

**\* الملحق التجاري لليمن إبان الحكم التركي \*****ترجمة: أ.محمد محمد خوامل\*****مقدمة:**

أدى الحصار البحري على طول الساحل اليمني إلى تفكيك كل التجارة المعتمدة على حركة النقل البحري مما أعطى دفعة كبيرة للصناعات المحلية، وهكذا لم يعد الكيوسين (الجاز) متاحاً للجمهور لفترة طويلة والذي كان يعتبر في المرتبة الأولى لواردات ما قبل الحرب وكان ينظر إليه تقريبا على أنه ضرورة ملحة، ليتم استبداله بزيت الخردل. كما عاد كلا من النيلة المحلية والقطن المحلي إلى طبيعتهما مرة أخرى، وتم زراعة التبغ، وخصصت مساحة أكبر بكثير من ذي قبل للحبوب، وفي نفس الوقت انخفض إنتاج القهوة إلى مستوى الطلب المحلي، فيما لم يكن هناك سوق حقيقي للصلال والجلود على الإطلاق.

ويهدف هذا التقرير من خلال مقارنة حالة التجارة الآن وما قبل الحرب إلى إظهار ما ستكون عليه التجارة في اليمن عندما يتم إعادة فتح البلاد للتجارة البحرية وما هي الخطوات التي يمكن اتخاذها لتنمية موارد البلد<sup>١</sup>.

**الموانئ الرئيسية للبلد**

أولاً من خلال مراجعتنا لموانئ اليمن كبوابات للتجارة البحرية، وجدنا أن ميناء الحديدة هي الوحيد الذي يستحق الدراسة، فالمرسى الداخلي في اللحية له مدخل خطير ولا يتجاوز عمقه ٤ قامات فقط عند الدخول إليه، في حين أن المرسى الخارجي والذي يمكن للسفن الكبيرة أن ترسووا فوqe يبعد ٤ أو ٥ أميال عن المدينة، أما مرسى المخا فيبلغ عمقه ٣ قامات ونصف ويبعد ميل عن

\* Daily Consular and Trade Reports Issued Daily By The Bureau of foreign and Domestic Commerce Department, no.125, Washington, 28 May 1918.

\* مترجم وباحث يمني.

<sup>١</sup> - مجلس (الحكومي) البريطاني للمجلة التجارية، تقارير تجارية، تقارير تجارية وقنصلية يومية تصدر يوميا عن مكتب التجارة المحلية والخارجية بوزارة التجارة الأمريكية. التقرير رقم 125 واشنطن دي سي، الثلاثاء 28 مايو ١٩١٨.

الشاطي، وبالنسبة للصليف فهناك مرسى جيد للبواخر إلى حد ما لكن لا يوجد مجتمع تجاري كاف يمكن التعامل معه، وبالنسبة لبقية الموانئ الأخرى فهي صالحة فقط لحركة السفن الشراعية. وعلى الرغم من أن تلك الموانئ تستحق نوعاً من الدعم كقنوات توزيع مفيدة، إلا أن ذلك لا يعطي تبريراً أو سبباً واقعياً لضخ أي نفقات حقيقية من أجل القيام بأعمال لتلك المرافئ.

في الواقع ليس هناك مرفأ في الحديدية، بل مجرد مكان مفتوح يطل على مرسى يبعد حوالي ٣ أميال من الشاطي مخصص للبواخر التي تجوب المحيط ومرسى آخر على بعد ميل واحد لسفن الساحل الصغيرة. وتتم عمليات الشحن والتفريغ عن طريق المراكب الشراعية المحلية الصغيرة، كما يوجد مرفأ للقوارب محمي جيداً بأرصفت حجرية وكاسر أمواج مقابل مبنى المحافظة مطل على المقدمة الرئيسية للمدينة ويعتبر مكان الإنزال الرسمي للركاب، لكنه غير صالح للبضائع حيث أن المياه ضحلة جداً بالنسبة للمراكب الشراعية المحملة والتي يتم تحميلها وتفريغها في رصيف خشبي بالقرب من الجمارك شمال المدينة.

