لأول مرة في تاريخ اليمن :

مهندسو أنشطة صيانة المركبات والمحركات يفقدون أعمالهم

استطلاع/أحمد الطيار

فقد الكثير من مهندسي صيانة وإصلاح المركبات ذات المحركات هذه الأيام أعمالهم بسبب غياب السيارات عن مسرح الحركة في اليمن إثر انعدام مادة البنزين والديزل الوقود الرئيسي لمحركات السيارات الخفيفة والمتوسطة والثقيلة والتي لم تشهد اليمن مثيلا لها على الاطلاق.

وشكا المهندسون من أن ورشهم لإصلاح المركبات وصيانتها مكنيكيا وكهربائيا والتي عادة ماتكون في أوج عملها في موسم الصيف فقدت القدرة التشغيلية وباتت المئات منها شبه خاوية مع توقف حركة السيارات عن العمل في الشوارع بعد اختفاء البنزين والديزل، حيث أرغم أصحاب السيارات على توقيفها في البيوت وأصبحت الورش متوقفة لأول مرة في تاريخ اليمن.

مشكلة

تكمن المشكلة في هذا الموضوع في توقف حركة السيارات عقب انعدام البنزين والديزل المحرك الرئيسي للسيارات في اليمن وخصوصا البنزين وعلى إثره توقف نشاط العديد من الورش الفنية لأعمال المكنيك والكهرباء ،يقول المهندس وليد العريقي أن ورشته تشهد هذه الأيام توقفا تاما فلم يعد يجد الزبائن الذين كانوا يأتون لتفقد(لمراجعة صيانة) سياراتهم لأن سياراتهم أصلا متوقفة في المنازل بعد انعدام الوقود (البنزين والديزل) وبالتالي فإن الورش الفنية شبه متوقفة تماما ويعاني عمالها من قلة الدخل ولا يوجد لديهم نقابات لدعمهم أو تامين حياتهم وحياة أسرهم المعيشية.

استشعار

يؤكد الكثير من أصحاب الورش والمهندسين أنهم يشهدون هذه الأيام وبالذات منذ نحو ٢٠ يوما ركودا في أعمالهم وبالكاد يقومون بتصليح سيارة واحدة في اليوم وهذا يؤثر على مستوى دخلهم بشدة، ويشير فاضل عمر مهندس كهرباء سيارات إلى أنه لم يتمكن خلال الأسبوع الماضي من الحصول على نفقات يومه من أجور العمل لأن العمل متوقف تماما فلا يوجد سيارات تحتاج خدماته وهو منتظر في دكانه يوما بعد آخر عله يجد زبونا لكن دون جدوى،كما يشير فهد الرحبي صاحب محل تغيير زيوت إلى أن المحل لم يشهد أي دخول لسيارات لتغيير الزيوت ويضيف كان الطبيعي عندما تكون حركة السيارات متوقفة أن لا تحتاج لتغيير زيت وبالتالي نحن فقدنا العمل وجاءت التأثيرات السلبية علينا.

أما مصلح الفرح صاحب محل سرويس لغسيل السيارات فيقول: مشكلتنا نحن أصحاب السرويس مشكلة أكبر فمن ناحية الكهرباء مقطوعة ولا تأتي إلا ساعة في اليوم كما نحتاج لكميات كبيرة من المياه لعمل التنظيف والسرورسة وهذا في حد ذاته مشكلة لأن وايتات الماء متوقفة حيث لا ديزل لديها وثانيا آبار بيع المياه متوقفة لأن الديزل غير متوفر كما أننا نحتاج للديزل لخلطه مع الماء لعملية التنظيف في السرويس وهكذا تعقد العمل علينا من جهة ومن جهة أخرى لم نجد سيارة واحدة بحاجة لسرويس إلا ماندر لحالات فردية بسيطة كسيارات أعراس فقط كما أن الأسعار لدينا ارتفعت نتيجة ارتفاع التكلفة التشغيلية لسرويس إلا ماندر فإن توقفنا عن العمل هو إجباري في ظل جملة من التعقيدات أولها الكهرباء وآخرها الديزل لذا يعد توقف أعمالنا أفضل (يتحدث ساخرا)حتى الخروج من هذه الأزمة.

