14 أكتوبر
14 OCTOBER
يومية - سياسية - عامة
www.14october.com
الأربعاء - 21 سبتمبر 2011 - العدد 15271
wednesday - 21 September 2011 - Issue 15271
www.14october.com

قادة العمل النقابي وملاك السيارات بمحافظة تعز يتحدثون عن أزمة المشتقات النفطية لـ 14 أكتوبر :

ملكو محطات الوقود يعانون من غلاء المشتقات النفطية المطرد ونقص العمولة

مما لا شك فيه أن عصب الحياة هو العمل الجماعي فهو يوجد أشياء ذات قيمة لها أثرها في الحياة والواقع، وقد ضربت نقابة النقل الداخلي تعز وفرع الاتحاد العام للمحطات البترولية وفرع الاتحاد العام لعمال اليمن أروع معاني التعاون والوقوف صفا واحدا من أجل الوطن الغالي وهذا هو المنتظر من العمل النقابي.. فتخصيص محطات لإعادة شبكة الحياة (المواصلات) في قلب المحافظة جاء بعد جهود وآلية ومقترحات تم تنفيذها في الواقع، وفي هذا السياق ولمعرفته عن قرب إليكم أحاديث المختصين بهذا النشاط الجبار.

لقاءات / حلمي محفوظ ..نعائم خالد

حل للشلل الذي أصاب وسائل النقل

وكان أول لقاءاتنا مع الأخ علي عطية رئيس فرع الاتحاد العام لعمال اليمن الذي تحدث قائلا: إن منظمات المجتمع المدني لو قامت بدورها كما يجب ونسقت جهودها لحلت الكثير من الأزمات التي تعاني منها بلادنا.. فالعمل الجماعي المخلص دائما ما يأتي بثماره وهذا ما تحقق عندما اجتمعت جهود فرع الاتحاد العام لنقابات العمال بمحافظة تعز ونقابة النقل الداخلي واتحاد ملاك محطات الوقود وشركة النفط للبحث عن حلول للشلل الذي أصاب وسائل النقل المختلفة في تعز بداية شهر يوليو الماضي على خلفية أزمة الوقود واختفائه والمضاربة به في السوق السوداء وانعكست آثاره على حياة المواطنين الذين عانوا الأمرين بسبب تلك الأزمة فمن كان لديه سيارته الخاصة تركها مضطرا وإن بحث عن وسيلة نقل عامة وقف في الشارع لساعات تحت حر الشمس منتظرا وقد يجدها وقد لا يجدها فيضطر للمشي واستشعرت النقابة مسؤوليتها للبحث عن حل بالتنسيق والتفاهم مع فرع الاتحاد وتم التواصل مع اتحاد ملاك المحطات فوجدنا منهم تجاوبا واهتماما للمساهمة في حل الأزمة واجتمعت تلك الجهود بالتفاهم مع إدارة شركة النفط وتوصل الجميع إلى آلية أثبتت نجاحها وظهرت نتائجها في عودة الحياة إلى شوارع تعز وقد تحملت النقابة على عاتقها ومعها ملاك المحطات تنفيذ الآلية التي اتفقوا عليها وواصلوا العمل ليلا ونهارا حتى عادت الأمور إلى طبيعتها ولولا روح التفاني والإخلاص الذي ساد هذا الجهد لما تحقق شيء مما نراه الآن.