وكون الحديدية تصنف على أنها البوابة المناسبة للتجارة اليمنية، فمن الواجب أن تكون هناك سكة حديد تربط بين المدينة ورأس الكتيب والذي يمكن فيه إنشاء مرفأ يوفر مرسى بعمق ٥ قامات لعشرات السفن البخارية وأماكن مبيت لعدد ثلاث بواخر. وقد كان هذا جزءاً من مخطط سكة حديد الحديدية صنعاء، ويجب أن يكون هناك خط سكة حديد أحادي المسار بعرض متر من رأس الكتيب مروراً بالأطراف الشمالية لمدينة الحديدية ليمتد للداخل لبعض الأميال (المتر = ٣.٢٨ قدم) حيث يمتد المسار لمسافة ٥ أميال من رأس الكتيب. ومن خلال مد الخط إلى باجل يمكن استغلال مخزون وافر من الأحجار من أجل بناء رصيف للمراكب الصغيرة في رأس الكتيب وكذلك من أجل أعمال المرافئ الأخرى بدلاً من إحضار الأحجار من جزيرة صخرية نائية في البحر الأحمر عن طريق المراكب الشراعية بتكلفة باهظة. ومثل هذا المخطط من شأنه أن يمنح الحديدية مرفأ جيداً ويمكن توسعته لاحقاً في حال توفرت السيولة اللازمة.

هنالك الكثير هنا لنقوله من أجل التجارة البحرية، ويحكم أن التجارة الداخلية يجب أن ترتبط بالحديدية، ولأغراض هذه المقالة من المناسب أولاً

النظر في الطرق التي تربط الحديدية بصنعاء، ثم الطرق شمال وجنوب هذا الحزام المركزي وتلك المرتبطة بالمناطق الجنوبية التي تصل الخدمات إلى أسواقها عبر عدن، وأخيرًا المسارات الجانبية التي تربط أو تتقاطع مع ما سبق.

## الطرق والأسواق

### الحديدية - صنعاء

يوجد في الحديدية سوق يومي والعديد من الأسواق الغير منتظمة والتي تضم العديد من المحلات الأوروبية (اليونانية) التي تباع فيها الجزمات والأحذية والمصاييح وأدوات المائدة والزجاج والملابس الأوروبية و كذلك الأشياء الضرورية. كما يوجد سوق كبير خاص بالقماش تباع فيه الأقمشة المحلية والأوروبية، وهناك أيضا أماكن مخصصة للطور والحريير الهندي والأقمشة القطنية والصناعات الجلدية وما إلى ذلك. وهناك عدد كبير من الدكاكين التي تباع المواد الغذائية والخضروات، كما توجد في المدينة أيضا مطاعم ومقاهي محلية. ويدير الأوروبيون بشكل رئيسي الأعمال التجارية الكبيرة في المدينة مثل القهوة والجلود والكيروسين والبضائع المحزومة في جراب كبيرة وما إلى ذلك، وتتم عملية البيع والشراء في أماكن واسعة مثل المقار والمكاتب والمسكن. ويتم تخزين الكيروسين في مناطق إنزال خاصة على بعد مسافة ما خارج ضواحي المدينة في أماكن لا تبعد كثيرا عن الشاطئ، وليس ببعيد عن المدينة يتم تخزين الصلال والجلود في مخازن كبيرة من القش (العرش)، في حين يتم تخزين البن عادة في مساكن التجار في المدينة. ويوجد في المدينة مجموعة كبيرة من التجار الهنود البريطانيين، لكن تجارتهم تقتصر فقط على الواردات ولا يتعاملون مع الصلال والجلود.

وبشكل عام فإن الحديدية ليست مركزًا منتجًا باستثناء الصناعات الخفيفة للنسيج والأصباغ بالإضافة إلى بناء المراكب الشراعية على طول الشاطئ جنوب المدينة، إلا أن عدد سكانها الكبير أسهم في جعلها سوق مهم للتجارة الداخلية والبحرية كون مجتمعها يسعى للازدهار والتطور مما مكنها لأن تكون البوابة الرئيسية للتجارة اليمنية. وتمثل صنعاء العاصمة الداخلية والسياسية سوق بيع جيد للسلع الأوروبية ومركز توزيع رئيسي للتجارة الداخلية. في حين

هناك أسواق تتوسط الحديدية وصنعاء وهي باجل والحجيلة ومناخة وسوق صيحان وسوق ريمة الأشابط وحزير.