حركة

أصيبت حركة النقل في اليمن بشلل تام وباتت الكثير من السيارات خارج نطاق الخدمة وهذا الوضع يعرفه كل اليمنيون لأن وجود البنزين والديزل أصبح مستحيلا وبعض تجار السوق السوداء يبعون الدبة (٢٠ لتر)بـ سبعة آلاف ريال على أقل تقدير مما جعل أصحاب السيارات يتوقفون عن تشغيلها إلا ما ندر، هذا الوضع خلق تأثيرات سلبية على قطاعات أخرى مرتبطة بحركة السيارات اليومية ومنها قطاع الصيانة للمركبات والمحركات والذين يشتغلون يوميا لتقديم خدمات الصيانة للمحركات والكهرباء للسيارات وتغيير الإطارات والبطاريات وغيرها حيث وجدوا أنفسهم متوقفين تماما عن العمل وبالتالي تأثروا في تحصيل موارد لمعيشتهم اليومية ،ويوضح المهندس عبد الحفيظ النهاري أن قطاع مهندسي الصيانة للمركبات وكهرباء السيارات عملهم يومي وبالتالي دخلهم يتحدد يوميا للوفاء بمستلزمات معيشتهم وفي حال تعرضوا ليوم واحد لفقدان العمل فإن دخلهم يتأثر سريعا فما بالك بأسابيع وقد تستمر الأزمة أكثر.

الأنشطة الاقتصادية

يعتبر نشاط إصلاح وصيانة المركبات ذات المحركات ثاني أكبر نشاط من أنشطة التجارة الداخلية في بلادنا ويقوم هذا النشاط بتوفير فرص عمل لمئات الشباب كما يسهم في الناتج القومي بنسبة مهمة .

وحسب إحصائية التجارة الداخلية الصادرة عن الجهاز المركزي للإحصاء يضم نشاط صيانة وإصلاح المركبات ذات المحركات ثمانية أنشطة تشمل الورش الميكانيكية لإصلاح المركبات ذات المحركات وإصلاح وصيانة كهرباء المركبات ذات المحركات ويشمل شحن البطاريات وورش لحام الاجزازات وإصلاح الكمانات ومحلات البنشر وتغيير الزيوت ،وغسيل وتلميع السيارات ،ومحلات تنجيد السيارات ،وطلاء السيارات والسمكرة والرنج.

وتوضح الإحصائية أن هناك ١٥٦٢٠ منشأة تعمل في أنحاء اليمن في مجال صيانة وإصلاح المركبات ذات المحركات تستوعب مايزيد عن ٣٦٢٢٨ عاملا حققت إنتاجا يبلغ ٣٧ مليارا و٢٦٣ مليون ريال خلال عام واحد ،فيما قيمتها المضافة المتحققة تبلغ ٢٩ مليار ريال وتعويضات العاملين تبلغ ٦ مليارات و ٤٠٠ مليون ريال، كما أن هذه الأنشطة رفدت خزينة الدولة بـ٣٢٠ مليون ريال كضرائب مباشرة وبلغ فائض التشغيل فيها ٢١ مليارا و٢٠٢ مليون ريال

وتضيف الإحصائية أن عدد الورش الميكانيكية في اليمن يبلغ٥٠٠٠ ورشة يعمل بها ١٢٦٤٣ عاملا حققت إنتاجا بقيمة ١٤,٠٢٩ مليار ريال فيما حققت ورش لحام الإجزازات وإصلاح الكمانات ومحلات البنشر وتغيير الزيوت إنتاجا بقيمة ١٠,٩٦١ مليار ريال ويبلغ عمالها ١١٣٥٣ عاملا يعملون في ٦٣٤٨ منشأة ،كما يشغل نشاط غسيل السيارات ٣٨٣ منشأة يعمل بها ١٣٩١ عاملا وحققت إنتاجا بقيمة ٢,٢٥٣ مليار ريال ،أما أعمال السمكرة فيشتغل بها ٥٣٠١ عامل يعملون في ١٤٥٥ منشاة وقيمة إنتاجها في العام ٥,٨٩٣ مليار ريال فيما يعمل في نشاط تنجيد السيارات ٩٧٣ عاملا ضمن ٣٨٦ منشأة وقيمة الإنتاج لهذا النشاط ٨٧٢ مليون ريال ،وفي نشاط إصلاح وصيانة كهرباء المركبات ذات المحركات يعمل ٢٣٠١ عامل يعملون في ١٢٢٨ منشأة حققوا إنتاجا بقيمة ١,٩٢٦ مليار ريال .

لفتة

يطالب عمال هذه الأنشطة بلفتة مهمة من الدولة للنظر لهذا القطاع الحيوي الهام ويقولون: لم نكن نتوقع أن نصل إلى هذا المستوى من فقدان العمل والدخل وحيث أننا لا نملك اشتراكات في التأمين فمن المستبعد حصولنا على إعانات أو دعم من أي جهة كانت لهذا يطالبون الدولة بالتدخل ويرون من الأهمية بمكان تنظيم هذا القطاع والمحافظة عليه من الإنهيار إذ أن عدد من يعولون من الأطفال والنساء يصل إلى ٥٠٠ ألف شخص في أقل تقدير وتأثير فقدان الدخل على مستوى معيشتهم سيكون فظيعا.

