

ترجمة غير رسمية لتقرير البنك الدولي حول " تأثير الهدنة على ديناميكيات تموين الوقود ، وهيكـل اسعار الوقود مستخدمين صور الاقمار الصناعية ونمذجة الاسعار " Price Modeling

ترجمة : خالد عبد الواحد محمد نعمان – 26 سبتمبر 2022م

صدر التقرير في شهر سبتمبر 2022م باللغة الإنجليزية

يجمع هذا التقرير ويقارن بين هياكل أسعار الوقود في المناطق الخاضعة لسيطرة سلطة الأمر الواقع – وتختصر في هذا التقرير ب (DFA) - في شمال اليمن (المعروفه أيضاً باسم الحوثيين) وأولئك الخاضعين للسيطرة الإدارية لحكومة الشرعيه المعترف بها دولياً في اليمن ، - وتختصر في هذا التقرير ب(IRG) - .

كما يفحص الاختلافات في هياكل أسعار الوقود في مناطق DFA عندما يدخل الوقود مباشرة عبر ميناء الحديدة ، مقارنة بالوقت الذي يتم فيه نقل كميات كبيرة من الشاحنات برا من IRG إلى مناطق DFA خلال فترات انخفاض نشاط الاستيراد عبر الى الحديدة.

يحدد التقرير ويحلل طرق نقل الوقود البري بالشاحنات وطرق التوزيع - على وجه التحديد في المسارات المستخدمة لشاحنات الوقود من مناطق IRG إلى مناطق DFA ويستخدم صور الأقمار الصناعية لفحص استخدام طرق النقل والتوزيع هذه وتقييم العدد من شاحنات الوقود الموجودة في نقاط رئيسية على طول هذه الطرق ، قبل وبعد دخول الهدنة التي توسطت فيها الأمم المتحدة ودخلت الهدنة حيز التنفيذ في 2 أبريل 2022 م .

يأخذ تحليل أسعار الوقود في هذا التقرير في الاعتبار عدداً من العناصر ، مثل عوامل التكلفة المختلفة التي تشكل أسعار الوقود للمستهلكين في مناطق DFA و IRG ، ويميز التقرير أيضاً بين الديناميكيات المختلفة المحيطة بإعداد ملف "السعر الرسمي" (أي السعر الذي تحدده شركة النفط اليمنية التي تديرها الدولة للوقود المباع في محطات شركة النفط YPC أو وكلاء YPC و "سعر تجاري" (للووقود المباع في محطات مملوكة للقطاع الخاص).

تشمل عوامل التكلفة:

- تكلفة الوقود في السوق الدولية حسب شرائها من قبل المستورد
- الضرائب والجمارك على استيراد الوقود
- تكلفة النقل
- تكاليف التوزيع والتشغيل
- غرامة التأخير.

تشمل العوامل الأخرى قيمة الريال اليمني في مناطق DFA و IRG وكيف تؤثر على سعر المستهلك.

لقد أتاح فهم أعمق لهياكل أسعار الوقود في جميع أنحاء اليمن وعلاقتها بديناميكيات الأسعار الدولية ، التطوير المستمر لتقديرات سيناريو أسعار الوقود لمناطق DFA و IRG. السيناريوهات الواردة في هذا التقرير تغطي مختلف الأوقات خلال فترة النزاع ، من فبراير 2019 إلى يوليو 2022 ، وإجراء مقارنات بين تعطل ميناء الحديدة و فترات عدم الانقطاع.

يركز التقرير أيضًا على تأثير التدخل العسكري الروسي والصراع المستمر في أوكرانيا منذ فبراير 2022 والهدنة التي توسطت فيها الأمم المتحدة اعتبارًا من أبريل 2022.

على الرغم من الانتهاء من صياغة التقرير في يوليو 2022 ، من المهم الاعتراف بالتحول في الحديدة لديناميكيات استيراد الوقود في نهاية أغسطس وبداية سبتمبر 2022.

ماحدث من تحول موازي في ديناميكيات العرض والسعر في مناطق DFA هي تمت بسبب التطور الملحوظ في الدخول السلس لسفن الوقود التي كانت محتجزة من قبل التحالف في منطقة الاحتفاظ ، المعبر عنها ب CHA ، الى ميناء الحديدة فقد تحقق الإمداد النسبي واستقرار الأسعار في مناطق DFA ، منذ إنشاء الهدنة التي توسطت فيها الأمم المتحدة في أبريل 2022.

نظرًا لتوقيت هذه الأحداث ، فإن تفاصيل أزمة استيراد الوقود الأخيرة في الحديدة ، ليست جزءًا من التحليل ونمذجة البيانات التي اكتملت في يوليو 2022. و سيبحث فريق ACAPS الذي اعد هذا التقرير لتحليل المواجهة الأخيرة كما هي . ولا يزال هذا التقرير مبني على السابق من المعلومات .

منذ مارس 2019 ، كانت هناك أربع فترات انقطاع كبيرة في ميناء الحديدة. أدت هذه الفترات إلى خفض واردات الوقود عبر الحديدة بمعدل 70٪ (انظر الشكل 1). امتدت فترات الانقطاع هذه على الأطر الزمنية التالية:

- مارس - أبريل 2019
- سبتمبر 2019
- يونيو - سبتمبر 2020
- يناير 2021 إلى أبريل 2022.

الشكل 1. متوسط واردات وقود الحديدة الشهرية.

المصدر: مناقشات ACAPS مع أصحاب المصلحة

في يونيو 2020 ، أوقفت IRG واردات الوقود وسمحت فقط باستيراد وقود تجاري محدود عبر ميناء الحديدة خلال يوليو - سبتمبر 2020. في الوقت نفسه ، IRG تصاريح إضافية لواردات الوقود عبر مينائي عدن والمكلا ، وبدرجة أقل عبر ميناء نشطون. استندت استراتيجية IRG إلى توقع أن كميات كبيرة من الوقود يتم نقلها بالشاحنات برا من موانئ عدن والمكلا ونشطون إلى مناطق DFA يمكن أن تخفف من انخفاض واردات الوقود عبر الحديدة . بعد فترة وجيزة من ثلاثة أشهر وخلال الفجوة بين أكتوبر وديسمبر 2020 ، وبعد ضغوط من أصحاب المصلحة الدوليين فيما يتعلق بالمخاوف الإنسانية ، فقد أعاد IRG تطبيق الاستراتيجية من يناير 2021 إلى أبريل 2022.