### الحديدية - اللحية - أبو عريش - صبيا - صعدة

تمر الصلال والجلود التي تأتي من منطقتي أبو عريش وصبيا بهذا الطريق، ويعود السبب في اختيار هذا الطريق إلى الحجم الزائد للبضائع مقارنة بوزنها، في حين يفضل تجار الحديدية المراكب الساحلية لبقية السلع الأخرى كونها أكثر أماناً واقتصادية أكثر. وميناء جيزان هو الميناء الذي تستفيد منه أبو عريش وصعدة.

وتمثل أبو عريش وصبيا (العاصمة الإدارية) مركزين لتجميع الصلال والجلود قبل أن يتم إرسالها إلى الحديدية التي ترد هي الأخرى بإرسال الكيروسين والأقمشة المصنعة في الحديدية والتي يتم ارتدائها محليا وكذلك الأقمشة القطنية والصوفية المستوردة والسكر وأعواد الثقاب وما إلى ذلك. وهناك سوق صغير منتظم ترتاده حاشية الإدريسي وتباع فيه الأقمشة ذات الجودة العالية والأدوات المنزلية والزجاج والأحذية وتأتي البضائع لهذا السوق عادة من عدن مباشرة عبر ميناء جيزان. وتعتبر صعده أكبر سوق في شمال اليمن وتكمن أهميتها التجارية في قربها من صنعاء. ويتم إرسال الزبيب الأبيض المضغوط من حوث، وكذلك التمور الحمراء ذات الحجم الكبير التي تشبه الأحجار الصغيرة من نجران إلى جيزان عن طريق صعده ليتم نقلها بحرا إلى جدة والحديدية وعدن. كما يباع زيت الخردل والذي يستخدم لأغراض الإضاءة بكميات كبيرة من أجل لاستهلاك المحلي. وتعتبر مدينة صعدة سوق كبير لبيع الكيروسين والأقمشة الأوروبية والمحلية (خاصة تلك المصنوعة من القطن والفانيليا) وأعواد الثقاب والجزمات ذات الجوانب المرنة والأواني الفخارية والحريز الهندي (الواسع والضيق) والذي يستخدم للأرواب والعمامات، كما تمثل صعدة النقطة التي يتم فيها توزيع البضائع وجمعها جنوبا حتى خمر، أما الأسواق الواقعة جنوب خمر فتصلها البضائع بشكل رئيسي من صنعاء.

أما الطرق الجنوبية فهي أربعة: الأولى الحديدية- بيت الفقيه - ذمار، الثاني: الحديدية- بيت الفقيه - زبيد - يريم ، الثالث: يريم- صعده - النادرة-

قعطبة إلى عدن عبر هضاب الضالع، والرابع يريم- إب - تعز- ماوية ثم وادي تبن إلى عدن. وهناك العديد من الأسواق التي تتوسط هذه الطرق. وتلتقي جميع الطرق الجانبية في صنعاء، في حين يمر الطريق الذي يربط بين صنعاء وصعده بعمران وقفلة عذر وريدة وخمر وحوث.

### تطور المواصلات

كون هذه الطرق تمثل الشرايين الرئيسية لحركة المرور في اليمن، فعلىنا أن نأخذ بالاعتبار كيفية تحسينها قبل إغلاق هذا الملف. إن مسألة تمديد السكك الحديدية لجعلها تتجاوز باجل يحتاج إلى دفع المال وهذا يبدو أمراً مشكوكاً فيه بأي حال من الأحوال إلا في حال زادت التجارة اليمنية بشكل كبير، وقد برزت بعض المعوقات في مسألة التمديد فقبل الوصول إلى عبال هناك واديان عريضان وعميقان يلتحقان بسهام يتقاطعان مع الطريق، ولا يوجد أي مسار بديل لتجنبهما، وتعتبر المنحدرات التي تطل على الطريق التي تمر عبر وادي سهام إلى صنعاء والتي تخترق وعلان الأسهل مقارنة بأي طريق آخر من الحديدية إلى الهضبة الرئيسية شاملة مسار السكك الحديدية الذي يمر بوادي زبيد.