الصناعات الاستخراجية.. فرص متاحة واستفادة ضعيفة

كتب/ محمد راجح

يتمتع قطاع الصناعات الاستخراجية في اليمن بمقومات كبير وإمكانيات هائلة وثروة واعدة لكنه لم يتم الاستفادة منه حتى الآن .

ودعت دراسة حديثة إلى ضرورة تقديم الدعم الحكومي اللازم لتطوير الصناعات الاستخراجية والإسراع في استثمار الثروة المعدنية ووضع خطة متكاملة وطويلة الأجل لتنمية صادرات المعادن.

وأكدت الدراسة أن امتلاك اليمن لاحتياطيات ضخمة من المعادن تمثل مورداً هاماً يكفي لفترات طويلة من الزمن، وهو ما يدعو إلى ضرورة استثمار هذه الثروة والاستفادة منها لأغراض الصناعات الاستخراجية والتحويلية بالدرجة الأساسية، وإحلال الخامات المحلية محل المستوردة.

وأشارت الدراسة، التي أعدها خبراء جيولوجيون بالهيئة العامة للمساحة الجيولوجية والثروات المعدنية، إلى أهمية وجود خطة فاعلة لجعل الصادرات المعدنية قادرة على النفاذ إلى الأسواق العالمية، وتستطيع منافسة المنتجات الأخرى، مضيفةً أن إزالة المعوقات التي تقف أمام انطلاق هذا القطاع في اليمن، ستؤدي إلى زيادة الإيرادات المحلية من هذه الثروة المعدنية الهامة وتنمية الاقتصاد الوطني، وكذا المساعدة في التخفيف من الفقر والبطالة.

ووضعت الدراسة رؤية مستقبلية لتفعيل قطاع المعادن من خلال التعريف بأهمية الاستثمار في مجال الثروة المعدنية التي تساهم في إنعاش اقتصاد كل منطقة على حدة، والتي يتواجد فيها الخام بصورة مباشرة وغير مباشرة، منها – على سبيل المثال – استخدام الخدمات العامة والخاصة، كوسائل النقل والاتصالات والسكن وغيرها.

وتطرقت الرؤية المستقبلية التي وضعتها الدراسة، إلى أهمية زيادة المخصصات المالية المرصودة لهيئة المعادن، لتتمكن من إجراء دراسات الجدوى الفنية وتدريب العاملين في قطاع الصناعات الاستخراجية المتمثلة في المحاجر والمصانع، كما يتطلب تطوير هذا القطاع – طبقاً للدراسة – ضرورة استخدام المعدات والمكائن الحديثة وتحسين الكفاءة الإنتاجية، وتطوير طرق الاستخراج الحديثة في المحاجر بواسطة الحفر ومناشير السلك الماسي.

وتوضح الدراسة أهمية الترويج لخامات أحجار البناء والزينة ذات الكميات الاقتصادية، التي تتوفر عنها بيانات ودراسات، وذلك بشتى الوسائل والطرق الحديثة، مثل الإنترنت، بالإضافة إلى الاشتراك في المعارض الدولية المتخصصة والتعاون مع الجهات ذات العلاقة لإنشاء وتطوير البنى الأساسية في مناطق تواجد الخامات.

وتدعو الدراسة إلى إزالة المعوقات المحلية للتصدير ودعم البنية المؤسسية، كتنمية الصادرات، وزيادة تواجدها في الأسواق الواعدة، وكذا التركيز على تصنيع الخامات المحلية ومشتقاتها، بما يؤدي إلى زيادة حجم القيمة المضافة وتقليل الصادرات من المواد الخام الأولية، إلى جانب إيلاء عناية خاصة بتشجيع الصناعات التصديرية، ضماناً لتدفق العملات الأجنبية.

وتمتلك اليمن ثروة كبيرة من المعادن الفلزية والصخور الصناعية والإنشائية، ولا يزال التوسع في أعمال التنقيب والاستكشاف مستمراً في كافة مناطق الجمهورية.

وتستهدف مثل هذه الجهود تمكين قطاع المعادن من القيام بدور رئيسي وكبير في إرساء قواعد الإنتاج وتعظيم القدرات التصديرية للاقتصاد الوطني، باعتباره عنصراً هاماً لبناء اقتصاد قومي قادر على المنافسة في ظل المتغيرات الدولية وتشكيل عدد من التكتلات الاقتصادية بين الدول الصناعية.

ويعاني قطاع الصناعات الاستخراجية من نقص كبير في البنية التحتية وعدم وجود أرصفة بحرية خاصة بنقل الخامات المعدنية من الموانئ، بالإضافة إلى ارتفاع تكاليف الطاقة والمياه، التي تمثل عائقاً أمام تطوير هذا القطاع وقدرة منتجاته على المنافسة في الأسواق الخارجية، إلى جانب غياب تنمية الموارد البشرية والدراسات التسويقية الخاصة بخامات الصناعات الاستخراجية.