خلال فترات تعطل الموانئ ، لم يؤد تخفيض واردات الوقود إلى الحديدية بشكل مباشر إلى نقص إمدادات الوقود في مناطق DFA حيث تمكنت سلاسل التوريد الداخلية من التكيف بسرعة ، مع نقل الوقود بالشاحنات برا من مناطق IRG إلى السوق الأكثر ربحاً في مناطق DFA وتشير صور الأقمار الصناعية وعبر الإنترنت إلى أن شاحنات الوقود كانت تنقل الوقود من عدن والمكلا إلى DFA عبر ممر الرويك والحزم بمحافظة الجوف منذ يناير 2021. المشاكل الدورية التي تعرض لها التموين في مناطق DFA غالباً ما يتزامن مع سوء إدارة وتفتين إمدادات الوقود الحالية ، بما في ذلك الوقود الذي قد دخل بالفعل إلى مناطق DFA برا. كما كانت هناك فترات منعزلة يبدو فيها أن شاحنات الوقود منعت من ذلك التقدم من ممر رويك إلى الحزم. خلال فترات الاضطراب المتزايد ، وبالتالي ، انخفضت واردات الوقود في الحديدية ، واستفادت الحكومة الشرعية مالياً من الضرائب الإضافية على استيراد الوقود والإيرادات الجمركية المتولدة من الزيادة كميات الوقود التي تدخل عبر الموانئ البحرية في مناطق IRG ، وتحديداً عدن والمكلا. من ناحية أخرى ، حقق DFA أرباحاً من خلال مبيعات الوقود المحلية والرسوم الجمركية التي كان سيتم تطبيقها عادة في الحديدية ولكن تم تطبيقها بدلاً من ذلك مقابل الوقود الشاحنات التي تدخل مناطق DFA برا.

في 2 أبريل 2022 ، تغيرت ديناميكيات استيراد الوقود وتوزيعه وديناميكيات الأسعار في اليمن بشكل ملحوظ بعد بدء تنفيذ الهدنة التي توسطت فيها الأمم المتحدة لمدة شهرين بين IRG و DFA والتحالف الذي تقوده السعودية (رويترز 2022/04/01). تضمنت الهدنة اتفاقاً للسماح ل 18 شحنة وقود لدخول وتفريغ ميناء الحديدية خلال فترة الشهرين الأولى . وقد أدى التخفيف من تعطل واردات الوقود عبر ميناء الحديدية إلى زيادة مفاجئة وكبيرة في أحجام واردات الوقود عبر الميناء وعودة النشاط إلى مستويات ما قبل الاضطراب. وقد ارتفع حجم واردات الوقود عبر الحديدية من 3000 طن متري في مارس 2022 إلى 179 ألف طن متري في أبريل (انظر الشكل 1).

منذ بدء الهدنة ، تغيرت ديناميكيات استيراد الوقود وتوزيعه والأسعار بشكل كبير. عادت الحديدية إلى أحجام الواردات قبل الانقطاع. واردات الوقود إلى الحديدية خلال فترات ما قبل الانقطاع بلغ 159 ألف طن متري في الشهر. وارتفع إلى 187 ألف طن متري شهرياً خلال فترة الهدنة. بالمقابل شهد ميناء عدن ، انخفاض بنسبة 67% في متوسط واردات الوقود الشهرية ، من 284000 طن متري شهرياً في الفترة من يناير إلى مارس 2022 إلى 93000 طن متري شهرياً في أبريل - يونيو (انظر الشكل 3). تتشابه أرقام واردات عدن هذه مع واردات ما قبل الاضطراب.

تفسر الأسباب التالية إلى حد كبير الارتفاع الكبير في نشاط استيراد الوقود في الحديدية والانخفاض النسبي في استيراد الوقود عبر عدن :

• أتاحت الهدنة لتجار الوقود الاستفادة من فرصة استيراد الوقود عبر الحديدية وبيعه مباشرة إلى DFA عبر شركة النفط التابعة لها YPC . نمت ثقة السوق مع استمرار الهدنة واستمرار دخول الوقود عبر الحديدية - مع ملاحظة المقارنة لسهولة إصدار التصاريح ودخول الوقود عبر الحديدية مقارنةً بالسابق قبل الانقطاع وبعده. وأصبحت عدن خياراً أقل استحساناً وضرورية للتجار الذين يتطلعون إلى بيع الوقود في الشمال والشمال الغربي في المحافظات ، حيث يقيم ما

يقدر بنحو 70 ٪ من السكان ومعظم الوقود التجاري والصناعي في اليمن كان الطلب يتركز فيها .

• ساهم الانطلاق المفاجئ للهدنة وانخفاض الطلب على الوقود المراد نقله برأ من عدن إلى مناطق DFA في فائض الوقود في عدن في أبريل . الوقود الذي تم استيراده عبر عدن وتحميله في مرافق التخزين في مارس لم يعد متوافقاً للنقل بالشاحنات إلى مناطق DFA ، مما يؤدي إلى انخفاض الطلب على الواردات مع الحفاظ على الفائض.

• تساهم الأسعار الدولية المتزايدة للسلع الأساسية المستوردة ، مثل الوقود ، في زيادة تكاليف المعيشة في كليهما مناطق IRG و DFA وينتقل ارتفاع أسعار النفط العالمية إلى أسعار الوقود والسلع المحلية ، مما يؤثر على تكلفة العيش لليمنيين.

• يزعم أن شركة النفط اليمنية التي تديرها DFA رفعت العلاوة المدفوعة لتجار الوقود لتحفيزهم على استيراد الوقود عبر الحديدية. كما أصبح العملاء أكثر عزوفاً عن الاستيراد عبر عدن بسبب ارتفاع المخاطر المرتبطة باضطرارهم إلى بيع 50٪ من المنتجات شحناتهم في السوق المحلية بشكل مستقل عن YPC التي يديرها IRG.

أثر التحول في نشاط الاستيراد خلال الهدنة على ديناميكيات توزيع الوقود ، مثل الطلب والحاجة إلى الوقود المراد نقله بالشاحنات البرية من مناطق IRG إلى DFA انخفضت بشكل ملحوظ. وأدى التحول إلى انخفاض النشاط على طول طرق الإمداد البرية الرئيسية في السابق لنقل الوقود من IRG إلى مناطق DFA . على سبيل المثال ، انخفض نشاط شاحنات الوقود بشكل ملحوظ عند ممر رويك والذي يعتبر ممر صحراوي في محافظة الجوف وفوق مارب ويمثل التقاطع الرئيسي للوقود المنقولة بالشاحنات من عدن أو المكلا إلى مناطق DFA . كما انخفض عدد شاحنات الوقود الموجودة في ميناء النفط في عدن بنسبة 70٪ بين فترة ما قبل الهدنة

وفي مناطق DFA ، التحول في ديناميكيات الوقود ، خفضت تكاليف التوزيع بنسبة 35٪ من الدولار الأمريكي ، 0.49 / لتر بين يناير 2021 وفبراير 2022 إلى 0.32 دولار أمريكي / لتر بين مايو ويونيو 2022 (انظر الشكل 8).

وبالمثل تكاليف التوزيع الإضافية والأرباح في منطقة DFA انخفضت بنسبة 80 ٪ خلال الفترة نفسها. على الرغم من هذا التخفيض و انخفاض في الأسعار التجارية ، والتي أصبحت أكثر تماشياً مع الأسعار الرسمية ، فإن ارتفاع أسعار النفط العالمية بنسبة 30٪ (انظر الشكل 5) أدى إلى زيادة بنسبة 17٪ في سعر المستهلك من الوقود في مناطق DFA ، من 1.02 دولار أمريكي / لتر إلى دولار أمريكي 1.19 / لتر خلال نفس الفترة.

