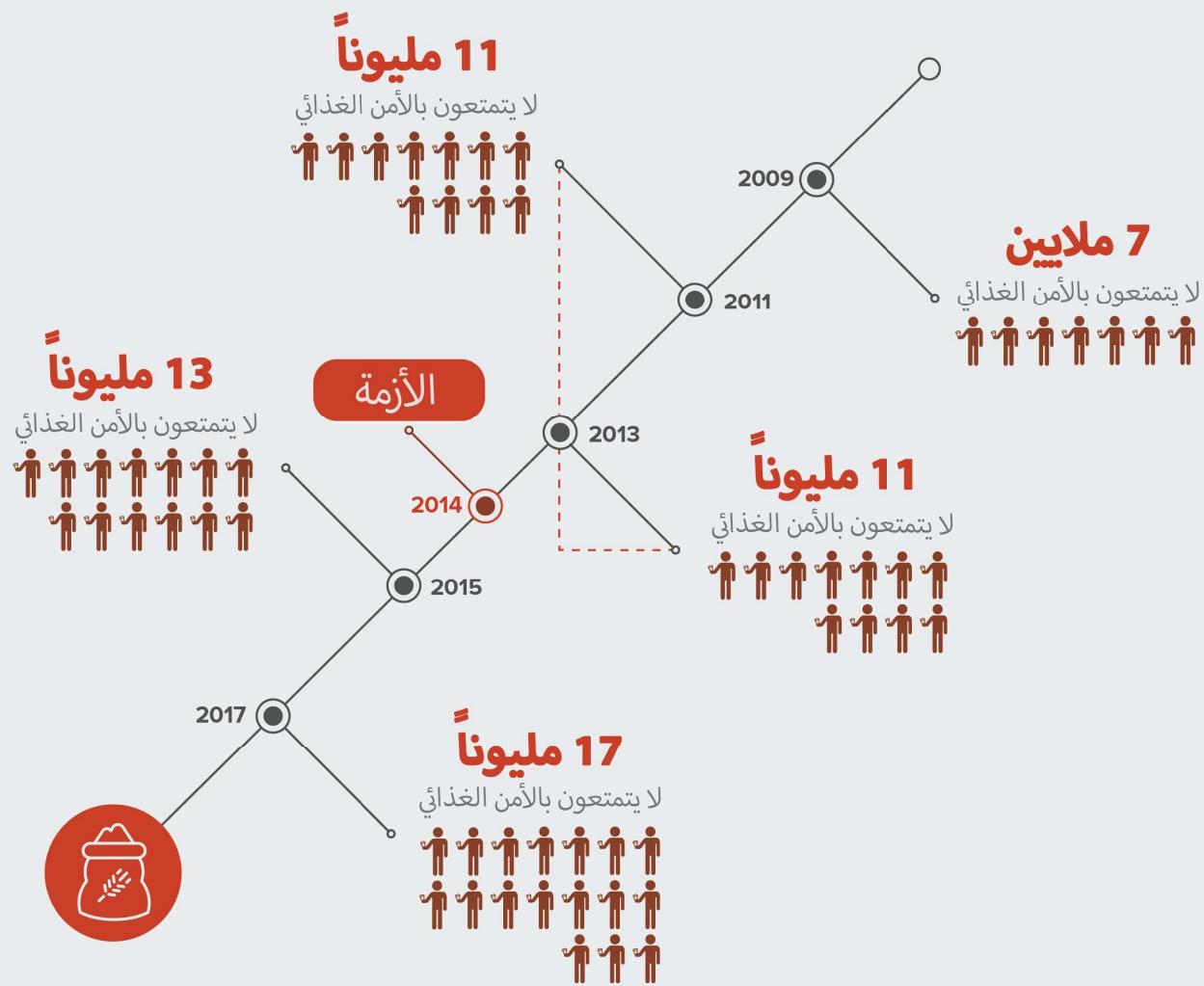
**مرحلة انعدام الأمن الغذائي الحاد**

- المستوى الأدنى
- مستوى الإجهاد
- مستوى الأزمة
- حالة طوارئ
- مجاعة

المصدر: الفريق العامل الفني الوطني للتصنيف المتكامل لمراحل الأمن الغذائي (تقييمات التصنيف المتكامل لمراحل الأمن الغذائي).

# الشكل 1.1: تسلسل زمني لحالة الأمن الغذائي المتدهورة

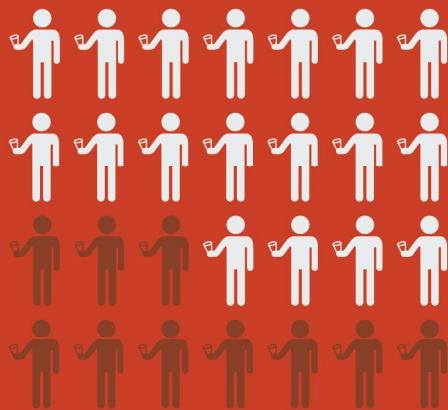
بسرعة في اليمن منذ 2009



10 ملايين  
يعانون من أزمة



7 ملايين  
يواجهون حالات طوارئ



هناك الآن 17 مليون شخص من سكان اليمن إجمالاً يعانون من أزمة غذائية

لا ينعمون بالأمن الغذائي



الجزء الثاني

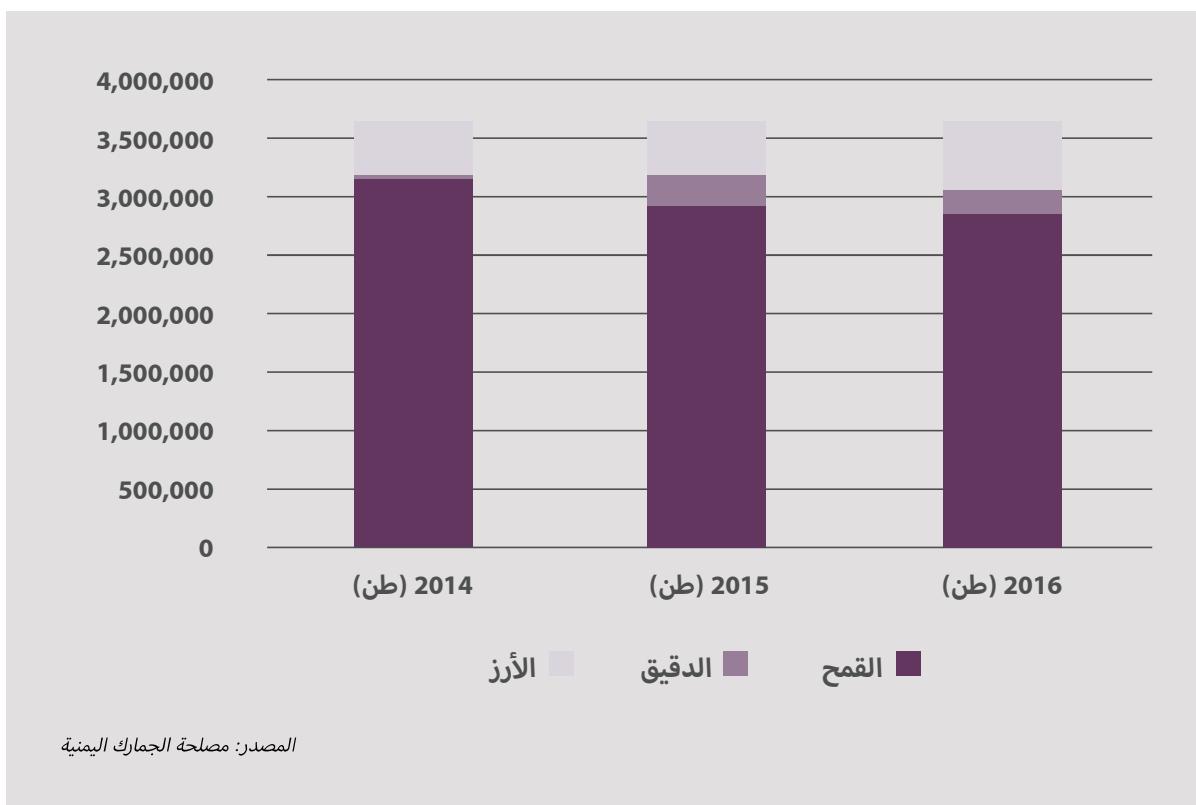
## الوضع الراهن لواردات السلع الغذائية الأساسية

### عرض عام للسوق

تشكل واردات السلع الغذائية أكبر الواردات بخلاف النفط والغاز، وتغطي أكثر من 90% من احتياجات الاستهلاك المحلي السنوي. ويعتمد اليمن بشكل شبه كلي على الواردات لتلبية طلب السوق المحلية على السلع الأساسية بما فيها القمح والدقيق والأرز. ولا يشكل الإنتاج المحلي إلا حوالي 25%， في أحسن الأحوال، من إجمالي المواد الغذائية المتوفرة في اليمن، وأقل من 10% من السلع الغذائية الأساسية. وتشير التقديرات إلى أن احتياجات الواردات الغذائية تصل إلى حوالي 4.75 مليون طن سنوياً، حيث تقدر واردات القمح وحدها بأكثر من 3 ملايين طن. في عام 2014، استورد اليمن 3.16 مليون طن من القمح، بقيمة استيرادية إجمالية تبلغ 215.8 مليار ريال يمني (ما يعادل مليار دولار بسعر الصرف 215 ريالاً/دولار) و444.4 ألف طن من الأرز بقيمة استيرادية إجمالية تبلغ 84.6 مليار ريال (ما يعادل 393.5 مليون دولار بسعر الصرف 215 ريالاً/دولار). وقد واصلت واردات القمح والدقيق والأرز تدفقها على الرغم من الصراع بانخفاض هامشي في 2016. وتراجعت واردات حبوب القمح من 3.16 مليون طن في عام 2014 إلى 2.87 مليون طن في 2016، مسجلة انخفاضاً نسبته 9.45%. لكن واردات الدقيق عوضت هذا الانخفاض في واردات حبوب القمح، حيث وصلت إلى 202.3 ألف طن مقارنة بنحو 35.3 ألف طن فقط في 2014.<sup>20</sup> كما تراجعت أيضاً واردات الأرز بنسبة 16.8% مقارنة بعام 2014. يبين الشكل 1.2 أدناه أن مستويات واردات القمح والدقيق والأرز لم تشهد انخفاضاً كبيراً مقارنة بمستويات ما قبل الأزمة.

<sup>20</sup>بيانات مصلحة الجمارك اليمنية.

**الشكل 1.2: لم تشهد مستويات واردات القمح والدقيق والأرز انخفاضاً كبيراً مقارنة بمستويات ما قبل الأزمة.**



واصلت الواردات الغذائية تدفقها خلال 2017، مما أسفز عن معين مستمر وتوفير القمح والأرز في البلد. من ينابر إلى سبتمبر، وصل إجمالي واردات هاتين السلعتين إلى 2.6 مليون و371 ألف طن على الترتيب (الجدول 1.2).<sup>21</sup> وشهد النصف الأول من 2017

**الجدول 1.2: الكمية الإجمالية لواردات القمح والأرز إلى اليمن من العالم خلال 2014 إلى سبتمبر 2017 (بالطن)**

السلعة (بالطن)	2014	2015	*2016	2017 (يناير-سبتمبر)**
القمح	3,168,117	2,937,914	2,868,730	2,674,781
الدقيق	35,334	262,204	202,398	إلى جانب القمح
الأرز	444,427	439,293	369,714	371,000

المصدر: \* مصلحة الجمارك اليمنية \*\* حسابات SIEG

<sup>21</sup>حسابات SIEG استناداً إلى بيانات الموانئ اليمنية.

ارتفاعاً في مستوى واردات القمح نتيجة انخفاض في الأسعار الدولية بنسبة نحو 40% أثناء موسم الحصاد. وقد أدى هذا الانخفاض في الأسعار الدولية إلى طفرة في شراء القمح من جانب المستوردين اليمنيين في مارس وأبريل ومايو، مما أسفر عن الاستغلال الكامل للطاقة التخزينية (البالغة إجمالاً 900 ألف طن) في البلد. وهو ما أسفّر عن توفير القمح في معظم المحافظات. لكن القيود التي طرأة مؤخراً على واردات الأغذية والوقود إلى البلد منذ شهر نوفمبر أثرت تأثيراً طفيفاً على توفر تلك السلع في البلد، وربما تسوء في الشهور المقبلة إذا لم يتم تخفيف هذه القيود.

## الجدول 2.2. أكبر عشرة مستوردين محليين للقمح حسب إجمالي الوزن الصافي للواردات خلال 2014-2016

م	المستورد	مستوى الواردات (بالمليون طن)
1	الشركة اليمنية للمطاحن وصوامع الغلال (هائل سعيد أنعم)	2.60 طن
2	الشركة اليمنية للاستثمارات الصناعية المحدودة (فاهرم)	2.30 طن
3	شركة السعيد للتجارة المحدودة	1.26 طن
4	شركة الحديدية للمطاحن المحدودة	0.75 طن
5	الشركة اليمنية الدولية للصناعات الغذائية المحدودة (الحباري)	0.52 طن
6	الشركة الوطنية لصوامع الغلال المحدودة (العوادي)	0.49 طن
7	برنامج الأغذية العالمي	0.43 طن
8	شركة صوامع ومطاحن عدن (الرويشان)	0.33 طن
9	الحاج محمد علي العوادي	0.11 طن
10	الشركة العربية لصوامع الغلال (يحيى سهيل)	0.09 طن

المصدر: مصلحة الجمارك اليمنية

يتم استيراد السلع الغذائية الأساسية بمعرفة عدد صغير من الشركات الخاصة. استحوذ أكبر اثنين من المستوردين على حوالي 70% من إجمالي الواردات في 2016، وأما أكبر عشرة مستوردين للقمح فاستحوذوا على حوالي 99% من جميع واردات القمح عن السنة ذاتها. يعتبر برنامج الأغذية العالمي الآن من أكبر عشرة مستوردين، ويشكل حوالي 10% من القمح المستورد (مقارنة بواحد في المائة في 2014). وتعتبر واردات الدقيق أكثر تنوعاً بكثير مقارنة بالقمح. فهناك أكثر من 500 مستورد، مع استحواذ العشرة الكبار على 64.13% من الواردات، وذلك كما نرى فيما يلي. وأما سوق الأرز فهي أقل تركيزاً على جانب المستوردين من سوق القمح والدقيق، حيث يوجد بها أكثر من 4 آلاف مستورد. ويشكل أكبر أربعة مستوردين 50% من واردات الأرز، ويشكل أكبر 10 مستوردين 64% من الواردات، مما يترك ما نسبته 36% موزعة بين آلاف المستوردين الآخرين.

تأتي واردات القمح والأرز من الأسواق العالمية التي تعتبر مصادر تقليدية لهاتين السلعتين الغذائيتين. ظلت أستراليا تقليدياً المصدر الأول للقمح إلى اليمن، لكن روسيا سبقتها الآن إلى هذا المركز اعتباراً من 2016. ويشكل هذان البلدان الآن حوالي 50%

## الجدول 3.2. أكبر عشرة مستوردين محليين للدقيق حسب إجمالي الوزن الصافي للواردات خلال 2014-2016

ر	المستورد	مستوى الواردات (بالألف طن)
1	شركة الصليف للتجارة الدولية	78.19 طن
2	شركة السعيد للتجارة المحدودة	54.00 طن
3	داديه للتجارة العامة	36.98 طن
4	برنامج الأغذية العالمي	36.56 طن
5	حسام عمر محمد أحمد الزبيدي	32.21 طن
6	شركة أولاد سالم عبد الرحمن باجرش (سابسون)	25.86 طن
7	شركة المحسن إخوان للتجارة	21.91 طن
8	محمد خريف عوض بادباه	20.13 طن
9	سالم بخيت سالم كلشات	19.61 طن
10	محمد مثنى علي المحنش	18.14 طن

المصدر: مصلحة الجمارك اليمنية

## الجدول 4.2. أكبر عشرة مستوردين محليين للأرز حسب إجمالي الوزن الصافي للواردات خلال 2014-2016

ر	المستورد	مستوى الواردات (بالألف طن)
1	بن عوض النقيب للتجارة والتسيويق	234.11 طن
2	شركة السعيد للتجارة المحدودة	123.79 طن
3	شركة يحيى سهيل وإخوانه للتجارة والاستثمار المحدودة	101.63 طن
4	شركة بي إم سي المحضار وشركاؤه المحدودة	63.30 طن
5	شركة الصليف للتجارة الدولية	56.00 طن
6	داديه للتجارة العامة	41.91 طن
7	داديه فارما	40.61 طن
8	محمد مهيوب قائد العديني	30.76 طن
9	عبد الرحمن أحمد سهيل علي	29.73 طن
10	شركة شماخ للتجارة العامة	24.84 طن

المصدر: مصلحة الجمارك اليمنية

من القمح المستورد إلى اليمن. وتمثل الولايات المتحدة وألمانيا وفرنسا والإمارات العربية المتحدة 40% أخرى. أما في سوق الدقيق فنجد مصر وتركيا وعمان على رأس المصدرين. فهذه البلدان الثلاثة كانت مصدراً لـ 77% من واردات اليمن من الدقيق في 2016. وتضم منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا سبعة من أكبر عشرة مصدرين، وذلك على النقيض من النطاق الجغرافي الأوسع الذي يميز أسواق الحصول على القمح. وأما سوق الأرز فعلى درجة عالية من التركيز، مع هيمنة ثلاثة بلدان على الصادرات إلى اليمن، مستحوذة على أكثر من 99% من جميع الواردات. وهذه البلدان هي الهند، وتستحوذ على حوالي 50% من جميع صادرات الأرز، تليها تايلند وباكستان بحوالي 30% و20% على التوالي. ومقارنة بالأسواق التي يأتي منها القمح والدقيق اليمنيان، اتسم الأرز باستقرار شديد من 2014-2016<sup>22</sup>.

في اليمن ثلاثة موائع تستحوذ على أكثر من 95% من واردات السلع الغذائية الأساسية. (انظر الشكل 2.2 أدناه) يعتبر ميناء الصليف الميناء الرئيسي، يليه الحديدة وعدن. وتستقبل هذه الموائے الثلاثة أكثر من 95% من واردات القمح. تستوعب السعة

## الجدول 5.2. أكبر ثلاثة أسواق مصدرية حسب إجمالي الوزن الصافي للواردات (2014-2016)

الأرز	الدقيق			القمح		
	مستوى الواردات بال مليون طن	السوق المصدرية	مستوى الواردات بالمليون طن	السوق المصدرية	مستوى الواردات بالمليون طن	السوق المصدرية
635.07	الهند	156.83	تركيا	2.61	أستراليا	
383.60	تايلند	146.11	مصر	2.34	الاتحاد الروسي	
215.28	باكستان	98.68	عمان	122	الولايات المتحدة	

المصدر: مصلحة الجمارك اليمنية

التخزينية لصومام الحبوب اليمنية ثلاثة أشهر من احتياطيات القمح، وتتركز بالقرب من الموائے الثلاثة المبينة في الجدول 6.2 أدناه. ونظرًا لهذا التركيز، لا يوجد ميناء بديل، داخل اليمن أو خارجه، يستطيع الحلول محل الواردات التجارية الآتية إلى البلد من هذه الأماكن. ولو قُيدت الواردات التجارية من أي من هذه الموائے الثلاثة، فهذا من شأنه أن يؤدي إلى نقص حاد في السلع الغذائية.

على الرغم من ارتفاع تكلفة وصعوبة الواردات الغذائية إلى البلد نتيجة الصراع، فإن الموائے الرئيسية التي تستقبل الواردات الغذائية ما زالت عاملة. ويعتبر ميناء الصليف الميناء الرئيسي لواردات حبوب القمح، حيث استقبل 50% منها في 2016. واستقبل

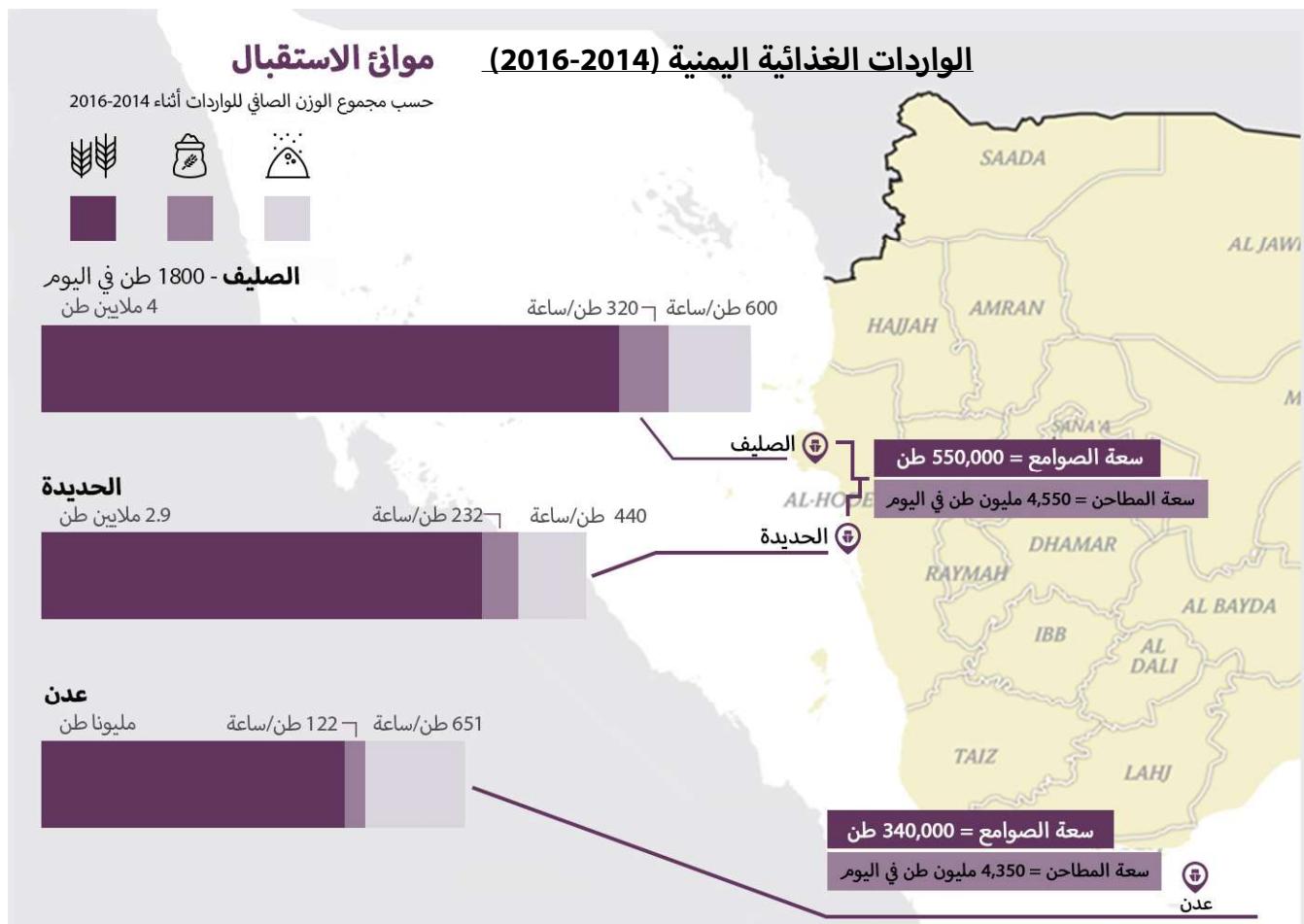
<sup>22</sup>بيانات مصلحة الجمارك اليمنية.

## الجدول 6.3. السعة التخزينية لصومام القمح وسعة المطاحن في اليمن

الموانئ	الشركة	السعة التخزينية (بالطن)	سعة المطاحن (بالطن في اليوم)
عدن	الشركة اليمنية للمطاحن وصومام الغلال (مجموعة هائل سعيد أنعم)	230,000	3,750
عدن	مجموعة الرويشان	110,000	600
	<b>إجمالي عدن:</b>	<b>340,000</b>	<b>4,350</b>
الحديدة/ الصليف	الوطنية لصومام الغلال	90,000	غير متاح
الحديدة/ الصليف	اليمنية للمطاحن وصومام الغلال الحديدة (مجموعة هائل سعيد أنعم)	130,000	2,250
الحديدة/ الصليف	اليمنية الدولية للصناعات الغذائية (الحباري) (ميناء الصليف)	150,000	1,800
الصليف	مجموعة فاهم (ميناء الصليف)	120,000	غير متاح
الصليف	الشركة العربية (يحيى سهيل)	60,000	500
	<b>إجمالي الحديدة والصليف:</b>	<b>550,000</b>	<b>4,550</b>

المصدر: حسابات شركة ديب روت استناداً إلى مقابلات مع أصحاب المصلحة

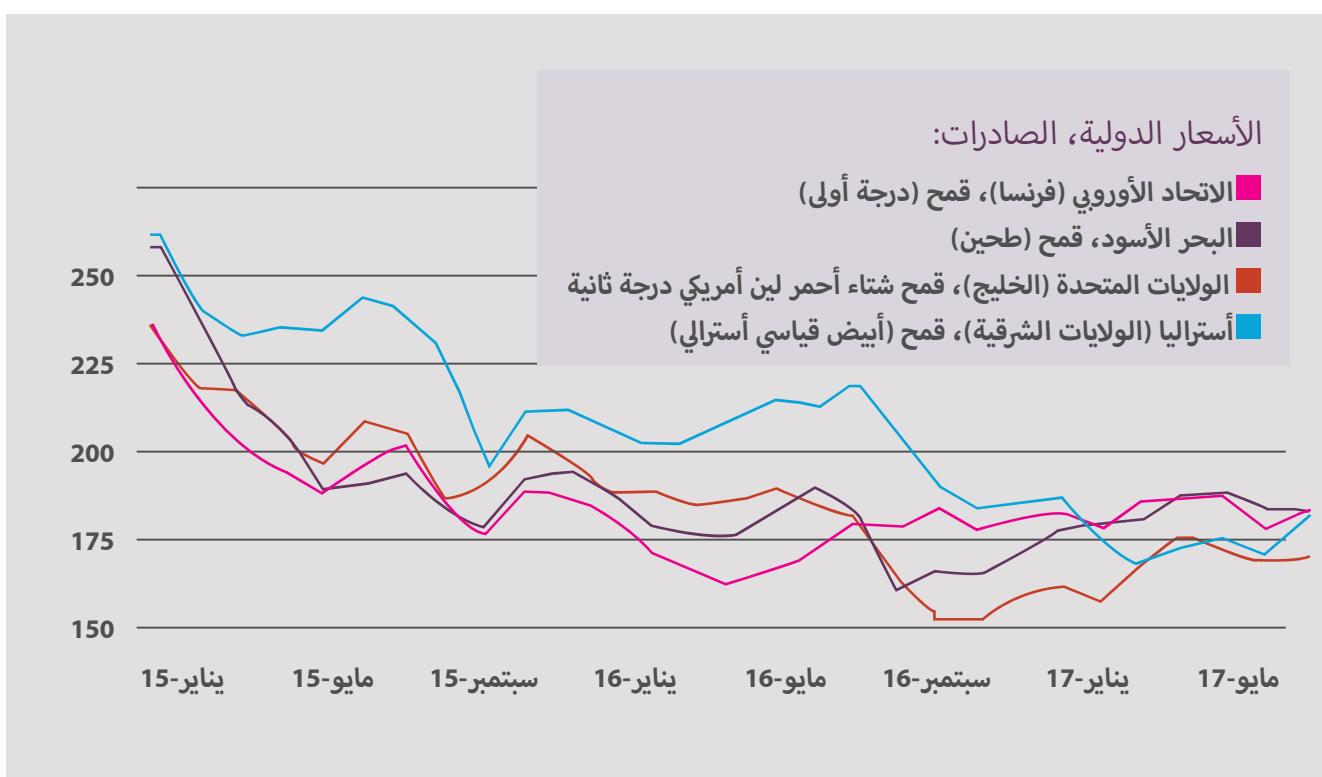
## الشكل 2.2: الحفاظ على تشغيل الموانئ اليمنية أمر حيوي للأمن الغذائي



ميناء الحديدية 36.06% وأما ميناء عدن فاستقبل 13.82%. وأما أهم الموانئ لواردات الدقيق فهي الحديدية بنسبة 47%， والمنطقة الحرة في عدن بنسبة 21.86%， وميناء شانين بنسبة 17.79%. تستحوذ المنطقة الحرة في عدن على معظم واردات الأرز بنسبة 54.63%， يليها ميناء الحديدية بنسبة 37.05% وميناء الصليف بنسبة 5.41%. استحوذ ميناء عدن على 41% من واردات القمح في 2014، قبل أن تمتد رقعة الصراع جنوباً، لكن الواردات تأثرت بشدة في 2015 (انخفضت إلى 9%)، عندما أدى القتال الذي دار خلال الصيف إلى تعطيل النشاط التجاري ودمر بعض البنية التحتية للتخزين والطحن المملوكة للمستوردين. وفي 2016، استحوذ ميناء عدن على 14% من واردات القمح، مما يظهر تعافياً بطيئاً. أشارت المقابلات التي أجريت مع المستوردين إلى أن الانخفاض في واردات القمح من خلال ميناء عدن يعزى بشكل رئيسي إلى الأضرار التي تعرضت لها صوامع ومطاحن مجموعة هائل سعيد أنعم في عدن أثناء الصراع في 2015. وعادت صوامع ومطاحن المجموعة في عدن إلى العمل بطاقةها الكاملة في يناير 2017، وتعكس الأرقام الخاصة بعام 2017 هذا الوضع على الأرجح. استقبل ميناء الحديدية ثاني أكبر كمية من القمح في كل سنة من السنوات الثلاث الماضية، بما في ذلك ما نسبته 36% في 2016.