وقد شيد الأتراك طريق الحديدية صنعاء الذي يمر عبر مناخة لأغراض عسكرية وليست تجارية، وباستثناء الإصلاحات السطحية في عدد قليل من الأماكن الوعرة جداً لم يكن هناك ما يستحق إنفاق الأموال عليه فيما يتعلق بالتنمية التجارية. وبالنسبة للإبل المحملة فإن أسوأ جزء من الطريق هو الذي يتحكم في وزن كل حمولة. وهناك جزء من الطريق يمنع أي محاولة لإصلاح الطريق بشكل كامل وهو ذلك الممتد من الحجيلة والذي يمر ببطن حجانة إلى سفح جبل الواصل بسبب وجود الحجار الكبيرة والتي تقوم السيول الكبيرة بإعادة توزيعها مرة أخرى.

يمكن تحسين طريق سهام بشكل كبير لحركة المرور عن طريق العمال المحليين وبتكلفة معقولة وكذلك الطرق التي تمر عبر وصاب العالي، ويمكن قول الشيء نفسه عن الطرق الجانبية على الهضبة الرئيسية حيث يتم عرقلة حركة المرور في بعض الأجزاء الصغيرة الوعرة بدلاً من المرور السيئ على طول الطريق.

## التجارة الخارجية لليمن

كانت الدول الرئيسية المشاركة في تجارة الاستيراد للسنوات العشر التي سبقت الحرب على النحو التالي: تصدرت الهند البريطانية تلك الدول بمتوسط قيمة سنوية قدرها 973.300 دولار، وجاءت المملكة المتحدة ثانياً بمتوسط قيمة سنوية قدرها 650،486 دولاراً والتي ارتفعت قبل الحرب إلى 975،729 دولاراً؛ ثم تلتها الولايات المتحدة بمتوسط قيمة سنوية بلغت 340.655 دولاراً (والتي كانت تتغير من سنة لأخرى)؛ ثم حلت بعدها النمسا- المجر بمتوسط قيمة سنوية تبلغ 24325 دولاراً (والتي كانت تختلف اختلافاً كبيراً من سنة إلى أخرى)؛ وجاءت تركيا خامساً بمتوسط قيمة سنوية قدرها 995،145 دولاراً (والتي كانت تختلف اختلافاً كبيراً من سنة لأخرى أيضاً): فيما احتلت إيطاليا المرتبة السادسة بمتوسط قيمة سنوية قدرها 97330 دولاراً (والتي اختلفت بشكل كبير وارتفعت إلى ضعف هذا الرقم قبل الحرب التركية الإيطالية)؛ فيما زادت ألمانيا وارداتها من 9735 دولاراً أمريكياً إلى أكثر من 73000 دولار لتحل المرتبة السابعة؛ وجاءت فرنسا في المرتبة الثامنة والتي زادت وارداتها من 255،5 دولاراً إلى 665،48 دولاراً.

وخلال الفترة المذكورة كانت متوسط القيمة السنوية للواردات الرئيسية إلى اليمن على النحو التالي:

ملاحظات	متوسط القيمة السنوية	المصدر	الواردات
يتفاوت بشكل كبير	\$291.990	الولايات المتحدة	الأغذية الرمادية...
مكرر	\$340.655	مانشستر	مكرر
في تصاعد	\$97.330	سورات (الهند البريطانية)	مكرر
تأرجح طفيف	\$194.660	مانشستر	بضائع القطع القطنية
يتجه للصعود	\$170.328	مانشستر	مكرر