نتج عن انخفاض تكاليف التوزيع خفض تكاليف النقل البري - مع ملاحظة مسافة أقصر من ميناء الدخول ، حيث شاحنات الوقود تحمل الوقود للنقل والتوزيع عبر إقليم DFA ، وإزالة ازدواج تحصيل الضرائب .

الهدنة وإعادة فتح ميناء الحديدية لواردات الوقود خفف من وطأة التلوث ، ومن تأثير ارتفاع أسعار النفط العالمية. وكان سيكون سعر المستهلك الحالي للوقود أعلى بنسبة 14٪ في

الحديده ، اذا ما استمر الاضطراب مع ارتفاع الاسعار من 671 ريال يمني لكل لتر إلى 783 ريال يمني لكل لتر (1.19 دولار أمريكي إلى 1.37 دولار أمريكي) في مناطق DFA.

تضاعفت تكاليف توزيع DFA وهوامش الربح التجارية أكثر من ثلاثة أضعاف ، بين يناير 2021 وفبراير 2022 إلى مارس 2022 ،

على وجه التحديد في الفترة التي أعقبت بداية الغزو الروسي لأوكرانيا في 24 فبراير 2022 وقبل التأسيس للهدنة التي توسطت فيها الأمم المتحدة في 2 أبريل. نتج الارتفاع ثلاث مرات جزئياً عن زيادة أسعار النفط العالمية بنسبة 30% ، لكن هذا الارتفاع لا يعطي زيادة الإيرادات بالكامل. بين فبراير - أبريل 2022 ، بلغ متوسط السعر التجاري للوقود 25000 ريال يمني / 20 اللتر (1،250 ريال يمني / لتر) ، والذي استقر عند 14000 ريال / 20 لترًا (700 ريال يمني / لتر) بين أبريل - يونيو 2022 (انظر الشكل 10).

من المحتمل أن يكون كل من IRG و DFA قد حقق إيرادات وأرباحاً كبيرة في الفترة من 24 فبراير إلى أبريل ، مع الزيادة الهائلة في أسعار النفط العالمية وزيادة تقلبات السوق. بعد هذه الزيادة الكبيرة ، شهدت فترة الهدنة تكاليف التوزيع وهوامش الربح التجاري العودة إلى مستويات ما قبل الهدنة في مناطق DFA. لهذا التحليل ، التقلبات العالية لكل من أسعار النفط العالمية وأسعار وقود المستهلك في فبراير - أبريل 2022 قد تجعل المقارنات مضللة. وعلى هذا النحو ، ركز التحليل المقارن للهدنة وما قبل الهدنة على الفترات من يناير 2021 إلى فبراير 2022 ومايو - يونيو 2022.

في مناطق IRG ، استمرت أسعار النفط الدولية وسعر صرف الريال اليمني في التأثير على ديناميكيات أسعار الوقود. ونتج عن ذلك استقرار الريال اليمني في منطقة IRG (انظر الشكل 4)

بدعم من المملكة العربية السعودية و الإمارات العربية المتحدة تعهدتا بحزمة قدرها 2 مليار دولار أمريكي للبنك المركزي اليمني الذي يسيطر عليه IRG في عدن لتمويل الاستيراد واستقرار العملة . على الرغم من هذه التطورات ، فإن الانخفاض المحتمل في أسعار المستهلك لم يكن كذلك ولم يتحقق. بل ارتفع سعر المستهلك للوقود بنسبة 67% من 672 ريال يمني (0.65 دولار أمريكي) للتر الواحد بين يناير 2021 وفبراير 2022 إلى 1،121 ريال يمني (1.10 دولار أمريكي) للتر الواحد بين مايو ويونيو 2022 (انظر الشكلين 9 و 11). كلاً من أسعار النفط العالمية وتوزيعه، وزادت التكاليف أيضاً في مناطق IRG خلال الهدنة. من المحتمل أن تكون الزيادة في تكاليف التوزيع نتيجة للموزعين والمالكين المحليين من المحطات الخاصة التي تتطلع إلى استرداد التكاليف المتزايدة من ارتفاع أسعار النفط العالمية. وبالمثل ، من المحتمل أن يكون هناك دافع للتعافي للإيرادات لتعويض انخفاض الواردات إلى عدن والمكلا. على الرغم من حدوث انخفاض بنسبة 67% في المتوسط الشهري للوقود ، الواردات إلى عدن وخفض بنسبة 70% في عدد شاحنات الوقود الموجودة في ميناء عدن النفطي ، والرسوم الشهرية لـ IRG ، والضرائب ، والتوزيع، وانخفضت هوامش الربح التجاري بنسبة 15% فقط ، بين يناير 2021 وفبراير 2022 إلى مايو - يونيو 2022

النتائج الرئيسية في مناطق DFA :

- خلال فترة الهدنة الأولية التي استمرت شهرين ، تم تفريغ 18 شحنة وقود في ميناء الحديدية.
- زادت واردات الوقود عبر ميناء الحديدية من 3,000 طن متري في مارس 2022 إلى 179,000 طن متري في أبريل.
- 30٪ زيادة مبدئية في أسعار النفط العالمية نتيجة للصراع في أوكرانيا.
- ارتفاع سعر المستهلك للوقود بنسبة 17٪ في مناطق DFA من 1.02 دولار أمريكي للتر بين يناير 2021 وفبراير 2022 إلى 1.19 دولار أمريكي / لتر بين مايو ويونيو 2022. كان هذا بشكل أساسي نتيجة لارتفاع أسعار النفط العالمية. 0.32 دولار أمريكي / لتر.
- خففت الهدنة من تأثير ارتفاع أسعار النفط العالمية.
- انخفضت تكاليف التوزيع في مناطق DFA بنسبة 35٪.
- كان من الممكن أن يرتفع سعر المستهلك للوقود بحوالي 14٪ لو حدث خلل في ميناء الحديدية مع استمرار ارتفاع الأسعار من 671 ريال يمني لكل لتر إلى 783 ريال يمني لكل لتر (1.19 دولار أمريكي إلى 1.37 دولار أمريكي).

النتائج الرئيسية في منطقة IRG

- انخفض عدد شاحنات الوقود الموجودة في ميناء النفط في عدن بنسبة 70٪ بين فترة ما قبل الهدنة وفترة الهدنة.
- شهد ميناء عدن انخفاضاً بنسبة 67٪ في متوسط واردات الوقود الشهرية.
- ارتفع سعر استهلاك للوقود بنسبة 67٪ من 672 ريال (0.65 دولار أمريكي) للتر ما بين يناير 2021 وفبراير 2022 إلى 1121 ريال يمني (1.10 دولار أمريكي) للتر الواحد بين مايو ويونيو 2022. هذه الزيادة بشكل رئيسي نتيجة ارتفاع أسعار النفط العالمية ، وانخفاض قيمة الريال اليمني.