## هيكل الأسعار

الشكل 3.2: شهدت أسعار القمح الدولية اتجاهًا متناقضًا من  
يناير 2015 - مايو 2017



المصدر: الفاو، النظام العالمي للإعلام والإندار المبكر عن الأغذية والزراعة، نشرة مراقبة وتحليل أسعار الغذاء

من حسن حظ اليمن أن تزامن اندلاع الصراع مع بداية فترة من تناقص الأسعار الدولية للقمح والأرز من 2014 إلى 2016. وكان الانخفاض في أسعار القمح الدولية كبيراً بخاصة، وساهم إلى حد كبير في استيعاب التكاليف المتزايدة الناجمة عن الصراع وتخفيف قيمة الريال اليمني. وصل السعر الدولي لطن القمح في يناير 2015 إلى 256 دولاراً، وأما السعر في يونيو 2017 فبلغ 182 دولاراً للطن (الشكل 3.2). وانعكست اتجاهات الأسعار الدولية هذه في تكلفة الشحنات الوائلة إلى اليمن، حيث تشير التقديرات إلى انخفاض متوسط أسعار شحنات القمح والأرز الوائلة إلى اليمن بحوالي 25% من 2014 إلى 2016. وعلى الرغم من أن ارتباط هذا التراجع بالانخفاض في الأسعار الدولية، فيما يخص الأرز ارتبط هذا أيضاً بالتحول نحو أصناف أرز أرخص.<sup>23</sup>

ازدادت أسعار القمح والأرز زيادة كبيرة مقارنة بأرقام ما قبل الصراع. بلغ متوسط الزيادة في سعر التجزئة الوطني للقمح بين يناير 2015 (قبل اندلاع الصراع مباشرة) وأبريل 2017 حوالي 24%. وفيما يخص الدقيق، أشارت تقارير برنامج الأغذية العالمي إلى زيادة بنسبة 30%， وأما تقارير الأمانة الفنية للأمن الغذائي/ الفاو فأشارت إلى زيادة بنسبة 37%. وأخيراً فيما يخص الأرز، لا تتوفر بيانات من برنامج الأغذية العالمي إلا عن شهر فبراير 2015 وكانت الزيادة السعرية 677.4%.<sup>24</sup> يبين الجدول 7.3 أدناه تقديرات هيكل الأسعار في فترة ما قبل الصراع (يناير 2015) وأثناء الصراع (أبريل 2017) للقمح والذي استند إلى بيانات أسعار التجزئة كما جاءت في تقارير برنامج الأغذية العالمي والأمانة الفنية للأمن الغذائي/ الفاو في أبريل 2017، ومقابلات SIEG مع الموردين والمستوردين وتجار الجملة والتجزئة.<sup>25</sup> يبيّن الشكل 4.3 مقارنة لأسعار الدقيق أثناء الفترة ذاتها.

يشكل الشحن الدولي والتأمين الآن نسبة كبيرة من التكاليف، ولهم تأثير كبير على أسعار بيع التجزئة. فرضت بيئه الصراع

### الجدول 7.3: هيكل أسعار الدقيق مقارنة بأسعار فترة ما قبل الصراع

الوصف	يناير 2015 (بالريال)	أبريل 2017 (بالريال)
سعر القمح الدولي للкиلوغرام	72.8	55.04
الشحن الدولي والتأمين للкиلوغرام	14	3.65
السعر سيف عدن/الحديد للкиلوغرام	86.8	58.69
هامش المستورد	21.7	17.60
هامش المطحن	21.7	19.07
هامش الوكيل	-	4.76
النقل المحلي	8	4
هامش تاجر الجملة	2	3.12
هامش تاجر التجزئة	35.05	26.81
سعر بيع تاجر التجزئة للкиلوغرام	175.25	134.09

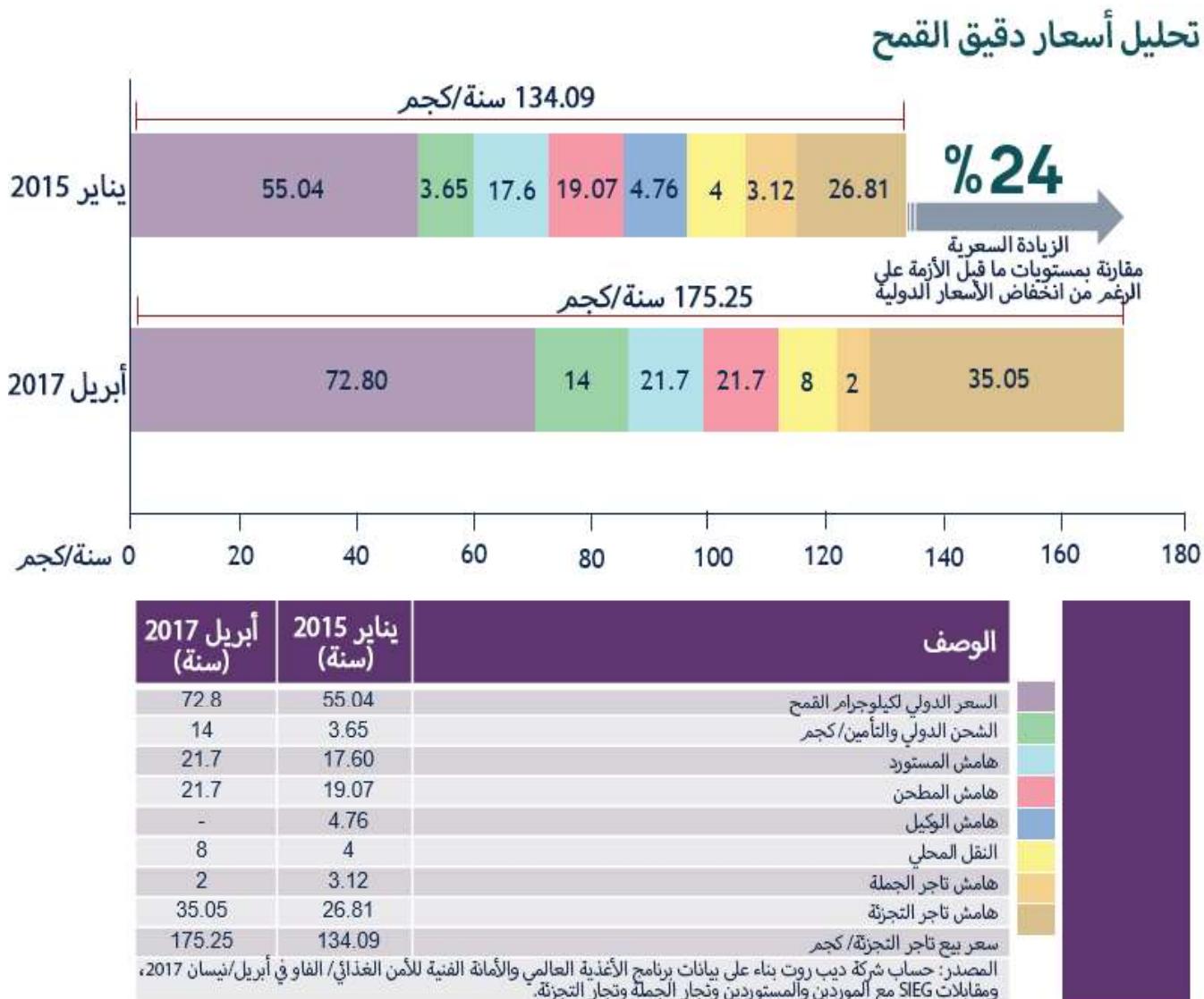
المصدر: حسابات شركة ديب روت استناداً إلى بيانات برنامج الأغذية العالمي والأمانة الفنية للأمن الغذائي/ الفاو في أبريل 2017، ومقابلات SIEG مع الموردين والمستوردين وتجار الجملة والتجزئة.

<sup>23</sup> استناداً إلى بيانات مصلحة الجمارك وحسابات SIEG.

<sup>24</sup> بيانات أسعار برنامج الأغذية العالمي والأمانة الفنية للأمن الغذائي/منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة (الفاو).

<sup>25</sup> حسابات ديب روت استناداً إلى بيانات برنامج الأغذية العالمي والأمانة الفنية للأمن الغذائي/ الفاو في أبريل 2017، ومقابلات SIEG مع الموردين والمستوردين وتجار الجملة والتجزئة.

**الشكل 4.3: وصلت الزيادة في أسعار الدقيق المحلي إلى 24% مقارنة بمستوياتها فيما قبل الأزمة على الرغم من انخفاض الأسعار الدولية في عامي 2016 و 2017**



تغيرين رئيسيين في هيكل أسعار القمح في السوق اليمنية. فأولاً، اندمجت فئتا "الوكالء" و"تجار الجملة" في فئة واحدة، مع انخفاض كبير في الهوامش. فوفقاً للمستوردين، استبعد الوكالء من سلسلة الإمداد بغية الحد من الزيادات السعرية. ثانياً: يشكل الشحن الدولي والنقل المحلي نسبة أكبر من السعر وذلك لأسباب على رأسها زيادة التكاليف نتيجة الصراع. كما خفض المستوردون والمطاحن أيضاً هوامشهما بدرجة متوسطة (نسبة مؤدية)، على الرغم من تكاليف العمليات المتزايدة، بغية الحفاظ على أسعار ميسورة في السوق، مما أسفر عن نقص كبير في أرباحهما. لكن حتى أغسطس 2016، حقق المستوردون أرباحاً كبيرة

مستفيدين من الانخفاض الكبير في أسعار القمح وثبات سعر الصرف مدعوماً من البنك المركزي اليمني.

كشف المقابلات التي أجريت مع مستوردي الأرز عن شدة شبه هيكل سوق الأرز بالقمح من حيث حلقات السلسلة والهوماش. ويكمّن الاختلاف الكبير في أن السوق أقل ترکيزاً بكثير على جانب المستوردين، وهناك نطاق واسع من الأصناف والأسعار في السوق، مما يصعب التحليل، لكن هناك على الأرجح ديناميات مماثلة لها دور في هيكل الأسعار.

## هيكل سلسلة الإمداد

تبعد واردات الجبوب إلى اليمن هيكلًا مشتركًا لسلسلة الإمداد، لكن الصراع أسفّر عن استحداث حلقات جديدة وشكّل تحديات جديدة داخل عملية الاستيراد يعتبرها المستوردون باهظة التكلفة ويتعرّض التنبؤ بها. ويحاول الوصف التالي تلخيص عملية الاستيراد مع تسلیط الضوء في الوقت نفسه على ماهية التغييرات أو الحلقات الجديدة أو التحديات التي طرأت نتيجة الصراع. العملية مصنفة فيما يلي ضمن أربع عمليات وهي الشراء، والشحن، وإجراءات الموانئ، والمبيعات والنقل داخل البلد.

تشكل الحلقتان الأوليان في عملية الاستيراد عملية الشراء. وقد صارت شركات الصرافة وسيطاً محوريًا في هذه الحلقة من العملية. (انظر الشكل 5.3) في هذه الحلقة يتم نقل الملكية (المصطلحات التجارية الدولية) والدفع بين المشتري والبائع. ويستغرق تأكيد الطلبيّة عادة من أربعة إلى خمسة أيام. وهذه هي الحلقة التي يحتاج فيها المستورد إلى تأمين الحصول على العملة الأجنبية للدفع استناداً إلى قواعد المصطلحات التجارية الدولية المتفق عليها، والتي يعمل فيها المستورد مع أحد البنوك أو شركات الصرافة المحلية محاولاً تأمين الحصول على العملة الأجنبية الالزامية لإنها إصدار خطاب الاعتماد أو دفع ثمن السلع مقدماً. صارت شركات الصرافة المصدر الرئيسي للعملة الأجنبية للمشتري في ممارسة لم تكن شائعة قبل الصراع. بالإضافة إلى ذلك، شهد التسلیم على ظهر الباخرة (فوب) بوصفه قاعدةً من قواعد المصطلحات التجارية الدولية زيادة حادة بعد اندلاع الصراع لأنّه ينطوي على مستوى أقل من التعرض للمخاطر بالنسبة للمصدرين/البائعين، وإنْ كان ينطوي على تكاليف وزمن إضافيين بالنسبة للمشتري لترتيب شحن السلع.

أثناء عملية الشحن، يجب أن تحصل السلع التجارية المتوجهة إلى الحديدة أو الصليف على تصاريح إضافية قبل السماح لها بدخول الموانئ اليمنية مما ينشأ عنه تأخيرات ونطاليف إضافية. (انظر الشكل 6.3) في هذه الحلقة من السلسلة، وقبل الإبحار من ميناء المنشأ، ترسل السفينة بيان الشحنة إلى جميع الموانئ الواقعة على مسار السفينة. على التوازي مع هذه الحلقة، ترسل السفينة أيضًا بيان الشحنة إلى آلية الأمم المتحدة للتحقق والتفتيش (فيما يخص السفن المستأجرة القاصدة ميناء الحديدة أو الصليف) أو إلى وزارة النقل اليمنية في الرياض (فيما يخص سفن الحاويات أو السفن المستأجرة القاصدة ميناء عدن). وقد أفاد المستوردون عن تكبدهم قدرًا كبيرًا من التأخير والتكليف أثناء الشحن على شحنتهم من الأغذية المتوجهة إلى الحديدة أو الصليف. على الرغم من أن آلية الأمم المتحدة للتحقق والتفتيش لا تستغرق إلا نحو 48 ساعة لمعالجة الوثائق وإصدار التصريح للسفينة النظامية (يبلغ المتوسط الحالي 37.5 ساعة)<sup>26</sup>، فإن تصريح آلية الأمم المتحدة للتحقق والتفتيش ليس كافيًّا للسماح للسفينة النظامية بدخول

الموانئ اليمنية. بل يلزم أيضاً الحصول على تصريح إضافي من التحالف، ويتفاوت زمن المعالجة الذي يستغرقه التحالف لإصدار التصاريح بشدة من سفينة إلى أخرى، حيث أفاد المستوردون أن العملية قد تستغرق ما بين 48 و100 ساعة، لكن يمكن قد تستغرق أيضاً ما يصل إلى أسبوعين أو شهر كامل كما في بعض الحالات.<sup>27</sup>

## الشكل 5.2: صارت شركات الصرافة وسيطاً محورياً في عملية الشراء



<sup>26</sup> استناداً إلى مقابلات SIEG مع آلية الأمم المتحدة للتحقيق والتفتيش (والبيانات التي تم الحصول عليها منها).

<sup>27</sup> استناداً إلى مقابلات SIEG مع المستوردين ووكالء الشحن.

صار تفتيش السفن أو البضائع الآن حلقة إضافية بالنسبة للشحنات المتجهة إلى الحديدة أو الصليف. إذا رأت آية الأمم المتحدة للتحقق والتفتيش أو التحالف ضرورة للفحص، يتم توجيه السفينة عادة إلى مكان متفق عليه في المياه الدولية قبالة السواحل اليمنية حيث يقومان بالتفتيش. بالنسبة لشحنات الحاويات، تخضع الحاويات المتجهة إلى الحديدة للفحص في ميناء الملك عبد الله للترانزيت في جدة، حيث تستغرق عملية التفتيش ما بين أسبوع وأربعين أسبوعاً أو أكثر.

اقتصار مواني المسافنة بالنسبة للشحنات المتجهة إلى الحديدة أو الصليف على ميناء مسافة واحد. كانت مواني المسافنة الرئيسية نمطياً ميناء جبل علي في دبي وموانئ جدة وصلالة وجيبوتي، لكن منذ بداية 2017، قصر التحالف سفن الحاويات المتجهة إلى الحديدة على المسافنة في ميناء الملك عبد الله في جدة، الذي تشير التقارير إلى أنه أكثر اكتظاظاً وتكلفة من مواني المسافنة الأخرى.

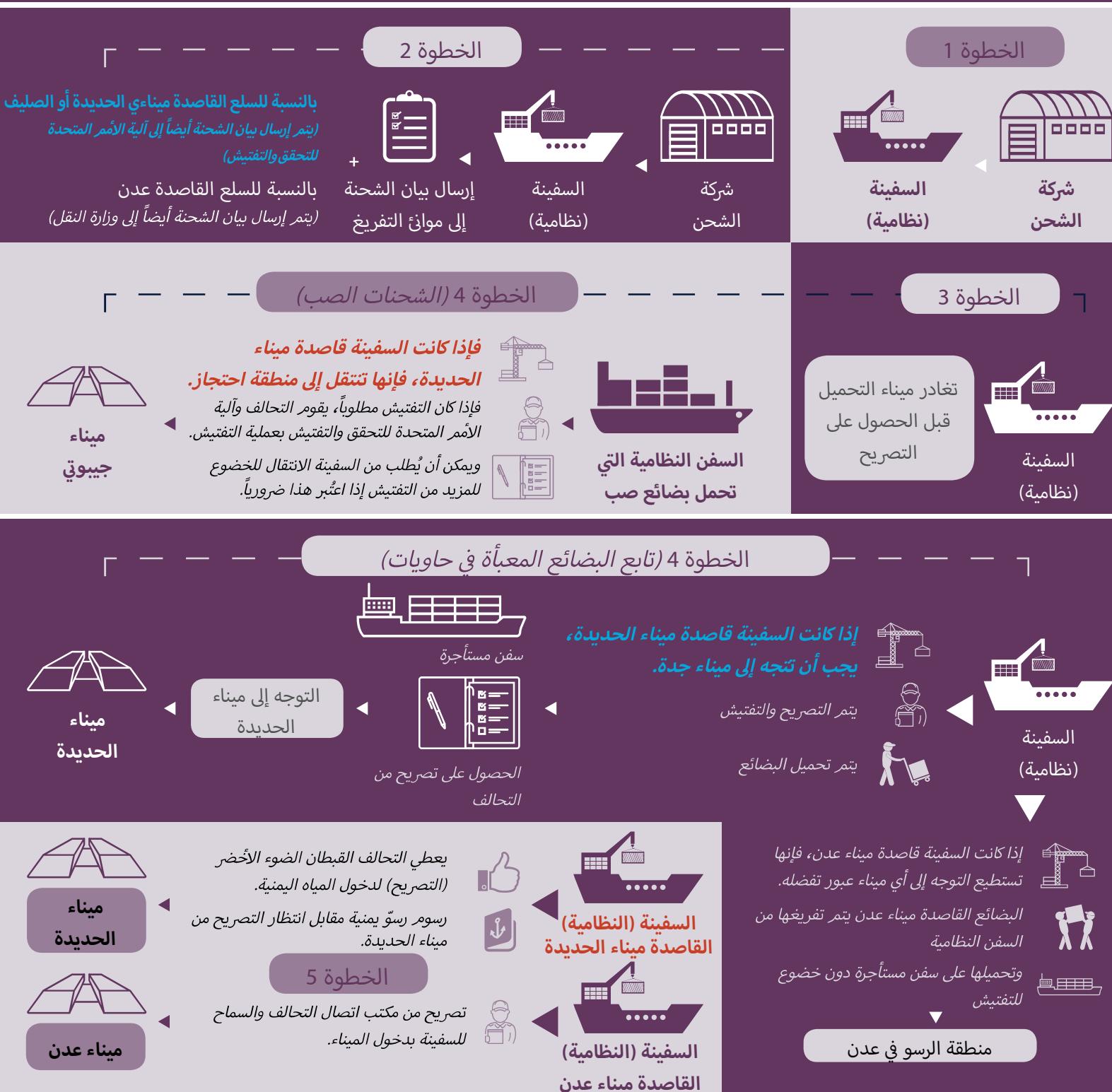
للتأخيرات في الميناء تأثير ثانوي على عملية الاستيراد إجمالاً. (انظر الشكل 7.2 و8.3) عندما يُسمح للسفن بدخول المياه اليمنية، يستغرق الإرساء وتغريغ البضائع حوالي 3 إلى 10 أيام تبعاً للميناء. ويتجلى هذا التأخير في الإرساء وتغريغ البضائع في ميناء الحديدة، حيث تستغرق عملية التغريغ حوالي سبعة إلى عشرة أيام نتيجة الأضرار التي أصابت بعض البنية التحتية ومواطن القصور في عمليات الميناء. لكن المستوردين يشيرون إلى أن مثل هذه التأخيرات لا تؤثر على عملية الاستيراد بدرجة كبيرة ولا تؤثر على أسعار تلك السلع في الأسواق المحلية.

**أثناء عملية المبيعات والنقل**، يعتبر توزيع المواد الغذائية كافياً على الرغم من محدودية التسهيلات الائتمانية على امتداد سلسلة الإمداد. متى غادرت السلع الميناء، يملك عليها المستورد سيطرة كاملة لأنها نُقلت إلى صوامعه (في حالة حبوب القمح) أو منشآته التخزينية (في حالتي الأرز والدقيق). بعد ذلك يبدأ المستوردون في بيع القمح والأرز إلى تجار الجملة أو تجار التجزئة. ويباع بعض القمح كحبوب، فيما يُطحن بعضه الآخر بمعرفة شركات المطاحن التي يملكونها المستوردون ويباع كدقيق. تُنقل السلع بالشاحنات إلى تجار الجملة، لكن بعد دفع ثمنها بالكامل. فالتسهيلات الائتمانية المقدمة على امتداد سلسلة الإمداد محدودة جداً. فالمستوردون ليسوا مستعدين لتقديم تسهيلات ائتمانية إلى تجار الجملة، وهذا يدفع جميع المشاركين في سلسلة الإمداد إلى رفض تقديم ائتمان. تعرضت شبكة النقل والطرق للتلفيات، لكن المستوردين يفيرون بقدرتهم على الوصول إلى جميع الأسواق المحلية وأن الأضرار التي أصابت شبكة النقل والطرق لا تؤثر بشدة على الأسعار المحلية.

## الشكل 6.3: آلية الأمم المتحدة للتحقق والتفتيش وعمليّة التفتيش وإصدار التصاريح للتحالف موجهتان بدرجة أكبر إلى الشحنات القاصدة ميناءي الحديدة والصليف



### عملية الشحن



## الشكل 7.3: للتأخيرات في الميناء أثر طفيف على عملية الاستيراد عموماً

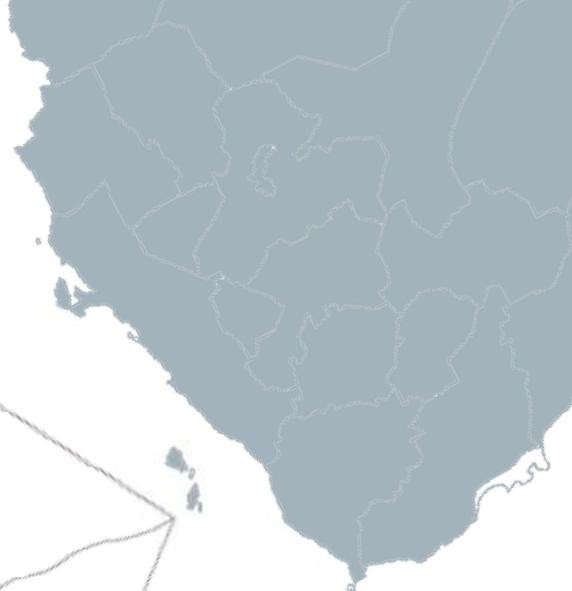


### إجراءات الميناء



الشكل 8.3: توزيع الأغذية كافٍ، لكن التسهيلات الائتمانية محدودة على امتداد سلسلة الإمداد.





## الجزء الثالث

# التحديات أمام الواردات الغذائية

أدى الصراع إلى تقليل الطلب، وعرقل آليات السوق الخاصة بواردات السلع الغذائية، مما أسفّر عن زيادة الأسعار على امتداد سلسلة الإمداد. فقد أشارت المقابلات التي أجريت مع مختلف أصحاب المصلحة إلى طائفة عريضة من معوقات الاستيراد تساهم في الكارثة الإنسانية، وكثير منها نتيجة مباشرة للحرب. ولا تعتبر القيود التي يسوقها هذا القسم قائمة شاملة بكل القيود المالية واللوجستية التي تؤثر على واردات الأغذية، وما هي إلا أهم القيود التي تتسم بمستويات شدة تراوح بين العالية والمتوسطة.

وأشار جميع المشاركين في سلسلة قيمة الواردات الغذائية باستمرار إلى التحديات المتعلقة بالبيئة الاقتصادية والقطاع المالي. من بين أهم ثلاثة قيود ساقها مستوردو المواد الغذائية في ردودهم على الاستقصاءات، هناك 90% تتعلق بالتحديات الاقتصادية والمالية. ويزّ الانخفاض الحاد في الطلب نتيجة التراجع في القوة الشرائية كأهم قيد، بجانب تزايد التكاليف والصعوبات أمام إمكانية الحصول على العملة الأجنبية. كما وأشار المشاركون أيضاً إلى النقص في أوراق البنوك المحلية، وتزايد تكاليف ومخاطر المدفوعات المحلية والدولية باعتبارها ضمن التحديات الرئيسية.

وأضاف التأثير التراكمي لتحديات البيئة الاقتصادية والقطاع المالي مخاطر وتكاليف كبيرة إلى الواردات الغذائية، وهو ما يمارس ضغطاً على أسعار الأغذية. على الرغم من أن زيادات الأسعار ظلت حتى الآن دون متوسط التضخم، فمن المرجح أن تزداد على المدى القريب إلى المتوسط إذا ظلت التحديات سالفة الذكر بلا حل. فستجر التكاليف المتزايدة المستوردين في نهاية المطاف على تمريرها إلى سلسلة قيمة الواردات الغذائية بغية استدامة العمليات. يعتبر ارتفاع التكاليف والمخاطر أيضاً تهديداً يواجه القطاعات الأصغر حجماً من سلسلة قيمة الواردات الغذائية. ولهذه التحديات تأثير شديد وخاصة على منشآت الأعمال الصغيرة والمتوسطة،

من مستوردين وتجار جملة وتجار تجزئة، الذين هم أكثر عرضة للتأثير بزيادة التكاليف والمخاطر بسبب انخفاض مستويات السيولة والتنويع وإمكانية الحصول على مصادر تمويل بديلة. نتيجة لذلك، هناك عدد متزايد من منشآت الأعمال تجد نفسها مضطورة إلى تقليص نشاطها أو تعليق عملياتها، مما يساهم في حدوث زيادة في تكثيف السوق وتراجع في الدخل. أما على الجانب اللوجستي، فمن أهم التحديات التي أشر إليها المشاركون التأخيرات في الحصول على التصاريح لشحنات الأغذية الواردة والمخاطر الناشئة عن الأضرار التي لحقت بالبنية التحتية الخاصة بالموانئ والطرق.

