اقتصادية شهرية تصدر عن الرابطة الاقتصادية
العدد (26) مـارس 2024م | السنة الثالثة

الرّابطة الاقتصادية

شـراكـة مجتمعية
لمعافاة الاقتصاد

تفاقم الصراع
في البحر الأحمر وآثاره المدمرة

مؤسسة الرابطة الاقتصادية تكرم عامل نظافة في مطار عدن الدولي أعاد مبلغ ضائع لصاحبه

القبيطة
ميراث حرفة (صناعة الحلوى)

مؤسسة الرابطة الاقتصادية تعمل وفقا لتصريح مزاولة النشاط الأهلي رقم (164) الصادر من وزارة الشؤون الاجتماعية والعمل - تاريخ التأسيس 7 مارس عام 2022م.

عـدن - اليمـن www.eaf-ye.com facebook.com/107194314898407 Economista.967@gmail.com

محتويات العدد

هيئة التحرير 03 | افتتاحية العدد 04 | من نحن 06 | شروط النشر في المجلة 07

أخبار الرابطة:

- بمكافاة نقدية.. مؤسسة الرابطة الاقتصادية تكرم عامل نظافة في مطار عدن الدولي أعاد مبلغ ضائع لصاحبه..... 11
- "التطورات الاقتصادية والمهام العاجلة امام الحكومة"..محاضرة في كلية الاقتصاد بعدن. 12

شخصية اقتصادية

المهندس:
سالم احمد باحكيم
خبير في مجال الطاقة الكهربائية..... 14

تحليل أسعار الصرف لشهر يناير 2024 22
تحليل أسعار السلع الغذائية لشهر يناير 2024 45

تطورات اقتصادية

- حتى نخرج من فم الثعبان - د. علي عبدالكريم..... 27
- باب المندب والحكومة اليمنية.. التفكير خارج الصندوق - أ. نبيل الفقيه. 30
- تأثيرات الهجمات الحوثية على الملاحة الدولية ونشاط الموانئ في المناطق المحررة من منظور جيوسياسي وجيوقتصادي - أ. خلدون عبدالله..... 33
- أثر الصراع على البيئة في اليمن - د. عبدالغني عبدالله جغمان..... 36
- الفساد وعلاقته بالسلطة - د. سعد الدين بن طالب.... 48

مقالات اقتصادية

- الميزة التنافسية والقيمة المضافة وأثرها على ربحية المشروعات العالمية - د. نهى عمر العبد شرويط..... 50
- القبيطة.. ميراث حرفة صناعة الحلوى - هلال عبدالله عبدالرب..... 53
- مسار خلق فرص العمل (1-3) - د. أحمد مبارك بشير..... 54
- أخبار اقتصادية عالمية: سلاسل الامداد وأثر اضطرابات البحر الأحمر عليها - د. نهال عكبور..... 56
- من أوراق عمل ورش الرابطة الاقتصادية: تحليل أسباب تراجع ميناء عدن محليًا وإقليميا - د. محمد علوي امزربة + د. حاتم باسرده..... 59

تجارب ناجحة

- أذربيجان.. أرض النار - د. سامي محمد قاسم 72

إلى من يهمه الأمر

- الحكومة والقطاع الخاص شركاء لا غرماء - د. حسين الملعسي - رئيس مؤسسة الرابطة الاقتصادية 75

هيئة التحرير:

د. حسين سعيد الملعسي - رئيس التحرير

د. سامي محمد قاسم - نائب رئيس التحرير

د. صالح القملي - سكرتير التحرير

أعضاء هيئة التحرير:

أ. صالح علي الجفري

د. بثينة السقاف

د. نهال علي عكبور

أ. هلال عبد الله عبد الرب

مستشارو هيئة التحرير:

د. ليبيا عبود باحويرث

د. محمد صالح الكسادي

أ. فضل مبارك

د. حاتم باسرده

د. نهى عمر العبد شرويط

أ. محمد ابوبكر سالم

إخراج فني:

حسين الأنعمي

الافتتاحية

التغيير الحكومي والمهام العاجلة

تـــرزح الـــبلاد تحـــت وطـــأة شـــديدة ومريـــرة مـــن الازمـــات السياســـية والاقتصاديـــة والإنســـانية الخطيـــرة والمعقـــدة والمتراكمـــة بســـبب الفشـــل السياســـي منـــذ عقـــود

يقـــع حمـــل تلـــك الازمـــات علـــى كاهـــل الحكومـــة الحاليـــة ويأمـــل النـــاس تحقيـــق تحســـن فـــي الأوضـــاع الاقتصاديـــة والمعيشـــية

مـــن الصعـــب هنـــا الحديـــث عـــن اصلاحـــات شـــاملة بســـبب عـــدم وجـــود البيئـــة الملائمـــة لتحقيـــق ذلـــك ولكـــن يمكـــن تحقيـــق نجاحـــات فـــي مجـــالات حيويـــة تمـــس حيـــاة النـــاس اليوميـــة والتـــي تتطلـــب جهـــود مشـــتركة مـــن المؤسســـات الحكوميـــة ومـــن المجتمـــع المحلـــي والدولـــي

نقتـــرح اجتهـــادا تحديـــد اولويـــات فـــي شـــكل مقتـــرح نضعـــه علـــى طاولـــة رئيـــس الحكومـــة مـــن منطلـــق اهميـــة وامكانيـــة تحقيـــق تلـــك الأولويـــات وهـــي:

اولا : وقـــف التدهـــور فـــي كافة المؤشـــرات الاقتصاديـــة والمعيشـــة والخدماتيـــة كحجـــر اســـاس يمكـــن البنـــاء عليهـــا فـــي تحقيـــق تحســـن اقتصـــادي ومعيشـــي للســـكان فـــي وقـــت لاحـــق

ثانيـــا : اولويـــات يمكـــن ان تســـاعد فـــي الاســـتقرار والتحســـن فـــي الاقتصـــاد ومســـتوى الحيـــاة وهـــي:

- وقـــف تدهـــور ســـعر صـــرف الريـــال اليمنـــي مقابـــل العـــملات الأجنبيـــة وهـــو مـــن أكثـــر القضايـــا حساســـية وتأثيـــرا علـــى الاقتصـــاد والســـكان وبـــدون ذلـــك ســـيكون اي حديـــث عـــن اصلاحـــات غيـــر ذي نفـــع
- انتظـــام دفـــع الاجـــور وبحـــث امكانيـــة رفعهـــا تدريجيـــا دون احـــداث اثـــار تضخميـــة.
- الســـيطرة علـــى المـــوارد الماليـــة مـــن المصـــادر الداخليـــة والخارجيـــة واســـتخدامها عبـــر موازنـــه عامـــة تزيـــد فيهـــا الإيـــرادات وتخفـــض النفقـــات
- الحـــد مـــن الهـــدر للمـــوارد علـــى مســـتوى مؤسســـات الدولـــة
- تفعيـــل اجهـــزة الدولـــة الرقابيـــة وتمكينهـــا مـــن الرقابـــة علـــى المـــوارد والاســـتخدامات
- تحســـين الخدمـــات الضروريـــة للســـكان وتحديـــدا الكهربـــاء والميـــاه
- الســـيطرة علـــى الوضـــع الامنـــي فـــي مناطـــق ســـيطرة الحكومـــة ووقـــف كل مـــا يـــؤدي الـــى الاضـــرار بالمواطـــن وحركة الســـلع ويزيـــد مـــن ارتفـــاع الاســـعار
- اعـــادة ضبـــط جمـــوح الاســـعار وضبـــط عوامـــل ارتفاعهـــا

ان تلـــك امـــال بســـيطة للغايـــة للمواطـــن ونامـــل ان يعمـــل الجميـــع كفريـــق عمـــل لتحقيقهـــا ومـــن ثـــم البنـــاء علـــى ذلـــك واجـــراء اصلاحـــات اكثـــر شـــمولا ومنهـــا اعـــادة تصديـــر النفـــط والغـــاز واصلاحـــات هيكليـــة بعـــد تهيئـــة الظـــروف المناســـبة لذلـــك

د. حسين الملعسي
رئيس التحرير

■ ترزح البلاد تحت وطأة شديدة ومريرة من الازمات السياسية والاقتصادية والإنسانية الخطيرة والمعقدة والمتراكمة بسبب الفشل السياسي منذ عقود

يقع حمل تلك الازمات على كاهل الحكومة الحالية ويأمل الناس تحقيق تحسن في الأوضاع الاقتصادية والمعيشية

من نحن؟

نبذة عن التأسيس:

تأسست مجموعة رابطة الاقتصاديين على تطبيق الواتساب من قبل د. حسين الملعسي رئيس قسم الاقتصاد الدولي في كلية الاقتصاد والعلوم السياسية/ جامعة عدن، حيث لقت الفكرة استحسانا لدى المؤسسون الأوائل الذين انضموا إلى المجموعة من الأكاديميين ورجال المال والأعمال والإعلاميين والمسؤولين التنفيذيين، والذين بمجموعهم شكلوا النواة الأولى لرابطة الاقتصاديين.

وفي تاريخ 7 مارس عام 2022 تم تأسيس مؤسسة الرابطة الاقتصادية كمؤسسة رسمية تعمل وفقاً لتصريح مزاولة النشاط الأهلي رقم (164) الصادر من وزارة الشؤون الاجتماعية والعمل

الرسالة:

تسعى الرابطة أن تكون منبرًا اقتصاديًا لكل المهتمين في الشأن الاقتصادي، في إطار شراكة تسعى إلى معافاة الاقتصاد، وتقديم مقترحات بالحلول والمعالجات للمشكلات الاقتصادية، كإسهام في تحقيق النمو الاقتصادي، وتحسين بيئة الأعمال على طريق النمو المستدام

الرؤية:

خلق شراكة مجتمعية رائدة، والعمل الجماعي لإيجاد حلول مبتكرة للمشكلات الاقتصادية، ووضع أسس علمية للشراكة بين الدولة والقطاع الخاص؛ لتحقيق شروط معقولة لمعافاة الاقتصاد

القيم:

يحكم عمل المؤسسة منظومة من القيم والتي تتجسد في المهنية والحيادية والشفافية والشراكة المجتمعية والمبادرة والعمل الجماعي

الأهداف:

- تشجيع قيام شراكة مجتمعية تسهم في إعادة بناء الاقتصاد الوطني من أجل الاستفادة من كل الطاقات المتاحة في المجتمع
- المساهمة في دراسة المشكلات الاقتصادية وتقدم حلول ومعالجات تساعد في خلق بيئة اقتصادية ملائمة.
- المساهمة في تنفيذ المشروعات التي تتبناها المنظمات الدولية في مجال التنمية المجتمعية
- إعداد الدراسات والبحوث الاقتصادية بما فيه خدمة رجال الأعمال وتنمية اقتصاد البلاد.
- تبني عقد الورش والندوات والمؤتمرات المتخصصة في مجالات الاقتصاد والتنمية
- العمل على إصدار دورية خاصة للرابطة تنشر فيها نتاج الحلقات النقاشية والورش والمؤتمرات المتخصصة وإشهار التجارب الناجحة لرجال الأعمال
- عقد حلقات نقاشية عبر مجموعة الرابطة في الواتساب تناقش القضايا والمشاكل الاقتصادية الراهنة والخروج بملخصات تعكس وجهه نظر المؤسسة
- تنشيط الحوار مع المهتمين في الشأن الاقتصادي العام وتطور علاقات مع منظمات المجتمع المدني المناظرة محلية ودولية
- السعي للإسهام الفعال مع الجهات الرسمية لوضع السياسات والأجراءات والقوانين المنظمة للنشاط الاقتصادي في البلاد بما يساعد على تحسين بيئة الأعمال
- تقديم الإستشارات الاقتصادية لأعضاء الرابطة وغيرهم
- العمل على تأسيس مركز أبحاث يتبع الرابطة

إنشاء منصات إلكترونية للرابطة تعكس رؤيتها ورسالتها وأهدافها وأنشطتها المختلفة

- تنشيط الحوارمع المهتمين في الشأن الاقتصادي العام وتطوير علاقات عمل مع... الخ

قواعد النشر في مجلة الرابطة الاقتصادية:

1- ألا تكون المشاركة قد نشرت سابقًا وأن تعالج قضايا اقتصادية معاشة.

2- ألا تكون ذات مضمون تهكمي أو ساخر اوتتعرض للاديان والمعتقدات الدينية وأن تلتزم الموضوعية والحياد والمهنية.

3- أن تكون المشاركات بالموضوعات ذات الصلة بالاقتصاد وذات سمة تطبيقية.

4- تقبل المشاركات في المحاور التالية:

- مقالات اقتصادية
- تطورات اقتصادية حديثة.
- الاقتصاد والناس.

5- لا تتجاوز عدد كلمات المقالة عن 1000 كلمه.

6- أن تكون المقالة مطبوعة ببرنامج الوورد وتسلم بهذه الصيغة وتكون سليمة لغويا وفنيا وان يشار فيها الى مصادر المعلومات.

7- ترسل المقالات إلى بريد رابطة الاقتصاديين الإلكتروني قبل تاريخ 25 من كل شهر.

لهيئة التحرير حرية قبول أو رفض نشر أي مقالة دون أن تبدي سبب ذلك،

أو تأجيل النشر في الإعداد القادمة بحسب أولوية الموضوعات المقدمة.

| هيئة التحرير

تعلن مؤسسة الرابطة الاقتصادية عن قبول عروض الإعلان في مجلة الرابطة الاقتصادية الالكترونية الصادرة عنها، إذ يتم تحويل رسم الإعلان إلى حساب المؤسسة البنكي لدى البنك الأهلي اليمني رقم (98600)

وفيما يلي توضيح لذلك:

مكان الاعلان الحجم السعر (ريال يمني)	الحجم	السعر (ريال يمني)
أولاً: عرض سعر شهري		
الإعلان في الصفحة الأولى	صفحة كاملة	80000
الإعلان في الصفحات الثانية والثالثة من الصفحات المخصصة للإعلان	صفحة كاملة	80000
الصفحات ما بعد الـ3 الصفحات الأولى المخصصة للإعلان	صفحة كاملة	80000
الصفحة الاخيرة المخصصة للإعلان	صفحة كاملة	80000
ثـــانيـاً: عرض سعر لمدة 3 أشهر		
الإعلان في الصفحة الأولى	صفحة كاملة	65000
الإعلان في الصفحات الثانية والثالثة من الصفحات المخصصة للإعلان	صفحة كاملة	55000
الصفحات ما بعد الـ3 الصفحات الأولى المخصصة للإعلان	صفحة كاملة	45000
الصفحة الاخيرة المخصصة للإعلان	صفحة كاملة	65000
ثـــالـثـاً: عرض سعر لمدة 6 أشهر		
الإعلان في الصفحة الأولى	صفحة كاملة	60000
الإعلان في الصفحات الثانية والثالثة من الصفحات المخصصة للإعلان	صفحة كاملة	50000
الصفحات ما بعد الـ3 الصفحات الأولى المخصصة للإعلان	صفحة كاملة	40000
الصفحة الاخيرة المخصصة للإعلان	صفحة كاملة	60000

نسايم
NASAYIM

حليب مركز

طعم غني وكريمي

شركة السراري التجارة
ALsarari Trading Company

عدن-الشيخ عثمان-السيلة
02-383350

CAC BANK
شاركنا الريادة

mastercard

مسترناها..

وللسفر جهزناها

قصر السلطان الكثيري - سيئون

الرقم المجاني 8000818
@cacbanky
cards.info@cacbankyemen.com

BANKI
SWIFT
كاك حوالة

الإدارة العامة - عدن
www.cacbankye.com

أرز بسمتي أبيض

عالي الجودة

شاهين
SHAHEEN

بمكافأة نقدية وعينية..

مؤسسة الرابطة الاقتصادية تكرّم عامل نظافة في مطار عدن الدولي أعاد مبلغ ضائع لصاحبه

عدن - فواز الحنشي:

كرّمت مؤسسة الرابطة الاقتصادية، اليوم الأحد، عامل النظافة في مطار عدن الدولي «علي محمد سعيد» تقديراً لأمانته وحسن تعامله، بعد إن عثر على مبلغ مالي يُقدّر ٦٠٠٠ دولار، أثناء عملة في المطار، وإعادة المبلغ لمالكه والذي يعود لأحد المسافرين إلى الهند للعلاج

وقال رئيس مؤسسة الرابطة الاقتصادية د. حسين الملعسي، إن التكريم جاء نظير أمانته وعمله الدؤوب في المطار وتجسيد القيم الأصيلة في المجتمع، بمساهمة من فاعلي الخير

وأشار الملعسي إن هذا التكريم هو الثاني الذي تقوم به المؤسسة لنماذج فاعلة وبارزة في المجتمع، مثمناً دور المتبرعين في مجموعة رابطة الاقتصاديين على تفاعلهم الدائم مع هذه المواضيع

ومن جانبه رحّب مدير عام مطار عدن الدولي الأستاذ عبدالرقيب العمري، بمؤسسة الرابطة الاقتصادية وممثلي كاك بنك، الذي كرموا أحد موظفي المطار، مشيداً بهذه الخطوة الإيجابية التي تعزز القيم النبيلة في المجتمع

وأشار العمري، أن هذه ليست المرة الأولى التي يعثر فيها الحاخ على مبالغ مالية ويعيدها لأصحابها، منوهاً إلى أن إدارة المطار سبق وإن كرمته في وقت سابق

ويُعد المكرّم أحد عمال النظافة في المطار والمشهود لهم بالأمانة والأخلاق رغم أن راتبه لا يتعدى آلاف الريالات إلا أنه أعاد أمانات كثيرة وليست هذه المرة الأولى التي يعيد فيها أموال ضائعة إلى أصحابها

وقدمت مؤسسة الرابطة الاقتصادية مكافأة نقدية مبلغ (١٠٧٨٢٠٠) مليون وثمانية وسبعين ألف ومائتين ريال يمني، هي عباره عن تبرعات مالية مقدمة من منتسبي مجموعة رابطة الاقتصاديين، ومنظومة طاقة شمسية بقيمة (٥٥٠) دولار امريكي مقدمة من بنك التسليف التعاوني والزراعي، و«شهادة تقديرية ودرع» من مؤسسة الرابطة الاقتصادية، تشجيعا للقيم الأصيلة ودعوة للحفاظ عليها وتجسيدها في مجتمعاتنا

وتجدر الإشارة إلى أن المتبرعين مالياً لموظف المطار الحاخ «علي محمد سعيد» هم:

لؤي أحمد خدابخش، م. أسامة باوزير، مازن محمود أمان، عبدالحكيم ردمان القباطي، إكرام الكثيري، خالد زكريا، عبدالحكيم الحكيمي، ومؤسسة الرابطة الاقتصادية، وعدد من فاعلي الخير

كما قدم بنك التسليف التعاوني والزراعي تكريماً مادياً وهو عبارة عن منظومة طاقة شمسية للمنزل

قسم العلوم السياسية في كلية الاقتصاد والعلوم السياسية جامعة عدن يقيم محاضرة بعنوان:

التطورات الاقتصادية والمهام العاجلة امام الحكومة

عدن - خاص:

عقد قسم العلوم السياسية في كلية الاقتصاد والعلوم السياسية جامعة عدن صباح اليوم الاثنين في قاعة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية جامعة عدن وبرعاية عميد الكلية الدكتور أحمد محمد مقبل محاضرة بعنوان «التطورات الاقتصادية والمهام العاجلة امام الحكومة» والتي ألقاها كل من الدكتور أحمد محمد مقبل عميد الكلية والدكتور حسين سعيد الملعسي رئيس مؤسسة الرابطة الاقتصادية وأستاذ الاقتصاد الدولي

وقد ناقشت المحاضرة المحاور الاساسية التالية:

- مظاهر الازمة السياسية الراهنة جذورها وتداعياتها
- الازمة الاقتصادية الراهنة ومؤشراتها اقتصاديا وانسانيا
- التغيير الحكومي والمهام العاجلة

حيث استعرض المتحدثون مظاهر وجذور الازمة السياسية والاقتصادية والتأثير المتبادل بينهما ومظاهر ومؤشرات الأزمات السياسية والاقتصادية الراهنة واسبابها وخلفياتها وآثارها كما ناقشت الندوة آليات علاج الأزمات والمهام العاجلة امام الحكومة لمواجهة الأزمات الاقتصادية والإنسانية الراهنة.

وقد فتح باب النقاشات والاستفسارات امام المشاركين من الحضور من الأساتذة والطلاب حيث كان النقاش جاد بسبب اهمية المواضيع المطروحة وقد تميزت الندوة بالموضوعية والجدية والعلمية في استعراض موضوعها وأهمية تجاوز المشكلات الملحة.

وقد اكد المتحدثون على ضرورة وقف التدهور في الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية والانسانية كأولوية عاجلة لاي اصلاحات وأكد المتحدثون ان اهم القضايا الاقتصادية العاجلة التي تقف امام حكومة الدكتور احمد عوض بن مبارك هي وقف تدهور اسعار صرف الريال امام العملات الأجنبية وتحسين الخدمات للسكان وانتظام دفع الاجور ورفعها بقدر معقول والحد من الزيادة في اسعار السلع الاساسية وتنمية الموارد المالية من المصادر الداخلية المتاحة واصلاح الادارة العامة والاقتصادية على وجه الخصوص ووقف الهدر في الانفاق واتباع خطوات تحد من النفقات بالعملات الاجنبية وغيرها من الاجراءات المتاحة

AL-SADI ATG GROUP

مجموعة السعدي التجارية
AL-SADI TRADING GROUP

منتجات بتقنيات حديثة

MITSUBISHI ELECTRIC
Changes for the Better

سلالم ومصاعد كهربائية

Honeywell | KJ POWER GENERATOR | الطاقة الشمسية Solar Power Systems | LG Hausys Surface Materials زخام صناعي | aggreko تأجير مولدات كهرباء Power Rental | MITSUBISHI ELECTRIC Changes for the Better | Advantech أنظمة أمنية Security Systems

عنوان المكتب: عدن - المعلا - شارع الكبسة - عمارة عبدالمجيد السعدي
عنوان المعرض: عدن - المنصورة - شارع الخمسين تقاطع خط البريقه
+967 781 718 255
+967 02 - 247721
www.al-sadigroup.com
info@al-sadigroup.com

شخصية تكنوقراط

المهندس سالم باحكيم

خبير في مجال الطاقة الكهربائية

اجرى اللقاء: د. حسين الملعسي - رئيس التحرير

أعزائي القراء الكرام متابعي مجلة الرابطة الاقتصادية يسرنا ويسعدنا ان نستضيف المهندس سالم احمد باحكيم ، الخبير في مجال الطاقة الكهربائية والمعروف على مستوى البلد بكفاءته وسعة اطلاعه ومعرفته بكل تفاصيل قطاع الكهرباء شغل عدد من المناصب والمسؤوليات الفنية في قطاع الكهرباء في كل المستويات من مهندس الى مدير عام الادارة العامة للاستثمار بوزارة الكهرباء الى نائب مدير عام المؤسسة للشؤون الفنية والشؤون التجارية والتفتيش وشؤون التوليد والنقل ومستشار في وزارة الكهرباء وعضو مجلس تنظيم انشطة الكهرباء انه المهندس سالم احمد باحكيم ، لتسليط الاضواء على عدد من القضايا الحساسة والعاجلة المرتبطة بأزمة الكهرباء في البلد عموما وعدن خصوصا وذات الاهمية الخاصة المرتبطة بقضايا الساعة وارجو ان تسمح لي اخي باحكيم ان اتقدم بشكري وتقديري على اتاحة هذه الفرصة المفيدة للقراء والمتابعين الكرام لوضع الكهرباء وما يعانيه السكان من ازمة دائمة في خدمة الكهرباء منذ سنين

سيرة ذاتية

الاسم: سالم احمد باحكيم

■ التخصص و المستوى الاكاديمي:
حاصل على درجة الماجستير عام 1973 في مجال الهندسة الكهربائية تخصص محطات توليد الكهرباء

الخبرة المهنية:
التحقت بالهيئة العامة للقوى الكهربائية بعدن عام 1974م و خلال الفترة من 1974 و حتى 1990 تدرجت في عدة وظائف قيادية آخرها مدير عام التوليد مسؤولا عن الإشراف الفني و الإداري على جميع محطات التوليد بالعاصمة عدن و بقية محافظات جمهورية اليمن الجنوبية الديمقراطية.
انتقلت الى صنعاء عام 1990م، مباشرة بعد اعلان الوحدة ،الى وزارة الكهرباء و المياه لشغل وظيفة مدير عام الاستثمار بالوزارة مسؤولا عن مشاريع الوزارة في مجالي الكهرباء و المياه.
بعد دمج مؤسسة كهرباء صنعاء و هيئة كهرباء عدن في مؤسسة واحدة مسؤولة عن قطاع الكهرباء في عموم الجمهورية اليمنية تعينت عام ١٩٩٣ نائبا لمدير عام المؤسسة الجديدة للشئون الفنية لكافة الأنشطة : توليد و نقل و توزيع.
بعد قرار فصل مهام نشاط التوليد و النقل عن مهام نشاط التوزيع في المؤسسة انحصرت مهامي على انشطة التوليد و النقل.
بقيت في هذه الوظيفة حتى تقاعدي عام 2009م تعينت بعدها مستشارا بوزارة الكهرباء و مسؤولا عن الدائرة الفنية لمجلس تنظيم انشطة الكهرباء المشكل وفقا لقانون الكهرباء رقم 1 لسنة 2009م تلقيت خلال فترة عملي في الكهرباء عدة دورات فنية تأهيلية في كل من بريطانيا و اليابان و الفلبين.
بعد التقاعد عملت مع شركات القطاع الخاص في مجال الكهرباء.
هذه المسيرة المهنية في القطاع العام و القطاع الخاص اتاحت لي الفرصة للحصول على خبره ثرية متعددة الجوانب.

■ **المجلة: ازمة الكهرباء ليست مفاجئة ولكنها ازمة لها جذورها فماهي اسباب ازمة الكهرباء في عموم البلاد؟**

■ المهندس باحكيم:
ازمة الكهرباء قديمة و متراكمة منذ منتصف التسعينات للأسباب التالية:

اولا. فنيا:
عدم مواكبة تطوير النظام الكهربائي ليتواكب مع النمو السكاني و انتشار و توسع شبكات الكهرباء التي امتدت الى كثير من عواصم المحافظات و المدن الثانوية في المديريات و لاسيما في المحافظات الشمالية. فقد كانت نسبة النمو السنوي للأحمال الكهربائية تتراوح بين 6 و 7% بينما نسبة نمو تعزيز قدرة محطات التوليد تتراوح بين4 و 5%. مما تسبب في تراكم فجوة بين القدرة المتاحة و الطلب ليصل العجز في تلبية الطلب في بعض الفترات نحو 30% أثناء الذروة صيفا و تحسن الوضع نسبيا بعد دخول محطة مأرب الغازية بقدرة 340 ميجاوات عام 2010م . الا ان تعرض خطوط النقل بين مأرب و صنعاء للتخريب المتعمد و تدني مستوى الصيانة للمحطات القائمة كانا سببا في تعقيد الازمة

ثانيا. تدني مستوى أداء قطاع الكهرباء:
اكدت دراسة (الدراسة التأسيسية و التنظيمية لقطاع الكهرباء) التي نفذتها شركة آرثر اند دارسون الاستشارية الامريكية عام2000م ان مستوى أداء القطاع ليس بالشكل المرضي و ان المؤسسة لا تعمل وفقا للأليات و الممارسات الافضل المتعارف عليها عالميا و يحتاج القطاع الى اصلاح و إعادة هيكلة..

نتج عن هذه الدراسة توصية بخطة استراتيجية لإصلاح قطاع الكهرباء بشكل عام تم اعتمادها من قبل مجلس الوزراء عام2001م. و للأسف لم ينفذ من تلك الاستراتيجية سوى صدور قانون الكهرباء رقم 1 لسنة 2009 م و الذي لم تطبق بنوده حتى الان.