أسعار الصرف كما هي في 6 يوليو 2022م

في منطقة DFA : 560 YR = 1 \$ التغير الشهري % 0.00

في منطقة IRG : 1,135 YR = 1 \$ التغير الشهري % -2.63

مراقبة الأقمار الصناعية لشاحنة الوقود

أجرى هذا التقرير تحليلاً لصور الأقمار الصناعية لتقييم أي تغييرات في وجود شاحنات الوقود في نقاط مختلفة على طول خط طرق إمداد الوقود وتوزيعه برأ في اليمن. و متابعة مناقشات ACAPS مع أصحاب المصلحة وبالإشارة إلى الإنترنت ، الصور والمحتويات الأخرى ، حددت وحللت 13 مجال اهتمام ، مع التركيز على طرق الإمداد الرئيسية التي تربط عدن والمكلا (FS04 - FS01 إلى ممر رويك (FS10 ومديرية الحزم (FS11 في محافظة الجوف.

في غياب بيانات توزيع الوقود داخل اليمن داخل اليمن ، أتاحت صور الأقمار الصناعية الفرصة لتحليل الاتجاهات في التغييرات في ديناميكيات توزيع الوقود من خلال إظهار عدد شاحنات الوقود الموجودة بمرور الوقت. للحصول على تفصيل كامل للمنهجية والتحليل ونتائج التقرير ، انظر الملحق الأول والملحق الثاني

مجالات الاهتمام بشحن الوقود

FS01 نقطة تحميل شاحنات ميناء المكلا

FS02 المكلا توقف الشاحنات بالقرب من فندق الريان

FS03 توقف شاحنة جنوب بروم ميفة بحضرموت

FS04 نقطة تحميل شاحنة ميناء نطف عدن

FS05 عفار البيضاء - نقطة تفتيش جمركية داخلية

FS06 / FS07 الراهدة ، تعز - نقطة تفتيش الجمارك الداخلية

FS08 مفرق قبل معبر شبوة الصحراوي

FS09 جبال العالم

FS10 ممر رويك

FS11 موقف الحزم

FS12 منشأة تخزين صنعا منطقة تحميل شاحنة

FS13 ميناء الحديدة لتحميل / تفريغ مستودع الوقود

النتيجة الرئيسية 1: استخدام ممر رويك لتوزيع الوقود إلى مناطق DFA

خلال فترات الانقطاع المتزايد لواردات الوقود عبر الحديدة ، أصبح ممر رويك (FS10 منطقة رئيسية برأئقل الوقود بالشاحنات. ممر رويك هو امتداد صحراوي يقع في الجوف فوق مأرب المؤدي إلى منطقة الحزم (أيضاً في الجوف). سيتم نقل الوقود من عدن والمكلا إلى الحزم عبر الممر ثم إلى صنعا قبل التوزيع في جميع أنحاء DFA المناطق. سلطت صور الأقمار الصناعية ومقابلات المخبرين الرئيسيين والصور عبر الإنترنت والتقارير الإعلامية (انظر الملحق الثالث والملحق السادس) الضوء على أهمية ممر رويك للنقل البري وتوريد الوقود من IRG إلى مناطق DFA خلال فترات الانقطاع بميناء الحديدة. سلطت هذه المصادر الضوء أيضاً على كيف يمكن أن يصبح ممر رويك عنق زجاجة لتوزيع الوقود عليها مناطق DFA ، حيث تم تعليق الشاحنات على طول الممر - كما كان الحال في فبراير - مارس 2022. أي انقطاع أو تأخير في الطريق البري أثر نقل الوقود في ممر روانك لاحقاً على توافر الوقود وأسعاره في مناطق DFA. هناك ثلاثة احتمالات

أسباب التعثر في ممر رويك:

1. DFA تمنع شاحنات الوقود من التقدم إلى منطقة الحزم

2. منع IRG شاحنات الوقود من التقدم إلى مناطق DFA

3. صغار التجار يؤخرون الدخول لأنهم يحاولون التفاوض على شروط بيع أفضل مع YPC- Sana '

أدى افتتاح ميناء الحديد لواردات المحروقات خلال فترة الهدنة إلى تقليل الاعتماد على ممر رويك لتوزيع المحروقات والإمداد إلى مناطق DFA ، مما يؤدي بدوره إلى تقليل عدد الشاحنات الموجودة في ممر رويك. ونتيجة لذلك ، فإن مخاطر شاحنات الوقود ، تم تعليقها على طول ممر رويك ، على الرغم من أن سعر المستهلك للوقود ظل مرتفعاً في مناطق IRG و DFA بشكل أساسي بسبب الغزو الروسي الذي أدى إلى ارتفاع أسعار النفط العالمية. ومحاولات الموزعين المحليين وأصحاب المحطات الخاصة التي تتطلع إلى استرداد التكاليف المتزايدة من ارتفاع أسعار النفط الدولية وانخفاض الواردات إلى عدن والمكلا ارتفاع أسعار المستهلكين في مناطق IRG.

النتيجة الرئيسية 2: تأثير الهدنة

كان للهدنة تأثير على ديناميكيات توزيع الوقود في جميع أنحاء اليمن. يلخص الجدول 2 نتائج الهدنة.

الجدول 2. ملخص النتائج من رصد الأقمار الصناعية لنقل الوقود بالشاحنات خلال فترة الهدنة.

مجالات نقل الوقود التي لها أهمية في تأثير الحقيقة على عدد شاحنات الوقود الحالي

FS01 نقطة تحميل شاحنة ميناء المكلا بدون تأثير

FS02 المكلا توقف الشاحنات بالقرب من فندق الريان بدون تأثير

FS03 توقف الشاحنة جنوب بروم بحضرموت بدون تأثير

FS04 عدن أويل هاربور نقطة تحميل 70٪ تخفيض في عدد شاحنات الوقود الموجودة

FS05 أفار ، البيضاء - نقطة تفتيش جمركية داخلية لا تأثير

FS06 / FS07 الرهيدة ، تعز - نقطة تفتيش جمركية داخلية لا توجد صور كافية لتحليل الهدنة

FS08 مفرق قبل معبر شبوة الصحراوي زيادة طفيفة في عدد شاحنات الوقود خلال بداية

الهدنة

FS09 جبال العالم لا توجد صور كافية لتحليل الهدنة

FS10 ممر رويك تخفيض عدد شاحنات الوقود ، على الرغم من شاحنات الوقود يستمر في التواجد

FS11 الحزم توقف شاحنة لا تأثير

FS12 مرفق تخزين صنعا منطقة تحميل الشاحنات زيادة في نشاط شاحنات الوقود

FS13 ميناء الحديدية تحميل / تفريغ مستودع الوقود زيادة في نشاط شاحنات الوقود ، على الرغم من عدم عودته إليها مستويات 2019-2020

شهد ممر عدن (FS04) وممر الرويك (FS10) انخفاضاً في عدد شاحنات الوقود الموجودة خلال فترة الهدنة . هذه تتماشى الملاحظة مع انخفاض بنسبة 70% في عدد شاحنات الوقود و 67% في حجم الواردات إلى عدن.

