



قطاع النقل البرّي والطرق في اليمن: القضايا الحرجة والسياسات ذات الأولوية



إعداد:
نبيل الطّيري

قطاع النقل البري والطرق في اليمن: القضايا الحرجة والسياسات ذات الأولوية

إعداد:
نبيل الظيري

مارس / آذار 2022



أعدته مؤسسة ديب روت للاستشارات لمشروع "إعادة تصور اقتصاد اليمن"، بالتنسيق مع شركاء المشروع مركز صنعاء للدراسات الاستراتيجية ومركز البحوث التطبيقية بالشراكة مع الشرق (CARPO).

ملاحظة: تم إنجاز هذه الوثيقة بمساعدة مالية من الاتحاد الأوروبي وسفارة مملكة هولندا في اليمن. التوصيات الواردة في هذه الوثيقة تعكس حصراً الآراء الشخصية للمؤلف/المؤلفون، وهي لا تمثل بالضرورة آراء مركز صنعاء للدراسات الاستراتيجية أو شركة ديب روت للاستشارات أو مركز البحوث التطبيقية بالشراكة مع الشرق (CARPO) أو أي أشخاص أو منظمات أخرى ينتمي إليها أي من المشاركين في منتدى رواد التنمية. كما لا يمكن اعتبار محتويات هذه الوثيقة بأي حال من الأحوال معبرة عن مواقف الاتحاد الأوروبي أو سفارة مملكة هولندا في اليمن.

بتمويل مشترك من قبل
الاتحاد الأوروبي



Kingdom of the Netherlands

شكر وتقدير:

نعبر عن خالص امتناننا وتقديرنا للخبراء اليمنيين الواردة أسماؤهم في الملحق الأول، للأفكار والمعلومات القيمة التي قدموها لنا خلال المقابلات الهاتفية والشخصية، كما نوجه شكراً خاصاً للمهندس طارق إسماعيل طاهر لمنحنا وقته بسخاء وتقديمه الدعم باستمرار خلال مدة البحث.



طريق السفر الوحيد بين مدينتي تعز وعدن في اليمن. لقد دمر الطرق في اليمن خلال سبع سنوات من الحرب. (أ ف ب)

جدول المحتويات

4	الملخص التنفيذي
5	لمحة عامة عن قطاع النقل البري والطرق في اليمن
7	المؤشرات الرئيسية للقطاع
9	البنية التحتية للمنافذ البرية الدولية
9	البنية التحتية للطرق الريفية
11	البنية المؤسسية لقطاع النقل البري والطرق
13	تداعيات الحرب على النقل البري والطرق
13	(1) الأضرار التي لحقت بالبنية التحتية
15	(2) الانقطاعات في الطرق بين المحافظات
16	(3) انتشار نقاط التفتيش بصورة واسعة النطاق على امتداد الطرق
17	(4) الانقسام المؤسسي
17	(5) ارتفاع أجور النقل البري
18	(6) تعرقل مشاريع الطرق
19	(7) صعوبات حركة الركاب والبضائع عبر المنافذ البرية الدولية
23	السياسات ذات الأولوية لمعالجة آثار الحرب على قطاع النقل البري
23	السياسات العاجلة
23	السياسات والبرامج متوسطة وطويلة المدى (بعد اتفاق السلام)
25	سياسات البنية التحتية الموصى بها للطرق الريفية والمجتمعية
25	السياسات العاجلة
25	السياسات والبرامج متوسطة وطويلة المدى (بعد اتفاق السلام)
26	السياسات الموصى بها لصيانة وإصلاح الطرق المؤثرة على الحركة التجارية والاقتصادية
26	السياسات العاجلة
26	السياسات والبرامج متوسطة وطويلة المدى (بعد اتفاق السلام)
27	توصيات لتطوير البنية المؤسسية للنقل البري والطرق
27	السياسات العاجلة
27	السياسات والبرامج متوسطة وطويلة المدى (بعد اتفاق السلام)

الملخص التنفيذي

يُعدّ النقل البري أحد أهم وسائل النقل وأكثرها استخداماً. اليمن يعتبر بلد ريفي في الغالب حيث يعيش أكثر من 70٪ من السكان في 140,000 تجمّع سكاني ينتشر في أنحاء الريف، ويحتاج معظمها إلى طرق وتضمّ أكثر السكان فقراً. وبالتالي فإن النقل البري ضروري للتنمية الريفية والنمو الاقتصادي العام. وتشكّل الطرق الريفية تحدياً كبيراً للتنمية في اليمن؛ إذ لم تُعَبَد منها إلا نحو 3,744 كم في المناطق الريفية، وهي لا تمثل إلا 6,4٪ من إجمالي شبكة الطرق في البلاد، وهو اختلال في توجّهات إنشاء الطرق في اليمن مقارنة بالكثافة السكانية في الريف. تسبّب الصراع بصورة المختلفة منذ اندلعه في زيادة معاناة سفر وتقلّ المواطنين وصعوبة نقل البضائع بين المحافظات وكذلك من اليمن وإليها. إضافة إلى ذلك، ارتفعت تكاليف النقل البري بنسبة تصل إلى 145٪ نتيجة ارتفاع أسعار الوقود واتخاذ الطرق البديلة الأطول مسافةً. كما تكبّدت مشاريع الطرق خسائر فادحة نتيجة الصراع تُقدّر بنحو 1,3 مليار دولار أمريكي؛ إذ بلغ إجمالي أطوال الطرق المتضرّرة نحو 6,000 كم وتضرّر أكثر من 100 جسر عبور. علاوة على ذلك، توقّفت مشاريع الطرق بسبب شحة الأوضاع المالية، مما فاقم مشاكل القطاع.

ومع طول فترة الحرب والصراع في اليمن تدهورت البنية المؤسسية لقطاع النقل البري والطرق. ومن أبرز التحديات المؤسسية عدم ملاءمة السياسات والتشريعات، وتهالك المعدات والآلات والأصول، وتسرب الكوادر والموارد البشرية. وتمثّل أزمة الموارد المالية أكبر عائق تواجهه الجهات المنظمة لقطاع النقل البري والطرق مما يؤثّر على الجوانب التشغيلية داخل القطاع.

تقدم هذه الورقة البحثية توصيات قصيرة وطويلة المدى فيما يتعلق بآثار الحرب على قطاع النقل البري وسياسات البنية التحتية للطرق الريفية والحضرية وسياسات صيانة وإصلاح الطرق التي تؤثر على حركة المرور التجارية وتحديث الهيكل المؤسسي للنقل البري.

لتعزيز دور القطاع، يجب بذل الجهود على المدى القصير، لتطوير وتطبيق وتشغيل أنظمة النقل الذكية في قطاع النقل البري لحافلات نقل الركاب وشاحنات نقل البضائع لضمان أمن وسلامة الركاب وعدم تكرار دفع مبالغ مالية من شاحنات نقل البضائع، كما يجب سرعة معالجة مشاكل المشاريع المتعثرة. يجب أن تشمل الجهود أيضاً إعادة تشغيل محطات الأوزان التي تضررت من الحرب، وتنفيذ قواعد السلامة المرورية على الطرق بين المحافظات للحدّ من حوادث الطرق، وتطوير القدرة المؤسسية لمؤسسات النقل البري والطرق. كما يجب توجيه المساعدات الإنسانية والطارئة نحو الطرق الريفية لتعزيز هذه الجهود.

وعلى المدى المتوسط والطويل، يجب على السلطات إنشاء موانئ برية جافّة عند مداخل المدن الرئيسية، فهذا من شأنه أن يساعده على تخفيف ازدحام الطرق والتخفيف من الحمولات الثقيلة على الطرق، وتقليل تكلفة نقل البضائع، وكذلك يجب إعداد برنامج إستراتيجي للتوسّع في مشاريع الطرق الريفية في اليمن، وتنفيذ المسوحات الشاملة لمعرفة الوضع الحالي لشبكة الطرق، وتطوير المنافذ البرية الحدودية وتسهيل إجراءات العبور، ويجب أيضاً تطوير الإطار التشريعي والتنظيمي والمؤسسي لقطاع النقل البري والطرق بما يتناسب مع التطورات الحديثة ومنع الازدواجية وتضارب المصالح والمهام.

لمحة عامة عن قطاع النقل البري والطرق في اليمن

يُعدّ النقل البري القطاعَ الرئيسَ للنقل في اليمن. وتعتمد عليه التنمية الاقتصادية والاجتماعية إلى حدّ بعيد، لما يقدّمه من مساندة لقطاعات الزراعة والصناعة والتعدين والتجارة. وما يحقّقه من ربطٍ للتجمعات السكانية. هذا إلى جانب الدور المهم الذي يؤديه في التخفيف من الفقر وتحسين مستوى المعيشة بتسهيل توصيل السلع والخدمات إلى أسواق الحَضْر والريف، وتمكين المنتجين في الريف من الوصول إلى الأسواق، وإتاحة خدمات التعليم والصحة في أرجاء البلاد خصوصا في المناطق الريفية. لذلك، كان إعداد القانون رقم 33 لسنة 2003 بشأن النقل البري وإنشاء الهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري عام 2008 خطوة ذات أهمية لتنظيم وتحرير سوق النقل البري بشكل مدروس، وإن كانت لا تزال هناك ممارسات احتكارية في تنظيم عمليات نقل البضائع وسوق الشاحنات.^[1]

شهد قطاعُ الطرق في اليمن تحولات كبيرة في العقود الثلاثة الماضية. وعلى الرغم من أنه لا تزال هناك تحديات قائمة سنتطرق إلى أبرزها لاحقا، كان لهذه التغييرات آثار إيجابية واسعة على السكان والنشاط الاقتصادي كما يتضح من التحسّن الملموس الذي استطاعت اليمن أن تحقّقه في مؤشر الأداء للخدمات اللوجستية؛ إذ ارتفع ترتيب اليمن من المرتبة 112 على المستوى العالمي عام 2007 إلى المرتبة 63 على المستوى العالمي عام 2012.^[2] علاوة على ذلك، شهدت الطرق الأسفلتية، والتي تعرف بأنها الطرق التي تربط المدن الرئيسية داخل المحافظات وتربط المحافظات مع بعضها البعض دون أن تشمل الطرق المسفلتة داخل المدن، نموًا من نحو 4,500 كم في 1990 إلى نحو 17,289 كم عام 2014 بزيادة قدرها 2,284٪.^[3] إلا أن الكثافة الأسفلتية للطرق لا تتجاوز 31 كم² لكل 1000 كم من مساحة الجمهورية.^[4] وهي كثافة منخفضة مقارنة بمنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا؛ إذ تصل إلى 70 كم² لكل 1000 كم،^[5] كما أن كثافة الطرق الأسفلتية بحسب متغير السكان بلغت نحو 0,666 كم/1000 نسمة، وهي كثافة منخفضة جدا بالمقارنة بالمعيار العالمي الذي يصل إلى 496 كم/1000 نسمة.^[6]

وأدى تراكم أعمال صيانة الطرق لسنوات عديدة إلى شبكة طرق سيئة، وهذا يُعدّ عاملا أساسيا يُسهم في عدم سلامة الطرق ويزيد من حوادث الطرق الممكن تجنبها. وتواجه اليمن نسبة عالية من حوادث الطرق؛ ففي عام 2013، بلغ عدد الحوادث المسجّلة نحو

(1) وزارة التخطيط والتعاون الدولي، مسودة وثيقة "الخطة الخمسية الرابعة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية للتخفيف من الفقر 2011-2015"، فبراير 2011، ص 132. أوشك مجلس الوزراء على اعتماد الخطة في فبراير 2011. (وثيقة غير منشورة)

(2) الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (الإسكوا)، لجنة النقل واللوجستيات، مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية، بيروت، 20-21 ديسمبر 2017، الجدول 2: ترتيب البلدان الأعضاء في الإسكوا ومجاميعها في الأعوام 2007 و2012 و2016.

(3) (أ) وزارة التخطيط والتعاون الدولي، مسودة الخطة الخمسية الرابعة للتنمية، المرجع السابق ذكره، ص 128. (ب) الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2015، الفصل 12: النقل والسفر، الجدول 2: أطوال الطرق الأسفلتية حسب المحافظات (بالكيلو متر) خلال الفترة 2013-2015، http://www.cso-yemen.com/publication/yearbook2015/Transport_Travel.xls (تاريخ الوصول إليه: 12 فبراير 2021). هذه البيانات لجميع المحافظات. (المصدر الرئيس لليبيانات: وزارة الأشغال العامة والطرق)

(4) مؤشر كثافة الطرق الأسفلتية يستخرج باحتساب إجمالي أطوال الطرق الأسفلتية بالدولة (كم) مقسومة على مساحة الدولة (كم²).

(5) نبيل محمد الطبري، توجيه الإنفاق على البنية التحتية وآثاره الاقتصادية والاجتماعية الوضع الراهن والبدائل المتاحة، المرصد الاقتصادي للدراسات والاستشارات، صنعاء الخميس 21 أغسطس الندوة الأولى حول تحسين أداء الميزانية وضمان العدالة الاجتماعية بالتعاون مع مؤسسة فريديريش إيبيرت الألمانية، ص 4. https://eosc-yemen.org/en/article_details/273 (تاريخ الوصول إليه: 5 أغسطس 2021).

(6) محمد فشان هلول، التحليل الكمي لكفاءة شبكة طرق النقل البرية العديدة في محافظة القادسية، بحث منشور في مجلة القادسية، جامعة القادسية، قسم الجغرافية، وزارة التعليم والبحث العلمي، العراق، 5/12/2018، ص 3. <http://qu.edu.iq/repository/wp-content/uploads/2019/04/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%88%D9%84%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%88%D9%84.pdf> (تاريخ الوصول إليه: 1 أبريل 2021).

8,962، نتج عنها نحو 2,494 حالة وفاة و12,622 إصابة،^[7] ويقابلها أنه خلال عامي 2018 و2019 بلغ إجمالي عدد الحوادث المسجلة نحو 11,405، نتج عنها نحو 2,653 حالة وفاة و16,403 إصابة،^[8] ويشير التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2015 الصادر عن منظمة الصحة العالمية إلى أن معدل وفيات حوادث الطرق في اليمن يبلغ 21,5 حالة وفاة لكل 100 ألف من السكان.^[9] ومن أبرز العوامل الرئيسية التي تُسهم في عدم سلامة الطرق في اليمن: (1) سوء أوضاع الطرق وغياب مزايا السلامة في تصميمها؛ (2) سلوك القيادة غير الآمنة؛ (3) القصور في تنفيذ القوانين وأنظمة المرور. أما العوامل المنتشرة في أوساط السائقين فتتمثل في السرعة واستخدام أجهزة الاتصالات (الجوّالات)، وفي الوقت نفسه عدم ربط أحزمة الأمان وعدم استخدام التدابير الأخرى الخاصة بالسلامة كفحص المركبات وصيانتها الدورية.