تعاون أثمر إنهاء أزمة

أما الأخ نجيب عبدالرؤوف اليوسفي رئيس الاتحاد العام لملاك المحطات عندما سئل عن التعاون بين النقل الداخلي تعز والاتحاد العام للمحطات البترولية قال: كان تعاوننا مع نقابة النقل الداخلي بعد ما استفحلت الأزمة بالمحافظة - والأزمة كانت أزمة عامة للجمهورية اليمنية - للقضاء على الأزمة والجهود أثمرت .. وبذلوا الجهد الأكبر ونحن كنا مكملين للبعض ولكن باب التعاون لا يقتصر على هذه الفترة فقط فعلاقة عملنا تقتضي تعاونا دائما .. إما للقضاء على الأزمة مثل ما هو حاصل الآن وإما لتطوير وتحسين الأداء والعلاقة.-

فنحن كمنظمات مجتمع مدني، الخط الذي يربطنا هو التعاون والتكامل والجهات الرسمية يكمل بعضها بعضا لكن الوضع يفرض نفسه.. والأزمة فرضت أن تخصص محطات بالشكل الذي قمنا به.. ونحسن الأداء وكلما ظهر شيء لابد من عمل معالجات له.. بما يخدم الوضع التمويني المستقر ونحن نتعاون تعاونا كاملا للعمل سواء في تخصيص محطات أو نظام أو أي آلية ولا يعارض أي صاحب محطة أو يمانع فهم متجاوبون للمصلحة العامة التي تخدم المجتمع.

والآن بدأت أزمة الديزل تخف ولكننا لنا أربعة أيام تصلنا مواد ما نسبته 50 ٪ من المخصص ومن هنا تبدأ الأزمة لو تطرقنا للازمة منذ بدايتها فإن الأمور كانت تسير بشكل طبيعي وجاءنا خبر أن المنشآت في اليوم الأول لم تحصل على المخصصات في الجمهورية بالكامل وتعز من الأساس مخصصها ضئيل، يعني ما يحصل عليه الوكلاء 600 ألف لتر يوميا وبدأ المخصص يقل إلى 300 ألف لتر يوميا أي 50 ٪ لمدة أسبوعين هنا المخصص لتعز يغطي الحد الأدنى للاستهلاك، وعندما ينقص إلى النصف يضطر صاحب المحطة إلى أن يغطي من المخزون الذي لديه رغم أنه مخزون بسيط وفي حالة انتهاء المخزون يظل صاحب المحطة يبيع ما جاء من المنشأة "جهة التصدير".. وبعد فترة وصل إلى 30 ٪ أي ما يعادل 200 ألف لتر حتى وصل الحال إلى مرور 31 يوما لم يصل فيها ولا لتر، من هنا جاءت أزمة (الواحد والثلاثين يوما) التي انعدمت فيها مادة الديزل، واستنفد المخزون كله.

والمفروض عندما تحصل مثل هذه الأزمة أن تعمل شركة النفط على سياسة إغراق بأن تغطي السوق بكميات تعوض المخزون الذي نفد وشراهة المستهلك لكن لم يحصل هذا.. وبعد كل ما قمنا به بدأت الأزمة تخف نوعا ما.

الاتحاد ضد المصالح غير المشروعة

ويواصل رئيس اتحاد الملاك حديثه قائلا: نحن بالنسبة لنا كاتحاد بدل أن تكون هناك جهة مراقبة أصبحنا مراقبين واتفقنا نحن وشركة النفط وعملنا أكثر من ستة محاضر خاصة بآلية الرقابة ونحن بشر ولا يخلو الإنسان من الخطأ والإنسان دائما يبحث عن مصلحته ولكن هناك فرق بين البحث عن المصلحة بشكل مشروع وبين البحث عنها على حساب مصلحة الآخرين فنحن كاتحاد مع المصالح المشروعة وضد أي مصلحة على حساب المستهلك وضد الوكيل المتجه هذه الاتجاه فالاتحاد مستعد للوقوف ضد العضو إذا كان يريد أن يخل بواجباته نحو المجتمع لدرجة أننا وضعنا آلية لمراقبة المادة وخروجها من منشئها حتى تصل إلى المستهلك وتباع وعملنا لائحة غرامات رغم أنها مجحفة لكن من باب أن القسوة في العقوبة خير من التمادي في الخطأ عملنا هذه الأمور كلها والمحضر يقول انه نقطة رقابة في الدمنة لكل مادة تدخل تعز تختم على إيصال البضاعة وأي إيصال لم يختم من اللجنة التابعة لشركة النفط التي ترحل المواد إلى تعز أي إيصال ترحيل لم يكشف على الناقلة أو لم تدخل المحافظة يعتبر صاحبها مخالفا وبحكم المهرب وهذه الآلية تسير لأكثر من سنة.