شهد ميناء الحديدية (FS13) ومرفق تخزين صنعاء (FS12) ومعبر شبوة الصحراوي (FS08) زيادة في نشاط شاحنات الوقود ، وشهدت الحديدية زيادة كبيرة في الواردات منذ بدء الهدنة ، مما أدى إلى زيادة تواجد شاحنات الوقود في صنعاء والحديدية متوقع. من جهة أخرى ، ارتفاع عدد شاحنات الوقود عند معبر شبوة الصحراوي، و من المحتمل أن يكون ناتجاً عن الاختلافات الأسبوعية بدلاً من تسليط الضوء على اتجاه مهم. استمرار الوجود يسقط الضوء على ذلك ، على الرغم من استمرار استيراد المحروقات إلى ميناء الحديدية ، وما زال ممر رويك نشطاً. سبب محتمل هو استمرار بعض الوقود ليتم نقلها بالشاحنات من مناطق IRG إلى DFA. كما يمكن ربطها بحركات شاحنات الوقود الواردة والصادرة من مأرب.

لم تشهد مناطق الاهتمام الأخرى أي تغيير في وجود شاحنات الوقود أثناء الهدنة ، مع استمرار انعدام وجود شاحنات الوقود في ممر عفار (FS05) . وبالنسبة لميناء المكلا ، ورغم حدوث انخفاض في الواردات خلال الهدنة ، ظل وجود شاحنات الوقود متسقة (FS01 ، FS02 ، FS03). ويشير هذا الاتجاه إلى استمرار توزيع الوقود طوال فترة الهدنة. شاحنات الحزم توقفت . كما لم تشهد محطة التوقف (FS11) أي تغييرات ، مع بقاء شاحنات الوقود أقل من سبعة في المتوسط في اليوم. الحزم لا يبدو أنه موقع ثابت لتوقف شاحنات الوقود عنده ، وهو ما يرتبط بمناقشات ACAPS مع أصحاب المصلحة.

وتشير النتيجة أيضاً إلى توقف شاحنات الوقود في ممر رويك ، قبل أن تصل إلى الحزم وتستمر في طريقها إلى صنعاء ومنطقة DFA الأوسع

النتيجة الرئيسية 3: الحركة المحتملة للوقود من صنعاء إلى الحديدية

الشكل 7. عدد شاحنات الوقود في مستودع الوقود بميناء الحديدية خلال فترات الانقطاع وعدم الانقطاع.

الحد الأدنى لعدد الشاحنات : 13

الجد الأعلى لعدد الشاحنات : 259

المتوسط لعدد الشاحنات : 94

ملحوظة: خلال هذه الفترة ، ظلت الواردات أقل من المتوسط بسبب تعطل ميناء الحديدية. بغض النظر ، يوضح الشكل زيادة في عدد شاحنات الوقود بميناء الحديدية من أكتوبر 2021 إلى أوائل 2022. وارتفع عدد شاحنات الوقود الموجودة في ميناء الحديدية خلال فترة الانقطاع الأخيرة. قد يكون هناك عدد من الأسباب وراء هذه الزيادة:

• ربما تم إعادة توزيع الوقود وتخزينه في مرافق التخزين في صنعا والحديدة على الرغم من قلة التوافر من الوقود في السوق المحلي في مناطق DFA. ربما تم استخدام مثل هذا التقنين للحفاظ على أزمة إمدادات الوقود داخل مناطق DFA ولمواصلة الضغط الإنساني على الأمم المتحدة.

• قد يستخدم تجار الوقود شاحنات الوقود كوحدة تخزين متنقلة ، في انتظار اللحظة المثلى للمضي قدماً في بيع الوقود في السوق المحلي في مناطق DFA لزيادة الربح.

أدت فترة الهدنة إلى زيادة تواجد شاحنات الوقود في ميناء الحديدة بسبب زيادة واردات الوقود على هذا النحو ، فإن ديناميكيات أسعار الوقود المفترضة في هذا السيناريو لم تعد ذات صلة. ومع ذلك ، فإن مثل هذه الديناميكيات تستحق المراقبة في حالة استئناف الاضطرابات في ميناء الحديدة. غالباً ما يتسبب التقنين المُدار في مناطق DFA بدلاً من التوافر نقص الوقود. يمكن أن تساعد المراقبة في ضمان بقاء تدفقات توزيع الوقود داخل مناطق DFA مفتوحة وفعالة وتضمن التوافر للوقود للمستهلكين.

الإيرادات وأسعار الوقود

مكن الفهم الأعمق لفروق أسعار الوقود من تطوير تقديرات سيناريو أسعار الوقود لمناطق IRG و DFA. تغطي السيناريوهات فترات مختلفة من النزاع ، بين فبراير 2019 و يونيو 2022. تم كسر السيناريوهات وصولاً إلى:

• فترات تعطل الميناء: فترات تعطل استيراد الوقود بميناء الحديدة ، وزيادة الاعتماد على النقل البري بالشاحنات من عدن إلى مناطق DFA

• فترات تعطل ما بعد الميناء: فترات عدم تعطل استيراد الوقود في ميناء الحديدة ، مما يقلل من الاعتماد على النقل البري بالشاحنات.

حلل التقرير فترة تعطل الميناء المنفصلة بين فبراير ومارس 2022 لتحديد التأثير الفوري للصراع في أوكرانيا ، الذي استمر في تشكيل أسعار النفط الدولية المرتفعة والتقلبات الكامنة التي تؤثر على اليمن. بينما التقرير ركز بشكل خاص على التأثير الفوري للغزو الروسي لأوكرانيا ابتداء من 24 فبراير ، وتجاوز الصراع إلى الفترة اللاحقة من التحليل ، والتي نظرت بعد ذلك في النشاط بعد أن دخلت الهدنة التي توسطت فيها الأمم المتحدة حيز التنفيذ في أبريل 2022.

فحص التقرير فترة الهدنة بشهر ، حيث ارتفعت تقلبات كل من أسعار النفط العالمية وأسعار الوقود الاستهلاكية من وقت متأخر من فبراير إلى أوائل أبريل 2022 ، كان من الممكن أن تجعل المقارنات مضللة. من المحتمل أيضاً أن يكون لـ IRG و DFA وتجار الوقود أهمية كبيرة

الإيرادات والأرباح في هذه الفترة بسبب تقلبات السوق ، قبل عودة الاستقرار النسبي للسوق في مايو - يونيو 2022. على هذا النحو ،

ركز التحليل المقارن للهدنة قبل الهدنة على الفترات من كانون الثاني (يناير) 2021 إلى شباط (فبراير) 2022 وفي أيار (مايو) - حزيران (يونيو) 2022.

انظر الملحق السابع للحصول على جدول زمني مفصل لفترات تعطل الميناء والأحداث الرئيسية.