تأرجح	\$48.665	إيطاليا، النمسا-المجر، تركيا	مكرر
وصل إلى ضعف هذا الرقم	\$72.998	مومباي	الغزل
وصل إلى ثلاثة أضعاف هذا الرقم قبل الحرب	\$48.665	مانشستر	مكرر
صعود ثابت	\$58.398	إيطاليا، النمسا-المجر	بضائع القطع الحريرية
يتفاوت بشكل كبير وفقا للمحصول في اليمن	\$291.990	سورات	دقيق القمح
تباين طفيف		الهند البريطانية	الأرز
تضاعف هذا العدد في وقت المجاعة		مكرر	القمح
يتفاوت ما بين \$389.320 والصفر		مكرر	الذرة (الدخن)
يتفاوت في حدود \$48.665		مكرر	السكر

مع كل بيع وشراء			
يميل إلى الارتفاع	\$145.995 \$5.120	النمسا- المجر	مكرر
	\$121.662	موريشيوس، من خلال الهند	مكرر
يتفاوت ما بين \$24.333 والصفر	\$48.665	الهند البريطانية	السمسم
ينخفض بشكل كبير حينما يكون منتج اليمن جيدا	\$58.398	البصرة والخليج الفارسي	التمر
تصاعد سنوي ثابت من \$389 إلى \$29.200	.....	إيطاليا، النمسا والمجر	الأواني الزجاجية
يميل إلى الانخفاض	\$14.600	مكرر	الأدوات المنزلية وأدوات المائدة
يميل إلى الارتفاع بشكل قوي جدا	\$24.333	ألمانيا	الحديد والصلب



مكرر	\$9.733	النمسا والمجر	القرطاسية والورق
يتفاوت بشكل كبير	\$38.932	المملكة المتحدة، إيطاليا	المؤن (غالبا معلبة)
صعود سريع	\$21.412	ألمانيا	النيلة (صناعية)
يتفاوت سنويا بحوالي \$4.867	\$34.066	مصوع وبربرة	السمن
يتفاوت بشكل كبير	\$72.998	الولايات المتحدة وروسيا (الأولى بشكل رئيسي)	البترول
سيطر السويدي على التجارة بنهاية 1913 نظرا للأمان الذي يتمتع به وأعواده الكبريتيه	\$14.600	النمسا- المجر وإيطاليا (وفقا لتقرير القنصلية)	أعواد الثقاب

الصابون	فرنسا وبلاد شرق المتوسط	\$14.600	يميل إلى الارتفاع بقوة
---------	-------------------------	----------	------------------------

### الميزات الخاصة لتجارة الاستيراد.

فيما يتعلق بما سبق هناك القليل من النقاط التي تستحق الذكر بشكل خاص، حيث تصدرت الولايات المتحدة السوق في الأقمشة الرمادية من حيث الجودة تلتها مانشستر ثم الهند في المركز الثالث، أما في البضائع القطنية فقد جاءت مانشستر في الصدارة والولايات المتحدة في المرتبة الثانية، في حين كانت بقية البلدان الأخرى بعيدة فيما يتعلق بالجودة، لكنها استحوذت على حصة كبيرة من السوق من خلال إنتاج أنواع رخيصة تناسب الأذواق المحلية.

أما في منتجات الحرير فلا يمكن لأوروبا منافسة التجارة الهندية إلا إذا أخذت الأذواق المحلية في الاعتبار، وهذا ما فعلته إيطاليا قبل الحرب حيث عززت تجارتها بقطائف حريرية مطرزة تستخدم لمعاطف الخصر الفاخرة، والتي يتم ارتداؤها كثيرا في اليمن من قبل سكان المدن الأثرياء. فيما تتحدث إحصاءات الحبوب عن نفسها، فمن الملاحظ أن الأرز وحده والذي لا يزرع كثيرا في اليمن بقي ثابتاً إلى حد ما فيما تباينت بقية أنواع الحبوب بشكل كبير.

وبياع السكر الذي ترسله النمسا- المجر في كتل مخروطية كبيرة، وينتشر هذا النوع من السكر في الأسواق المحلية لشمال إفريقيا، كما كان أيضا النوع الوحيد الذي يمكن الحصول عليه في جنوب المغرب. وتتميز الأواني الزجاجية والأدوات المنزلية وأدوات المائدة المستوردة بأنها رخيصة الثمن وفاخرة.