والرقابة الثانية تسلم اللجنة من الشركة القاطرة وتفرغها في المحطة مباشرة وتقوم اللجنة بأخذ العدادات الطروماتو ثم تصفي الكميات وفي هذه الحالة ليس هناك مجال للتهريب بتاتا ويوجد مراقب بيع ولكن الذي يحصل أن المحطات تكسب المادة ويواجه صاحب المحطة عدم استقرار أمني من بعض الصعاليك القاصدين أن يثيروا مشاكل بالمحطات ومن ضعفاء النفوس الذين يريدون الحصول على مادة بدون احترام الآخرين فبعض المحافظات لديها مصانع ومنشآت قامت الحكومة وشركة النفط بإيقاف المخصصات عليهم ويظل صاحب المصنع محتاجا ويأتون من المحافظات الأخرى وينتظرون المستهلك أن يعبئ الدبة من الحوبان أو من أي محطة ويشترون منه إلى البراميل وترحل إلى محافظات أخرى يعني أنها تأخذ المخصص بطريقة قانونية لا يقدر صاحب المحطة أن يعترض عليها وهذه أزمة أخلاقية في الناس.. ونحن طالبنا بمحضر رسمي، نحن واللجنة المشتركة من الشركة والاتحاد وبإشراف المحافظة طلبنا منهم طلبا رسميا ومعنا صورة لثلاث مذكرات "50 ٪ من معالجة الوضع التمويني في المحافظة، إضافة إلى توفير الكميات بإيجاد رقابة على المنافذ بأن لا تخرج كميات من المحافظة "وهذه مسؤولية النقاط الأمنية بتعاونها مع مندوب شركة النفط وأي كمية خارجة من المحافظة تعتبر بحكم التهريب الداخلي.. ففي محافظة تعز التهريب الخارجي لا يمت لنا بأي صلة، لأن الإجراءات التي عندنا تقول إن التهريب الخارجي مستحيل " صفر" وخاصة أن فرع المحافظة ليس واقعا على منفذ ساحلي وكذا الرقابة كما ذكرنا سابقا حتى تصل الكميات إلى المحطات وأيضا عند البيع.

وتطرق نجيب عبدالرؤوف في سياق حديثه إلى السوق السوداء لتوزيع المشتقات النفطية بقوله: الحقيقة توجد في تعز 120 محطة تعمل منها 85 محطة والبقية مفلسة وهذا للعلم، أما في ما يخص المحطة المقترحة لنقابة النقل الداخلي، فقد تعاونا وأتممنا عملنا، وبهذا تم القضاء على أكبر جزء من السوق السوداء التي تسبب فيها الاضطرار إلى شراء الديزل من ضعفاء النفوس فأصحاب الحافلات مضطرون لشرائها ليعملوا لإعاشة أطفالهم وتوفير لقمة عيشهم وعندما توافر الديزل لقطاع واسع من النقل قضينا على السوق السوداء ولوحظ انه بعد تخصيص المحطات انخفض سعر السوق السوداء ومن كانوا يبيعون بالدباب لا هم مؤسسات ولا هم جهات رسمية ولا حكومية ولا اجتماعية لها مكانتها ولها مسمى بقدر ما هم أشخاص ضعفاء النفوس، تجدهم يقفون في الطابور على الدبة الديزل حتى وهو غير محتاج .. فأصبح غير المحتاج يضايق المحتاج ويحصل مثله على الدبة وربما قبله وهناك ناس عاطلون بدل أن يجلسوا في الشارع يقفون في الطابور على دبتي ديزل والعائد المغري للسوق السوداء يجعلهم يحضرون من يساعدهم من الأسرة الواحدة ثلاثة أربعة ويقول بدل ما أجلس فاضي.. أجلس جنب المحطة ويزاحم المستهلك .. ربما المستهلك المحتاج والفعلي يطفش من الانتظار أو ربما يذهب ليمارس عملا آخر.. ولا يقدر صاحب المحطة على الرفض لأنه بالأخير يواجه عقبات ومشاكل ولا توجد لديه معلومات مؤكدة يواجهه بها بأنه غير مستهلك واقعي والسبب الوضع القائم الذي عم المواطنين جميعا.