الجدول 3. فترة تعطل الموانئ وتعطل ما بعد الميناء

فترة خط الأساس: فبراير 2019

تعطل الميناء: مارس (الأسبوع 1) إلى أبريل (الأسبوع 3) 2019

اضطراب ما بعد الميناء: أبريل (الأسبوع 4) إلى أغسطس (الأسبوع 4) 2019

تعطل الميناء: سبتمبر (الأسبوع 1) إلى أكتوبر (الأسبوع 2) 2019

اضطراب ما بعد الميناء: أكتوبر (الأسبوع 3) 2019 إلى مايو (الأسبوع 4) 2020

تعطل الميناء: يونيو (الأسبوع 1) إلى أكتوبر (الأسبوع 3) 2020

اضطراب ما بعد الميناء: أكتوبر (الأسبوع 4) إلى ديسمبر (الأسبوع 4) 2020

تعطل الميناء: يناير (الأسبوع 1) 2021 إلى فبراير (الأسبوع 3) 2022

تعطل الموانئ (أوكرانيا): فبراير (الأسبوع 4) إلى مارس (الأسبوع 4) 2022

الهدنة: أبريل 2022

الهدنة: مايو 2022

الهدنة: يونيو 2022

تم تقسيم ديناميكيات أسعار الوقود إلى خمس فئات:

• سعر النفط العالمي (خام برنت)

• رسوم وضرائب DFA

• رسوم وضرائب IRG

• تكاليف التوزيع الأساسية وهامش الربح التجاري

• تكاليف التوزيع والأرباح الإضافية

تم تقدير كل من تكاليف التوزيع الأساسية وهامش الربح التجاري وتكاليف التوزيع الإضافية والأرباح.

تم تقدير تكاليف التوزيع الأساسية وهامش الربح التجاري بنسبة 23.11٪ من إجمالي تكلفة الوقود. هذا على أساس

متوسط تكاليف التوزيع خلال فترات عدم الانقطاع. أي إيرادات متبقية بعد تكاليف التوزيع الأساسية والضرائب والرسوم و

تم تصنيف أسعار النفط العالمية كتكاليف توزيع وأرباح إضافية. انظر الملحق الأول والثاني للحصول على توزيع مفصل

الرسوم والضرائب.

النتائج الرئيسية

خلال فترات تعطل الموانئ ، كان هناك انخفاض بنسبة 70 ٪ في متوسط الواردات إلى ميناء الحديد. سمحت اتفاقية الهدنة الأولية دخول 18 سفينة وقود الميناء خلال الشهرين الأولين ، بين أبريل - يونيو 2022م شهد هذا التطور عودة مستويات الواردات لفترة ما قبل الاضطراب إلى ميناء الحديد ، مع زيادة الواردات من 3,000 طن متري في مارس إلى 170,000 طن متري في أبريل (انظر الشكل 1). يشار إلى أن الهدنة مددت لشهرين إضافيين حتى أغسطس 2022 واستمر استيراد الوقود عبر الحديدية بكميات أكبر بكثير مما كانت عليه قبل الهدنة.

كان للهدنة تأثير على الإيرادات ، وتكاليف التوزيع ، والضرائب ، والجمارك ، والأرباح ، وأسعار الوقود الاستهلاكي في كل من مناطق IRG ومناطق DFA كما كان للزيادة بنسبة 30٪ في أسعار النفط العالمية تأثير كبير. عندما ترتفع أسعار النفط العالمية ، من غير المحتمل أن ينخفض سعر المستهلك للوقود بسبب زيادة تكاليف الوقود ومحاولات التجار للتعافي من زيادة التكاليف. كلما انخفض سعر النفط الدولي ، انخفض سعر الوقود المستهلك في منطقتي IRG و DFA.

إلى حد ما ، خففت الهدنة وإعادة فتح ميناء الحديد لواردات الوقود من تأثير الزيادة الدولية في أسعار النفط. كان من الممكن أن يرتفع سعر المستهلك الحالي للوقود بحوالي 14٪ لو استمر الاضطراب في الحديد، ارتفاع الأسعار من 671 ريال يمني لكل لتر إلى 783 ريال يمني لكل لتر (1.19 دولار أمريكي إلى 1.37 دولار أمريكي) في مناطق DFA سيكون لارتفاع سعر الوقود تموج التأثير على أسعار السلع الأخرى في اليمن بسبب ارتفاع أسعار النقل. كما ستقل حركة الأشخاص بسبب الزيادة في أسعار الوقود ، ومن المرجح أن يحد من الوصول إلى سبل العيش والخدمات الأساسية الأخرى مثل الرعاية الصحية والتعليم والمساعدة الإنسانية.

في مناطق DFA

• خلال فترات تعطل الموانئ ، ارتفعت أسعار الوقود الاستهلاكي بسبب طول طرق التوزيع ووسائل النقل ذات الصلة، بالإضافة إلى الازدواج الضريبي والمدفوعات الجمركية التي نفذتها DFA لتعويض الإيرادات المفقودة من خلال تقليص نشاط استيراد الوقود في ميناء الحديد.

• انخفضت تكاليف التوزيع وهوامش الربح التجاري بنسبة 35٪ من 0.49 دولار أمريكي للتر بين يناير 2021 وفبراير من 2022 إلى 0.32 دولار أمريكي / لتر في الفترة من مايو إلى يونيو 2022.

• انخفضت تكاليف وأرباح التوزيع الإضافية بنسبة 80٪ ، من 0.25 دولار أمريكي للتر بين يناير 2021 - فبراير 2022 إلى 0.05 دولار أمريكي / لتر في الفترة من مايو إلى يونيو 2022. انخفاض تكاليف التوزيع الإضافية والأرباح نتيجة لتخفيف القيود في الحديدية والانخفاض اللاحق في تكاليف سلسلة التوريد.

• ارتفع السعر الإجمالي للمستهلكين للوقود بنسبة 17٪ ، من 1.02 دولارًا أمريكيًا إلى 1.19 دولارًا أمريكيًا للتر الواحد خلال نفس الفترة نتيجة زيادة أسعار النفط العالمية بنسبة 30٪.

• من خلال حساب الفرق بين متوسط تكاليف التوزيع الإضافية والأرباح خلال فترات الانقطاع

مقابل تكاليف التوزيع والأرباح الإضافية خلال فترة الهدنة ، يقدر سعر المستهلك للوقود كانت أعلى بحوالي 14٪ مع استمرار الاضطرابات في الحديد. تم التعطيل لاستئناف أسعار المستهلك. تشير التقديرات إلى ارتفاعها من 671 ريال يمني لكل لتر إلى 783 ريال يمني لكل لتر (1.19 دولار أمريكي إلى 1.37 دولار أمريكي) في مناطق DFA هذه النسبة تنخفض يتوافق مع نماذج ديناميكيات الوقود ACAPS الحديدية اعتبارًا من ديسمبر 2021

في مناطق IRG

- تاريخيًا ، تأثرت ديناميكيات أسعار وقود الحكومة الإيرانية بسعر النفط الدولي وسعر صرف الريال اليمني ولم يكن سببها الانقطاع في ميناء الحديد.
- اتبعت أسعار المستهلك للوقود هذا الاتجاه بشكل عام خلال فترة الهدنة وشهدت زيادة في أسعار المستهلك بسبب ارتفاع أسعار النفط العالمية.
- ارتفع سعر المستهلك للوقود بنسبة 69٪ من 0.65 دولار (672 ريال يمني) للتر الواحد بين يناير 2021 وفبراير 2022م 1.10 دولارًا أمريكيًا (1121 ريالًا يمنيًا) للتر الواحد بين مايو ويونيو 2022.
- زادت تكاليف التوزيع وهوامش الربح التجاري بنسبة 107٪ ، من 0.15 دولار أمريكي / لتر بين يناير 2021 وفبراير 2022 إلى 0.31 دولار أمريكي / لتر بين مايو ويونيو 2022.
- خلال فترة الهدنة ، كان هناك انخفاض بنسبة 67٪ في متوسط واردات الوقود الشهرية إلى عدن و 70٪ في عدد شاحنات الوقود الموجودة في ميناء عدن النفطي.
- من المحتمل أن تكون الزيادة المرتفعة في الرسوم والضرائب وتكاليف التوزيع وهوامش الربح ناتجة عن محاولات الموزعين المحليين وأصحاب المحطات الخاصة الذين يتطلعون إلى استرداد التكاليف المتزايدة التي تكبدوها من ارتفاع أسعار النفط العالمية وتقليص الواردات إلى عدن والمكلا
- الشكل 8. سيناريوهات أسعار الوقود في DFA (البنزين والديزل): تفاصيل أسعار الوقود للتر الواحد (بالدولار الأمريكي).
- الشكل 9. سيناريوهات أسعار الوقود (IRG البنزين والديزل): تفاصيل أسعار الوقود للتر الواحد (بالدولار الأمريكي).