في حين استولت ألمانيا على سوق الحديد والصلب والنيلة الصناعية، كما أن استيراد السمن كان ضرورة كونه يُستخدم عالمياً كسلعة غذائية ويستخدم أيضا في الطهي، حيث أن الحيوانات في اليمن لا تنتج الحليب الكافي الذي من شأنه أن يلبي الطلب على الزبدة.

كما أن الطلب على البترول سيكون دائما حيث ارتفع إلى مستويات غير عادية خلال فترة الحصار ، وعندما تعذر الحصول عليه تم استبداله إلى حد ما بزيوت الخردل مما قد يؤثر على السوق في فترة ما بعد الحرب لبعض الوقت.

وتتميز عينات أعواد الثقاب المستوردة بأنها رخيصة الثمن، وتعود السفن التي تجلبها محملة بشحنات الملح الصخري من الصليف، حيث تصدر الصليف حوالي ١٠٠ ألف طن من الملح الصخري في السنة العادية، وقد كانت هذه التجارة مزدهرة في فترة ما قبل الحرب وكانت حينها بيد إدارة الدين العثماني.

كما كان يتم استيراد الصابون من فرنسا في صفائح فاخرة، في حين يتم استيراد الأصناف المحلية الخام التي تستخدم للغسيل من اليونان وآسيا الصغرى وسوريا والتي كانت تتمثل بشكل رئيسي في صابون زيت الزيتون.

### البن والجلود والصلال هي الصادرات الرئيسية.

إن البن والجلود والصلال هي الصادرات الوحيدة التي تستحق الدراسة من وجهة نظر تجارية عملية وهي جديرة بالتفصيل، وقد توزعت خلال السنوات العشر التي سبقت الحرب على النحو التالي:

ملاحظات	القيمة	متوسط السنوية	السوق	الصادرات
يميل إلى الارتفاع		\$486.650	مرسيليا	البن، والصلال
يتباين		\$291.990	نيويورك	مكرر
يتفاوت بشكل كبير (تتركز تجارة النقل بشكل أساسي في الجلود		\$291.990	عدن	مكرر

البن	السويس	\$291.990	يرتفع	(والصلال)
البن، والصلال	لندن	\$97.330	ارتفع قبل الحرب بخمس سنوات بعد أربع سنوات من الكساد	

أما جميع الدول الأخرى فقد كانت متخلفة عن الركب بما في ذلك الإمبراطورية العثمانية التي كانت لا تستورد سوى البن، فيما كانت الهند في ذيل القائمة بمتوسط قيمة سنوية قدرها ٩٧٣٣ دولارًا (مع تباين كبير).

### البن المنتج الرئيسي للزراعة اليمنية.

سيطلب البن المنتج الرئيسي للزراعة اليمنية تعامل حذرا بعد الحرب، ففي عام ١٩٠٩ حدثت زيادة كبيرة في قيمة هذا التصدير مقارنة بالسنوات الأربع السابقة؛ ولكن ومنذ صيف ١٩١٠ حدث انخفاض كبير في الجودة والكمية بسبب شحة الأمطار في جميع أنحاء مرتفعات اليمن، حيث أن العديد من المزارعين لم يستطيعوا أبدًا تجاوز الضائقة المالية التي كانوا متورطين فيها. وبلغ متوسط أسعار حمولة البن لكل ١٠٠ باوند من عام ١٩١٠ حتى عام ١٩١٢ على النحو التالي: (تم تحويل الأسعار الأصلية بالفرنكات بسعر الصرف العادي البالغ ٠.١٩٣ دولار أمريكي):