اعتبر مستوردو المواد الغذائية العقبات المرتبطة بإمكانية الحصول على السيولة والخدمات المصرفية والمدفوعات من بين ثاني أهم فئة تحديات تواجههم. فقد سلط جمبع مستوردي المواد الغذائية الضوء على أزمة السيولة المحلية، والصعوبات في تنفيذ المدفوعات المحلية والدولية، باعتبارهما من الشواغل الرئيسية التي أضفت مخاطر كبيرة على معاملاتهم. وأدى ضعف أداء البنك المركزي اليمني وتعليق وظائفه الأساسية، بالإضافة إلى تدهور السلامة المالية للنظام المصرفياليمني عموماً، إلى تفاقم هذه الصعوبات وتحطيم المعاملات المحلية. نتيجة لذلك يجد القطاع الخاص نفسه مضطراً إلى إجراء معاملات من خلال القنوات غير الرسمية متحملًا المزيد من التكاليف والمخاطر. وتشمل العقبات الأخرى التي تعيق/تؤخر/تزيد تكاليف الواردات تأخير الحصول على تصاريح للواردات المتجهة إلى اليمن، والأضرار التي لحقت بالبنية التحتية الخاصة بالموانئ وشبكات الطرق.

## أ. تحديات البيئة الاقتصادية والقطاع المالي

### 1. القوة الشرائية المنهارة - شدة الأثر: مرتفع

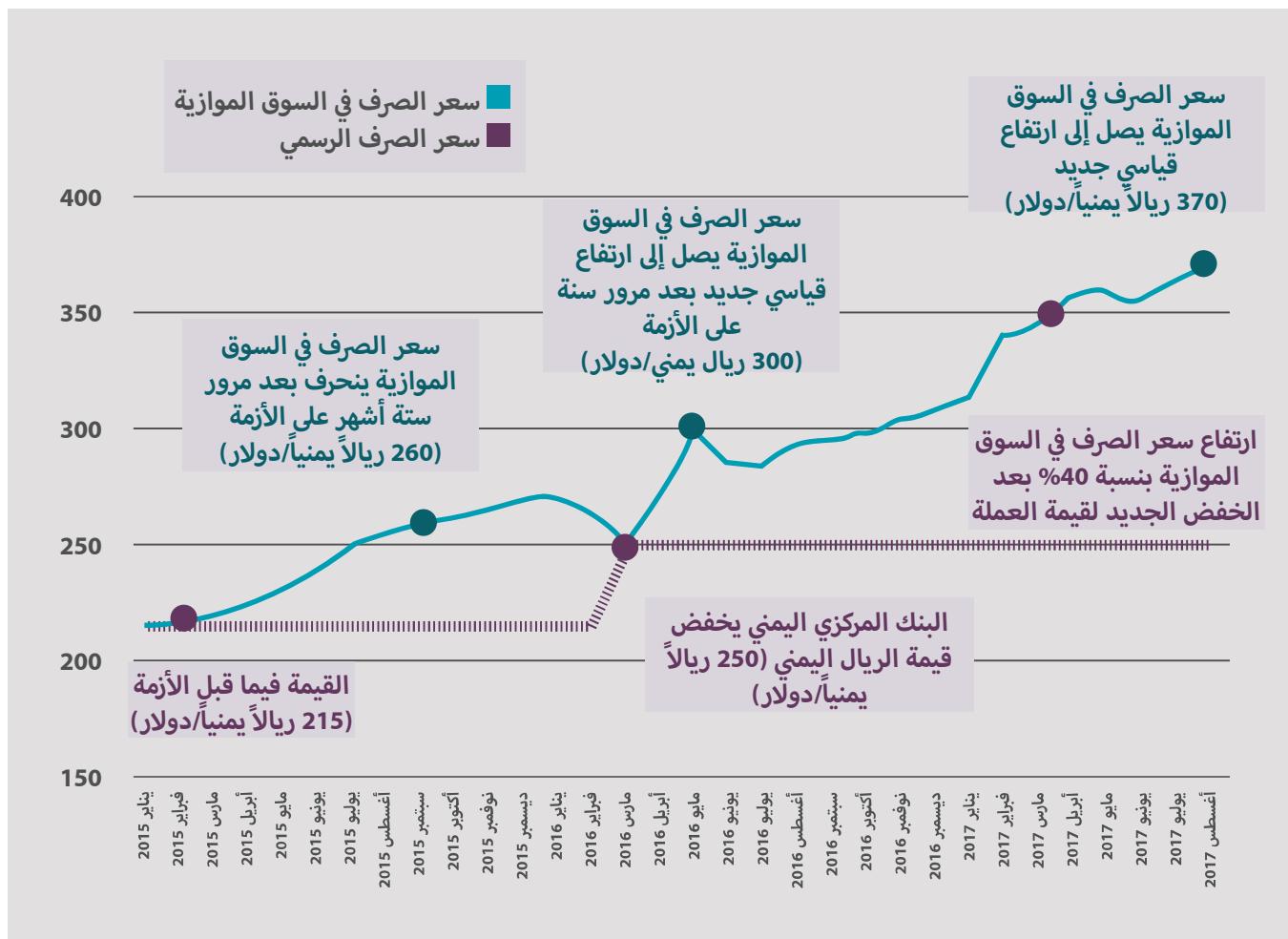
وأشار المستوردون وتجار الجملة والتجزئة في مجال المواد الغذائية إلى انخفاض القوة الشرائية كأحد التحديات الرئيسية أمام منشآت أعمالهم. وتشير التقارير إلى ضعف القوة الشرائية للأسر المعيشية باعتباره من المحركات الرئيسية للانخفاض الحاد الذي حدث في الطلب ولم يمس على امتداد سلسلة قيمة الواردات الغذائية، التي تمتد من مستوردي المواد الغذائية مروراً بتجارة الجملة ووصولاً إلى تجار التجزئة. وقد أُجبر الانخفاض الناتج في المبيعات والعملاء، الذي يقدر تجار التجزئة بما يتراوح بين 40 و60%， منشآت الأعمال على تقليص أعمالها أو تعليق أنشطتها.

يعتبر تراجع القوة الشرائية من نتائج تدهور البيئة الاقتصادية والصراع السياسي الذي أثر على سبل كسب الرزق للملايين من اليمنيين. حيث فقد غالبية السكان مصادر دخلهم، مما أسفر عن الأوضاع الشبيهة بالمجاعة السائدة في يومنا هذا. كما تم تعليق تحويلات الرعاية الاجتماعية الحكومية إلى 1.5 مليون حالة (ما يعادل أكثر من 8 ملايين مستفيد بشكل مباشر وغير مباشر) منذ نهاية 2014. ولا يتناقض عمال القطاع العام، ويزيد عددهم على 1.2 مليون عامل، رواتبهم منذ أكثر من 10 أشهر. وفي الوقت نفسه، انهار التوظيف في القطاع الخاص في ظل إغلاق عدد كبير من منشآت الأعمال أبوابها. تزامن تناقص الدخول مع ارتفاع في أسعار الغذاء بمتوسط 30% مقارنة بمستويات ما قبل الصراع.<sup>28</sup> وكان الأثر المشترك لتناقص الدخل وارتفاع أسعار المواد الغذائية من العوامل الرئيسية التي ساهمت في الأزمة الإنسانية، حيث نجد الأسر المعيشية ببساطة لا تقدر على شراء الطعام على الرغم من توافره في معظم الأماكن.

<sup>28</sup> ازداد متوسط الأسعار الوطنية للقمح والدقيق بنسبة 25% و24% على التوالي في المتوسط مقارنة بهما قبل الأزمات، وأما متوسط تكلفة السلة الغذائية فازداد بنسبة 30% عنه فيما قبل الصراع.

وقد تغيرت آلية تكيف عدد كبير من السكان نتيجة انخفاض القوة الشرائية، فنجد اليوم عدداً أكبر من السكان يلتجؤون إلى مستويات زائدة من الاقتراض لتلبية الاستهلاك الغذائي، ويعتمدون على دعم الدخل من المعونات الإنسانية/الحالات، حيث كشفت بيانات جانب الطلب عن مستويات مرتفعة ومتنامية من اعتماد الأسر المعيشية على المساندة الإنسانية والمديونيات للحصول على الغذاء. ويتجلى عزوم هذه المشكلة في الأرقام المستمدة من استقصاء تقييم حالة الأمن الغذائي والتغذية في حالات الطوارئ، إذ لجأ كثيرون إلى إستراتيجيات تكيف تكشفية، وذلك بنسبة 100%，ويتحمل 83% من الأسر المعيشية مديونيات، وهناك 53% من بينها افترض المال لشراء الطعام حفاظاً على بقائهم. كما أفادت أحد خطة استجابة إنسانية (يناير 2018) في اليمن أيضاً بأنه سيتم استهداف أكثر من 8.8 مليون شخص وتزويدهم بالمساعدات الغذائية الطارئة المنقذة للأرواح، وذلك كمواد غذائية عينية/إغاثية أو تحويلات على هيئة قسائم أو تحويلات نقية.

**الشكل 1.4: الاتجاهات في سعر الصرف في اليمن (الريال اليمني/الدولار): يناير 2015 إلى أغسطس 2017**



<sup>29</sup>المصدر: برنامج الأغذية العالمي، تقرير "حالة انعدام الأمن الغذائي في اليمن"، أبريل/نيسان 2017

## 2. تكلفة العملة الأجنبية وشحها - شدة الأثر: مرتفع

أشار مستوردو المواد الغذائية باستمرار إلى تزايد تكلفة العملة الأجنبية وندرتها كأحد أهم القيود التي تواجههم. فقد أدى تعليق وظائف البنك المركزي ومشكلات السيولة التي تواجه القطاع المصرفي فعلياً إلى تجفيف المصادر الرئيسيين لتمويل مستوردي الأغذية. نتيجة لذلك اضطر مستوردو الأغذية بشكل متزايد إلى اللجوء إلى سوق الصرافة لتلبية احتياجاتهم من النقد الأجنبي، لكن بتكلفة أعلى؛ لأنهم اضطروا إلى إجراء المعاملات بسعر سوق الصرف، الذي كان أعلى كثيراً من سعر الصرف الرسمي الذي كان سائداً قبل قرار البنك المركزي اليمني بتعويم الريال اليمني في أغسطس 2017 (انظر الرسم البياني في الشكل 1.4). بالإضافة إلى ذلك، واجه مستوردو المواد الغذائية صعوبات في تأمين الحصول على مبالغ كبيرة من النقد الأجنبي (ما يصل إلى 15 مليون دولار للشحنات)، مما تطلب منهمقضاء أيام في مفاوضات مع شركات الصرافة. سد تحرير سعر الصرف الفجوة بين سعر الصرف في السوق الموازية وسعر الصرف الرسمي، لكنه لم يحل التحديات التي تواجه التجار في الحصول على الدولار.

يزداد تفاقم الصعوبات التي تواجه الحصول على العملة الأجنبية بفعل أزمة السيولة وأزمة القطاع المصرفي المتزامنين. فقد ساهم التراجع المستمر في الأوضاع المالية للقطاع المصرفي في تقويض ثقة الجمهور تدريجياً في البنوك كمقدمي خدمات مالية. كما أجبر النقص في أوراق البنوك المحلية تجاراً كثيرين على اللجوء إلى الشيكات كواحد من البدائل القليلة للنقد. لكن الصعوبات والمخاطر المتزايدة أمام صرف الشيكات جعلها أقل قيمة في صرفها. وقد أثر الهاشم الناتج عن ذلك فيما يخص المدفوعات التي تتم بشيكات (11% مقارنة بالنقد) على جميع المعاملات التي تتم بشيكات، بما في ذلك شراء العملة الأجنبية. وساهم التراجع المستمر الذي يشهده القطاع المصرفي في ظهور القطاع غير الرسمي باعتباره المزود الرئيسي للعملة الأجنبية والخدمات المالية، لكن بمستوى أعلى من التكاليف والمخاطر. ويقدم القسم التالي تحليلًا أكثر عمقاً لتحديات القطاع المالي.

## 3. محدودية إمكانية الحصول على السيولة - شدة الأثر: مرتفع

في المقابلات التي أجريت مع المستوردين والموزعين وتجار التجزئة، برزت **أزمة السيولة كأحد القيود الشديدة التي أضافت تكاليف كبيرة إلى المعاملات التجارية والمدفوعات الحكومية**. حيث أجبر الشح المتزايد في النقدية المستوردين على اللجوء إلى الشيكات لتسوية الأرصدة، لكن بتكاليف أعلى. ويتضح حجم هذه التكاليف الكبير في المثال التالي: التاجر الذي يرغب في شراء دولارات لشحناته قمح يمكنه الحصول على الأموال المطلوبة بسعر 360 ريالاً يمنياً للدولار لو أبرم الصفقة نقداً. أما لو استخدم الشيكات، يرتفع سعر الصرف إلى 400 ريال للدولار، وهو هامش يعادل 11% من الأموال المطلوبة. امتدت الجزاءات على المدفوعات غير النقدية إلى معظم المعاملات التجارية بل فيما يخص المدفوعات المقدمة إلى الهيئات العامة. فقد بدأت سلطات الجمارك في كل من عدن والحديدة تطالب المستوردين بدفع الرسوم الجمركية نقداً، ورفضت المدفوعات بالشيكات/ التحويلات البنكية.

أدى النضوب التدريجي لسيولة القطاع المصرفي فعلياً إلى القضاء على إمكانية حصول القطاع الخاص على ودائعه المصرفية، وفأقام **أزمة السيولة النظامية**. خف استحداث حدود للسحب اليومي بقتصرها على أدنى مستويات الكفاف الضغوط على البنوك، وقلص مخاطر انهيار القطاع، لكنه وضع عبئاً مالياً كبيراً على مستوردي المواد الغذائية وغيرهم من التجار الذين يعتمدون أشد الاعتماد على رأس المال العامل لاستدامة أعمالهم التجارية. استجاب المستوردون بدورهم لقيود السيولة المتزايدة بفرضهم شروط دفع أشد صرامة على عملائهم (تجارة الجملة والتجزئة). فبعد أن كان المستوردون ذات يوم يقدمون لعملائهم تسهيلات ائتمانية،

صاروا يطلبون الآن في معظم الأحوال مدفوعات مقدمة مع استثناءات قليلة جداً ومحدودة. ويطبق تجار الجملة هذه الشروط ذاتها على عمالئهم من تجار التجزئة، مما تسبب في توقف الكثير من منشآت الأعمال الصغيرة على امتداد سلسلة الإمداد عن ممارسة أنشطتها؛ لأنها لا تستطيع تحمل شروط دفع بهذه.

#### 4. مخاطر وتكليف المدفوعات المحلية والعابرة للحدود - شدة الأثر: مرتفع

**تفاقمت العقبات المتزايدة أمام الحصول على الأموال ومبادلتها بعملة أجنبية بفعل العقبات المتزايدة أمام تحويل الأموال.** فلم يعد بمقدور اليمنيين القيام بتحويلات برؤية خارجية؛ حيث توقفت البنوك عن تقديم هذه الخدمة نتيجة تعليق البنك المركزي اليمني لوظيفة المقاصة والتسوية للمدفوعات في أواخر 2016. ويظل بإمكان البنوك تخليص المدفوعات إلى البنوك الأخرى من خلال حسابات البنوك المراسلة وتسوية الأرصدة الصافية نقداً. لكن هذا يزيد تكلفة المدفوعات بشدة، ويجعل إمكانية تسوية الأرصدة بين البنوك متوقفة بالكلية على توفر النقد الفعلي.

**زاد الافتقار إلى آلية مقاومة لمدفوعات البنوك المحلية المخاطر والتكليف على المستوردين من خلال قنوات متعددة.** وهذا يقلل كفاءة سلاسل الإمداد ويجرّب المتعاملين على الاستخدام المكثف للنقود الورقية، وغالباً ما يجرّب منشآت الأعمال على الاحتفاظ بحسابات لدى بنوك مختلفة. كما يحد أيضاً من نمو شبكات مقبولة من أدوات الدفع غير النقدي كالبطاقات أو النقود الإلكترونية، التي تتوقف عادة على أنظمة الدفع والمقاصة فيما بين البنوك. على صعيد مماثل فإن تعليق الأنظمة المحلية للدفع بالعملة الأجنبية وتجميد أرصدة البنوك التجارية الدولارية المفتوحة لدى البنك المركزي اليمني زاد تقليل دور المؤسسات المالية الرسمية في التعامل مع المدفوعات بإزالة بديل ممكن للشيكات المسحوبة بالريال، والتي لا تحظى بالثقة وتتداول بسعر مخصوص. كما أدى أيضاً إلى تركيز تمويل التجارة وعمليات الحالات في بنكين يتمتعان بأكبر إمكانية وصول إلى العملة الأجنبية والعلاقات مع البنوك المراسلة.

**أدى ارتفاع تكاليف ومخاطر المعاملات غير النقدية إلى تقليل جاذبيتها كأداة دفع وزاد الطلب على النقد بدرجة أكبر.** كانت تتم تسوية معظم المدفوعات نقداً حتى من قبل اندلاع الحرب. وقد أدى الصراع إلى تعاظم دور النقد بدرجة أكبر، حيث صارت أدوات الدفع غير النقدية (البطاقات، الشيكات، التحويلات البنكية، المدفوعات الإلكترونية، إلخ) متزايدة التكلفة/الخطورة أو غير متوفرة. ومع عدم قدرة البنك المركزي اليمني على ضمان توزيع أوراق النقد الجديدة في كل أرجاء اليمن، يكون قد ساهم في نقص المعروض من النقود في الاقتصاد في ظل استمرار زيادة الطلب على النقد.

**بل الصعوبات أمام إجراء التحويلات العابرة للحدود أكثُر تعقيداً وشدة.** تصعب القيود الدولية المتزايدة على المعاملات مع البنوك اليمنية ورجال الأعمال اليمنيين على التجار تحويل الأموال عبر البنك اليمنية. وقد أشار مستوردو المواد الغذائية باستمرار إلى تقويض إمكانية وصول النظام المالي إلى منصات المدفوعات الدولية كنظام سويفت وإلى التعليمات المالية باعتباره عاملاً يسهم في تزايد صعوبات وتكليف المدفوعات العابرة للحدود وتمويل التجارة.

مع تزايد صعوبة ونكاليف التحويلات البنكية العابرة للحدود، لجأ المستوردون إلى شركات الصرافة وتجار العملة، لكن مقابل المزيد من المخاطر والتکالیف. بالإضافة إلى ذلك، فإن كميات العملة الأجنبية ليست دائمًا متاحة لدى شركات الصرافة في اليمن؛ لأن بعضها يحتفظ بحسابات خارج اليمن، وخصوصاً في بلدان مجلس التعاون الخليجي، وتُغذّى هذه الحسابات بحوالات اليمنيين المغتربين العاملين في الخليج. في مثل هذه الحالات، يستخدم المستوردون أيضًا شركات الصرافة لإجراء التحويلات الدولية سواء إلى حسابات المستوردين في الخارج أو إلى مورديهم مباشرة. وتتقاضى شركات الصرافة رسوماً مرتفعة على خدمة التحويلات هذه، حيث تقدر بما بين 10% و15% استناداً إلى مقابلات أجريت مع التجار.<sup>30</sup> وقد اعتبر موردو الأغذية العالميون الذي جرت معهم مقابلات في إطار هذه الدراسة المسائل ذات الصلة بالدفع العقبة الرئيسية أمام ممارستهم الأنشطة التجارية مع اليمن. ومن التحديات التي ذكروها صعوبة التعامل مع البنوك اليمنية مباشرة من خلال بنك المورد، ومحدودية عدد البنوك المراسلة التي يمكنها تأكيد خطابات الاعتماد على وجه الخصوص وتقديم خدمات المراسلة على وجه العموم.

## 5. محدودية إمكانية الحصول على تمويل التجارة - شدة الأثر: متوسطة

أدى تزايد التكاليف والمخاطر أيضًا إلى قيام معظم البنوك بتعليق عملياتها أو تقليلها وطلب مستوى أعلى من الرسوم والضمانات نظير الخدمات المالية. فمعظم البنوك توقف بالكلية عن تقديم الائتمان، أو يطلب مستوى أعلى من الرسوم والضمانات، بما في ذلك في حالة الائتمان قصير الأجل، كتسهيلات السحب على المكشوف أو خطابات الاعتماد. ولهذه الأخيرة تأثير سلبي وخاصة على المستوردين الذين يعتمدون بشدة على خطابات الاعتماد لتمويل وارداتهم، حيث يُضطرون الآن إلى إيداع 100% من قيمة خطاب الاعتماد في حسابهم المصرفي قبل أن تنشئ البنوك خطاب الاعتماد، مما يشكل زيادة كبيرة مقارنة بفترة ما قبل الحرب، إذ لم تكن غالبية البنوك تطلب إلا جزءاً ضئيلاً من قيمة خطاب الاعتماد على سبيل الضمان. نتيجة لذلك يُضطر المستوردون إلى تأمين دفع ثمن شحنتهم بالكامل بالعملة الأجنبية وإيداعه في البنك الذي يتعاملون معه مقدماً.

## ب. التحديات اللوجستية وقنوات التوزيع

### 1. التأخير في إصدار التصاريح وقلة عدد موانئ الترانزيت - شدة الأثر: مرتفع

تشير خطوط الشحن الدولية إلى حدوث تأخير في الحصول على التصاريح لدخول ميناءي الحديد والصليف. فمنذ أن بدأت آلية الأمم المتحدة للتحقق والتفتيش ممارسة نشاطها في مايو 2016، لزم خضوع جميع الشحنات المتوجهة إلى ميناءي الحديد والصليف للتفتيش. ويبلغ متوسط زمن إصدار التصاريح for obtaining design and SOPs (أي أنه يفترض لآلية الأمم المتحدة للتحقق والتفتيش فقط أن "تبليغ" التحالف بالقرار)، إلا أن واقع الحال هو أن الآلية ما زالت تحتاج إلى موافقة التحالف قبل أن يصير التصريح نافذاً؛ لأن التحالف هو الذي يسيطر على المياه اليمنية. والحصول على "موافقة" التحالف ليس عملية معيارية لها وقت محدد للاستجابة، بل تتباين من سفينة لأخرى. فقد تستغرق هذه الموافقة أحياناً أربعة أيام، لكنها قد تستغرق أيضاً ما بين أسبوعين وثلاثة أسابيع، وربما أكثر من شهر. ولدى المستوردين ووكلاء الشحن أمثلة على عدد من المواقف التي اضطرت فيها سفن للخضوع للتفتيش من جديد في منطقة الرسو الدولية على الرغم من خضوعها من قبل للتفتيش في ميناء الملك عبد الله في جدة، أو

<sup>30</sup> وفقاً لما ذكره مورد دولي تقاضي ثمن شحنته باستخدام هذه الآلية من خلال شركات الصرافة، كانت العملية محفوظة بالمخاطر لاضطرارهم إلى التحقق من مصدر التمويل والدفع، وقد استغرق الحصول على مستحقاتهم زمناً أطول، مما تسبب في تأخيرات غير متوقعة في الشحنة.

بعض السفن التي مُنعت من تفريغ حمولتها في الميناء وطلب منها العودة من منطقة الرسو في الميناء للخضوع لمزيد من عمليات التفتيش. إن الشعور العام لدى المستوردين ووكالء الشحن أن عملية الحصول على التصريح من التحالف غير يقينية وتستغرق وقتاً طويلاً ويمكن أن تكون باهظة التكلفة نتيجة رسوم تأخير التفريغ التي يُضطرون إلى دفعها انتظاراً لإجراءات التفتيش.

لا تسرى إجراءات آلية الأمر المتحدة للتحقق والتفتيش على الشحنات القاصدة عدن، على الرغم من أن تصريح التحالف يظل مطلوباً لكن يتم الحصول عليه بشكل أسرع. فالشحنات القاصدة ميناء عدن تبحر مباشرة إلى منطقة الرسو في عدن دون اضطرارها إلى التوقف في منطقة احتجاز. كما تستطيع السفن أيضاً الرسو للترانزيت في أي ميناء مسافة تختاره، ويتم تفريغ البضائع من السفن النظامية إلى سفن مستأجرة دون خضوع لعمليات تفتيش. على الرغم من أن هذا يوفر حواجز لبعض المستوردين لتحويل مسار شحنتهـم إلى عدن، ما زال المستوردون يقسمون شحنتهـم بين عدن والحديدة، والسبب الرئيسي في هذا أن أكثر من 50% من سعة التخزين والطحن أقرب إلى ميناءـي الحديدـة والصلـيف منها إلى ميناءـ عدن. وبالتالي سيظل ميناءـ الحديدـة والصلـيف بلا بديل محتمـل في المستقبل المنظـور.

## الجزء الرابع

# الخيارات الموصى بها لإجراءات التدخلية

سيقدم هذا القسم الإجراءات التدخلية الاقتصادية والمالية واللوجستية الموصى بها للتصدي للتحديات والقيود التي تقف في طريق الواردات الغذائية والتي تناولناها في الجزء الثالث من هذا التقرير. تركز الإجراءات التدخلية الواردة في هذا التقرير على أهم القيود، وهي مرتبة حسب الأولوية بناء على أثرها المتوقع.

بما أن معظم التحديات إنما هو نتاج تعطيل وظائف الحكومة والبنك المركزي، فلا بد من ترتيب أولويات الجهد الرامية إلى استعادتها ومساندتها كأفضل حل أول حيّثما كان ذلك ممكناً. وسيساعد استئناف وظائف الحكومة والبنك المركزي الأساسية على التصدي للأسباب الجذرية لمعظم القيود الاقتصادية والمالية التي لا يقتصر تأثيرها على الواردات الغذائية فحسب، بل يمتد إلى سبل كسب الرزق للملايين من الأسر والشركات اليمنية فيما تكافح للحصول على الرواتب وسداد المدفوعات وتحويل الأموال إلى الخارج. وليس من شأن استعادة الإطار المؤسسي الأساسي أن يخفف من وطأة الصراع فحسب، بل سيمهّد الطريق إلى نجاح التعافي الاقتصادي وإعادة الإعمار على وجه السرعة.

بما أن معظم تحديات الاقتصاد الكلي والقطاع المالي متتشابكة، يزداد احتمال النجاح في حلها لو فهمنا أوجه التشابك وتعاملنا معها بأسلوب منسق ومتسلسل. يعتبر تنفيذ تدابير واسعة النطاق لمساعدة الدخل من الأمثلة وثيقة الصلة بالموضوع. ويعتمد استئناف مدفوعات رواتب موظفي الحكومة أو تحويلات الرعاية الاجتماعية على قدرة البنك المركزي على طباعة العملة المحلية وتوزيعها في عموم اليمن، مستعيناً بذلك دوره على صعيد السياسة النقدية. يعتبر ضمان الرقابة الفعالة على القطاع المصرفي مثالاً آخر على وظيفة جوهرية هي شرط أساسي لاستعادة الصلات المقطوعة مع النظام المالي الدولي.

يإمكان المجتمع الدولي زيادة دوره وتأثيره في اليمن على ثلاثة مستويات: توسيع نطاق المعونات الإنسانية والاستفادة من تدفقات المعونات في استيراد المواد الغذائية ومساندة جهود استعادة وظائف الدولة الأساسية. يلعب المجتمع الدولي بالفعل دوراً حيوياً كمصدر للمساعدات الغذائية الطارئة من خلال تقديم المساعدات المباشرة (توزيع المواد الغذائية) وتدابير مساندة الدخل (التحويلات النقدية/ القسائم)، لكن ينبغي توسيع هذه البرامج لجتiaz الآثار السلبية المتربعة على فقدان دخل الأسر باعتباره أهم عامل منفرد يسهم في الأزمة الإنسانية. ولن يتصدى تعزيز قدرة السكان على تلبية احتياجاتهم الأساسية للأسباب الجذرية للمجاعة فحسب، بل له أيضاً منافع اقتصادية أوسع بإنعاش الأنشطة المدرة للدخل على امتداد سلسلة القيمة. كما يمكن أيضاً استغلال المعونة الأجنبية لسد الفجوات في النقد الأجنبي اللازم لاستيراد المواد الغذائية، مما يتيح له تلبية احتياجات السيولة المحلية الازمة لمشاريع المعونة. وأخيراً يامكان المجتمع الدولي لعب دور مهم في استعادة وظائف الدولة والبنك المركزي الأساسية في مجالات متعددة، تتراوح من التوفير المباشر للخدمات إلى القيام بدور الضامن أو الميسر للحلول من خلال الجهود الاستشارية والجمع بين مختلف الأطراف.