تحليل: تفاصيل أسعار الوقود للتر الواحد (بالدولار الأمريكي)

يوضح الشكلان 8 و 9 تفاصيل متوسط سعر الوقود للتر الواحد بالدولار الأمريكي بين فبراير 2019 ويونيو 2022.

في مناطق DFA

في مناطق DFA ، خلال فترات تعطل الموانئ ، ارتفع سعر الوقود - مع انخفاض توافر الوقود المباع "بالسعر الرسمي" الأقل (أي في المحطات التي تديرها YPC وتلك التي تعمل كوكلاء YPC) مقابل التوفر الأكبر للوقود المباع "بسعر تجاري" أعلى في المحطات المملوكة ملكية خاصة. نتج ارتفاع أسعار الوقود خلال فترات الانقطاع في الحديدية عن طول طرق التوزيع و تكاليف النقل ذات الصلة ، والضرائب المزدوجة ، وزيادة الأسعار الأخرى لتحفيز التجار على نقل الوقود براً إلى مناطق DFA

خلال فترة الهدنة ، في مايو ويونيو ، على الرغم من انخفاض تكاليف التوزيع وهوامش الربح التجاري بنسبة 35٪ ، من 0.49 دولار أمريكي / لتر من يناير 2021 إلى فبراير 2022 إلى 0.32 دولار أمريكي / لتر في تلك الفترة ، أدت الزيادة بنسبة 30٪ في أسعار الوقود العالمية إلى 17٪. ارتفاع سعر المستهلك الإجمالي (من 1.02 دولار أمريكي إلى 1.19 دولار أمريكي للتر). كما كان هناك انخفاض بنسبة 80٪ في التوزيع الإضافي وأرباح 0.25 دولار أمريكي للتر في الفترة من يناير 2021 إلى فبراير 2022 إلى 0.05 دولار أمريكي للتر في تلك الفترة. إعادة فتح ميناء الحديدية ، أزداد ضرائب DFA والجمارك بنسبة 600٪ ، من 0.02 دولار أمريكي إلى 0.14 دولار أمريكي للتر الواحد في نفس الفترة. الزيادة نتيجة لتمكين سلطات DFA من تطبيق ضرائب ورسوم استيراد الوقود في ميناء الحديدية بدلاً من الضرائب الجمركية التي كانت تنفذ في ميناء عدن خلال فترات الانقطاع (انظر الملحق الأول والملحق الثاني).

في مناطق IRG

في مناطق IRG ، أثر سعر النفط الدولي وسعر صرف الريال اليمني على ديناميكيات أسعار الوقود ، بينما الاضطرابات في الحديدية ، لم يكن للميناء تأثير واضح على الأسعار. خلال فترة الهدنة ، استقرت قيمة الريال اليمني مع تقلبات محدودة مدعومة ، من خلال حزمة التعهدات السعودية والإماراتية بقيمة 2 مليار دولار أمريكي ، وزيادة شفافية البنك المركزي اليمني في عدن ، واستدامة الصرف الأجنبي الأسبوعي من خلال المزادات. من ناحية أخرى ، ارتفعت أسعار النفط العالمية بنسبة 30٪. واتبعت أسعار المستهلك للوقود هذا الاتجاه بشكل عام خلال فترة الهدنة وزادت مع ارتفاع أسعار النفط العالمية.

ارتفع سعر المستهلك للوقود بنسبة 69٪ من 0.65 دولار أمريكي (672 ريال يمني) للتر الواحد بين يناير 2021 وفبراير 2022 إلى الدولار الأمريكي م 1.10 لكل لتر بين مايو ويونيو 2022.

خلال الهدنة ، ارتفعت تكاليف التوزيع وهوامش الربح التجاري بنسبة 107٪ ، من 0.15 دولارًا أمريكيًا للتر بين يناير 2021 وفبراير 2022 إلى 0.31 دولار أمريكي / لتر بين مايو ويونيو 2022. هذه الزيادة مرجحة من التكاليف الإضافية على طول سلسلة التوريد الناتج عن ارتفاع أسعار النفط العالمية. على سبيل المثال ، يتطلع الموزعون المحليون إلى شراء الوقود من المستوردين عبر وسطاء يتبعون شركة YPC التي يديرها IRG وتعديل هيكل الرسوم

الخاص به وفقاً لارتفاع أسعار النفط الدولية.و يتم تمرير هذه التكاليف الإضافية في النهاية إلى المستهلك.

تفاصيل أسعار الوقود لكل لتر (ريال)

الشكل 10. سيناريوهات أسعار الوقود في (DFA (البنزين والديزل): تفاصيل أسعار الوقود لكل لتر / ريال يمني
يوضح الشكلان 10 و 11 تفاصيل متوسط سعر الوقود للتر الواحد بالريال اليمني بين فبراير 2019 ويونيو 2022.

في مناطق DFA

كان الريال اليمني في مناطق DFA مستقرًا نسبيًا مقابل الدولار الأمريكي (انظر الشكل 12). أحد العوامل المهمة هو بسبب فرض حظر على الأوراق النقدية الجديدة من YER في مناطق DFA ، مما حال دون انخفاض قيمة الريال كما يظهر في مناطق IRG كما أنه نتيجة لذلك ، يميل سعر الوقود بالريال اليمني إلى تتبع سعر الدولار الأمريكي. أثناء فترة الهدنة رغم تكاليف التوزيع والتجارية ، و انخفضت هوامش الربح بنسبة 39٪ من 296 ريال / لتر فيما بين يناير 2021 وفبراير 2022 إلى 181 ريال يمني / لتر بين مايو ويونيو 2022 ، ارتفع السعر الإجمالي للمستهلك بنسبة 8٪ مقارنة بالريال اليمني من 619 إلى 671 ريال للتر الواحد خلال نفس الفترة ، ويرجع ذلك أساسًا إلى زيادة أسعار الوقود العالمية بنسبة 30٪. وبالمثل ، على مدى في نفس الفترة ، كان هناك انخفاض بنسبة 83 ٪ في التوزيع الإضافي التكاليف والأرباح نتيجة تخفيف القيود في ميناء الحديد من 153 ريالًا / لتر إلى 26 ريالًا / لتر.

