

الشحن البحري والنقل البري

مقارنة بين مينائي عدن والحديدة
قبل الحرب وخلالها



إعداد : المهندس خالد عبد الواحد محمد نعمان

ديسمبر 2023



الشحن البحري والنقل البري

مقارنة بين ميناءي عدن والحديدة قبل الحرب وخلالها

ديسمبر 2023

إعداد : المهندس خالد عبد الواحد محمد نعمان

وفقاً لقرار الهدنة بين طرفي النزاع الذي تبنته الأمم المتحدة عبر مبعوثها الأممي، فقد تقرر فتح ميناء الحديدة والسماح برسو البواخر في مواني الحديدة الثلاثة وفتح مطار صنعاء. ووفقاً لذلك، فقد تغيرت كل مكونات كلف عمليات الاستيراد للبضائع المختلفة الواردة إلى الميناءين عدن والحديدة والمكلا وغيرها من المواني التي تستقبل شحنات المستوردات التي ترد إلى اليمن، بدءاً من كلف الشحن البحري من المناطق المختلفة مروراً بالأسعار الجمركية ونفقات التخليص وإلى عمليات النقل الداخلي إلى المناطق المختلفة في اليمن. لذلك، قررنا وبشجيع من فريق رواد التنمية اليمنية والفريق الاقتصادي الذي أنشئ بموجب قرار نقل السلطة الرئاسية الصادر في 7 أبريل عام 2023م، أن نبادر بالبحث والتقصي المكثف عن هذه التغييرات بشكل مباشر من لدن شركات الملاحة العاملة في اليمن، ومؤسسات المواني في عدن والحديدة. ومن سلطات الجمارك والتجار المتعاملين في الميناءين ونقابات النقل والمخلصين الجمركيين وشركات ووكالات النقل الداخلي (الجوال والمقطري وغيرهم) وكل من له علاقة بالشحن البحري والبري من الموانيء والبلدان المختلفة إلى اليمن، والنقل الداخلي من الموانيء اليمنية والمنافذ البرية إلى مختلف المحافظات، والنقل الداخلي بين المحافظات. وقد خلصنا - إلى النتائج التالية:

1- معلومات أولية عن عمليات النقل البحري إلى اليمن وطرق الحصول على المعلومات عنها :

اتبعت معظم الخطوط الملاحية العالمية نظام الحجز الالكتروني BOOKING ONLINE بحيث يتصل المستورد بالناقل مباشرة عبر الانترنت ويسأل عن أجرة النقل وتاريخ وصول الشحنة من أي ميناء إلى أي ميناء آخر. ويمكن القيام بذلك كتجربة بنظام هاباج لويد.

وبالنسبة للشحنات بالحاويات التي وجهتها ميناء عدن، فإنه يتم توصيل بضائع ميناء عدن إلى ميناء وسيط مثال على ذلك ميناء جده أو ميناء جيبوتي، حيث يتم مراقبة بيانات الشحنات MANIFEST CARGO من مكتب وزارة النقل بالرياض التابع لخلية الإجماع والعمليات الإنسانية EHOCC بالرياض ويسمح فقط للأصناف غير الممنوعة من الاستيراد للتحميل على السفن من الميناء الوسيط إلى ميناء عدن، ويتم تحميل تلك الحاويات على سفن أخرى أصغر- الروافد (Feeder ships- NVOCC (1) & (2))، وهي التي تصل إلى ميناء عدن ومن ثم يقوم مكتب التحالف في الرياض بإصدار تصريح للسفينة للدخول إلى ميناء عدن. أما بخصوص بضائع الحديدة فالحاويات تنزل إلى ميناء جيبوتي أولاً للفحص والتفتيش، من قبل UNVIM يمنح لها الترخيص بعد التفتيش وتوجه إلى الحديدة. وبهذه العمليات يجني مينائي جده و جيبوتي أرباحاً كبيرة حرم منها ميناء عدن و كان يمكن له أن يقوم بهذا الدور بكفاءة كميناء محوري لإعادة الشحن