ثالثا. ماليا.
لقد كان قرار وزارة الكهرباء عام 2006م بالاعتماد على حلول آنية بشراء الطاقة من مولدات تعمل بالديزل لمواجهة تصاعد الطلب بمثابة القشة التي قصمت ظهر البعير فقد افلست المؤسسة حيث قد تجاوزت خسائرها المتراكمة الى نحو 289 مليار ريال تقريبا حسب الحسابات الختامية لعام 2014م نتيجة ارتفاع تكلفة الإنتاج و تدني تعرفة البيع

اما مشاكل كهرباء محافظة عدن فبالإضافة للأسباب المذكورة انفا فان قدرة التوليد المركبة فيها قبل حرب 2015م لا تزيد عن نحو 60% من احتياجاتها تقريبا و كانت تعتمد على استيراد الطاقة من المنظومة الشمالية لتغطية هذا العجز صيفا و لكن بعد احداث 2015م تضررت خطوط النقل بين تعز و عدن مما أدى الى انفصال شبكة عدن عن المنظومة الوطنية و ظهرت ازمة الكهرباء في عدن بشكل مفاجئ و حاد. كما ان النزوح المكثف من المحافظات الشمالية الى عدن أدى الى تضاعف تعداد سكانها مما زاد الطين بله و سبب ضغطا غير مسبوقا على

خدمات الكهرباء و المياه كما ان غياب سلطة الدولة أدى الى انتشار الفوضى و التعدي على شبكة الكهرباء بالربط العشوائي و سرقة التيار حتى ارتفع مستوى الفاقد في شبكة التوزيع إلى نحو 50% من الإنتاج

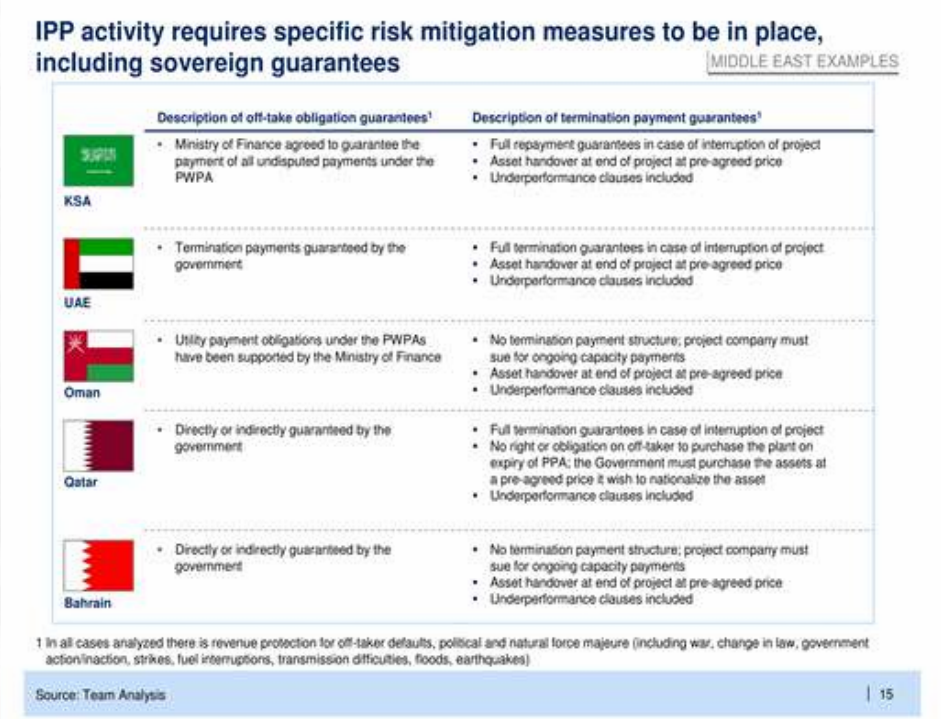
■ المجلة: ما الاسباب الرئيسية لفشل التنمية في قطاع الكهرباء من وجهة نظركم

■ المهندس باحكيم:

فشل التنمية في قطاع الكهرباء يعود إلى:

- تدني أداء المؤسسة ماليا لتلبية شروط المؤسسات التمويلية للحصول على تمويلات للمشاريع الجديدة
- إفلاس المؤسسة و عدم قدرتها على تغطية نفقاتها التشغيلية ناهيك عن تغطية اي مشاريع تطويرية
- عدم إشراك القطاع الخاص في تنمية قطاع الكهرباء لعدم توفر المناخ المناسب و المشجع لمشاركة القطاع الخاص و اهمها اصدار الضمانات الكافية لمختلف المخاطر و اهمها ضمان تسديد مستحقات المستثمرين بانتظام. و بالرغم من ان قانون مشاركة القطاع العام و الخاص قد تم اعداده و إعادة مراجعته عدة مرات من قبل وزارة الشئون القانونية و اصدار اخر نسخة منقحة عام 2014م الا انه لم يرى النور حتى يومنا هذا و ضل في كواليس البرلمان دون مصادقة

و للاطلاع نورد نموذج مما يمنح من ضمانات للمستثمرين في بعض دول الخليج



■ المجلة: ما هو تقييمكم للوضع الراهن للكهرباء مع بداية عام 2024.

■ المهندس باحكيم:

لعدم توفر البيانات اللازمة سنقتصر في اجابتنا على كهرباء منطقة عدن

١. ستظل قدرة التوليد محدودة و غير ملبية للطلب كما كان عليه الحال عام 2023م و ستتحسن نسبيا اذا ما تم التمكن من تصدير كامل قدرة محطة الرئيس و دخول محطة الطاقة الشمسية بكامل قدرتها. و تمثل زيارة رئيس الوزراء الأخيرة للمحطة مدى اهتمام الحكومة بحل إشكالية تعثر تنفيذ مشروع تصريف الطاقة

٢. لازالت مشكلة عدم انتظام التزود بالوقود تتكرر حتى يومنا هذا ، و ما لم يتم وضع حلول مناسبة لهذه المشكلة فستظل الكهرباء غير مستقرة.

قرار رئيس الوزراء الأخير بتشكل لجنة مناقصات للأشراف على شراء و تزويد محطات التوليد سيسهم في حل المشكلة من حيث الأسعار و جودة الوقود و لكن اذا لم تتوفر سيولة نقدية كافية لشراء الوقود فسينعكس ذلك سلبا على انتظام عملية التزود و من ثم على استقرار خدمات الكهرباء

٣.الاعتماد على وقود الديزل لإنتاج الكهرباء يشكل ثقب اسود يستنزف مالية الدولة. حسب احصائية محطات توليد عدن لعام 2023م فإن الطاقة المنتجة بحسب نوع الوقود موضحة في الجدول التالي

وقد بلغت نسبة الطاقة المنتجة بالديزل نحو 51.6% من اجمالي الطاقة المنتجة عام 2023م و هذا ما يفسر ارتفاع تكاليف الانتاج

٤. ثقب اسود اخر يستنزف مالية الدولة هو الربط العشوائي و الاستخدام الغير مشروع للتيار الكهربائي. و بالرغم من الجهود

التي بذلت مؤخرا من قبل المؤسسة لتخفيض نسبة الفاقد من 50% الى نحو 43% عام 2023م فلازال الفاقد عالي و يجب تكثيف الجهود لتخفيض نسبة الفاقد لأقل من 20% كما كان عليه الحال قبل الحرب.

الفاقد الذي يزيد عن النسبة المقبولة (20%) عام 2023م بلغ 414 مليون كيلووات ساعة تبلغ قيمتها نحو 12.9 مليون دولار تقريبا بحسب تكلفة انتاج الكيلووات ساعه المشتراة من المحطات المستأجرة المشتراة و أسعار الوقود العالمية

٥. مشكلة تدني مستوى التحصيل و تراكم المديونية تشكل مشكلة مالية تعيق المؤسسة من القيام بمهامها. و بحسب احصائية عام2023م للنشاط التجاري فقد ارتفعت المديونية المتراكمة من 46.3 مليار ريال عام 2018م الى 112.2 مليار ريال عام 2023م. و هناك جهود ملحوظة في تحسين نسبة مستوى التحصيل و لكنها لازالت لم تصل الى المستوى المرجو.

لارتفاع سعر صرف الدولار مقابل الريال اليمني حيث تضاعف سبعة مرات خلال الفترة من عام 2015م (214 ريال) و حتى عام 2023م (1640 ريال) فقد فقدت المديونية قيمتها نتيجة ذلك

المجلة: كيف تقيمون الحلول المؤقتة لازمة الكهرباء في مدينه عدن

المهندس باحكيم:

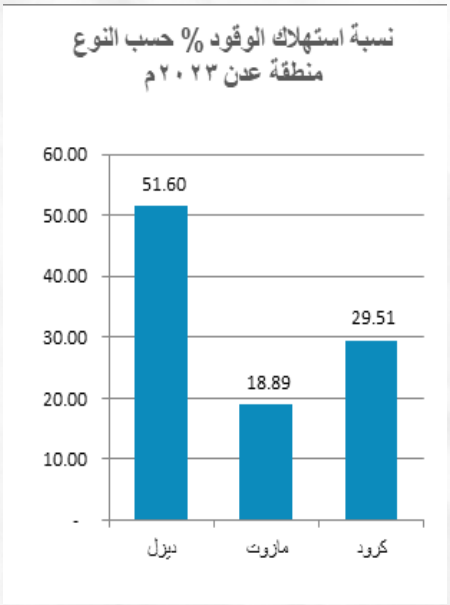
جرى الحديث عن عدة حلول مؤقته خلال السنتين الماضيتين

الطاقة المنتجة بحسب نوع الوقود		
نوع الوقود	الطاقة المنتجة MWh	%
خام	576,813	29.5
مازوت	369,292	18.89
ديزل	1,008,777	51.6

مثلا

- استئجار محطة عائمة بقدرة ١٠٠ ميجاوات تعمل بالمازوت و
- استئجار محطة بقدرة ١٠٠ ميجاوات تعمل بالديزل و
- صيانة التوربينات القطرية بقدرة ٦٠ ميجاوات
- صيانة التوربين الصيني واثنين توربينات روسية بمحطة الحسوة و صيانة محطة المنصورة.

و لكن عمليا و لأسباب مالية لم يتم تنفيذ كل تلك الحلول عدى صيانة جزئية لمحطتي الحسوة و المنصورة فقط. و مؤخرا سمعنا عن قرار رئيس محلس الوزراء بمراجعة عقد المحطة العائمة من قبل الوزراء المختصين و الرفع لمجلس الوزراء باي ملاحظات ليتم اتخاذ القرار المناسب. اذا ما اقر هذا العقد سيكون له اثر إيجابي على



استقرار الكهرباء و تخفيض تكاليف الإنتاج.

و تجدر الإشارة بهذه المناسبة التنبيه الى وجود نقاط ضعف في عرض المحطة العائمة قيد المراجعة نرجو من اللجنة المكلفة اخذها بعين الاعتبار

- قدم المولدات المصنعة في بداية التسعينات أي انها تكاد ان تكون استنفذت عمرها الافتراضي . و لتفادي أي إشكاليات لاحقة وجب الاحتياط بما يلي من إجراءات:
  - الزام المقاول بدفع ضمان أداء (performance bond) لا يقل عن 15% من قيمة العقد صالح حتى انتهاء العقد
  - الزام المقاول بتقديم ضمان بنكي مقابل أي مدفوعات مسبقة (dawn payments) يعادلها في القيمة
  - ان يتضمن العقد بند جزاءات و بند الغاء العقد في حالة عدم تلبيه المقاول شروط العقد. ما ذكر أعلاه أساسا مطلوب وفقا لقانون المناقصات
- فترة تنفيذ المشروع حتى دخول المحطة في الخدمة يتطلب انشاء خطوط نقل من المحطة العائمة الى شبكة النقل و التوزيع مما قد يحول دون الاستفادة منها لمواجهة صيف عام 2024م و حبذ التسريع في التنفيذ لتفادي ذلك
- اذا تم إقرار تنفيذ هذا

العقد فهو يعتبر إحلالا للمحطات المستأجرة العاملة بالديزل و عليه يجب اتخاذ قرار بإنهاء عقودها للحد من النزيف المالي الحالي

• بما ان عقد المحطة العائمة حل مؤقت لفترة 3 سنوات يجب التفكير من الان في تسريع إدخال المرحلة الثانية من محطة الرئيس و تحويل الوقود المستخدم فيها الى الغاز. و كذا تشجيع القطاع الخاص بتنفيذ مشروع محطة تعمل بالمازوت و قابلة للتشغيل بالغاز بقدرة لا تقل عن 200 ميجاوات بتمويل استثماري بنظام BOOT (بناء ، امتلاك، تشغيل ، نقل الملكية) وفقا لمشروع قانون مشاركة القطاع العام و الخاص . علما ان الحمل المتوقع عام 2030م يقترب من 1000 ميجاوات و بما ان القدرة المتاحة من محطات الدولة لا تزيد عن 300 ميجاوات في احسن احوالها فهذا يعني ضرورة التخطيط لتعزيز قدرة التوليد في إقليم عدن بقدرة لا تقل عن 700 ميجاوات لمواجهة احمال عام 2030م بزيادة سنوية 130 ميجاوات تقريبا

الحل العملي و المتاح و الذي سيكون له اثر ايجابي ملحوظ هو الاستفادة القصوى من القدرة المركبة في محطة الرئيس و ادخال محطة الطاقة الشمسية في الخدمة. و ذلك من خلال تسريع تنفيذ الأعمال المتبقية في مشروع تصريف الطاقة لخطوط و محطات تحويل 132 كيلو فولت . هذا الحل سيرفع القدرة المتاحة صيفا نحو 400 ميجاوات و التي تمثل نحو 60% من الطلب مما سيخفف من معاناة المواطنين مقارنة بعام 2023

■ **المجلة: من المشاريع المبشرة والمستدامة لحل ازمة الطاقة الكهربائية مشروع محطة الطاقة الشمسية في بير احمد ما اهمية المحطة في التخفيف من معاناة سكان عدن.**

■ المهندس باحكيم:

اهمية مشروع محطة الطاقة الشمسية في تخفيف معاناة سكان عدن تتمثل فيما يلي

١. بيئيا:

الطاقة المنتجة من هذه المحطة عبارة عن طاقة نظيفة خالية من ملوثات غاز العادم الناتجة عن احتراق الوقود الاحفوري

٢. فنيا:

ستكون المحطة إضافة إلى القدرة المركبة لمحطات التوليد القائمة نهارا. حيث ستسهم بنحو 75 الى 80 ميجاوات في مواجهة الأحمال النهارية مما ستساعد على تقليل ساعات الإطفاء

٣. اقتصاديا:

الاعتماد على الطاقة الشمس كمصدر للطاقة سيوفر في استهلاك الوقود و من المتوقع ان تنتج هذه المحطة نحو 207 مليون كيلووات ساعة سنويا بمتوسط تكلفة نحو 4 سنت / الكيلووات ساعه مقارنة بنحو 30 سنت / كيلووات ساعه من محطات الطاقة المشتراة. مما سيؤدي الى تخفيض متوسطة تكاليف الانتاج و يتيح للمؤسسة تحسين ادائها و ضمان استمرارية خدماتها

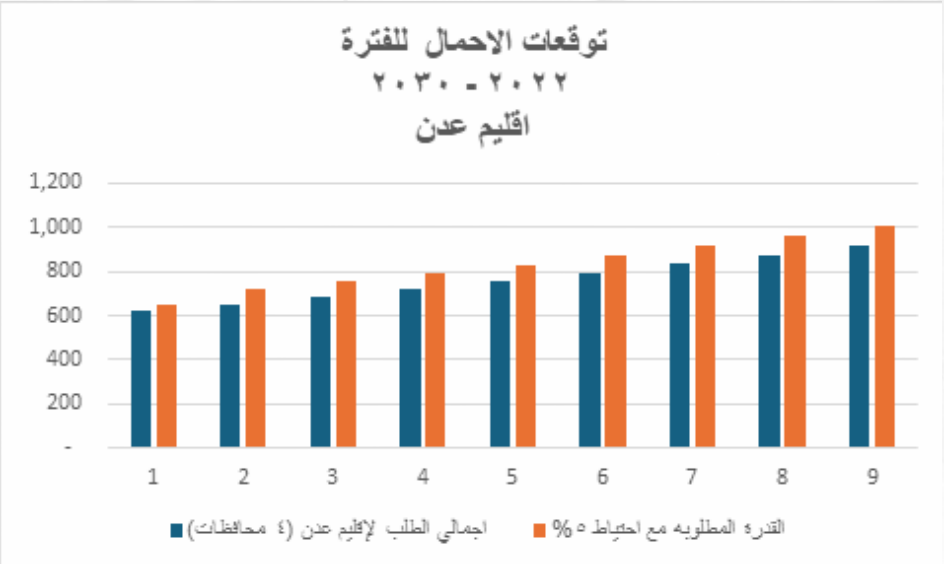
■ **المجلة: من وجهة نظركم كخبير في الطاقة الكهربائية كيف يمكن رسم خارطة طريق لتجاوز الازمة في البلد عموما**

■ المهندس باحكيم:

دون الدخول في تفاصيل فهذا السؤال مطروح من قبل عقدين من الزمن و تم اعداد دراسات نفذت من قبل شركات استشارية متخصصة اجابت على هذا السؤال و قدمت التوصيات الازمة بهذا الصدد و لكن انعدام توفر الإرادة السياسية حال دون تنفيذ ذلك

الدراسة الاولى بعنوان

(الدراسة التأسيسية و التنظيمية لقطاع الكهرباء) التي اعدتها شركة آرثر اند درسن عام 2000م



الدراسة الثانية تحت عنوان **Creating an executable) roadmap for power sec-tor in Yemen)** اعدتها شركة ماكينزي الاستشارية عام **2010**م باختصار نوصي بتحديث الدراستين المذكورتين اعلاه لوضع خارطة طريق شاملة لانتشال القطاع و النهوض به اخذا بالاعتبار ما يلي:

1. إعادة هيكلة قطاع الكهرباء وفقا لأفضل الممارسات المتعارف عليها بما يحقق الفصل الوظيفي بين الجهات المختلفة من واضعي السياسات (الوزارة) و الجهات التنفيذية (المؤسسات و المنتجين المستقلين) و الهيئة التنظيمية الرقابية
2. تطبيق قانون الكهرباء رقم 1 لعام **2009**م
3. رفع كفاءة مؤسسة الكهرباء فنيا و اداريا و ماليا بتطبيق افضل الممارسات المتعارف عليها في إدارة قطاع الكهرباء و تأهيل و تدريب العاملين لتنفيذ ذلك
4. انشاء هيئة رقابية تنظيمية مستقلة **(Electricity Regu-lating Authority)** تراقب كافة الجهات العاملة تتبع رئاسة الوزراء
5. المصادقة على مشروع قانون مشاركة القطاع العام و القطاع الخاص و البدء في تطبيقه
6. تشجيع القطاع الخاص للمساهمة في تطوير هذا قطاع الكهرباء
7. وضع خطة شاملة لتطوير محطات التوليد و شبكات النقل و التوزيع

■ **المجلة: كيف يمكن تجاوز ازمة الكهرباء في عدن على المدى الطويل**

■ **المهندس باحكيم:**

ما تمت الإشارة اليه انفا من متطلبات عامة لإصلاح قطاع الكهرباء و النهوض به ينطبق على مؤسسة كهرباء عدن كجزء من المؤسسة العامة للكهرباء

وللعلم هناك دراسة خاصة لتطوير شبكة كهرباء عدن اعدت عام **2009** تتضمن خطط للتطوير لم تنفذ كاملة لا سباب مالية و ما ورد فيها من توصيات لازالت قائمة وربما تطلب تحديثها بما استجد من مدخلات

الرسم البياني ادناه يمثل الاحمال المتوقعة حتى عام **2030**م لإقليم عدن

التكلفة الرأسمالية التقديرية لهذه القدرة المطلوبة و التطوير المصاحب للشبكة لتصريفها قد تبلغ **1.5** مليون يورو لكل ميجاوات مضافة للتوليد و لتطوير الشبكة أي ان إضافة **700** ميجاوات خلال الفترة حتى عام **2030**م تتطلب تمويل لا يقل عن مليار يورو تقريبا . هذه تقديرات أولية و يجب أن تخضع للتدقيق بحسب الأسعار الفعلية.

Table 1-4: Renewable energy resource potential in Yemen

Resources	Technical Potential
Wind energy	15,237 MW
Solar energy	average annual radiation 5.2 – 6.8 kWh/m^2/day *Identified applications* 53.2 MW (Solar home systems) 1,824 MW (Concentrating solar power) 332.7 MW (Solar water heating)
Geothermal	125-250 MW (Dhamar region) 28,500 MW (Other regions)
Small hydropower	11-30 MW
Biomass	7.53 MW (landfill gas) 1.04 MW (sewage sludge)

ضخامة الاستثمارات المتوقعة تفرض على الدولة تشجيع القطاع الخاص للاستثمار في القطاع واسيما في مجال محطات التوليد كمنتجين مستقلين **IPP** وتوفير المناخ اللازم للاستثمار من ضمانات وشفافية الإجراءات و خلق روح التنافس و فقا لقواعد الحكم الرشيد مما سيساعد على القضاء على ظاهرة الفساد التي استشرت في مفاصل الدولة والمجتمع

■ **المجلة: الاستعدادات المتوقعة للتخفيف من معاناة سكان عدن لصيف 2024.**

■ **المهندس باحكيم:**

الاستعدادات المتوقعة للتخفيف من انقطاعات الكهرباء كما ذكر انفا كما يلي:

- المتابعة الحثيثة لاستكمال مشروع التصريف ليتم التمكن من تشغيل محطة الرئيس بكامل قدرتها قبل الصيف
- المتابعة الحثيثة لإدخال محطة الطاقة الشمسية في الخدمة قبل الصيف
- استكمال صيانة محطة المنصورة-
. استكمال صيانة محطة الحسوة

- متابعة صيانة التوربينات القطرية
- التحسينات المستمرة في شبكة التوزيع
- مكافحة الفاقد و الربط العشوائي وسرقة التيار

■ **المجلة: ماهي الإمكانيات المتاحة لتنميه قطاع الطاقة الكهربائية باستخدام مصادر الطاقة النظيفة والبديلة في بلادنا**

■ المهندس باحكيم:

تم اعداد دراسة من قبل شركة لاهمير الاستشارية لتقييم حجم الطاقة المتجددة المتاحة فنيا من الشمس والرياح و غيرها من مصادر متجددة في مختلف انحاء الجمهورية اليمنية. الجدول المرفق ادناه مقتطف من هذه الدراسة و يوضح تفاصيل مصادر الطاقة المتجددة المتاحة فنيا ومقدار القدرة المتاحة من كل منها. وحسب التقديرات ادناه فإجمالي القدرة المتاحة فنيا من هذه المصادر قد تتجاوز 46 الف ميجاوات أي ما يكفي اليمن لعدة عقود لاحقة بل و إمكانية التصدير للبلدان المجاورة.

وتضمنت تلك الدراسة استراتيجية وطنية لتطوير الطاقة المتجددة في عموم الجمهورية وتم اعتمادها من قبل الحكومة وتهدف الى ان لا تقل نسبة الطاقة المتجددة عن 15% من اجمالي مزيج الطاقة المركبة في الجمهورية اليمنية بحلول عام 2025م و لكن لم يتم تحقيق ذلك بعد

مشروع الطاقة الشمسية بعدن يعتبر اكبر مشروع تم تنفيذه حتى الان. يليه مشروعين اخرين احدهما في الحديدة بقدرة 50 ميجاوات و اخر في المخاء بقدرة 20 ميجاوات كما تحدثت الصحف عن ذلك

منذ صدور تلك الدراسة فقد تطورت صناعه الطاقة المتجددة بشكل دراماتيكي حيث انخفضت أسعار معدات الطاقة الشمسية بنسبة 80% خلال العشر السنوات الماضية كما انه زادت كفاءتها حيث تدنى تكاليف الانتاخ في مشاريع نفذت مؤخرا في الخليج و السعودية لتبلغ نحو 1.3 سنت للكيلووات ساعه فأصبحت تنافس حتى محطات الطاقة النووية .و بالتالي فالمجال كبير و واسع لاستغلال هذه المصادر الطبيعية المتاحة بشكل امثل في مزيج توليد الطاقة الكهربائية.

■ **المجلة: ماهي خلاصة تجربتكم الطويلة والغنية في قطاع الطاقة الكهربائية.**

■ المهندس باحكيم:

مسؤولية إدارة قطاع الكهرباء في أي بلد لا تخلو من منغصات حتى في البلدان المتقدمة التي تتوفر فيها كل الإمكانات المالية و الفنية فما بالك ببلد انعدمت فيه أي إمكانات نتيجة الوضع المأساوي الذي تعيشه البلد. و العاملين في الوزارة و المؤسسة الذين استطاعوا إدارة القطاع في هذه الظروف البائسة يعتبرون جنودا مجهولين يستحقون كل تقدير.

ضمان استدامة خدمات الكهرباء و استمراريتها مرهون بتوفر الموارد الكافية من المصادر المباشرة و الغير مباشرة لمواجهة التكاليف التشغيلية و امكانية التطوير المستمر لقدراتها.

الوضع الحالي للمؤسسة لا يبشر بخير فمتوسط سعر البيع 50 ريال للكيلووات ساعه أي نحو3 سنت للكيلووات ساعه و هذا يمثل جزء بسيط من تكلفة عنصر الوقود فقط لإنتاخ الوحدة الكهربائية . و عليه لا مفر من إعادة النظر فيما يلي:

- تخفيض تكاليف الإنتاخ من خلال استخدام وقود رخيص كالغاز و المازوت و الفحم و انشاء مشاريع الطاقة المتجددة
- رفع تعرفة بيع الطاقة للمستهلكين لتعكس التكلفة الاقتصادية (cost reflective tariff) و تشجع على ترشيد الاستهلاك.
- إعادة النظر في سياسة دعم استهلاك الكهرباء للمستحقين من ذوى الدخل المحدود بحيث يوجه الدعم للمحتاجين فعليا.