ومن الإشكاليات المحملة الزائدة للشاحنات والسيارات والآليات الثقيلة؛ فهي تشكّل خطراً على سلامة الطرق وسائر مستخدميها وتُلحق مع تزايدها أضراراً في البنية التحتية للطرق وتُقلّل من عمرها ومستوى السلامة المطلوب، مما يشكّل أعباء وتكاليف إضافية للقيام بأعمال الصيانة. علماً أن القانون رقم 23 لسنة 1994 ينظّم الأوزان والأبعاد الكلية لجميع مركبات نقل البضائع في الجمهورية، لكن القصور في تنفيذ القانون يتسبّب في تحميل زائد للشاحنات، مما يؤدي إلى تلف السطح المعبد للطرق.^[10]

شكّلت قضية الأوزان المحورية لمركبات النقل إحدى القضايا الرئيسية في صيانة الطرق، فقد كان هناك توجّهات لدى صندوق صيانة الطرق بإنشاء محطات أوزان جديدة على شبكة الطرق وفي عدة مناطق، ومنها منطقة العَبْر والمكلا في محافظة حضرموت ومنطقة العَند بمحافظة لحج، ومنطقة العَلم في محافظة أبين، إلا أنها لم تُنفذ نتيجة الظروف التي مرّت بها البلاد منذ عام 2014. وفي الوقت الحالي أخذت القضية اهتماماً متزايداً، فقد صدر قرار مجلس الوزراء في عدن رقم 15 لعام 2019 حول محطات الأوزان والأبعاد الكلية لمركبات النقل الثابتة والمتنقلة في جميع طرق الجمهورية وتشكيل لجنة حصر محطات الأوزان في جميع المحافظات،^[11] ونُوقش تطبيق آلية قانون تحديد حمولات النقل البري في محافظة الحديدة.^[12]

(7) الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2013، الفصل 12: النقل والسفر، الجدول 6: حوادث المركبات المسجلة حسب نوع الحادث وعدد الأشخاص المصابين والمتوفين فيها والأضرار البشرية في محافظات الجمهورية خلال الفترة 2011-2013، http://www.cso-yemen.com/publication/yearbook2013/Transport_Travel.xls (تاريخ الوصول إليه: 4 فبراير 2021). (المصدر الرئيس: الإدارة العامة للمرور، وزارة الداخلية)

(8) الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2019، الفصل 12: النقل والسفر، الجدول 6: حوادث المركبات المسجلة حسب نوع الحادث وعدد الأشخاص المصابين والمتوفين فيها والأضرار البشرية. (بيانات غير منشورة)

(9) منظمة الصحة العالمية، المكتب الإقليمي لشرق المتوسط، "التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2015"، القاهرة: المكتب الإقليمي لمنظمة الصحة العالمية لشرق المتوسط، 2017، ص 254، <https://apps.who.int/iris/handle/10665/260163> (تاريخ الوصول إليه: 5 أغسطس 2021).

(10) وزارة الشؤون القانونية، الجريدة الرسمية العدد (20/4) لسنة 1994. للاطلاع على القانون انظر الموقع: http://hrlibrary.umn.edu/arabic/Yemeni_Laws/Yemeni_Laws45.pdf (تاريخ الوصول إليه: 4 فبراير 2021). وتجدر الإشارة إلى أنه من خلال هذا القانون، يعمل صندوق صيانة الطرق مع وزارة الأشغال العامة والطرق ووزارة النقل ووزارة الداخلية في مجال رصد وإنفاذ القانون.

(11) عدن لنج، "تشكيل لجنة حصر محطات الأوزان في كافة المحافظات وتنفيذ قرار مجلس الوزراء رقم 15" (خبر محلي)، 13 مارس 2019، <https://www.adenIng.info/news/113504> (تاريخ الوصول إليه: 5 فبراير 2021). اجتمع نائب وزير الأشغال العامة والطرق بعدن مع نائب رئيس مجلس إدارة صندوق صيانة الطرق بعدن لمناقشة تنفيذ قرار مجلس الوزراء وتفعيل القانون رقم 23 لسنة 1994.

(12) وكالة الصحافة اليمنية، "تطبيق آلية قانون تحديد حمولات النقل البري في محافظة الحديدة" (خبر صحفي)، 1 سبتمبر 2019، www.yppagency.net/192909 (تاريخ الوصول إليه: 5 فبراير 2021). تجدر الإشارة إلى أن الجهات المعنية قد نوقشت في أهمية الالتزام بالأوزان والأبعاد الكلية لمركبات النقل وفقاً لقانون رقم 23 لسنة 1994 ولائحته التنفيذية وضبط المخالفين للأوزان غير القانونية.

المؤشرات الرئيسية للقطاع

تبيّن مؤشرات أطوال الطرق الأسفلتية المنجزة أنه خلال الفترة 2015-2019 بلغت الزيادة في أطوال الطرق 30 كم بمعدل تغيّر 2/0٪، وهي مستويات منخفضة جداً مقارنة بأطوال الطرق خلال الفترة 2010-2014؛ إذ بلغت الزيادة 942 كم بمعدل تغيّر بلغ 6٪. وعليه يمكن القول: إن الظروف التي تمرّ بها البلاد قد تسببت في خسارة 912 كم (أي: الفرصة الضائعة، على افتراض إنجاز نفس الأطوال من الطرق الأسفلتية). وتستعرض الجداول 1 - 3 أدناه بعض المؤشرات الإحصائية الرئيسية للقطاع.

جدول 1: مؤشرات أطوال الطرق الأسفلتية المنجزة (بالكيلو متر) سنويا خلال الفترة 2010-2019^[13]

السنوات	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
الطول	16,347	16,704	16,811	17,080	17,289	17,300	17,311	17,315	17,321	17,330

جدول 2: مؤشرات إحصائية حركة النقل البري الدولي في اليمن للأعوام 2014 و2018^[14]

التغير منذ 2014	2018 ^[14]	2014 ^[14]	البيان
13% (+)	18	16	عدد شركات النقل الجماعي والدولي
13% (-)	605	697	عدد الحافلات المسجلة
21% (-)	4,733	5,989	عدد الرحلات الدولية الواصلة (رحلة)
13% (-)	189,336	217,870	عدد الركاب الواصلين عبر الرحلات الدولية (راكب)
44% (-)	4,166	7,493	عدد الرحلات الدولية المغادرة (رحلة)
39% (-)	166,631	272,918	عدد الركاب المغادرين عبر الرحلات الدولية (راكب)
35% (-)	214,892	330,131	حركة الشاحنات المحملة (شاحنة نقل ثقيل وصغير) ^[17]

(13) الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي للأعوام 2011 - 2019، الفصل 12، الجدول 2.

(14) الجهاز المركزي للإحصاء ووزارة النقل والهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري (البيانات تشمل جميع محافظات الجمهورية).

(15) الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2015، المرجع السابق ذكره، الفصل 12: النقل والسفر، الجدول 30: إجمالي عدد الحافلات المملوكة والمسجلة لدى المنشأة وعدد الرحلات والركاب حسب المغادرة والوصول وحسب شركات / وكالات النقل البري السياحي الدولي لعامي 2014 و2015. (المصدر الرئيس للبيانات: الهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري).

(16) الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2018، الفصل 12: النقل والسفر، الجدول 30: إجمالي عدد الحافلات المملوكة والمسجلة لدى المنشأة وعدد الرحلات والركاب حسب المغادرة والوصول وحسب شركات / وكالات النقل البري السياحي الدولي لعامي 2017 و2018. (بيانات غير منشورة) (المصدر الرئيس للبيانات: الهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري).

(17) وزارة النقل، الهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري، خلاصة حركة شاحنات نقل البضائع لعامي 2014 و2018. تمثل البيانات حركة دخول وخروج الشاحنات بين المحافظات. (بيانات غير منشورة).

جدول 3: مؤشرات أطوال الطرق الأسفلتية حسب المحافظات (بالكيلو متر) حتى نهاية 2018^[18]

المحافظة	الطول	التوزيع النسبي
إب	1,124	6.5%
أبين	536	3.1%
صنعاء	1,921	11.1%
البيضاء	659	3.8%
تعز	1,202	6.9%
الجوف	417	2.4%
حجة	751	4.3%
الحديدة	1,184	6.8%
حضرموت	2,867	16.5%
ذمار	911	5.3%
شبوّة	1,087	6.3%
صعدة	548	3.2%
عدن	211	1.2%
لحج	606	3.5%
مأرب	444	2.6%
المحويت	403	2.3%
المهرة	960	5.5%
عمران	1,012	5.8%
الضالع	242	1.4%
زِيمة	236	1.4%
الإجمالي	17,321	100%

وحسب نوع الطرق، يُلاحظ أن الطرق غير المعبّدة ما زالت تمثل نسبة كبيرة من إجمالي شبكة الطرق، وهي تصل إلى أكثر من ثلثي شبكة الطرق (70.2٪)، مما يشكّل تحدياً كبيراً أمام تطوير الطرق البرية في اليمن خلال الفترة القادمة. وتُصنّف شبكة الطرق على النحو الموضّح في الجدول أدناه.

[18] الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي، 2018، الفصل 12: النقل والسفر، الجدول 2: أطوال الطرق الأسفلتية حسب المحافظات (بالكيلو متر) خلال الفترة 2016-2018م.

جدول 4: مؤشرات شبكة الطرق في اليمن حسب نوع الطرق حتى نهاية 2019

الطرق	الطول كم	من الطرق المعبدة%	من شبكة الطرق%
الطرق الدولية*	3,744	21.6%	6.4%
الطرق الرئيسية*	5,668	32.7%	9.7%
الطرق الثانوية*	4,174	24.1%	7.2%
الطرق الريفية*	3,744	21.6%	6.4%
إجمالي الطرق المعبدة*	17,330	—	29.8%
الطرق غير معبدة	40,870	—	70.2%
شبكة الطرق ^[19]	58,200	100%	100%

*الصدر: وزارة الأشغال العامة والطرق، 2020. (بيانات غير منشورة)؛

البنية التحتية للمنافذ البرية الدولية

تمتلك اليمن 6 منافذ على الحدود البرية، وهي: منفذ الوديعة في محافظة حضرموت ومنفذ حَرَض (الطوال) في محافظة حجة ومنفذ شحْن وصَرْفِيَت في محافظة المهرة ومنفذ البُقَع وَعَلِب في محافظة صعدة. تؤدّي هذه المنافذ دوراً مهماً في حركة النقل البري للركاب والبضائع وتُعد إحدى أهم مقومات التبادل التجاري وجذب الاستثمارات وغير ذلك كالسياحة. ولذلك يُعدّ مستوى الأداء وكفاءة التشغيل وتطوير البنية التحتية لهذه المنافذ البرية من القضايا المؤثرة في النمو الاقتصادي وتحفيزه.

البنية التحتية للطرق الريفية

تُعدّ اليمن بلداً ريفياً بالدرجة الأولى؛ إذ يعيش في الريف 71.1٪ من إجمالي السكان و59.2٪ من الفقراء،^[20] ويتوزّع سكان الريف في أكثر من 140,000 قرية وتجمعات سكانية ريفية أخرى متفرقة على نطاق واسع في أنحاء البلاد، وهذا التحدي يؤثر على قدرة البلاد على تقديم الخدمات الأساسية بشكل يُعتمد عليه وبتكلفة معقولة خاصة في المناطق الريفية.^[21] وتُعدّ الزراعة قطاعاً رئيساً في الاقتصاد اليمني؛ إذ أسهم إنتاج قطاع الزراعة بنسبة 19.5٪ من إجمالي الناتج المحلي عام 2012، ويُعدّ المصدر الرئيس

(19) البنك الدولي، وثيقة معلومات المشروع، مرحلة التقييم المسبق، مشروع ممر الطريق السريع (24)، (P145361 فبراير 2014، تقرير رقم PIDA3157 ص 2.

(20) (أ) الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2017، الفصل 3: السكان، جدول "أهم مؤشرات السكان الديموغرافية"، <http://www.cso-yemen.com/publication/yearbook2017/population.xls> (تاريخ الوصول إليه: 7 فبراير 2021). ورد في الجدول المشار إليه ما مفاده ما يأتي: السكان المقيمين حسب الحالة الحضرية: عدد سكان الريف 20,575 ألف نسمة بنسبة 71.15٪، وعدد سكان الحضر 8,343 ألف نسمة بنسبة 28.85٪، وتقديرات عدد الأسر حسب الحالة الحضرية: في الريف 2,856 ألف أسرة بنسبة 70.54٪، وفي الحضر 1,193 ألف أسرة بنسبة 29.46٪. (ب) الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2017، الفصل 4: مؤشرات خطوط الفقر في اليمن، الجدول 4: التوزيع العددي والنسبي للسكان الفقراء حسب خطوط الفقر (العام والغذاء) والحالة الحضرية، http://www.cso-yemen.com/publication/yearbook2017/Indicators_of_PovertyLine.xls (تاريخ الوصول إليه: 7 فبراير 2021). البيانات حسب مسح ميزانية الأسرة 2014. ومن المؤكد أن هذه النسبة قد ارتفعت بشكل كبير في الوقت الحالي.

(21) البنك الدولي، وثيقة معلومات مشروع إدارة أصول الطرق (P125135)، رقم التقرير: 14، PIDA353، ديسمبر 2012، ص 4، <http://documents1.worldbank.org/curated/en/722641468182056133/PIDA3530ARABIC0Box382142B00PUBLIC0.docx> (تاريخ الوصول إليه: 7 فبراير 2021).