## أ. الإجراءات التدخلية في الاقتصاد والقطاع المالي

### 1. توسيع تدابير مساندة الدخل للأسر اليمنية

#### أ. استئناف مدفوعات الرواتب والمعاشات التقاعدية والتحويلات الاجتماعية

ينبغي استهداف استئناف مدفوعات رواتب موظفي الحكومة ومدفوعات التحويلات الاجتماعية كأولوية أولى نظراً لأهميتها كمصدر دخل رئيسي لملايين الأسر اليمنية. يعتبر استئناف مدفوعات الرواتب والمعاشات التقاعدية والتحويلات الاجتماعية خطوة لا غنى عنها للتتصدي للتراجع الحاد في دخل الأسر باعتباره أحد أهم العوامل المساهمة في الأزمة الإنسانية. ولن يساعد هذا الإجراء على استعادة القوة الشرائية للأسر اليمنية كمحصلة مباشرة فحسب، بل سيشهد أيضاً في توفير فرص العمل والأنشطة المدرة للدخل لمنشآت الأعمال على امتداد سلسلة القيمة الغذائية بأكملها، وهي المنشآت التي اضطرت إلى تقليص عملياتها أو وقفها بالكلية نتيجة تراجع الطلب وارتفاع التكاليف والمخاطر.

يتوقف النجاح في استئناف مدفوعات الدخل على توفر الموارد المالية والقدرة على إيصال هذه المدفوعات في كل أنحاء اليمن سريعاً وعلى نحو مأمون. ينبغي للسلطات وضع خطة عمل تحدد مصدر التمويل وتفضل خطة تنفيذ تراعي القيود المالية والتشغيلية والاحتياجات ذات الأولوية لدى السكان الأشد ضعفاً. ينبغي لخطة التمويل (أ) تحديد وتحصيص الموارد الحكومية المحتملة (الجمارك، الضرائب، مبيعات النفط) مع وضع إستراتيجية لتحويلها لصالح مدفوعات الدخل من خلال آلية موثوقة (كأن يكون ذلك من خلال مذكرة تفاهم أو اتفاقية بالتفاوض مع أصحاب المصلحة المعنيين)، و(ب) تحديد الفجوة التمويلية التي يمكن سدها من خلال المعونات الدولية.

نظراً لحجم المدفوعات غير المسددة وقيود الموارد (المالية والتشغيلية على السواء)، ينبغي أن تراعي خطة التنفيذ تحديد الأولويات وأو تقسم المدفوعات على مراحل. فينبغي أن تستند الخطة إلى معايير موضوعية ترمي إلى استهداف الفئات الأشد ضعفاً من السكان (كالبلدء بالشرائح الأقل دخلاً والمناطق أو الفئات السكانية الأكثر تضرراً من الانخفاض في الدخل) الأبعد عن إمكانية الحصول على مصادر دخل أخرى؛ وتحديد سقف لمدفوعات الرواتب بما يتماشى مع مستويات الكفاف [مع إرجاء أرصدة

المستحقات الإضافية إلى المستقبل]. ينبغي أن تستثمر إستراتيجية المدفوعات ببيانات الأسر / استقصاءات المنظمات الإنسانية، التي يمكن أن تلعب دوراً تيسيرياً كقوة لجمع مختلف أصحاب المصلحة.

وأخيراً ينبغي أن تتضمن خطة التنفيذ إستراتيجية إيصال من خلال أدوات الصرف / وكلاء الصرف الذين يملكون القدرة التشغيلية لتوزيع هذه المدفوعات ويحظون بالمصداقية والثقة لدى أصحاب المصلحة الأساسيين. فمن شأن اختيار وكيل دفع يحظى بالثقة كطرف فاعل يعول عليه وغير حزبي تيسير إيصال المدفوعات بشكل آمن وفي الوقت المناسب في عموم اليمن، حيث يحد هذا من مخاطر التدخل السياسي والعراقيل أمام هذه العملية. كما أن حل أزمة السيولة والبنية التحتية للمدفوعات المحلية سيسهل أيضاً عملية الدفع. ومن شأن استعادة الثقة في القطاع المصرفي وأدوات الدفع غير الورقية تخفيف طلب اليمنيين على النقد الفعلي، وهو ما سيحد من الحاجة إلى عمليات تحويل النقود الفعلية داخل اليمن، وهي عمليات مكلفة ومحفوظة بالمخاطر.

## **ب. توسيع المساعدات الغذائية الطارئة**

ينبغي للمجتمع الدولي توسيع الجهود الحالية في مجال المساعدات الغذائية الطارئة نظراً لشدة الأزمة الإنسانية. لا يصل استئناف مدفوعات الدخل للموظفين الحكوميين والمتقاعدين والمستفيدين من الرعاية الاجتماعية إلى قطاعات كبيرة من سكان اليمن الذين يعتمدون على دخل القطاع الخاص وحوالات المغتربين كمصدر رئيسي للدخل. وتتوقف كفاءة وفاعلية المساعدات الغذائية الطارئة من خلال التحويلات النقدية على قدرات وكلاء الدفع (البنوك/مؤسسات التمويل الأصغر) على الحصول على الأموال اللازمة وإيصالها إلى كل أرجاء اليمن، وهو ما يعكس الظروف المواتية ذاتها لاستئناف دفع الرواتب على نحو ما أسلفنا بيانه في القسم السابق.

## **2. تيسير إمكانية حصول مستوردي المواد الغذائية على العملة الأجنبية**

بإمكان تدفقات المعونة الأجنبية أن تساعده على تأمين احتياجات الواردات الغذائية من العملة الأجنبية. فمستوردو المواد الغذائية يتمتعون بإمكانية الحصول على العملة المحلية، وهذه العملة ضرورية لمشاريع المعونة الإنسانية التي تتطلب عملة محلية (كالتحويلات النقدية مثلاً). ونظراً للتتوافق الواسع في الآراء بين المجتمع الدولي والجمهور والقطاع الخاص في اليمن على أهمية استدامة الواردات الغذائية، بإمكان البنك اليمني أن تتوصل إلى اتفاق طوعي لتخفيض العملة الصعبة الواردة إلى البلد من خلال المعونة الأجنبية بين مستوردي المواد الغذائية على أساس الأولوية. ويمكن تنفيذ هذا في زمن قصير بتغيير ترتيبات الإدارة المالية للمنظمات الإنسانية مما يسمح لها بتتأمين احتياجاتها من العملة المحلية (كالتحويلات النقدية) لبرامجها الخاصة بالطوارئ في مقابل توفير ما يعادلها بالعملة الصعبة لتأمين احتياجات مستوردي الأغذية من النقد الأجنبي. ويمكن تنفيذ هذا المفهوم من خلال صور مختلفة يتم تكييفها حسب سياق البلد ومتطلبات أصحاب المصلحة المشاركين. وقد طُبّقت صور متعددة من هذا المفهوم في أماكن أخرى بمعرفة منظمات دولية (كاليونيسف في ساحل العاج) ومانحين ثنائين (وزارة التنمية الدولية البريطانية في زيمبابوي).

سيساعد هذا الحل على التصدي لقيدين رئيسيين يواجهان مستوردي المواد الغذائية في اليمن، وهما صعوبة الوصول إلى العملة الأجنبية وصعوبة تحويلها لشراء الواردات الغذائية. بالإضافة إلى التصدي للقيود الرئيسية أمام مستوردي المواد الغذائية، تتخض مفاهيم المعاونة مقابل التجارة عن منافع إضافية. فهي لا تتطلب المزيد من جمع الأموال، حيث يمكن تنفيذها بناءً على تدفقات المعونات الإنسانية الحالية/المزمعة. وسيحظى هذا الحل على الأرجح بمساندة الجمهور اليمني والقطاعات الخاصة في اليمن نظراً للتواافق الواسع في الآراء على أهمية تأمين الواردات الغذائية كأولوية وطنية أساسية.

### 3. استعادة الثقة في النظام المالي

#### أ. استعادة السيولة إلى النظام المالي

ينبغي التعامل مع مسألة حل أزمة السيولة المحلية كأولوية قصوى نظراً لشدة هذه المشكلة واتساع نطاقها وتأثيرها السلبي العام من خلال القنوات غير المباشرة وانتشار آثارها. فينبغي للبنك المركزي اليمني أن يضع إستراتيجية تصوغ خطة عمل محددة بإطار زمني لاستعادة السيولة النظامية في عموم اليمن. وينبغي أن تشتمل هذه الإستراتيجية على خطة لاستئناف وظائف البنك المركزي اليمني الأساسية كسلطة نقدية (تضمن إصدار العملة وتوزيعها في مختلف ربوع اليمن) وكوكيل ضريبي ومالي للحكومة (إصدار السندات السيادية وإدارتها، ودفع رواتب الموظفين الحكوميين والمعاشات التقاعدية).

سيساعد حل أزمة السيولة على استعادة الثقة في النظام المالي، مما يحد من تكاليف المعاملات التجارية ويقلص مخاطرها. فمن شأن استعادة إمكانية الوصول إلى الودائع أن يحد من الضغوط على السيولة من جانب مستوردي المواد الغذائية وحلقات سلسلة القيمة الغذائية التي يعتمد بعضها على بعض. وتستعيد القدرة على سحب النقودية قابلية تحويل أدوات الدفع غير النقدي كالشيكات والتحويلات المصرفية، مما يحد من تكاليف تحويلات الأموال المحلية والدولية ويقلص مخاطرها. وتسمح إمكانية وصول الأسر إلى ودائعها لهذه الأسر بالاستفادة من مدخراتها لتلبية احتياجاتها الأساسية، مما يزيد الطلب على السلع الأساسية من خلال زيادة القوة الشرائية.

#### ب. استعادة آلية المقاضة وتسوية المدفوعات المحلية

إنشاء آلية للمقاضة والتسوية للمدفوعات المحلية عنصر أساسي للحد من تكاليف ومخاطر أدوات الدفع غير النقدي. ويمكن إنشاء هذه الآلية في إطار جهود البنك المركزي اليمني لتحديث بنائه التحتية لأنظمة المدفوعات، وينبغي اعتبارها أفضل حل أول إذا أدت المتطلبات المسبقة الضرورية إلى تفزيذها بنجاح (التنسيق/التعاون بين فروع البنك المركزي اليمني ومقره الرئيسي، توفر الموارد البشرية المؤهلة، إلخ). فإن لم يكن هذا الحل مجدياً، يمكن النظر في البديل (كتأسيس منشأة لمقاضاة وتسوية التحويلات بين البنوك، ويمكن إنشاؤها في الخارج، ربما استناداً إلى مجموعة مغلقة من مستخدمي سويفت).

من شأن وجود آلية موثوقة للمقاضة والتسوية أن يساعد على استعادة الثقة في النظام المالي الرسمي والحد من جاذبية القطاع غير الرسمي. فاستعادة سيولة القطاع المصرفي وأدوات المقاضة والتسوية الموثوقة للمدفوعات المحلية ستستعيد ثقة الجمهور في المدفوعات غير النقدية، مما يحد من تكاليف ومخاطر المعاملات التجارية على امتداد سلسلة قيمة الواردات الغذائية.

## جـ ضمان الرقابة الفعالة على القطاع المصرفي

تعتبر استعادة الرقابة الفعالة على القطاع المصرفي عنصراً أساسياً لاستعادة ثقة النظام المالي العالمي وفي سلامته القطاع المصرفي اليمني. أولاً: نتيجة الافتقار إلى الرقابة المالية، صارت البنوك أقل قدرة بكثير على إقامة علاقات البنوك المراسلة أو الاحتفاظ بها مقارنة بالظروف العادية. ومن شأن وجود سلطة رقابية تؤدي وظائفها كما ينبغي أن يتيح على الأقل إمكانية إجراء عملية تفاوضية رفيعة المستوى أو انتقالاً سلساً فيما يساعد على كسب ما يكفي من الوقت لإقامة علاقات مع البنوك المراسلة الجديدة. ثانياً: يزيد الافتقار إلى رقابة فعالة على القطاع المصرفي من مخاطر غسل الأموال / تمويل الإرهاب بالنسبة للبنوك اليمنية، مما يزيد احتمال إنهاء علاقات البنوك المراسلة معها. ثالثاً: يفضي هذا إلى بيئه من الفراغ التنظيمي، بما في ذلك الفراغ في مجال مكافحة غسل الأموال ومحاربة تمويل الإرهاب، مما يزيد مخاطر تعرض علاقات البنوك المراسلة القائمة للإنهاء نتيجة عدم امتثال التشريعات المحلية للتوصيات الدولية.

تطلب استعادة الرقابة الفعالة على القطاع المصرفي في عموم اليمن تعاوناً/تسبيقاً بين المقر الرئيسي للبنك المركزي اليمني وفروعه. فلضمان عدم إنهاء علاقات البنوك المراسلة، يجب أن يتسم التحقق مما إذا كانت البنوك اليمنية التي تؤدي معاملات دولية لديها ما يكفي من السياسات والإجراءات والموارد للامتناع لتشريعات مكافحة غسل الأموال ومحاربة تمويل الإرهاب. فإن لم تكن استعادة وظائف البنك المركزي اليمني الرقابية ممكناً عملياً، يجب النظر في البدائل. إذ ربما يمكن نقل جزء من النشاط الرقابي إلى مدققين قانونيين (خارجيين) كحل مؤقت. فنقل بعض النشاط الرقابي في الموقع أو كله إلى مدققين قانونيين ممارسة شائعة في بعض البلدان. وقد يكون هذا نتاج الافتقار إلى الموارد أو الوقت أو أسباب أخرى.

## بـ اللوجستيات وقنوات التوزيع

### 1. إقرار عملية تخلص جمركي تجمع بين الكفاءة والوضوح والسرعة تتيح توفر الإمدادات الغذائية عبر جميع الموانئ القائمة.

ينبغي أن يدعوا شركاء التنمية الدوليون إلى إقرار عملية تخلص جمركي تجمع بين الكفاءة والوضوح والسرعة تتيح توفر الإمدادات الغذائية عبر جميع الموانئ المتاحة. لقد أثبتت آلية الأمم المتحدة للتحقق والتفتيش أنها عملية تجمع بين الكفاءة والفاعلية في حدود الصلاحيات المنوطة بها، وينبغي للمجتمع الدولي تمكين هذه الآلية بمنحها مزيداً من السلطة. ويمكن أن يتحقق هذا من خلال تقويض الآلية لعمليات التفتيش النهائية لجميع السفن المتوجهة إلى اليمن، وتمكين الآلية من إصدار التصاريح النهائية الازمة لدخول المياه اليمنية. ومن المتصور أن يساعد إسناد سلطة هذه الأنشطة إلى آلية الأمم المتحدة للتحقق والتفتيش على حل مشكلة التأخيرات الكبيرة وانعدام اليقين الذي ما زال يؤثر على عملية الشحن. وهذا سيساعد على استقرار أزمة الشحن وخفض أسعار الشحن إلى الحديدة.

الحد من القيود على خطوط الشحن، والسماح بموانئ مسافنة بديلة للسفن المتوجهة إلى الحديدية والصليف. الزمن المطلوب لهذه الخطوة مهم بشكل خاص؛ بما أنه قد يستغرق أسبوعاً أو شهراً أو حتى أكثر من ذلك. ولو سمح لخطوط الشحن بالمسافنة في ميناء صلاة أو أي ميناء مسافنة آخر بالإضافة إلى ميناء الملك عبد الله في جدة فيما يخص الشحنات القاصدة الحديدية أو عدن

فسيخفف هذا من الاختناق الذي نراه حالياً في جدة. كذلك فإن السماح بالمسافنة في دي وجبوقي، كما تتصور الإجراءات التشغيلية الموحدة لآلية الأمر المتحدة للتحقق والتفييش، سيساعد بشدة في تيسير الشحنات إلى اليمن. وأخيراً فإن إلغاء الحد الخاص بعدد 700 حاوية لكل سفينة الذي يفرضه التحالف حالياً على السفن المتوجهة إلى ميناء الحديدية، والسماح بالسفن التي تحمل ما يصل إلى 1700 حاوية (أقصى ما يستطيع ميناء الحديدية مناولته) سيساعد أيضاً على خفض التكاليف وزيادة كفاءة الشحن إلى الحديدية.

# المراجع

- .1 خدمة تشجيع مؤسسات الأعمال الصغيرة والصغرى، والمعهد المداري الملكي. 2009. تحليل 5 سلاسل للقيمة - اليمن (السمك والعلل والقهوة والقمح والقات)، مسودة تقرير لفريق التنمية الريفية بالبنك الدولي، يوليوب، اليمن.
- .2 إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية للأمم المتحدة، شعبة الإحصاء، فرع إحصاءات التجارة، قاعدة البيانات الإحصائية لتجارة السلع الأساسية. نيويورك: الأمم المتحدة.
- .3 برنامج الأغذية العالمي للأمم المتحدة. 2012. استقصاء الأمان الغذائي الشامل: حالة الأمن الغذائي والتغذية في اليمن. روما، إيطاليا: برنامج الأغذية العالمي.
- .4 سلسلة مذكرات سياسات البنك الدولي. 2017. التحديات الاقتصادية والمالية والاجتماعية في المرحلة المبكرة لليمن فيما بعد الصراع. واشنطن العاصمة: البنك الدولي.
- .5 منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة، شعبة الإحصاء، قاعدة البيانات الإحصائية لمنظمة الأغذية والزراعة. نيويورك: الأمم المتحدة.
- .6 مجموعة الأمان الغذائي في اليمن. 2017. تحديد أولويات مجموعات الأمان الغذائي والتغذية للموقع الجغرافي للاستجابة الإنسانية لسنة 2017. اليمن.
- .7 غلادستون، ريك. 2017. "اليونيسف تتدخل لدفع رواتب الأطباء في اليمن مع استئجار الحرب والكونترا". نيويورك تايمز، يونيو 2015.
- .8 المعهد الدولي لبحوث سياسات الغذاء. 2017. مؤشر الجوع العالمي (2017).
- .9 برنامج الأغذية العالمي للأمم المتحدة. 2017. تحليل مواطن الضعف ورسم معالمه عبر الجوال، نشرة اليمن، العدد 24، أغسطس. روما، إيطاليا: برنامج الأغذية العالمي.
- .10 سلسلة مذكرات سياسات البنك الدولي. 2017. استعداد القطاع الخاص للمساهمة في إعادة الإعمار والإنشاء في اليمن. واشنطن العاصمة، البنك الدولي.
- .11 خدمة تشجيع مؤسسات الأعمال الصغيرة والصغرى. 2015. استقصاء الأعمال السريع، أثر الأزمة اليمنية على نشاط القطاع الخاص (2015). اليمن.
- .12 منظمة الصحة العالمية للأمم المتحدة، مركز عمليات الطوارئ. لوحة متابعة الاستجابة. جنيف، سويسرا: منظمة الصحة العالمية.
- .13 البنك الدولي وشركة ديب روت كونسلتنغ. 2017. تأمين واردات السلع الأساسية إلى اليمن (أغسطس 2017). اليمن: ديب روت كونسلتنغ، واشنطن العاصمة: البنك الدولي.
- .14 برنامج الأغذية العالمي للأمم المتحدة (WFP). 2017. حالة انعدام الأمان الغذائي في اليمن من واقع تقييم حالة الأمان الغذائي والتغذية في حالات الطوارئ (أبريل 2017). روما، إيطاليا: برنامج الأغذية العالمي.
- .15 مركز التجارة الدولية. بيانات خريطة التجارة وتحليل السوق والبحوث. جنيف، سويسرا: مركز التجارة الدولية.
- .16 برنامج الأغذية العالمي للأمم المتحدة. 2017. حالة انعدام الأمان الغذائي في اليمن من واقع تقييم حالة الأمان الغذائي والتغذية في حالات الطوارئ. أبريل 2017. تاريخ الإطلاع 21 يوليو 2017. <https://www.wfp.org/content/yemen-emergency-insecurity-food-state-https://www.wfp.org/content/yemen-2017-april-assessment-nutrition-security-food>

- .17 مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية. 2017. النشرة الإنسانية لليمن، العدد 21، 18 مارس.
- .18 مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية. 2017. النشرة الإنسانية لليمن، العدد 27، 20 سبتمبر.
- .19 مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية. 2016. عرض عام لاحتياجات الإنسانية في اليمن، نوفمبر.
- .20 برنامج الأغذية العالمي للأمم المتحدة. 2017. تقرير مرصد السوق اليمنية، العدد رقم 16، أغسطس. روما، إيطاليا: برنامج الأغذية العالمي.
- .21 البنك الدولي. 2017. تقرير حول تقييم أوضاع الفقر في اليمن (يونيو 2017). واشنطن العاصمة، البنك الدولي.
- .22 اليمن، وزارة التخطيط والتعاون الدولي. 2016. التحديث الاجتماعي الاقتصادي، العدد 12، مارس. اليمن.
- .23 اليمن: التصنيف المتكامل لمراحل الأمن الغذائي. 2017. موقف انعدام الأمن الغذائي الحاد المتوقع، مارس -يوليو 2017. اليمن.

# الملاحق

## الملحق (أ): بيانات مصلحة الجمارك اليمنية الأولية حول واردات القمح والدقيق والأرز إلى اليمن من العالم خلال الفترة 2016-2014

### أكبر مستورد للقمح حسب إجمالي الوزن الصافي خلال الفترة 2016-2014 (بالطن)

الرتبة	الشركة المستوردة <sup>31</sup>	الكمية بالطن	النسبة المئوية (%) <sup>32</sup>	العام الماضي	الكمية بالطن	النسبة المئوية (%) <sup>33</sup>	العام الماضي	الكمية بالطن	النسبة المئوية (%) <sup>34</sup>	العام الماضي	الكمية بالطن	النسبة المئوية (%) <sup>35</sup>	العام الماضي	الكمية بالطن	النسبة المئوية (%) <sup>36</sup>	العام الماضي	الكمية بالطن	النسبة المئوية (%) <sup>37</sup>	العام الماضي
1	الشركة اليمنية للمطاحن وصوامع الغلال <sup>32</sup>	1,317,523	%41.59	576,909	%46.44-	%24.02	705,703	%20.11	%18.25-	520.11	2,600,134	الكمية الإجمالية بالطن ذاتها من مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%
2	الشركة اليمنية للاستثمارات الصناعية <sup>33</sup>	435,417	%13.74	892,763	%122.32	%32.95	967,997	%31.12	%7.77-	2,296,178	الكمية الإجمالية بالطن ذاتها من مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	
3	شركة السعيد للتجارة المحدودة	510,819	%16.12	436,193	%14.85	%14.85	436,193	%10.74	%29.38-	1,255,052	الكمية الإجمالية بالطن ذاتها من مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	
4	شركة الحديدية للمطاحن	226,169	%7.14	286,812	%26.81	%9.76	286,812	%8.15	%18.44-	746,904	الكمية الإجمالية بالطن ذاتها من مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	
5	الشركة اليمنية الدولية للصناعات الغذائية المحدودة <sup>34</sup>	221,481	%6.99	136,360	%38.43-	%4.64	136,360	%5.73	%20.60	522,292	الكمية الإجمالية بالطن ذاتها من مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	
6	الشركة الوطنية لصوامع الغلال <sup>35</sup>	117,707	%3.72	170,966	%45.25	%5.82	170,966	%6.85	%14.93	485,158	الكمية الإجمالية بالطن ذاتها من مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	
7	برنامج الأغذية العالمي	44,757	%1.41	113,281	%153.10	%3.86	113,281	%9.61	%143.30	433,655	الكمية الإجمالية بالطن ذاتها من مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	
8	شركة صوامع ومطاحن عدن <sup>36</sup>	205,002	%6.47	41,820	%79.60-	%1.42	41,820	%3.04	%108.43	333,988	الكمية الإجمالية بالطن ذاتها من مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	
9	الحاج محمد علي العودي	16,250	%0.51	58,375	%259.23	%1.99	58,375	%1.17	%42.40-	108,250	الكمية الإجمالية بالطن ذاتها من مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	النسبة المئوية (%) مقارنة بالفترة العام الماضي	%	

<sup>31</sup>وفقاً لمصدر، بلغ العدد الإجمالي لمستورد القمح 107 خلال الفترة 2014-2016.

<sup>32</sup>المستوردون رقم 1 و 3 و 4 كلهم أعضاء في مجموعة هائل سعيد نعم. انظر <http://www.alsaeedtrading.info/flashws/> و <http://www.ycfms.com/en/index.php>.

<sup>33</sup>ملك محمد فاهم وشركاؤه.

<sup>34</sup>تسعون% من المنشآة ملك علي محمد الحباري وأولاده (مجموعة الحباري). انظر <http://www.yifico.com/ensite/index.htm>.

<sup>35</sup>ملك محمد علي العودي. انظر <http://www.nasco-index.php-ye.com/en-hp>.

<sup>36</sup>ملك الرويشان. انظر <http://www.adenmills.com/English/Index.asp>.

<sup>37</sup>ملك يحيى سهيل وشركاؤه. انظر <http://www.ysbco.com/eng/index.php>. بدأت في استلام القمح وبيعه في السوق المحلية في منتصف 2016.

الإجمالية بالطن	ذاتها من العام الماضي	% للتغيير مقارنة بالفترة الكلمية (%)		الكمية بالطن	% للتغيير مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي		الكمية بالطن	الكمية بالطن (%)	الكمية بالطن (%)	المستورد <sup>31</sup>	م
		2016	2015		العام الماضي						
88,931	جديدة	%3.10	88,931		%0.00	%0.00	0	%0.00	0	الشركة العربية لصومام الغلال <sup>37</sup>	10
41,600		%0.00	%0.00	0	%100.0-	%0.00	0	%1.31	41,600	شركة تهامة لصومام ومطاحن الغلال	11
29,525		%100.0-	%0.00	0	%48.78-	%0.34	10,000	%0.62	19,525	محلات بن هلابي للتجارة	12
13,903		%112.40	%0.24	6,856	%15.50-	%0.11	3,228	%0.12	3,820	محمد مهيوب قائد العديني	13
3,752		%0.00	%0.00	0	%100.0-	%0.00	0	%0.12	3,752	حرملي للتجارة	14

المصدر: مصلحة الجمارك اليمنية

## أكبر مستوردي الدقيق حسب إجمالي الوزن الصافي خلال الفترة 2014-2016 (بالطن)

السنة	الكمية الإجمالية بالطن	البيانات المالية لـ 2014			البيانات المالية لـ 2015			البيانات المالية لـ 2016			المستورد <sup>38</sup>
		% للتغيير مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	الكمية (%)	الكمية بالطن	% للتغيير مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	الكمية (%)	الكمية بالطن	% للتغيير مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	الكمية (%)	الكمية بالطن	
78,189	%99.54-	%0.18	356	جديدة	%29.68	77,833	-	%0.00	0	شركة الصليف للتجارة الدولية	1
54,000	%25.24-	%11.41	23,101	جديدة	%11.78	30,899	-	%0.00	0	شركة السعيد للتجارة المحدودة <sup>39</sup>	2
36,976	%20.92	%9.84	19,926	%2781.84	%6.28	16,479	-	%1.62	572	داديه للتجارة العامة <sup>40</sup>	3
36,560	%63.26-	%4.85	9,823	جديدة	%10.20	26,737	-	%0.00	0	برنامج الأغذية العالمي	4
32,212	%28.31-	%6.65	13,450	جديدة	%7.16	18,762	-	%0.00	0	حسام عمر محمد أحمد الزبيدي	5
25,863	%39.34-	%2.69	5,452	%21.32-	%3.43	8,988	-	%32.33	11,423	أولاد سالم عبد الرحمن باجرش (سابسون)	6

<sup>38</sup> وفقاً للمصدر، بلغ العدد الاجمالي لمستوردي الدقيق 502 خلال الفترة 2014-2016.

<sup>39</sup> المستوردان رقم 2 179 عضوان في مجموعة هائل سعيد أنعم. انظر <http://www.alsaeedtrading.info/flashws/>.