shipmen Port Trans كما كان في الأيام الخوالي. وهناك شروحات في الهامش (1) & (2) وهناك محاولات من وزارة النقل وبالتنسيق مع الغرفة التجارية والصناعية في عدن مع مكتب التحالف في الرياض، لرفع القيود المفروضة على ميناء عدن بحيث تصل الحاويات إلى الميناء والتحقق من البضائع التي عليها يشرف عليه مكتب خلية الإجلاء. وحالياً تقوم الوزارة برفع طلبات الوكالات الملاحية إلى الرياض للحصول على ترخيص السماح لدخول السفينة للميناء وبعد التحقق من قوائم الحمولات فيما إذا تتضمن مواد حساسة قد تدخل في قائمة المحظورات. وللأسف هذه القوائم للمحظورات ليست بموجب **mandate** أو قرار أممي، ولكنه اجتهاد من قبل التحالف لمنع دخول "المواد ذات الاستخدام المزدوج"، ولكن الكثير من هذه المواد المحظورة مازالت تدخل إلى اليمن عبر المنافذ البرية، وبالتالي فهي ترسل إلى عدن كالبطاريات والألواح الشمسية وغيرها من السلع التي لا بد من دخولها عبر ميناء عدن، ويجب أن يعاد النظر في هذه القوائم بالتشاور مع أصحاب الشأن المستوردين. وتجدر الإشارة إلى أن بواخر ال **Bulk**، وبواخر الرورو، وبواخر القمح السائب وبواخر المشتقات النفطية، والبواخر ال **Chartered**، تصل مباشرة إلى عدن، وما يذهب إلى الموانئ الوسيطة هي الحاويات فقط، والتي تحملها البواخر الكبيرة بواخر ال (**Conference lines**) التي تأتي أن تؤم ميناء عدن لمحدودية عدد الحاويات التي تحملها إليه. أما البواخر غير المسجلة في نوادي الملاحة العالمية (**None Conference Lines**) وخاصة تلك التي تأتي من موانئ جبل علي أو بعض البلدان الآسيوية، وبها حمولات حاويات محدودة، فإنها تصل مباشرة إلى ميناء عدن، ويجري التأكد من محتوياتها في ميناء عدن.

2- كلف الشحن البحري من الموانئ الصينية إلى مينائي عدن والحديدة :

(1) من الموانئ الرئيسية في الصين مثل شانغهاي / نينغبو / نانجينغ / تيانجين / فوتشو / شيخو / نانشا / تشينغداو إلى الموانئ اليمنية :

- أ - كلفة شحن الحاوية 40 قدم يتراوح ما بين \$ 4,700 إلى \$ 5,100 إلى ميناء الحديدة
- ب - كلفة شحن الحاوية 20 قدم يتراوح ما بين \$ 3,400 إلى \$ 3,900 إلى ميناء الحديدة
- ج - كلفة شحن الحاوية 40 قدم يتراوح ما بين \$ 3,000 إلى \$ 3,500 إلى ميناء عدن
- د - كلفة شحن الحاوية 20 قدم يتراوح ما بين \$ 2,300 إلى \$ 2,600 إلى ميناء عدن

(2) من الموانئ الأوروبية (من موانئ روتردام وألمانيا) إلى مينائي عدن والحديدة :

- أ - كلفة شحن الحاوية \$ 5600 20 قدم من روتردام إلى ميناء عدن
- ب - كلفة شحن الحاوية \$ 8100 40 قدم من روتردام إلى ميناء عدن
- ج - كلفة شحن الحاوية \$ 8100 40 قدم من روتردام إلى ميناء الحديدة
- د - كلفة شحن الحاوية \$ 5600 20 قدم من روتردام إلى ميناء الحديدة
- هـ - كلفة شحن الحاوية \$ 11000 40 قدم من موانئ ألمانيا إلى ميناء الحديدة
- و - كلفة شحن الحاوية \$ 7600 20 قدم من موانئ ألمانيا إلى ميناء الحديدة



3) من موانئ شرق آسيا (عدى الصين)

- أ- كلفة شحن الحاوية يتراوح ما بين \$ 3000 إلى \$ 3500 20 قدم إلى ميناء عدن
 ب - كلفة شحن الحاوية يتراوح ما بين \$ 3600 إلى \$ 4300 40 قدم إلى ميناء عدن
 وتغطي هذه التكلفة جميع وسائل النقل من ميناء الشحن POD إلى ميناء الوصول POL وتتضمن هذه الكلف المنافذ أو الموانئ الترانزيت التي تصل إليها الحاويات قبل الوصول إلى ميناء الوصول النهائي (عدن والحديدة).
 فيما بعض الخطوط الملاحية، أضافت بعض الرسوم لبعض الحالات مثل أن تكون الباخرة خارج الخدمة (متوقفة عن العمل) عند التفريغ أو تحميل الحاويات في الموانئ اليمنية أو في موانئ الترانزيت مثل جيبوتي.