للدخل لما نسبته 73٪ من السكان، إما بشكل مباشر (33٪)، وإما بشكل غير مباشر من خلال الخدمات والصناعات المرتبطة بالاقتصاد الزراعي.^[22] ويُعدّ النقل البري في المناطق الريفية من أهم القيود أمام تحقيق النمو الاقتصادي والتخفيف من وطأة الفقر في اليمن، فشبكات الطرق الريفية ما زالت قاصرة عن خدمة جميع سكان الريف، حيث يقطنُ جُلّ سكان البلاد. وحتى الوقت الحالي، لم تُعبّد إلا 3,744 كم من الطرق الريفية، وهذا لا يمثل سوى 6,4٪ من إجمالي شبكة الطرق و21,6٪ من إجمالي الطرق المعبّدة.^[23] أما أغلب الطرق الريفية غير الممهّدة فمسارات ترابية في حالة سيئة للغاية، تجعل من السفر رحلة مضيئة تستلزم سرعات بطيئة ونفقات باهظة. إن هذه الطرق لا توفر لسكان الريف سبيلاً يمكن الاعتماد عليه للوصول إلى الخدمات والأسواق، ويضاف إلى ذلك أنه لا يمكن استخدام كثير منها في أغلب الأحيان في مواسم الأمطار. هذا ويعيش ربع الأسر الريفية فقط على بُعد 2 كم في المتوسط من الطرق المعبّدة.^[24] مما يعني أن ثلاثة أرباع الأسر الريفية ليس لديها إمكانية الوصول السهل إلى الطرق المعبّدة. كما لا تتمتع الأسر في المجتمعات الريفية بإمكانية الوصول إلى سوق محلية لشراء الغذاء والاحتياجات الأساسية، إذ يبعد أقرب الأسواق بمسافة من 6 إلى 20 كم عن 40٪ من الأسر، وبمسافة تزيد على 20 كم عن 20٪ أخرى من الأسر.^[25]

ويؤثر افتقار المجتمعات الريفية للطرق سلباً على مواصلة الطلاب التعليم، ويعوق الاستمرار في التعليم إلى مراحل متقدمة خصوصاً بين الطالبات، وطبقاً للتقرير القطري لليمن الصادر عن اليونيسف بتاريخ أكتوبر 2014 حول الأطفال خارج المدرسة يعيش نسبة 87٪ من الأطفال خارج المدرسة في المناطق الريفية، فوعورة الطريق وبُعد المسافة في المناطق الريفية لها دور شديد التأثير في كل من الالتحاق والبقاء في المدارس؛ إذ تقل احتمالية إرسال الآباء أبناءهم إلى المدارس إذا كان عليهم السير لمسافات طويلة أو خوفاً عليهم من وعورة الطريق التي غالباً ما تتضمن قطع مسافات ذات تضاريس جغرافية صعبة.^[26]

وفي مجال الخدمات الصحية، تُعدّ الطرق الوعرة من الأمور التي تتسبب بمشاقّ كبيرة على سكان الريف اليمني، ومن ذلك أن النساء الحوامل عند المخاض يجب عليهن السفر على ظهور الحمير أو على توابيت الموتى، وذلك لمحاولة الوصول إلى أقرب مركز صحي آمن.^[27] وغالباً لا تكون الطريق سالكة وتكون سبباً لحوادث مأساوية وخسائر كبيرة في الأرواح. والأمر المؤسف للغاية أن كثيراً من الناس لقوا حتفهم في رحلتهم الشاقة إلى المستشفى، وذلك أن الانتقال لبضعة كيلو مترات يمكن أن يستغرق ساعات.^[28] وتشير منظمة أطباء بلا حدود إلى أن المسافات تشكّل عائقاً أمام الرعاية الطبية، فقد بلغ

22 البنك الدولي، "وثيقة معلومات مشروع تعزيز الإنتاجية الزراعية لأصحاب الحيازات الصغيرة في اليمن (P148747)، مارس 2015. <http://documents1.worldbank.org/curated/en/904741468188675303/PIDA160450ARAB0Box391418B00PUBLIC0.docx> (تاريخ الوصول إليه: 3 أبريل 2021).

23 انظر الجدول 4.

24 مجموعة البنك الدولي، "قطاع النقل في اليمن: مذكرة سياسة اليمن رقم (4)"، المرجع السابق ذكره.

25 منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة، مشروع تطوير نظم معلومات الأمن الغذائي، "تحليل التصنيف للرحلي التكاملي للأمن الغذائي - ملخص النتائج"، 1 مارس 2017، ص 3، http://agricultureyemen.com/PDF/IPC_yem_3_2017_ar.pdf (تاريخ الوصول إليه: 11 فبراير 2021).

26 منظمة اليونيسف، اليمن التقرير القطري حول الأطفال خارج المدرسة، أكتوبر 2014، ص 64 و65، https://www.unicef.org/mena/media/6681/file/Yemen%20Country%20Report%20on%20OOSC_AR.pdf%20.pdf (تاريخ الوصول إليه: 9 فبراير 2021).

27 البرنامج الإنمائي للأمم المتحدة، رصف طُرق اليمن الحفوفة بالمخاطر: مسار لإنقاذ الحياة نحو انتعاش اقتصادي واستقرار اجتماعي. 08 يوليو، 2020، https://www.ye.undp.org/content/yemen/ar/home/presscenter/articles/2020/paving-yemen_s- treacherous-roads--a-life-saving-path-towards-eco.html (تاريخ الوصول إليه: 20 فبراير 2022).

28 البرنامج الإنمائي للأمم المتحدة، رصف طُرق اليمن الحفوفة بالمخاطر: مسار لإنقاذ الحياة نحو انتعاش اقتصادي واستقرار اجتماعي. 08 يوليو، 2020، المرجع السابق ذكره.

عدد الوفيات في مستشفى تعز الحوبان التابع لمنظمة أطباء بلا حدود في محافظة تعز ومستشفى عبّس الذي تدعمه المنظمة نفسها في محافظة حجة 36 أمماً و1,529 طفلاً (بينهم 1,018 وُلدوا) بين عامي 2016 و2018.^[29]

إن هذا الوضع يحدّ بشدّة من فرص النمو وتطور المجتمعات الريفية في البلاد، ومع تعطيل الإنتاج الزراعي والأسواق والنقل والتوزيع بشكل كبير منذ دخول اليمن في حرب طويلة تقارب 6 سنوات، والوقوع في وطأة جائحة فيروس كورونا (كوفيد-19) في الوقت الراهن، أصبحت الحياة أكثر صعوبة في المجتمعات الريفية في اليمن. وتؤكد دراسة للبنك الدولي أن لتحسينات الطرق الريفية أثراً كبيراً وملموساً؛ إذ تؤدي إلى خفض أسعار السلع الأساسية بنسبة تصل إلى 20٪، وخفض تكاليف نقل الأفراد إلى المراكز الصحية والمدارس والأسواق بنسب تتراوح بين 25-33٪، بالإضافة إلى تقليل وقت السفر بنسبة بين 65-70٪.^[30]

البنية المؤسسية لقطاع النقل البري والطرق

تتكون البنية المؤسسية لقطاع النقل البري والطرق من ثلاث وزارات، وهي: وزارة النقل والجهات التابعة لها (الهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري والمؤسسة المحلية للنقل البري) ووزارة الأشغال العامة والطرق والجهات التابعة لها (المؤسسة العامة للطرق والجسور وصندوق صيانة الطرق ووحدة تنفيذ مشاريع الطرق الريفية ووحدة تنفيذ المشاريع الممولة خارجياً) ووزارة الداخلية وتتبعها (الإدارة العامة للمرور). تُعدّ كل من وزارتي النقل والداخلية الجهتين الحكوميتين اللتين تضطلعان بمهام إدارة قطاع النقل؛ إذ تتولّى وزارة النقل مهام وضع السياسات الخاصة بهذا القطاع، فيما تتولى وزارة الداخلية الخدمات التفتيشية وترخيص المركبات، وتتولى وزارة الأشغال العامة والطرق مهام الإشراف على البنية التحتية لشبكة الطرق في البلاد، منها العمليات المتصلة بالتطوير والصيانة.^[31]

ويمكن إيجاز القضايا والمشكلات الرئيسية في الجانب المؤسسي للقطاع قبل الصراع الدائر في اليمن على النحو الآتي:

1) تقادم البيئة التشريعية والسياسات المنظمة لإدارة قطاع النقل البري والطرق؛ إذ لم تواكب التطورات السريعة والمتتالية في مجال النقل البري والطرق، ولم تُحدّث ولم تُعدّل تشريعات وقوانين النقل البري والطرق منذ عام 1994، مما يشكّل إحدى المعوقات الأساسية لتطوير القطاع وضعف تلبية متطلبات واحتياجات المتعاملين بجودة عالية، ويؤثر على البنية التحتية للنقل البري والطرق:

أ. ضعف تطبيق وعدم إجراء التعديلات للقرار الجمهوري بالقانون رقم 23 لسنة 1994 بشأن الأوزان والأبعاد الكلية لمركبات النقل ولاتحتهما التنفيذية والقانون رقم 22 لسنة 1995 بشأن صندوق صيانة الطرق.

ب. تقادم اللائحة التنظيمية والهيكل التنظيمي لوزارة الأشغال العامة والطرق

[29] أطباء بلا حدود، "الأمهات والأطفال تُركوا ليلاقوا حتفهم من دون الحصول على الرعاية الطبية" (بيان صحفي)، 24 أبريل 2019، <https://www.msf.org/mothers-and-children-left-die-yemen-without-access-medical-care> (تاريخ الوصول إليه: 10 فبراير 2021).

[30] مجموعة البنك الدولي، "قطاع النقل في اليمن: مذكرة سياسة اليمن رقم (4)"، المرجع السابق ذكره، ص 6.

[31] برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية في اليمن (مؤئل الأمم المتحدة) ومنظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة (اليونسكو)، "عدن: ملف التنمية الحضري"، 2020، ص 80، https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/11/aden_city.pdf (تاريخ الوصول إليه: 20 فبراير 2021).

الصادرة بالقرار الجمهوري رقم 12 لسنة 1995، عندما كان مسمّى الوزارة آنذاك وزارة الإنشاءات والإسكان والتخطيط الحضري، ولا يزال العمل بهذا الهيكل جارياً حتى الوقت الحالي.

ت. غياب التوصيف الوظيفي مع عدم وجود هيكل تنظيمي ولوائح في عدد من مؤسّسات النقل البري والطرق مثل: المؤسسة العامة للطرق والجسور، والهيئة العامة للنقل البري.

ث. ازدواجية وتعدّد جهات الإشراف على قطاع النقل البري مما يشكل عائقاً أمام تنظيم خدماته وأنشطته.

(2) يعاني قطاع النقل البري والطرق من عدم كفاية سياسات النفقات وضعف أو انعدام التمويلات اللازمة، وزاد من هذه المعاناة ظروف الحرب والصراع التي تمرّ بها البلاد، ويتضح ذلك من خلال الآتي:

أ. ضعف أو عدم اعتماد الموازنات التي تلبي الاحتياجات الفعلية للنفقات التشغيلية وتوفّر قطع غيار وصيانة للمعدات وتغطّي نفقات التدريب والتأهيل:

ب. شحّة ما تُخصّصه الموازنة العامة لأغراض إنشاء الطرق وصيانتها:

ت. توقّف المرتبات، وانخفاضها أصلاً، وضعف الحوافز المادية والمالية للموظفين:

(3) أوجه الضعف المؤسّسي ترجع أساساً إلى عدم وجود خطط إستراتيجية لتطوير قطاع النقل البري والطرق، وتدني تأهيل وتدريب الكادر الوظيفي بما يتناسب مع اختصاصهم وعملهم في قطاع النقل والطرق، وعدم توفر لوائح العمل والتوصيف الوظيفي الملائم، وتدني وجود أنظمة وتقنية متطورة:

(4) تدني التركيز على الطرق الريفية، فهي إما مشاريع صغيرة، وإما مشاريع طرق مجتمعية (رصف الطرق بالأحجار).

تداعيات الحرب على النقل البري والطرق

أدت الحرب الدائرة في اليمن إلى صعوبات كثيرة وتعقيدات طويلة على حركة السفر وانتقال المواطنين وحركة انتقال شاحنات البضائع بين المحافظات والمدن اليمنية. ووفقاً لتقرير "رصد الأثر المدني" في أكتوبر 2020، كَبَل العنف المسلح حركة نحو مليوني أسرة بسبب القيود التي فرضها على النقل المحلي والدولي والأضرار المباشرة التي ألحقها بنيته التحتية.^[32] وتشير إحصاءات الجدول 2 إلى أن حركة الركاب الواصلين وحركة الركاب المغادرين تراجعت خلال عام 2018 مقارنة بعام 2014 بنسبة (-13٪) و(-39٪) على التوالي. كما تُشير الإحصاءات إلى أن حركة الشاحنات المحملة (شاحنة نقل ثقيل وصغير) خلال الفترة نفسها تراجعت بنسبة (-35٪).^[33] ويمكن استعراض أبرز تداعيات الحرب على النقل البري والطرق على النحو الآتي:

(1) الأضرار التي لحقت بالبنية التحتية

تكبّد قطاع الطرق والجسور خسائر وأضراراً جسيمة نتيجة للدمار الهائل الذي تعرّضت له الطرق الرئيسية والجسور في المدن الكبرى في اليمن مثل صنعاء وعدن وتعز والحديدة وصعدة وعمران ولحج وشبوة في أثناء الصراع الدائر. وقد أظهرت نتائج تقرير صادر في مارس 2019 عن وزارة الأشغال والطرق في صنعاء أن الأضرار التي لحقت بشبكة الطرق شملت 46 طريقاً رئيسياً و99 جسراً مدمراً تربط المحافظات والمدن والمديريات في أنحاء الجمهورية مثل شبوة والضالع وصعدة وتعز وعدن وصنعاء والحديدة وذمار والبيضاء ولحج وحجة وعمران.^[34] من جهة أخرى، تُشير تقديرات وزارة التخطيط والتعاون الدولي في الحكومة المعترف بها دولياً إلى أن حجم الطرق المتضررة من الحرب تقدر بنحو 6,000 كم.^[35] وفي هذا الصدد، يشير التقرير الفني الصادر عن صندوق صيانة الطرق عدن في سبتمبر 2019 إلى أن نحو 50٪ من شبكة الطرقات الرئيسية الرابطة بين المدن اليمنية بحاجة إلى صيانة.^[36]

وفي هذا السياق، يُشير التقييم المستمر للاحتياجات في اليمن - المرحلة الثالثة (DNA) 2020، الصادر عن البنك الدولي، إلى تأثر الطرق داخل المدن في جميع المدن الست

(32) مشروع رصد الأثر المدني اليمن، "تقرير موضوعي: تأثير العنف المسلح على البنية التحتية للنقل في اليمن"، أكتوبر 2020، ص 1، https://civilianimpactmonitoring.org/onewebmedia/20201020_CIMP%20Thematic%2004_Transport.pdf (تاريخ الوصول إليه: 31 يناير 2021). تجدر الإشارة إلى أن هذه الأرقام مستمدة من مصادر مفتوحة وتجمع وتحلل وتُنشر كجزء من مشروع "رصد الأثر المدني" لدعم برامج الحماية الإنسانية في اليمن. استخدمت منهجية الدراسة تقديرات عدد السكان لعام 2017 على مستوى المديرية المتضررة بافتراض أن الأضرار التي لحقت بالطرق ستؤثر على حركة جميع الأسر والبضائع في المنطقة المتضررة.

(33) أنظر الجدول 2.