هذه القضية غطتها بالتفصيل دراسة ماكينزي انفة الذكر

■ **المجلة: في نهاية اللقاء هل لكم من رسالة تودون توجيهها عبر مجلة الرابطة الاقتصادية**

■ المهندس باحكيم:

اشكر للمجلة اتاحة لي الفرصة للحديث عن هذا الموضوع الذي اصبح الشغل الشاغل للمواطنين

كما ارجو ان توقف الحكومة اللجوء الى الحلول الانية المكلفة و المستنزفة لمواردها الشحيحة و الاتجاه نحو التخطيط الاستراتيجي لإصلاح و تطوير القطاع في جميع مناطق الجمهورية فالمشكلة عامة و ليست محصورة بعدن

تشجيع مشاركة القطاع الخاص في النهوض بالقطاع امر مهم

و نص عليه قانون الكهرباء و هو معتمد في جميع البلدان الشقيقة والصديقة

■ المجلة:في نهاية هذا اللقاء الاستثنائي اتقدم بالشكر وبالغ الامتنان نيابة عن القراء الكرام وكل المهتمين بالشأن الاقتصادي العام

عبر المجلة و باسم مؤسسة الرابطة الاقتصادية وهيئة تحرير المجلة بالشكر الخاص للأج والصديق المهندس الخبير سالم احمد باحكيم على سعة صدرة وعلى إتاحة لنا فرصة اجراء هذا اللقاء الشامل والمفيد والذي سلط الاضواء على عدد من قضايا الساعة في قطاع الكهرباء متمنيا له التوفيق في حياته وعملة

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته

لقطات لاهم اخبار الكهرباء

زيارة دولة رئيس الوزراء بمعية وزير الكهرباء لمحطة الرئيس و التوجيه بسرعة استكمال مشروع تصريف الطاقة للتمكن من الاستفادة من كامل قدرة المحطة

وزير الدولة محافظ عدن و وزير الكهرباء و بعض المسؤولين بميناء عدن احتفالا بوصول باقي معدات محطة الطاقة الشمسية

تحليل

أسعار الصرف لشهر فبراير 2024

إعـــداد:

د. نهال علي عكبور

أ. نصر السناني

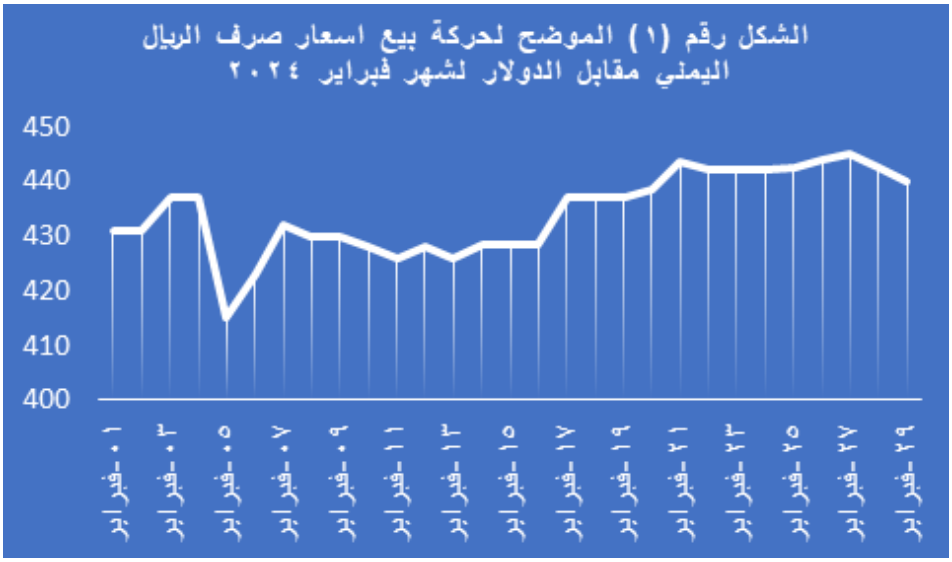
تقرير أسعار صرف العملات الأجنبية مقابل الريال اليمني لشهر فبراير 2024م:

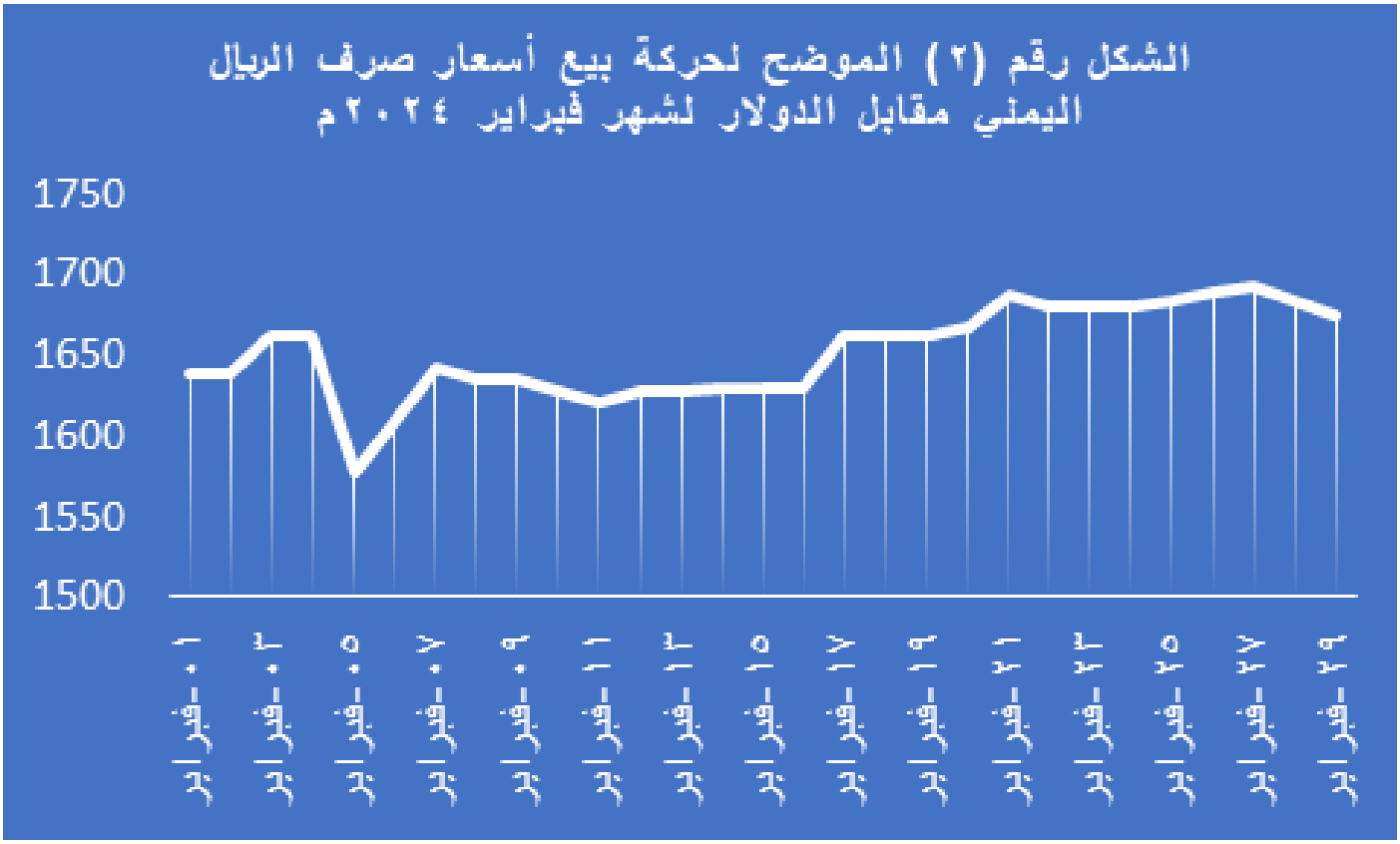
أولا: تحليل حركة أسعار الصرف لشهر فبراير 2024:

استمر ارتفاع أسعار الصرف للعملات الأجنبية في شهر فبراير لعام 2024م بمتوسط شهري بلغ 434 ريال يمني / الريال السعودي وتعقبها ارتفاع في أسعار صرف الريال اليمني مقابل الدولار بحوالي 1652 ريال يمني / الدولار

شهد الثلث الأول من الشهر انخفاضا طفيفا لا يكاد يتجاوز ال 3 ريالات وعاود بالارتفاع مجددا بالثلث الثاني من الشهر بنسبه 3%، واستمر بالثبات خلال الثلث الأخير بالمعدل ذاته لأسعار صرف الريال اليمني مقابل الريال السعودي

كما قابلها ارتفاعا في أسعار الصرف للريال اليمني مقابل الدولار بمعدل 2.4% خلال الشهر على الرغم من تدنيها في الثلث الاول من الشهر بنسبة — 0.7% الا انها عاودت بالارتفاع مجددا بالثلث





الثاني من الشهر قرابة 0.122% وارتفعت بالثلث الأخير بحوالي 0.4%

■ ثانيا: حجم الفجوة بين المحافظتين عدن / صنعاء لشهر فبراير 2024م:

تجاوزت ال 200% حجم الفجوة بين المحافظتين وهذه نسبه تفوق قدرات المودعين والتجار وكذا الافراد الذي لديهم تعاملات بين المحافظتين ويزداد مشاقهم وعنائهم . فقد بلغ دروته في تاريخ 20 فبراير بنسبه 215.91%

■ ثالثا: المزادات المعلنة لشهر فبراير 2024م:

خلال شهر فبراير عقد مزادين

في تاريخ 15 و27 فبراير من عام 2024 م ، فبلغ قيمة المزاد المعلن بحوالي 60 مليون دولار و 40 مليون دولار ، لتغطيه النفقات الملزم بها البنك من دفع الراتب وغيرها من التزامات تقع عليه ضرورية وبلغ قيمة المزاد المقبول منها 111316000 دولار بما يعادل 181 مليار ريال يمني خلال الشهر بنسبة تغطية 133% و 79% على التوالي فكان سعر المزاد المعلن به 1617 و 1647 ريال يمني مقابل الدولار على التوالي وهو لا يبتعد كثيرا عن سعر السوق

جدول رقم (2) رصد عمليات المزادات لشهر فبراير لعام 2024م

رقم المزاد	التاريخ	أعلى سعر عطاء	أدنى سعر عطاء	سعر الإرساء	قيمة المزاد المعلن عنه بالدولار	قيمة العطاءات المقبولة بالدولار	قيمة العطاءات المقبولة بالريال اليمني	نسبة التغطية	نسبة التخصيص
(2/2024)	15 فبراير	1619	1607	1617	60,000,000	79,525,000	128,591,925,000	%133	%75
(3/2024)	27 فبراير	1681	1647	1647	40,000,000	31,791,000	52,359,777,000	%79	%100

جدول رقم (1) رصد أسعار الصرف اليومية لشهر فبراير لعام 2024م

	أسعار السوق - محافظة عـدن				أسعار السوق - محافظة صنعاء				
	الريال السعودي		الـــدولار		الريال السعودي		الـــدولار		البيانات
	الشراء	البيع	الشراء	البيع	الشراء	البيع	الشراء	البيع	
01	430	431	1631	1639	139.5	140.2	525	530	فبراير
02	430	431	1631	1639	139.5	140.2	525	530	فبراير
03	436	437	1654	1662	139.5	140.2	525	530	فبراير
04	435	437	1650	1662	139.8	140.3	527	528.5	فبراير
05	410	415	1554	1577	139.8	140.3	527	528.5	فبراير
06	420	423	1593	1609	139.8	140.3	527	528.5	فبراير
07	430	432	1631	1643	139.8	140.3	527	528.5	فبراير
08	428	430	1625	1636	139.6	140	525	527	فبراير
09	428	430	1625	1636	139.6	140	525	527	فبراير
10	425	428	1615	1628	139.6	140	525	527	فبراير
11	424	426	1609	1620	139.6	140	525	527	فبراير
12	426	428	1616	1628	139.6	140	525	527	فبراير
13	428	426	1616	1628	139.7	140.1	526	527.5	فبراير
14	427	428.5	1620	1630	139.7	140.1	526	527.5	فبراير
15	427.5	428.5	1622	1630	139.5	140.25	524	527	فبراير
16	427.5	428.5	1622	1630	139.5	140.25	524	527	فبراير
17	434	437	1647	1662	139.75	140.2	526	528	فبراير
18	436	437	1654	1662	139.2	139.7	524	527	فبراير
19	435.5	437	1652	1662	139.2	139.7	524	527	فبراير
20	436.5	438.5	1656	1668	139.7	140.2	526	528	فبراير
21	441.5	443.5	1675	1687	140	141	530	535	فبراير
22	440	442	1669	1681	139.7	140.2	530	535	فبراير
23	440	442	1669	1681	139.7	140.2	530	535	فبراير
24	440	442	1669	1681	139.5	140.5	534	537	فبراير
25	441	442.5	1673	1683	139.5	140.5	534	537	فبراير
26	443	444	1681	1689	139.5	140.5	534	537	فبراير
27	443.5	445	1683	1693	140	141	530	535	فبراير
28	441.5	442.5	1675	1683	139.9	140.1	530	535	فبراير
29	438	440	1662	1674	139.5	140.2	530	535	فبراير

المصدر: twitter.com/Boqash.

تطورات
اقتصادية

حتى نخرج من فم الثعبان

د. علي عبد الكريم
خبير اقتصادي

■ ليس في اختيار العنوان إثارة أو تهيجا لأمر ما.. لكن وجوب القول يقتضي بأن الظروف التي نمر بها وتمر بها بلادنا وشعبنا تتطلب بالضرورة المواجهة الشجاعة مع جملة مظاهر عقدت مجرى حياة الناس أمنيا.. معيشيا.. تطلعا. املا بانفراجه تفضي إلى واحة يتفيأ فيها المواطن نسيما.. يستنشقه.. وامنا يركن ويعتمد عليه.... وراتباً ومعاشا يعيناه على مواجهة الويلات ناهيك عن خدمات وصلت للحضيض وهنا بيت القصيد مما حدا بنا لكتابة هذه الأسطر إسهاما منا مع جملة الاسهامات الوطنية الاخرى التي تبحث فعلا عن آلية لوقايتنا من فم ثعابين تنهش سير حياتنا وتنغص على الناس هناءا وراحة باتا من بقايا قاموس عصور عاد وثمود والحال هكذا.

وقد قادت التفاعلات والأصوات التي ارتفعت جراء ما لحقها من ضرر بليغ... فأنت وشكت ورفعت صوتها مطالبة بالتغيير الضروري وبخطوات جادة لا لبس ولا غموض فيها سيرا نحو الأفضل والاحسن ...وقد كانت درجة الاستجابة بمعدل يتطلب منا التفاؤل مع مجيء رئيس جديد قديم للوزراء سيتحمل وزر ما كان وما ينبغي أن يكون..... نرجو له التوفيق وعلى جهود الجميع المشارك التوفيق....ولكن علينا القول وبحذر شديد...

فالحال والأمر ليسا من السهولة بمكان أن لم يكن هناك ثمة تشاورا وتبادلا للرأي والمشورة بين أطياف مجتمع يكتوي بنيران وضع اقتصادي أمني يغلي يدفع الناس جراءهما ثمنا باهضا امنا ومعيشة واستقرارا وصولا لما ينبغي أن يكون افضل وهنا لابد من القول الصادق والتحرك الجاد ودعوني هنا....

اقول وأصدق القول ما لازم الصراحة بعيدا عن مأرب أخرى ....الوضع شائك ومعقد ومليئ بالمصاعب والعقبات

....باتت الأولويات تتزاحم وكل منها تحتل من حيث وجهة نظر المجتمع القاعي ذات أهمية قصوى وفرة الماء والكهرباء والراتب والأمن وتشغيل الأبناء والبنات ومعالجة ضآلة بل قل كسوف رواتب صغار ومتوسطي بل قل حتى أساتذة الجامعات باتت تدمي الأعين قبل تثير الشفقة مع طاحونة اسعار تتعالى وعملة وطنية تسمى ريالا تتهاوى للحضيض تضيع من جراء هبوطه القيمة الفعلية المستلمة من الرواتب أن أتت في مواعيدها إذ ان ذلك بات من الاحلام هنا وجب علينا الوقوف برؤية وفكر واضح لما نرى بانه يمثل ويحتل أولوية قصوى ثم سلسلة أولويات...دعونا الآن نلج الى ما يلي من مقترحات عملية بهذا الصدد تكون مهمتها

اولا المساعدة على انتشال الوضع المهين الذي وصلنا إليه بكافة مكونات حياتنا امنا...

واستقرارا.... ومعيشة وهنا سيتوجب علينا القول بأن على دولة رئيس الوزراء أن يشمر ساعديه دونما انتظار والكل سيكون عونا وسندا على طريق الصواب والتصحيح... بعد أن يعيد تشكيل كوكبة فرسانه الحكومية وفق رؤية موحدة لا تناقضات تفت عضدها... لا تزاحم... لا تباعد بين كتلها تعمل ككتلة موحدة متحدة تصر بتوافقها على ضرورة الخروج من نفق الأزمة متعددة الأوجه التي نعيش وضمن أولويات تقول وتفصح عما يلي:

اولا: لا يمكن مطلقا الاستمرار في العمل دون ميزانية حكومية تعد وتعتمد ضمن اصول وقنوات إعدادها الرسمية وهنا وجوب القول اين بقية أجهزة الدولة

ثانيا: وضع التوجيهات التي قدمها دولة رئيس الوزراء موضع

التنفيذ الفوري دونما إعاقات أو تلكو أو تأخير

...تكليف جهة ذات اختصاص لتناول مع تضمنه حديث الاج الرئيس العليمي من عناوين شملت كافة النواحي التي تتطلب بالضرورة وضعها ضمن تصورات وبرامج ومحاور وآليات عمل

ثالثا: في القطاع الخدمي المرتبط بحياة الناس هناك أربع عناوين تحتل أولوية مطلقة للمعالجة أو لإيجاد سبل معالجة لما يعتورها من اوجه قصور واشكالات ذات طبيعة.. إدارية.. تنظيمية.. مالية ونقصد بها هنا المسائل والعناوين التالية.

- انتظام دفع الرواتب خاصة لذوي الدخل المحدود من مدرسين ممرضين جنود وفئات كثيرة تدخل ضمن هذا القوام مع مراعاة أوضاع من خسف بهم الدهر وصاروا متقاعدين

- موضوع الماء والكهرباء: هذا موضوع من أكثر مواضيع منغصات حياة الناس لا ينفع مطلقا استمراره بما هو عليه حتى إن وجدت على الأرض خطوات ما الأمر مدعاة على وجهة السرعة لموافاة جهة الاختصاص بما يفترض القيام به وهنا يقترح تكليف مؤقت لخبرات من ذوات الاختصاص بالطاقة والمياه لما ينبغي عمله دونما تلكو وتأخير، اقول لجنة مما تتوافر فيهم الخبرة والكفاءة والنزاهة بعيدا عن أي اعتبارات الا مصالح المجتمع تقدم رؤية خلال فترة لا تتعدى اسبوعين ثلاثة على الأكثر

رابعا: إعادة ضبط العمل البلدي ضمن قوانين منظمة تتواجد لدينا وتم إهمالها وتم تخليق أجهزة متعددة غابت معها خدمات المدينة الأمنية والمعيشية

مراجعة موضوع المضاربات على الأراضي أحد أكبر عناوين الفساد في البلاد ويلي بعد ذلك توجيه نظر الاج رئيس الوزراء للأخذ بعين الاعتبار ما يلي:

أصبح هم الجبايات أحد عناوين دمار الحياة والعدالة.

انعدام الأمن ذلك يتطلب بالضرورة العاجلة إعادة تنشيط وتفعيل العمل الشرطوي المنظم والمراقب تنسيقا مع تعزيز دور ومكانة الادعاء العام.

إعادة ضبط الشارع وتنظيم المرور داخل مدينة يفترض كونها عاصمة البلاد مدينة عدن كمدينة وكعاصمة للجمهورية اليمنية تستحق ما هو أكثر

هناك أمور تتطلب الصراحة التامة والقول المفيد نحددها على النحو التالي:

إلى متى ستظل كثير من أجهزة الدولة الشرعية تعمل من خارخ ما تم التوافق على أنها عاصمة الشرعية..... اذن لتعد إليها فورا كافة الأجهزة التي تمارس أنشطتها من خارجها ولتزول على الفور كافة العراقيل أمامها إن أردنا فعلا المضي قدما في مواجهة رأس الثعابين التي ما برحت تسمم حياتنا وتنغصها

وحدة رواتب موظفي الدولة لم يعد مقبولا مطلقا أن يحوز جزء من منتسبي جهاز الدولة رواتبهم بعملات أجنبية.. ففي بلاد خلق الله جميعا كل موظفي جهاز الدولة من اول الرئيس لأصغر موظف فيها يتقاضى راتبا بالعملة الوطنية عدا بلادنا وهنا بداية قص رأس الثعابين الواجب بتره

...إعادة ترتيب أوضاع العمل الدبلوماسي تقليصا عددا وأنفاقا ولا يجوز مطلقا البقاء خارخ ديوان جهاز الخارجية دون الفترة القانونية تلك خطوة لا بد منها عنوانا للإصلاح

إعادة تشغيل وتفعيل أجهزة المناقصات المركزية وأجهزة الرقابة والتفتيش وتجديد الدماء فيهما ومدهما بما يلزم من مكونات العمل والتحرك

إعادة فك علاوات صغار ا لمو ظفين

التوقف الفوري عن مبدأ استئجار مقار لوزارات ومؤسسات الدولة

إعادة صرف المشتقات لأجهزة ومؤسسات الدولة ووفق ضوابط صادرة عن الجهات المختصة

اختم لا ينبغي استمرار تدفق النقد الأجنبي خارخ قنواته الشرعية.. هنا بداية خيط تفعيل دور البنك المركزي ليغادر خانة وظيفته الطارئة كبائع متطفل بالمزاد العلني.... تلك ليست ضمن صلب مهامه فأسباب تدخله بأسواق تهدئة العملة ودرء المضاربات لها تكيفها القانوني...نحن ندرك وقيادة البنك تدركا ذلك ولا شك لدينا مطلقا بأن قيادة البنك تدرك أن البنك المركزي كبنك دولة مهمته الاساس ضمن أدواته وصلاحياته القانونية حماية العملة الوطنية والسوق الوطنية من التضخم عبر سيطرته على العملة المصدرة ومقادير كتلتها بالأسواق... وهو تأكيدا اعلم بذلك.

هناك الكثير مما يمكن قوله.. لكنني حاولت قدر الإمكان التيسير والاختيار والله والوطن ومصلحة الناس وراء القصد فيما ذهبنا إليه بما احتوت هذه الورقة

YKB

بنك اليمن والكويت

Inspiring the future ... يُلهم المستقبل

باب المندب والحكومة اليمنية
التفكير خارج الصندوق

نبيل حسن الفقيه
وزير سابق

مضيق باب المندب، هذا الممر المائي الضيق الذي يفصل اليمن عن جيبوتي ويربط البحر الأحمر بخليج عدن، يقف كشاهد على التاريخ الطويل للتجارة البحرية والصراعات الجيوسياسية، فلقد القت الهجمات التي نفذتها المليشيات الحوثية ضد السفن التجارية وخطوط الملاحة البحرية في مضيق باب المندب بظلالها على الأمن في المنطقة، مما زاد من مخاطر النزاعات المسلحة، والتهديد بتوسيع دائرة الصراع في الشرق الأوسط، حيث ادت تصرفات مليشيات الحوثي إلى زيادة حدة التوتر في البحر الأحمر، وإلى عدم الاستقرار في هذه المنطقة الحيوية التي تعد ممرًا استراتيجيًا يربط البحر الأحمر بخليج عدن

في الوقت الراهن، يجد اليمن نفسه في مفترق طرق حرخ، حيث تتجاذب اليمن التحديات الاقتصادية الهائلة والفرص الكبيرة في آن واحد. وسط هذا السياق المعقد، تبرز أهمية باب المندب كعامل حاسم ليس فقط في تحديد مستقبل اليمن الاقتصادي، ولكن أيضًا كعنصر أساسي في الأمن والاستقرار الإقليميين والعالميين، خاصة في ظل الأزمات المتعددة التي تجتاح اليمن، من الصراع المسلح إلى الأزمة الإنسانية المتفاقمة، إلى التجاذبات الاقليمية والصراع على السيطرة، يكتسب باب المندب أهمية متزايدة كركيزة اقتصادية قد تشكل مفتاح للخروج من دائرة العوز الاقتصادي والفقر وقلة الموارد، والنزاع على السيطرة. اذ يعد هذا الممر البحري الاستراتيجي مفتاح للنمو الاقتصادي لليمن، فباب المندب ليس فقط شريان حياة للتجارة العالمية، حيث يمر عبره نحو 10% من التجارة العالمية، بل أيضاً بمثابة فرصة ذهبية لليمن لتعزيز اقتصاده من خلال وضع استراتيجية متكاملة تضمن تقديم سلسلة من الخدمات المتعلقة بالنقل البحري واللوجستيات. ومع ذلك، تقف البلاد أمام تحديات جسيمة تحول دون استغلال هذه الفرصة إلى أقصى حد

يدرك الجميع أن اليمن يعاني من عدم الاستقرار السياسي والأمني لسنوات، ويواجه عقبات كبيرة تعيق تحوله إلى مركز تجاري بحري رئيسي، فالبنية التحتية متدهورة، والاستثمارات منعدمه، والقيود المفروضة على الوصول الآمن إلى البحر عاليه، مع غياب كلي لمنظومة الدولة، كلها عوامل أسهمت في تقييد قدرة اليمن على الاستفادة من موقعه الجغرافي المميز. ومع ذلك، تظل الإمكانات الاقتصادية لباب المندب كبيرة، ويمكن أن تسهم في إحداث تحول جذري في الاقتصاد اليمني إذا ما تم توجيه الجهود الصحيحة نحو استثمارها

ان تعزيز الأمن في منطقة باب المندب، والتركيز على تحسين البنية التحتية البحرية واللوجستية، يمكن أن يجذب استثمارات دولية ويفتح أبواب التجارة أمام اليمن وتحويلها الى منطقة ارتكاز للتجارة العالمية، كما أن التعاون مع الدول المجاورة المطلة على البحر الأحمر يعد امر ضرورياً لضمان الاستفادة القصوى من هذا الممر الحيوي لكل الأطراف، ونخص بالذكر هنا جيبوتي وإريتيريا من جهة والمملكة العربية السعودية من جهة اخرى، مع عدم اغفال جمهورية مصر

العربية والتي يجب ان تلعب دوراً محورياً في عملية استقرار الأوضاع في اليمن لما لذلك من انعكاسات ايجابية على ممر باب المندب، وبالتالي قناة السويس، وضرورة ايجاد علاقة متينة مع مختلف المنظمات الدولية العاملة في مجالات الأمن البحري والتنمية الاقتصادية

ولتحقيق ذلك يجب ان تقتنع الولايات المتحدة الامريكية وبريطانيا على وجه الخصوص ومن خلفهم مختلف الأطراف الدولية الفاعلة، بأن استعادة الدولة من المليشيات وضمان سيطرة الشرعية على كافة الأراضي اليمنية هي الخطوة الأولى والأساسية نحو تحقيق الاستقرار والأمن في المنطقة، وانه بات الوقت مناسب لاستخدام مختلف القنوات الدبلوماسية والعسكرية والضغط الدولي على مختلف الأطراف الإقليمية على وجه الخصوص لحل الخلافات والنزاعات المؤثرة على استعادة الدولة اليمنية والوصول الى توافق في الآراء حول أهمية وضرورة استقرار اليمن المفضي لاستقرار باب المندب.

يجب ان يعلم الجميع بان باب المندب ليس مجرد نقطة عبور حيوية للتجارة العالمية وإمدادات الطاقة، ولكنه أيضًا عنصر أساسي في الحفاظ على الاستقرار الاقتصادي والأمني الإقليمي والدولي، و فرصة حقيقية لليمن لتعزيز استقراره وازدهاره ونموه الاقتصادي، وان الاستفادة من هذه الفرصة تتطلب وضع رؤية استراتيجية مدروسة تأخذ بعين الاعتبار الواقع الأمني والسياسي، وتضع اهمية بالغة للتعاون الاقليمي والدولي، من خلال التركيز على ابراز الفائدة المتوخاة من باب المندب لمختلف الأطراف المحلية والاقليمية والدولية، والتفكير خارج الصندوق

يجب ان ندرك ان تحقيق التطلعات الاقتصادية في سياق معقد مثل اليمن ومنطقة باب المندب يتطلب نهجًا واقعيًا يأخذ في الاعتبار تطلعات ومصالح جميع الأطراف المعنية، سواء كانت محلية، أو إقليمية أو دولية، هذا النهج المتوازن لا يعني التضحية بالأهداف الوطنية، بل يشير إلى ضرورة البحث عن أرضية مشتركة تسمح بالتقدم نحو تحقيق الأهداف

المشتركة، وهذا ينطلق من زاوية تحليل المصالح الاقتصادية والأمنية للدول الإقليمية والقوى الدولية في باب المندب لفهم كيف يمكن تحقيق التوازن بين تلك المصالح والتطلعات الوطنية، مع ضرورة استخدام الدبلوماسية لبناء الثقة والتفاهم المتبادل حول الفوائد المشتركة التي يمكن أن يجلبها الاستقرار والتنمية في باب المندب.