المنطقة	متوسط السعر لكل ١٠٠ باوند			المنطقة	متوسط السعر لكل ١٠٠ باوند		
	١٩١٢	١٩١١	١٩١٠		١٩١٢	١٩١١	١٩١٠
بني مطر	\$١٨.٧٣	\$١٤.٧١	\$١٣.١٣	ريمة	\$٢٠.١٣	\$١٦.١١	\$١٤.٥٣
أنس				حجة	\$١٩.٧٨	\$١٥.٧٦	\$١٤.١٨
الحيمة	\$١٨.٣٨	\$١٤.٣٦	\$١٢.٧٨	بُرع	\$١٩.٢٦	\$١٦.٢٣	\$١٣.٦٦
الشرقي (المناطق الشرقي)				تعز (اليمن الجنوبي)	\$١٩.٠٨	\$١٥.٠٥	\$١٣.٤٨
حراز	\$١٨.٢٢	\$١٤.١٨	\$١٢.١٦	ملحان	\$١٨.٠٨	\$١٤.٨٨	\$١٣.٣١

## شحنات البن العادي

في فترة ما قبل الحرب كان متوسط البن اليمني يُباع في القاهرة بالتجزئة بسعر 9 قروش للكيلو (على سبيل المثال 112 فرنكاً للكيس الذي يبلغ وزنه 50 كيلو، أو 19.60 دولاراً لكل 100 جنيه)، وقد أعطى هذا هامش ربح ضيق للغاية على الرغم من حقيقة أن أسعار الحديد قد انخفضت منذ عام 1912 بسبب قيام التجار المحليين بالشراء على المكشوف، ويعزى هذا الارتفاع الحاد في الأسعار إلى زيادة المصاعب في العبور وكذلك الكساد الزراعي وغياب الائتمان المالي؛ لأنه لا توجد آلية يستطيع بها تاجر الحديد تجاوز محنة المزارع المحلي، لذلك فإن السلف النقدية لتحفيز الإنتاج غير واردة. وبالتالي فإن المنافسة في الأسواق التي عادة ما تكون مثقلة بالبن القادم من أمريكا الجنوبية ليست عملاً جيداً، ولكن يجب أن يؤخذ في الاعتبار أن بن اليمن يتمتع بجودة عالية تمكنه دائماً من السيطرة على السوق في حال كانت هناك ظروف عادلة. هذا هو الحال بشكل خاص في سوق لندن. وتوضح الأرقام التالية لعام 1909 الحركات الطبيعية للبن المصدر:

السوق	بالطن	القيمة
الفرنسي (بشكل رئيسي مرسيليا)	١.٨٤٩	\$٥٤٩.٨٩٠
الولايات المتحدة (نيويورك وبوسطن)	٨٣٦	\$٢٤٨.١٩٠
مصر	٩٠٨	\$٢٧٣.٦٢٠
عدن (لإعادة التصدير)	٣٧٢	\$١١٠.٧١٠
لندن	٢٤٢	\$٧٢.٠٢٥

وفيما يتعلق بدرجات البن المختلفة علينا أن نشير إلى الحقائق التالية:

يتصدر البن الحرازي السوق من حيث الكمية والمتوسط العام للجودة، إلا أن المطري والأنسي هما الأعلى جودة، وهما مشهوران بالصلابة والشكل المنتظم الذي يشبه حبة الفول، وإذا تم تخزينهما لفترة طويلة في الحديدية أو في أي مكان آخر على الساحل حيث يكون الهواء رطبًا على الدوام فإن حبيتهما قد تتحول إلى اللون الأبيض في طرفيها، مما يدل بالتأكيد على التلف بالنسبة للمشتري الممارس. ولأن حبة البن الأنسي صفراء شاحبة وقاسية جدًا؛ فإنها تخزن بشكل أفضل من المطري.

وتعتبر منطقتي الحيمة وريمة بين قوسين من حيث مقدار الانتاج والجودة كون حبتها غير منتظمة إلى حد ما.

ويتصدر البن الآتي من جبل برع الدرجات الدنيا للبن اليمني، وتشتهر حبته بلونها المائل إلى الأحمر، والذي تفقده إذا تم تخزينها لفترة طويلة جدًا في جو الحديدية الرطب.

ويتذيل بن جبل ملحان القائمة، في يحن يغطي البن الذي يطلق عليه مصطلح البن الشرقي مساحة كبيرة من البلاد ويتضمن درجات مختلفة، حيث يوازي متوسط الجودة في السوق أفضل أنواع البن الذي ينتجه جبل ريمة.