3 - تكلفة الشحن FRT من الصين إلى اليمن قبل الحرب 2014 وبعد الحرب:

- كانت أجور الشحن من الصين إلى عدن قبل الحرب تتراوح ما بين:
 من 1100 دولار إلى 1300 دولار للحاوية 20 قدم.
 و من 2100 دولار إلى 2500 دولار للحاوية 40 قدم.
 بعد الحرب ارتفعت الأسعار تدريجياً حتى وصلت إلى:
 من 4000 دولار إلى 4500 دولار للحاوية 20 قدم.
 و من 10000 دولار إلى 11000 دولار للحاوية 40 قدم.
 بعد كذا بدأت تنخفض تدريجياً إلى أن وصلت الآن إلى:
 من 2000 دولار إلى 2500 دولار للحاوية 20 قدم.
 و من 3800 دولار إلى 4000 دولار للحاوية 40 قدم.
 الأسعار أعلاه شاملة تكلفة التفريغ وإعادة التحميل في موانئ الترانزيت.
 هذا نموذج من أجور الشحن لخط هاباج لويذ الألماني وقد تختلف من خط لآخر بسبب التنافس.
 معدل فترة السماح المجاني TIME FREE لاستخدام الحاوية هي 15 يوم من تاريخ إرساء السفينة، فإذا تأخر المستورد عن إرجاع الحاوية إلى حرم الميناء خلال الفترة الممنوحة تحسب عليه غرامة تأخير حسب حجم و نوع الحاوية DEMURRAGE

وعندما تم افتتاح ميناء الحديدة في البداية في شهر مايو الماضي 2023م، كانت تكلفة الشحن إلى الحديدة 7000 دولار للحاوية 40 قدم و5500 دولار للحاوية 20 قدم من خطوط صغيرة مثل OSL و LANCER ولكن عندما بدأت الخطوط الكبيرة بالشحن مثل CMA & PIL، انخفضت التكلفة عدة مرات حسب عدد مرات الإرسال إلى الأسعار المذكورة في الفقرة 2.

4- العوامل التي تؤثر على كلف النقل البحري إلى اليمن :

- حجم الحاوية / 20 قدم أو 40 قدم
- نوع الحاوية: نمطية STANDARD أو لها مقاييس أكبر (OUT OF GAUGE)
- نوع ووزن البضاعة (خطرة/مثلجة....) أو حجمها
- عدد موانئ الترانزيت قبل الوصول إلى ميناء عدن
- المسافة بين ميناء الشحن وميناء التفريغ / صرفيات الوقود وسعره المتقلب
- رسوم مناولة الحاويات في موانئ الترانزيت و موانئ الشحن حيث أن نظام النقل العام هو من أرضية المحطة لميناء التحميل إلى أرضية المحطة لميناء التفريغ (YARD CONTAINER (CONTAINER YARD // CY-CY-
- الموسم التجاري للاستيراد و حاجة السوق للبضائع (SEASON PEAK)
- الأحداث العالمية ومناطق الحروب



- النقص في عدد الحاويات في ميناء التصدير ومن ثم النقل لمن يدفع أكثر (كما حدث من تكديس للحاويات أثناء فترة جائحة كوفيد)

- الأوزان الثقيلة التي تؤثر على غاطس السفينة ومن ثم نقص استيعابها لأعداد أكبر

- حجم الحجز والتعاقد مع الناقل الذي قد يسمح باتفاق ثنائي حول أجر النقل وفترة السماح المجاني قبل فرض غرامة التأخير

5- تأثيرات أحداث البحر الأحمر الأخيرة على أجور النقل و رفع رسوم مخاطر الحرب :WAR RISK:

هناك أخبار مؤكدة حول بدء الآثار السلبية للعمليات الحربية ضد السفن في باب المندب وجنوب البحر الأحمر حيث قررت شركات النقل والملاحة وشركات التأمين العالمية رفع أجور الشحن في هذا الأسبوع بشكل كبير وصل في بعض الموانئ إلى 300%. ومن تلك الموانئ ميناء عدن والحديدة وقد ارتفعت أسعار الشحن البحري (مقارنة بشهر نوفمبر 2023)، بحيث وصلت سعر حاوية 40 قدم من موانئ جنوب الصين إلى كل من الموانئ التالية :