ان التفكير المبتكر يستلزم الشجاعة في مناقشة تأسيس الشراكات الاستراتيجية مع دول ذات نفوذ كبير سياسيًا وعسكريًا واقتصاديًا بهدف إقامة مشروعات تحقق الفائدة لاطرافها، وهو ما يعزز المصالح المتبادلة. وان تبادر الحكومة لوضع رؤية استراتيجية للاستثمار المشترك بشراكة استراتيجية مع مختلف الدول المطلة على البحر الاحمر ومع دول أخرى ومستثمرين دوليين، مع التأكيد على أهمية إيمان كافة الأطراف بأن استقرار المنطقة يرتبط ارتباطًا وثيقًا بتحقيق الاستقرار والنماء في اليمن ومنطقة باب المندب

يجب ان تنطلق هذه الرؤية من خلال وضع دراسة لإنشاء منطقة خدمات لوجستية عالية الكفاءة تتوفر فيها البنية التحتية اللازمة المتمثلة في الموانئ، ومستودعات التخزين، وأحواض السفن، وشبكة الطرق، والمناطق الصناعية، مع تقدم حلولاً لوجستية متطورة تستفيد من أحدث التقنيات في إدارة الشحن والتخزين، مما يزيد من كفاءة سلسلة التوريد، و يسهم في تسهيل حركة البضائع والخدمات فيما بين الشرق والغرب، وتسهيل وصول البضائع إلى الأسواق الدولية، علاوة على ان تطوير وتشغيل المنطقة اللوجستية سيخلق فرص عمل جديدة لمختلف السكان المحليين المطلين على البحر الاحمر في مختلف القطاعات الاقتصادية

لابد ان تسعى الحكومة بالتوازي لتعزيز القدرات الداخلية واعتماد برنامج واقعي للإصلاح الاداري والاقتصادي والتنموي ومكافحة الفساد، ووضع برنامج للاستثمار في الانسان من خلال انتشال التعليم من واقعه المزري، ومنح مساحة واسعة للتدريب والتأهيل المهني، وإطلاق مشروع لإعادة هيكلة القطاعات الاقتصادية في المناطق المطلة على البحر الأحمر لتتوافق والرؤية الاستراتيجية، مما يساعد على تعزيز الثقة باليمن وجعله شريكًا قويًا وفعالًا في التعاون الإقليمي والدولي

يجب على الحكومة اليمنية والشركاء الدوليين العمل معاً لتطوير إطار قانوني وتنظيمي يدعم الاستثمار والتجارة، في منطقة مضيق باب المندب والبحر الأحمر، وتنفيذ أفضل الممارسات العالمية في إدارة المنطقة اللوجستية، والاستعانة بالقوانين والاتفاقيات الدولية كأساس لتطوير الإطار القانوني الذي يضمن حقوق الاستثمار ويحمي المستثمرين، وتأسيس نظام قانوني يتميز بالشفافية ويتبع مبادئ الحوكمة الرشيدة، وتطوير آليات فعالة لمكافحة الفساد، مع توفير نظام قضائي قوي ومستقل يضمن تطبيق القوانين بشكل عادل وشفاف، ووضع تدابير واضحة لمعالجة المخاطر والتحديات المحتملة، وتمكين المجتمعات المحلية والقطاع الخاص من المشاركة في عملية صنع القرار، لتعزيز الشفافية والمساءلة وضمان أن الإطار القانوني والتنظيمي الذي يلبي احتياجات جميع الأطراف المعنية، بالإضافة للعمل مع المنظمات الدولية مثل البنك الدولي ومنظمة التجارة العالمية لتبني وتطبيق أفضل الممارسات في إدارة المناطق الاستراتيجية، مع عدم اغفال تطوير برامج لبناء القدرات تستهدف الموظفين الحكوميين والقطاع الخاص لضمان التنفيذ الفعال للقوانين والتنظيمات الجديدة، ووضع استراتيجية فعّالة للتعامل مع الأزمات والكوارث، وضمان أن تنمية باب المندب تتم بطريقة تحافظ على البيئة البحرية وتعزز الاستدامة

على الحكومة اليمنية الجديدة ان تبادر لوضع هذه الرؤية امام المجتمع الدولي واستغلال المنتديات الدولية لطرح رؤية اليمن وتطلعاته واستعداد الحكومة للعمل المشترك مع الآخرين لتحقيق أهداف مشتركة، والدخول في التفاوض مع الأطراف الأخرى من موقف يظهر الاستعداد للتعاون والشراكة، ويبرز الأهمية الاستراتيجية لليمن ودوره في تأمين مضيق باب المندب، وإظهار كيف أن في استقرار اليمن واستعادة الشرعية واستعادة الامن سيصب في مصلحة الجميع

تأثيرات الهجمات الحوثية على الملاحة الدولية ونشاط الموانئ في المناطق المحررة من منظور جيوسياسي وجيوقتصادي

خلدون عبدالله
مدير عام مكتب
نائب وزير النقل

■ أدى التكامل اللوجستي وترابط سلاسل الإمداد إلى نمو حركة الشحن البحري، وظهور أجيال جديدة من سفن الحاويات العملاقة، والتي تقوم أثناء رحلتها بالرسو في عدة موانئ لمناولة الحاويات سواء للسوق المحلية أو وفق نظام الترانزيت. وعلى ذات المحددات تطورت سفن البضائع العامة وناقلات النفط ونظام النقل البحري عموماً والذي بات مسؤولاً عن 80% من إجمالي البضائع المنقولة عالمياً

وبأخذ المعيار السابق، وإسقاطه على عمليات الحوثيين في البحر الأحمر، فإن السفن المتوجهة إلى الموانئ الإسرائيلية، يُحتمل أن خط إبحارها يمتد إلى موانئ أخرى في حوض المتوسط وشمال أوروبا، ما يعني أن الهجوم عليها عملية ذات تأثيرات متعدية تتجاوز حدود الاقتصاد الإسرائيلي، وتصل إلى جميع حلقات سلاسل الإمداد المتصلة بها. وهو ما يجب أن ينعكس تلقائياً — من الناحية الافتراضية - على البحر الأحمر وموانئه والتجارة العالمية بشكل عام.

بتمحيص الفرضية الآنفة، تتجلى بعض النقاط التي تقوض من حجم الادعاء، فبينما تتكامل سلاسل الإمداد العالمية، لا تمثل إسرائيل، الكيان ذو المساحة والتعداد السكاني المحدودين، رقماً صعباً في المعادلة، أو حتى على مستوى التجارة العابرة لحوض البحر الأحمر، حيث تشير الأرقام والإحصاءات أن ما بين 10-30% فقط من التجارة الإسرائيلية تمر عبر البحر الأحمر، ما يعد رقماً ضئيلاً بالمقارنة بحجم التجارة العابرة للممر الاستراتيجي.

على الجانب الآخر، تشير تقارير أن الحوثيين ومنذ 19 أكتوبر من العام المنصرم وحتى فبراير من العام الجاري قاموا بتنفيذ قرابة 30 عملية ضد السفن المتوجهة نحو الموانئ الإسرائيلية، في الوقت الذي تمر فيه حوالي 60 سفينة يومياً عبر البحر الأحمر، وعليه فإن عدد الهجمات من إجمالي الحركة التجارية صغير نسبياً.

وللمقارنة، شهد محيط مضيق ملاكا الاستراتيجي، أكثر من 41 حالة إعتداء على السفن التجارية في النصف الأول من العام 2023م، وبمعدل نمو 150% عن الفترة ذاتها من العام 2022م، ونسبة 25% من إجمالي محاولات القرصنة البحرية في مختلف المسطحات المائية دولياً، وبالرغم من ذلك لا يزال الممر الجنوب-شرق آسيوي أهم وأنشط نقطة في طريق التجارة العالمي

بالتركيز على الحالة اليمنية، وموانئ المناطق المحررة على وجه الخصوص، يمكن القول بأن تأثيرات الهجمات الحوثية في البحر الأحمر ستكون لها انعكاسات محدودة على نشاط هذه الموانئ. ففي المقام الأول، أدت الحرب الدائرة منذ 2015م إلى توقف نشاط الترانزيت في

الموانئ اليمنية، ولا سيما محطة ميناء عدن للحاويات، ويقتصر دور الموانئ في الوقت الراهن على استيراد احتياجات السوق المحلية.

والجدير بالذكر، أن هذه لا تعد أول مرة تقوم فيها المليشيات الحوثية باستهداف حركة الملاحة في البحر الأحمر، إذ نفذت الجماعة هجمات متفرقة استهدفت القطع الحربية والسفن التجارية لدول التحالف والحكومة اليمنية في الفترة ما بين الأعوام **2016م-2018م**، وبالرغم من ذلك شهد نشاط الموانئ المحررة، نمواً نسبياً، ولم يتأثر بطبيعة وكم العمليات المنفذة وذلك بحسب الجدول التالي:

العام	عدد الحاويات التي تمت مناولتها في ميناء عدن	عدد العمليات العسكرية للحوثيين في البحر الأحمر
2017	334,693	15
2018	398,999	2
2022	386,498	0

العام	إجمالي حركة البضائع في ميناء المكلا بالطن	عدد العمليات العسكرية للحوثيين في البحر الأحمر
2017	1,954,608	15
2018	1,615,278	2
2022	1,336,144	0

على النقيض، تأثرت موانئ المناطق المحررة سلباً بإعادة فتح ميناء الحديدة، وبالتالي فإن العمليات الجارية للحوثيين في البحر الأحمر، في حالة تأثيرها على ميناء الحديدة، كونه الأقرب إلى مسرح العمليات، فربما تفضي إلى تحول التجار والمستوردين إلى موانئ المناطق المحررة في خليج عدن والبحر العربي، بعدما اضطر الكثير منهم للتحول إلى ميناء الحديدة إما تحت وطأة التهديدات الحوثية، أو بسبب التعقيدات الإجرائية والتنظيمية في المناطق المحررة، مثل الجبايات الغير قانونية وارتفاع سعر الدولار الجمركي سابقاً، بالإضافة إلى إغلاق الطرقات وغيرها من المعوقات المنفرة لرأس المال، والتي لا تزال المهدد الأكبر لنشاط موانئ المناطق المحررة

في الوقت الذي تشير فيه القراءات والمؤشرات المبدئية بمحدودية حجم التهديد الحوثي للملاحة الدولية، وبقاء البحر الأحمر ممراً آمناً نسبياً، بالمقارنة بالممرات البحرية الأخرى التي تشهد أيضاً عمليات قرصنة واعتداءات بحرية، تظل ردود افعال شركات التأمين وشركات الشحن الدولية غير متناسبة مع حجم التهديد، وبالتالي فإن استجاباتها قد تكون إما استثماراً للحدث لمنافع ذاتية أو أغراض سياسية — لاسيما شركات التأمين- أو خوفاً من أي تصعيد مستقبلي محتمل على مستوى البحر الأحمر والمنطقة بشكل عام

بتسليط الضوء على التطورات والتصعيد، جاءت عملية حرّاس الازدهار، بقيادة الولايات المتحدة ومشاركة سبع دول أخرى تتقدمها المملكة المتحدة (بريطانيا)، لتأمين سلامة الخطوط الملاحية والحركة التجارية في البحر الأحمر، إلا أنها وبعكس ما هو مأمول، قد تأتي بنتائج عكسية تلقي بضلالها سلباً على الموانئ الواقعة تحت سلطة الحكومة المعترف بها دولياً.

ففي المقام الأول، وبسبب التكوين الطبيعي للبحر الأحمر، كونه ممراً ضيقاً تنتشر في قاعه الشعب المرجانية وتتناثر على سطحه العديد من الجزر، فإن السفن الحربية لا تتمتع بالقدرة على المناورة، وتكون سهلة الاستهداف، ولذلك عمدت سفن التحالف الدولي إلى الرسو في خليج عدن والبحر العربي، لاكتساب عمق استراتيجي وقدرة أعلى على التنبؤ بالهجمات واعتراضها.

إلا أن هذا الإجراء يؤدي إلى توسعة رقعة العمليات العسكرية خارج البحر الأحمر لتشمل جميع المياه اليمنية في خليج عدن

والبحر العربي والمحيط الهندي. وتشير البيانات الرسمية وتقارير وكالات الأنباء إلى قيام الحوثيين باستهداف التحالف الدولي في خليج عدن والبحر العربي، وكذا انطلاق العمليات للطرف الثاني من ذات المواقع، وبينما لا تزال العمليات المتبادلة بين الطرفين ذات وتيرة منخفضة، يهدد تطورها إلى عسكرة المياه الإقليمية اليمنية، ما سينعكس سلباً على الحركة التجارية في موانئ المناطق المحررة، ويتعداه إلى قطاعات اقتصادية أخرى وأبرزها الاصطياد الذي يساهم بنسبة 3% من ناتج الدخل القومي اليمني ويوفر 120 ألف فرصة عمل.

وفي حالة تطور المواجهات بين الطرفين، وطول أمدها، فإن هذا بدوره سيحد من قدرة اليمن على استكشاف واستثمار وتطوير مواردها الطبيعية في المناطق الاقتصادية الخالصة ومنطقة الجرف القاري، لاسيما إذا ترافق الأمر مع قرار دولي بتدويل أو فرض حضور عسكري في بعض الممرات التي يفترض أن تكون ضمن الحدود البحرية لليمن، وهو ملف لم يحسم قانونياً بعد.

خلاصةً، بالرغم من اتصال سلاسل الإمداد، واحتمالية أن تكون للهجمات الحوثية تأثيرات متعدية أبعد من الموانئ الإسرائيلية، يظل تهديدها للملاحة الدولية محدوداً، وأقل منه على موانئ المناطق المحررة. غير أن التطورات الأخيرة وتدخل التحالف الدولي تهدد بتوسعة رقعة الصراع وتصعيدها، ما قد يسفر — في حالة رفع وتيرة العمليات من كلا الجانبين- بعسكرة المياه اليمنية في خليج عدن والبحر العربي بالإضافة إلى البحر الأحمر، بما ينعكس سلباً على موانئ المناطق المحررة والحياة الاقتصادية بشكل عام

أثر الصراع على البيئة في اليمن

د. عبدالغني عبدالله جفمان
خبير نفطي واستشاري
تنمية موارد طبيعية

تعاني اليمن من صراع دام ومعقد يستمر لسنوات، وقد أثر هذا الصراع بشكل كبير على البيئة في البلاد والتي تعاني بالاساس من الكثير من المشكلات البيئية التي تضاعفت حدتها بفعل الصراع الدائر في البلاد منذ سنوات كثيرة

في هذه المقال نركز على اهم المشاكل البيئية التي نتجت بشكل مباشر من الصراع بغض النظر عن المشاكل البيئية الناجمة عن التغيرات المناخية الطبيعية مثل التصحر والفيضانات والجفاف والامطار الغزيرة والتي تناولتها العديد من التقارير والدراسات.

ونحن هنا نؤكد على إن السلام والأمن في اليمن مهددان بصورة متزايدة بسبب تراجُع الاستقرار البيئي. بسبب الصراع والذي يؤدي ايضا الى سوء الإدارة والاستغلال المفرَط للموارد الطبيعية، خاصة في ظل انهيار الحكومة المركزية اليمنية، إلى جانب المؤسسات المسؤولة عن حماية البيئة وإدارة الموارد.

توطئة قانونية

قبل الحرب، شهدت الجهود اليمنية لحماية البيئة تحسناً بطيئاً نتيجة لنقص الوعي العام، وعدم امتثال المنشآت الصناعية الخاصة والحكومية للقوانين البيئية القائمة، وضعف الرقابة الحكومية. وقد تفاقمت الرؤية غير الواضحة وعدم التزام الحكومات المتعاقبة بالسياسة البيئية بسبب الآثار غير المرغوب فيها للأنشطة البشرية

وقّعت الجمهورية اليمنية العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة، كما ان اليمن ملتزمة بالقانون الدولي الذي يعد الزاماً لكافة الاطراف المتنازعة. حيث ينص الاعلان العالمي لحقوق الإنسان، على أن "لكل شخص الحق في مستوى من المعيشة يكفي لضمان الصحة والرفاه له، كما نص على ان الأمومة والطفولة لها الحق في رعاية ومساعدة خاصتين، أيضا الحق في الحياة غير القابل للتقييد، والذي يعتبر الوصول إلى الغذاء والمياه شرطاً اساسياً".. وهنا نؤكد على ان تكون المياه النقية والغذاء الكافي حق لكل مواطن في اليمن.

الى جانب القوانين الدولية تلتزم اليمن بعده قوانين محلية تهدف إلى حماية البيئة (على سبيل المثال، القانون رقم (26) لسنة 1995م بشأن حماية البيئة؛ والقانون رقم (16) لسنة 2004م بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث)، ومع ذلك فإن الحكومة كانت ولا تزال أضعف من أن تتمكن من تنفيذها أو إنفاذها على النحو المطلوب.

ومن المعلوم انه خلال فترة الصراع، تضعف القدرة على إنفاذ التشريعات بسبب غياب مؤسسات الدولة أو إدارتها الحد الأدنى من الخدمات، نظراً إلى أن الصراع يؤدي إلى حشد معظم موارد الدولة وقوتها العاملة، ويكرس جميع موارد البلاد المالية بما يخدم الصراع بدلاً من الاضطلاع بأنشطة من شأنها حماية البيئة والمحافظة عليها. وقد أدى ذلك إلى التهاون في تنفيذ السياسات البيئية الوطنية وخطط العمل الاستراتيجية. فضلاً عن أن الدعم المالي للحكومة هو أهم عامل يؤثر على القدرة المؤسسية على حماية البيئة في اليمن

لا سيما واليمن يعتمد على تبرعات المنظمات الدولية (مثل البنك الدولي، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، وصندوق البيئة العالمي، ومنظمة الأغذية والزراعة) من أجل تقديم الدعم لمواجهة المشاكل البيئية. وقد أدى الصراع الحالي إلى تفاقم البيئة المتدهورة بالفعل وتحول الدعم الدولي من القضايا البيئية إلى القضايا الإنسانية. وقد أثر ذلك سلباً على الموائل البيئية المهددة، وأوقف جميع الجهود والمشاريع الرامية إلى حماية البيئة في اليمن

■ التاثيرات المجتمعية والزراعية والمائية

لقد أدى الصراع الحالي إلى دخول اليمن أزمة إنسانية واجتماعية واقتصادية غير مسبوقة، مما تسبب في ازدياد تدهور الاوضاع الاجتماعية والاقتصادية، وكما هو معروف أن عدم الاستقرار في أي منطقة أو بلد من العالم يؤثر على الكثير من الجوانب في مختلف نواحي الحياة ومنها الجانب الاقتصادي والمعيشي للسكان، وبحسب تقرير البنك الدولي فقد أدى الصراع إلى انكماش بنحو 50% في إجمالي الناتج المحلي الحقيقي بين عامي 2011 و2022، كما ألحق أضراراً أو دماراً بأكثر من ثلث المنازل والمدارس والمستشفيات ومنشآت المياه والصرف الصحي في البلاد. ويؤكد أن مؤشرات الإنتاجية كانت ضعيفة بالفعل قبل نشوب الصراع، لكنها ازدادت تدهوراً مع اشتداد العنف

1. تلوث المياه ونقص الموارد المائية:

تعاني اليمن في الاساس من معضلة نقص المياه بسبب الفشل الحكومي للحكومات السابقة والتي للاسف لا تلقى اهتمام على المستوى المحلي او الدولي و جاء الصراع ليلقي بضلاله ويعظم المشكلة على النحو الذي قد يزيد الصراعات الداخلية بسبب انعدام الامن المائي جراء استنزاف مخزون المياه الجوفية و الحفر العشوائي و تلوث المياه الجوفية والسطحية نتيجة الملوثات البلاستيكية ومياه الصرف الصحي في عدد من المناطق وخاصة المرتفعات الجبلية بما يؤثر سلبا حاليا وايضا على الاجيال القادمة

تسبب انعدام الوقود اللازم لتشغيل المضخات بنقص حاد في استهلاك المياه و اتجه المزارعون الى استخدام الطاقة الشمسية كبديل، وهذا شجع المزارعين وغيرهم على الإفراط في استخراج المياه من الآبار. وقد كان من شأن ذلك في كثير من المناطق أنْ دفع الناس إلى ما بات يعرف بمنافسة 'السباق نحو القاع" التي يحرص الأفراد فيها على ضخ المياه قبل أن يفعل ذلك أحد من جيرانهم. وبالمثل، حفزت الإعانات الحكومية للحبوب المستوردة المزارعين على التحول من زراعة الحبوب المقاومة للجفاف إلى زراعة نبتة القات المدرّة للنقد والمتطلبة زراعتها كميات كبيرة من المياه.

تسبب الصراع باستهداف وتدمير البنية التحتية بما في ذلك السدود والخزانات ومحطات التحلية بشكل مباشر على نظام إمداد المياه واستدامة تزويد الشبكات بالمياه النقية، وتسبب بإنقطاع إمدادات المياه عن ملايين الأشخاص، كل ذلك ساهم بشكل كبير في انتشار الأمراض التي تنتقل عن طريق المياه، مثل الكوليرا، حيث تمّ بالفعل توثيق أكثر من مليونين ونصف مليون حالة مشتبه بها بحسب منظمات دولية

حالياً يحتاج قطاع المياه إلى إعادة بناء وصيانة البنى التحتية التي تدمرت بفعل الحرب، ونقص الإمكانيات، وتخفيف فجوة التوازن بين الموارد المحددة والاحتياجات المتزايدة، سواء للاستخدام المنزلي أو للقطاعات الزراعية والصناعية

2. تدمير الأراضي الزراعية والتنوع البيولوجي والحياه البرية

يساهم القطاع الزراعي بـ 25% من الاستهلاك الغذائي في اليمن وبحوالي 20% من الناتج المحلي، كما يشغل 40.9% من إجمالي قوة العمل وفق بيانات رسمية. تعرض الانتاج الزراعي بسبب النزاع بشكل مباشر وغير مباشر إلى انخفاض كبير، والاسباب عديدة منها الهجرة ونزوح المزارعين وعمال الزراعة، وكذلك نقص الوقود الذي ادى إلى زيادة تكلفة الانتاج والنقل. وكمتوسط فقد انخفضت نسبة المساحة المزروعة عام 2022 إلى ، 42% وبالنتيجة فقد انخفض الانتاج الزراعي إلى 42% مقارنة بما كان عليه قبل النزاع وقد ادى القرار المتعلق بالحظر والمراقبة على المواد المتجهة لليمن إلى المزيد من الاثار السلبية مما ساهم في زيادة نسبة المساحات غير المزروعة واصبحت نسبة الاكتفاء الذاتي من الغذاء باقل من 15%.

كما إن اعاقة الاستثمار في مجال الثروة السمكية يتسبب بالتاكيد في التاثير على المخزون السمكي، وقد طالت تلك الأضرار المناطق الرطبة والمحميات الطبيعية (البرية والبحرية) كالصيد للحيوانات المهددة بالانقراض والاحتطاب الجائر

بسبب انعدام المشتقات النفطية والغاز المنزلي زاد الاعتماد على الحطب في السنوات الأخيرة، كوسيلة للتعامل مع نقص الوقود الناتج عن الصراع. أدّى هذا الطلب المتزايد على حطب الوقود إلى إزالة الغابات على نطاقٍ واسعٍ، حيث يقوم الناس بقطع الأشجار على نحوٍ غير قانوني بمعدّل ينذر بالخطر، من أجل تلبية احتياجات الطاقة المنزلية

كما ان انعدام مصادر الدخل وترديها ادت الى تزايد الصيد الجائر وصيد الحيوانات البرية النادرة، بما في ذلك النمر العربي، والفهد، وغزال الجبل العربي. حيث صُنّفت هذه الحيوانات وغيرها في القائمة الحمراء للاتحاد العالمي للحفاظ على الطبيعة، بوصفها من الأنواع المهدّدة بالانقراض، حيث تتعرّض حاليًا لخطر الانقراض التام في اليمن. من ثمّ، في غياب السياسات والضوابط المناسبة، ستتعرّض النباتات والحيوانات في اليمن للتهديد بصورة متزايدة في السنوات المقبلة، مما يزيد من تفاقم الأزمة البيئية

3. كوارث المخلفات والتلوث التسمم البيئي:

تسبب الصراع في الكثير من الكوارث البيئية المتعلقة بإنتشار المواد الملوثة والكيميائية منها على سبيل المثال:

- تلويث البحار والمياه الجوفية والسطحية من خلال مياه الصرف الصحي الناتج عن توقف عمل محطات معالجة مياه الصرف الصحي بسبب قصف وتدمير البنية التحتية للصرف الصحي والمياه العذبة، بما في ذلك السدود والخزّانات ومحطات تحلية المياه
- معالجة النفايات حيث تشكل ظاهرة تراكم النفايات في اغلب المدن والارياف مصدرا اخر من مصادر التلوث للتربة بشكل عام، بالإضافة إلى ما تسببه من تلوث خطير للهواء بسبب حرقها بشكل كلي دون القيام بعملية الفرز لمكوناتها حيث تشمل على عدد من المواد البطيئة التحلل والتي تحتاج إلى أكثر من 30 عاما حتى يتم تحللها مثل مكونات الأجهزة الكهربائية والبطاريات التي تحتوي على مواد مشعة بالإضافة إلى مواد خطرة أخرى كالمخلفات الطبية بما فيها الأدوية المنتهية وكذلك الدهانات التي تحتوي على مكونات كيميائية خطرة على البيئة
- بسبب الصراع ما يقارب من 60% من النفايات المنزلية لا يتم رفعها، ونسبة كبيرة من هذه الأكوام تكدس على قارعة الشوارع في المدن ومجاري الوديان في بعض المناطق، كما يحدث في المهرة، حيث تشكل النفايات خطورة مع هطول الأمطار، فالسيول المتدفقة في موسم التساقط تجرف النفايات وتتراكم في المصبات معرقلة سريان المياه، وينتهي الأمر بفيضان الوادي وإحداث أضرار بالمزارع والمنازل المجاورة
- شكلت النفايات غير المطمورة أزمة صحية، فهي بيئة خصبة لتكاثر نواقل الأمراض مثل

حمى الملاريا والضنك، ومرتع للحيوانات الضالّة مثل الكلاب، ما يرفع خطر انتشار أمراض مثل داء الكلب الذي شهد انتشاراً مخيفاً خلال السنوات الأخيرة

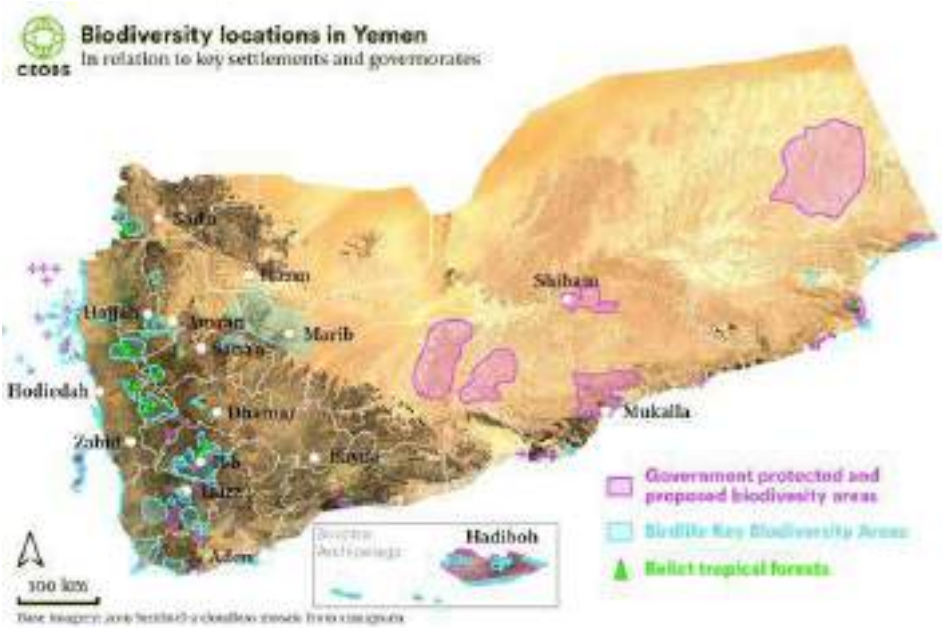
- استخدام وقود مخالف للمواصفات والتسبب بانتشار الادخنة كما حدث مؤخراً في مدينة عدن حيث تم تزويد محطات توليد الكهرباء في المحافظة بوقود غير مطابق للمواصفات أدى إلى انبعاث غازات سامة تسببت بتلوث الهواء؛ الأمر الذي فاقم من مأساة السكان، وعرّض حياتهم للخطر

- انتشار مادة البنزين المحسن الذي يباع في مأرب وهو منتج من حقول النفط يخلط به مواد ويباع في الاسواق بكميات تصل الى 5الف برميل في اليوم والذي له ضرر على صحة الناس وممتلكاتهم.