(34) سبأ نت، موقع وكالة الأنباء اليمنية سبأ، صنعاء "نحو 823 مليار ريال خسائر قطاع الطرق خلال أربع سنوات من العدوان"، 31 مارس 2019، <https://www.saba.ye/ar/news531308.htm> (تاريخ الوصول إليه: 5 أغسطس 2021). تجدر الإشارة إلى أن التقرير لخص أثناء إعداد الدراسات والتصاميم والاختبارات للمواقع المستهدفة الخسائر المادية المباشرة الناجمة عما يأتي: تدمير الطرق والجسور، وأعمال إزالة وتكسير الأجزاء المدمرة، وتكاليف نقل وترحيل الخلفات، وإعادة تأهيل وإنشاء الجسور المدمرة والطرق المستهدفة.

(35) وزارة التخطيط والتعاون الدولي، "خطة أولويات إعادة الإعمار والتعافي الاقتصادي: الأولويات العاجلة"، للرجع السابق ذكره، ص 32، الجدول 5: تكاليف الأضرار واحتياجات التعافي لقطاع الأشغال والنقل.

(36) وزارة الأشغال العامة والطرق، صندوق صيانة الطرق (عدن)، "التقرير الفني"، سبتمبر 2019، <https://drive.google.com/file/d/1A> (تاريخ الوصول إليه: 4 فبراير 2021). ويشير التقرير إلى أنه، على ضوء ذلك، قررت الحكومة المعترف بها دولياً تأسيس صندوق صيانة الطرق في العاصمة المؤقتة عدن، للبدء بأعمال الصيانة للطرقات الخاضعة للدولة اليمنية الحديثة.

عشرة التي قُيّمت بشكل كبير نتيجة للصراع.^[37] وتعرّضت الطرق الرئيسية لأضرار جزئية أو دُمّرت بالكامل، مما يجعلها غير صالحة للاستخدام أو قادرة على تشغيل عمليات محدودة. وبشكل عام، تعرّض 29٪ من إجمالي شبكة الطرق الداخلية في المدن لأضرار أو تدمير.^[38] وتعدّ نسبة الأضرار الأعلى في مدينة الحَرَم بمحافظة الجوف بنسبة بلغت 70٪، وتلي مدينة الحَرَم مدينتا صَعْدَة وتَعِزُّز بأكثر من 50٪، وهي المدن الأكبر التي شهدت مستويات مرتفعة من الصراع؛ حيث تعرّضت الطرق السريعة والجسور التي تربط المدن الكبرى والمنشآت الاقتصادية للتدمير.

ويشير تقرير البنك الدولي إلى أن هناك حاجة، فور انتهاء الصراع في اليمن، إلى صيانة وإعادة تأهيل ما لا يقل عن 5,000 إلى 6,000 كم من الطرق ذات الأولوية العالية، وعلى رأسها الطرق الريفية.^[39] وطبقاً لتقديرات وزارة الأشغال العامة والطرق في صنعاء تُقدّر التكلفة التقديرية لصيانة وترميم وإصلاح وإعادة بناء الطرق وإعادة إنشاء الجسور المدمرة بسبب الحرب خلال 2015-2018 بما يقارب 1/45 مليار دولار.^[40] من جهة أخرى، تُشير وزارة التخطيط والتعاون الدولي للحكومة المعترف بها دولياً في وثيقة "خطة أولويات إعادة الإعمار والتعافي الاقتصادي: الأولويات العاجلة" إلى أن تكاليف الأضرار في 16 مدينة^[41] تُقدّر بنحو 1,35 مليار دولار.^[42] وتجدر الإشارة إلى أن تقديرات البنك الدولي للتكلفة التقديرية لأعمال الصيانة الطارئة للسنة الأولى للطرق والجسور تُقدر بنحو 120 مليون دولار، كما أن التكلفة التقديرية لإعادة تأهيل وإعادة إعمار الطرق والجسور بلغت نحو 635 مليون دولار.^[43]

هذه التقديرات ليست سوى مؤشر أولي للتكلفة المباشرة للاحتياجات التمويلية من أجل إعادة بناء وإصلاح الطرق والجسور المدمّرة، ذلك أن احتساب التكلفة الإجمالية يتطلّب تقييماً ميدانياً دقيقاً لحجم الأضرار، ويُضاف إلى ذلك أن توقف معظم أعمال الصيانة الدورية والصيانة الروتينية في المحافظات اليمنية بسبب الحرب وشحة التمويلات المتاحة يضيف إلى حجم الأضرار المباشرة من الصراع.

(37) مجموعة البنك الدولي، "التقييم المستمر للاحتياجات في اليمن: المرحلة الثالثة" (2020)، (DNA 2020)، ص 129، <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/Yemen-Dynamic-Needs-Assessment-Phase-3-2020-Update%20%281%29.pdf> (تاريخ الوصول إليه: 12 فبراير 2021).

(38) مجموعة البنك الدولي، "التقييم المستمر للاحتياجات في اليمن: المرحلة الثالثة" (2020)، (DNA 2020)، المرجع السابق ذكره. ص 129.

(39) مجموعة البنك الدولي، "التقييم المستمر للاحتياجات في اليمن: المرحلة الثالثة" (2020)، (DNA 2020)، المرجع السابق ذكره. ص 129.

(40) سبأ نت، موقع وكالة الأنباء اليمنية سبأ، صنعاء "نحو 823 مليار ريال خسائر قطاع الطرق خلال أربع سنوات من العدوان"، المرجع السابق ذكره.

(41) تجدر الإشارة إلى أن ال 16 المدينة التي وردت في تقييم البنك الدولي للرحلة الثالثة هي: الضالع، عدن، الحزم، عمران، بيحان ذمار، الحديدية الخوخة، لحج، لودر، مدينة مأرب، الخا، رداص صعدة، صنعاء، تعز. في حين لم يتم تحديد ال 16 للمدينة في خطة أولويات إعادة الإعمار والتعافي الاقتصادي: الأولويات العاجلة الصادرة عن وزارة التخطيط والتعاون الدولي، ولكنها أشارت إلى الاعتماد على نتائج تقييم الأضرار وتحديد الاحتياجات التي قام بها البنك الدولي. لزيد من التفاصيل: وزارة التخطيط والتعاون الدولي، "خطة أولويات إعادة الإعمار والتعافي الاقتصادي: الأولويات العاجلة"، المرجع السابق ذكره، ص 44.

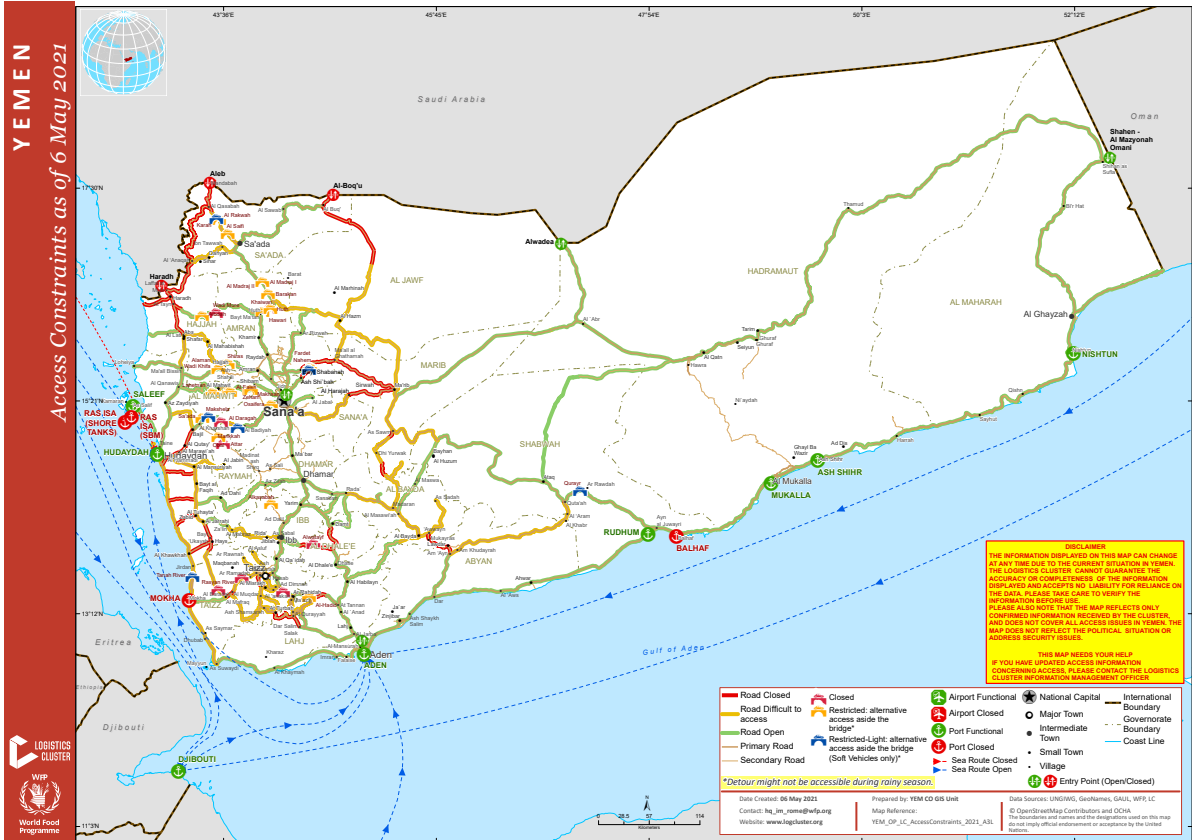
(42) وزارة التخطيط والتعاون الدولي، "خطة أولويات إعادة الإعمار والتعافي الاقتصادي: الأولويات العاجلة"، المرجع السابق ذكره، ص 32، الجدول 5: تكاليف الأضرار واحتياجات التعافي لقطاع الأشغال والنقل. تجدر الإشارة إلى أن تكاليف احتياجات التعافي وإعادة الإعمار في 16 مدينة لسنتين (2019 و2020) تقدر بنحو 1,2276 مليون دولار، وتقدر احتياجات التعافي وإعادة الإعمار في 16 مدينة لمدة خمس سنوات (2019-2023) بنحو 2,045.9 مليون دولار، ويشمل ذلك النقل البري والجوي والبحري والطرق.

(43) مجموعة البنك الدولي، "نحو خطة للتعافي وإعادة الإعمار في اليمن" (مسودة للمناقشة)، أكتوبر 2017، ص 26، الجدول 4 - 2: النقل - التكاليف التقديرية لأعمال الصيانة وإعادة التأهيل وإعادة الإعمار (بملايين الدولارات الأمريكية).

(2) الانقطاعات في الطرق بين المحافظات

إن تقطّع أوصال الطرق بين المحافظات أحد أهم معوقات النقل البري، فقد شهدت طرق انتقال المسافرين وطرق التجارة الداخلية تغييرا كبيرا خلال الحرب بسبب إغلاق الطرق والأضرار التي تعرضت لها والتحويلات الإجبارية عبر طرق بديلة، مما يتطلّب تكلفة ووقتا ومخاطر أعلى بكثير مقارنة باستخدام المسارات والطرق المعتادة. وتوضّح الخريطة الآتية الوضع الراهن للطرق بين المحافظات طبقا لمصادر الكتلة اللوجستية التابعة للأمم المتحدة في اليمن.

شكل 1: خريطة الطرق البرية في اليمن، 6 مايو 2021^[44]



اللون الأحمر = طريق مغلق؛ اللون الأصفر = طريق صعبة الوصول؛ اللون الأخضر = طريق مفتوح

وهذا يلخّص التأثيرات التي طرأت على حركة انتقال الركاب والبضائع عبر شبكة الطرق المحلية. فقد أدّت المعارك البرية إلى إغلاق الطريق الرئيسية الرابطة بين صنعاء ومأرب وطولها 173 كم ويُقطع في زمن يقارب 3 ساعات، الأمر الذي أثر على حركة انتقال الركاب والبضائع وفاقم معاناة اليمنيين، وأصبحت الطريق البديلة صنعاء-ذمار-البيضاء-مأرب بطول 418 كم وبزمن يُقدّر بنحو 9 ساعات، أي ثلاثة أضعاف الزمن السابق. وأدى إغلاق أقصر الطريقين البريين الرئيسيين بين صنعاء وعدن، إلى استخدام طرق بديلة طويلة وغير صالحة لعبور الشاحنات وحافلات الركاب نظرا لضيقها، مما تسبّب في توقف حركة النقل التجارية وحركة المسافرين وتأخّر وصول الشاحنات، منها تلك التي

[44] برنامج الغذاء العالمي، مجموعة الخدمات اللوجستية، "قيود الوصول"، مايو 2021: https://cdn.logcluster.org/public/2021-06/YEM_LC_OP_AccessConstraints_A3L_20210506.pdf (تاريخ الوصول إليه: 21 يونيو 2021)

تنقل الإمدادات الإنسانية، ما يزيد عن 60 ساعة للسفر، وهذه المدة أطول مما كانت عليه سابقاً ما بين أربع إلى عشر مرات.^[45] وقد أدى إغلاق طريق الحوبان تعز، إلى استخدام طرق وعرة بديلة محفوفة بالمخاطر على تنقل المسافرين ونقل البضائع؛ فالطريق التي كان المرور منها يستغرق عشر دقائق، أصبحت تستغرق بين 5 إلى 8 ساعات، وقد يتطلب تكاليف تصل إلى 15 ألف ريال يماني، وهي رحلة تكاد تساوي السفر من صنعاء إلى تعز،^[46] وقد كانت التكلفة تساوي 100 ريال يماني لمسافة 10 كم.^[47] وفي المجموع، يظل ما يقرب من 928 كم من الطرق مغلقاً جزئياً يصعب الوصول إليه أو مغلقاً تماماً، وهذا يمثل نحو 6٪ من إجمالي شبكة الطرق.^[48]

3) انتشار نقاط التفتيش بصورة واسعة النطاق على امتداد الطرق

يواجه المسافرون بين المحافظات تعقيدات بالغة، بسبب استمرار الحرب والصراع. ويتعرّض كثير من المسافرين، كالمسافرين إلى الخارج للعلاج وغيره عبر مطاري عدن وسيئون والمسافرين للعمرة والحجّ عبر منفذ الوديعة، إلى الاعتداءات والمضايقات الكثيرة والتوقف لساعات طويلة تتكرر فيها الممارسات التعسفية بحقهم.^[49] فعلى سبيل المثال، تُشير دراسة التنميط الحضري لمدينة زنجبار الصادرة عن برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (UN-HABITAT) إلى إنشاء نقطة تفتيش جديدة عند مدخل مدينة زنجبار في أوائل عام 2020، مما يعيق حركة السكان القادمين من الشمال.^[50]

(45) الأوتشا، تقرير بالمستجدات الإنسانية في اليمن، 7-20 مايو 2019، العدد 8، ص 1: "إغلاق أقصر الطرق من خلال مديرية قطعية في نوفمبر 2018 بسبب القتال في مديرية دمت"، <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/issue%208%20AR.pdf> (تاريخ الوصول إليه: 17 فبراير 2021). يُشار إلى أن طريق الضالع-قطعية-الفاخر-إب-صنعاء وطريق الضالع-دمت-إب-صنعاء هما أقصر الطرق بين عدن وصنعاء، أما طريق عدن-لحج-البيضاء فغير مؤهل لمرور عدد كبير من المركبات.