- الحديد = 7800\$

- عدن = 6200\$ (ارتفاع بنسبة 200%)

- جدة = 4400\$ (ارتفاع بنسبة 300%)

- دبي = 2050\$ (ارتفاع بنسبة 100%)

- الرياض = 2600\$

- الدمام = 2050\$

- الدوحة = 2100\$

- الشويخ = 2500\$

- صحار = 2150\$

- أم قصر = 2550\$

- السخنة/ العقبة = 4450\$

- بورتسودان = 5800\$

وللأسف، فإن هذه الأسعار تتغير يومياً وبالنسبة لليمن، فإن ميناء عدن، هو الأنسب حالياً، فيما يتعلق بوصول البضائع إليه وتأمين احتياجات الناس من السلع المستوردة، باعتباره مازال خارج منطقة الخطر عن الموانئ اليمنية في البحر الأحمر، وهو ماسنأتي ذكره لاحقاً في التوصيات.

6- مقارنة تكاليف النقل من مينائي عدن والحديدة إلى بقية المحافظات:

بالنسبة للنقل البري للبضائع التي تنطلق من ميناء عدن، أكانت للداخل المحلي في مديريات عدن أو في إطار المحافظات التي تحت سيطرة حكومة الشرعية أو في المناطق الشمالية، التي تحت سيطرة سلطات الأمر الواقع (الحوثية) فإنها محتكرة من قبل نقابات النقل البري خلافاً للتوجهات الحكومية، وبالتالي فإنها تفرض رسوماً خيالية، كما سيرد ذكرها في سياق هذا التقرير. أما البضائع التي تنطلق من ميناء الحديد، فإن النقل البري فيها محرر من الاحتكار، وحتماً فإن رسوم النقل هي منخفضة مقارنة برسوم النقل من ميناء عدن وبالذات للمناطق الواقعة تحت سيطرة سلطة الأمر الواقع . فالنقل لحاوية 20 قدم من ميناء عدن إلى صنعاء تكلف حوالي 5,000 إلى 6,000 دولار، أما الحاويات 40 قدم، فنظراً لوضع الطرق بين المحافظات، فإنها تجزأ على عدة أجزاء تشحن في شاحنات أصغر من حجم الحاويات (الدينات)، وتبلغ تكلفة الشحن ما بين 1,500 إلى 2,000 دولار، لكل شاحنة ويضاف إليها تكاليف الانتظار والمبيت. أكان في ميناء عدن أو في مناطق إعادة الجمركة (التي تفرضها سلطات الأمر الواقع) عند مداخل المناطق الواقعة تحت سيطرتها، إلى جانب الأتاوات والجبايات غير القانونية التي تجبى في العديد من مناطق مرور الحاويات أو الشاحنات (الدينا)، وهو ماسنأتي إلى ذكرها في فقرات لاحقة . وفي كل الأحوال فإنها تستغرق وقتاً أطول

وبالتالي فقد أصبحت الأسواق تعج بالسلع المهربة وغير المطابقة للمواصفات، والمقلده بل والفاصلة والمخالفة لحقوق ملكية العلامات التجارية أو الوكالات .



10- الجبايات غير القانونية التي تجبى في الطرقات أثناء شحن البضائع من الموانئ اليمنية (عدن والحديدة والمكلا) أو عبر المنافذ البرية وإعادة الترسيم التي تفرض بشكل غير قانوني في مداخل مناطق سلطة الأمر الواقع :

وفقاً لأخر إحصائيات، تلقيناها من تجار عديدون يتعاملون في استيراد البضائع من مختلف البلدان، وينقلونها عبر الطرقات المختلفة من الموانئ المعتمدة، أو عبر المنافذ البرية، فإن عدد نقاط الجباية من ميناء عدن، إلى صنعاء، تصل من 36 إلى 40 نقطة جباية غير قانونية، ويجبى فيها مبالغ من جنود هذه النقاط حسب التساهيل، والبعض حتى يصدر سندات بها تحت مسميات ما أنزل الله بها من سلطان، وهي غير قانونية بالمثل، أما من منفذ شحن إلى صنعاء فإنها تصل إلى 86 نقطة جباية، ومن منفذ الوديعة، فإنها تصل إلى خمسين نقطة جباية، وهي أيضاً غير قانونية .