شركة النفط عليها وضع سياسة تسويقية

وألمح في سياق حديثه إلى أن حل الأزمة متعلق بثلاث جهات: الجهة الأولى والأساسية وزارة المالية عليها توفير الدعم الكافي للاستهلاك العام للجمهورية اليمنية حسب المتفق عليه كل عام مع الأخذ بالاعتبار نسبة النمو الطبيعي في كل سنة مع الالتزام بتزويد كل محافظة بمخصصها المطلوب ..أما المعني الثاني فهو شركة النفط أولا عليها وضع سياسة تسويقية لخلق توازن مع المصافي بحيث تتم مراعاة المواسم التي يكون فيها الطلب شديدا على البترول ومواسم ينخفض فيها الطلب وبالذات الديزل مع عوامل هطول الأمطار والزراعة.

ثانيا توضع المالية عند مسؤوليتها لأنها مواد أساسية وعدم إيجاد تلك الأعذار بأن المالية لم تضخ لأنها سياسة تموينية.

ثالثا على شركة النفط التعامل مع الوكلاء كمستثمرين محليين بنوع من المرونة مع مراعاة ظروفهم ودراسة وضع الوكيل (مثل الشركات التجارية) ومساعدته ماديا ومعنويا مع توفير المواد وتحرص على أن لا يتضرر الوكيل خلال الزيادة مع التمهيد لهذه العملية.

أما شركة النفط فعليها أن تحرص على تخفيف المواد على الوكيل حتى لا تأتي الزيادة مفاجئة ويكون الوكيل مصفرا، وهذا يعطي عدم توازن للوكلاء وهنا العلاقة بها خلل فالمستثمر المحلي بالأول والأخير هو جزء من الاقتصاد الوطني في توفير فرص العمل.

وإذا التزم بهذه الأساسيات من وجهة نظري سيقضى على التهريب الداخلي أما التهريب الخارجي فليس مهمتنا فهذه سياسة عامة للدولة ويجب توفير حراسة على المنافذ البحرية مع إيجاد حلول للمصانع والمواطن حتى لا يلجأ إلى الأسواق السوداء.

كلمة أخيرة ؟

وقال أحب أن أبعث أولا لأصحاب المحطات رسالة بأن مهمتنا بقدر ما هي منفعة شخصية أو ممارسة نشاط تجاري واستثماري فإن هذا الجانب يجب أن يلتزم فيه بالأخلاق ولابد من مراعاة الجانبين من حيث الكسب الحلال والمشروع والثاني جانب اجتماعي ولأننا نبيع مادة أساسية وليست مادة كمالية ولا يمكن استبدالها فأقول له لابد أن يتحمل ويصبر مع مضاعفة الجهد.. والرسالة الثانية أبعثها لنقابة النقل الداخلي لأن عملنا في هذه المرحلة مباشر معها وأقول لهم إن تعاوننا معكم أثمر ونطمح للمزيد ونمد أيدينا لأي شيء يخدم المجتمع .. والرسالة الثالثة.. أؤكد فيها أن الأخلاق سيدة المواقف لا دولة تحكم بدولتها بقدر ما تحكم بأخلاقيات الناس ويظل العجز قائما إذا لم يوجد تعاون مجتمعي فالمجتمع يحمي نفسه.