(46) صفية مهدي، 6 أكتوبر 2019، "اليمن: طريق الموت اليومي بعد إغلاق منفذ الحوبان-تعز"، درج "منصة إعلامية مستقلة"، <https://www.daraj.com/22435> (تاريخ الوصول إليه: 17 يونيو 2021). وبسبب إغلاق الطرق الرئيسية، تحول السفر إلى تعز أو مغادرتها مغامرة للموت بسبب اضطراب المواطنين إلى السفر عبر طرق بديلة وعرة وضيقة وجبلية وشديدة الانحدار، ما أدى إلى انقلاب مركبات كثيرة، كانت تقل المواطنين، ووفاة الركاب الذين نجوا من قذائف الحرب ليلقوا حتفهم في الطرق البديلة الوعرة، طرق الموت.

(47) صلاح الجندي، 1 أكتوبر 2017، "الطريق إلى الحوبان في تعز.. معاناة تثقل كاهل المسافرين وتؤرق حياتهم..". تقرير صحفي، صحيفة الأيام، <https://www.alayyam.info/news/75B4HPH4-KWMXYG> (تاريخ الوصول إليه: 17 يونيو 2021).

(48) مجموعة البنك الدولي، "التقييم المستمر للاحتياجات في اليمن: للرحلة الثالثة" (2020)، (DNA 2020)، ص 130، <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/Yemen-Dynamic-Needs-Assessment-Phase-3-2020-Update%20%281%29.pdf> (تاريخ الوصول إليه: 12 فبراير 2021). منها الطريق السريع صنعاء-مأرب وطرق مهمة في سواحل البحر الأحمر وباب الندب: طريق اللحاء-الحديدة وطريق عدن-باب الندب-اللحاء وطريق تعز-اللحاء.

(49) تُشير كثير من التحليلات والتقارير الصحفية إلى صور المعاناة لدى المسافرين ونذكر هنا بعضها: عائشة الوتراق، "ملحمة السفر في اليمن: حركة مطارات غير متوقعة وطرق محفوفة بالمخاطر"، مركز صنعاء للدراسات الإستراتيجية، 10 نوفمبر 2019، <https://sanaacenter.org/ar/publications-all/analysis-ar/8377> (تاريخ الوصول إليه: 1 فبراير 2021). أشارت الكاتبة إلى المعاناة في السفر لزيارة أهلها في صنعاء ثم العودة إلى عملها في خارج اليمن.

(50) برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية في اليمن (ممثل الأمم المتحدة) ومنظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة (اليونسكو)، "زنجبار: ملف التنميط الحضري"، 2020، ص 79، https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/11/zinjibar_arabic_profile.pdf (تاريخ الوصول إليه: 17 فبراير 2021).

4) الانقسام المؤسسي

تسبب الانقسام السياسي في تعميق الانقسام المؤسسي في القطاع وضعف تنمية المهارات والتدريب، إلى جانب تسرب الكادر بسبب توقف أوتدني الرواتب، أو ضعف وعدم وجود حوافز ومكافآت، فضلاً عن تعطيل الجهود الرامية إلى الارتقاء بمستوى الخدمات التي يقدمها القطاع وصيانة أو تطوير بنيته التحتية.

وإضافة إلى ما سبق، عانت الشركات العاملة في القطاع من خسائر مالية بسبب الانقسام المؤسسي وازدواج السياسات والمطالبات المالية من قبل سلطات صنعاء وعدن، ومصادرة الأصول والابتزاز من قبل نقاط التفتيش، وزادت هذه التطورات من تعقيد الوضع ونتج عنها سياسات أثرت على مقدمي الخدمات، وأثرت على جودة الخدمات المقدمة للمستخدمين، ليصل الأمر بإحدى الشركات، وهي شركة راحة، إلى الإغلاق النهائي، وإنهاء خدمات موظفيها في 20 مايو 2020. وجعلت شركات النقل البري تقع بين مطرقة سلطات أنصار الله وسندان الحكومة المُعترف بها دولياً، ويتضح ذلك من خلال الآتي:^[51]

- أصبح مقدّمو الخدمات مطالبين بتسديد جبايات عالية من جميع الجهات الرسمية وغير الرسمية في كل المحافظات، فضلاً عن رسوم الترخيصات والضرائب لكلا الطرفين؛ فالحكومة المُعترف بها دولياً ترى أنها هي صاحبة الحق في تحصيل هذه الأموال لأنها المُعترف بها دولياً، في حين ترى سلطات أنصار الله أنها حكومة الأمر الواقع ويجب على الشركات أن تدفع لهم.
- أصبحت حافلات شركات النقل البري تواجه إجراءات مُعقدة من قبل عشرات النقاط الأمنية المنتشرة في كل محافظة ومدينة بسبب توقيف الباصات لساعات طويلة، ومما يؤدي إلى رفع تكاليف التشغيل للحافلات أن الجهات الأمنية لم تتفق على آلية ونافذة واحدة للجميع.

5) ارتفاع أجور النقل البري

ارتفعت أجور النقل بنسبة وصلت إلى 208٪ نهاية ديسمبر 2020 مقارنة بديسمبر 2013.^[52] وتُعزى زيادة تكاليف النقل المحلي إلى انعدام الأمن والأضرار التي لحقت بالطرق، ودفع مبالغ غير رسمية عند نقاط التفتيش، واتخاذ الطرق البديلة الأطول.^[53] كما تأثرت أجور النقل بارتفاعات أسعار الوقود، فوفقاً لإصدار ديسمبر 2020 من نشرة مراقبة السوق اليمني، بلغ سعر الديزل 410 ريال يمني/لتر، وهو ما يمثل زيادة بنسبة 173٪ مقارنة بسعر ما قبل الأزمة البالغ 150 ريال يمني/لتر.^[54]

(51) المصدر أو نلاين، نقابة شركات النقل البري اليمني، أصدرت بياناً سردت فيه أسباب ما وصفته بـ"احتضار قطاع النقل البري اليمني"، وذلك إثر قيام شركة "راحة" للنقل واللواصلا بإغلاق الشركة. 28 مايو 2020، <https://almasdaronline.com/author/6395> (تاريخ الوصول إليه: 21 يونيو 2021).

(52) الجهاز المركزي للإحصاء، جداول نشرة الأرقام القياسية لأسعار المستهلك للعام 2013، http://www.cso-yemen.com/publication/arkam_2012/2013/arkam_13_2013.xlsx (تاريخ الوصول إليه: 22 يونيو 2021). (ب) الجهاز المركزي للإحصاء، جداول نشرة الأرقام القياسية لأسعار المستهلك 2020. (بيانات غير منشورة).

(53) مجموعة البنك الدولي، "مذكرة سياسية اليمن رقم (3): جاهزية القطاع الخاص للمساهمة في إعادة الإعمار والتعافي في اليمن"، 23 مايو 2017، <http://documents1.worldbank.org/curated/en/502631508411670729/pdf/120538-REPLACEMENT-ARABIC-2017-Yemen-PN-No-3-Edited-SS-Final.pdf> (تاريخ الوصول إليه: 15 فبراير 2021). تجدر الإشارة إلى زيادة تكاليف النقل المحلي بقدر يفوق تكلفة الشحن البحري إلى اليمن. على سبيل المثال، تصل تكلفة نقل البضائع من عدن إلى محافظات أخرى إلى 2,800 دولار أمريكي.

(54) منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة، نشرة مراقبة السوق الشهرية، العدد 65، ديسمبر 2020، ص 2، http://fstis-gov.com/sites/default/files/FAO_FSTS%20Market%20Monitoring%20Bulletin_Dec_20_Ar.pdf (تاريخ الوصول إليه: 2 أبريل 2021).

6) تعرقل مشاريع الطرق

أدى الصراع إلى توقّف الأغلبية العظمى من مشاريع الطرق والصيانة العادية لأعمال الطرق والجسور، مما تسبّب في حرمان الآلاف من العمال في جميع أرجاء البلاد من فرص العمل المدوّرة للدخل.^[55] وتزايدت مشاكل مشاريع الطرق نظراً لما تمرّ به اليمن منذ بداية الحرب والصراع وحتى الوقت الراهن، وصعوبة الالتزام بتوفير أي مبالغ لاستمرار المشاريع قيد التنفيذ. طبقاً لتقرير وزارة الأشغال العامة والطرق تتجلّى أبرز المشاكل التي تواجه مشاريع الطرق فيما يأتي:^[56]

- 1) ارتفاع أسعار المحروقات، وهو العامل الرئيس في التكلفة في عقود مشاريع الطرق بسبب استخدام المعدات الثقيلة؛
- 2) ارتفاع أسعار بقية المواد مثل الحديد والأسمنت وقطع الغيار بسبب ارتفاع سعر صرف الدولار؛
- 3) تأخّر صرف بقية مستحقات المقاولين؛
- 4) توقّف بعض الجهات المانحة عن تمويل تنفيذ بعض المشاريع؛
- 5) عدم إمكانية توفير التمويلات الكافية التي يستلزمها تنفيذ هذه المشاريع وفقاً لبرامج زمنية محددة؛
- 6) مشاكل ارتفاع أسعار المشتقات النفطية قبل الحرب.^[57]

ومن جهة أخرى، أكّد وزير الأشغال العامة والطرق في الحكومة المُعترف بها دولياً أن الأزمة السياسية التي تعصف بالبلد تسببت في توقّف عملية التنمية بشكل عام، وانعكس هذا على الطرق التي توقفت بشكل كامل، مما أدى إلى تدهور شبكة الطرق وأفقدتها وضعيتها التي أنشئت من أجلها، يُضاف إلى ذلك أضرار الحرب على شبكة الطرق والجسور التي تضررت بشكل كبير.^[58] وفي هذا السياق، ركزت خطة التعافي والأولويات لوزارة التخطيط والتعاون الدولي للحكومة المُعترف بها دولياً على إعطاء أولوية إعادة الإعمار والمشاريع قيد التنفيذ ومعالجة أوضاع المتعثر منها.^[59] وفي هذا الصدد، يشير تقرير وزارة الأشغال العامة والطرق إلى أن إجمالي عدد المشاريع المطلوب حصرها وتصفيتها يبلغ 286 مشروعاً، وإجمالي الأطلال المستهدفة لعملية الحصر والتصفية تصل إلى 14,000 كم، وإجمالي تكلفة المشاريع بالأسعار السابقة (تكلفة الأعمال المتبقية) تبلغ نحو 849 مليار ريال يمني.^[60]

(55) مجموعة البنك الدولي، "قطاع النقل في اليمن: مذكرة سياسة اليمن رقم (4) بشأن تقديم الخدمات الشاملة"، 24 أبريل 2017، <http://documents1.worldbank.org/curated/en/387711508411653054/pdf/120532-REPLACEMENT-ARABIC-Yemen-Transport-Policy-Note-Input-to-PN-4-Final.pdf> (تاريخ الوصول إليه: 2 فبراير 2021).

(56) وزارة الأشغال العامة والطرق، برنامج وزارة الأشغال للعام 2020/2021. (وثيقة غير منشورة)

(57) بموجب قرار مجلس الوزراء رقم 30 لسنة 2013 اعتمدت الآلية الخاصة بتنفيذ المعالجات السعرية الناتجة عن ارتفاع أسعار المشتقات النفطية مع اتخاذ عدد من القرارات التي منها: (1) ضرورة حصر وتصفية المشاريع المتعثرة والبالغة في حينه 199 مشروعاً؛ (2) تنفيذ عدد من المشاريع إلى مرحلة محددة من الإنجاز ثم إنهاء عقودها وحصرها وتصفيتها وإنزالها في مناقصات عامة لتصحيح أوضاعها وتلافي استمرار عملية التنفيذ بموجب ملحقات عقود كانت تحرر لتصحيح التكلفة التي وردت في العقد الأصلي.

(58) وزارة الأشغال العامة والطرق، صندوق صيانة الطرق (عدن)، "كلمة وزير الأشغال العامة والطرق"، 30 يونيو 2019، <http://rmf.yemen.org/NDetails.aspx?contid=4> (تاريخ الوصول إليه: 15 فبراير 2021).

(59) وزارة التخطيط والتعاون الدولي، "خطة أولويات إعادة الإعمار والتعافي الاقتصادي: الأولويات العاجلة"، يونيو 2019، ص 27، [http://www.yemenembassy.ca/doc/ARABIC%20Yemen%20DNA%20Phase%203-final%20\(Informal%20Arabic%20Translation\)-2.pdf](http://www.yemenembassy.ca/doc/ARABIC%20Yemen%20DNA%20Phase%203-final%20(Informal%20Arabic%20Translation)-2.pdf) (تاريخ الوصول إليه: 7 فبراير 2021). اعتبرت الخطة السياسات والتدخلات ذات الأولوية في المالية العامة إعطاء الأولوية لمعالجة المشاريع المتعثرة.

(60) وزارة الأشغال العامة والطرق، تقرير تحليل الوضع الراهن، ديسمبر 2020. (تقرير غير منشور)

جدول 5: وضع مشاريع الطرق قيد التنفيذ والمشاريع المقترحة استكمال حصرها وتصفيتها مع المشاريع المتعثرة^[61]

م	مشاريع الطرق الجاري تنفيذها	عدد المشاريع	إجمالي الطول (كم)	المشاريع التي حصرت	مشاريع تحت الحصر	المشاريع المتبقية
1	مشاريع تم التعاقد على تنفيذها عبر مناقصات عامة	41	732	5	7	29
2	مشاريع الطرق المقترحة تنفيذها حتى نقاط معينة وتحتاج إلى معالجات (عقود تكليف مباشر)	30	1,045.4	1	3	26
3	مشاريع الطرق الجاري تنفيذها وفقاً للعقود والملحقات السابقة (عقود تكليف مباشر)	181	8,893.9	19	17	145
4	مشاريع الطرق المتعثرة + مشاريع مقترحة حصرها وتصفيتها وإنزال الأعمال المتبقية في مناقصات عامة	199	6,005.4	46	67	86
إجمالي المشاريع						
		451	16,676.7	71	94	286

7) صعوبات حركة الركاب والبضائع عبر المنافذ البرية الدولية

وضعت الحرب في اليمن سكان البلد المنهك اقتصادياً أمام صعوبات ومعاناة لم يعرفوها من قبل، فقد أصبحت المنافذ البرية تشكل خطراً وقلقاً ومعاناة لانتقال الركاب وحركة التجارة الدولية البرية لليمن، خصوصاً مع توقف وإغلاق شبة كامل في ثلاثة منافذ برية مهمة لمناطق الكثافة السكانية في اليمن، وهي البُقَع وحرَض (الطوال) ووعَلِب.