ولكن الأعبء، أنه مع كل هذه النقاط الكثيفة للجبايات، فلا تسلم الشحنات التي تدخل إلى مناطق سلطة الأمر الواقع من جبايات مستحدثة، أيضاً خارجة عن القانون، وكأننا في شطرين مختلفين، فتفرض على كل الشحنات التي تصل من المنافذ البحرية أو المنافذ البرية أو حتى التي تنقل بين فروع الشركات والتجار من مناطق الحكومة الشرعية إلى مناطق سلطة الأمر الواقع إلى "إعادة ترسيم جمركي" تصل إلى 50% من إجمالي الرسوم المدفوعة في المنافذ الجمركية الرسمية أكانت في الموانئ أو المنافذ البرية، أو حتى بين فروع الشركات ومحلات التجار وتجمر مرة أخرى، بالرغم من وجود فواتير رسمية، وبيانات جمركية، ولكنها جباية مفروضة جبراً. وهناك عدد من النقاط " الرسمية " التي تقوم بهذه الجبايات في الراهدة وفي نهم وفي مناطق أخرى تعتبر منافذ دخول بين مناطق حكومة الشرعية، والأسوء أن البضائع تظل في هذه النقاط (نقاط إعادة الترسيم) عدة أيام في انتظار التفتيش والترسيم، قد تستغرق عدة أيام وتصل إلى عدة أشهر، كما حدث مؤخراً على شحنات شركة DHL، والتي للأسف استبدلت الشحن الجوي، من الإمارات بالشحن البري، والذي جعل شحناتها تبقى في نهم لمدة 4 أشهر، بالرغم من أن شحنات شركة DHL هي أصلاً للشحن السريع، ولا يفترض أن تستخدم الشحن البري . ولكن حتى الشركات الأجنبية نالها قسط من الفساد الحكومي المستشري في اليمن " اللاسعيد " .

بل حتى الشحنات التي تصل إلى مناطق الشرعية التي تدخل من منفذ شحن، فإنه يعاد جمركتها في الشحن مرة أخرى، دون أي يكون هناك مسوغ قانوني لهذا الإجراء سوى الجبايات غير الشرعية التي تفرضها السلطات المحلية، وأيضاً هناك خروقات عديدة في هذا المجال عند النقل بين المحافظات للبضائع أو الشحنات بمختلف مكوناتها حتى منها ما ينتج محلياً، فتفرض عليها جبايات تحت مسميات رسوم محلية وموازن وخلافة هيين كل المحافظات الواقعة تحت سلطة الشرعية، وكان البلد أصبح اقطاعيات محلية، كل يفرض الأتاوات والجبايات كما يحلو له دون رادع من أي جهة لامركزية ولا محلية .

والآنكى، أن سلطة الجمارك المحلية في حضرموت، فإنها مازالت تستفرد بالخروج عن النظام العام للرسوم الجمركية، التي تجبى في ميناء المكلا، حيث مازالت تعفى المستوردات من 50% من قيمتها عند احتساب الضريبة الجمركية، وهي مازالت موروثة من فترة سيطرة " القاعدة أو الإهابيون " الذين كانوا مسيطرين على مدينة المكلا، والذي كانوا يعتبرون الضريبة الجمركية " مكوس " لاجوز تحصيلها، واستمروا على هذا الحال، على الرغم من أن المستوردين إلى ميناء المكلا، يعتقدون، أن ما يجبى منهم بطرق أخرى، أكثر مما يعفون منه من رسوم جمركية.