- توقف وحدات معالجة مياه الصرف الصحي ادى الى قيام المزارعيين باستخدام مخلفات الصرف الصحي لغرض ري المحاصيل مثل الخضروات والقات على الرغم من احتوائها على معادن ثقيلة مثل الزنك والزرنيخ والباريوم تجاوزت الحد المسموح به عالمياً، ما يفاقم الأزمة الصحية للسكان ويزيد من الإصابة بالديدان الطفيلية والبكتيريا وغيرها من الأمراض الخطرة

4. الوضع الصحي بسبب الادوية والمبيدات الزراعية والاسمدة الكيميائية

وقال البنك الدولي في مذكرة عن قطاع الصحة في اليمن نشرت في سبتمبر 2021: إن توفر مرافق



البنية الصحية العاملة بات أمرًا صعب المنال بسبب تدمير الكثير منها بسبب الصراع، حيث خرج اكثر ما يقارب من 50% من المنشآت الصحية من الخدمة. في حين يواجه أكثر من 80% من السكان تحديات كبيرة في الحصول على الغذاء ومياه الشرب وخدمات الرعاية الصحية

هذا بالاضافة، الى زيادة حدة استيراد الادوية بشكل مخالف للقانون وكذا المبيدات والاسمدة الزراعية في فترة الصراع و تعد الأدوية من أخطر الملفات المعقدة التي تهدد حياة اليمنيين، كخطر يضاف إلى رصيد متخم بالفقر والبطالة وتدهور الوضع الإنساني

الذي أنتجته سنوات الحرب

حيث ادت صعوبات الاستيراد وارتفاع الأسعار وأسباب عدة، أفضت إلى نقص وأحيانًا انعدام الأدوية من السوق اليمني؛ وهو ما فتح الباب واسعًا أمام شبكات التهريب، لتنشط في مجال الدواء الذي بات سلعة يبحث عنها الجميع بأي ثمن، ليصل بالنهاية إلى أجساد المرضى من دون خضوعه لاختبارات ومراجعات طبية تثبت مطابقته للمواصفات ولصلاحية الاستخدام. ومن الطبيعي في ظل انهيار الدولة لا تتوفر إحصائيات دقيقة وحديثة عن حجم الأدوية المهربة في اليمن؛ لكن التقديرات الرسمية لوزارة الصحة اليمنية مؤخرا ، تشير إلى أن الدواء المهرب يشكل ما يفوق 60% من الأدوية المتوفرة في الأسواق

فيما يخص المبيدات والاسمدة الكيميائية زاد انتشارها وتهريبها بطرق متعددة خلال فترة الصراع، وهنالك أكثر من 700 نوع من المبيدات والأسمدة الكيميائية المهربة في الأسواق اليمنية، هذه المبيدات تعد مشكلة خطيرة

تهدّد الأمن الغذائي في اليمن، وهي السبب الرئيس وراء الحظر الذي تفرضه بعض دول العالم على محاصيل زراعية يمنية'. واغلب المبيدات المهربة محظورة بمعظمها، لأنّها تدمّر الأراضي الزراعية وتتسبب في أمراض خطرة بين المواطنين، من قبيل السرطان والعقم والعجز الجنسي والتشوّهات الخلقية وأمراض أخرى كثيرة، نتيجة تسرّب المواد السامة إلى قلب الخضراوات والفواكه'

5. التأثير المباشر على السكان والمجتمع:

النزوح الكبير للسكان نتيجة للصراع يزيد من الضغط على الموارد الطبيعية في المناطق المستقرة. كما ان التهجير يؤدي إلى زيادة الضغط على المناطق البيئية القريبة، مما يؤثر على البيئة المحيطة. أدّى هجر الأراضي الزراعية الناتج هذا بدوره إلى إلحاق مزيدٍ من الضرر بقدرة الإنتاج الغذائي في البلاد.

تسببت 8 سنوات من النزاع المتواصل في اليمن بإضعاف السكّان على مختلف المستويات، إذ أصبح نحو 21.6 مليون يمني (73% من السكان) يعتمدون على المساعدات الإنسانية لتلبية احتياجاتهم الأساسية، كما تسببت العمليات العسكرية في نزوح 4.5 مليون يمني داخليًا حتى شهر اكتوبر 0232، يعيش نحو 40% منهم في مواقع نزوح غير رسمية ولا يحصلون على الخدمات الأساسية بشكل كاف، وفي كثير من الأحيان تكون تلك الخدمات غير موجودة. وبذلك تشهد اليمن منذ سنوات أسوأ أزمة إنسانية في العالم. وألقى النزاع أيضًا بآثار مدمّرة على الوضع الاقتصادي للبلاد، إذ تسبب بانهيار اقتصادي شامل أدّى إلى انخفاض الناتج المحلي الإجمالي للفرد بنحو 50% مما كان عليه في السابق، وبات يعيش اثنان من كل ثلاثة يمنيين — (20) مليون رجل وامرأة وطفل — في فقر مدقع.

من جانب اخر تضرر الصيادون بشكل مباشر في اليمن بسبب الصراع ووضع الكثير من القيود على الصيد في مناطق معينة، مما أجبر الصيادين اليمنيين على النزول إلى المياه الضحلة، حيث لا يمكنهم الصيد. وقد حرم هذا الصيادين من مصدر رزقهم الوحيد، وأدّى منذ ذلك الحين إلى انخفاضٍ حادٍّ في كميات السمك المصيد، ويعرض حياتهم للخطر بشكل دائم. بالاضافة الى المضايقات العسكرية حيث تم نشر العديد من النقاط العسكرية على امتداد الشواطئ اليمنية و اثرت بشكل مباشر على انشطة الصيادين وحياتهم المعيشية

بالإضافة إلى ذلك، تعد فئة الأطفال من أكثر الفئات التي تأثّرت بالنزاع، إذ تحقّقت الأمم المتحدة من مقتل وإصابة أكثر من (10,200) طفل (2015-2022) بسبب العمليات العسكرية، ورجّحت أن تكون الأرقام الفعلية أعلى بكثير. وعلى صعيد العواقب التي لحقت بالأطفال على الصعيد الإنساني، يتوقع استمرار ارتفاع مستوى سوء التغذية الحاد بين الأطفال دون سن الخامسة، وتعاني

نحو 1.3 مليون امرأة حامل أو مرضع من سوء التغذية الحاد

ولم تتوقف الانتهاكات لحقوق الأطفال عند هذا الحد، بل تعدت ذلك إلى تجنيد أطراف النزاع، حيث يتم الزج بالآلاف الأطفال في جبهات القتال، وقد عَمِدت جميع الأطراف المتنازعة في مختلف المحافظات اليمنية إلى تجنيد واستخدام الأطفال بشكل مفرط.

6. تأثير القنابل والألغام:

يشكّل استخدام الأسلحة غير المتفجرة، مثل الألغام الأرضية، والقنابل العنقودية، والأجهزة المتفجرة بالاضافة الى الاعاقات المستدام والوفيات والاصابات الفورية، تحدّيًا على وجه الخصوص على ممارسي الفلاحة والرعي وكذا الصيد والتنقل، لأنها غالبًا ما تحتوي على موادٍ خطرة، كما أن الكشف عنها وإزالتها بأمانٍ أمرٌ صعبٌ ومكلّفٌ

كما أعاقت «مخلفات الحرب المتفجرة» هذه، بما في ذلك الألغام الأرضية التي زرعها الحوثيون. وقنابل التحالف العنقودية غير المنفجرة، الوصول إلى الحقول الزراعية التي تشتد الحاجة إليها، مما أضرّ بشدة بقدرة المزارعين على حراثة أراضيهم، مما يعرّض حقولهم لأن تصير مجدبة طوال سنواتٍ قادمة

هذا بالاضافة الى أن القنابل والألغام المنتشرة في مناطق الصراع تؤدي إلى تلوث التربة بالمواد الكيماوية الضارة، مما يضر بالزراعة والإنتاج الغذائي، وايضا يسبب تلوث الأراضي والمياه بشكل مستمر وتعيق الجهود البيئية للتنظيف، وبالتالي الى فقدان التنوع البيولوجي وتهديد الحياة البرية.

إن ما سبق من التأثيرات المباشرة وغير المباشرة، تشير إلى الضرر الكبير الذي يمكن أن يلحقه الصراع بالبيئة في اليمن، الامر الذي يستدعي الزام جميع اطراف الصراع بتجنيب المدنيين كل ما يضر بمناطقهم و سبل معيشتهم. وهذه الكوارث البيئية تشكل في ظل الظروف الصعبة تحديات إضافية للمجتمع والسلطات المحلية في مواجهة هذه الأزمة.

■ التلوث البيئي النفطي خلال سنوات الصراع (2023-2015)

قبل نشوب الصراع، شكل النفط والغاز الطبيعي 90% من صادرات اليمن 88% من الاستثمار الاجنبي المباشر بين عامي 2005 و، 2010 وصلت نسبة انخفاض إنتاج النفط والغاز بصفة عامة إلى 90% منذ عام 2014م مما أدى إلى محدودية العمالة الاجنبية وانهيار اقتصاد البلاد بشكل كبير جدا.

ومع ذلك فإن اليمن يواجه تحديات كبيرة في مجال التلوث البيئي النفطي نتيجة للنزاعات المستمرة والأحداث ذات الصلة بالأمن والاستقرار في المحافظات التي يتواجد فيها بعض المنشات النفطية وكذا الموانئ المطله على البحر والتي يتم فيها استيراد المشتقات النفطية مثل عدن والمكلا وراس عيسى.

اما في المحافظات التي فيها عمليات استكشاف وانتاج للنفط مثل حضرموت وشبوة ومارب فقد بلغ التلوث النفطي فيها حدوداً كبيرة مؤخراً، وأصبح يُهدّد حياة السكان في مناطق الامتياز، ما دفع عشرات الأسر إلى النزوح الى مناطق أخرى بعيدة خوفاً من الإصابة بالأمراض، بسبب قيام الشركات النفطية بالعمل ضمن سياسة تقليل التكاليف، وبالتالي تتجاهل الكثير من المعالجات والحلول والاجراءات التي تضمن الحفاظ على البيئة وبما يدفعها إلى القيام بممارسات تضر بالبيئة المحيطة بها أحياناً، مع غياب الرقابة الفاعلة من هيئة النفط والوزارة وكذا الهيئة العامة لحماية البيئة والجهات الاخرى المختصة

جاء ذلك بسبب ضعف الدور الحكومي والرقابي من سابق وزاد سوءً بسبب الصراع والصراع، وايضا لوجود الكثير من شبهات الفساد التي يتهم السكان المحليون الشركات في تعاملها لشراء صمت المسئولين المعنيون في وزارة النفط وكذا في السلطات المحلية

هذا وقد تسبب الصراع في اليمن في حدوث كوارث نفطية متنوعة بشكل مباشر وبشكل غير مباشر نسرد اهمها وكما يلي:

أ. الهجمات على المنشآت النفطية:

نتيجة للنزاعات والصراعات المستمرة، فقد زاد عدد الهجمات والتفجيرات التي تتعرض لها المنشآت النفطية بين الحين والاخر وعلى الاخص منشأت المصافي و كذا خطوط نقل النفط الخام وكذا خط انبوب تصدير الغاز المسال والتي تمتد في محافظة مارب وشبوة وحضرموت. وفي اكتوبر 2022 تم قصف موانئ تصدير النفط الخام في ميناء الضبة والنشيمة مما تسبب بتوقف تصدير النفط و تكبد اقتصاد البلاد تكبد خسائر بنحو مليار دولار

ب. حوادث السفن وناقلات النفط:

طيلة التسع سنوات واكثر، تعرضت البيئة البحرية في اليمن للكثيرة من الحوادث والجرائم البيئية التي تسببت بها ناقلات تخزين الوقود ونقل الوقود الى الموانئ اليمنية، وادت جميعها الى تلويث مساحات شاسعة من الشواطئ ونفوق كميات كبيرة من الاسماك والاحياء البحرية دون تحمل اي مسؤولية، وفي ظل ضعف رقابة حكومية بسبب الصراع وتفشي الفساد والمحسوبية واللامبالاه بحياه وصحة المواطن.

كما تجدر الاشارة الى بقاء الخطر الداهم من خلال تواجد كميات تقدر باكثر من 160 الف طن من النفط الخام في السفينة البديلة للخزان العائم صافر في الشواطئ المقابلة لرأس عيسى في محافظة الحديدة، والذي انتهت من نقله الامم المتحدة في اغسطس الماضي ونحن نؤكد ان الخطر لا زال قائم بسبب عدم التخلص من النفط اما ببيعة او نقله بعيدا عن المنطقة.

ت. تأخر الاستجابة والتساهل في عمليات الصيانة للمنشأت النفطية:

الظروف الاقتصادية الصعبة وافتقار الدولة الى مقدراتها المالية والتأثير المباشر للنزاع على البنية التحتية سبب في عدم قيام الشركات باداء مهامها الفنية من اعمال الصيانة واستبدال الاجزاء التالفة، على سبيل المثال خزانات مصفاة عدن او انبوب نقل النفط الممتد بين مديريات شبوة (من عياذ الى ميناء النشيمة) والذي سبب زيادة عدد الحوادث والتسربات التي تحدث بشكل دوري في المنطقة، وفي هذا الخصوص تم نشر عده تقارير ورصد وتقييم فني لها منذ 2019 واشارت الى العديد من التوصيات ولكن لاحياه لمن تنادي. وهذا يدل على اهمال الشركات النفطية بسبب ضعف وتناحر الجهات الحكومية وانشغالها بالصراع و الفساد، حيث سبب تأخر الاستجابة والتدخل الفوري لاحتواء وتنظيف التسربات بزيادة تأثير التلوث على صحة المواطنين وسبب في اضرار زراعية وعلى المستوى البيئي بشكل عام

ومع ذلك لم يتم عمل تقييم شامل للوضع من خلال تقييم نطاق وطبيعة التلوث وتحديد الاماكن المتأثرة، وبالتالي عمل خطط استجابة وتنظيف ومعالجة لاماكن التلوث وازاله الضرر على المواطنين والاماكن المتضرره.

وهنا نقول ان كل ما سبق يؤدي الى اضرار بيئية واقتصادية وصحية على المواطنين حيث تتعرض البنية التحتية والمنشأت الخدمية لاضرار جسيمة وينتج عنها امراض وتبعات تؤثر على الصحة العامة و كذا تعظم حجم المشكلة وتفاقم

نتائجها.

التوصيات

نوصي الجهات الحكومية والسلطات المحلية وكافة المعنيين في هذا المجال بالتركيز على الاثر البيئي الذي خلفة الصراع بشكل اكبر من التركيز على التغيرات المناخية الطبيعية لعظم وكبر حجم الاضرار والكوارث التي تسبب بها الصراع, والتي نتج عنها تدمير للبيئة والموائل الطبيعية في البلاد ويعاني منها المواطنون بشكل كبير جدا انعكس في حالتهم تردي حالتهم الصحية وضعف الحالة المعيشية لهم، وبدون اي استجابة حقيقية لمعاناتهم، بل والانكى ان هذا الملف غائب عن اي مناقشات سياسية تخص السلام او مبادرات انهاء الصراع او لبناء دولة جديدة والخروج الى بر الامان.

وهنا نؤكد على التوصيات التالية:

- ضرورة وقف الحرب وتحقيق الأمن والسلام
- إجراء تقييم شامل لحالة البيئة ومخلفات الحرب على البيئة
- وضع استراتيجية وطنية شاملة للنهوض بالوضع الاقتصادي لليمن بعد الحرب
- دعم سياسة البناء البيئي المستدام والعمل على التوزيع العادل للموارد الطبيعية
- الاستفادة من الرؤى والاستراتيجيات التي تم إعدادها قبل الحرب وتطويرها، وبالذات في مجال المياه والأمن الغذائي والزراعة وتدوير المخلفات الصلبة
- إعادة ما تم تدميره بسبب الحرب المقدر بـ 20 إلى 25 مليار دولار لإعادة الإعمار وتطبيع الوضع الاقتصادي والاجتماعي
- تمكين المؤسسات البيئية الحكومية لتبني استراتيجيات طويلة ودعمها مادياً وفنياً لبناء سلام بيئي طويل الأمد
- إدماج إدارة القضايا البيئية في عملية المصالحة وبناء السلام
- استخدام المعونات الإنمائية لتطوير أدوات جمع البيانات وبناء القدرات البشرية في مجال البيئة
- دعم مصادر الطاقة البديلة للنشاط اليومي للسكان بما فيها توفر الغاز المنزلي للطبخ للحد من الاحتطاب الجائر للأشجار والغطاء النباتي
- توسيع وصيانة مؤسسات المياه والصرف الصحي لتخدم معظم السكان من ناحية، وحفاظاً على البيئة من التلوث من ناحية أخرى
- الضغط على الأطراف المختلفة لتسليم خرائط الألغام وإزالتها والتخلص منها
- زيادة الدعم لرفع سقف الحماية للمدنيين بتحديد مناطق الألغام ووضع خرائط للمناطق الخطرة وعليها العلامات التحذيرية
- إعادة بناء وتشغيل مقالب النفايات وتوسيعها ودراسة إمكانية استبدال البعض منها كونها أصبحت في المناطق السكنية أو في المناطق المهدِّدة لمصادر المياه
- إعادة بناء معامل تدوير النفايات وتشجيع المهتمين بهذا النشاط والتفكير في عملية الاستفادة من معالجة النفايات في إنتاج الطاقة
- تطبيق القوانين والتشريعات للحد من التلوث النفطي وحث أو إجبار شركات الاستخراج على الالتزام بضوابط وقواعد التخلص الآمن من هذه المخلفات
- الحد من الانبعاثات الغازية وفرض رسوم على منتجيها والعمل على الاستفادة منها بإنتاج الطاقة بدلاً من حرق الغاز في مواقع إنتاج النفط
- العمل على الاستفادة من المياه المصاحبة للنفط والملوثة في مناطق حضرموت وإعادة تدويرها واستغلالها وفق التقنيات والطرق العلمية المتاحة
- ضرورة تعويض المتضررين من التلوث البيئي بسبب استخراج النفط والمعادن الأخرى والتلويث المتعمد

وهنا نختم بالقول بإن الحفاظ على البيئة والتوازن البيئي هو السبيل الوحيد لحياة آمنة ومستقرة للناس. وقد تعرضت البيئة في اليمن للعديد من التهديدات والمخاطر، منها بفعل الحرب والصراعات المجتمعية على الموارد، ومنها بفعل النشاط الاقتصادي للسكان واستنزافها وعدم الاكتراث بحمايتها. وبالرغم من الخطوات الخجولة التي تم إنجازها قبل الحرب من وضع الاستراتيجيات والخطط للتعامل مع عناصر البيئة ومكوناتها والحفاظ عليها، إلا أن التهديدات والمخاطر عليها ما زالت قائمة، بل وتتفاقم باستمرار بسبب الحرب وسوء الإدارة وضعف التمويل. نحن بحاجة إلى وقف فوري للحرب وإدماج بناء السلام البيئي ضمن خطط تحقيق السلام لوقف نزيف الدم والموارد

البنك الأهلي اليمني
National Bank Of Yemen
Trust & Experience
الخبرة والثقة

- الاستعلام عن الرصيد
- عرض ملخص الحسابات
- سداد باقات عدن نت
- التحويل بين حسابات العميل
- التحويل إلى حسابات عملاء البنك
- طلب دفتر شيكات

تطبيق
الأهلي موبايل
البنك الرقمي بين يديك

إمسح الكود لتحميل التطبيق

GET IN ON Google Play

Download on the App Store

Marketing Team

بنك مملوك للدولة %100

54 عاماً من الخبرة 1969-2023 اليوبيل الذهبي

الادارة العامة: شارع الملكة أروى، كريتر، عدن
pay.cards@nbyemen.com
أرقام خدمة العملاء: 02 250582 / 02 250581
nbyemen.com

تطـورات
أسعار السلع الغذائية لشهر فبرايـر 2024

رصد أسعار المستهلك لأهم السلع الغذائية لمحافظة عدن

م	البيان	العملة	الأسبوع 1		الأسبوع 2		الأسبوع 3		الأسبوع 4		الأسبوع 5	
	سعر الصرف		شراء	بيع	شراء	بيع	شراء	بيع	شراء	بيع	شراء	بيع
		دولار	1631	1639	1625	1636	1622	1630	1675	1685	1675	1683
		سعودي	430	432	428	430	428	430	441	443	440	442
	الصنف/ السلع	وحدة القياس	السعر (ريال يمني)									
	أولا: السلع الأساسية											
01	كيس القمح	50	34000		34000		35000		35000		35000	
02	دقيق السنابل ابيض	50	40000		40000		40000		41000		41000	
03	أرز الفخامة	40	90000		92000		92000		94000		94000	
04	سكر برازيلي	50	63000		64000		64000		64000		64000	
05	زيت الطبخ	8 لتر	18000		18000		18000		18000		18000	
06	علبة حليب الاطفال بيبلاك رقم 3	0.4	9500		10000		10000		10000		10000	
	ثانيا: السلع المكملة											
07	الحليب المجفف دانو كامل الدسم	2.25	30000		30000		32000		32000		32000	
08	شاي الكبوس	1	10000		10000		10000		10000		10000	
09	الفاصوليا الحمراء	1	2800		2800		2800		2800		2800	
10	الفاصوليا البيضاء	1	1800		1800		1800		1800		1800	
11	العدس الأصفر	1	2200		2200		2200		2200		2200	
12	معجون الطماطم المدهش 25 * 70جم	كرتون	6500		6500		6500		6500		6500	
13	مكرونة المائدة(جرام)	400	700		700		700		700		700	
	ثالثا: الفواكه											
14	التفاح	1	3500		3500		3500		3500		3500	
15	البرتقال	1	3000		3000		3000		3000		3000	
16	الموز	1	700		700		700		700		700	
17	التمور	1	2500		2500		2500		2500		2500	
	رابعا: الخضروات											
18	البطاطس	1	800		800		800		800		600	
19	البصل الجاف	1	1400		1600		1600		1500		1600	
20	الباذنجان	1	600		600		500		500		500	
21	الطماطم	1	500		500		800		500		600	
22	الباميا	1	1500		2000		2000		2000		2000	
	خامسا: اللحوم ومشتقاتها											
23	لحم الغنم بلدي	1	13000		13000		13000		13000		13000	
24	الدجاج الحي	1	6000		6000		6500		6500		6500	
25	الدجاج المجمد ساديا	1	5000		5000		5000		5000		5200	
26	طبق البيض	1	4500		4500		4500		4500		4500	
	سادسا: الأسماك											
27	الثمد	1	10000		10000		10000		8000		8000	
28	الديرك	1	20000		22000		22000		20000		20000	
29	السخلة	1	16000		16000		16000		16000		16000	

تحليل اسعار السلع لشهر فبراير 2024م

محمد ابوبكر سالم الاحمدي
مستشار مجلة الرابطة الاقتصادية

في شهر فبراير 2024م لازال سعر الدولار في صعود مستمر، كان سعره في الاسبوع الاول 1639 ريال ولم ينتهي الشهر الا وسعر الدولار 1683 ريال بزيادة مقدارها 44 ريال في كل دولار، وكما وضحنا سابقا هذا الصعود المستمر يقابله صعود مستمر في اسعار السلع المستوردة بكل تأكيد

السلع لأساسية:

في قائمة السلع الأساسية التي ترصدها مجلة الرابطة ارتفع سعر الدقيق السنابل 40 ك من 40 ألف ريال الى 41 ألف ريال، وارز الفخامة من 90 ألف ريال الى 94 ألف ريال هذا الارتفاع يسير في خط ارتفاع سعر الصرف ومن الممكن ان نشهد ارتفاع في كل السلع المستوردة ان لم يتم كبح جماح ارتفاع سعر الصرف.

السلع المكملة:

السلع المكملة التي ترصدها المجلة ارتفع سعر حليب الدانو من 30 ألف الى 32 الف ريال وهي زيادة طبيعية بسبب ارتفاع اسعار الصرف لازال هناك استقرار في بعض اسعار السلع المكملة مع انها مرشحة للصعود كونها سلع مستورده

الفواكه والخضار:

لم تشهد اسعار الخضار والفواكه تغيرات كبيرة في اسعارها غير بعض التباين خلال الشهر نفسه فمثلا سعر البطاطس نزل من 800 ريال في بداية الشهر الى 600 ريال في نهاية الشهر، بينما البامية ارتفع سعر الكيلو من 1500 ريال في بداية الشهر الى 2000 ريال في نهاية الشهر.

اللحوم والاسماك:

ارتفع سعر الدجاج الحي والمجمد حيث وصل سعر الدجاج الحي الكيلو 6500 ريال والمجمد 5200 ريال بينما هبط سعر الكيلو الثمد من 10 ألف ريال للكيلو غي بداية الشهر الى 8 الف ريال في آخر اسبوع من شهر فبراير، بينما ظلت اسعار سمك الديرك والسخلة وسعر الكيلو اللحم ثابته.

الفساد وعلاقته بالسلطة

د. سعد الدين بن طالب
خبير اقتصادي

■ 'لورد اكتون" قال جملته التي أصبحت الموجه الأساسي في تحليل ومواجهة الفساد في أي مجتمع يحاول السيطرة على هذا المرض المجتمعي الذي عانت منه البشرية منذ بداية نشوء مفهوم 'السلطة لورد اكتون قال في مطلع القرن العشرين ان " السلطة تميل إلى الفساد والسلطة المطلقة فساد مطلق

كل تعريفات الفساد والفكر الذي يبحث عن مواجهته يركز حول ذلك ا لمفهو م

أكثر تعريف دقة واختصار هو تعريف منظمة الشفافية الدولية التي تعتبر المنظمة الأهم في قياس الفساد وصياغة الوسائل لمواجهته

يقول التعريف "الفساد هو سوء استخدام السلطة المؤتمنة للحصول على مصالح خاصة

الملاحظ في هذا التعريف ان كل كلمة تحمل معنى عميق ودقيق!

لهذا، لابد من اي جهد لمكافحة الفساد ان يبدأ من هنا.. كيف نستطيع أن نراقب ونعاقب اي سوء استخدام للسلطة؟ وطبعا هناك مستويات متعددة ÷للسلطة'، بداية من عسكري المرور الذي يقرر (او لا يقرر) ان يعمل مخالفة والموظف الصغير الذي يحتاج ان يوقع على وينفذ معاملات صغيرة.. إلى ان تصل إلى رئاسة الدولة (او اي كيان) التي بيدها احيانا كثيرة ÷سلطة مطلقة' في اتخاذ القرارات او السياسات.. مرورا بالعديد من درجات السلطة في مركز الدولة او أطرافه

هناك أمثلة عديدة عن كيف حاولت الحضارة البشرية صياغة الانظمة في الدولة منذ قرون.. مثلا عند قيام البرلمان البريطاني الذي أسس بدرجة اساسية لمراقبة الضرائب التي يفرضها العرش على المجتمع (لا ضرائب بدون تمثيل) إلى قيادات في الحضارة الاسلامية التي اعتمدت كثيرا على ارادة ونزاهة القائد (الحاكم)

مع تطور أنظمة الحكم في القرنين الماضيين تطورت آليات المراقبة والمحاسبة على السلطة وأدخلت مفاهيم عديدة لذلك ومنها البرلمانات والقوانين وأجهزة الرقابة المتخصصة على مختلف أدوات السلطة مثل المالية والقرارات التنظيمية للدولة وسياساتها تجاه الحقوق العامة والخاصة

وهنا نلاحظ الفرق الشاسع اليوم بين الدول التي طورت انظمتها لضبط السلطة ومن هي في طريقها ومن لازالت في أول طريقها.. ونظرة سريعة نلاحظ ملازمة التطور بمستوى المعيشة وإنتاجية المجتمع ورضاءه بالدولة.. طبعا مع بعض الاستثناءات في الدول الريعية التي لا تعتمد على إنتاجية المجتمع لتطورها.. ومع ذلك فشلت الكثير من الدول الريعية بسبب السلطة المطلقة الغير نزيهة ولا مراقبة.. ليبيا والعراق وفنزويلا!