انخفض إجمالي الركاب الواصلين والمغادرين عام 2017 إلى نحو 108 آلاف راكب بنسبة تراجع 96.7٪ عن عام 2014،^[62] مرّ جميعهم عبر منفذ الوديعة، المنفذ الوحيد حالياً إلى السعودية، وقد تحول إلى شريان وحيد بين البلدين اللذين يرتبطان بأكبر شريط حدودي بالنسبة لكليهما. وتُشير بعض التقديرات إلى وجود أكثر من مليون يمني بالسعودية (عمالة يمنية)، إضافة إلى الحركة التجارية والمسافرين لأداء الشعائر الإسلامية (الحجّ والعمرة) في الأراضي المقدسة، غير أن السفر عبر هذا المنفذ الوحيد أصبح معاناة كبيرة تشمل المسافة الطويلة وحوادث التفيتيش والحفريات على طريق "العَبْر" الواصل إلى المنفذ والذي يتسبب بحوادث سير متكررة، وصولاً إلى الازدحام على أبواب المنفذ الذي لا يتمتع بالبنية التحتية اللازمة لاستيعاب كامل حركة التنقل بين البلدين.

[61] وزارة الأشغال العامة والطرق، قطاع الطرق، برنامج وزارة الأشغال للعام 2020/2021. (وثيقة غير منشورة)

[62] المصدر: (أ) الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2014، الفصل 12: النقل والسفر، الجدول 18: الواصلون والمغادرون من وإلى أراضي الجمهورية اليمنية بحسب المنافذ خلال الفترة 2012-2014 م، /publication/yearbook2014/، (ب) كتاب الإحصاء السنوي 2017، الفصل 12: النقل والسفر، Transport_Travel.xls (تاريخ الوصول إليه: 6 أغسطس 2021). (ج) كتاب الإحصاء السنوي 2017، الفصل 12: النقل والسفر، الواصلون والمغادرون من وإلى أراضي الجمهورية اليمنية بحسب المنافذ خلال الفترة 2015-2017 م، /http://www.cso-yemen.com/publication/yearbook2017/Transport_Travel.xls (تاريخ الوصول إليه: 6 أغسطس 2021).

جدول 6: عدد الركاب الواصلين والمغادرين من وإلى أراضي الجمهورية اليمنية عبر المنافذ البرية خلال الفترة 2014-2017

السنة	اليمنيون		العرب		الأجانب		الإجمالي	
	المغادرون	الواصلون	المغادرون	الواصلون	المغادرون	الواصلون	المغادرون	الواصلون
2014	878,522	1,403,886	494,974	505,625	14,426	13,773	1,913,286	1,397,920
2015	117,699	154,359	188,931	194,140	4,895	4,188	348,185	316,027
2016	39,890	52,656	730	679	677	496	54,063	41,065
2017	56,765	42,452	2,652	2,434	1,864	2,348	46,968	61,547

وتكتسب المنافذ البرية أهمية بسبب حركة التجارة والبضائع التي تمرّ عبرها. فعلى سبيل المثال، كان منفذ حَرَض الطُّوال يستحوذ على 50٪ من حركة التجارة البرية قبل الحرب،^[63] غير أن المعارك البرية قد أدّت إلى إغلاقه منذ مايو 2015، باستثناء حركات غير نظامية محدودة. لذلك، يضطر التجار إلى أن يسلكوا طرقاً بديلة وطويلة لنقل الصادرات اليمنية على الحدود اليمنية السعودية عبر معبر الوديعة-شُرورة الحدودي، الذي يبعد 565 كم عن صنعاء (أي نحو 7 إلى 8 ساعات بالسيارة)، مقارنةً بمنفذ حرض- الطوال الذي يبعد 288 كم عن صنعاء (أي نحو 5 ساعات بالسيارة).^[64] أما منفذ "شحن" البري على الحدود اليمنية العمانية، فيبعد أكثر باتجاه شرق البلاد. علاوة على ذلك، انخفضت حركة البضائع عبر هذه المنافذ الحدودية المفتوحة بسبب الإجراءات المعقدة المفروضة:^[65] فقد تراجعت الواردات عبر المنافذ البرية بنسبة 18٪ بين عامي 2014 و2017، وتراجعت الصادرات وإعادة الصادرات بنسبة 74٪ و95٪^[66] على التوالي خلال الفترة نفسها كما هو موضح في الجدول الآتي:

جدول 7: الواردات والصادرات وإعادة الصادرات عبر المنافذ البرية للأعوام 2014 و2017

السنوات	الواردات	الصادرات	إعادة الصادرات
2014	294,097	62,693	29,080
2017	240,244	16,392	1,511
التغيير منذ 2014	18% (-)	74% (-)	95% (-)

(63) الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2014، الفصل 24: التجارة الخارجية، "الجدول 12"، والجدول 13، المرجع السابق ذكره.
(64) مجموعة البنك الدولي، "مذكرة سياسية اليمن رقم (3): جاهزية القطاع الخاص للمساهمة في إعادة الإعمار والتعافي في اليمن"، المرجع السابق ذكره، ص 13.

(65) الأوتشا، تقرير بالمستجدات الإنسانية في اليمن، المرجع السابق ذكره، ص 8.

(66) (أ) الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2014، الفصل 24: التجارة الخارجية، الجدول 12: الواردات حسب المنافذ الجمركية خلال الأعوام 2014-2016، والجدول 13: الصادرات وإعادة الصادرات بحسب المنافذ الجمركية للأعوام 2014-2016، http://www.cso-yemen.com/publication/yearbook2014/Foreign_Trade.xls (تاريخ الوصول إليه: 8 فبراير 2021). (ب) كتاب الإحصاء السنوي 2017، الفصل 24: التجارة الخارجية، الجدول 12: الواردات حسب المنافذ الجمركية خلال الأعوام 2015-2017، والجدول 13: الصادرات وإعادة الصادرات بحسب المنافذ الجمركية للأعوام 2015-2017، http://www.cso-yemen.com/publication/yearbook2017/Foreign_Trade.xls (تاريخ الوصول إليه: 8 فبراير 2021).

من ناحية أخرى، تمثل المنافذ البرية مصدراً مهماً للدخل القومي. فقد بلغ عدد السواح الوافدين عبر المنافذ البرية عام 2014 نحو 821 ألفاً يمثلون 67,4٪ من إجمالي السياحة الوافدة عبر المنافذ البرية والجوية والبحرية.^[67] وتُشير البيانات إلى أن 76٪ من السياحة الوافدة البرية تأتي عبر ثلاثة منافذ هي حَرَض (الطُّوال) والبُقَع وَعَلِب. كما هو موضح في الجدول الآتي:

جدول 8: السياحة الوافدة بحسب المنافذ البرية لعامي 2014 و2015

المنفذ (والمحافظة)	2014	%	2015	%
حَرَض (الطُّوال) (حَجَّة)	501,615	61%	60,861	28%
البُقَع (صَعْدَة)	96,873	12%	85,118	39%
عَلِب (صَعْدَة)	26,251	3%	5,722	3%
شِحْن (المَهْرَة)	13,593	2%	4,918	2%
صِرْفِيْت (المَهْرَة)	58,688	7%	22,855	10%
الوَدِيْعَة (حَضْرَمُوت)	123,976	15%	39,351	18%
الإجمالي	820,996	100%	218,825	100%

تطوير المنافذ البرية الدولية

تُشير عدد من الدراسات إلى أن المنافذ البرية تفوق أهمية المنافذ البحرية والجوية من نواحي عدة، وأهمها ما يأتي:^[68]

- 1) اختصار واختيار الفترة الزمنية اللازمة لنقل البضائع؛
- 2) التكاليف المالية المترتبة على إدخال البضائع مقارنة بالمنافذ البحرية والجوية؛
- 3) تقليل نسبة الأضرار الناتجة عن عمليات النقل والتداول والمناولة للسلع؛
- 4) المنافذ البرية تشجع القطاع الخاص الموجود بالقرب من الحدود على الجانبين لتنشيط التجارة؛
- 5) المنافذ البرية تسهل حركة السياحة والتنقل بين الحدود.

المنافذ البرية اليمنية تفتقر إلى كثير من المتطلبات الأساسية للتطوير، وقد أشار تقرير الوفد المشترك من القطاع الخاص والجهات الحكومية إلى المنافذ البرية إلى أن الاحتياجات والمتطلبات التطويرية التي تفتقر إليها منافذ اليمن البرية (منفذ الوديعة نموذجاً) تشمل ما يأتي:^[69]

- لا تزال التجهيزات ووسائل العمل والمرافق والخدمات دون المستوى المطلوب؛
- العمل يجري في مبانٍ مؤقتة ليست بها تجهيزات ومرافق وخدمات ولا تستوعب حركة المسافرين والقادمين؛

(67) المصدر: كتاب الإحصاء السنوي 2017، الفصل 18: السياحة، الجدول 7: السياحة الوافدة بحسب المنافذ ووسيلة السفر لعامي 2014 و2015، <http://www.cso-yemen.com/publication/yearbook2017/Tourism.xls> (تاريخ الوصول إليه: 22 يونيو 2021).

(68) الاتحاد العام للغرف التجارية الصناعية اليمنية؛ الغرفة التجارية الصناعية بأمانة العاصمة؛ غرفة تجارة وصناعة حضرموت؛ الهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري؛ كتاب الأوراق للخدمة لورشة عمل "جودة الخدمة في الموانئ البرية ودورها في تنشيط السياحة وتسهيل النقل والتجارة، ميناء الوديعة البري (نموذجاً)"، صنعاء، موفيمبيك، 10-11 يناير 2010.

(69) المصدر السابق.

- تعاني من مشاكل في توفير الكهرباء والمياه وهناك شحّة في الإمكانيات الفنية والمادية والبشرية؛
- عدم وجود مكاتب لبعض الجهات الحكومية المعنية بالتبادل التجاري (المواصفات والمقاييس والصحة والزراعة وغيرها)؛
- ضعف الخدمات الأمنية؛
- بعض المنافذ لا تعمل على مدار الساعة؛
- مشكلات الطرق من جهة عدم وجود الصيانة المستمرة وعدم وجود الإرشادات المرورية وضيق بعض الطرق.

السياسات ذات الأولوية لمعالجة آثار الحرب على قطاع النقل البري

السياسات العاجلة

أولاً: سرعة بذل الجهود العاجلة لتحديد قطاع النقل البري والطرق عن الصراعات العسكرية والسياسية الحالية التي ألحقت دماراً واسعاً بالقطاع، لتقديم الخدمات بكفاءة وفعالية في جميع أنحاء اليمن لضمان رفع المعاناة عن المسافرين وتسهيل تنقل المواطنين بين المحافظات، وتشجيع ودعم الجهود والترتيبات لفتح الطرق الحيوية، ودعوة الجهات الأمنية لوضع آلية ونافذة واحدة للجميع. ويجب وقف الأزواج الضريبي وإيجاد آليات واضحة للرسوم المفروضة بحسب الخدمات في المناطق المختلفة.

ثانياً: سرعة معالجة مشاكل المشاريع المتعثرة للطرق من خلال حصر المشاريع المتعثرة:

- وضع خطة لعملية حصر وتصفية المشاريع المتعاقد عليها سابقاً بما يكفل إعادة جدولتها وتنظيمها مستقبلاً وفقاً لخطة التمويل المتاحة.
- إعداد الدراسات والتصاميم ودراسات الجدوى للمشاريع المهمة من ضمن المشاريع المذكورة في الفقرة السابقة لتكون جاهزة للتنفيذ حال توفر التمويل.
- حصر وتصفية المشاريع للتخلص من المقاولين غير المؤهلين وإسناد المشاريع لمقاولين مؤهلين وفقاً لقانون المناقصات.

ثالثاً: تطوير وتطبيق وتشغيل أنظمة النقل الذكية في قطاع النقل البري لحافلات نقل الركاب وشاحنات نقل البضائع من خلال تطبيق الأنظمة الإلكترونية وتقنية المعلومات:

- الربط الشبكي الإلكتروني لحافلات ركاب النقل الجماعي بين المحافظات لتقديم الخدمات بكفاءة وفعالية في جميع أنحاء اليمن، والحد من العوائق والصعوبات التي تواجه حركة نقل الركاب الدولي والمحلي عبر شركات النقل وإلزامها بالحصول على التراخيص والربط الشبكي الإلكتروني وتركيب نظام الجي بي إس (نظام التموضع العالمي) بما يضمن أمن وسلامة الركاب.
- دراسة إمكانية استخدام أنظمة المدفوعات الإلكترونية التابعة لشاحنات البضائع التي تنتقل بين المحافظات لتبسيط المدفوعات والاتفاقيات حول كيفية تقاسم هذه الإيرادات بين الأطراف على المدى القصير.
- تطبيق أنظمة المراقبة الإلكترونية وتكنولوجيا النقل الذكية لمعالجة التوقف غير الضروري للشاحنات لفترات طويلة عند المنافذ الحدودية وعند بعض نقاط التفتيش من خلال السماح بالمراقبة على مستوى القيادة المركزية والتي يمكن أن تزيد من مستوى المساءلة.

السياسات والبرامج متوسطة وطويلة المدى (بعد اتفاق السلام)

- إنشاء موانئ برية جافة عند مداخل المدن الرئيسية، وذلك من شأنه أن يساعد

على تخفيف ازدحام الطرق والتخفيف من الحمولات الثقيلة على الطرق وتقليل تكلفة نقل البضائع وتوفير مناطق تخزين مؤقتة للتجار وتسهيل عمليات الرقابة والتفتيش.^[70]

- تحسين خدمات نقل الركاب بين المحافظات والنقل الدولي، وذلك من خلال توفير الخدمات المساعدة والمكملة مثل محطات الركاب، ومحطات الاستراحة، ومراكز الصيانة، وتعزيز الرقابة والتفتيش لتحقيق جودة خدمات النقل.
- تأهيل استخدام مقاولين محليين من ذوي الكفاءة وتعزيز قدرات الشركات المحلية للاستشارات الهندسية للقيام بدورها فيما يتعلق بأعمال إعادة الإعمار في قطاع النقل البري والطرق.
- الاستعداد بالخطط والبرامج لما بعد انتهاء الحرب بهدف تنفيذ برامج التنمية في مجال الطرق والجسور، والتخلّص من الأعباء المتراكمة على قطاع الطرق وتحويلها إلى برامج تنموية مستقبلية.