11. التوصيات :

1 (وفقاً للظروف المستجدة والاحتمالات أن يكون البحر الأحمر، بؤرة صراع اقليمي ودولي، بالتعرض للملاحة البحرية في مضيق باب المندب، والذي على أثره، اشتعلت كلف الشحن البحري إلى عنان السماء في كل موانئ المنطقة، وبالذات موانئ البحر الأحمر، فإن تدفق السلع إلى اليمن وبالأخص السلع الغذائية لايجب أن يتوقف أبداً، وإن أفضل الموانئ والأقل خطورة الآن، هو ميناء عدن، باعتباره خارج عن البحر الأحمر قبل باب المندب، وعلى خليج عدن بحر العرب، فإننا نوصي من منطق مصلحة المواطن اليمني، أن توجه كل الشحنات التي هي في البحر الآن والمتجهة إلى الموانئ اليمنية، أو تلك المحجوزة للإبحار إلى اليمن، أن تنزل حمولتها في ميناء عدن، حتى لا تتعطل سلسلة الإمدادات الغذائية والنفطية، وما زالت الكلفة للشحن مقبولة إلى عدن عن سواها من الموانئ اليمنية، وحتى لا يتعرض الشعب اليمني، إلى نقص حاد في تمويناته الغذائية بالذات، والتي هي شحيحة الآن .

2 (نوصي بأن تلغى كل القيود المفروضة على النقل إلى ميناء عدن، سواء القيود الخارجية أو الداخلية، ويعاد النظر في قوانين الممنوعات وتنقيحها. وأن يسمح لكل شحنات اليمن، بما فيها الحاويات، أن تصل إلى اليمن مباشرة عبر ميناء عدن، بدون أي قيود أخرى، وأن يتم التحقق من السلع والمواد المزروجة الاستخدام من قبل الجهات اليمنية المعنية في ميناء عدن. ونوصي بأن تسعى سلطات ميناء عدن لاستعادة عدد من خطوط الشحن الرئيسية الكبيرة والأساسية كـ **IPL** و **Cosco** و **CMA** لاستخدام ميناء عدن كـ **Hub** لعمليات إعادة الشحن كما كانت عليه سابقاً شريطة توفر كل مقومات وشروط جذب هذه الشركات للعمل في ميناء عدن .

3 (نوصي أن توحد الإجراءات الجمركية وتحصيل كل الرسوم الجمركية والضريبة وفق القانون في جميع المنافذ بشكل موحد، أكانت البرية أو البحرية ولا يسمح بأي خروقات، ويمنع تدخل السلطات المحلية، في أي شأن بهذا الموضوع، باعتبار الرسوم الجمركية والموارد الضريبية، هي إيرادات سيادية، لايجوز التنازل أو تحصيلها خارج نطاق القانون، وأن تورد للبنك المركزي وفروعه.

4 (نوصي بوقف كل أنواع الجبايات على الطرقات من قبل كل الجهات الأمنية أو العسكرية والسلطات المحلية، إلا ما يشرع بقانون نافذ.

5 (لقد حان وقت تحقيق الهدنة الاقتصادية بين طرفي النزاع من خلال تقديم التنازلات المتبادلة لصالح الشعب اليمني أولاً، ويجب أن يتم رعاية هذه الهدنة من قبل الجهات الدولية المعنية بالاقتصاد والشئون المالية والنقدية والإنسانية بتسيق وثيق مع المبعوث الأممي والمملكة العربية السعودية، وبمشاركة واسعة لأطياف القوى السياسية والمجتمعية الفاعلة في اليمن والتي يهتما باستعادة النشاط الاقتصادي واستعادة مؤسسات الدولة ومواجهة التحديات الماثلة وفي مقدمتها القطاع الخاص ، وأن الأولوية القصوى، لهذه الصفقة **Package** من التنازلات، تتمثل في الآتي :

- وقف التصعيد المتبادل في الشأن المالي والنقدي، وتحديد المنظومة البنكية والمصرفية من آثار الصراع، ورفع القيود عن حركة الأموال والبضائع في كل أنحاء اليمن،
- وتوحيد التعامل بالعملة اليمنية وتوحيد سعر الصرف للعملة اليمنية، مقابل ضخ سيولة نقدية عبر البنوك من طرف النزاع في عدن للطرف الآخر في صنعاء لاستبدال العملات التالفة والمهترنة وإيجاد توازن في السيولة المحلية بين كل أجزاء ومحافظات اليمن عبر القنوات البنكية فقط.
- وإنشاء لجنة مشتركة بين طرفي النزاع بمشاركة دولية (صندوق النقد الدولي والبنك الدولي وممثلي السلطات النقدية الأوروبية وكل من مصر والأردن) لتنسيق السياسات المالية والنقدية في فترة الهدنة
- مع ضرورة الوقف الفوري لأي طباعة نقد جديد خارج عن مواصفات العملة النقدية المعتمدة للجمهورية اليمنية قبل الحرب .