ارتفعت بنسبة ١٠٠٪

المواصلات العامة..معاناة مستمرة

استطلاع/عبدالله الخولاني

أزمة المشتقات النفطية في السوق اليمنية القت بظلالها على حركة المواصلات العامة شبه المعدومة وهو ما رفع أجرة التوصيلة بنسبة ١٠٠٪ ليس هذا وحسب بل تم تقسيم خطوط السير وخاصة الطويلة منها ليدفع المواطن تكلفتين للتوصيلة الواحدة ، والغريب أن ذلك يتم على مرأى ومسمع الجهات الحكومية المعنية .

انعدام مادتي البنزين والديزل رفع تسعيرة التوصيلة وفي نفس الوقت أصاب حركة المواصلات في العاصمة صنعاء بشلل تام ورغم ذلك لا زالت المزاجية هي السائدة في قطاع المواصلات العامة هذه الأيام فأغلب الباصات غير ملتزمة بالفرز العامة حتى بعد الرفع المبالغ فيه وهو ما يستدعي إجراءات حازمة من المرور على الأقل لتحديد تسعيرة مرضية لجميع الأطراف وإلزام الباصات باستكمال خط السير إلى النهاية .

شهدت وسائل النقل(الباصات) مشاجرات عديدة بسبب رفع السائقين لتعريفة التوصيلة بصورة خيالية ،وكان أكثر هذه المشاجرات بين طلاب الجامعات والمدارس والسائقين وفي محاولة للالتفاف على زيادة تعريفة الركوب قام بعض السائقين بتقصير خط سيرهم إلى النصف بهدف تقسيم المسافات حتى يجبروا المواطنين على دفع التكلفة مضاعفة .

البنزين

سائقو الباصات أرجعوا سبب الزيادة الأخيرة إلى ارتفاع سعر مادتي البنزين و الديزل في السوق السوداء بنسبة ١٥٠٪و انعدامهما من المحطات وبحسب محمد الدهيش فإن أسعار البترول وصلت إلى تسعة آلاف ريال للدبة الواحدة ومع ذلك لازالت مغشوشة.

ويستنكر الدهيش هذا السخط على أصحاب الباصات من المواطنين الذين يتجرعون مرارة ارتفاع أسعار السلع الغذائية ،ويضيف أن سعر المواصلات العامة في اليمن لازال الأرخص.

ويؤكد أن سعر دبة البترول وصل إلى تسعة آلاف ريال في السوق السوداء ومن الطبيعي رفع تسعيرة المواصلات لتتماشى مع الزيادة الكبيرة في البترول

مشيرا إلى أن الحل لهذه المعضلة في إشباع السوق بكميات كبيرة من المشتقات النفطية حتى تعاد الأمور إلى نصابها

الطلاب

الشريحة الأكثر ضررا من الزيادة في سعر المواصلات ستكون شريحة الطلاب بمختلف مستوياتهم التعليمية خاصة وأنها بشكل يومي ولا توجد بدائل أخرى أمام الكثيرين، ويقول سليم الشرعبي- طالب جامعي أن رفع المواصلات بنسب خيالية سيكون كارثة على شريحة واسعة من الطلاب خاصة المعتمدين على أسرهم فتوفير ٥٠٠- ريال ١٠٠٠يوميا للطالب ليست مسألة هينة عند الغالبية العظمى من أرباب الأسر وخاصة محدودي الدخل وبالتالي ستكون الزيادة الحالية بمثابة القشة التي قصمت ظهر البعير.

ويؤكد- الشرعبي -أن الحالة ستكون صعبة على الأسر التي يوجد فيها ثلاثة إلى أربعة طلاب يوميا وهم يحتاجون إلى نحو ١٠٠٠ريال كبدل مواصلات يومية من أجل الذهاب إلى مدارسهم وجامعاتهم خاصة وأن هذه الأيام هي موسم الامتحانات.

الحاج صالح -العميري- رب أسرة يشير إلى أنه ينفق نحو عشرة آلاف ريال على أولاده كمواصلات يومية للجامعة بالسعر السابق وفي حالة الزيادة الجديدة فإنه أضطر إلى رفعها وهذا على حساب متطلبات حياته اليومية الضرورية .

إجراءات

ترك الحبل على الغارب وجعل المزاجية لدى سائقي الباصات هي التي تحدد تسعير المواصلات إشكالية ينبغي التعامل معها بحزم خاصة وإنها ستلحق ضررا كبيرا بشريحة واسعة من المواطنين.

مربع الصفر

وقال اقتصاديون أن المواطن البسيط هو وحده من سيتحمل تبعات هذه الزيادة وأنه سيشعر مجددا بأنه عاد إلى مربع الصفر بعد أن التهمت الزيادة في الأسعار ما تبقى من راتبه.