(70) الميناء الجاف: منشأة مجهزة تُقام داخل البلاد بعيداً عن الميناء البحري، وتُوضع اللوائج الجافة في مناطق تتاخم المدن الصناعية ومناطق الاستهلاك بهدف الاستفادة من وفورات النقل متعدّد الوسائط، وتحرص معظم دول العالم على إقامة اللوائج الجافة. لمزيد من التفاصيل: وسام محمود درويش، "تقييم التكامل التشغيلي بين اللوائج الجافة واللوائج البحرية في الجمهورية العربية السورية"، بحث مقدم لنيل درجة الماجستير في إدارة الأعمال، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، اللاذقية، الجمهورية العربية السورية. 29/9/2016. <http://nsr.sy/df509/pdf/7999.pdf> (تاريخ الوصول إليه: 5 أغسطس 2021).

سياسات البنية التحتية الموصى بها للطرق الريفية والمجتمعية

السياسات العاجلة

1. نظراً لأهمية الطرق الريفية، ينبغي توجيه جزء من المساعدات الإنسانية والطارئة نحو الطرق الريفية والطرق المجتمعية (رصف الطرق بالأحجار) والأشغال كثيفة العمالة في مجال الطرق الريفية، وذلك عبر الصندوق الاجتماعي للتنمية ومشروع الأشغال العامة وبرنامج الطرق المجتمعية في وزارة الأشغال العامة، ويجب على الحكومة والجهات المانحة ضمان تكافؤ الفرص لجميع المناطق الريفية المحرومة والأكثر تضرراً من الحرب.
2. التركيز على دعم وتصميم صيانة الطرق الريفية، والتي تحقق أقصى قدر ممكن من الفوائد للطرق في القطاعات الأخرى مثل الزراعة والصحة والتعليم، وتوفير فرص العمل إلى أقصى حدّ للسكان في المناطق الريفية.
3. دعم وتشجيع المبادرات المجتمعية في المناطق الريفية لإنشاء الطرق في الجبال والمناطق الوعرة.
4. إجراء عمليات تخطيط الطرق بطريقة أكثر شمولاً من خلال إشراك السلطات المحلية والقطاع الخاص المحلي والمتخصصين المحليين في الزراعة والصحة والتعليم.

السياسات والبرامج متوسطة وطويلة المدى (بعد اتفاق السلام)

- 1) إعداد برنامج إستراتيجي للتوسع في مشاريع الطرق الريفية في اليمن. وذلك في سياق التخفيف من الفقر الريفي، فالطرق في المناطق الريفية تساعد في زيادة دخل المزارعين وتنويعه عن طريق ربطهم بالأسواق.
- 2) إعطاء أولوية لمشاريع الطرق الريفية التي تربط مناطق الإنتاج الزراعي والحيواني والسمكي بمراكز الاستهلاك والتصنيع وبمنافذ التصدير.
- 3) ربط المناطق السياحية والأثرية بشبكة الطرق الحديثة لدعم التنمية السياحية.

السياسات الموصى بها لصيانة وإصلاح الطرق المؤثرة على الحركة التجارية والاقتصادية

السياسات العاجلة

1. تفعيل قانون الأوزان والأبعاد الكلية رقم 23 لسنة 1994 ولائحته التنفيذية، وإعادة تشغيل محطات الأوزان التي تضررت من الحرب، وتطوير المحطات في المناطق الأكثر أهمية في الطرق الرئيسية: عدن، تعز، الحديدة، حضرموت.
2. تحديث البرامج والأجهزة الخاصة بقياس الوزن، ووضع برامج لرفع مستوى الوعي الشامل بمخاطر الحمل الزائد.
3. تنفيذ قواعد السلامة المرورية على الطرق بين المحافظات والتوعية، ونشر الثقافة المرورية بين مختلف شرائح المجتمع للحد من حوادث الطرق.
4. وضع الدراسات والبرامج اللازمة لتشغيل المحطات المتنقلة (محطات أوزان للحمل المحوري أو محطات مراقبة الوزن وتهدف إلى الحد من الحمولات الزائدة) عبر شبكة الطرق والعمل على تطوير وتحديث برامج وأجهزة الوزن ووضع خطط وبرامج التوعية الشاملة لمستخدمي الطرق بالأضرار الناجمة عن الحمولات الزائدة.
5. اتخاذ خطوات من شأنها أن تؤدي إلى زيادة المنافسة داخل قطاع النقل البري الثقيل المتخصص بنقل البضائع. سيؤدي هذا الإجراء إلى خفض التكاليف المالية لنقل البضائع بين المحافظات ومكافحة أي جهود لاحتكار القطاع وتشجيع ممارسة نقل البضائع على الطرق البرية للشاحنات الفردية (الثقيلة والمتوسطة والخفيفة) وشاحنات نقل الحاويات المبردة ومكاتب ومنشآت الشحن غير المبردة ووكالات الشحن.

السياسات والبرامج متوسطة وطويلة المدى (بعد اتفاق السلام)

- (1) تنفيذ المسوحات الشاملة لمعرفة الوضع الحالي لشبكة الطرق من جهة:
 - أ. الأضرار والتكاليف اللازمة لإعادة إعمار الطرق المدمرة بالتنسيق والتعاون مع الجهات المانحة؛
 - ب. أنظمة إدارة الطرق ووسائل السلامة؛
 - ت. مستوى الخدمة مع تحديد معايير تخطيط التوسعات المستقبلية ومتطلبات الصيانة؛
- (2) تطوير آلية لتحصيل رسوم صندوق صيانة الطرق وفقا للنسبة المحددة بالقانون رقم 22 لسنة 1995 الخاص بإنشاء الصندوق، وهي 5٪ عن كل لتر بترول وديزل يُباع داخل الجمهورية.
- (3) تطوير المنافذ البرية الحدودية وتطوير النظم وتسهيل إجراءات العبور، وذلك من خلال تحسين البنية التحتية وتوفير التجهيزات ووسائل العمل ومرافق وخدمات حركة المسافرين، ووجود مكاتب الجهات الحكومية المعنية بالتبادل التجاري لتسهيل حركة البضائع الصادرة والواردة.

توصيات لتطوير البنية المؤسسية للنقل البري والطرق

السياسات العاجلة

1. هناك كثير مما يمكن القيام به في المدى القصير والمتوسّط لتحسين أداء قطاع النقل والطرق في اليمن، ويأتي في المقام الأول تطوير القدرة المؤسسية لمؤسسات النقل البري والطرق.
2. يمثل الحفاظ على الموارد البشرية وتنميتها في المدى القصير قضية ذات أولوية لتطوير قدرة الموارد البشرية في قطاع النقل والطرق، وهذا يتطلب العمل على:
 - صرف مرتبات موظفي وكادر النقل البري والطرق؛
 - تحسين الأجور والحوافز في الحد الأدنى مقابل الإنجاز؛
 - توفير برامج التدريب والتأهيل؛
3. أهمية المحافظة على الأصول والمعدّات والأنظمة في قطاع النقل البري والطرق، وتوفير التمويلات اللازمة لصيانتها وتشغيلها ورفع جاهزيتها للاستعداد للمشاركة الفاعلة في إعادة الإعمار وتقليل التكاليف.

السياسات والبرامج متوسطة وطويلة المدى (بعد اتفاق السلام)

- 1) تطوير الإطار التشريعي والتنظيمي والمؤسسي لقطاع النقل البري والطرق بما يتناسب مع التطورات الحديثة، ومنع الازدواجية وتضارب المصالح والمهام، ويمكن التركيز في البداية على الهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري والمؤسسة العامة للطرق والجسور من جهة الأهداف والأدوار والهيكل الإداري.
- 2) صيانة المعدات والآلات الثقيلة التابعة للمؤسسة العامة للطرق والجسور من موازنة صندوق صيانة الطرق إذا مُنح كامل موارده على أن يقوم الصندوق بخضم المبالغ التي يقدمها للمؤسسة من مستحققاتها عند تنفيذها لمشاريع صيانة الطرق والجسور التي يمولها الصندوق.

قائمة المراجع

- الاتحاد العام للغرف التجارية الصناعية اليمنية: الغرفة التجارية الصناعية بأمانة العاصمة: غرفة تجارة وصناعة حضرموت؛ الهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري؛ كتاب الأوراق المقدمة لورشة عمل "جودة الخدمة في الموانئ البرية ودورها في تنشيط السياحة وتسهيل النقل والتجارة، ميناء الوديعة البري (نموذجاً)"، صنعاء، موفمبيك، 10-11 يناير 2010.
- الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (الإسكوا)، لجنة النقل واللوجستيات، مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية، بيروت، 20-21 ديسمبر 2017.
- البنك الدولي، وثيقة معلومات المشروع، مرحلة التقييم المسبق، مشروع ممر الطريق السريع (P145361) فبراير 2014، تقرير رقم: <http://documents.worldbank.org/curated/PIDA31570ARABI00Box382170B00PUBLIC0.doc> (تاريخ الوصول إليه: 22 يونيو 2021).
- الأوتشا، تقرير بالمستجدات الإنسانية في اليمن، 7-20 مايو 2019، العدد 8، <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/issue%208%20AR.pdf> (تاريخ الوصول إليه: 17 فبراير 2021).
- البنك الدولي، وثيقة معلومات مشروع إدارة أصول الطرق (P125135)، رقم التقرير: 14 PIDA353، ديسمبر 2012، <http://documents1.worldbank.org/curated/en/722641468182056133/PIDA3530ARA-BIC0Box382142B00PUBLIC0.docx> (تاريخ الوصول إليه: 7 فبراير 2021).
- البنك الدولي، "وثيقة معلومات مشروع تعزيز الإنتاجية الزراعية لأصحاب الحيازات الصغيرة في اليمن (P148747)، مارس 2015، <http://documents1.worldbank.org/curated/en/904741468188675303/PIDA160450ARAB0Box391418B00PUBLIC0.docx> (تاريخ الوصول إليه: 3 أبريل 2021).
- الجهاز المركزي للإحصاء، "تقديرات الناتج المحلي الإجمالي"، ديسمبر 2018.
- الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2013، الفصل 12: النقل والسفر، http://www.cso-yemen.com/publication/yearbook2013/Transport_Travel.xls (تاريخ الوصول إليه: 4 فبراير 2021). (المصدر الرئيس: الإدارة العامة للمرور، وزارة الداخلية)
- الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2014، الفصل 18: السياحة، <http://www.cso-yemen.com/publication/yearbook2015/Tourism.xls> (تاريخ الوصول إليه: 8 فبراير 2021).
- الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2014، الفصل 24: التجارة الخارجية، http://www.cso-ye-men.com/publication/yearbook2014/Foreign_Trade.xls (تاريخ الوصول إليه: 8 فبراير 2021).
- الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2015، الفصل 12: النقل والسفر، http://www.cso-yemen.com/publication/yearbook2015/Transport_Travel.xls (تاريخ الوصول إليه: 12 فبراير 2021). (المصدر الرئيس: لبيانات: وزارة الأشغال العامة والطرق)
- الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2017، الفصل 3: السكان، <http://www.cso-yemen.com/publication/yearbook2017/population.xls> (تاريخ الوصول إليه: 7 فبراير 2021).
- الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2017، الفصل 4: مؤشرات خطوط الفقر في اليمن، http://www.cso-yemen.com/publication/yearbook2017/Indicators_of_Poverty_Line.xls (تاريخ الوصول إليه: 7 فبراير 2021).
- الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2017، الفصل 18: السياحة، الجدول 7: السياحة الوافدة بحسب المنافذ ووسيلة السفر لعامي 2014 و2015، <http://www.cso-yemen.com/publication/yearbook2017/Tourism.xls> (تاريخ الوصول إليه: 22 يونيو 2021).
- الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2017، الفصل 24: التجارة الخارجية، http://www.cso-ye-men.com/publication/yearbook2017/Foreign_Trade.xlsx (تاريخ الوصول إليه: 8 فبراير 2021).
- الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2018، الفصل 12: النقل والسفر. (بيانات غير منشورة).

المؤسسة العامة للطرق والجسور، "نبذة مختصرة عن المؤسسة العامة للطرق والجسور"، <https://gcrby.emen.com/about.php> (تاريخ الوصول إليه: 21 فبراير 2021).

إيتسام بولقواس، "تقنية نظم النقل الذكية كإستراتيجية لتطوير قطاع النقل"، الجزائر: جامعة الحاج لخضر - باتنة، مجلة رؤى اقتصادية، العدد 6، يونيو 2014، <https://www.univ-eloued.dz/roa/images/PDF/d10.pdf> (تاريخ الوصول إليه: 15 فبراير 2021).

أطباء بلا حدود، "الأمهات والأطفال تُركوا ليلا قوا حتفهم من دون الحصول على الرعاية الطبية" (بيان صحفي)، 24 أبريل 2019، <https://www.msf.org/mothers-and-children-left-die-yemen-without-access-medical-care> (تاريخ الوصول إليه: 10 فبراير 2021).

البرنامج الإنمائي للأمم المتحدة، رصف طرق اليمن المحفوفة بالمخاطر: مسار لإنقاذ الحياة نحو انتعاش اقتصادي واستقرار اجتماعي، 08 يوليو، 2020، https://www.ye.undp.org/content/yemen/ar/home/presscenter/articles/2020/paving-yemen_s-treacherous-roads--a-life-saving-path-towards-eco.html (تاريخ الوصول إليه: 20 فبراير 2022).

برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية في اليمن (موئل الأمم المتحدة) ومنظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة (اليونسكو)، "زنجبار: ملف التنمية الحضري"، 2020، https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/11/zinjibar_arabic_profile.pdf (تاريخ الوصول إليه: 17 فبراير 2021).

برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية في اليمن (موئل الأمم المتحدة) ومنظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة (اليونسكو)، "عدن: ملف التنمية الحضري"، 2020، https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/11/aden_city.pdf (تاريخ الوصول إليه: 20 فبراير 2021).

سبأ نت، موقع وكالة الأنباء اليمنية سبأ، "نحو 823 مليار ريال خسائر قطاع الطرق خلال أربع سنوات من العدوان"، 31 مارس 2019، <https://www.saba.ye/ar/news531308.htm> (تاريخ الوصول إليه: 5 أغسطس 2021).

صفية مهدي، 6 أكتوبر 2019، "اليمن: طريق الموت اليومي بعد إغلاق منفذ الحوبان-تعز"، درج "منصة إعلامية مستقلة"، <https://daraj.com/22435/#/> (تاريخ الوصول إليه: 17 يونيو 2021).

صلاح الجندي، 1 أكتوبر 2017، "الطريق إلى الحوبان في تعز.. معاناة تثقل كاهل المسافرين وتؤرق حياتهم.."، تقرير صحفي، صحيفة الأيام، <https://www.alayyam.info/news/75B4HPH4-KWMMXYG> (تاريخ الوصول إليه: 17 يونيو 2021).

عائشة الوراق، "ملحمة السفر في اليمن: حركة مطارات غير متوقعة وطرق محفوفة بالمخاطر"، مركز صنعاء للدراسات الإستراتيجية، 10 نوفمبر 2019، <https://sanaacenter.org/ar/publications-all/anal-ysis-ar/8377> (تاريخ الوصول إليه: 1 فبراير 2021).