مرفق جداول ورسوم بيانية تلخص كل ماجاء في هذا التقرير الوافي والشافي عن كلف الشحن البحري والبري وكل مايكتنف ذلك من كلف باهظة يتحملها في الآخر المواطن المستهلك النهائي، وتضرر أكبر ضرر بالاقتصاد الوطني .

الهوامش

**(1) - What is a Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC)?**

An ocean carrier who performs all of the services of a carrier, but who does not own their own vessel(s). They operate by leasing or buying available space in containers and using their own House Bill of Lading to contract with customers.

An NVOCC is a transportation intermediary, similar to a Freight Forwarder, except that an NVOCC contracts directly with the shipper to transport containers but does not usually own warehouse space (as opposed to a freight forwarder, who acts as the shipper's agent to book the shipment for transport with a carrier, but will typically have access to their own warehouse space).

NVOCCs are not controlled or regulated, but they usually must register for a license in the country where they operate.

(1) ما هي شركة النقل المشتركة غير العاملة على متن السفن (NVOCC)؟

هي شركة نقل بحري تؤدي جميع خدمات الناقل، ولكنها لا تمتلك سفينة (سفن) خاصة بها. إنهم يعملون عن طريق تأجير أو شراء المساحة المتاحة في الحاويات واستخدام بوليصة الشحن الخاصة بهم للتعاقد مع العملاء. NVOCC هو وسيط نقل، يشبه وكيل الشحن، باستثناء أن NVOCC تتعاقد مباشرة مع الشاحن لنقل الحاويات ولكنها لا تمتلك عادةً مساحة مستودع (على عكس وكيل الشحن، الذي يعمل كوكيل الشاحن لحجز الشحنة للنقل مع شركة النقل، ولكن عادةً ما يكون لديهم إمكانية الوصول إلى مساحة المستودعات الخاصة بهم.

لا تخضع شركات NVOCC للرقابة أو التنظيم، ولكن يجب عليها عادةً التسجيل للحصول على ترخيص في البلد الذي تعمل فيه.

(2)- Feeder vessels or feeder ships are medium-size freight ships. In general, a feeder means a seagoing vessel with an average capacity of 300 to 1000 twenty-foot equivalent units (TEU).[1] Feeders collect shipping containers from different ports and transport them to central container terminals where they are loaded to bigger vessels, or for further transport into the hub port's hinterland. In that way the smaller vessels feed the larger liners, which carry thousands of containers. Over the years, feeder lines have been established by organizations transporting containers over a predefined route on a regular basis. Feeder ships are often run by companies that also specialize in short sea shipping. These companies not only ship freight to and from major ports like Rotterdam for further shipment, but also carry containers between smaller ports, for example, between terminals located on the north-west European seaboard and ports situated in the Baltic sea. It is the same doing between the Regional Ports and the Ports of Yemen.

(2) - الغيدرات هي السفن المغذية أو السفن المغذية هي سفن شحن متوسطة الحجم. بشكل عام، تعني وحدة التغذية سفينة بحرية ذات سعة متوسطة تتراوح من 300 إلى 1000 وحدة مكافئة لعشرين قدماً (1). [TEU]. تقوم وحدات التغذية بجمع حاويات الشحن من موانئ مختلفة ونقلها إلى محطات الحاويات المركزية حيث يتم تحميلها على سفن أكبر، أو لمزيد من النقل إلى المناطق النائية للميناء الرئيسي. وبهذه الطريقة تقوم السفن الصغيرة بتغذية السفن الكبيرة التي تحمل آلاف الحاويات. على مر السنين، تم إنشاء خطوط التغذية من قبل المنظمات التي تنقل الحاويات عبر مسار محدد مسبقاً على أساس منتظم. غالباً ما يتم تشغيل السفن المغذية من قبل شركات متخصصة أيضاً في الشحن البحري القصير. لا تقوم هذه الشركات فقط بشحن البضائع من وإلى الموانئ الرئيسية مثل روتردام لمزيد من الشحن، ولكنها تنقل أيضاً الحاويات بين الموانئ الأصغر، على سبيل المثال، بين المحطات الواقعة على الساحل الشمالي الغربي لأوروبا والموانئ الواقعة في بحر البلطيق. وهو ما تقوم به أيضاً بين موانئ المنطقة والموانئ اليمنية.