<http://www.dadiyah.com.ve/> *بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِيْمِ*<sup>40</sup>

السنة	الكمية الإجمالية بالطن	% للتغيير مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	الكمية (%)	الكمية بالطن	% للتغيير مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	الكمية (%)	الكمية بالطن	% للتغيير مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	الكمية (%)	الكمية بالطن	المستورد <sup>38</sup>	م
2016-2014												
21,906	جديدة	%10.82	21,906		%0.00	%0.00	0	-	%0.00	0	شركة المحسن إخوان للتجارة	7
20,128		%935.54	%9.07	18,355	جديدة	%0.68	1,773	-	%0.00	0	محمد خريف عوض بادباه	8
19,610		%27.01-	%3.56	7,209	%291.46	%3.77	9,878	-	%7.14	2,523	سالم بخيت سالم كلشات	9
18,137		%89.72	%5.05	10,218	%112.57	%2.05	5,386	-	%7.17	2,534	محمد مثنى علي المحنش	10
15,335		%2355.75	%7.28	14,735	جديدة	%0.23	600	-	%0.00	0	محمد مهيب قائد العديني	11
15,019		%99.23	%4.94	10,000	جديدة	%1.91	5,019	-	%0.00	0	شركة يحيى سهيل وإخوانه للتجارة والاستثمار <sup>41</sup>	12
10,683		%17.08-	%2.39	4,843	جديدة	%2.23	5,840	-	%0.00	0	مجدي سالم عبيد باضاوي	13
10,437	جديدة	%5.16	10,437		%0.00	%0.00	0	-	%0.00	0	بن شهيبين للتجارة والاستثمار	14
8,692		%765.76	%3.85	7,792	جديدة	%0.34	900	-	%0.00	0	بن دول وشركاؤه لتجارة الحديد	15
8,131		%98.24-	%0.02	45	%53.59-	%0.98	2,563	-	%15.63	5,523	شركة بي إم سي المحضار وشركاؤه <sup>42</sup>	16
7,555		%89.69-	%0.02	400	%18.53	%1.48	3,881	-	%9.27	3,274	شركة الصناعات المتعددة ومواد التعبئة	17
5,565		%100.0-	%0.00	0	جديدة	%2.12	5,565	-	%0.00	0	علي أحمد عمر غيري درمش	18
4,703		%93.29-	%0.15	296	جديدة	%1.68	4,408	-	%0.00	0	غير معروف	19
3,313		%100.0-	%0.00	0	%72.24-	%0.27	720	-	%7.34	2,593	عبد الله علي عبد الله جسار	20

المصدر: مصلحة الجمارك اليمنية

<sup>41</sup>انظر <http://www.ysbco.com/eng/index.php>

<sup>42</sup>عضو في مجموعة المحضار. انظر <http://en.bmc.ye.com/>

## أكبر مستوردي الأرز حسب إجمالي الوزن الصافي خلال الفترة 2014-2016 (بالطن)

رتبة	المستورد <sup>43</sup>	الكمية بالطن	النسبة المئوية (%)	2014				2015				2016				النسبة المئوية (%)	النسبة المئوية (%)	النسبة المئوية (%)
				العام الماضي	ذاتها من العام الماضي	النسبة المئوية (%)	العام الماضي	ذاتها من العام الماضي	النسبة المئوية (%)	العام الماضي	ذاتها من العام الماضي	النسبة المئوية (%)	العام الماضي	ذاتها من العام الماضي	النسبة المئوية (%)			
1	بن عوض النقيب للتجارة والتسويق <sup>44</sup>	90,114	%20.28	-	63,592	%14.48	80,404	%29.43-	%21.75	%26.44	234,109	2016-2014	الكمية ذاتها من العام الماضي	مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	% للتغيير	الكمية (%)	الكمية (%)	الكمية (%)
2	شركة السعيد للتجارة المحدودة <sup>45</sup>	30,709	%6.91	-	41,243	%9.39	51,840	%34.30	%14.02	%25.70	123,792	2016-2014	الكمية ذاتها من العام الماضي	مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	% للتغيير	الكمية (%)	الكمية (%)	الكمية (%)
3	شركة يحيى سهيل وإخوانه للتجارة والاستثمار <sup>46</sup>	39,642	%8.92	-	28,647	%6.52	33,340	%27.74-	%9.02	%16.38	101,629	2016-2014	الكمية ذاتها من العام الماضي	مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	% للتغيير	الكمية (%)	الكمية (%)	الكمية (%)
4	شركة بي إم سي المحضار وشراكه <sup>47</sup>	33,376	%7.51	-	25,820	%5.88	4,103	%22.64-	%1.11	%84.11-	63,299	2016-2014	الكمية ذاتها من العام الماضي	مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	% للتغيير	الكمية (%)	الكمية (%)	الكمية (%)
5	شركة الصليف للتجارة الدولية	0	%0.00	-	35,995	%8.19	20,000	جديدة	%5.41	%44.44-	55,995	2016-2014	الكمية ذاتها من العام الماضي	مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	% للتغيير	الكمية (%)	الكمية (%)	الكمية (%)
6	داديه للتجارة العامة	12,891	%2.90	-	19,692	%4.48	9,327	%52.76	%2.52	%52.64-	41,910	2016-2014	الكمية ذاتها من العام الماضي	مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	% للتغيير	الكمية (%)	الكمية (%)	الكمية (%)
7	داديه فارما <sup>48</sup>	11,065	%2.49	-	16,973	%3.86	12,569	%53.40	%3.40	%25.95-	40,606	2016-2014	الكمية ذاتها من العام الماضي	مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	% للتغيير	الكمية (%)	الكمية (%)	الكمية (%)
8	محمد مهيب قائد العديني	17,910	%4.03	-	7,528	%1.71	5,320	%57.97-	%1.44	%29.33-	30,758	2016-2014	الكمية ذاتها من العام الماضي	مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	% للتغيير	الكمية (%)	الكمية (%)	الكمية (%)
9	عبد الرحمن أحمد سهيل علي	2,790	%0.63	-	15,849	%3.61	11,089	%468.05	%3.00	%30.03-	29,728	2016-2014	الكمية ذاتها من العام الماضي	مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	% للتغيير	الكمية (%)	الكمية (%)	الكمية (%)
10	شركة شamax للتجارة العامة <sup>49</sup>	4,044	%0.91	-	13,463	%3.06	7,333	%232.93	%1.98	%45.53-	24,839	2016-2014	الكمية ذاتها من العام الماضي	مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	% للتغيير	الكمية (%)	الكمية (%)	الكمية (%)
11	شركة الخير للتجارة	11,399	%2.56	-	9,640	%2.19	3,383	%15.43-	%0.91	%64.91-	24,422	2016-2014	الكمية ذاتها من العام الماضي	مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	% للتغيير	الكمية (%)	الكمية (%)	الكمية (%)
12	مروان محمد عبده ثابت الحروي	7,773	%1.75	-	8,647	%1.97	7,176	%11.24	%1.94	%17.02-	23,596	2016-2014	الكمية ذاتها من العام الماضي	مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	% للتغيير	الكمية (%)	الكمية (%)	الكمية (%)

<sup>43</sup>وفقاً للمصدر، بلغ العدد الإجمالي لمستوردي الأرز 4367 خلال الفترة 2014-2016.

<sup>44</sup><http://alnaqeeb.com/en/>

<sup>45</sup>عضو في مجموعة هائل سعيد أنعم. انظر <http://www.alsaeedtrading.info/flashws/>

<sup>46</sup><http://www.ysbco.com/eng/index.php>

<sup>47</sup>عضو في مجموعة المحضار. انظر <http://en.bmc.ye.com/>

<sup>48</sup>إحدى الشركات التابعة لداديه للتجارة العامة. انظر [http://www.dadiyah.com.ye/pharma\\_intro.htm](http://www.dadiyah.com.ye/pharma_intro.htm) و <http://www.dadiyah.com.ye/>

<sup>49</sup>المستوردان رقم 10 و 16 عضوان في مجموعة الشمام.

السنة	البلدان المصدرة	المستورد <sup>43</sup>	الكمية بالطن							م		
			العام الماضي	ذاتها من العام	بالطن	الكمية (%)	العام الماضي	ذاتها من العام	بالطن			
2016-2014	بن شهين للتجارة والاستثمار	13	22,200	%42.55	%1.80	6,673	%56.83-	%1.07	4,681	-	%2.44	10,845
	الشركة الأهلية لاستيراد المواد الغذائية	14	15,923	%85.19	%1.77	6,528	%39.96-	%0.80	3,525	-	%1.32	5,871
	عبد الله سعيد باعقيل	15	14,559	%76.49-	%0.27	1,000	%54.30-	%0.97	4,253	-	%2.09	9,306
	سالم محمد الشماخ وشريكه	16	13,822	%100.0-	%0.00	0	%71.61-	%0.70	3,056	-	%2.42	10,766
	عبد العزيز محمد سيف العربي	17	13,469	%73.48-	%0.42	1,541	%4.99-	%1.32	5,811	-	%1.38	6,117
	عبد الله علي عبد الله جسار	18	13,318	%52.14-	%0.73	2,708	%14.32	%1.29	5,659	-	%1.11	4,951
	المهدمي للتجارة ذ.م.م.	19	13,105	%100.0-	%0.00	0	%79.03-	%0.52	2,272	-	%2.44	10,833
	عبد الجليل ردمان للتجارة والصناعة <sup>50</sup>	20	12,930	%72.38-	%0.27	992	%56.97-	%0.82	3,591	-	%1.88	8,346

المصدر: مصلحة الجمارك اليمنية

## أكبر البلدان المصدرة للقمح حسب إجمالي الوزن الصافي خلال الفترة 2016-2014 (بالطن)

السنة	البلدان المصدرة	بلد المنشأ المصدر	الكمية بالطن							م		
			العام الماضي	ذاتها من العام	بالطن	الكمية (%)	العام الماضي	ذاتها من العام	بالطن			
2016-2014	أستراليا	1	2,605,590	%22.24-	%25.88	742,426	%5.11	%32.50	954,801	-	%28.67	908,363
	الاتحاد الروسي	2	2,337,144	%46.31	%29.65	850,506	%35.79-	%19.79	581,301	-	%28.58	905,337
	الولايات المتحدة	3	1,219,074	%8.97	%17.89	513,108	%100.31	%16.03	470,884	-	%7.42	235,082
	فرنسا	4	995,433	%66.08-	%5.14	147,389	%5.07	%14.79	434,499	-	%13.05	413,545
	ألمانيا	5	869,768	%3.23-	%12.32	353,382	%141.50	%12.43	365,177	-	%4.77	151,209
	أوكرانيا	6	354,551	%91.55-	%0.27	7,744	%64.11-	%3.12	91,601	-	%8.06	255,205
	الهند	7	300,683	%100.00-	%0.00	0	%99.44-	%0.06	1,668	-	%9.44	299,015
	بلغاريا	8	69,502	جديدة	%2.42	69,502	%0.00	%0.00	0	-	%0.00	0
	ليتوانيا	9	53,651	جديدة	%1.87	53,651	%0.00	%0.00	0	-	%0.00	0
	غير معروف	10	33,325	جديدة	%1.16	33,325	%0.00	%0.00	0	-	%0.00	0

المصدر: مصلحة الجمارك اليمنية

عضو في مجموعة ردمان. انظر [ye.com/en/](http://www.radmangroup.com/en/)

## أكبر البلدان المصدرة للدقيق حسب إجمالي الوزن الصافي خلال الفترة 2014-2016 (بالطن)

م	بلد المنشأ المصدر	الكمية بالطن	العام الماضي	ذاتها من العام الماضي	مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	% للتغيير	2016-2014	الكمية الإجمالية بالطن	العام الماضي	ذاتها من العام الماضي	مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	% للتغيير	2016-2014	الكمية الإجمالية بالطن	العام الماضي	ذاتها من العام الماضي	مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	% للتغيير
1	تركيا	8,863						156,848	%49.29-	%24.60	49,792	%1,007.84	%37.45	98,192	-	%25.08		
2	مصر	572						146,107	%27.25-	%30.28	61,289	%14,633.40	%32.13	84,246	-	%1.62		
3	عمان	14,701						98,676	%16.14	%22.29	45,123	%164.28	%14.82	38,852	-	%41.61		
4	الإمارات	3,378						33,087	%31.15-	%5.99	12,114	%420.92	%6.71	17,595	-	%9.56		
5	السودان	0						28,906	%212.94	%10.82	21,906	جديدة	%2.67	7,000	-	%0.00		
6	الهند	6,726						11,838	%98.51-	%0.04	75	%25.11-	%1.92	5,037	-	%19.04		
7	إيطاليا	0						9,648	%267.60	%3.75	7,585	جديدة	%0.79	2,063	-	%0.00		
8	الأردن	8						6,670	%99.97-	%0.00	2	%78,688.60	%2.54	6,660	-	%0.02		
9	المملكة العربية السعودية	15						2,815	%2.57-	%0.68	1,382	%9,140.89	%0.54	1,418	-	%0.04		
10	بلغيكا	0						1,913	%140.00	%0.67	1,350	جديدة	%0.21	563	-	%0.00		

المصدر: مصلحة الجمارك اليمنية

## أكبر البلدان المصدرة للأرز حسب إجمالي الوزن الصافي خلال الفترة 2014-2016 (بالطن)

م	بلد المنشأ المصدر	الكمية بالطن	العام الماضي	ذاتها من العام الماضي	مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	% للتغيير	2016-2014	الكمية الإجمالية بالطن	العام الماضي	ذاتها من العام الماضي	مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	% للتغيير	2016-2014	الكمية الإجمالية بالطن	العام الماضي	ذاتها من العام الماضي	مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	% للتغيير
1	الهند	227,131						635,075	%17.87-	%49.76	183,963	%1.39-	%50.99	223,982	-	%51.11		
2	تايلند	126,695						383,601	%25.77-	%29.61	109,456	%16.38	%33.56	147,449	-	%28.51		
3	باكستان	84,309						215,280	%29.76	%20.01	73,968	%32.39-	%12.98	57,003	-	%18.97		
4	الولايات المتحدة	4,951						8,030	%55.85-	%0.26	943	%56.86-	%0.49	2,136	-	%1.11		
5	غير معروف	152						3,322	%97.14-	%0.02	88	%1933.53	%0.70	3,082	-	%0.03		
6	فيتنام	811						1,749	%83.76-	%0.04	131	%0.57-	%0.18	807	-	%0.18		
7	عمان	0						1,667	%100.00-	%0.00	0	جديدة	%0.38	1,667	-	%0.00		
8	الإمارات	1						1,267	%79.97-	%0.06	211	%91,631.22	%0.24	1,055	-	%0.00		
9	جمهورية إيران الإسلامية	0						822	%100.00-	%0.00	0	جديدة	%0.19	822	-	%0.00		
10	مصر	142						701	%84.41-	%0.02	75	%240.38	%0.11	484	-	%0.03		

المصدر: مصلحة الجمارك اليمنية

## أكبر الموانئ المستقبلة للقمح حسب إجمالي الوزن الصافي خلال الفترة 2014-2016 (بالطن)

م	ميناء الاستقبال	الكمية بالطن	2014 الكمية (%)	ذاتها من العام الماضي	% للتغيير مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	2016 الكمية (%)	الكمية بالطن	2016 الكمية (%)	ذاتها من العام الماضي	% للتغيير مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	2015 الكمية (%)	الكمية بالطن	2015 الكمية (%)	ذاتها من العام الماضي	% للتغيير مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	2014 الكمية (%)	الكمية بالطن	2014 الكمية (%)	ذاتها من العام الماضي	% للتغيير مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي
1	ميناء الصليف	673,148	%21.25	-	%24.75-	%49.85	1,430,160	%182.32	-	%64.69	1,900,428	-	%36.64	1,160,861	-	%48.49	%13.82	396,597	%79.61-	
2	ميناء الحديدة	1,160,861	%36.64	-	%37.20	%36.06	1,034,469	%35.05-	-	%25.66	753,964	-	%41.35	1,309,908	-	%40.00	%0.00	0	%50.04-	
3	ميناء عدن	1,309,908	%41.35	-	%48.49	%13.82	396,597	%79.61-	-	%9.09	267,090	-	%0.63	20,015	-	%100.00-	%0.00	0	%50.04-	
4	ميناء المكلا	20,015	%0.63	-	%100.00-	%0.25	7,111	%41.79-	-	%0.08	2,251	-	%0.12	3,868	-	%215.83	%0.25	7,111	%41.79-	
5	المنطقة الحرة في عدن	3,868	%0.12	-	%215.83	%0.25	7,111	%41.79-	-	%0.08	2,251	-	%0.12	3,868	-	%215.83	%0.25	7,111	%41.79-	

المصدر: مصلحة الجمارك اليمنية

## أكبر الموانئ المستقبلة للدقيق حسب إجمالي الوزن الصافي خلال الفترة 2014-2016 (بالطن)

م	ميناء الاستقبال	الكمية بالطن	2014 الكمية (%)	ذاتها من العام الماضي	% للتغيير مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	2016 الكمية (%)	الكمية بالطن	2016 الكمية (%)	ذاتها من العام الماضي	% للتغيير مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	2015 الكمية (%)	الكمية بالطن	2015 الكمية (%)	ذاتها من العام الماضي	% للتغيير مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	2014 الكمية (%)	الكمية بالطن	2014 الكمية (%)	ذاتها من العام الماضي	% للتغيير مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي
1	ميناء الحديدة	1,182	%3.34	-	%30.17-	%47.00	95,131	%11,427.19	-	%51.96	136,234	-	%10.28	3,633	-	%16.81-	%17.79	36,016	%1091.71	
2	ميناء شاهين	3,633	%10.28	-	%259.44	%21.86	44,240	%32.49-	-	%4.69	12,308	-	%51.60	18,232	-	%14.43	%12.65	25,612	%12,334.46	
3	المنطقة الحرة في عدن	18,232	%51.60	-	%100.00-	%0.00	0	%130,672.23	-	%12.47	32,693	-	%0.51	180	-	%100.00-	%0.00	0	%130,672.23	
4	ميناء عدن	180	%0.51	-	%100.00-	%0.00	0	%130,672.23	-	%12.47	32,693	-	%0.07	25	-	%100.00-	%0.00	0	%130,672.23	
5	ميناء الصليف	25	%0.07	-	%100.00-	%0.00	0	%130,672.23	-	%12.47	32,693	-	%0.07	25	-	%100.00-	%0.00	0	%130,672.23	

## أكبر الموانئ المستقبلة للأرز حسب إجمالي الوزن الصافي خلال الفترة 2014-2016 (بالطن)

م	ميناء الاستقبال	الكمية بالطن	2014 الكمية (%)	ذاتها من العام الماضي	% للتغيير مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	2016 الكمية (%)	الكمية بالطن	2016 الكمية (%)	ذاتها من العام الماضي	% للتغيير مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	2015 الكمية (%)	الكمية بالطن	2015 الكمية (%)	ذاتها من العام الماضي	% للتغيير مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي	2014 الكمية (%)	الكمية بالطن	2014 الكمية (%)	ذاتها من العام الماضي	% للتغيير مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي
1	المنطقة الحرة في عدن	234,321	%52.72	-	%6.04-	%54.63	201,981	%8.26-	-	%48.93	214,957	-	%34.65	154,015	-	%8.48-	%37.05	136,997	%2.80-	
2	ميناء الحديدة	154,015	%34.65	-	%49.97-	%5.41	20,001	%10,853.10	-	%9.10	39,979	-	%0.08	365	-	%100.00-	%0.00	0	%56.54-	
3	ميناء الصليف	365	%0.08	-	%100.00-	%0.00	0	%56.54-	-	%3.28	14,417	-	%7.46	33,173	-	%100.00-	%0.00	0	%56.54-	
4	ميناء المكلا	33,173	%7.46	-	%100.00-	%0.00	0	%56.54-	-	%3.18	13,970	-	%0.45	2,021	-	%57.18-	%1.62	5,982	%591.39	
5	ميناء شاهين	2,021	%0.45	-	%100.00-	%0.00	0	%56.54-	-	%3.18	13,970	-	%0.45	2,021	-	%57.18-	%1.62	5,982	%591.39	

## الملحق (ب): دور البنك المركزي اليمني في تمويل واردات السلع الأساسية

في 2016، مما يدل على أن البنك المركزي اليمني لن يكون قادرًا على تمويل الواردات - على المدى القصير على الأقل - وإذا لم تُشذ خطوات عاجلة لتعويض النقص في احتياطيات العملة الأجنبية المحفوظ بها لدى البنك المركزي.

### **الجدول 2. إجمالي الواردات وقيمة احتياطيات العملة الأجنبية للفترة 2014-2016**

2016	2015	2014	
583.8	933.1	868.9	واردات السلع الأساسية
<b>7299.08</b>	6616.46	15760.43	إجمالي الواردات
1000	2900	4665	احتياطيات العملة الأجنبية
1.6	3.4	3.9	شهر واحد من الواردات

المصدر: البنك المركزي اليمني

**دور البنك المركزي اليمني في تمويل قيمة السلع الأساسية المستوردة:** تم تعويم الريال للمرة الأولى في يوليو 1996، ثم تلا ذلك توحيد الأسعار الصرف خلال الفترة من 1995 إلى النصف الأول من يونيو 1996. آذن هذا بالانتقال إلى نظام سعر الصرف الحر. بالإضافة إلى ذلك، اعتمد البنك المركزي اليمني مجموعة من التدابير (السياسات) لتمويل الواردات من ضمنها واردات السلع الأساسية على وجه الخصوص. ويمكن تلخيص هذه الإجراءات على النحو التالي:

**سياسة التدخل غير المباشر:** على الرغم من تطبيق نظام سعر الصرف الحر، واصل البنك المركزي اليمني تدخله ببيع الدولار إلى البنوك وقطاع الصرافة في مزاد بغية تخفيف التقلبات قصيرة المدى نظرًا لأنه يستقبل أكبر كمية من تدفقات العملة الأجنبية مقابل تحصيل الإيرادات الحكومية

لعب البنك المركزي اليمني دوراً محورياً في تمويل الواردات السلعية، ولا سيما في السنوات الأخيرة، وذلك باستخدام العديد من الأدوات. قبل مناقشة دور البنك المركزي اليمني وأدواته، سنتعرض حجم الواردات السلعية على النحو التالي:

**حجم واردات السلع الأساسية:** يبيّن الجدول (1) حجم السلع المستوردة خلال الفترة 2014-2016، إذ انخفضت الواردات في 2016 مقارنة بعامي 2014 و2015. كما يبيّن الجدول أيضًا أن واردات السلع الأساسية تراوحت بين 2.60% و4.04% خلال الفترة ذاتها. وقد أشارت هذه النسبة المئوية إلى زيادة في واردات السلع الأساسية كنسبة مئوية من إجمالي الناتج المحلي. ينبغي أن ننوه هنا إلى أن اليمن يستورد ما بين 90% و100% من احتياجاته الاستهلاكية من القمح والأرز.

### **الجدول (1) واردات السلع الأساسية خلال الفترة 2016-2014**

	2016	2015	2014	تغطية البنك المركزي اليمني
933.1	583.8	868.9		القمح
<b>763.4</b>	458.3	812.3		الأرز
<b>119.9</b>	124.2	8.3		السكر
<b>49.8</b>	1.4	48.2		كنسبة مئوية من إجمالي الناتج المحلي
<b>4.04</b>	3.33	2.60		

المصدر: البنك المركزي اليمني

وأما الجدول (2) فيبيّن الحجم الإجمالي للواردات خلال الفترة 2014-2016 مقارنة باحتياطيات العملة الأجنبية لدى البنك المركزي. تراجعت قدرة احتياطيات العملة الأجنبية على تغطية إجمالي الواردات من 3.9 شهراً في 2014 إلى 1.6 شهراً

تسير العملية كالتالي:

- (1) يتوجه العميل (مستورد السلعة الأساسية) إلى بنكه التجاري طالباً فتح اعتماد مستندي لاستيراد السلع الأساسية (القمح أو الأرز)، ويدفع قيمة خطاب الاعتماد إلى البنك التجاري بالريال اليمني.
- (2) ينظر البنك التجاري في طلب العميل، ولدى استكمال الإجراءات المطلوبة يتم فتح الاعتماد المستندي بالدولار الأمريكي.
- (3) لدى وصول السلعة (القمح أو الأرز) إلى ميناء الوجهة واستلام الشحنة، يقدم البنك التجاري طالباً إلى العميل لاستكمال قيمة خطاب الاعتماد مع إرفاق المستندات التالية:
  - صورة من الاعتماد المستندي.
  - الفاتورة التجارية
  - شهادة المنشأ
  - بوليصة الشحن
  - بوليصة التأمين
  - الإقرار الجمركي
  - شهادة الفحص بمعرفة السلطات اليمنية.
  - أمر الإفراج من ميناء الوصول.
- (4) لدى استلام المستندات مرافقاً بها خطاب تغطية، يستعرض البنك المركزي اليمني هذه المستندات، وإذا كانت كاملة، يودع البنك قيمة خطاب الاعتماد بالدولار الأمريكي في حساب البنك التجاري الطالب (في حساب خارجي أو في الحساب المفتوح لدى البنك المركزي اليمني) ويستقطع ما يعادلها بالريال بالسعر الرسمي.

يجري البنك المركزي اليمني فحصاً مسبقاً لخطابات اعتماد السلع الأساسية بالتأكد من استيفاء جميع مستندات خطاب الاعتماد ومراجعتها والتحقق منها مقارنة بسجلات الشركة الطالبة وشحنتها المستوردة سابقاً. تسرى رقابة البنك المركزي

المستحقة من صادرات النفط الخام والغاز الطبيعي بالإضافة إلى المعونات الأجنبية والقروض. وبالتالي كان التدخل غير المباشر أحد أهم المصادر لتدفقات العملة الأجنبية التي تحتاج إليها سوق الصرف المحلية لتمويل الواردات، وخصوصاً السلع الأساسية. كان المصدر الرئيسي المستخدم أثناء هذا التدخل هو احتياطيات العملة الأجنبية (الدولار الأمريكي في المقام الأول)، وقد تواصلت هذه السياسة حتى منتصف عام 2010.

**تمويل الاعتمادات المستندية (خطابات الاعتماد)** من جانب البنوك التجارية بالعملات الأجنبية: بحلول نهاية 2010، ومع توقيع قيادة جديدة زمام الأمور في البنك المركزي اليمني، بدأ البنك في تخفيف تدخله في سوق الصرف المحلية ببيع الدولار مباشرة إلى البنوك وقطاع الصرافة. كان هذا هو الخيار الصحيح للبنك المركزي اليمني لتمويل خطابات الاعتماد ذات الصلة بالسلع الأساسية الصادرة من البنك التجاري والتي تشكل غالبية الطلب على العملات الأجنبية. وبالتالي اتبع البنك المركزي اليمني سياسة بيع العملات الأجنبية (الدولار الأمريكي بشكل رئيسي) إلى البنوك لتمكينها من تغطية اعتماداتها المستندية، مما زاد الطلبات من جانب البنوك لتغطية خطابات الاعتماد التي تصدرها بالعملات الأجنبية. في ضوء الضغط المتزايد على احتياطيات البنك المركزي اليمني من العملات الأجنبية والتجميد التام لمصادر العملات الأجنبية، ولا سيما صادرات النفط والغاز على مدى السنتين الأخيرتين، خفض البنك المركزي اليمني عدد السلع التي يتم تغطيتها. وفي فبراير 2016، توقف البنك المركزي اليمني عن تمويل الواردات بسعر الصرف الرسمي عدا القمح والأرز. واستمرت هذه السياسة حتى سبتمبر 2016 وقرار نقل البنك المركزي إلى عدن. وكانت احتياطيات العملة الأجنبية التي تراكمت على مر السنين هي مصدر التمويل الرئيسي لخطابات الاعتماد هذه.

هذا الوضع لم يستمر، وبدأ رصيد السلة في التناقص إلى أن توقفت بالكلية في نهاية النصف الأول من 2016 لعدد من الأسباب على رأسها ما يلي:

1. لجوء المغتربين إلى إرسال حوالاتهم من خلال قنوات أخرى غير النظام المصرفي للاستفادة من الفرق بين سعر الصرف الرسمي وسعر الصرف في السوق الموازية.
2. سوء كفاءة النظام المصرفي لاجتذاب هذه الحالات، والافتقار إلى الأنظمة القانونية والأطر الحاكمة لصرف العملات الأجنبية في السوق المحلية.
3. عدم كفاية رصيد السلة لتغطية قيمة الاعتمادات المستندية.

تم تعليق التدابير التي اتخذها البنك المركزي منذ سبتمبر 2016 وقرار نقل البنك المركزي إلى عدن. كانت النتيجة أن صار الاقتصاد المحلي عرضة بشكل غير مباشر لمخاطر مرتفعة، وفوق ذلك عدم قدرة سوق الصرف المحلية على تمويل فاتورة واردات السلع الأساسية.