عدن لنج، "تشكيل لجنة حصر محطات الأوزان في كافة المحافظات وتنفيذ قرار مجلس الوزراء رقم 15" (خبر محلي)، 13 مارس 2019، <https://www.adenlng.info/news/113504> (تاريخ الوصول إليه: 5 فبراير 2019).

مجموعة البنك الدولي، "التقييم المستمر للاحتياجات في اليمن: المرحلة الثالثة"، (2020)، (DNA 2020) <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/Yemen-Dynamic-Needs-Assessment-Phase-3-2020-Update%20%281%29.pdf> (تاريخ الوصول إليه: 12 فبراير 2021).

مجموعة البنك الدولي، "قطاع النقل في اليمن: مذكرة سياسة اليمن رقم (4) بشأن تقديم الخدمات الشاملة"، 24 أبريل 2017، <http://documents1.worldbank.org/curated/en/387711508411653054/pdf/120532-REPLACEMENT-ARABIC-Yemen-Transport-Policy-Note-Input-to-PN-4-Final.pdf> (تاريخ الوصول إليه: 2 فبراير 2021).

مجموعة البنك الدولي، "مذكرة سياسية اليمن رقم (3): جاهزية القطاع الخاص للمساهمة في إعادة الإعمار والتعافي في اليمن"، 23 مايو 2017، <http://documents1.worldbank.org/curated/en/502631508411670729/pdf/120538-REPLACEMENT-ARABIC-Yemen-PN-No-3-Edited-SS-Final.pdf> (تاريخ الوصول إليه: 15 فبراير 2021).

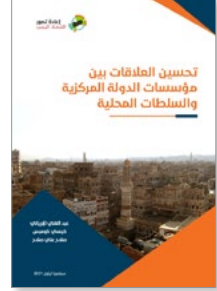
- مجموعة البنك الدولي، "نحو خطة للتعافي وإعادة الإعمار في اليمن" (مسودة للمناقشة)، أكتوبر 2017.
- محمد فشان هلول، التحليل الكمي لكفاءة شبكة طرق النقل البرية المعبدة في محافظة القادسية، بحث منشور في مجلة القادسية، جامعة القادسية، قسم الجغرافية، وزارة التعليم والبحث العلمي، العراق، 5/12/2018، ص 3. <http://qu.edu.iq/repository/wp-content/uploads/2019/04/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%88%D9%84.pdf> (تاريخ الوصول إليه: 1 أبريل 2021).
- مشروع رصد الأثر المدني اليمني، "تقرير موضوعي: تأثير العنف المسلح على البنية التحتية للنقل في اليمن"، أكتوبر 2020، https://civilianimpactmonitoring.org/onewebmedia/20201020_CIMP%20Thematic%2004Transport.pdf (تاريخ الوصول إليه: 31 يناير 2021).
- منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة، مشروع تطوير نظم معلومات الأمن الغذائي، "تحليل التصنيف المرحلي المتكامل للأمن الغذائي - ملخص النتائج"، 1 مارس 2017، http://agricultureyemen.com/PDF/IPC_YEM_3_2017_ar.pdf (تاريخ الوصول إليه: 11 فبراير 2021).
- منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة، نشرة مراقبة السوق الشهرية، العدد 65، ديسمبر 2020، ص 2، http://fstis-gov.com/sites/default/files/FAO_FSTS%20Market%20Monitoring%20Bulletin_Dec_20_Ar.pdf (تاريخ الوصول إليه: 2 أبريل 2021).
- منظمة الصحة العالمية، المكتب الإقليمي لشرق المتوسط، "التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2015"، القاهرة: المكتب الإقليمي لمنظمة الصحة العالمية لشرق المتوسط، 2017، <https://apps.who.int/iris/handle/10665/260163> (تاريخ الوصول إليه: 5 أغسطس 2021).
- منظمة اليونيسف، اليمن التقرير القطري حول الأطفال خارج المدرسة، أكتوبر 2014، https://www.uni-cef.org/mena/media/6681/file/Yemen%20Country%20Report%20on%20OOSC_AR.pdf%20 (تاريخ الوصول إليه: 9 فبراير 2021).
- نبيل محمد الطيري، توجيه الانفاق على البنية التحتية وآثاره الاقتصادية والاجتماعية، الوضع الراهن والبدائل المتاحة، المرصد الاقتصادي للدراسات والاستشارات، صنعاء الخميس 21 أغسطس الندوة الأولى حول تحسين أداء الميزانية وضمن العدالة الاجتماعية وذلك بالتعاون مع مؤسسة فريديش إيبيرت الألمانية.. https://eosc-yemen.org/en/article_details/273 (تاريخ الوصول إليه: 5 أغسطس 2021).
- هيئة تنظيم النقل البري الأردنية، "برنامج تفعيل أنظمة النقل الذكية"، <http://www.ltrc.gov.jo/?q=ar/projects/52> (تاريخ الوصول إليه: 15 فبراير 2021).
- وزارة الأشغال العامة والطرق، برنامج وزارة الأشغال للعام 2020/2021. (وثيقة غير منشورة)
- وزارة الأشغال العامة والطرق، تقرير تحليل الوضع الراهن، ديسمبر 2020. (تقرير غير منشور)
- وزارة الأشغال العامة والطرق، صندوق صيانة الطرق (عدن)، "التقرير الفني"، سبتمبر 2019، https://drive.google.com/file/d/1AdXmfPVoprX3ZoWVeW13H_ODBMebiWiu/view (تاريخ الوصول إليه: 4 فبراير 2021).
- وزارة الأشغال العامة والطرق، صندوق صيانة الطرق (عدن)، "كلمة وزير الأشغال العامة والطرق"، 30 يونيو 2019، <http://rmf-yemen.org/NDetails.aspx?contid=4> (تاريخ الوصول إليه: 15 فبراير 2021).
- وزارة التخطيط والتعاون الدولي، "خطة أولويات إعادة الإعمار والتعافي الاقتصادي: الأولويات العاجلة"، يونيو 2019، [http://www.yemenembassy.ca/doc/ARABIC%20Yemen%20DNA%20Phase%203-fi-nal%20\(Informal%20Arabic%20Translation\)-2.pdf](http://www.yemenembassy.ca/doc/ARABIC%20Yemen%20DNA%20Phase%203-fi-nal%20(Informal%20Arabic%20Translation)-2.pdf) (تاريخ الوصول إليه: 7 فبراير 2021).
- وزارة التخطيط والتعاون الدولي، مسودة وثيقة "الخطة الخمسية الرابعة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية للتخفيف من الفقر 2011-2015"، فبراير 2011. (وثيقة غير منشورة)
- وزارة الشؤون القانونية، الجريدة الرسمية العدد (4/20) لسنة 1994.

الإصدارات السابقة

أولويات تعافي وإصلاح
قطاع الكهرباء في اليمن



تحسين العلاقات بين
مؤسسات الدولة المركزية
والسلطات المحلية



التمويل الأصغر في اليمن:
نظرة عامة على التحديات
والفرص



اليمن بين سندان الحرب
ومطرقة فيروس كورونا:
اقتصاد هش متصدعة
محن متصدعة



مكافحة الفساد في
اليمن



القوى اليمنية العاملة
المغتربة تحت التهديد:
الدور الحيوي للتحويلات
العالية في الحد من
الانهيار الاقتصادي



الحكم المحلي في اليمن
في ظل النزاع والاضطراب



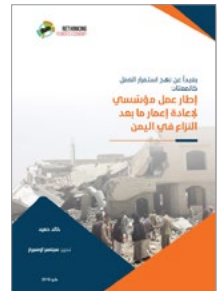
مشاركة القطاع الخاص
في مرحلة ما بعد النزاع
في اليمن

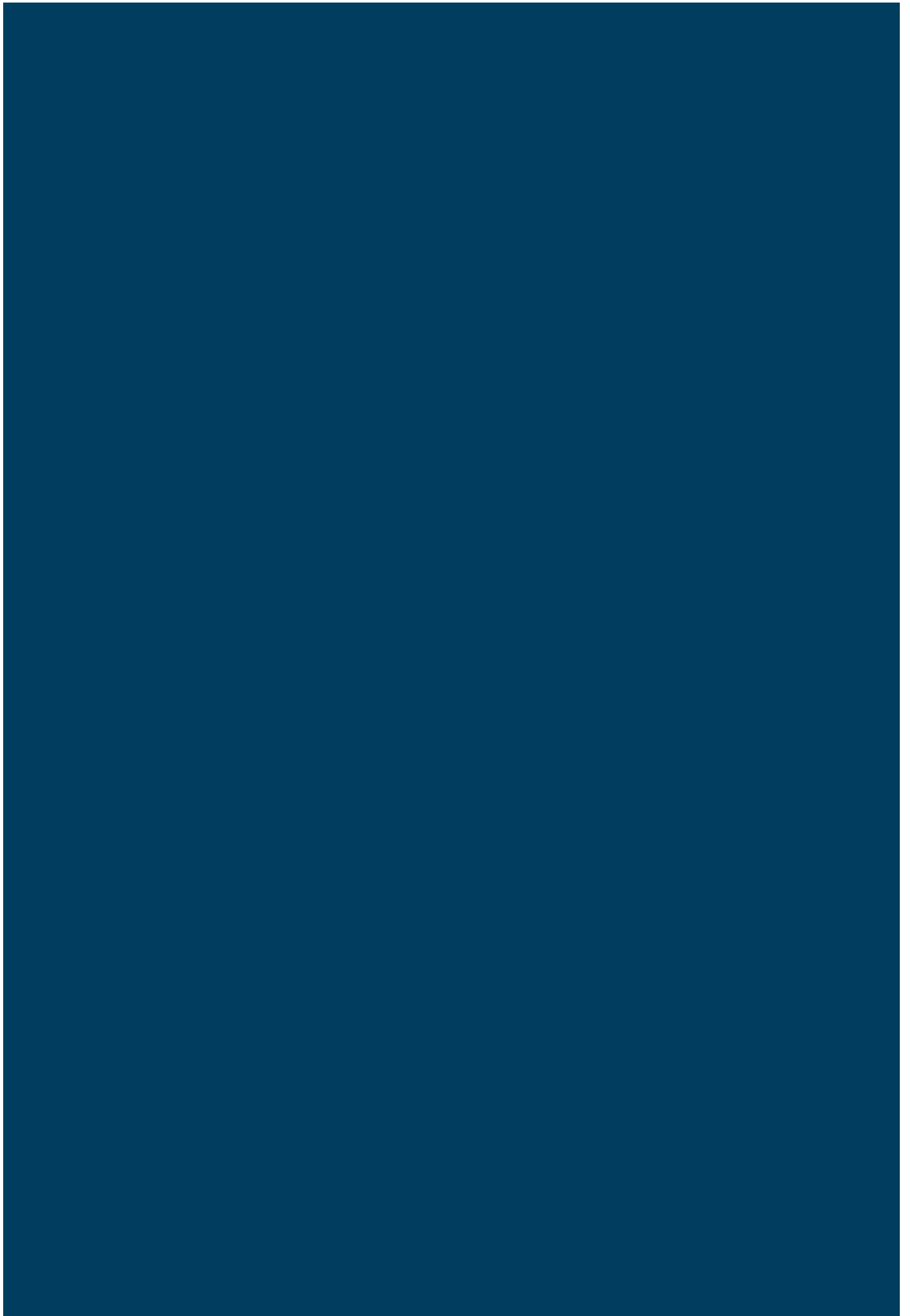


للإطلاع على مزيد من الإصدارات
السابقة:

www.devchampions.org

إطار عمل مؤسسي لإعادة
إعمار ما بعد النزاع في
اليمن





حول "مبادرة إعادة تصور الاقتصاد اليمني"

تهدف مبادرة إعادة تصور اقتصاد اليمن إلى المساهمة في بناء السلام ومنع نشوب الصراعات وتحقيق الاستقرار (الاقتصادي) والتنمية المستدامة في اليمن من خلال بناء توافق حول أهم السياسات التنموية والاقتصادية من خلال إشراك وتعزيز الأصوات اليمنية الفاعلة في هذا المجال من مختلف أطراف المجتمع اليمني الفاعلين في مجال التنمية والاقتصاد وإعادة الإعمار في اليمن، وكذلك التأثير بشكل إيجابي على أجندة التنمية المحلية والإقليمية والدولية المتعلقة باليمن، تنفذ هذه المبادرة بالشراكة التنفيذية ما بين مركز البحوث التطبيقية بالشراكة مع الشرق (CARPO)، وديب روت للاستشارات، ومركز صنعاء للدراسات الاستراتيجية، وبتمويل قبل الاتحاد الأوروبي وسفارة المملكة الهولندية في اليمن.

لمزيد من المعلومات والمنشورات السابقة: www.devchampions.org

الشركاء المنفذين

يتم تنفيذ هذا المشروع بالتعاون بين ثلاثة شركاء:



مركز البحوث التطبيقية بالشراكة مع الشرق (CARPO):

منظمة المانية يتركز عملها فيما له علاقة بالأبحاث وتقديم الاستشارات والتبادل، مع التركيز على تنفيذ المشاريع عبر التعاون والشراكة مع أصحاب المصلحة في الشرق الأوسط. يمتلك فريق CARPO خبرات طويلة في تنفيذ المشاريع بالتعاون مع شركاء في الإقليم، وأيضاً يتمتعون بمعرفة عميقة بالسياق اليمني.

www.carpo-bonn.org



ديب روت للاستشارات:

شركة استشارية تهتم بقضايا التنمية في اليمن. تهدف ديب روت إلى تقديم العون لكل من شركاء التنمية الدوليين والقطاع الخاص ومنظمات المجتمع المدني والحكومة اليمنية لتوجيه تدخلاتهم بناء على فهم أوسع للسياسات المحلية والوطنية في اليمن وبناء على أفضل الممارسات الدولية. تتمتع إدارة ديب روت ومجلسها الاستشاري بخبرة طويلة في القطاعين العام والخاص وفي منظمات المجتمع المدني في اليمن وعلى المستوى الدولي.

www.deeprooot.consulting



مركز صنعاء للدراسات الاستراتيجية:

هو مركز أبحاث مستقل يسعى إلى إحداث فارق عبر الإنتاج المعرفي، مع تركيز خاص على اليمن والإقليم المجاور. تغطي إصدارات وبرامج المركز، المتوفرة باللغتين العربية والإنجليزية، التطورات السياسية والاجتماعية والاقتصادية والأمنية، بهدف التأثير على السياسات المحلية والإقليمية والدولية..

www.sanaacenter.org

بتمويل مشترك من: بعثة الاتحاد الأوروبي وسفارة مملكة هولندا في اليمن.