من المؤكد ان مكافحة الفساد لابد أن يتركز على بناء منظومة النزاهة في الدولة وهذه قضية تحتاج إلى شرح طويل ولابد من شرحها ونشرها على المجتمع المهتم.. ورأينا الكثير من يدعون انهم 'مكافحي الفساد" يركزون فقط على 'الملاحقة" لكسب الشعبوية مع ان الملاحقة للفاسدين هي جزء يسير من أنظمة مكافحة الفساد.. ولا تجدي كثيرا بدون استراتيجية أشمل في بناء النزاهة في الدولة

أين نبدأ؟

كل الدراسات تؤكد ان البداية هي اولا في إيجاد 'الارادة السياسية".. وثم اتباع استراتيجية منهجية وعلمية معلنة تستوعبها كل مستويات 'السلطة".. هذا هو التحدي الحقيقي! هل يأتي من يملك 'سلطة مطلقة" وينشئ منظومة تراقبه وتحاسبه على تصرفاته؟؟

معظم تلك القيادات في السلطة تعمل على استمرار تلك السلطة المطلقة وعدم تعطيلها بالمساءلة والمراجعة

نعود ونؤكد "السلطة المطلقة فساد مطلق

السمو
ALSMO

السمو لأصحاب السمو
منتجاتنا لها الصدارة

السمو
ALSMO
شركة طيبات عدن للتجارة
TAIBAT ADEN FOR TRADING CO.

عدن - شارع التسعين- برج القطيبي
TaibatAdenTrading
taibataden14
info@taibataden.com
www.taibataden.com

الميزة التنافسية والقيمة المضافة وأثرها على ربحية المشروعات العالمية

د.نهى عمر العبد شرويط
أستاذ مساعد كلية الاقتصاد والعلوم السياسية

■ يعتبر الميزة التنافسية والقيمة المضافة عنصران حاسمان في نجاح المشروعات. حيث ان ترتبط القيمة المضافة (Value-add-ed) والميزة التنافسية (Competitive Ad-vantage) بمفاهيم الاعمال التجارية وتسعى كلاهما لتحقيق تفوق تنافسي للمنظمة. ومع ذلك، فهم الفرق بينهما يساعد في تحديد كيفية تحقيق الاستفادة القصوى منهما. إليك شرح لكل مفهوم على حدة

ويقصد بالقيمة المضافة (Val-ue-added):القيمة المضافة هي المزايا الإضافية التي يحصل عليها العميل نتيجة استخدام منتج أو خدمة معينة. وتعني أن توفر شركة شيئًا إضافيًا أو فائدة إضافية تجعل منتجها أو خدمتها أكثر جاذبية بالنسبة للعملاء مقارنة بالمنافسين. قد تشمل القيمة المضافة عناصر مثل الجودة العالية، والابتكار، والأداء الأفضل، والخدمة العملاء المميزة، وتوفير الوقت أو التكلفة. إذا كانت الشركة تقدم قيمة مضافة فريدة ومميزة، فقد تكون قادرة على تحقيق تفضيل العملاء وزيادة حصتها في السوق

ومن هنا يمكننا القول انه من الممكن أن تكون هذه الميزة متعلقة بأي جانب من جوانب الشركة مثل تكاليف الإنتاج المنخفضة، أو التكنولوجيا المتقدمة، أو العلامة التجارية القوية، أو القدرة على تقديم منتجات أو خدمات فريدة. المميزة التنافسية تساعد الشركة على تحقيق أداء أفضل من المنافسين وتحقيق ميزة مستدامة في السوق

واذا ما تطرقنا الى اهم االمشروعات التي تتبع هذه السياسة هناك العديد من النماذخ المشروعات التي يمكن أن تتمتع بميزة تنافسية عالية، وفيما يلي بعض الأمثلة على ذلك:

1. الابتكار التكنولوجي:

مشروعات تقدم تكنولوجيا جديدة أو تحسينات فريدة في منتجات أو خدمات معينة. مثال على ذلك هو شركة تقدم تقنية جديدة في مجال الذكاء الاصطناعي لتحسين تجربة المستخدم وتحقيق نتائج أفضل

2. الجودة والاستدامة:

مشروعات تضمن جودة عالية في المنتجات أو الخدمات التي تقدمها، بالإضافة إلى التزامها بالاستدامة البيئية والاجتماعية. مثال على ذلك هو شركة تنتج منتجات عضوية طبيعية وتتبع ممارسات تصنيع مستدامة

3. التكلفة والقيمة:

مشروعات تقدم منتجات أو خدمات بأسعار تنافسية وتوفر قيمة عالية للعملاء. مثال على ذلك هو شركة توفر خدمات توصيل سريعة وموثوقة بأسعار منخفضة مقارنة بالمنافسين

4. التجربة والخدمة العملاء:

مشروعات تركز على توفير تجربة فريدة للعملاء وتقديم خدمة...

كما ان هناك العديد من النماذخ المشروعات التي يمكن أن تحقق قيمة مضافة للعملاء، وفيما يلي بعض الأمثلة على ذلك:

1. خدمة الاستشارات:

مشروعات تقدم خدمات استشارية مختلفة في مجالات مثل التسويق، وإدارة المشاريع، والتكنولوجيا. توفر هذه المشروعات معرفة وخبرة تساعد العملاء على اتخاذ قرارات مهمة وتحقيق نتائج أفضل

2. التدريب والتعليم:

مشروعات تقدم برامج تدريبية وتعليمية في مجالات متنوعة مثل التطوير الشخصي، والمهارات الفنية، واللغات الأجنبية. تساعد هذه المشروعات الأفراد على تطوير مهاراتهم وزيادة فرصهم في سوق العمل

3. تكنولوجيا المعلومات:

مشروعات تقدم حلول تكنولوجية مبتكرة ومتقدمة تساهم في تسهيل عمليات الأعمال وتحسين الكفاءة. توفر هذه المشروعات أنظمة إدارة موارد المؤسسات، وتطبيقات الجوال، وحلول البيانات الضخمة التي تساعد الشركات على التحول الرقمي وتحقيق نتائج أفضل

4. الابتكار الاجتماعي:

مشروعات تركز على حل المشكلات الاجتماعية والبيئية وتحقيق التغيير الإيجابي في المجتمع. توفر هذه المشروعات حلولًا مبتكرة لقضايا مثل الفقر، والتعليم، والحماية البيئية

5. السياحة المستدامة:

مشروعات سياحية تركز على تعزيز السياحة المستدامة والمسؤولة بطرق تحافظ على البيئة وتعزز التواصل الثقافي والاجتماعي مع المجتمعات المحلية

واذا ويمكن للمشروعات تحقيق القيمة المضافة في مجالات متعددة. يجب أن تحدد الحاجة في السوق وتفهم تحديات العملاء لتحديد القيمة المضافة التي يمكن أن يقدمها مشروعك

واذا ماذكرنا أنواع المشاريع فهناك العديد من المشروعات العالمية التي تتمتع بميزة وقدرة تنافسية في سوق الأعمال العالمية. وفيما يلي بعض الأمثلة على هذه المشروعات:

1. آبل (Apple):

تعتبر آبل واحدة من أكبر الشركات التكنولوجية في العالم، وتتميز بمنتجاتها المبتكرة ومثلثها القوي من الأجهزة والبرامج والخدمات. تمتلك آبل سلسلة منتجات شهيرة مثل الآيفون والآيباد والماك، وتتمتع بسمعة قوية في مجال التصميم والابتكار

2. غوغل (Google):

تعمل غوغل في مجال تكنولوجيا المعلومات وتقديم الخدمات عبر الإنترنت. تتميز بمحرك البحث الشهير جوجل، بالإضافة إلى منتجات وخدمات أخرى مثل نظام التشغيل أندرويد ومنصة الإعلانات جوجل أدوردز. تعتبر غوغل رائدة في مجال الذكاء الاصطناعي وتطوير التقنيات الجديدة

3. أمازون (Amazon):

تعتبر أمازون أكبر منصة للتجارة الإلكترونية في العالم، وتشمل خدماتها التوصيل السريع وخدمة التخزين السحابي ومنصة البث المباشر أمازون برايم. تتميز أمازون بقدرتها على تلبية احتياجات العملاء بشكل سريع وفعال، بالإضافة إلى توفير منصة للبائعين الصغار والكبار لبيع منتجاتهم

4. تسلا (Tesla):

تعتبر تسلا شركة رائدة في صناعة السيارات الكهربائية والتكنولوجيا المرتبطة بها. تتميز تسلا بتصميمها المبتكر وأدائها الفائق، وتعمل على تطوير تقنيات جديدة في مجال القيادة الذاتية وتخزين الطاقة

5. فيسبوك (Face-book)

تعتبر فيسبوك أكبر شبكة اجتماعية في العالم، وتقدم خدمات مثل التواصل الاجتماعي والإعلانات المستهدفة. تتميز فيسبوك بقدرتها على جمع البيانات وتحليلها لتقديم تجربة مخصصة للمستخدمين والمعلنين

هذه مجرد بعض الأمثلة، وهناك العديد من المشروعات العالمية الأخرى التي تتمتع بميزة وقدرة تنافسية في مختلف الصناعات

كما ان هناك العديد من المشروعات العالمية التي تحقق قيمة مضافة في الأسواق التي تعمل فيها. ان تحقيق القيمة المضافة يعني تقديم منتجات أو خدمات تفوق توقعات العملاء وتلبي احتياجاتهم بشكل فعال، مما يؤدي إلى تحسين تجربتهم وتعزيز النمو والربحية للشركة. وفيما يلي بعض الأمثلة على مشروعات عالمية تحقق قيمة مضافة:

1. شركة بروكتر آند غامبل (Procter & Gamble):

تعمل الشركة في مجال المنتجات الاستهلاكية، وتقدم مجموعة واسعة من المنتجات في مجالات مثل العناية الشخصية والصحة والنظافة. تحرص بروكتر آند غامبل على تطوير منتجات ذات جودة عالية وابتكارات مستدامة تلبي احتياجات المستهلكين وتحسن حياتهم اليومية

2. شركة أبل (Apple):

تعتبر أبل رائدة في مجال التكنولوجيا وتقديم منتجات مبتكرة. منتجاتها مثل الآيفون والآيباد والماك تقدم تجربة متميزة للمستخدمين، بالإضافة إلى خدماتها المرتبطة مثل آبل ميوزيك وآيكلاود. تسعى أبل لتحقيق التميز في التصميم والأداء، مما يوفر قيمة مضافة للمستهلكين

3. شركة أمازون (Amazon):

تعمل أمازون في مجال التجارة الإلكترونية وتقديم خدمات متنوعة. تسعى أمازون لتحقيق تجربة تسوق سلسة ومريحة للعملاء، بالإضافة إلى توفير خدمات التوصيل السريع وخدمة التخزين السحابي وغيرها. تركز أمازون على تلبية احتياجات العملاء بشكل شامل وتحقيق قيمة مضافة من خلال الابتكار والتكنولوجيا

4. شركة تسلا (Tesla):

تسعى تسلا لتحقيق قيمة مضافة من خلال تقديم سيارات كهربائية متطورة وتكنولوجيا الطاقة المتجددة. تقدم تسلا سيارات بأداء عالي وتصميم فريد، وتسعى لتغيير صناعة السيارات والمساهمة في الحفاظ على البيئة

5. شركة فيسبوك (Facebook):

تحقق فيسبوك قيمة مضافة من خلال توفير منصة اجتماعية تتيح للأفراد والشركات التواصل والتفاعل ومشاركة المحتوى. تهدف فيسبوك إلى تعزيز التواصل الاجتماعي وتقديم تجربة مخصصة للمستخدمين والمعلنين، مما يساهم في تحقيق قيمة مضافة في مجال الاتصالات والتسويق الرقمي

هذه مجرد بعض الأمثلة على المشروعات العالمية التي تحقق قيمة مضافة. هناك العديد من الشركات والمبادرات الأخرى التي تسعى لتقديم منتجات وخدمات متميزة تلبي احتياجات العملاء وتحقق قيمة مضافة في السوق

القبيطة...
ميراث حرفة صناعة الحلوى

أ- هلال عبدالله عبدالرب
باحث اقتصادي

■ تعتبر الحلويات اليمنية ذات المذاق الخاص والنكهة الرائعة هي أغلى هدية يعود بها من يزور اليمن، وهي أغلى هدية يعود بها من يزور القبيطة أو محلاتهم لا سيما في منطقتي العند والراهدة، محطتي التوقف لشراء الحلوى القباطية، الحلوى التي يتذوقها كل بيت يمني ذات الطعم والمذاق الفريد وذات التاريخ العريق والقديم ولا زالت، الماركة التاريخية التي تعدت الحدود وأصبحت الهدية المفضلة لمن له أقارب وأحباب وأصحاب مغتربون خارج الوطن

للقبيطة جمالها الخاص بطبيعتها الجذابة وبمناظرها الزراعية الخلابة، وتُعرف بناسها الطيبين والمسالمين، وهي مديرية تبلغ مساحتها 1024 كم^3 وترتفع 981 متر عن سطح البحر، تابعة لمحافظة لحج. ويحترف شباب " القبيطة " كثير من المهن، إلا أن صناعة الحلويات هي الحرفة الموروثة، توارثها الأجيال، وأصبحت حرفتهم الأساسية ومصدر الدخل والأمان لأسرهم

واشتهرت محلات رائدة - قباطية المنشأ - في فنون صناعة الحلويات مثل حلويات علي سعيد، حلويات بن أنعم، حلويات الرماس، حلويات أبو صابر...، ويعتبر علي سعيد القباطي أشهر صانع حلوى في اليمن ويقع محله الرئيسي في مدينة الراهدة وسط البلاد وتلقى منتجاته رواجًا وإقبالًا من كل اليمنيين في داخل الوطن وخارجه... كمت ظهرت مسميات ومحلات عديدة في مختلف محافظات الجمهورية، إلا أن أسرار مهنة صناعة الحلويات غامضة حيث يتبادلها أبناء القبيطة سرًا فيما بينهم جيلًا بعد جيل، وتتنوع حلويات القبيطة المشهورة المنفردة بالطعم اللذيذ والنكهة الشهية وتتعدد أسماؤها: (الهريسة، الخلطة، العرائسي، اللبن، المخاوي، مُسمن، مضروب، الجرد، الشبح، الصوري...)

وأصبحت صناعة الحلوى من أهم وأسهل طرق وأساليب الاكتساب بين أبناء مديرية القبيطة ولها دور في تحسين المستوى المعيشي والاقتصادي لأبناء القبيطة، حيث تستوعب مصانعها ومحلاتها نسبة كبيرة من أبناء القبيطة مما أسهمت تلك المحلات والمصانع في خلق فرص عمل وتخفيف نسبة البطالة في المديرية

مسارات خلق فرص العمل (1-3)

د. احمد مبارك بشبر
باحث اقتصادي

■ في مقالي السابق حول التعافي الاقتصادي الطريق الصعب، انهيته بما يلي: هناك مسارات كثيرة أخرى لتوليد فرص العمل، فما هي؟

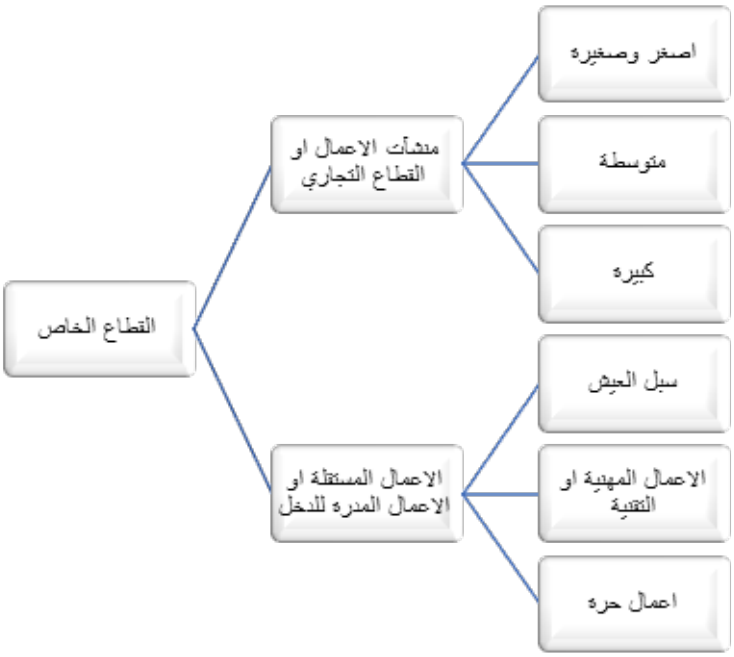
فرص العمل تحوم حول القطاع الاقتصادي، والقطاع الاقتصادي في أي دولة يتوزع بين القطاع العام والقطاع الخاص والقطاع المجتمعي، ودعوني اركز اكثر في القطاع الخاص

عند سماع القطاع الخاص قد يخطر في البال الشركات والمؤسسات، الا ان هذا يمثل الجانب التجاري من القطاع الخاص يبدأ بفتح منشأة أياً كان حجمها صغيرة او متوسطة او كبيرة، الا ان القطاع الخاص يشمل أيضا الاعمال المستقلة، والتي يظهر فيها التوزيع بين سبل العيش التي تبدأ بدخول بسيطة الى اعمال مستقلة ذات دخول افضل،

في النتيجة هدف كل تلك الاعمال توليد الوظائف لتوليد الدخل أكانت وظائف ضمن منشآت الاعمال، او وظائف مستقلة بدوام كامل او جزئي او عن بعد، اكان هدفها تأسيس مشروع او اكان العمل ذاته هو المشروع،

الأعمال المستقلة لا تقع ضمن القطاع التجاري حيث يمكن ان تكون اعمال مدنية، تهدف للحصول على دخل ،و تحقيق الدخل هو هدف تلك الاعمال الا ان القطاع التجاري هدفه تحقيق الربح،

تظهر الاعمال المستقلة بداية في سبل العيش التي تبدأ من المزارع او الصياد او المهن المنزلية او العمالة للمقاولات او اللوجستيك وغيرها ، و المهنية او التقنية التي تشمل مهن حرفية كالسباكة او النجارة او سواق التكسي وغيرها ، او وظائف تقنية يشملها الأطباء او المحامون وغيرهم ، او اعمال حرة



فنية رسوم او تمثيل او ... او اعمال تقنية حديثة كصناع المحتوى، قد تتحول تلك الاعمال الى عمل مؤسسي، وتنتقل الى مستوى المنشآت او القطاع التجاري، او تظل في مسارها ولا يعيبها ذلك، فهي جزء من منظومة صناعة الوظائف.

الخوف الأكبر في هذه الشريحة من الاعمال المستقلة انها وظائف تفتقد الامن الوظيفي، و لكي تتضح الصورة كأننا نتحدث عن المفهوم في الاقتصاد الاجتماعي لطبقة البروليتاريا في العصر الروماني للطبقة شديدة الفقر التي لا تملتك شيئاً، و التي تعرف في المفهوم الحديث بريكاريا Precar-iat كلمة منحوتة من People (suffering from precarity او الوظائف غير المستقرة،

لماذا غير مستقرة؟ ، لانها تعتمد على ايراد يومي او دوري او موسمي، ولا يوجد أي ضمان لاستقرار الدخل او استمراره ، ولا يوجد أي تأمين مستقر عند فقدان الوظيفة ، هذه المخاطر تتزايد من ضعف قدرة السوق او القطاع الاقتصادي او الدولة على توليد وظائف مستمرة،

فسائق التكسي مثلاً لو ارتفع البترول عليه ، وعجز عن شراء الوقود ، سيتوقف عن توليد الدخل، وسيدخل في حالة من القلق والخوف، مما يضطره للبحث عن بدائل قد لا تكون متوفرة ، هذا العجز يعني تعرض اسرته ومن يعليهم للفقر والحاجة والقبول بأعمال تخلق في حد ذاتها ازمة أخرى في الدولة من ذلك "العسكرة"، و يعني ذلك زيادة مساحة العاطلين عن العمل الباحثين عن أي مصدر للدخل، وحتى تكتمل الصورة بشكل افضل،

تعتمد دورة التشغيل في الوظائف على القوى العاملة او الموارد البشرية في الدولة او المنطقة ، وهذه الموارد البشرية هي القادرة على العمل والتي تسعى للحصول على فرصة عمل او وظيفة ، وهي الفئة من الناس في أي مجتمع من عمر 15 سنة الى 65 سنة ، مع اخذ العلم نجد من تجاوز 65 وهو يعمل، تمثل هذه الشريحة في المجتمع نسبة الثلث من السكان في الاغلب، لو افترضنا انها 10 مليون انسان في اليمن، ومع زيادة البطالة 60-65% لنفرض ان عدد الأشخاص العاملين يصلون الى 4 مليون ، فانهم من يعيلون بقية عدد السكان، تخيل هذا الجهد أي ان كل عامل او موظف يعيل 8 في المتوسط،

أين تتوزع هذه النسبة؟،

في الاغلب يحصد القطاع الخاص اكثر من 70% ، اذا اعتبرنا ان القطاع التجاري في القطاع الخاص يستحوذ على 40% فإن 60% في الاعمال المستقلة،

لم نصل بعد للإجابة عن مسارات فرص العمل،

اجابتي تدور حول احد اهم وظائف الدولة والحكومة في توفير بيئة داعمة لتسهيل تأسيس الاعمال وتوليد الوظائف، ويدو محور ذلك في التنمية،

فما هي التنمية؟

التنمية:

بناء قدرات "الموارد البشرية" لاستخدام " الموارد المتاحة" لتحقيق الرفاه والحياة الكريمة في المجتمع مع الحفاظ على مصالح الأجيال القادمة.

لماذا اعكس هذا المفهوم؟

لان خلق فرص العمل او توليد الوظائف تأتي من خلال فهم المفهوم، و هذا سيدعم وظيفة الدولة العليا تسهيل تأسيس الاعمال وتوليد الوظائف، لكن كيف ذلك؟ دعوني اترك الإجابة للمقال التالي ان شاء الله

سلاسل الامداد وأثر اضطرابات البحر الأحمر عليها

اعداد: د. نهال علي عكبور
أستاذ مساعد كلية الاقتصاد والعلوم السياسية

■ شهدت تداعيات الحرب على غزه اثارا اوليه وتلاها اثارا ثانويه امتدت على سلاسل الامداد، اذ يعد البحر الأحمر أحد أهم الممرات المائية في العالم، حيث يربط أوروبا وآسيا وأفريقيا عبر قناة السويس. ومع ذلك، منذ أواخر عام 2023، تعاني المنطقة من تصاعد العنف وعدم الاستقرار، حيث يتم شن هجمات على السفن التجارية

■ قد أدت الهجمات إلى تعطيل عمليات الشحن، وزيادة التكاليف والمخاطر، وتهديد التجارة العالمية وسلاسل التوريد. حيث تسببت في إعادة توجيه مسار الشحنات العالمية إلى طريق رأس الرجاء الصالح في أفريقيا، مما أدى إلى تأخيرات تجارية وزيادة تكاليف الشحن.

■ وقد أدت هذه الأزمة أيضا إلى تكثيف الضغوط على سلاسل التوريد العالمية، والتي تفاقمت بسبب القيود المفروضة على العبور عبر البحر الأسود في أعقاب الصراع بين روسيا وأوكرانيا. بالإضافة إلى ذلك تشير التقديرات الاقتصادية إلى أن الرحلات الأطول حول رأس الرجاء الصالح في أفريقيا سوف تكلف السفن ما قيمته مليون دولار أمريكي إضافية من الوقود لكل رحلة

■ إن أزمة البحر الأحمر بدأت في تعطيل حركة سلاسل الإمداد العالمية بشكل عام، تحديداً الشحنات الغذائية التي تصل إلى المستهلك في جميع أنحاء العالم

■ فقد قال مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) إن اضطرابات البحر الأحمر وقناة السويس التي بدأت في نوفمبر/تشرين الثاني 2023 قد تطورت مما يعرض للخطر حرية حركة البضائع وسلاسل التوريد العالمية المتشابكة.