ساعدت السياسات التي طبقها البنك المركزي منذ بداية 2015 على استقرار تمويل الواردات (السلع الأساسية في المقام الأول). لكن مع التراجع في احتياطيات النقد الأجنبي وتوقف صادرات النفط، التي تعتبر المصدر الرئيسي لاحتياطيات العملة الأجنبية. في ظل هذا الوضع، كان حتمياً أن يتوقف البنك المركزي عن تمويل فاتورة الواردات بالكلية. كما أن نقل البنك المركزي إلى عدن والتجميد التام لنظام سويفت والتأخر في عمل البنك المركزي انطلاقاً من عدن حتى هذه اللحظة، كله يعزز أيضاً هذا الافتراض.

اليمني على جميع خطابات الاعتماد، سواء تخص واردات السلع الأساسية أم الواردات عموماً، وتتم بمجرد أن يصير خطاب الاعتماد واجب الدفع من قبل البنك التجاري، بمعنى في حالة تخلف العميل عن سداد قيمة خطاب الاعتماد مثلاً. تتم مراجعة مستندات خطاب الاعتماد للتأكد من أنها أصلية ومن حيث المركز الائتماني للعميل والطريقة التي تم بها فتح خطاب الاعتماد ومسائل أخرى تتعلق بخطاب الاعتماد محل النظر. ويتولى هذه العملية قطاع الرقابة المصرفية بالبنك المركزي اليمني.

لكن ينبغي أن نشير إلى أن البنك المركزي اليمني - صنعاء قام ببعض الرد الجزئي للمعاملات الخاصة بخطابات اعتماد استيراد القمح بعد تعليق نظام سويفت ونقل البنك المركزي إلى عدن، وكان هذا ينطبق على خطابات الاعتماد المفتوحة قبل نقل البنك المركزي إلى عدن، وفقاً لإداري الحالات وخطابات الاعتماد بالبنك المركزي - صنعاء. ويقال إن البنوك المستفيدة وافقت على إيداع المبالغ المردودة في حساباتها بالدولار لدى البنك المركزي (مع استقطاع قيمة خطاب الاعتماد من حساباتها بالريال وإضافة ما يعادله بالدولار إلى حساباتها بالدولار لدى البنك المركزي - صنعاء بسعر الصرف الرسمي) على النقيض من الممارسة المعتادة، حيث كان يتم إيداع المبالغ المردودة في حسابات البنوك التجارية في الخارج.

**قرارات استخدام الريال في جميع المعاملات وإنشاء سلة عملات أجنبية في البنك المركزي اليمني:** بحلول نهاية 2015، أصدر البنك المركزي عدداً من القرارات التي ألزمت البنوك بتنفيذ جميع المدفوعات المحلية بالريال، وخصوصاً التي كانت تُدفع بالدولار. كما أنشأ البنك المركزي أيضاً سلة عملات أجنبية ألزمت البنوك أو شركات الصرافة بدفع جميع حالات المغتربين بالعملة المحلية وتحويل ما يعادلها بالعملة الأجنبية إلى السلة. وفي نهاية الأسبوع يتم توزيع رصيد السلة على البنوك التجارية وفقاً لمعايير يضعها البنك المركزي (احتياجات البنوك إلى تغطية خطابات الاعتماد التي أصدرتها وفاء بشمن السلع المستوردة). وقد تمكنت هذه السلة من جمع حوالي 40 مليون دولار في الأسبوع الأول وحده. لكن

## الملحق (ج): رسم معالم عملية الاستيراد

رقم الخطوة	وصف الخطوة	عملية الشراء	الوقت	التكلفة
<b>الخطوة 1</b>	يسهل المشتري (المستورد) والبائع (الم المنتج / المصدر) العملية بالاتفاق على السعر وقواعد المصطلحات التجارية الدولية وطريقة الدفع	يسهل المشتري (المستورد) والبائع (الم المنتج / المصدر) العملية بالاتفاق على السعر وقواعد المصطلحات التجارية الدولية وطريقة الدفع	يستغرق تأكيد الطلبيه / الصفقه 4 أيام.	سعر القمح: 240-220 دولاراً/طن سيف سعر الأرز: 1500-420 دولار/طن سيف طريقة شحن القمح: فوب في الغالب طريقة شحن الأرز: سيف في الغالب طريقة الدفع: خطاب اعتماد مغطى بنسبة 100% أو الدفع مقدماً
<b>الخطوة 2</b>	يتبع على المشتري تأمين الحصول على العملة الأجنبية لدفع الثمن بناء على قواعد المصطلحات التجارية الدولية المتفق عليها، ويعمل المستورد مع بنكه المحلي أو مع شركات الصرافة المحلية سعياً إلى الحصول على العملة الأجنبية اللازمة لإنهاء إصدار خطاب الاعتماد أو دفع ثمن البضائع مقدماً.	يتبع على المشتري تأمين الحصول على العملة الأجنبية لدفع الثمن بناء على قواعد المصطلحات التجارية الدولية المتفق عليها، ويحمل المستورد مع بنكه المحلي أو مع شركات الصرافة المحلية سعياً إلى الحصول على العملة الأجنبية اللازمة لإنهاء إصدار خطاب الاعتماد أو دفع ثمن البضائع مقدماً.	قد يستغرق إتمام هذه الخطوه أسبيع وتحويلها إلى البائع	يتبد المستوردون تكاليف إضافية للحصول على الدولارات

رقم الخطوة	وصف الخطوة	عملية الشحن	الوقت	التكلفة
<b>الخطوة 1</b>	ميناء التحميل: تقوم شركة الشحن بتحميل البضائع على متن السفينة (نظامية).	ميناء التحميل: تقوم شركة الشحن بتحميل البضائع على متن السفينة (نظامية).	غير متاح	القمح سيف: 35 دولاراً/طن
<b>الخطوة 2</b>	إرسال بيان الشحنة إلى موانئ التفريغ: ترسل شركة الشحن/السفينة النظامية بيان الشحنة إلى جميع الموانئ (موانئ التفريغ) الموجودة على مسار السفينة.	إرسال بيان الشحنة إلى موانئ التفريغ: ترسل شركة الشحن/السفينة النظامية بيان الشحنة إلى جميع الموانئ (موانئ التفريغ) الموجودة على مسار السفينة.	غير متاح	الأرز سيف: 2400/حاوية 20 قدمًا
<b>الخطوة 3</b>	بالنسبة للبضائع القاصدة الجديدة: ترسل شركة الشحن/السفينة النظامية بيان الشحنة إلى آية الأمم المتحدة للتحقق والتفيش تصريحها إلى التحالف لمزيد من النظر وإصدار إذن بالسماح للسفينة بدخول المياه اليمنية.	بالنسبة للبضائع القاصدة الجديدة: ترسل شركة الشحن/السفينة النظامية بيان الشحنة إلى آية الأمم المتحدة للتحقق والتفيش تصريحها إلى التحالف لمزيد من النظر وإصدار إذن بالسماح للسفينة بدخول المياه اليمنية.	غير متاح	آلية الأمم المتحدة للتحقق والتفيش: تستغرق ما يصل إلى يومين لمعالجة الوثائق وإصدار التصريح.
<b>الخطوة 4</b>	بالنسبة للبضائع القاصدة عدن: ترسل شركة الشحن/السفينة النظامية بيان الشحنة إلى وزارة النقل اليمنية بالنسبة للسفن القاصدة عدن.	بالنسبة للبضائع القاصدة عدن: ترسل شركة الشحن/السفينة النظامية بيان الشحنة إلى وزارة النقل اليمنية بالنسبة للسفن القاصدة عدن.	غير متاح	وزارة النقل اليمنية: تستغرق ما يصل إلى يومين لإصدار تصريح للسفينة النظامية.

## عملية الشحن

رقم الخطوة	وصف الخطوة	الوقت	التكلفة	السفن التي تحمل بضائع صب:
الخطوة 4	<p><b>السفن الناظمة التي تحمل بضائع صب:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• إذا كانت السفينة قاصدة ميناء الحديدية، تسرى عليها رسوم تأخر في التفريغ إذا تعرضت لتأخيرات في منطقة الاحتجاز.</li> <li>• إذا كانت السفينة قاصدة ميناء عدن، فإنها لا تتطلب تكاليف.</li> </ul> <p><b>السفن الناظمة التي تحمل بضائع حمولة:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• إذا كانت السفينة قاصدة ميناء عدن، فإنها تبحر مباشرة إلى منطقة الرسو في عدن دون اضطرارها إلى التوقف في منطقة الاحتجاز.</li> </ul> <p><b>السفن الناظمة التي تحمل بضائع حمولة:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• إذا كانت السفينة قاصدة ميناء الحديدية، يجب أن تذهب إلى ميناء جدة للترانزيت. يتم تفريغ البضائع المتوجه إلى الحديدية من على متن السفن الناظمة وتتفتيشها بمعرفة سلطات الميناء. متى أجريت التفتيش، يتم تحميلاها على متن سفن مستأجرة. متى تم تحميلاها، يجب أن تنتظر السفينة المستأجرة للحصول على إذن من التحالف قبل التوجه إلى ميناء الحديدية.</li> <li>• إذا كانت السفينة قاصدة ميناء عدن، فإنها تستطيع التوجه إلى أي ميناء ترانزيت تفضل. يتم تفريغ البضائع المتوجه إلى عدن من على متن السفن الناظمة وتحميلاها على متن سفن مستأجرة دون المرور بعمليات تفتيش. تبحر السفن المستأجرة مباشرة إلى منطقة الرسو في عدن.</li> </ul>	<p><b>بالنسبة للسفن التي تحمل بضائع صب وحمولة:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• إذا كانت متوجهة إلى الحديدية، فالأمر يتوقف على التحالف وزمن التفتيش، إذ قد تستغرق العملية أحياناً ما يصل إلى شهرين للحصول على تصريح بدخول المياه اليمنية، وأحياناً تستغرق أسبوعاً واحداً.</li> <li>• إذا كانت السفينة قاصدة ميناء عدن، يعطي التحالف إذنه عادة قبل الوصول المقرر إلى الميناء.</li> </ul> <p><b>بالنسبة للحديدة: 3 إلى 4 أيام للحصول على تصريح بالرسو. لكن يمكن أن تستغرق العملية أسبوعاً إذا أمر التحالف السفينة بالخروج مرة أخرى للخضوع لمزيد من التفتيش (أشار وكلاء الشحن إلى وقائع مماثلة).</b></p> <p><b>بالنسبة لعدن: لم يذكر حدوث تأخيرات في الحصول على تصريح بالرسو.</b></p>		
الخطوة 5	<p><b>تجهيز السفينة إلى منطقة الرسو اليمنية (الحديدة أو عدن) وتنظر تصريحاً بالرسو من سلطات الميناء.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• بالنسبة لميناء الحديدية، يعطي التحالف القبطان الضوء الأخضر (الإذن) بدخول المياه اليمنية. ثم تدخل السفينة منطقة الرسو اليمنية وتنظر الإذن من سلطة ميناء الحديدية بالتوجه إلى الرصيف والرسو.</li> <li>• بالنسبة لعدن، عندما تصل السفينة إلى منطقة الرسو، تقوم بإبلاغ رقم التصريح الذي تسلمه من وزارة النقل إلى رئيس المرفأ، الذي يقوم بدوره بإبلاغ مكتب اتصال التحالف بالتصريح، فإذا وافق عليه، يسمح للسفينة بدخول الميناء.</li> </ul>			

## إجراءات الميناء

رقم الخطوة	وصف الخطوة	التكلفة	الوقت
الخطوة 1	إلرساء والتفريرغ	تسري على السفينة رسوم تأخر في التفريرغ بعد انتهاء الوقت المسموح به ويتراوح من 3 إلى 5 أيام.	الرسو والتفريرغ في الحديدية: يستغرق 7 إلى 10 أيام لأن جميع الأوناش، معطوبة وتستخدم السفن أوناشها، وهي أصغر وأبطأ. أيضاً فيما يخص التفريرغ في الحديدية، لا تتم عملية التفريرغ ريثما تتم الخطوات 10 و13. بالنسبة للأرز المحوي، يتم تفريرغ السفينة ثم تبدأ الخطوات 10 و13.
الخطوة 2	يأتي المستورد بكافة المستندات الالزمة إلى فريق الجمارك لمعالجة الإقرار الجمركي. تشمل الوثائق المطلوبة بوليصة الشحن والفاتورة الأصلية وشهادة المنشأ وقائمة التعبئة وشهادة الجودة.	غير متاح	الرسو والتفريرغ في عدن: لم يذكر حدوث تأخيرات. يتم تفريرغ السفينة ثم تبدأ الخطوات 10-13. مجموع الأيام: 4-3 أيام
الخطوة 3	إدارة بيانات الشحنة. التحقق/مطابقة كمية البضائع ونوعها في بيان الشحنة المرسل من خط الشحن بالإقرار الجمركي. في حالة المطابقة والقبول، يقومون بترقيم الإقرار/إعطائه رقمًا مرجعيًا ثم ختمه.	غير متاح	غير متاح
الخطوة 4	إدارة التفتيش. يذهب موظف إلى مكان وجود الشحنة ويقوم شخصياً بفحص السلع المستلمة مع الإقرار الجمركي. (بالنسبة لبضائع الصب، يقوم بفحص المستندات المستلمة من شركة الشحن ومطابقتها بالفاتورة، ويجري تقييمًا على أرض الواقع. بالنسبة للحاويات، يقوم الموظف بحصر القطع داخل إحدى الحاويات ثم يضرب الناتج في عدد الحاويات).	غير متاح	غير متاح
<b>الحصول على تصريح من الهيئة اليمنية للمواصفات والمقاييس وضبط الجودة.</b>			
الخطوة 5	· <b>ميناء الحديدية:</b> بالنسبة للقمح والأرز والمواد الغذائية بوجه عام، يأخذ أحد أعضاء الهيئة اليمنية للمواصفات والمقاييس وضبط الجودة عينات من الشحنة ويرسلها إلى صناع لفحصها في المختبر والموافقة عليها من خلال تقرير تصدره الهيئة. بالنسبة لغلال القمح على وجه الخصوص، يقوم عضو آخر من المكتب الزراعي أيضًا بفحص القمح لتحديد ما إذا كان مناسباً لزراعته في اليمن (إذا كان المستورد ينوي زراعته).	0.001% من قيمة الشحنة.	مع الخطوات 10 إلى 12
<b>· ميناء عدن:</b> تتطبق العمليات المتبعة نفسها في ميناء الحديدية، لكن في عدن، يتم التفتيش في ميناء عدن ذاته حيث تملك الهيئة اليمنية للمواصفات والمقاييس وضبط الجودة مركزاً لبحوث الأغذية هناك			
الخطوة 6	قسم إدارة الإعفاءات الجمركية.	القمح والأرز سلعتان معفatas من الجمارك.	مع الخطوات 10-12

## إجراءات المبيعات والنقل

رقم الخطوة	وصف الخطوة	الوقت	التكلفة
الخطوة 1	<p>الإفراج والنقل إلى الصوامع والتخزين والطحن والنقل إلى المخازن الكبرى.</p> <p>المبيعات ونقل الملكية إلى تاجر الجملة.</p> <p><b>قبل الحرب،</b> كان المستوردون يقبلون البيع بثمن آجل لمدة صافية تصل إلى 30 يوماً. كانوا أيضاً يقبلون الشيكات ولم تكن حتى موثقة.</p>		<p>يستخدم المستوردون عادة أسطولهم الصغير لنقل القمح إلى صوامعهم والأرز إلى المستودعات.</p> <p><b>بالنسبة للقمح:</b> حوالي 5,300 ريال / جوال 50 كجم من صوامع المستورد (بضاعة حاضرة).</p> <p><b>بالنسبة للدقيق:</b> 6,600-6,500 ريال / جوال 50 كجم من مطاحن المستورد.</p> <p><b>بمجرد حيازة العميل للنقد</b> بالنظر للشراء.</p> <p><b>بالنسبة للأرز:</b> يختلف تبعاً للصنف والعلامة التجارية. الأرز التايلاندي حوالي 7,500 ريال / 40 كجم، الأرز البسمتي حوالي 17,000 ريال / 40 كجم، أرز مزة حوالي 13,000 ريال / 40 كجم</p>
الخطوة 2	<p><b>بعد الحرب،</b> لا يُقبل غير الدفع نقداً أو بإيداعات مباشرة في حساب المستورد المصري قبل التسليم وعند استلام إشعار الإيداع من البنك. يتمتع عدد محدود فقط من العملاء (وكوكلاء المستوردين الذين يتمتعون بسجل أداء جيد جداً) ببعض التسهيلات، كحد أقصى 10 أيام بحد أقصى، وهذا التسهيل قد لا يشمل المبلغ كاملاً (مثلاً 50% نقداً و 50% تستحق خلال أسبوع).</p>		<p> وأشارت شركات ناقلة إلى زيادة بنسبة تتراوح بين 35% و 45% للحاوية.</p>
الخطوة 3	<p>يستخدم تاجر الجملة شركات ناقلة إلى المحافظات والمدن وال وكلاء، إلخ.</p> <p><b>قبل الحرب،</b> الحديدة-صناعة: حاوية 20 قدمأً أو ما يعادلها: 150,000 ريال يمني؛ حاوية 40 قدمأً أو ما يعادلها: 230,000 ريال يمني. بالنسبة لعدن-صناعة: حاوية 20 قدمأً أو ما يعادلها: 230,000 ريال يمني؛ حاوية 40 قدمأً: 310,000 ريال يمني.</p> <p><b>بعد الحرب،</b> الحديدة-صناعة: حاوية 20 قدمأً أو ما يعادلها: 250,000 ريال يمني؛ حاوية 40 قدمأً أو ما يعادلها: 340,000 ريال يمني. عدن-صناعة: حاوية 20 قدمأً أو ما يعادلها: 315,000 ريال يمني. حاوية 40 قدمأً أو ما يعادلها: 430,000 ريال يمني. هذا لا يشمل المبالغ التي تُدفع في نقاط التفتيش، والتي تتراوح عادة بين 80 ألفاً و 100 ألف من عدن وحوالي 40 ألفاً من الحديدة.</p>		
الخطوة 4	<p>المبيعات ونقل الملكية إلى تاجر التجزئة.</p> <p><b>قبل الحرب،</b> كان تاجر الجملة والموزعون يقبلون البيع بثمن آجل.</p> <p><b>بعد الحرب،</b> يُقبل غير الدفع نقداً أو بإيداعات مباشرة في الحساب المصرفي لتاجر الجملة / الموزع قبل التسليم وعند استلام إشعار الإيداع من البنك.</p>		<p>بالنسبة للقمح: 5,900-5,800 ريال / جوال 50 كجم.</p> <p><b>بالنسبة للدقيق:</b> 7,000 ريال يمني/جوال 50 كجم</p> <p><b>بمجرد حيازة العميل للنقد</b> غير متاح</p> <p><b>بالنسبة للأرز:</b> يختلف تبعاً للصنف والعلامة التجارية. (التايلاندي حوالي 8,000-8,100 ريال / 40 كجم، البسمتي 17,500-17,600 ريال يمني/40 كجم، مزة حوالي 13,500 ريال / 40 كجم، إلى 13,600 ريال / 40 كجم).</p>

## إجراءات المبيعات والنقل

رقم الخطوة	وصف الخطوة	الوقت	التكلفة
<b>الخطوة 5</b> المبيعات ونقل الملكية إلى المستهلكين.	<b>بالنسبة للقمح:</b> 6,100-6,000 ريال/جوال 50 كجم. لكن إذا بيع بالكيلوجرام ، فالسعر 150 ريالا/كجم.		
	<b>بالنسبة للدقيق:</b> حوالي 7,500-7,400 ريال / جوال 50 كجم. لكن إذا بيع بالكيلوجرام يمكن أن يصل السعر إلى 200 ريال / كجم على حسب المحافظة.		
مع الخطوات 10 إلى 12 <b>بالنسبة للأرز:</b> يختلف تبعاً للصنف والعلامة التجارية (التايلندي حوالي 8,400-8,200 ريال 40 كجم، البسمتي 17,900-17,800 ريال 40 كجم ، مزة حوالي 13,800 إلى 13,900 ريال 40 كجم). لكن إذا بيع بالكيلوجرام يمكن أن يصل السعر إلى 250 و 500 و 400 ريال / كجم للأرز التايلندي والبسمتي ومزة على الترتيب			

## الملحق (د): تقييمات الموانئ وهياكل الرسوم<sup>51</sup>

### الحديدة

عليه ديب روت من مؤسسة الموانئ تكلفة إصلاح الأضرار بحوالي 70 مليون دولار. وقد حُصص أكبر بند من بنود التكلفة لاستبدال الرافعات الجسرية، الذي يقدر بمبلغ 50 مليون دولار. وفي هذا شيء من اللبس؛ حيث إن جميع البيانات المتاحة (بما في ذلك من موقع هيئة الميناء على الإنترنت) تشير إلى أن الميناء يحتوي على 4 رافعات جسرية. ثانٍ أكبر بند من بنود تكلفة مخصص لإعادة تأهيل ساحة الحاويات بتكلفة 15 مليون دولار. وأما البنود المتبقية فمخصصة لإعادة تأهيل وإعادة إنشاء معدات ومنشآت مختلفة في الميناء. أدت الأضرار التي لحقت بميناء الحديدة إلى زيادة التأخيرات في أزمنة انتظار التفريغ في مناطق الرسو، و زمن التفريغ في الميناء. وأشارت المقابلات التي أجريت مع وكلاء الشحن إلى أن السفن قبل الصراع كانت تتضرر في منطقة الرسو ما بين يومين و3 أيام. أما الآن فهي مضطربة أولاً للانتظار في منطقة إرساء في المياه الدولية (منطقة احتجاز) للموافقة والتفتيش من جانب التحالف، وهو إجراء يمكن أن يستغرق ما بين 4 أيام وعدة أسابيع، على نحو ما أوضحتنا في القسم السابق. ثم عليها الانتظار لمدة أسبوعين في المتوسط في منطقة الإرساء بالميناء في انتظار دورها للتلفريغ. لكن منذ تعين رئيس جديد لمؤسسة الموانئ في يناير 2017، حدث تحسن كبير في زمن انتظار التفريغ، وتنتظر غالبية السفن حالياً ما بين 3 و4 أيام. أخيراً كان وكلاء الشحن يفرغون سفنهم خلال يوم إلى يومين بحد أقصى، لكن هذه العملية تستغرق الآن حوالي 8 إلى 10 أيام نتيجة الدمار الذي أصاب الرافعات الجسرية. وإنجمالاً تضييف البنية التحتية المتضررة في الميناء حوالي 7 إلى 10 أيام من الزمن الإضافي الذي تقضيه السفن لدخول الميناء وتلفريغ حمولتها.

تتولى مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية إدارة ثلاثة موانئ مطلة على البحر الأحمر، وهي: الصليف والحديدة والمخاء. يحتوي الميناء على ثمانية أرصفة بطول إجمالي يصل إلى 1405 مترات. يُستخدم أحد هذه الأرصفة لتفريغ الزيوت الصب السائلة، واثنان للبضائع الصب، وثلاثة للبضائع العامة، واثنان للبضائع المحواة. بالإضافة إلى ذلك، في حوض الميناء رصيفان مخصصان لتفريغ المنتجات البترولية، ومزلقة لصيانة السفن، وأرصفة ضحلة للنحوت الصغيرة.

وبالميناء 12 مستودعاً مسقوفاً بمساحة إجمالية 37,260 م<sup>2</sup>. بالميناء أيضاً عدد من الساحات المسفلة أو المدكورة بمساحة إجمالية 1,700,000 م<sup>2</sup>.

بالنسبة لمناولة الحاويات، يحتوي الميناء على أربع رافعات جسرية (رافعتان بطاقة 30.5 طن ورافعتان بطاقة 4.5 طن)، و5 كرينات ثابتة بطاقة 10-5طنان، و10 كرينات متحركة (كرين واحد بطاقة 15 طنا، و3 كرينات بطاقة 25 طنا، و6 كرينات بطاقة 30 طنا). بالإضافة إلى ذلك، يحتوي الميناء أيضاً على 11 رافعة شوكية ورافعة كمامنة بطاقة تتراوح بين 3طنان و45 طنا.

يمكن الاطلاع على جميع تفاصيل المعدات والمنشآت المتاحة في كل من ميناءي الحديدة والصليف على الموقع الإلكتروني لمؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية: <http://www.yrspc.net/SiteEnglish>

بالنسبة لميناء الحديدة، يقدر تقييم الأضرار الذي حصلت

<sup>51</sup> يستند هذا التقرير إلى بيانات جُمعت من خلال مقابلات أجريت مع القبطان روبي فاسي، الذي يملك 20 سنة من الخبرة كمستشار تطوير موانئ بالموانئ اليمنية، وعبد الرحيم الخلاق، نائب رئيس مجلس إدارة مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية والمستشار السابق لرئيس مجلس إدارة مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية، والعديد من المستوردين الذين يستخدمون ميناء الحديدة لاستقبال شحنتهم، وشركات النقل وسائل النقل الشاحنات الثقيلة العاملين في الميناء. بالإضافة إلى هذه المقابلات، تلقت ديب روت نسخة من تقييم رسمي مبني على الأضرار أجرته مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية. وأخيراً فإن البيانات المتعلقة بتجهيزات الميناء والمستوى الحالي من العمليات استخرجت من الموقع الإلكتروني لمؤسسة الموانئ وقاعدة بيانات مصلحة الجمارك.

يضم مجمع الزييري (القريب من مجمع هائل سعيد أنعم) 6 صوامع (بقطر 26 م) تُستخدم لتخزين واردات الذرة وفول الصويا كأعلاف للدجاج (بمعنى أنها جزء من سلسلة القيمة الغذائية). وتنقل الشاحنات الذرة من الرصيف بمعدل نقل 5,000 طن/يوم. وتبلغ سعة التخزين التقديرية 60,000 طن.

**سعة الحاويات<sup>52</sup>:** يحتوي ميناء الحديد على ساحات مسفلة بمساحة 14 هكتاراً محاذية لأرصفة الحاويات، ومساحة إضافية عند الرصيف 5. ويتم تفريغ الحاويات باستخدام رافعات حاضنة. ويمكن نقل الحاويات الفارغة باستخدام رافعة شوكية وتخزينها في منطقة مذكورة إضافية تقع على مساحة 5 هكتارات. تُعتبر كثافة الرص منخفضة، بارتفاع حاويتين بحد أقصى وبعرض حاوية واحدة، مع وجود فُرجة بين صفوف الحاويات تتحرك فيها الرافعات الحاضنة. وتساوي مساحة التخزين الإجمالية المتأتية حوالي 10 آلاف وحدة مكافئة 20 قدمًا. بلغت طاقة المناولة فيما قبل الصراع 18 حركة/ساعة للرافعة، باستخدام 4 رافعات جسرية. لكن هذه الرافعات أصبحت بتلفيات أثناء الصراع (الصور متاحة)، ومنذ ذلك الحين فصاعداً، اقتصرت السفن على استخدام رافعاتها الذاتية (تسمى "سفن مجهزة"). ولا يمكن تحريك الرافعات المعطوبة دون معدات ثقيلة كبيرة (بلدورزات وحفارات ورافعات كبيرة مثلاً); وبالتالي لا يمكن استخدام هذه الأرصفة بكفاءة ربما يحدث هذا. انخفض معدل تفريغ الحاويات من 18 إلى 6 حركات/ساعة للرافعة، بحد أقصى رافعتين (عادة) لكل سفينة. وقد أدى هذا إلى الانتظار نظراً لكبر حجم البضائع المحواة اللازمة لمعيشة الجزء الشمالي من اليمن ويستقبلها ميناء الحديد.

**القيود على السفن:** أقصى غاطس للسفن الداخلة إلى ميناء الحديدية 8.75 م. وهذا قيد كبير على أي سفينة، سواء ناقلة حبوب صب أم ناقلة صهريجية أم سفينة حاويات، إذ يعني أن أقصى حمولة ستقتصر بشكل طبيعي على 20,000 طن من الحبوب، لكن الواقع أن ناقلات الحبوب يمكنها أن تحمل ما يصل إلى 30,000 طن نظراً لاستخدام سفن محمولة جزئياً بعرض أكبر لجلب كميات أكبر. في أعقاب الأضرار التي أصابت الرافعات، لا تستطيع سفن الحاويات الرسو والتفريج أو التحميل إلا إذا كانت تحتوي على رافعات خاصة بها، مما يرفع تكلفة نقل الأصناف المحواة، بما فيها المواد الغذائية المحواة.