وآمل مزيدا من التراحم والرأفة بأنفسنا وبوطننا وعلى أساس أن نجنب المواطن تحمل أكثر مما يحتمل الآن.. والرسالة الرابعة أبعثها للمرتزقة ومثيري البلبلة والساعين إلى إحداث إرباكات في الاستهلاك، بأن الديزل والبترول مصدر رزق بقدر ما هو انتزاع لقمة من صاحبها ولهذا أقول إنه ليس رزقا حلالا.. فالمشتقات النفطية مصروفة عبر دراسة حول أعداد المركبات المحتاجة للبترول والديزل على أساس قواعد حسابية وتخطيط بالأعداد الموجودة في المحافظة.. ولما تصرف المادة كونها مادة مدعومة تصرف على أساس الأعداد المتواجدة وعندما يأتي المستهلك غير الحقيقي فهو يؤثر على نفسه وليس على المستهلك الحقيقي فهذا ينعكس على النواحي الحياتية له من حيث زيادة الأسعار في جميع المتطلبات كوسائل النقل والمواد الغذائية فهو العنصر الأول المتضرر دون أن يشعر وخاصة أنه اتخذ طريقا غير مشروع في الاستثمار وهذا الطريق يضر ولا ينفع المجتمع.

العمل الجماعي أساسه الكل

وفي هذا السياق أشار الأخ أحمد يحيى الصمدي رئيس نقابة النقل الداخلي إلى أنه "بالتعاون الجيد والمثمر بين فرع اتحاد عمال اليمن والاتحاد العام للمحطات أوجدنا قاعدة ذات مدلول عميق في العمل المجتمعي والنقابي الذي أساسه الكل من الجزء والجزء من الكل في التصدي لأي أزمة من الأزمات التي تواجه المجتمع والشرائح المختلفة فيه.. فنحن منذ بدء الأزمة كنا نطالب المحافظة بتخصيص محطة للنقابة وخاصة لشبكة الحياة التي تعتمد عليها الأغلبية العظمى في قلب محافظة تعز ويعتمد عليها العديد في الذهاب إلى أشغالهم ومدارسهم والى المستشفيات وإلى وإلى.. فهذه الشريحة وجدت خلال الأزمة توقفا كبيرا ما أدى إلى شلل تام في المحافظة الحبيبة تعز التي تحتاج إلى جهد الجميع في إظهار حضارتها وتعاونها الجاد في الصعاب، فما كان من الاتحاد العام للمحطات البترولية إلا التعاون الجاد والحاسم في تخصيص محطة في الجينات للأخ أسامة عبدالرحيم وهو أول من بادر بروح وطنية صادقة كمساهمة منه بمحطته للسائقين لحل ما آلت إليه المحافظة من وضع وأصبح للنقابة محطة وبعد إقرار المحافظة المقترح المقدم وتجاوب شركة النفط الملموس سارت الأمور بشفافية ووضوح وكان كل يوم تقريبا تمون 500 إلى 550 حافلة ووجد المواطن حاجته في المواصلات الداخلية، وما كان من الاتحاد إلا إقناع الأخ عبده راوح بإعطاء النقابة محطته فبادر بطواعية لكثافة الحافلات التي في جميع خطوط المحافظة بمعنى أدق المديريات الأربع في قلب المحافظة وأصبحت المحطة الثانية في الحوبان ومن كان يجد تموينه بعد طابور يوم كامل أصبح يجده بأقل من ذلك والآن في عصيفرة لدينا محطة ثالثة وهذا ما خفف من زحام الطوابير الطويلة ومن كان يجلس في بيته بسبب الطوابير الطويلة في أي محطة، ويعيش هو وأولاده في شظف من العيش أو يضطر إلى شراء من السوق السوداء من قبل ضعفاء النفوس الذين استغلوا حاجته وسرقوا تموينه، ووصل السعر في السوق السوداء إلى ما يقارب سبعة آلاف ريال للدبة ولكن الأدهى والأمر أن ما يشتريه السائق منهم أصبح وبالا على الحافلة لأنه من الديزل المغشوش وأصبحنا نمون أكثر من 8 آلاف حافلة يوميا على الرغم من أن الحافلات العاملة بالديزل يصل عددها ما بين 3 آلاف و3500 حافلة تقريبا من أعضاء النقابة أو غير المنتسبين.. وأقول كنقابة واتحاد نحن عملنا دورنا المطلوب وإنما المطلوب منكم ألا تكونوا أنتم عقبة في إنجاح التجربة الرائدة بان تصبحوا سوقا سوداء جديدة فبتكاتف الجميع يندحر الاستغلال ونحمي محافظتنا وبلادنا من أي أيد عابثة بلقمة عيش البسطاء.