■ أضاف أونكتاد في تقرير اطلعت عليه وكالة أنباء العالم العربي (AWP) أن حركة الملاحة في قناة السويس انخفضت 42% تقريبا على مدى أول شهرين من العام الجاري مقارنة مع ذروة حركة الملاحة في القناة نحو منتصف العام الماضي

■ ذكر التقرير أن الاضطرابات في البحر الأحمر تضيف إلى الاضطرابات التي تعرقل بالفعل مرور السفن في قناة بنما والحرب في أوكرانيا التي تؤثر على النشاط في البحر الأسود

■ أن استمرار تلك الاضطرابات في تلك الممرات البحرية الدولية الرئيسية قد يؤدي إلى اختلالات أكبر في سلاسل التوريد العالمية، في ظل هيمنة تدفقات تجارة الحاويات على حركة العبور في القناة، فإن رد الفعل كان فوريا، إذ عزفت سفن الحاويات عن القناة فور حدوث الاضطرابات وأعادت توجيه مسارها عبر رأس الرجاء الصالح، مشيرا إلى أن حمولات الحاويات العابرة للقناة انخفضت 82% بحلول منتصف فبراير/شباط

■ إن معدل عبور سفن الحاويات الأسبوعي في القناة انخفض 67% بينما سجلت القدرات الاستيعابية للحاويات ومعدل عبور الناقلات وتلك المختصة بنقل الغاز انخفاضات كبيرة

■ في 2023، عبرت نحو 26 ألف سفينة القناة إذ شكلت ناقلات البضائع السائبة 28% من إجمالي حركة العبور، وتلتها ناقلات النفط بواقع 24%، وسفن الحاويات بواقع 23%. أما من حيث إجمالي الحمولة، استحوذت سفن الحاويات على النصيب الأكبر بنسبة 43%، تلتها ناقلات النفط بنسبة 23% ثم ناقلات البضائع السائبة بنسبة 19%

■ وتشير التقديرات إلى أن 22% من تجارة الحاويات العالمية المنقولة بحرا مرت عبر القناة في 2023. كما أن السفن الناقلة للسيارات من ضمن المستخدمين الرئيسيين للقناة أيضا

■ أضاف أن تدهور الوضع في قناة السويس ربما يكون له تأثيرات سلبية على دول أخرى في المنطقة من بينها إثيوبيا والسودان مبررا ذلك بأن التجارة الخارجية في عدد من دول شرق أفريقيا تعتمد بشكل كبير على القناة

■ أن التوترات التي تشهدها منطقة باب المندب في البحر الأحمر، كان لها تأثير سلبي على حركة مرور السفن في قناة السويس

■ أن قناة السويس هي ثاني أهم ممر ملاحي في العالم، كما يعد طريق البحر الأحمر أقصر طريق شحن بحري بين أوروبا وآسيا، حيث تستورد أوروبا معظم بضائعها من خلاله

■ في الأثناء، قالت مجموعة «سي إم إيه سي جي إم» الفرنسية للشحن، إنها ستغير مسار خدمتها الأسبوعية (نيمو) التي تربط بين أوروبا وأستراليا لتجنب الهجمات في البحر الأحمر، وإنها تتوقع أن تستمر الاضطرابات عدة أشهر

■ وذكرت المجموعة أن خدمتها الأسبوعية «نيمو» التي تربط أوروبا والمحيط الهندي وأستراليا ستعبر مؤقتاً من طريق رأس الرجاء

الصالح بدلاً من قناة السويس

■ العواقب الاقتصادية على سلاسل الامداد بسبب أزمة البحر الأحمر:

• يتأثر استقرار وتوسع الاقتصاد العالمي سلبًا بالصراع الدائر في البحر الأحمر. ولذلك يمكن ملاحظة تأثيرات عديدة على سلاسل الامداد في المنطقة العربية و العالم نتيجة أزمة البحر الأحمر والتي تتمثل في الآتي:

• إضافة عدم اليقين إلى سلسلة التوريد العالمية

• لا تزال قضية البحر الأحمر تتطور، لكن تأثيرها على شبكات الإمداد العالمية أكبر بالفعل مما كان عليه عندما ظهر وباء كوفيد-19 لأول مرة. حيث تعطلت شبكات الخدمة بشدة بسبب ضربات البحر الأحمر. ومن المرجح أن تستمر انقطاعات التجارة طوال عام 2024، مما سيؤدي إلى المزيد من الصعوبات في سلسلة التوريد وزيادة الضغوط التضخمية

■ إنخفاض في حجم التجارة العالمية

• إن الهجمات على سفن الشحن في البحر الأحمر أصبحت هي العامل الرئيسي في انخفاض التجارة العالمية بنسبة 1.3٪ في الفترة بين نوفمبر وديسمبر، حسب التقرير الصادر معهد كيل للاقتصاد العالمي

■ ارتفاع أسعار الشحن:

■ ارتفعت أسعار الشحن من شمال آسيا إلى الساحل الشرقي للولايات المتحدة بنسبة 137 في المائة لتصل إلى 5100 دولار أمريكي للحاوية التي يبلغ طولها 40 قدمًا، كما ارتفعت أسعار الشحن إلى الساحل الغربي بنسبة 131 في المائة لتصل إلى 3700 دولار أمريكي، كما تواجه الصين أيضًا تحديات ناجمة عن اضطرابات البحر الأحمر، حيث تضاعفت تكاليف الشحن إلى أوروبا إلى ما يقرب من 7000 دولار أمريكي مقارنة بـ 3000 دولار أمريكي، مما يشكل تهديدًا كبيرًا لاقتصادها الموجه للتصدير

■ زيادة تكلفة التأمين

• تسببت الأزمة ايضا في ارتفاع تكلفة التأمين على الرحلات إلى باب المندب والبحر الأحمر بشكل كبير ، فلقد أرتفعت تلك الرسوم لتصل حاليًا إلى 2%، بينما هي تبلغ عادةً حوالي 0.6% من قيمة الشحنة على متن السفينة، مما يسبب في زيادة تكلفة السفر عبر قناة السويس بشكل أكبر بسبب شركات التأمين على البضائع التي تتحمل تكاليف إضافية ضد مخاطر الحرب.

■ إعادة توجيه المسار

• شركات الشحن قامت بتعليق عملياتها من البحر الأحمر وعمل على إعادة توجيه مسار السفن والشاحنات الخاصة بها، إلى طرق بديلة. مما ترتب عليه نفقات إضافية وتأخير لمدة أسبوعين. فلقد أرتفعت تكلفة نقل من آسيا إلى أوروبا بنسبة 175-250% بسبب إعادة التوجيه إلى تلك الطرق البديلة. كما تأثرت أيضًا أسعار البنزين والنفط وأصبحت متقلبة للغاية.

■ تراجع في الإنتاج

• توقفت العديد من الشركات عن العمل بسبب الارتفاع الكبير في سلسلة التوريد. وأيضا بسبب التأخير في الإمدادات، مما اضطر بعض الشركات إلى وقف إنتاجها ومنها على سبيل المثال، شركة تصنيع السيارات الكهربائية تيسلا التي أغلقت مصنعها بالقرب من برلين وحتى نهاية شهر فبراير. كما توقف الإنتاج لمدة أسبوع في مصنع سوزوكي موتور كورب في المجر نتيجة للتأخير في استلام المحركات وغيرها من المعدات. كما قررت شركة فولفو تعليق العمليات التصنيعية بشكل مؤقت في مصنعها في بلجيكا

■ تأخير وصول البضائع للعملاء

• إن الطرق البديلة للنقل تسببت في زيادة تكاليف الوقود، وتقليل كفاءة الشحن، مما قد يؤدي إلى ارتفاع أسعار الواردات، بما في ذلك الشحنات الحيوية من النفط والحبوب في الشرق الأوسط وآسيا

■ ارتفاع أسعار النفط

• تسببت المخاوف بشأن الآثار الاقتصادية المحتملة لاضطرابات التجارة العالمية عبر البحر الأحمر وتصاعد التوترات في الشرق الأوسط في وصول أسعار النفط إلى 80 دولار. ومن المتوقع أن ترتفع الأسعار مع أستمرار وجود تلك الأزمة. وخاصة مع حدوث هذه الفوضى في الشرق الأوسط، والجميع يعلم أن الشرق الأوسط هو مركز الطاقة

تحليل أسباب تراجع دور ميناء عدن محلياً واقليمياً

د. محمد علوي امزربه
الرئيس التنفيذي – رئيس مجلس الإدارة مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية
د. حاتم علي باسرده
رئيس قسم اقتصاد الاعمال كلية الاقتصاد والعلوم السياسيةجامعة عدن

■ هدفت الورقة البحثية هذه إلى دراسة وتحليل مسببات تراجع دور ميناء عدن طيلة الفترة الماضية رغم افضلية الموقع والمميزات الطبيعية التي يحظى بها الميناء ومعرفة مكامن القصور والضعف خلال الفترة من العام 2011 حتى العام 2023، للوصول لمقترحات من شأنها أن تسهم في تعزيز مكانه الميناء ورفع قدرته التنافسية محليا وخارجيا لا سيما بالمقارنة مع نظراء الميناء في دول الجوار والموانئ خصوصا تلك الواقعة في منطقة غرب البحر العربي وخليج عدن والبحر الأحمر. يصنف هذا البحث كونه بحث وصفي وكمي تحليلي أعتمد على إجراء المقارنات وتحليلها، حيث تم تحليل القدرات التنافسية لميناء عدن من خلال إستخدام مصفوفة تحليل SWOT.

2. المقدمة:

في ستينيات القرن الماضي، كان ميناء عدن واحدًا من الموانئ الرائدة في العالم، كان يُعرف بتقديم خدمات متعددة للسفن العابرة، حيث كان قاعدة للتموين وتلقي الخدمات المختلفة، شهد بعد ذلك الميناء خفوت واضمحلال لدوره الريادي في المنطقة والاقليم أبان الاستقلال وتغيير النهج السياسي للبلد الى النمط الاشتراكي. الا انه في ثمانينيات القرن الماضي، قامت الحكومة اليمنية في جنوب اليمن بالاستجابة للتحول العالمي في نقل البضائع فعملت على إنشاء محطة حاويات متخصصة في نهاية ثمانينيات القرن الماضي في ميناء المعلا، بهدف خدمة سفن الحاويات.

بلغت نسبة البضائع المنقولة بحراً أكثر من 80% من حجم التجارة العالمية، وأصبح نشاط الحاويات يشكل أهمية بالغة في عالم النقل البحري لاسيما والتطور الهائل الحادث في صناعة النقل البحري منذ البدء بالعمل بنظام التحوية، شهد العالم تطوراً متسارع وكبير في هذا المجال وبالتالي كان للموانئ البحرية القادرة على خدمة ومواكبة هذا النشاط المتصاعد دور كبير في إستقطاب أكبر قدر من تجارة الترانزيت وتحولت الكثير من هذه الموانئ إلى موانئ محورية عالمية (Hubs) كميناء شنغهاي

وهونج كونج وسنغافورة شرقاً وميناء جبل علي في منطقة الشرق الأوسط وميناء روتردام في أوربا اللذين يعتلون الريادة كونهم موانئ رئيسية متجددة استطاعت المحافظة على تربعها في قمة الموانئ المجهزة والقادرة على التعامل مع سفن الحاويات العملاقة وصولاً إلى تقنية الموانئ الذكية.

لذا أصبح من المهم تحليل أسباب تراجع ميناء عدن مقارنة بالمنافسين المحليين والمنافسيين الإقليميين في منطقة البحر العربي والبحر الأحمر، لما كان لميناء عدن من بادية إيجابية تمثلت بمحطة عدن للحاويات التي منذ إنشائها كانت مبشرة وإيجابية وذلك ملحوظ من خلال إحصائيات وأرقام الحاويات الترانزيت التي تم مناولتها منذ بدايات إنشاء محطة للحاويات متخصصة بمعايير عالمية الإأنه اليوم وبعد قرابة الخمسة وعشرين عام منذ إنشاء محطة عدن للحاويات نجد بأن ميناء عدن قد إبتعد كثيراً عن مسار المنافسة الإقليمية وتراجع من قائمة المؤانئ المنافسة في منطقته الجغرافية لذا أصبح من الضروري تحليل أسباب تراجع قدرة ميناء عدن التنافسية وفقدان حصته السوقية من نشاط حاويات الترانزيت العابرة لصالح المنافسين في الإقليم بل على العكس اصبح يكابد للحصول على حصة من وارادات السوق المحلي مع ازدهار دور المنافذ البرية.

وعليه فان ورقة العمل البحثية ستسلط الضوء على أداء ميناء عدن خلال الفترة الممتدة من عام 2011 حتى عام 2023م، والذي شهد الكثير من التحديات الناتجة عن عدم الاستقرار السياسي والامني في الجمهورية اليمنية ابتداء من ثورات الربيع العربي في العام 2011 وما تبعها من حرب أهلية داخلية اشعلت نيرانها القوى الانقلابية الحوثية عام 2015م.

3. الدراسات السابقة:

لقد تناولت الكثير من الدراسات والبحوث موضوع تنافسية الموانئ البحرية وخصوصا موانئ الحاويات ومدى تأثيرها على الصناعات والمؤسسات ولا سيما القدرة التنافسية للموانئ بإعتبارها الركيزة الأساسية لاقتصاديات الدول وحظيت انشطة الحاويات ومحطات الحاويات بتركيز اكبر لدى الدول والشركات العالمية لدورها الحالي والمستقبلي في صناعة النقل البحري واهميتها لانشطة الموانئ والتي أصبحت تشكل ما نسبته 49% من إجمالي كميات البضائع المتداولة عبر الموانئ البحرية (UNC-TAD, 2019) بإعتبار نشاط الحاويات ركيزة أساسية في نقل الشحنات التجارية بين الدول، لذا تم التركيز في هذا البحث على أهم الدراسات السابقة التي تناولت ميناء عدن ومنها؛

1- (سالم، 2004):

هدف البحث إلى توضيح أهمية تركيب القوى العاملة لميناء عدن وإبراز النشاط الإقتصادي في الميناء وتطوراته وإدارته. وتوصلت الدراسة إلى العديد من الإستنتاجات أهمها:

أ- إن ميناء عدن بحاجة إلى تطوير الإدارة وهذا ممكن أن يتم عن طريق الإستفادة من الخبرات الأجنبية؛ لتساعدها بالإستشارات في مختلف الجوانب لإنجاز المهام بكفاءة.

ب- لابد من القطاع الخاص الذي اذا أتيحت له فرصة واسعة للعمل في الميناء، فينبغي عليه توفير جميع المعلومات والبيانات الإحصائية ولإنجاز ذلك لابد من توفير نظام يضمن ذلك.

2- (السياني، 2006):

هدف البحث إلى در اسة مقارنة لميناء عدن والموانئ المنافسة في منطقتي البحر الأحمر وبحر العرب من خلال بحث وتحليل عناصر المنافسة بين الميناء والموانئ المحيطة ودراسة المؤثرات المختلفة على أداء وتشغيل الميناء وذلك بهدف كيفية خلق الزيادة النسبية لميناء عدن. ومن أهم نتائج البحث توافر معظم الخدمات والتسهيلات الضرورية التي لابد لأي ميناء من تقديمها، وهذه الخدمات من الممكن تطويرها وتحسين أدائها بحيث تكون أجور وتكاليف الخدمات المقدمة مناسبة ومنافسة لتعريفة الموانئ الأخرى وتوفير السرعة في الإنجاز لأن وقت السفينة غالي

الثمن. ومن أهم التوصيات في هذا البحث زيادة عدد الأرصفة وتطويرها وزيادة أعماقها وأعماق القناة الملاحية والحوض إلى 25 متر لكي تتناسب مع السفن العابرة لقناة السويس وتنفيذ برنامج دوري ومستمر للصيانة العامة لمكونات الميناء ومنشآته المختلفة وتوسيع الطرق الرئيسية وصيانتها ورفع كفاءتها التشغيلية، وتطبيق رسوم تنافسية بالمقارنة مع موانئ الجوار

3- (جبران، 2008):

هدفت الدراسة إلى إبراز دور الموارد البشرية في إنجاز مهام وأهداف ميناء عدن بالإطلاع على واقع ميناء عدن والخدمات التي يقدمها وأثر الخدمات على عملية التنمية داخلياً وعلى المستوى الخارجي وتحديد أبرز العوائق التي تقف أمام تحسين أداء ميناء عدن وموارده البشرية، وتكمن أهمية الدراسة في تسليط الضوء على حجم ونوعية الموارد البشرية من حيث مستوى تأهيلها وتدريبها وخبرتها وأثره على جودة الخدمات المقدمة وإلى الدور المهم الذي تلعبه عوامل تطوير الموارد البشرية في تحسين جودة خدمات الموانئ. وتوصلت الدراسة إلى العديد من الإستنتاجات أهمها:

أ- إن تخصصات الموارد البشرية غير متجانسة مع طبيعة نشاط ميناء عدن وأهدافه.

ب- عدم مواكبة ميناء عدن للتقنيات الحديثة، حيث يعاني من ضعف في إستخدام أدوات العمل المكتبي منها الكمبيوتر والتي تعد أبسط الوسائل في عصر التطورات العلمية والتكنولوجية.

ت- يعاني ميناء عدن من ضعف تقديم الخدمات في التدريب في مبنى مركز التدريب البحري التابع لمؤسسة الميناء.

4- (البيشي، 2010):

تتمحور مشكلة الدراسة حول ضعف مستوى القدرة التنافسية لميناء عدن مقارنة بالموانئ الإقليمية، وقد هدفت إلى دراسة المقومات التنافسية التي يمتلكها ميناء عدن، والتعرف على نقاط الضعف والقوة في ميناء عدن، كما ناقشت الدراسة المواصفات الطبيعية لميناء عدن،وأسلوب الإدارة المتبع في الميناء وكفاءة الموارد البشرية، وركزت على أهمية وضع مخطط عام لتطوير وتحديث ميناء عدن يعتمد على المفهوم اللوجستي لنشاط الميناء، وقد توصلت الدراسة إلى إن خدمات الميناء ضعيفة ولا تواكب التطورات في النقل البحري والأسباب الحديثة لنقل التجارة العالمية، وإلى أهمية القيام بالتخطيط الإستراتيجي اللوجستي وتحديد أولويات الأهداف المتعددة لأنشطة ميناء عدن للإرتقاء بنشاط الميناء، وأوصت الدراسة إلى ضرورة عمل الدراسات والخطط الإستراتيجية لتنمية إمكانات ميناء عدن والعمل على تطبيقها،وضرورة تطوير الموارد البشرية،وزيادة الإنفاق الإستثماري من خلال رصد الإعتمادات المالية لتطوير ميناء عدن في الموازنة العامة للدولة

5- (سعيد، 2012):

هدفت الدراسة إلى تقييم القدرة التنافسية لمحطة عدن للحاويات من خلال مقارنة مقومات القدرة التنافسية لمحطة عدن للحاويات مع مقومات القدرة التنافسية لمحطات الحاويات في الموانئ المنافسة — ميناء جدة، وميناء جيبوتي، وميناء دبي، وميناء بورسعيد، وقد توصلت الدراسة إلى إن القدرة التنافسية للموانئ البحرية تقوم على مجموعة من المقومات الداخلية والخارجية، وتتمثل العوامل الداخلية بالبنية التحتية من الأرصفة والأعماق والمخازن وكذلك البنية الفوقية من المعدات ونظم المعلومات، كما توصلت الدراسة إلى إن محطة عدن للحاويات أقل قدرة تنافسية مقارنة بالموانئ المنافسة الأخرى (جدة، وجيبوتي، ودبي، وبور سعيد)، من حيث مستوى الإمكانات، والأداء، والحصة السوقية. وقد أوصت الدراسة إلى ضرورة وضع مخطط استراتيجي شامل لميناء عدن بشكل عام ومحطة الحاويات بشكل خاص، لتعزيز القدرة التنافسية للميناء، والإسراع في تطوير محطة عدن للحاويات بما يتناسب مع التطورات في صناعة السفن من أجل جذب السفن الكبيرة والمنافسة لجذب حاويات الترانزيت

6- (عراسي ، 2014):

هدفت الدراسة إلى إبراز أهمية ميناء عدن إقتصادياً وإستراتيجياً لما له من مكانه عالمية، وإلى دراسة حالة الإزدهار والركود للميناء ومقارنة ركوده بالمقارنة مع الموانئ الإقليمية والعالمية، من خلال دراسة المؤشرات الإحصائية التي تعكس أداء الميناء من حركة السفن والبضائع، وكمية الوقود والمياه المقدمة لخدمة السفن، وإستخدام الأساليب الإحصائية لقياس نشاط الميناء وتنبؤ بنشاط الميناء حتى عام 2030م

7- (قردش، 2021):

هدفت الدراسة الى تحليل الوضع التنافسي لمحطة عدن للحاويات في ظل المنافسة المتزايدة في الاقليم، ومن خلال استخدام ادوات تحليل HHI و CI تبين بان المنطقة تعاني من احتكار كبار محطات الحاويات المتمثل بميناء جده الإسلامي وميناء صلالة العماني على حساب بقية الموانئ في منطقة خليج عدن والبحر الأحمر، اضف الى ان التحديات الداخلية للجمهورية اليمنية المتمثله بعدم الاستقرار الأمني والسياسي حال دون النهوض بميناء عدن وتطوير بنيته التحتية والإدارية لتمكينه من استعادة دورة على خارطة التنافسية في الإقليم.

8- (امزربه، 2023):

هدفت الدراسة الى التعرق على المتطلبات الضرورية لتطبيق مفهوم الموانئ الذكية وذلك سعيا لتعزرز القدرة التنافسية لمحطة عدن للحاويات، لا سيما والتعرف على مصادر التي من خلالها يتم تخقيق القدرات التنافسية في الموانئ ومعرفة محددات الاداء التنافسي لمحطة عدن للحاويات واعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، حيث قام الباحث بجمع البيانات المتعلقة بالموانئ المجاورة والمنافسة كما تم استعراض تطبيقات الموانئ الذكية عالميا، بالاضافة الى استعانة الباحث بالدراسات السابقة. وخلص البحث على عدة استنتاجات لعل من اهمها هو وجوب تحسين الخدمات اللوجستية والعناية بجودة سلسلة التوريد؛ بما يؤدي الى تحسين القدرات التنافسية في مطة عدن للحاويات. كما ركز الباحث على اهمية مراعاة والاهتمام بادارة الجودة الشاملة ودعم التوجه نحو تطبيق مفهوم الموانئ الذكية من خلال توفير نظم معلومات متطورة كأحد اهم ركائز نجاح إدارة الجودة الشاملة في محطة عدن للحاويات.

ونستخلص من الدراسات السابقة بأنها في المجمل ركزت على ضرورة وجود الخطط والدراسات الإستراتيجية وكذلك وجوب تعزيز تركيبة الموارد البشرية وتحسين الإدارة والإستعانة بالقطاع الخاص المتخصص والعمل في شراكة تهدف إلى تحسين جودة خدمات ميناء عدن بكل مرافقة وقطاعاته والتعامل معها ككل من منظور شامل والذي يتطلب في المقام الاول وجود استقرار امني وسياسي.

4. مشكلة البحث:

تتمحور مشكلة البحث في الإجابة عن السؤال التالي:

(ما أسباب تراجع دور ميناء عدن محلياً واقليمياً، على الرغم من موقع ميناء عدن المتميز؟)

لذا فأن هناك حاجة ماسة

الشكل رقم (1) خريطة موانئ البحر الأحمر.
المصدر: www.google.com/maps

لدراسة وتحليل أسباب ومسببات تراجع دور ميناء عدن وضعف دوره التنافسي كمحور تجاري خدمي مهم في المنطقة وذلك من خلال تشخيص المشكلة وتبيان أبعادها وجوانبها الفنية والخدمية

5. أهمية البحث:

تكمن أهمية البحث في تسليطه الضوء على أحد أهم الركائز الرئيسية للتنمية الاقتصادية والتجارية في الجمهورية اليمنية بشكل عام ومحافظة عدن بشكل خاص، والمتمثل بميناء عدن حيث يهدف البحث الى تحليل اسباب تراجع النشاط التجاري والملاحي عبر ميناء عدن كما سيعمل على تحليل العوامل الداخلية والخارجية التي تؤثر تباعا على أداء الميناء ونشاطه.

5. فرضية البحث وسؤال البحث:

تمحور البحث حول فرضية أساسية وتتمثل في أنه: يساهم تطوير المنظومة الخدمية والفنية في ميناء عدن في رفع مستوى أداء الميناء والإرتقاء بأنشطته وزيادة قدرته التنافسية. ويتمحور السؤال البحثي حول:

ما هي أسباب تراجع دور ميناء عدن محليا واقليميا إذا ما قورن بالموانئ الاخرى المجاورة والمنافسة في منطقة غرب البحر العربي والبحر الأحمر؟

6. حدود ومجتمع البحث:

ركز البحث حول ميناء عدن وذلك من خلال تحليل منظومته الفنية والخدمية خلال الفترة الممتدة من عام 2011 حتى 2023م، ومقارنته بموانئ دول الجوار المتمثلة بميناء صلاله وميناء دورالة وميناء جده الاسلامي والتي تعد موانئ رائده في المنطقة ومنافسة لميناء عدن

تحليل موانئ البحر الاحمر:

كان لميناء عدن الريادة في المنطقة في ستينيات القرن الماضي لما تميز به من خدمات متنوعة يقدمها للسفن العابرة من شرق اسيا الى أوروبا فقد اعتلى المرتبة الثالثة عالميا من حيث تقديم الخدمات ومن حيث حجم نشاط السفن الداخلة للميناء بغرض التموين.

كذلك هو الحال في تسعينيتا القرن الماضي فقد كان لميناء عدن السبق في انشاء محطة حاويات متخصصة تقع

جدول رقم (1): مقارنة نشاط الحاويات في ميناء عدن بالمنافسين في الإقليم

Number	Country	Port name	Navigational Info.		Infrastructure				
			Width (meter)	Deepth (meter)	No. of Berths (meter)	Berth length (meter)	Alongside Depth (meter)	Annual Capacity (million)	STS Cranes
١	Yemen	Port of Aden	280	15	2	700	16	1	7
٢	Oman	Port of Salalah	600	20	6	2400	18	6	٢٥
٣	Oman	Port of Sohar	280	19	5	1500	18	1.6	١٠
٤	Djibouti	Doraleh Port	-	18	3	1050	18	1.6	٨
٥	KSA	Jeddah Islamic Port – Red Sea Gateway	300	18	١١	٣٣٠٠	15-18	5.2	24
		Jeddah Islamic Port – South Terminal	315	16	7	1893	16.5	2.4	١١
٦	KSA	King Abdullah Port	400	18	6	2200	18	5	20
٧	Jordan	Aqaba Port	-	24	3	1000	18	1.3	٧
٨	Sudan	Port of Sudan	300	20	6	1478	16	1.3	١٠
٩	Egypt	Sokhna Port	350	17	5	1400	17	1.4	١٠

المصدر: الباحث بالإستعانة بالتقارير التجارية الخاصة بالإدارة التجارية لمحطة عدن للحاويات.

في الجهه الشمالية لميناء عدن والتي تميزت بريادتها في المنطقة وحداثتها لمواكبة خدمة نشاط سفن الحاويات العابرة والتركيز على تجارة الترانزيت العابرة من شرق اسيا الى أوروبا. كانت بداية العمليات التشغيلية لمحطة حاويات ميناء عدن في العام 1999م وبالعودة إلى خارطة محطات الحاويات المتخصصة والمنافسة في المنطقة أثناء إفتتاح محطة عدن للحاويات سنجد بأن محطة عدن للحاويات كانت تمثل أحد أهم محطات الحاويات القلائل في منطقة خليج عدن والبحر الأحمر وكانت تشكل إنطلاقة جديدة لإعادة ميناء عدن للصدارة ضمن أهم موانئ المنطقة من حيث القدرة التنافسية.

أن التسارع الحادث في تطوير خدمات محطات الحاويات لمواكبة أحجام سفن الحاويات في ظل تجمد وركود قدرة محطة اويات ميناء عدن في مواكبة هذا التطور المتسارع في المنطقة والعالم أدى إلى تغيير الخارطة التنافسية لموانئ منطقة البحر الأحمر وخليج عدن ومنطقة غرب بحر العرب، ليعيد ترتيب محطات حاويات المنطقة بحسب الكفاءة التشغيلية المتمثلة بالبنية التحتية والفوقية لها والذي بدوره أدى إلى تراجع ميناء عدن ليصبح في آخر القائمة التنافسية في المنطقة. الجدول التالي يوضح مقارنة بين الموانئ الواقعة في إطار منطقة البحث من حيث الأمكانات والخدمات

من الجدول اعلاه يتبين بأن ميناء عدن يعد الأقل من حيث الامكانات المتمثلة بالبنية التحتية والفوقية مثل المساحات التخزينية لمحطة الحاويات وكذلك المعدات الشئ الذي يضعف من الوضع التنافسي لميناء عدن ناهيك على المعوقات الأخرى التي تعمل على تقويض عملية التطوير والتحديث والتي يأتي في مقدمتها الوضع السياسي والأمني للجمهورية اليمنية وحالة عدم الاستقرار السياسي والامني منذ العام 2011 وماتبعها من حرب أهلية شنتها الجماعات الانقلابية في العام 2015م وتبعاتها السلبية على النشاط التجاري والخدمي وكذلك الإضرار بالإقتصاد الوطني

8. منهجية البحث:

تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي وذلك كمنهج رئيسي كونه يتوافق ويتلائم مع الأهداف المزمع تحقيقها من الدراسة بإعتبارها دراسة وصفية تحليلية وتم إستخدام طريقة التحليل الرباعي (SWOT Anal-ysis) لتحليل مستوى الأداء للمنظومة الفنية والخدمية لميناء عدن وتسليط الضوء بشكل خاص على نشاط الحاويات كونه يمثل الركيزة الاساسية لنشاط ميناء عدن خصوصاً مع المتغيرات العالمية في الانتقال الى الاسلوب الحديث ونظام التحويه بدلا عن الانماط القديمة،

يستخدم التحليل الرباعي أو مايطلق عليه باللغة الإنجليزية (SWOT) كأداة تحليل عامة تستخدم لعدة مجالات من ضمنها إدارة الأعمال والتسويق والتنمية البشرية وغيرها، ويشمل هذا التحليل بحسب مكونات حروفة الأربعة بحسب التالي:

- S وهي نقاط القوة (Strength): وهي العناصر التي تمتلكها المنظمة والتي تميزها عن غيرها وتعد مصدر قوة لها.

- W وهي نقاط الضعف (Weakness): وهي نقاط الضعف في المنظمة والتي تمثل قيود أو قصور في مواردها أو مهاراتها وقدراتها والتي قد تحد من أداء المنظمة.