في مناطق IRG

في مناطق IRG ، خلال فترة الهدنة ، كان هناك تقدير واستقرار الريال اليمني بدعم من حزمة التعهدات السعودية والإماراتية بقيمة 2 مليار دولار. على الرغم من استقرار العملة ، مع ذلك ، أدت الزيادة بنسبة 30٪ في أسعار النفط العالمية إلى ارتفاع أسعار المستهلك بنسبة 67٪ من 672 ريالًا للتر الواحد بين يناير 2021 وفبراير 2022 إلى 1121 ريال يمني للتر الواحد في مايو - يونيو 2022.

منذ بدء الهدنة ، ارتفعت تكاليف التوزيع وهوامش الربح التجاري بنسبة 102٪ من 154 ريال / لتر بين يناير 2021 وفبراير 2022 إلى 311 ريال يمني / لتر بين مايو ويونيو 2022. كانت هذه الزيادة على الأرجح محاولة من قبل الموزعين المحليين وأصحاب المحطات الخاصة لتعويض التكاليف المتزايدة المترتبة على ارتفاع أسعار النفط العالمية وانخفاض الواردات في عدن والمكلا

الاستنتاجات والتوقعات

لقد تغيرت ديناميكيات استيراد وتوزيع الوقود والأسعار في اليمن بشكل كبير منذ بدء الهدنة في 2 أبريل 2022. شهد تخفيف تعطل واردات الوقود عبر ميناء الحديدة زيادة مفاجئة وكبيرة في حجم الواردات عبر الميناء مع الاستيراد. عودة النشاط إلى مستويات فترة ما قبل الاضطراب. قدم هذا العنصر المحدد من الهدنة فرصة رئيسية لتخفيف قيود العرض وخفض أسعار الوقود التجارية في المناطق الخاضعة لسيطرة وزارة الخارجية. بالمقابل ، شهد ميناء عدن انخفاضاً بنسبة 67% في المتوسط الشهري لواردات الوقود من كانون الثاني (يناير) إلى آذار (مارس) 2022 إلى نيسان (أبريل) - حزيران (يونيو) 2022.

أثر التحول في نشاط الاستيراد خلال الهدنة على ديناميكيات توزيع الوقود ، مثل الطلب والحاجة إلى الوقود المراد نقله بالشاحنات البرية من مناطق IRG إلى DFA انخفضت بشكل ملحوظ. نتيجة لذلك ، كان هناك نشاط أقل لشاحنات الوقود على طول الإمداد البري الرئيسي الطرق المستخدمة سابقاً لشاحنات الوقود من IRG إلى مناطق DFA ، كما يتضح من انخفاض نشاط شاحنات الوقود في ممر روايك.

في مناطق DFA ، أدت المسافات الأقصر من ميناء الدخول إلى مواقع التوزيع إلى خفض تكاليف التوزيع بنسبة 35% ، من 0.49 دولارًا أمريكيًا للتر بين يناير 2021 وفبراير 2022 إلى 0.32 دولار أمريكي / لتر في مايو - يونيو 2022. وخلال نفس الفترة ، لوحظ اتجاه مماثل في تكاليف التوزيع الإضافية والأرباح مع انخفاض بنسبة 80% من 0.25 دولار أمريكي للتر إلى 0.05 دولار أمريكي للتر. زيادة بنسبة 30% في الخدمات الدولية مع ذلك ، أدت أسعار النفط إلى زيادة بنسبة 17% في سعر المستهلك للوقود في مناطق DFA ، من 1.02 دولار أمريكي / لتر بين يناير 2021 وفبراير 2022 إلى 1.19 دولار أمريكي / لتر بين مايو ويونيو 2022. إلى حد ما ، الهدنة واستئناف الوقود بكميات كبيرة ، ساعد نشاط الاستيراد في ميناء الحديدة في التخفيف من تأثير ارتفاع أسعار النفط العالمية بعد الجيش الروسي التدخل في أوكرانيا. في غياب الهدنة وزيادة نشاط الاستيراد عبر ميناء الحديدة ، فإن الأسعار في مناطق DFA سترتفع تكون أعلى من ذلك بكثير. كان من الممكن أن يرتفع سعر المستهلك الحالي للوقود بحوالي 14% في حالة استمرار اضطراب الحديدة مع ارتفاع الأسعار من 671 ريال يمني لكل لتر إلى 783 ريال يمني لكل لتر (1.19 دولار أمريكي إلى 1.37 دولار أمريكي) في مناطق DFA

في مناطق IRG ، استمرت أسعار النفط الدولية وسعر صرف الريال اليمني في التأثير على ديناميكيات أسعار الوقود. الهدنة و أدت التعهدات المجمععة البالغة 2 مليار دولار التي قدمتها

المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة إلى تقدير واستقرار الريال اليمني لـ IRG ، ولكن لم يتحقق الانخفاض المحتمل في أسعار المستهلك. وبدلاً من ذلك ، ارتفع سعر المستهلك للوقود بنسبة 67٪ من ريال يمني (0.65672 دولار أمريكي) للتر الواحد بين يناير 2021 وفبراير 2022 إلى 1121 ريال يمني (1.10 دولار أمريكي) للتر في مايو - يونيو 2022. كلاهما ارتفعت أسعار النفط الدولية وتكاليف التوزيع في مناطق IRG خلال الهدنة. من المحتمل أن تكون الزيادة في تكاليف التوزيع نتيجة للموزعين المحليين وأصحاب المحطات الخاصة الذين يتطلعون إلى استرداد التكاليف المتزايدة المتكبدة من الارتفاع الدولي أسعار النفط. وبالمثل ، من المحتمل أن يكون هناك توجه لاستعادة الإيرادات بسبب انخفاض الواردات إلى عدن والمكلا. على مدار تم تخفيض رسوم وضرائب IRG الشهرية الرسمية لنفس الفترة. على الرغم من أن إعادة فتح ميناء الحديد لاستيراد الوقود قد خفف من ارتفاع سعر المستهلك للوقود ، في حين أن لا يزال سعر النفط العالمي مرتفعاً ، ومن غير المرجح أن ينخفض سعر المستهلك للوقود حيث يحاول المتداولون التعافي من ارتفاعه التكاليف. في حالة انخفاض أسعار النفط الدولية ، سيكون سعر المستهلك للوقود أقل في منطقتي IRG و DFA

المنهجية :

يستند هذا التقرير إلى ما يلي:

- مراجعة البيانات الثانوية
- مقابلات مع أصحاب المصلحة
- مراقبة شاحنة صور الأقمار الصناعية
- نمذجة أسعار الوقود.

ملاحظة من المترجم :

أرجوا المعذرة : على بعض الصياغات الركيكة ، والأخطاء المطبعية ، نتيجة لطول الوثيقة الأصل التي تتكون من 28 صفحة ، وأيضاً لأنها مطبوعة بخطوط صغيرة ، لم أستطع قراءتها إلا عبر مكبر شخصي . وأيضاً لأنني كنت مضغوط بعامل الوقت . وأعد بتصحيحها لاحقاً .

الجدول : ساورها وأرفقها مع الترجمة لاحقاً