أما نبيل العودي فقد وصف في حديثه: العمل النقابي مع الاتحاد العام للمحطات ضرب أروع نماذج التعاون في الشدائد ففي الأزمة التي اجتاحت المحافظة وجدنا أنفسنا أمام خيار صعب أن نغض البصر وننسى العمل المجتمعي أو أن نوجد الحل بمساعدة ذوي الشأن ومن لديهم السبل المساعدة فوجدنا حلا مناسبا رحب به الجميع من قيادة المحافظة التي أقرته وسهلت العمل به وشركة النفط التي ناقشت المقترح مع الإخوة ومن وجدناهم على استعداد منقطع النظير للمساهمة والمساعدة لترجع تعز إلى حالتها الطبيعية بعد أن كانت تشكو من شلل شبه تام في مفصلها الحيوي والمهم وهو النقل الداخلي والآن والحمد لله معنا ثلاث محطات مخصصة للسائقين المحتاجين لمادة الديزل والمحتاجين للعمل سعيا وراء لقمة العيش وللمواطنين المحتاجين الذهاب لأعمالهم.

وفي حديث سلطان سعيد عمر المخلافي الأمين العام لاتحاد المحطات أوضح العلاقة بين المحافظة والاتحاد بأنها علاقة عمل مشتركة مع شركة النفط وملاك المحطات وملاك سيارات الأجرة هم من الناس الذين ضحوا بأعمالهم، وقدم الاتحاد اقتراحا عند بدء الأزمة قبل سنة تقريبا قبل الأزمة الحاضرة فكانت الأزمة في جميع المحافظات ما عدا تعز بفضل الاتحاد وشركة النفط، فقد عملنا نقطة في ورزان التي تستقبل المواد الآتية من عدن وكذا لجنة تستقبل المواد في الشركة وتقوم بتفريغها داخل الخزان ثم اتفقنا على لجنة بعد هذا العمل تبيع للمواطن وبفضل هذه اللجان لم تشعر المحافظة بالأزمة خلال سنة ونصف السنة تقريبا وأكرر بأنه كان يوجد أزمة في جميع المحافظات ماعدا تعز بفضل هذه الآلية.

وعندما ظهرت الأزمة أثناء المشاكل الحاصلة شحت المواد من منشأة عدن، وتوقفت خلال شهر مايو تقريبا أو يونيو لم يطلع لنا حتى (لتر واحد) وبقيت المحافظة تشتغل من المخزون الاحتياطي لدى أصحاب المحطات حتى انتهى في جميع المحطات.