**سعة الغلال:** يحتوي ميناء الحديد على منشأة خاصة واحدة للغلال داخل منطقة الميناء وثلاث خارجها.

أ. تشغّل الوطنية لصوامع الغلال منشأة قريبة من جانب الرصيف، حيث يتم تفريغ الحبوب بواسطة آلات تفريغ في 4 صوامع فولاذية وصومعة واحدة خرسانية بمعدل 6,000 طن/يوم. وتبلغ السعة الإجمالية لصوامع 90,000 طن.

ب. تملك مجموعة هائل سعيد أنعم 23 صومعة غلال (3 كبيرة بقطر 26 م، و20 أصغر منها بقطر 18 م) ومطحن دقيق (كلها أنشئت في 2011). وهي على الطريق حيث تبعد عن الميناء بمسافة 3 كم. وُتُستخدم الشاحنات لتحقيق مستوى نقل عالي الكفاءة من الرصيف إلى الصوامع. معدل النقل من السفن إلى الصوامع 8,000 طن/يوم. وتبلغ سعة التخزين الإجمالية 130,000 طن.

ج. توجد صوامع ومطحن يحيى سهيل جنوب مجمع هائل سعيد أنعم مباشرة، وتضم 9 صوامع (قطر 24 م). وُتُستخدم الشاحنات لنقل الحبوب من جانب الرصيف إلى الصوامع بمعدل 5,000 طن/يوم. السعة التخزينية غير معروفة على وجه الدقة، لكنها تقدر بـ 80,000 طن.

<sup>52</sup> يلاحظ أن هذا وثيق الصلة بالواردات الغذائية حيث يتم جلب أجولة الدقيق والسكر والنزيت في حاويات.

**سعة الغلال:** في الصليف شركتان تشغّلان صوامع للتخزين الصب ومطاحن دقيق، وهما مجموعة فاهم وشركة الحباري، حيث تشغّل مجموعة فاهم مجمعاً يضم 24 صومعة غلال (بقطار 22 م) على موقع بمساحة 4.2 هكتار، وحصل الموقع على توسيعة في 2009 بمساحة 1.5 هكتار لمناولة السكر وإقامة محطة تخزين. تستخدم فاهم آلية تفريغ تسيران BMH Marine على سكك حديدية بجوار الرصيف من شركة BMH. ويقدر معدل كل آلة تفريغ بما بين 400 و450 طن/ساعة. وتقوم هاتان الآلتان بإيصال الغلال والذرة إلى سير ناقل موازٍ للرصيف ويبعد بمسافة 45 م عن ساحته، حيث يقوم السير الناقل بإيصال الغلال الصب وما شابه إلى الصوامع. وتشغّل الحباري مجمعاً يتألف من 21 صومعة غلال (بقطار 20 م) بجانب مطحن دقيق على موقع بمساحة حوالي 18 هكتاراً. وتستخدم الحباري آلات تفريغ تسير على إطارات مطاطية يمكنها التحرك من جانب الرصيف إلى المنطقة البعيدة عن ساحة الرصيف بحيث تستطيع السفن استخدام الرصيف الشرقي. ويقدر معدل كل آلة تفريغ بنحو 300 طن/ساعة. تقوم هاتان الآلتان بإيصال الغلال والذرة إلى سير ناقل موازٍ للرصيف ويبعد بمسافة 45 م عن ساحته، حيث يقوم السير الناقل بإيصال الغلال الصب إلى الصوامع.

يمكن تحقيق مستويات عالية في مناولة الغلال والذرة في الصليف. وفي 2004، ذكرت تقارير أن عدد أيام السفن كان 61.5 يوم حين كان الميناء يقوم بمناولة 570,000 طن من البضائع الصب بمعدل حوالي 9,300 طن/يوم. وعندما يقوم الميناء بمناولة بضائع معبأة في أجولة، أو يستخدم محطة تعبئة أجولة أوتوماتيكية لتعبئة الغلال، ينخفض معدل تفريغ تلك السفينة إلى حوالي 2000 طن/يوم ويقلص معدل المناولة في ميناء الصليف مقارنة بعمليات مناولة "البضائع الصب فقط".

تفيد آلية الأمم المتحدة للتحقق والتفتيش بأن العدد المحدود من الأرصفة المتاحة في الحديدة (والصليف) ظل مشغولاً بالكامل منذ منتصف 2016. وب مجرد خلو أحد الأرصفة، تصدر تعليمات للسفينة التالية بالرسو.

## الصليف:

النشاط الرئيسي لميناء الصليف هو استقبال سفن الحبوب الصب التي تفرغ حمولتها في صوامع موجودة في الميناء. ويحتوي الميناء على رصيف بضائع عامة واحد طوله 450 متراً ويسمح ببغاطس 14 م. ويوجد رصيف إضافي يستخدم للنشات والسفن الصغيرة طوله 60 م ويسمح ببغاطس 6 م. تبلغ مساحة ساحات التخزين المسفلة وراء الأرصفة 18,000 م<sup>2</sup>، وساحات مهيئة للجبس والملح الصخري بمساحة إجمالية 56,500 م<sup>2</sup>.

يمكن الاطلاع على جميع تفاصيل المعدات والمنشآت المتاحة في كل من ميناءي الحديدة والصليف على الموقع الإلكتروني لهيئة موانئ البحر الأحمر اليمنية: <http://www.yrpsc.net/SiteEnglish>

لم تلحق أضرار كبيرة بميناء الصليف ولا يتطلب إعادة تأهيل للبنية التحتية.

**القيود على السفن:** يبلغ طول الرصيف بميناء الصليف 450 م والعمق المحاذي 13 م. وتزداد الأعماق بنحو 0.5 في شهور الصيف نتيجة تغير المد والجزر في جنوب البحر الأحمر. تبلغ الأعماق في قنوات الاقتراب إلى الميناء ومنطقة الرسو الكبيرة محمية شرق جزيرة كمران (في خليج كمران) 20 م أو أكثر، وذلك خلافاً لعمق قناة الاقتراب بميناء الحديدة وعرضها. ويستغرق الوصول من المسار البحري الرئيسي عبر القناة حول الجانب الشمالي لجزيرة كمران حوالي ساعتين، وهو زمن لا يُذكر مقارنة بالזמן الإجمالي للرحلة والتأخيرات في الميناء نتيجة الصراع. وقد تمكنت سفن تحمل 60,000 طن من الغلال الصب أو الذرة من الرسو في ميناء الصليف، مما يجعله في المرتبة الثانية بعد ميناء عدن على الساحل اليمني من حيث سعة السفن. ولا شك أن رسوم الشحن للطن على السفن الكبيرة أقل منها على السفن الصغيرة.

د. يبلغ العمق المحاذي لمرسى هائل سعيد أنعم (انظر "محطة خليج عدن" على الخريطة) 14 م (على الجانب الشمالي من المرسى، 12 م على الجانب الجنوبي) ويمكنه استيعاب حاملات الغلال الصب المحملة بالكامل بحجم سفن مساوٍ لما تسمح به قناة بينما ويسعه قصوى 80,000 طن.

**سعة الغلال:** تعمل في عدن منشآتان لتخزين الغلال ومطحناً دقيق، حيث تملك مجموعة الرويشان 15 صومعة (بقطار 17 م)، توفر سعة تخزينية مقدارها 80,000 طن، وتستخدم الرصيف رقم 3 بمحطة المعلا (انظر الخريطة) الذي به نظام تفريغ يسير على سكك حديدية ويقوم بشفط الغلال إلى الصوامع باستخدام سير ناقل علوي بمعدل حوالي 300 طن/ساعة. من أجل تسريع عملية تفريغ السفن، تُستخدم أيضاً كرينات ومخاطيف لتحميل الشاحنات ونقل الغلال إلى الصوامع، مما يزيد المعدل إلى 430 طن/ساعة. وبهذه العملية المزدوجة، يمكن تفريغ ناقلة بضائع سائبة بحمولة وزنية 30,000 في 5 أيام. ملاحظة: سُجلت في الأشهر الأخيرة شحنات غلال بمعدل واحدة في الشهر (بمعنى 30,000 طن).

تملك مجموعة هائل سعيد أنعم مرسى مخصصاً لواردات الغلال، ويبلغ طوله 300 م وعمقه 14 م، وأما الآخر فعمقه 12 م، مع وجود موقع متاخم على مساحة 6.5 هكتار. توجد 12 صومعة (بقطار 22 م) و8 (بقطار 26 م) و3 (بقطار 31 م) توفر سعة تخزين إجمالية 120,000 طن، حيث يتم تفريغ الحبوب باستخدام مضخة شفط أوتوماتيكية تقوم بإيصال الغلال الصب إلى سير ناقل مقام تحت سطح المرسى، وينقلها بدوره إلى الصوامع بمعدل نقل أقصى 700 طن/ساعة. وقد شهدت الأشهر الأخيرة تفريغ سفينتين واحدة حمولة 80,000 طن كل شهر. ملاحظة: يقل هذا المعدل عما كان عليه الحال قبل الصراع، الذي أحدث تلفيات في مطحن الدقيق الذي لا يعمل حالياً إلا بثلث طاقته.

**سعة الحاويات:** لم تصمم المنشآت الموجودة في الصليف لمناولة الحاويات؛ إذ إن الغرض الرئيسي للميناء مناولة البضائع الصب. لكن تستطيع السفن المجهزة استخدام ميناء الصليف لمناولة الحاويات لو وُجد تشجيع كافٍ. ويمكن تحويل هذه الحاويات على شاحنات لإيصالها إلى صاحب البضائع مباشرة.

## عدن:

لا توجد اختلافات حرجية في البنية التحتية تؤثر على عمليات الميناء، والمتطلبات التي ذكرتها مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية أغلبها تحسينات للبنية التحتية القائمة. وليس من الواضح أن هذه التحسينات ستضيف زيادة كبيرة إلى كفاءة الميناء، والمؤكد أن أي تحسينات كبيرة ستطلب تغيير إدارة الميناء بالإضافة إلى مساندة سياسية من الحكومة لتوفير القيادة المطلوبة لإنجاز تحول في عمليات الميناء. وتعتبر نقابة النقل الثقيل التي تحترق نقل البضائع من الميناء أهم اختناق بعيد عن البنية التحتية ويجب التصدي له.

## القيود على السفن:

أ. يبلغ عمق قناة الوصول إلى ميناء البضائع الرئيسي 15 م وفقاً للخريطة الملاحية.

ب. ويبلغ عمق محطة المعلا 11 م ويمكنها استيعاب سفن تحمل ما يصل إلى 33,000 طن من الغلال (بالتفريغالجزئي للحمولة عند الوصول بالاستفادة من أحوال المد الملائمة).

ج. محطة عدن للحاويات، يبلغ العمق المحاذي لمحطة عدن للحاويات 16 م. قامت المحطة بمناولة 8,300 وحدة معادلة لعشرين قدمًا، ومن حيث العمق المحاذي ورافعات الحاويات الجسرية المتاحة، يمكنها مناولة سفن أكبر حجماً.

## الرسوم المرتبطة بالإرساء والتفریغ

**بيان رسوم المؤسسة:** أنشئت ثلاث مؤسسات للموانئ تحت مظلة وزارة النقل في عام 2007 مما سمح لكل مؤسسة بحرية تحديد تعريفة الموانئ الخاصة بها. وهذه المؤسسات هي:

- مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية، وتشمل الحديدة والصليف والمخاء
- مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية، وتشمل عدن
- مؤسسة موانئ البحر العربي اليمنية، وتشمل المكلا ونشطون وسقطرى

صدرت التعريفات التي تحصلها هذه المؤسسات في عام 2011 بموجب ثلاثة قرارات، وهي القرار رقم 8 (الحديدة) والقرار رقم 9 (المكلا) والقرار رقم 10 (عدن)، تحت العناوين "لائحة تعرفة رسوم وأجور خدمات وتسهيلات (اسم المؤسسة)"، وت تكون كل لائحة تعرفة من حوالي 60 صفحة. وهذه التعريفات مقسمة إلى مجموعة رسوم وأجور محصلة عن السفن وأخرى محصلة عن البضائع. مجموعة الرسوم والأجور المحصلة عن السفينة (الباب الثاني). وتشمل هذه الرسوم والأجور رسم المساعدات الملاحية، ورسم الميناء، وأجر الإرشاد، وأجر قطر السفن، وأجر الرباط وحل الرباط، وأجر إشغال المربط، وأجر شحن أو تفريغ السفن، وأجر الخدمات المساعدة. مجموعة الرسوم والأجور المحصلة عن البضائع (الباب الثالث). وتشمل هذه الرسوم والأجور رسم الميناء على البضائع، وأجر مناولة البضائع على الرصيف، وأجر تخزين البضائع، وأجور الخدمات الأخرى للبضائع.

### مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية وتشمل الحديدة والصليف (والمخاء):

بالنسبة للحديدة، بعض الرسوم المحصلة عن السفن ("رسوم الباب الثاني") مطابقة لما تفرضه المؤسستان الأخريان (انظر ما يلي بخصوص عدن)، لكن الأجور المتعلقة

**سعة الحاويات:** تحتوي محطة عدن للحاويات على منطقة مسفلة بمساحة 35 هكتاراً ومنطقة مذكورة بمساحة 8 هكتارات لتخزين الحاويات. بالمحطة 7 رافعات جسرية، لكن 5 منها فقط يمكنها العمل في آن واحد. ويبلغ ارتفاع رص الحاويات 5 حاويات. وبلغ معدل المناولة 21 حركة/ساعة قبل الصراع، لكن هذا المعدل انخفض إلى حوالي 17 حركة/ساعة نتيجة مشكلات تتعلق بالصيانة ونقص الوقود. يأتي الأرز عادة إلى عدن في حاويات، حيث يعبأ في بلد المصدر في أكياس 5 كجم أو 10 كجم تحمل علامة تجارية معينة، مع تقاؤت كبير في "جودة" وسعر الأرز. ثم تعبأ هذه الأكياس بدورها في أجولة 40 كجم (بمعنى أجولة  $4 \times 10$  كجم وأجولة  $8 \times 5$  كجم). إذن بكل حاوية 20 قدمًا تحتوي على 520 جوايا 40 كجم. قد تُستخدم طريقة أخرى مع الأرز التايلندي الرخيص الذي يرد إلى الصليف؛ إذ لا توجد منشأة لتفریغ الحاويات على الرصيف.

## احتکار النقابة للنقل من الميناء

سلطت المقابلات التي أجريناها مع المستوردين الضوء على أحد التحديات التي تواجههم في نقل البضائع خارج ميناء عدن، حيث تحكر نقابة النقل الثقيل الشاحنات المسموح لها بدخول الميناء ونقل البضائع إلى خارجه. وتعتبر أسعار النقل التي تحدها النقابة مرتفعة وأعلى مما ينبغي أن تكون عليه، ولا سيما مقارنة بأسعار النقل من ميناء الحديدة. فقد أوضح أحد المستوردين أن النقابة تفرض حالياً 440,000 ريال على الحاوية 40 قدمًا من عدن إلى صنعاء، وهذا لا يشمل أي مدفوعات يلزم دفعها في نقاط التفتيش. وفي هذا فرق كبير مقارنة بتكلفة نقل حاوية 40 طنًا من الحديدة إلى صنعاء نظير 180,000 ريال. ولو حسبنا السعر بناء على المسافة، واستناداً إلى أسعار الحديدة، يجب أن تكون الأسعار من عدن قريبة من 280,000 ريال لا 440,000 ريال.

جدول أجور الإرشاد وقطر السفن (استخدام القاطرات) في الحديد والصلف		
رسوم القطر دولار/حركة	رسوم الإرشاد دولار/حركة	الحمولة الكلية المسجلة للسفينة
1,000	550	10,000-5,000
1,500	700	15,000-10,001
2,000	850	20,000-15,001
2,500	1,000	25,000-20,001
3,000	1,300	35,000-25,001
3,300	1,500	45,000-35,001
3,500	1,600	45,000

تُخضع البضائع المستوردة والمصدرة على السواء لأجور (رسوم) تهدف إلى توفير إيرادات للمؤسسة نظير استخدام الميناء وأرصفته، وتتفاوت هذه الرسوم حسب نوع البضاعة، ويدفعها عادة صاحب البضاعة إلى المؤسسة. كما يتم أيضاً تحصيل أجور عن الحاويات (مملوة أو فارغة) بموجب لائحة التعرفة، وتُدفع للمؤسسة (انظر الجدول 1-ب). ونبين فيما يلي الرسوم والأجور المحصلة في ميناء عدن في الجدولين 1-أ و1-ب. لاحظ أن البندين 1-أ و1-ب في الجدول 1-أ وثيقاً الصلة تماماً بهذا التقرير (يشيران إلى واردات القمح والأرز). الرسوم المحصلة عن البضائع ("رسوم الباب الثالث") متشابهة جدًا بين الحديد وعدن، فيما عدا تحصيل رسوم أقل عن الحاويات (انظر الجدول 1-ب). يحصل ميناء الحديد 1,500 ريال عن الحاويات 20 قدمًا (عدن 1,800 ريال) و3,000 ريال عن الحاويات 40 قدمًا فأكثر (عدن 3,500 ريال). ملاحظة: رُفعت الأجور المحصلة في الحديد مؤخرًا وصارت نافذة بداية من يونيو 2017.

بأجر الإرشاد وأجر قطر السفن وأجر إشغال المربيط مختلفة، كما هو الحال مع الأجر المحصلة عن الحاويات. وتحدد القائمة التالية جميع الرسوم وأوجه اختلافها مع الرسوم المحصلة في عدن.

### الرسوم المحصلة عن البضائع (الحديد والصلف):

#### الرسوم المحصلة عن السفن (الحديد والصلف)

المساعدات الملاحية	تساوي الرسوم 6 دولارات عن كل 100 طن من الحمولة الكلية المسجلة للسفينة، وبحد أدنى 85 دولاراً (كما هو الحال مع عدن)
رسم الميناء	8 دولارات عن كل 100 طن من الحمولة الكلية المسجلة للسفينة، وبحد أدنى 115 دولاراً (أيضاً كما هو الحال مع عدن)

يتم تحديد هذه الأجور حسب نطاقات الحمولة الكلية المسجلة للسفينة، من 5,000 طن إلى 45,000 طن، كما هو مبين في الجدول التالي.

تساوي أجور الخدمات المساعدة (رسم مغادرة الميناء) 30 دولاراً لكل سفينة. تُدفع أيضاً "أجور حراسة" قدرها 20 دولاراً كل يوم عن السفينة الواحدة.

7 دولارات عن كل 100 طن من الحمولة الكلية المسجلة للسفينة، وبحد أدنى 250 دولاراً (كما هو الحال مع عدن)

0.15 دولار عن كل متر من طول السفينة في الساعة، بحد أدنى 100 دولار لكل 24 ساعة (أقل من عدن، التي تحصل 0.25 دولار للمتر في الساعة). تتقاضى المؤسسة أجور شحن وتفريج صغيرة نسبياً نظير الخدمات المقدمة من شركات تحميل وتفريج السفن المرخصة ويتم تحصيلها عن كل طن أو كل حاوية، أو عن كل سفينة (في حالة سفن المواشي). بموجب لائحة التعرفة الجديدة، صارت الأجر المحصلة عن الحاويات في الحديد أقل من مثيلاتها في عدن. ويتم تحصيل أجور خاصة على الأصناف من قبل البضائع الخطرة، وهي عبارة عن 50-100% إضافية من رسوم المناولة العادي فيما يخص البضائع الخطرة المصنفة ضمن فئات متعددة.

الجدول 1-أ. رسوم الميناء على البضائع (حسب الصنف) التي تحصلها المؤسسة (عدن). لاحظ أنه نظراً لأن هذه الرسوم مقررة بالريال اليمني، فهذا يعني فعلياً رسوماً تساوي حوالي 2,000 دولار عن شحنة قمح وزنها 30,000 طن بأسعار صرف ما قبل الصراع (أو 1,200 دولار بأسعار الصرف الحالية)

### الجدول 1-أ. رسوم الميناء على البضائع (حسب الصنف) التي تحصلها المؤسسة (عدن)

### الجدول 1-ب. رسوم الميناء على الحاويات التي تحصلها المؤسسة (عدن)

(أ) الواردات غير الرسمية		
قيمة المصروفات بالريال	وحدة الحساب	الوصف
15/00 ريالاً	طن	القمح/ الدقيق
30/00 ريالاً	طن	السكر/ الأرز/ غيرهما
100/00 ريالاً	طن	البضائع العامة والمعدن والآلات والمحركات والمركبات ومواد البناء
70/00 ريالاً	طن	الخشب، الإسمنت، الفولاذ
150/00 ريالاً	طن	القار والجبس والمواد الكيميائية والمواد الأخرى من نفس الفئة
200/00 ريالاً	طن	المواد الخطرة والقابلة للاشتعال حسب التصنيفات الدولية
50/00 ريالاً	طن	المواد البترولية عدا النفط الخام
10/00 ريالاً	طن	النفط الخام
50/00 ريالاً	Per head	الأبقار وما شابه
200/00 ريالاً	Per head	الماعز وما شابه

### مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية وتشمل عدن:

تشمل التعريفات الخاصة بعدن المرفأ الخارجي (داخل حدود الميناء)، ومرفأ النفط، والمرفأ الداخلي.

#### الرسوم المحصلة عن السفن (عدن)

رسوم الميناء	رسامي الميناء 6 دولارات عن كل 100 طن من الحمولة الكلية المسجلة للسفينة، وبحد أدنى 85 دولاراً
الإرشاد	4.50 دولار عن كل 100 طن من الحمولة الكلية المسجلة للسفينة لمدة تصل إلى ساعتين، وبحد أدنى 130 دولاراً
القطار	11 دولاراً عن كل 100 طن من الحمولة الكلية المسجلة للسفينة، لمدة تصل إلى ساعتين من الخدمة، وبحد أدنى 300 دولار، بالإضافة إلى 450 دولاراً كمبلغ مقطوع عن السفن التي تستخدم ميناء الزيت
أجور الرباط	7 دولارات عن كل 100 طن من الحمولة الكلية المسجلة للسفينة، وبحد أدنى 250 دولاراً
أجور إشغال المربيط للسفن	0.25 دولار عن كل متر من طول السفينة في الساعة، وبحد أدنى 100 دولار لكل 24 ساعة، مع تحصيل أجور أقل عن السفن الرايسية في الميناءين الداخلي أو الخارجي، أو التي تستخدم مراسي الطافيات.
المحاذية للرصيف	تبع أجور إشغال المربيط لسفن الحاويات في محطة عدن للحاويات لائحة تعرفة مختلفة. تدفع أجور إشغال المربيط المحصلة عن السفن التي تسwo في ميناء الزيت إلى المصفاة لا إلى مؤسسة الموانئ.
أجور الشحن والتغريغ	تقاضى المؤسسة أجور شحن وتغريغ صغيرة نسبياً نظير الخدمات المقدمة من شركات تحمل وتغريغ السفن المرخصة ويتم تحصيلها عن كل طن أو كل حاوية، أو عن كل سفينة (في حالة سفن المواشي).
رسوم مغادرة الميناء و"الحراسة"	أجور الخدمات المساعدة 30 دولاراً لكل سفينة. تُدفع أيضاً "أجور حراسة" قدرها 20 دولاراً كل يوم عن السفينة الواحدة.
أخرى	يتم تحصيل 400 دولار إضافية لكل زيارة عن ناقلات النفط إضافة إلى الرسوم الأخرى المذكورة. يتم تحصيل أجور خاصة على الأصناف من قبيل البضائع الخطيرة. تحصل جميع الموانئ من السفن رسوماً إلزامية عن جمع القمامات.

## أجور مناولة البضائع

### الرسوم الجمركية

بالإضافة إلى الأجور التي تحصلها المؤسسات وشركات مناولة البضائع التابعة للقطاع الخاص، يجب دفع الرسوم الجمركية. تعمل مصلحة الجمارك اليمنية بنظام "أسيكودا" الدولي الموحد في تحديد التعريفات على مختلف أنواع البضائع. وهذا يعني أن الرسوم المحصلة عن البضائع في إطار العمليات الاعتيادية ستكون متطابقة في جميع الموانئ اليمنية. لكن في عام 2016، عُدللت الرسوم في ميناء المكلا، الذي يحصل مبالغ مقطوعة عن الحاويات بصرف النظر عن نوع السلع التي تحويها، مما جعل ميناء المكلا في وضع مواطٍ بدرجة أكبر من عدن. وقد طلبت إدارة ميناء عدن من الحكومة معاملة بالمثل كميناء المكلا. وما زالت هذه العملية جارية، وسنرى ما إذا كان سيتم توحيد الرسوم الجمركية بالنسبة للميناءين أمر لا.

الوصف	وحدة الحساب	قيمة المصاري باليار	(ب) الواردات الرسمية
حاوية 20 قدمًا	حاوية	1800/00 ريال	
حاوية 40 قدمًا	حاوية	3500/00 ريال	

تطبق شركات التحميل والتفريج تعرفة منفصلة لمناولة البضائع. هذه الشركات ترخصها المؤسسات، والأجور المقررة لمناولة البضائع في كل واحد من الموانئ الرئيسية متماثلة عموماً وتتساوى نحو 4 دولارات/طن (سعر الصرف الرسمي).

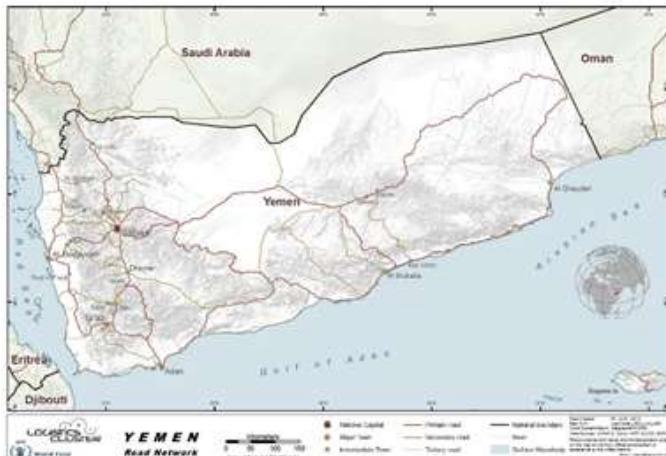
## الملحق (هـ): تقييم البنية التحتية لقطاع النقل (شبكة الطرق والجسور)

في اليمن عدد من المحاور الرئيسية التي تمتد بين العاصمة صنعاء والمدن الرئيسية والبلدات الأخرى، فضلاً عن المطارات والموانئ. وغالبية هذه الطرق ثنائية الاتجاه بعرض 70 متراً وأكتاف 1.5 متر. يبلغ طول شبكة الطرق الرئيسية في اليمن حوالي 4067 كم، وفقاً لوزارة الأشغال العامة والطرق.<sup>54</sup> وتقدم الخريطة التالية عرضاً عاماً لشبكة الطرق في اليمن.

تقدم البيانات الواردة في الجدول ١ أدناه، من المجموعة اللوجستية في اليمن، نظرة عامة للمسافة والזמן بين المدن الكبرى اعتباراً من أبريل 2015. ينبغي ملاحظة أن الزمن المبين في الجدول يخص الرحلة بالسيارة، ويختلف عن الزمن الذي تستغرقه الشاحنات بكامل حمولتها. فعلى سبيل المثال، يبين الجدول أن الرحلة من عدن إلى صنعاء تستغرق 8 ساعات، لكن الشاحنات كانت تقطعها في 12-13 ساعة.

وبعد اندلاع فتيل الصراع، ازداد زمن الرحلة على الغالبية العظمى من الطرق التجارية في اليمن. وتقدم الخريطة في الشكل 2 فكرة عامة عن الاختناق التي تعاني منها شبكة الطرق الرئيسية.