في حين يتم استيراد معظم البن التعزي عبر عدن.

وتجدر الإشارة أيضًا إلى أن الجودة الافتراضية في مختلف المناطق قد تختلف من سنة إلى أخرى بسبب الحصاد غير المنتظم، والذي يمكن عزوه إلى الضغوط المالية على المزارعين أو إلى الاضطرابات السياسية والتي أدت إلى تدمير مساحات كبيرة من البن في المناطق المضطربة.

## الصلال والجلود

تستخدم جلود الماعز والأغنام في صناعة القفازات وكذلك الجلود المغربية. وتستحوذ نيويورك على ما يقارب نصف العرض المتاح وقد يزيد أحيانًا، في حين يذهب أقل من ربع العرض المتاح إلى مرسلينا، ونفس الكمية تقريبًا تذهب إلى لندن حينما يتم الأخذ في الاعتبار الصادرات عبر السويس. ويتم الشحن إلى جميع الأسواق الأنفة الذكر عن طريق عدن من خلال عدة وكلاء.

تُستخدم جلود الأبقار في صناعة الأحذية وكذلك للسلع الجلدية الثقيلة، ويقدر متوسط القيمة السنوية لصادرات الجلود الكبيرة بنصف العشر فقط من قيمة الجلود، وتعتبر القيمة الرقمية للجلود والصلال منخفضة نظراً لكون إنتاجها يعتمد على إمدادات المياه، فإذا كان هناك جفاف فإن السوق يكاد يكون غارقاً بالسلعة لأن القبائل الرعوية في تهامة والتي توفر إمدادات المياه لهذه الصادرات تقوم بتقليصها بهدف تدمير أكبر قدر ممكن من المخزون؛ ومثل هذا الإجراء يؤدي بطبيعة الحال إلى سوق قصير الأجر في العام التالي خاصة إذا تحسن هطول الأمطار. وتعتبر تهامة عسير المصدر الأكثر انتظاماً للصلال والجلود حيث تأتي معظمها من هناك.

هناك أموال يمكن جنيها في الجلود والصلال لكن العملية تحفل بالمضاربة أحياناً ومعقدة بعض الشيء، ويتم شراء الجلود بالقطع في حين يتم شراء الصلال بالأوزان، ولكن يجب على تجار الحديدية تصنيف المنتجين حسب الوزن والحجم والجودة فيما يتعلق بأسواق التصدير وهذا يتضمن الاستعانة بخدمات مجموعة محلية ماهرة منتقاة تحت إشراف دقيق. والتاجر الأوروبي في الحديدية في يد السمسار الأصلي الذي يتعامل معه والذي يجلب له نفاذ السوق عند وصول قافلة، ثم يجب عليه بعد ذلك التفكير في متطلبات شركته والمقدار الذي يمكنه الحصول إليه، ويعتبر هذا بسيط نسبياً إذا كان الاتصال التلغرافي بين الحديدية - وشبه جزيرة الشيخ سعيد - وجزيرة ميون يعمل، لكن في حال توقفه كما هو الحال حتى الآن، فسيتعين على التاجر الاعتماد على قوارب المراسلة من عدن والتي قد تتأخر لأسبوع أو أسبوعين، لذا فهناك مجال لقدرة كبير من المبادرة والمضاربة.

وتجدر الإشارة إلى أن الطريقة الرعوية لمعالجة الجلود الكبيرة والصغيرة بدائية للغاية، حيث تتم أساساً باستخدام الرماد وهو مادة حافظة لا يمكن الوثوق بها في مناخ الحديدية الرطب، لذلك يجب على التاجر المُصدّر أن يستأجر أو يقيم "عريش" واسع أو قصب وحصير حيث يقوم بعمل التهوية اللازمة للصلال التي أشتراها وليعيد معالجتها. من المحتمل أن يكون سوق الجلود والصلال متخماً لبعض الوقت عندما يتم إعادة فتح التجارة البحرية لليمن.