وواصل حديثه قائلا: أولا الفكرة وصلت من نقابة النقل وكانت المتابعة للاتحاد بشكل حثيث وشركة النفط حتى أننا اجتمعنا في شركة النفط وحاولنا أن نقنع أصحاب المحطات بقبول الفكرة رغم المخاطر الحاصلة من بعض العناصر المسلحة والخارجة على القانون وما هو حاصل بالمحطات فاقتنع مالكان أولهما مالك محطة 26 سبتمبر التي يعود الفضل بالمبادرة إلى صاحبها أسامة عبدالرحيم ووقفنا بجانبه، ووقفنا بجانب النقابة في بداية العمل وأنا شخصيا وقفت يومين في تنظيم الطابور من الصباح حتى الساعة التاسعة والعاشرة صباحا وأمشي وأنا متردد حتى ثالث يوم و فتحنا الخط الثاني جهة الحوبان محطة عبده راوح ومضت الأمور طبيعية كما توقعناها.

المحافظة والشركة في ما يخص هذه الآلية التي وضعناها بناء على توجيهات من المحافظة أقرتا المقترح المطروح منا ونفذناها فيما يخصنا ورغم أن المواطن كان يجلس في الشارع أكثر من نصف ساعة أو ساعة ينتظر الحافلة، وضاق المواطن ذرعا من الوضع، وعملنا آلية توسعت والآن فتحت محطة ثالثة هي محطتي وانتهى الازدحام الذي كان في شارع جمال والحوبان.. ولكن نعتبر الأزمة ما تزال قائمة إذا استمر عدم توفير الديزل 100 ٪ وإلى الآن المحافظة تستهلك في اليوم الواحد مليون لتر، بينما مخصصها 500 ألف لتر بمعنى أدق 300 ألف لتر للمواطنين و200 ألف لتر للمصانع مطالبا الجهات الرسمية بالنظر بهذه الكمية بحيث تغطي السوق وتغلق حدود المحافظة أمام المهربين الداخليين.

كما يعاني صاحب المحطة معاناة كبيرة أولا كان سعر اللتر الواحد 75 ريالا والآن 175 ريالا، المحطات فارغة والآن على صاحب المحطة بيع العمارة أو شيء آخر يملكه أو بيع المحطة حتى يوفر قيمة البترول كي يشتري القاطرة الصغيرة التي كانت بـ 3 ملايين ريال، وأصبحت بثمانية ملايين ريال والفارق كبير كي يوفر المواد للمحطات.. والعمولة المتفق عليها كانت عندما كانت قيمة السيارة ذات المحرك العامل بالديزل مليوناً وخمسمائة ألف ريال، وكانت عمولته 75 ألف ريال، وهذا المبلغ نعاني منه فهو لا يغطي النفقة التشغيلية إذا لم تكن المحطة شغالة بشكلها الطبيعي.