**الشكل 1: شبكة الطرق في اليمن<sup>53</sup>**



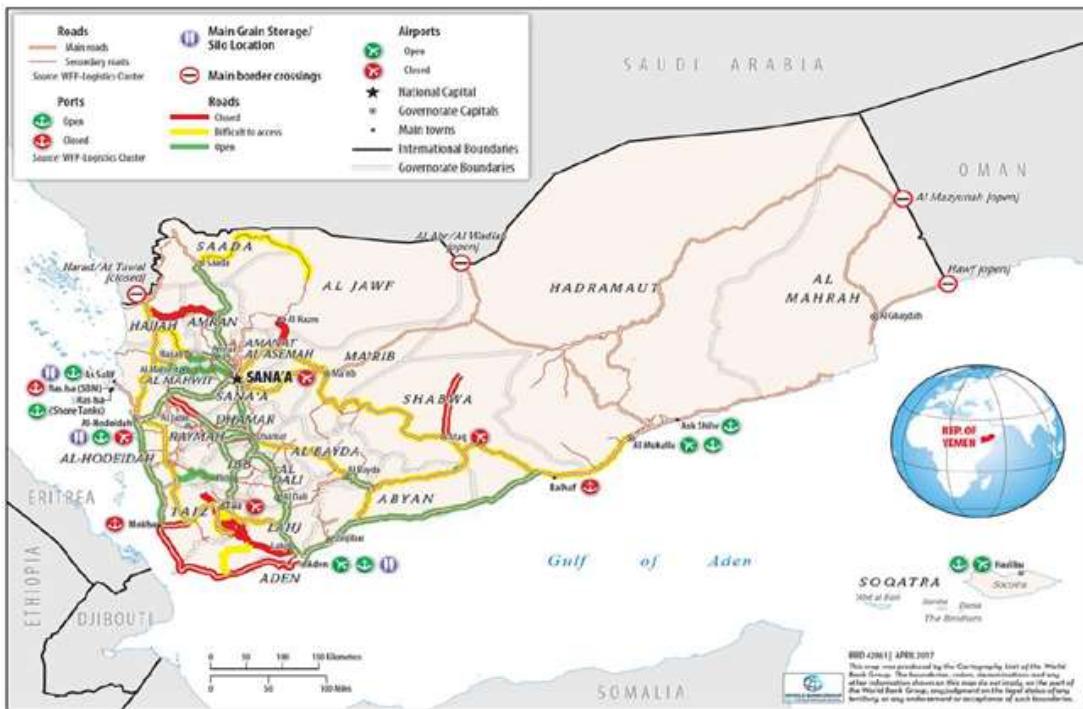
المدينة	البعنة	حجـة	حرـض	لحـج	الجـوف	خـمـل	إـب	الغـيـثـة	مـأـرب	الـمـوـحـيـدـة	الـبـيـضـة	صـعـنـعـة	سـيـئـونـ	عـقـنـدـنـ	زـنجـبـارـ	الـحـيـدـيـةـ	الـمـكـلـاـ	تعـزـ	عـدـنـ	صـنـعـاءـ	المـدـيـنـةـ
صنعاء	382 (5)	123 (3)	422 (5)	337 (4)	143 (3)	100 (2)	193 (3)	1,318 (15)	173 (3)	113 (2)	267 (4)	242 (6)	1,115 (14)	474 (6)	472 (6)	226 (6)	794 (10)	256 (7)	363 (8)		صنعاء
عدن	745 (8)	496 (5)	626 (7)	27 (1)	511 (6)	263 (4)	210 (3)	1,145 (12)	536 (6)	482 (6)	222 (3)	605 (7)	941 (10)	371 (4)	55 (1)	430 (6)	620 (8)	158 (2)		363 (8)	عزـانـ
تعز	647 (7)	389 (4)	468 (5)	132 (2)	404 (5)	156 (2)	63 (1)	1,311 (14)	429 (5)	375 (4)	322 (4)	498 (6)	1,108 (12)	538 (6)	222 (3)	272 (3)	787 (9)		158 (2)	256 (7)	تعـزـ
المكلا	1,172 (12)	913 (10)	1,219 (13)	653 (7)	762 (8)	687 (7)	780 (8)	524 (6)	626 (7)	911 (10)	520 (6)	1,032 (11)	321 (4)	320 (4)	565 (6)	1,059 (11)		787 (9)	620 (8)	794 (10)	المـكـلـاـ
الحديدة	608 (7)	160 (2)	196 (2)	404 (4)	373 (4)	248 (3)	226 (3)	1,536 (16)	398 (4)	337 (4)	492 (5)	468 (5)	333 (4)	810 (9)	494 (5)		1,059 (11)	272 (3)	430 (6)	226 (6)	الـحـيـدـيـةـ
زنجبار	818 (9)	560 (6)	847 (9)	89 (1)	575 (6)	324 (4)	274 (3)	1,089 (11)	600 (7)	547 (6)	168 (2)	678 (7)	886 (9)	316 (3)		494 (5)	565 (6)	222 (3)	55 (1)	472 (6)	زـنجـبـارـ

<sup>53</sup> رابط: <http://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.3+Yemen+Road+Network>

<sup>54</sup> دراسة التقييم الشاملة لشبكة الطرق التي أجرتها وزارة الأشغال العامة والطرق في يناير 2017.

المدينة	البعنة	حجـة	حـرـض	لـحـجـة	الـجـوـف	ذـمـار	إـبـ	الـغـيـثـة	مـأـرب	الـمـوـبـوت	الـبـيـضـاء	صـعـنـعـة	سـيـئـون	عـنـقـة	زـنجـبار	الـحـيـدـية	الـمـكـلا	تـعزـة	عـدـن	صـنـعـاء	الـمـدـيـدـة
عـنـقـة	853 (9)	594 (6)	900 (10)	404 (4)	442 (5)	438 (5)	530 (6)	845 (9)	306 (3)	591 (6)	270 (3)	713 (8)	641 (7)		316 (3)	810 (9)	320 (4)	538 (6)	371 (4)	474 (6)	عـنـقـة
سـيـئـون	1,492 (15)	1,233 (13)	1,528 (16)	974 (10)	1,084 (11)	1,007 (11)	1,100 (12)	451 (5)	947 (10)	227 (3)	841 (9)	352 (4)		641 (7)	886 (9)	333 (4)	321 (4)	1,108 (12)	941 (10)	1,115 (14)	سـيـئـون
صـعـدـة	140 (2)	265 (3)	254 (3)	583 (6)	381 (4)	345 (4)	442 (5)	1,555 (16)	405 (4)	357 (4)	512 (5)		352 (4)	713 (8)	678 (7)	468 (5)	1,032 (11)	498 (6)	605 (7)	242 (6)	صـعـدـة
الـبـيـضـاء	652 (7)	398 (4)	686 (7)	255 (3)	415 (4)	166 (2)	259 (3)	1,045 (11)	439 (5)	386 (4)		512 (5)	841 (9)	270 (3)	168 (2)	492 (5)	520 (6)	322 (4)	222 (3)	267 (4)	الـبـيـضـاء
الـمـوـبـوت	496 (5)	238 (3)	532 (6)	457 (5)	262 (3)	218 (2)	316 (3)	1,436 (15)	286 (3)		386 (4)	357 (4)	227 (3)	591 (6)	547 (6)	337 (4)	911 (10)	375 (4)	482 (6)	113 (2)	الـمـوـبـوت
مـأـرب	545 (6)	287 (3)	593 (6)	510 (6)	137 (2)	272 (3)	368 (4)	1,151 (12)		286 (3)	439 (5)	405 (4)	947 (10)	306 (3)	600 (7)	398 (4)	626 (7)	429 (5)	536 (6)	173 (3)	مـأـرب
الـغـيـثـة	1,695 (18)	1,437 (16)	1,743 (19)	1,178 (13)	1,287 (14)	1,211 (13)	1,303 (14)		1,151 (12)	1,436 (15)	1,045 (11)	1,555 (16)	451 (5)	845 (9)	1,089 (11)	1,536 (16)	524 (6)	1,311 (14)	1,145 (12)	1,318 (15)	الـغـيـثـة
إـبـ	581 (6)	328 (3)	615 (6)	185 (2)	342 (4)	93 (1)		1,303 (14)	368 (4)	316 (3)	259 (3)	442 (5)	1,100 (12)	530 (6)	274 (3)	226 (8)	780 (3)	63 (1)	210 (3)	193 (3)	إـبـ
ذـمـار	485 (5)	232 (2)	518 (5)	238 (3)	247 (3)		93 (1)	1,211 (13)	272 (3)	218 (2)	166 (2)	345 (4)	1,007 (11)	438 (5)	324 (4)	248 (3)	687 (7)	156 (2)	263 (4)	100 (2)	ذـمـار
الـجـوـف	521 (6)	263 (3)	570 (6)	486 (5)		247 (3)	342 (4)	1,287 (14)	137 (2)	262 (3)	415 (4)	381 (4)	1,084 (11)	442 (5)	575 (5)	373 (6)	762 (4)	404 (8)	511 (5)	143 (3)	الـجـوـف
لـحـجـة	723 (8)	470 (5)	757 (8)		486 (5)	238 (3)	185 (2)	1,178 (13)	510 (6)	457 (5)	255 (3)	583 (6)	974 (10)	404 (4)	89 (1)	404 (4)	653 (7)	132 (2)	27 (1)	337 (4)	لـحـجـة
حـرـض	392 (4)	155 (2)		757 (8)	570 (6)	518 (5)	615 (6)	1,743 (19)	593 (6)	532 (6)	686 (7)	254 (3)	1,528 (16)	900 (10)	847 (9)	196 (2)	1,219 (13)	468 (5)	626 (7)	422 (5)	حـرـض
حـجـة	405 (4)		155 (2)	470 (5)	263 (3)	232 (2)	328 (3)	1,437 (16)	287 (3)	238 (3)	398 (4)	265 (3)	1,233 (13)	594 (13)	560 (6)	160 (6)	913 (10)	389 (4)	496 (5)	123 (3)	حـجـة
الـبـعـنـة		405 (4)	392 (4)	723 (8)	521 (6)	485 (5)	581 (6)	1,695 (18)	545 (6)	496 (5)	652 (7)	140 (2)	1,492 (15)	853 (9)	818 (9)	608 (7)	1,172 (12)	647 (7)	745 (8)	382 (5)	الـبـعـنـة

الشكل 2: الوصول حسب الميناء و زمن الرحلة



الأشغال العامة والطرق بأكثر من 900 مليون دولار). لكن هذا التقرير لا يركز إلا على تحديد الاختناقات وثيقة الصلة بالنقل من الموانئ، والجسور التي يلزم إصلاحها ولم يتم إصلاحها بعد، والمناطق التي ستحقق فيها إجراءات البنك الدولي التدخلية أكبر تحسين في النقل بالطرق. ويقدم الجدول 2 أدناه موجزاً للإجراءات التدخلية الموصى بها.

الطرق الرئيسية التي تربط الموانئ بالمدن الرئيسية في اليمن كالتالي:

### طريق عدن-لحج-الضالع-يريم-ذمار-صنعاء:

قبل الصراع، كانت الشاحنات الآتية من عدن والمتجهة إلى صنعاء تسير في طريق عدن-لحج-الضالع-يريم-ذمار-صنعاء، حيث تعبّر الشاحنات حدود لحج إلى محافظة تعز بالقرب من بلدة الراهدة. لكن منذ اندلاع الصراع، صار هذا الطريق غير آمن، لأسباب على رأسها الصراع في تعز. نتيجة لذلك تسير الشاحنات حالياً في طريق عدن-الحبيلين-الضالع-يريم-ذمار-صنعاء، عابرة حدود لحج بالقرب من بلدة الحبيلين إلى محافظة الضالع بدلاً من تعز. ويبين الشكل 2 أدناه هذين الطريقين، اللذين يتقيان عند بلدة يريم (النقطة ب على الخريطة).

ألحق الصراع الدائر في اليمن أضراراً كبيرة بشبكة الطرق والجسور في البلد، بشكل مباشر نتيجة الضربات الجوية والقتال على الأرض، وبشكل غير مباشر من خلال الحد من قدرة المؤسسة العامة للطرق والجسور على صيانة الشبكة في ظل غياب التمويل الحكومي والافتقار إلى البيئة الآمنة. بالإضافة إلى ذلك تأثرت إمكانية استخدام شبكة الطرق أيضاً بفعل الزيادة الحادة في عدد نقاط التفتيش الأمني التي تسيطر عليها مختلف الجماعات المسلحة على امتداد الطرق الرئيسية.

الرقم	الطريق	الإجراء التدخلية	الأولوية
1	عدن-لحج-الضالع-يريم-ذمار-صنعاء	نقل الصالع	مرتفع
2	الحديدة-مناخة-صنعاء	جسر الدرجة	مرتفع
		جسر القصبة	مرتفع
3	عدن-لحج-تعز	جسر الدينارة	متوسطة
		جسر باب محللة	متوسطة
4	الحديدة-تعز	جسر باب ريشة	متوسطة
		عدن-لحج-تعز	متوسطة
5	الحديدة-حجة	جسر مدرم	متوسطة
		غير متاح	غير متاح
6	صنعاء-عمران	غير متاح	غير متاح

أصدرت وزارة الأشغال العامة والطرق مسودة تقرير في يناير 2017 يلخص الأضرار التي لحقت بشبكة الطرق منذ بداية الصراع، ويورد تقديرًا لتكاليف إعمارها. وفي إطار مشروع "تأمين واردات السلع الأساسية"، استعرضت ديب روت تقرير الوزارة بغية الوقوف على الاختناقات الرئيسية التي تؤثر على نقل وتوزيع المنتجات الغذائية (وخصوصاً القمح والأرز) من موانئ الحديدية/ الصليف وعدن إلى المدن اليمنية الرئيسية. وجدير باللحظة أن غالبية شبكة الطرق في اليمن بحاجة إلى صيانة عاجلة، واحتياجات إعمارها هائلة (تقدرها وزارة

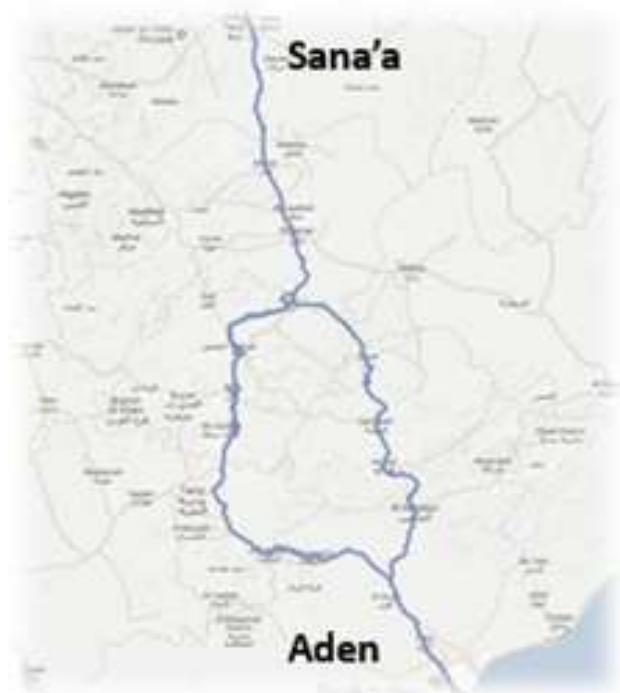
الشكل 3: الطريقان الرئيسيان بين عدن وصنعاء



حاد جداً مع منعطفات حادة. وتعلق شاحنات كثيرة على هذا الطريق وتحتاج إلى قطر، مما يسفر عن تأخيرات يمكن أن تستمر أياماً، وهذا أحد الأسباب الرئيسية لعدم استخدام هذا الطريق قبل الصراع. ازداد إجمالي زمن الرحلة من عدن إلى صنعاء من حوالي 12-13 ساعة قبل الصراع إلى مدة غير يقينية بالمرة تعتمد على نقاط التفتيش والوضع في نقل الصالح، ويمكن أن تصل إلى ثلاثة أيام أو أكثر.

### طريق الحديدة-مناخة-صنعاء:

يوجد عدد من الجسور التي استهدفتها الضربات الجوية، حيث قامت وزارة الأشغال العامة والطرق بإصلاح بعضها، لكن الجسور التالية ما زالت لا تعمل، مما ألجأ الناس إلى حلول الطرق الجانبيّة، لكن المركبات ما زالت تواجه تأخيرات كبيرة، ولا سيما أثناء موسم السيول الذي تفقد فيه الطرق الجانبيّة صلاحيتها للسير. وتشمل هذه الجسور ما يلي:



تم إصلاح غالبية الجسور التي استهدفتها الضربات الجوية على امتداد هذا الطريق والوصول بها إلى مستوى كافٍ يسمح بمرور وسائل النقل بما فيها الشاحنات. وتعوق السير على هذا الطريق نقاط التفتيش الأمني المكثفة، مما يتسبب في تأخيرات للمسافرين ومركبات النقل، فضلاً عن وجود عدد كبير من الحفر والمطبات الاصطناعية. وقد تم إصلاح الأضرار الإضافية التي لحقت بمقطع يريم-صنعاء من هذا الطريق بفعل الضربات الجوية إصلاحاً مؤقتاً لكن دون استخدام أسفلت (انظر الشكل 3 أدناه). كما انهارت أيضاً أجزاء من أسوار الحماية في نقليل يسلح ولم يتم إصلاحها إلا بشكل مؤقت، وذلك كما نرى فيما يلي.

على الرغم من أن العرائيل على هذا المسار تشمل الحالة المادية للطرق والجسور وانتشار نقاط التفتيش الأمني، فإن التحدي الإنثائي الرئيسي ليس ناجماً عن الصراع. إذ يوجد بالأحرى تل شديد الانحدار في الصالح (يعرف باسم نقليل الصالح)، وتم إنشاء الطريق المار فوق هذا التل على منحدر

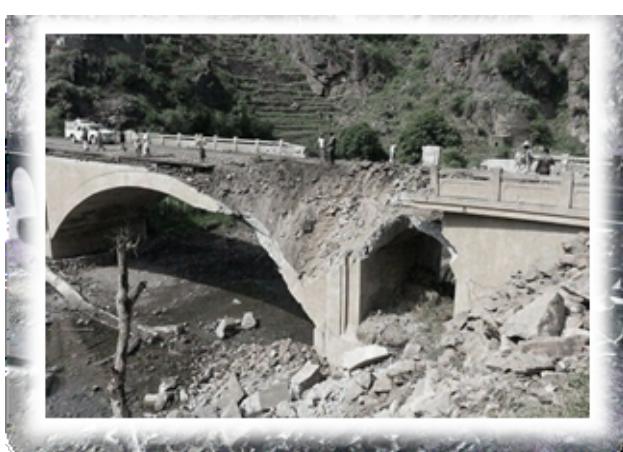
## الشكل 5: طريق الحديدة-مناخة-صنعاء



### جسر الدرجة على طريق صنعاء-الحديدة



### جسر الدينارة على طريق صنعاء-الحديدة



• **جسر الدرجة وجسر القصبة:** هذان اثنان من أهم الجسور على هذا الطريق، وعندما يتعدى الوصول إليهما، يمكن أن يتسبب هذا في تأخيرات تزيد على 12 ساعة. ويوجد حالياً طريق جانبي مستخدم عند الدرجة، لكنه لا يصلح للاستخدام أثناء موسم السيول (انظر الشكل 5 أدناه). وقد تعرض جسر الدرجة للاستهداف في أغسطس 2016. وتعرض جسر القصبة للاستهداف في يناير 2017، وبالتالي فهو غير مشمول في تقرير وزارة الأشغال العامة والطرق الصادر باللغة الإنجليزية والمنشور في يناير لكنه مشمول في تقرير الوزارة الصادر باللغة العربية والمنشور في مارس 2017.

• **جسر الدينارة:** هذا جسر آخر من الجسور المهمة التي تعرضت للاستهداف في أغسطس 2016 (انظر الشكل 6 أدناه). وتستخدم المركبات حالياً طريقاً جانياً، لكن هنا أيضاً نجد التأخيرات كبيرة ويمكن أن تصل إلى 5 ساعات.

• **جسر باب مكحلة (اسْتُهدِفَ في أغسطِسِ 2016) وجسر باب ريشة (اسْتُهدِفَ في أكتوبرِ 2015)** يشتملان على طرق جانبية تُفْدَنَتْ لهذا الغرض، لكن إعادة البناء لم تبدأ بعد.

وبالتالي وكما نبين فيما يلي، فالمسار البديل الحالي للشاحنات من الحديدية

(أ) هو الذهاب أولاً إلى إب (ب) ثم التوجه إلى الحويان (ج) في تعز ومن هناك إلى دمنة خدير (د)، أيضاً في تعز، حيث يتم تفريغ حمولة الشاحنات وتحميلها على عربات أصغر تستطيع السير في طريق جبل صبر الفرعى لدخول المدينة (ه). وهذا يجعل من وصول الشحنات إلى مدينة تعز أمراً شديد الصعوبة.

### طريق الحديدية-حجـة وطريق صنعـاء-عـمران:

هناك عدد من الجسور الواقعة على هذا الطريق والتي تعرضت للدمار الجزئي بفعل الضربات الجوية. وقد تم إصلاح بعضها، وأما ببعضها الآخر فتم التعامل معه بتنفيذ طرق جانبية، ونتيجة لذلك لا توجد معوقات كبيرة أمام حركة الشاحنات والحركة المرورية الأخرى. على مسار صنعـاء-عـمران، تعرض عدد من الجسور للدمار على امتداد هذا الطريق أيضاً، لكن نفذت طرق جانبية هنا أيضاً ولا توجد معوقات كبيرة أمام حركة الشاحنات وغيرها من المركبات.

### مسار الحديدية تعز قبل الصراع



بالنظر إلى ما سبق، نجد أن الإجراءات التدخلية الرئيسية التي يقوم بها البنك الدولي والمانحون الآخرون ويمكنها إحداث تحسين كبير هي التي تتم على طريق الحديدية-صنعـاء، وعلى

### طريق عـدن-حجـة-تعـز:

يصعب استخدام هذا الطريق نظراً لانعدام الأمن، إذ كثيراً ما تحدث صدامات مستمرة على امتداده، وخصوصاً في منطقة كرش. من منظور إنشائي، يوجد جسران على امتداد هذا الطريق يحتاجان إلى إعادة بناء، وهما جسر عقان وجسر مدرمر (كلاهما استهدفته الضربات الجوية). ويقع كلا الجسرتين في وادٍ تضاريسه شديدة الوعورة، وتزداد وعورتهما أكثر أثناء موسم الأمطار. تفتقر الطرق الجانبية إلى الكفاءة، حيث تواجه الشاحنات صعوبات في استخدامها بفعل التضاريس.

يوجد مسار بديل من عـدن إلى تعـز يمر خلال عـدن-حجـة-طور الباحة-هيـحة العـبد-تعـز. ويـعتبر هذا المسار أقل خطورة من الناحية الأمنية، لكنه غير مناسب لـشـاحـنـات النـقل الثـقـيل؛ نظـراً لـعدـم اـكـتمـال رـصـف أـجزـاء كـثـيرـة منـالطـرـيق بالـأسـفلـاتـ، كما أنه غير مـصمـم لـشـاحـنـات الطـوـيلـةـ.

### طريق الحديدية تعـز:

يبـين الشـكـل 8 أدـنـاه المسـار الـاعـتـيـادي لـلـشـاحـنـات المسـافـرـة بينـالـحـديـدةـ وـتعـزـ قـبـلـ الـصـرـاعـ. وهو غير صالح لـالـاسـتـخـادـ حـالـياـ

### مسار الحديدية تعـز أثناء الصراع



نتـيـجةـ الـصـرـاعـ الدـائـرـ علىـ السـاحـلـ الغـرـبيـ لـتعـزـ، بماـ فيـ ذـلـكـ مدـيرـيـتاـ المـخـاـءـ وـالمـوزـعـ، وـالـصـدـامـاتـ عـنـدـ الـكـثـيرـ منـ مـاـ دـاـخـلـ تعـزـ.

للتذبذب الكبير في أسعار الصرف وعدم الانتظام في توفر الوقود والمواد الأخرى اللازمة للأسفلت. فتوقع التكاليف في مثل هذه البيئة أمر شديد الصعوبة، وخصوصاً دون معرفة موعد تنفيذ العمل معرفة أدق، مما يسلط الضوء على الحاجة إلى خطة طوارئ تسمح بتفاوت أكبر في التكاليف والזמן.

وجه الخصوص الخمسة جسور الواقعة على هذا الطريق وأسلفنا ذكرها، والتي تحتاج حاجة ماسة إلى إعادة بنائها، وطريق نقليل الضالع على امتداد مسار عدن-صنعاء.

## الجوانب المالية

ضمّنت وزارة الأشغال العامة والطرق في تقريرها تقديرات تكاليف إعادة بناء الجسور التي سلطنا عليها الضوء آنفًا. ويلخص الجدولان التاليان التكاليف التي جاءت في تقرير الوزارة. جدير باللاحظة أن التقديرات تتفاوت تفاوتاً كبيراً بين التقرير الصادر باللغة الإنجليزية والمنشور في يناير 2017 والتقرير الصادر باللغة العربية والمنشور في مارس 2017.

ونظراً للتفاوتات المشار إليها أعلاه، يصعب قبول الأرقام التي قدمتها وزارة الأشغال العامة والطرق كأرقام موثوقة. بالإضافة إلى ذلك، يصعب إعطاء تقديرات دقيقة نظراً

**الجدول 1. تقديرات التكاليف في تقرير وزارة الأشغال العامة والطرق المنصور في مارس 2017 (باللغة العربية)**

الدرجة	اسم الجسر	الارتفاع (م)	العرض (م)	الطول (م)	التكلفة (بالدولار) المساحة الإجمالي (بالدولار)	المساحة
1		10	7.9	60	4,740,000	474
2	القصبة	5	7.9	30	1,185,000	237
3	الدينارة	4	7.9	30	1,185,000	237
4	باب مكحلة	2.5	7.9	20	790,000	158
5	باب ريشة	2	7.9	5	98,750	39.5

**الجدول 2. تقديرات التكاليف في تقرير وزارة الأشغال العامة والطرق المنصور في يناير 2017 (باللغة الإنجليزية)**

الدرجة	اسم الجسر	الارتفاع (م)	العرض (م)	الطول (م)	التكلفة (بالدولار) المساحة الإجمالي (بالدولار)	المساحة
1		10	12.8	50	1,760,000	640
2	القصبة	غير متاح	غير متاح	غير متاح	غير متاح	غير متاح
3	الدينارة	6	12.8	30	595,200	384
4	باب مكحلة	3	12.8	16	317,440	204.8
5	باب ريشة	2	12.8	15	297,600	192

\* غير مشمول في التقرير الصادر باللغة الإنجليزية لأنه استهدف في يناير 2017.

## الملحق (و): أشكال وجدائل إضافية

**الشكل 2. عرض عام لاتجاهات الأمن الغذائي (استناداً إلى تقييم حالة الأمن الغذائي والتغذية في حالات الطوارئ نوفمبر-ديسمبر 2016، واستقصاء الأمان الغذائي الشامل مارس 2014)**

محور التركيز	المؤشر			% التغيير
		2014	2016	
	الفقراء	%44	%19	%27
	هامشي	%67	%22	%37
	مقبول	%38-	%60	%37
	عدم التكيف (0)	%29-	%53	%38
	منخفض (1 إلى >5)	%24	%8	%10
	متوسط (5 إلى 20)	%25	%28	%35
	مرتفع (<20)	%55	%11	%17
	الاعتماد على طعام غير مفضل/أقل ثمناً	%24	%44	%55
	اقتراض الطعام والاعتماد على المساعدات	%49	%25	%38
	تقليل حجم الحصة	%28	%34	%43
	تقيد بالبالغين لاستهلاكهم	%23	%22	%28
	تقليل عدد الوجبات	%21	%21	%26
	% للأسر المدينة	%9	%76	%83
	% للأسر المدينة لشراء الطعام	%53	%34	%52
	عدم وجود طعام يؤكل بسبب انعدام الموارد	%278	%13	%49
	التوم ببطن خاوية	%219	%14	%43
	يوم وليلة كامل بلا طعام	%171	%6	%17
	لا جوعاً أو شيء من الجوع داخل الأسرة (0)	%53-	%79	%37
	جوع طفيف داخل الأسرة (1)	%225	%8	%27
	جوع متوسط داخل الأسرة (3-2)	%165	%10	%27
	جوع شديد داخل الأسرة (6-4)	%240	%3	%9
الديون				
الجوع والاتجاهات المتصرّفة				
درجة مؤشر جوع الأسرة				