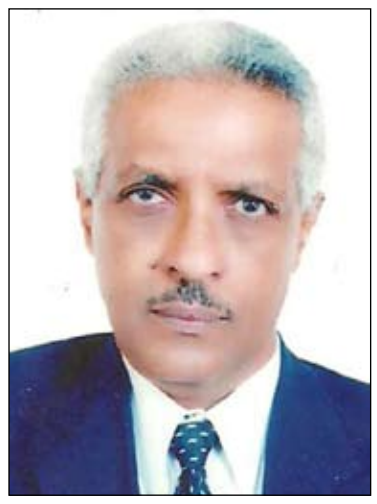
وقال: في الوقت الحاضر وبعد ارتفاع الأسعار رجعت العمولة ثلاثة ريالات وخمسة وسبعون فلسا نقصت العمولة مع رفع السعر.. ولهذا فإن معظم المحطات تهم بالإغلاق خلال العام أي أن صاحب المحطة تضرر بدون شك ومن لم يقتنع بهذا عليه النزول الميداني إلى المحطات وشركة النفط ليجد الحقيقة كما هي.. مشيرا إلى أن الأزمة ومقتضياتها وبالظرف الحالي نظرا لتفاقمها في الوقت الحالي والدليل على ذلك البيع للمصانع بالسعر المرتفع والبيع للمواطنين بسعر منخفض وهذا جعل الأزمة قائمة، لأنه لا يوجد كمية تضخ تغطي السوق بالكامل .. والحمد لله تجاوزنا أكثر من 80 ٪ وباقي 20 ٪ وشركة النفط والمحافظة صمدتا أمام هذه الزوبعة وستنتهي ما حصلت من أخطاء في الأيام الماضية، لأنه كان هناك تجار بالسوق السوداء من خارج المحافظة يأتون إليها، واقترحنا حينها في المحافظة أنه لابد من إغلاق الحدود وإلقاء القبض على المهربين وسحب الناس الآتين لهذا الغرض ومن كان يشتري حتى خمسة لترات ويجمعها داخل البراميل وصاحب (الموتور) يعبئ لترا أو لترين وفي هذه الأيام كان يعبئ عشرة لترات وينتقل إلى المحطة الثانية حتى يعبئ الدبة كي يبيعها لضعفاء النفوس وبأي ثمن يطلب منه وتخرج الكمية خارج المحافظة.. ولهذا هناك سؤال يطرح نفسه هل هناك محافظات متضررة أكثر منا ؟ وهل هناك طرف ثالث خفي يبتلع المواد ويريد بشكل أو بآخر أزمة في المحافظة ؟ وهذا كله يعلمه الله.. فنحن الآن نعاني كاتحاد لأصحاب المحطات الذين حدثت لهم مشاكل خلال أزمة البلاد ومنهم من تضررت بالحريق محطته ومن قتل احد أمام محطته ومن يعاني من إفلاس مبكر ويريد مساعدة لشراء قاطرة ديزل أو بترول، وأصبح المالك بدلا من أن يشترى (بابور) يشتري (ربع بابور) وهذا اثر على الملاك من حيث الفائدة المنخفضة وهذا لا يشجع أصحاب المحطات على الاستمرار وقد يعرض محطاتهم للبيع وخاصة من أراد شراء مواد من عدن وتوقف أكثر من ستة أو ثمانية أيام فخرجها أكبر من دخلها وهذا عبء إضافي على التاجر المتضرر وبشكل كامل في أرباحه ويمكن أن يستمر على الديون أو تجد الحكومة حلا.

وعبدالله محمد فارع صاحب محطة قال: منذ الأزمة ونحن نعاني من غلاء الأسعار وانخفاض العمولة وللأسف أيضا وقع أمام محطتي قتيل والآن أنا بين نارين زيادة وفارق دخل وعمولة منخفضة وقتيل أريد المساعدة في هذا المصاب الجلل وأنا الآن أتواجد في الاتحاد العام للمحطات البترولية لمناقشة أوضاع المحطات والمشاكل المتراكمة وقد تعاون الاتحاد بتكليف محام لمتابعة القضية وبحث حلول للمشكلة.

أما صاحب محطة 26 سبتمبر أسامة عبد الرحيم فقال: تعاونا كأصحاب للمحطات وبصفة عامة الاتحاد العام للمحطات البترولية ونقابة النقل الداخلي لأن الأزمة القائمة تحتاج منا دورا فاعلا في حلها فكانت مبادرتي ذاتية من أجل المجتمع والمستهلك ومن جانب إنساني.

ولكن الأزمة سببت لنا أعباء في المخصصات من خلال ارتفاع الأسعار وأثر علينا نفاد في الأرباح والقاطرة أصبحت بثلاثة عشر مليون ريال بدلا من ستة ملايين ريال وهذا يشكل عبئا إضافيا لا يطاق لملاك المحطات كما نقصت العمولة من 5 ٪ إلى 3,5 ٪ والحمد لله أقول لان البترول متوافر بسعر 3600 ريال تقريبا وهذا ما قطع دابر السوق السوداء والتهريب.

ثلاث محطات ساعدت في إعادة شبكة المواصلات إلى طبيعتها



علي عطية

اسامة عبدالرحيم

نجيب عبدالرؤوف اليوسفي