- وO وهي الفرص (Oppor-tunities): والتي تمثل الفرص التي تأتي من البيئة الخارجية أي من خارج المشروع وتؤدي على سبيل المثال إلى زيادة الحصة السوقية للمنظمة وزيادة الأرباح.

- T وهي المخاطر (Threats): هي كذلك تأتي من خارج المنظمة أي من البيئة الخارجية وتسبب إضطرابات للمنظمة وتشكل تهديد متمثل بوجود منافسين جدد أو إنخفاض لمعدلات نمو الطلب. وتنقسم نقاط التحليل الرباعي إلى جزئان أساسيان يمثلان البيئة الداخلية للمنظمة وهي (القوة والضعف) والبيئة الخارجية المحيطة بالمنظمة وهي (الفرص والتهديد)

ويظهر نموذج تحليل SWOT وفقاً للجدول التالي:

جدول رقم (٢): نموذج تحليل SWOT

نقاط البيئة الداخلية / نقاط البيئة الخارجية	نقاط القوة	نقاط الضعف
الفرص	أستعمال نقاط القوة وإستثمار الفرص المتاحة	معالجة نقاط الضعف وإستثمار الفرص المتاحة
التهديدات	إستعمال نقاط القوة وتقليل التهديدات	تقليل نقاط الضعف وتقليل التهديدات

المصدر: (ماهر، ١٩٩٩).

يعد تحليل SWOT من أهم الأدوات الخاصة بالتحليل الاستراتيجي، ويُعتبر المرحلة الأولى من مراحل إعداد وتصميم الخُطط داخل المُنشآت، كما يُساعد الأشخاص على اتّخاذ وصناعة القرارات المؤثّرة في حياتهم، ويُعدّ أيضاً من الطُرق السهلة وذات الأهمية الكبيرة؛ حيث لايجوز تجاهله أو عدم استخدامه في بيئة العمل، وتُلخّص أهمية تحليل SWOT وفقا للنقاط التالية (جغوبي، 2015):

• يُساعد تحليل SWOT على معرفة جميع عناصر القوّة التي من الممكن استخدامها للتعامل مع التهديدات والعقبات، كما يُوفّر الوسائل المناسبة للاستفادة من الفرص المُتاحة، ويُقلّل من السيطرة الناتجة عن عناصر الضعف المُؤثّرة في كفاءة عمل المُنشأة (كرماشة، 2010).

• يُساهم تحليل SWOT في تقديم العلاجات المُناسبة للأوضاع الاستراتيجيّة المعقدة عن طريق توفير كمية من المعلومات للمساهمة في تطوير عملية اتّخاذ القرارات (Helms & Nixon, 2010).

• يُوفّرتحليل SWOT للمنظمة القُدرة على تنظيم ومراجعة جميع البيانات والمعلومات والإنتقال إلى أفضل النظم.

• يدعم تحليل SWOT المُنشآت في الوصول إلى أفضل أنواع التخطيط الذي يُساعد على تحقيق الأهداف.

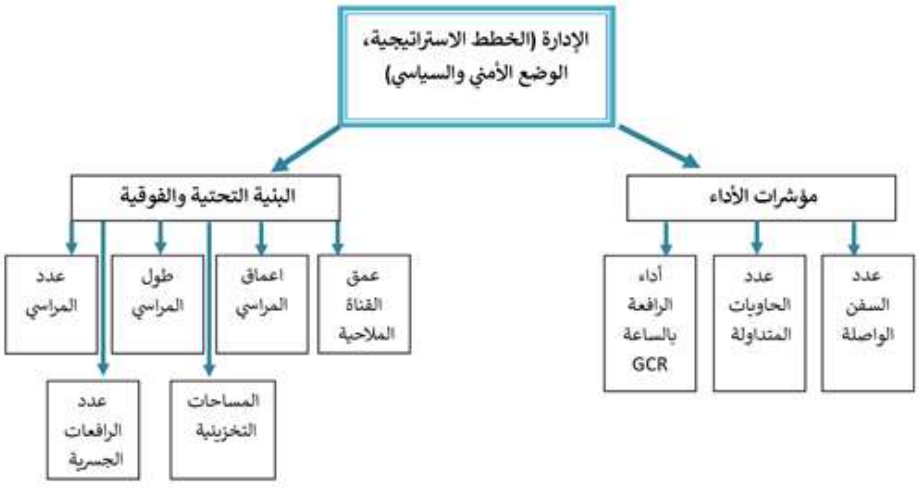
• يحرص تحليل SWOT على تجاوز الحواجز والمعيقات المُؤثّرة في عمليات التغيير، وتوضيح طبيعةالقيود التي تحول دون الاستمرارفي التغيير.

• يُقدّم تحليل SWOT معلومات عن جميع عناصره التي تشمل التهديدات، وعناصر القوّة، والفرص، وعناصر الضعف؛ من أجل تطبيق تحليل مفيد للمُنشأة للوصول إلى ميزتها التنافسية (David, 1993).

• يوفّر تحليل SWOT إمكانية الحصول على حلول جديدة وحديثة للمُشكلات، وصناعة القرارات التي تتميّزُ بالفعاليّة، وتعزيز دور تبادل الأفكار والتواصل بين الأفراد

• يُوفّر تحليل SWOT التوصيات المناسبة لإعداد دراسات الجدوى الاقتصاديّة للمشروعات.

• لا يقتصر إستخدام تحليل SWOT على المنظمات الربحية فحسب، بل بالإمكان إستخدامه في أي حالة يتطلب فيها إتخاذ القرار والوصول إلى الهدف، حيث تستخدم تحليل SWOT في المنظمات الغير ربحية والوحدات الحكومية وكذلك للأفراد (دعيم، 2011)



شكل رقم (2): متغيرات البحث

9. متغيرات البحث:

تنقسم متغيرات البحث لمتغيرات تابعة ومتغيرات مستقلة، وطبقاً لهدف البحث فإن المتغير التابع هو مكانه ودور ميناء عدن في المنطقة والمتمثل بقدرات الميناء البنيوية عدد الارصفة عدد الرافعات اطوال واعماق المراسي، والمتغير التابع الثاني هو عدد السفن وعدد الخطوط الملاحية الناقلة وعدد الحاويات والبضائع المتداولة. أما بالنسبة للمتغير المستقل فيتمثل بالعوامل المؤثرة على مكانه الميناء من حيث الادارة والخطط الاستراتيجية والاستقرار السياسي والامني للبلد والذي بالامكان اختصاره بمسمى واحد هو الادارة.

10. الدراسة التجريبية:

تتمحور الدراسات التجريبية في تطبيق التحليل الرباعي

النقاط الأربع	التحليل
نقاط القوة - Strength	• هو الميناء الأكثر فاعلية وكفائه في الجمهورية اليمنية • قرب الميناء من ممرات الملاحة البحرية الدولية الرابطة بين الشرق والغرب • ميناء محمي طبيعي ويعمل على مدار السنة دون توقف او تأثر بالرياح الموسمية • يضيف موقع الميناء على ممرات الملاحة الدولية افضلية له كمركز تموين للسفن العابرة • يتميز بمحطة حاويات قادرة على مناولة الحاويات بإستخدام الرافعات الجسرية بشكل متفرد في الجمهورية اليمنية. • محطة الحاويات تمتاز كونها الأكبر والأحدث من حيث المعدات والأنظمة الإلكترونية التي تدير العمليات التشغيلية للمحطة في الجمهورية اليمنية. • يمتاز الميناء بوجود كادر مؤهل ومدرب لاسيما وامتلاك الكادر خبرات تراكمية من خلال العمل في الميناء. • يعتبر موقع ميناء عدن داخليا كبوابة بحرية تربط مراكز التجمع السكاني في الجمهورية اليمنية بمسافات متساوية تقريبا. • ميناء عدن واقع في مدينة عدن العاصمة السياسية المؤقتة للجمهورية اليمنية الخاضعة لسلطة الحكومة الشرعية المعترف بها دوليا.
نقاط الضعف - Weakness	• تدني أداء ميناء عدن (أي معدل المناولة بالساعة لكل رافعة جسرية) إذا ما قورن بالمنافسين الخارجيين. • تهالك البنية التحتية وبعض المعدات وقدمها على الرغم من التوجه الحالي في شراء معدات جديدة إلا انها لا تعدوا كونها إحلال لأهم المعدات المتهالكة • محدودية المرسى ومحدودية عمق القناة الملاحية وأرصفة خزن الحاويات للميناء ومحطة حاويات ميناء عدن والتي أصبحت تشكل عائق أمام السفن الزائرة ولا تواكب احجام السفن الحالية. • الانظمة التشغيلية في الميناء لا تواكب التغيرات والتطورات الحادثة في الموانئ العالمية وموانئ دول الجوار.
الفرص Opportunity	• العمل على الاستقرار الأمني والسياسي وتطبيع الحياة في الجمهورية اليمنية سيعزز من فرص الاستقرار والعمل على أعادة الامور الى نصابها والبحث عن شراكات مع رأس المال العالمي. • إحتضان رأس المال المحلي ورعايته وتوفير المناج المناسب له سيشكل دافع قوي لدعم عمليات وانشطة ميناء عدن وبالأخص محطة الحاويات. • العمل نحو إلغاء رسوم مخاطر الحرب المفروضة على البضائع القادمة بحراً إلى الموانئ اليمنية من شركات التأمين العالمية سيعمل على تخفيض رسوم الشحن البحري. • فتح السفارات والقنصليات مكاتبها في عدن وبالتالي زيادة فرص العمل وتعزيز النشاط الخدمي والتجاري. • مساواة التعرفة الجمركية مع بقية المنافذ الجمركية البرية والبحرية سيعمل على إستقطاب جزء من البضائع الداخلة عبر المنافذ البرية. • العمل بشكل جاد في البحث عن شراكة فاعلة مع القطاع الخاص العالمي المتمثل بشركات رائدة عالميا في مجال تشغيل وإدارة الموانئ من مبدأ win — win لادارة وتنفيذ خطط التوسعة في محطة الحاويات.

النقاط الأربع	التحليل
التهديدات - Threats	• إستمرار عدم الاستقرار الامني والسياسي في الجمهورية اليمنية يعمل على تقويض فرص تطور عمليات الميناء الخدمية والتجارية. • إستمرار فرض رسوم تأمين (مخاطر الحرب) على السفن والبضائع القادمة إلى الموانئ البحرية اليمنية ولا سيما ميناء عدن يؤدي إلى رفع تكاليف النقل وتبديد طموح المنافسة المحلية والإقليمية. • إستمرار غلق الطرق البرية الممتدة من ميناء عدن الى الأسواق المحلية ومراكز التجمع السكاني يضاعف من رسوم النقل البري ويؤدي الى فرض أسعار مرتفعة على النقل الداخلي للحاويات والذي يضاهي أو يفوق كلفة الشحن البحري. • ضعف مستوى الدخل الفردي وتدني القدرة الشرائية لدى المواطن نتيجة الأوضاع الاقتصادية الصعبة التي تمر بها البلد. • وجود محطات ومؤانى في الدول المجاورة ذات كفاءة عالية وكلفة أقل في مناولة الحاويات أصبحت خيار جاذب للموردين اليمنيين في جلب البضائع عبر محطات حاويات دول الجوار ثم إدخالها براً إلى الجمهورية اليمنية. • التطور المستمر في محطات حاويات دول الجوار والذي يزيد من اتساع الفارق في الأمكانات ومستوى الخدمات في ظل عدم وجود إستثمار حقيقي لمحطة حاويات ميناء عدن يبدد الآمال في قدرة المحطة على المنافسة الإقليمية. • فرض الإنقلابيين لرسوم جمركية أخرى على البضائع القادمة من ميناء عدن يضاعف التكاليف ويعزز خيار استخدام المنافذ البرية كمنافس للمنفذ البحري. • الإضرابات العمالية للمنظومة الخدمية يوثر على انسيابية عمل سلاسل الامداد والتي تشمل عدة جهات عاملة مثل الجمارك والنقل والنقابات العمالية للقطاعات العاملة في اطار الميناء.

المصدر: الباحث معتمداً على البيانات المذكورة في الإستراتيجية التسويقية لمحطة عدن للحاويات 2023م.

11. النتائج والتوصيات:

من اهم التوصيات التي توصل لها الباحث، كالتالي:

1- يجب استغلال الموقع الاستراتيجي لميناء عدن، والذي يجعل من زمن الوصول إلى الميناء عامل أساس في حساب سرعة النقل، وتقليص تكاليف الرحلة البحرية في حال ما تم استغلال محطة الحاويات على وجه الخصوص، والنهوض بها مثل: محطات الحاويات المجاورة، والمنافسة لميناء عدن؛ وذلك من خلال تقليل رسوم التأمين للسفن الداخلة لميناء عدن، والذي تكلل بنقل مركز تفتيش الحاويات من جدة، وجيبوتي لعدن، من خلال إلغاء الآلية السابقة التي كان من شأنها إصدار تصاريح دخول السفن لميناء عدن، استغلال ظهير الميناء في إنشاء منطقة لوجستية، والعمل على تعميق الأرصفة، والمجرى الملاحي أسوةً بما هو معمول به في الموانئ المجاورة المنافسة، وكذلك الدخول في شراكات مع القطاع الخاص؛ لإدارة محطة الحاويات، وتشغيلها، وتطويرها، وتجهيز المحطة بصيانة دورية للرافعات الجسرية، والتي تؤثر على حركة الشحن، والتفريغ؛ مما يؤثر على تقليل زمن بقاء سفن الحاويات بالمحطة، العمل على زيادة وتفعيل الخدمات الداعمة بمحطة عدن للحاويات مثل صيانة الحاويات وتنظيفها وورش إصلاح السفن.

2- يجب حل جميع المشاكل السياسية التي تعوق قيام الميناء بالأعمال المطلوبة والتي تؤثر في النهاية على قدرته التنافسية بين الموانئ المجاورة؛ حيث يشكل الوضع الأمني الراهن في الجمهورية اليمنية العديد من التحديات في ظل توقف العديد من الطرق البرية التي تربط ميناء عدن بمدينة تعز والعاصمة صنعاء، ومدينة أب،والتي تعد مراكز التجمع السكاني الأعلى في الجمهورية اليمنية.

3- يجب العناية بزيادة فرص التدريب للكوادر في الميناء ومحطة الحاويات وذلك من خلال؛ تفعيل مركز التدريب البحري في ميناء عدن، والذي سيساعد على تأهيل العمالة المحلية، تدريب

العاملين في مراكز التدريب بالموانئ الدولية لتدريبهم في كل ما يتعلق بما هو جديد في عمليات إدارة الموانئ، وعمل زيارات ميدانية للموانئ المتقدمة؛ للاستفادة من التجارب المطبقة لديهم

4- العمل على وضع استراتيجية، ورؤية بعيدة المدى؛ لتعزيز تنافسية ميناء عدن على المدي الطويل.

5- قيام الحكومة بعمل تشريعات خاصة بميناء عدن ؛ بهدف تحريرها من القوانين المحلية ليمكنها من التحرك في إطار أوسع، ومنها على سبيل الذكر وليس الحصر عمل تشريع يجيز لمحطة الحاويات التخلص من البضائع المتراكمة والمتروكة، والتي باتت تشغل حيزا من المساحات التخزينية نظرا لعدم وجود مستلمين للبضائع، أو لعدم مطابقتها للمواصفات، ومن ثم فإن المحطة لا تمتلك الحق في التخلص من تلك الشحنات أسوة بما هو معمول به في جبل علي، وميناء جدة الاسلامي.

6- العمل على فصل التداخل بين الهيئات الحكومية؛ بحيث تكون قادرة على استيعاب أنشطة الميناء المستقبلية من خلال؛ وقف تداخل صلاحيات المناطق الحرة في أراضي ظهير ميناء عدن، ومحطة الحاويات على وجه التحديد، والتي قامت المنطقة الحرة بصرف جزء كبير من الشريط الساحلي للميناء، وتحويله إلى تجمعات سكنية أدت بذلك إلى تبديد فرص توسعة محطة الحاويات، وإنشاء التجمعات التخزينية التي تخدم الميناء، وانشطته الخدمية

7- إنشاء مركز لوجيستي متكامل بهدف إدخال جميع البيانات بالميناء، وربطها ببعضها البعض، ومن أهدافه تتبع الشحنات، والبضائع، وتحديد مواقع السفن، وتنظيم دخولها، وخروجها وكذلك ربط كاميرات المراقبة بالميناء؛ لمتابعة كل أنشطة الميناء

8- ميكنة كافة الإجراءات في محطة عدن للحاويات؛ بما يساعد على تقليل زمن المناولة للحاويات سواء على الأرصفة، أو في منطقة المخطاف، والتوسع في استخدام أحدث النظم الإلكترونية خاصةً نظام التشغيل TOS .

9- تطبيق أحدث مناهج النظم البيئية، وإعادة تدوير المخلفات في محطة عدن للحاويات، وتبني استراتيجيات الممرات الذكية التي تقلل تكدس الحاويات داخل المحطة، وخفض الزمن الخاص بجميع العمليات، التي تترجم - في النهاية- لتقليل التكلفة.

10- تحسين الخدمات اللوجستية، والعناية بجودة سلسلة التوريد؛ بما يؤدي إلى تحسين القدارت التنافسية في ميناء عدن

11- التركيز على أهمية الجودة الشاملة، ودعم التوجه نحو التحرك إلى الموانئ الذكية عن طريق توفير نظم معلومات متطورة؛ بوصفها إحدى ركائز نجاح إدارة الجودة الشاملة في ميناء عدن.

12- تبني الإدارة العليا لميناء عدن تطبيق مناهج الإدارة الذكية لمحطة عدن للحاويات، وتوعية كافة العاملين بأهمية الاعتماد على تطبيقات الموانئ الذكية لتقييم الخدمة بتوفير متطلبات تطبيقها بشكل متكامل لاسيما والتركيز على تحديث وتطوير البنية التحتية لمحطة الحاويات كونها تمثل التطور الحالي والمستقبلي لاساليب النقل والاخذ بالاعتبار تطبيق التالي:

- تحديث البنية التحتية، والفوقية لمحطة عدن للحاويات من خلال؛ تزويدها بأحدث المعدات التي تساعد على تحسين كفاءة المحطة، وفعاليتها، وتقليل انبعاث الكربون

- تشجيع العاملين في محطة عدن للحاويات للتحول نحو استخدام الميناء الذكي، وتوفير مناخ تنظمي يسمح بالإبداع، والابتكار لكافة المستويات الإدارية، ومنح المتميزين في استخدامها الحوافز المادية، والمعنوية

- توفير الاعتماد المالي والإمكانيات البشرية، والفنية اللازمة؛ لدعم استخدام التطبيقات

الذكية في كافة مفاصل محطة عدن للحاويات

• مراجعة الأنظمة، واللوائح وإعادة صياغتها، وتهيئتها في محطة عدن للحاويات لتواكب التطوارت التكنولوجية؛بما يتوافق مع مفهوم الموانئ الذكية.

13- العمل نحو رفع المستوى الخدمي والانتاجي في الميناء من خلال تحسين مؤشرات الاداء في جميع القطاعات.

14- تعزيز العمل المشترك بين كل من وزارة النقل وادراة ميناء عدن والغرفة الملاحية والغرفة الصناعية والتجارية وانشاء فريق عمل مشترك وموحد للوقوف على الاشكالات ووضع المقترحات والعمل على تحسين ظروف الاستثمار ودعم الانشطة التجارية في ميناء عدن، وضمان عقد اللقاءات الدورية لطرح الاشكالات ووضع الحلول.

يعد هذا البحث أحد البحوث التي تفردت في تخصيص موضوعها حول تحليل اسباب تراجع دور ميناء عدن محليا واقليميا من خلال دراسة وتحليل أسباب تراجع دور الميناء وقدرته التنافسية مقارنةً بموانئ دول الجوار المنافسة والواقعة في المنطقة المحددة في البحث، كما خلص البحث إلى التوصيات والتي من شأنها الإسهام في القاء الضوء على اهم الجوانب التي من شأنها العمل على إعادة وضع ميناء عدن في الاتجاه الصحيح وتصويب المسار لإعادته الى خارطة المنافسة الإقليمية في البحر العربي وخليج عدن والبحر الأحمر. يوصي الباحث بدراسة تبني خيار الشراكة مع القطاع الخاص وكذلك أهمية وجود خطط إستراتيجية وأثرها في تعزيز تنافسية الميناء، كما يوصي الباحث بدراسة دور وأثر الموارد البشرية في تعزيز القدرة التنافسية للميناء، كذلك دراسة رؤية الشراكات مع القطاع الخاص لبقية القطاعات العاملة تحت إطار مظلة ميناء عدن لما من شأنه خلق روح المنافسة بين الشركات الخاصة لإدارة القطاعات المختلفة في الميناء مع وجود رقابة فاعلة وقوية على أداء القطاع الخاص من قِبل إدارة الميناء.

---

12. المراجع:

- Fred R. David. (1993). Strategic Managment. Macmillan Publishing Company، 29.
- M. M. Helms، و J Nixon. (2010). Exploring SWOT analysis - where are we now. Strategy and Managment ، 216.
- Regional Competitors Report R.C.R. (2018). Regional Competitors Report. Aden: Aden Container Terminal - Inetrnal Reports.
- UNCTAD. (2019). Review of Maritime Transport 2019. Maritime. New York: UN.
- احمد محمد البيشي. (2010). تطوير وتحديث ميناء عدن في ظل المنافسة الإقليمية. الإسكندرية، مصر: رسالة ماجستير مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
- احمد ماهر. (1999). دليل المدير خطوة بخطوة فب الإدارة الإستراتيجية . الإسكندرية: الدار الجامعية
- اشرف قردش. (2021). تحليل القدرة التنافسية لمحطة حاويات ميناء عدن في ظل المنافسة الاقليمية . اسكندرية : رسالة ماجستير - الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
- سالي فهمي عراسي . (2014). استخدام الأساليب الإحصائية لقياس أداء الموانئ البحرية - دراسة حالة إزدهار وركود عدن 1950م - 2012م. عدن، اليمن: رسالة ماجستير مقدمة لكلية العلوم الإدارية، جامعة عدن
- شفيع محمد سعيد. (2012). دراسة مقارنة لمستوى القدرة التنافسية لميناء عدن وموانئ الحاويات بمنطقة الشرق الأوسط. الإسكندرية، مصر: رسالة ماجستير مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
- عبير حسون كرماشة. (2010). التخطيط الإستراتيجي ودوره في تحقيق الميزة التنافسية. الكوفة، العراق: مركز دراسات الكوفة
- عزيز سمعان دعيم. (2011). Linga -. تاريخ الاسترداد 29 Sep- 15 October, 2020، من www.Linga.org: https://www.linga.org/methodsof-study-articles/MzE0MQ==
- علي عبدالله علي السياني . (2006). دراسة مقارنة لميناء عدن والموانئ المنافسة في منطقتي البحر الاحمر وبحر العرب. . الإسكندرية، مصر: رسالة ماجستير في تكنولوجيا النقل البحري مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
- فادية جغوبي. (2015). دور التحليل الإستراتيجي SWOT في تحسين أداء المنظمة - دراسة حالة مطاحن الزيبان القنطرة - بسكرة. بسكرة: رسالة ماجستير مقدمة لنيل درجة الماستر في علوم التسيير، جامعة محمد خيضر - بسكرة
- لينا قاسم عسكر جبران. (2008). الموارد البشرية وأثرها في تحسين جودة خدمات الموانئ اليمنية. عدن، اليمن : رسالة ماجستير مقدمة لكلية العلوم الإدارية، جامعة عدن
- مبارك سالم سالم. (2004). النشاط الإقتصادي في الموانئ اليمنية - ميناء عدن. عدن: بحث مقدم في الندوة العالمية (موانئ - مدن - العولمة)
- محمد علوي امزربه. (2023). اثر تطبيق متطلبات الموانئ الذكية على القدرات التنافسية لمحطة عدن للحاويات . الاسكندرية : رسالة ماجستير مقدمة للاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

تجارب ناجحة

أذربيجان.. أرض النار

د. سامي محمد قاسم
رئيس قسم العلوم السياسية بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية – جامعة عدن

اذربيجان أو رسميا جمهورية اذربيجان تسمى تاريخيا بـ'أرض النار' و هي واحدة من ست دول تركية مستقلة في منطقة القوقاز في أوراسيا، تقع في مفترق الطرق بين أوروبا الشرقية وآسيا الغربية، ويحدها بحر قزوين إلى الشرق وروسيا من الشمال وجورجيا إلى الشمال الغربي وأرمينيا إلى الغرب وإيران في الجنوب، مساحتها 86.6 ألف كيلومتر مربع

يبلغ عدد السكان 10 مليون نسمة، 51% منهم يعيشون في المدن و49% يعيشون في القرى، وتوجد جاليات أذربيجانية في 42 بلداً كما توجد العشرات من مراكز الأقليات العرقية داخل أذربيجان بما في ذلك (المجتمع الثقافي الألماني «كارل هاوس» والمركز الثقافي السلافي والمجتمع الأذربيجاني الإسرائيلي والمركز الثقافي الكردي ورابطة تاليش الدولية والمركز الليزغيني الوطني «سمور» والمجتمع الأذربيجاني التتري ومجتمع تتار القرم.

يرتبط اسم أذربيجان -الذي يعني 'أرض النار"- بالسكان الذين عاشوا في المنطقة منذ آلاف السنين، حيث كان معظمهم من عبدة النار، فأطلقوا على البلاد هذا الاسم، والذي يتكون من كلمتين 'أذر" وتعني النار و'بايجان' وتعني مكان، كما أن كلمة 'أذر" قد تعني 'الرجل الشجاع" أو "الفتى الشجاع' أو 'حارس النار"

اذربيجان دولة ذات غالبية عرقية تركية ودينية مسلمة. الدولة رسمياً علمانية وجمهورية موحدة مع تراث ثقافي وتاريخي قديم، كانت أذربيجان أول محاولة لإقامة جمهورية ديمقراطية وعلمانية في العالم الإسلامي

عد انهيار الإمبراطورية الروسية خلال الحرب العالمية الأولى، أصبحت أذربيجان جنباً إلى جنب مع أرمينيا وجورجيا جزءاً من الجمهورية القوقازية الاتحادية الديمقراطية، عندما أعلن حل تلك الجمهورية في مايو 1918، أعلنت أذربيجان استقلالا باسم جمهورية أذربيجان الديمقراطية، وكانت تلك الجمهورية أول جمهورية برلمانية حديثة في العالم الإسلامي

من بين الإنجازات الهامة للبرلمان منح المرأة حق التصويت، مما يجعل من أذربيجان الأمة الإسلامية الأولى التي تمنح المرأة حقوقاً سياسية مساوية للرجل. كما سبقت في هذا الإنجاز المملكة المتحدة والولايات المتحدة. من الإنجازات الأخرى لهذه الجمهورية أيضاً إنشاء جامعة باكو الحكومية التي كانت أول جامعة حديثة تأسست في الشرق الإسلامي

الاقتصاد الاذربيجاني

اذربيجان دولة غنية بموارد النفط والغاز تمتلك منطقة القوقاز الصغرى أغلب مخزون البلاد من الذهب الفضة الحديد النحاس التيتانيوم الكروم المنغنيز الكوبالت والموليبدنوم والخامات المركب والإثمد

تعدّ أذربيجان واحدة من أهم المواقع في العالم للتنقيب عن النفط. في الوقت نفسه تم تأسيس صندوق النفط الحكومي بوصفه صندوقا من خارخ الميزانية لضمان استقرار الاقتصاد الكلي والشفافية في إدارة عائدات النفط والحفاظ على الموارد للأجيال المقبلة.

وتتوفر البلاد كذلك على

الحجر الجيري وأحجار الترافرتين والرخام والجبس وحجر الشب. كما أنها غنية بالمياه المعدنية ذات المكونات الكيميائية المختلفة، ولهذا السبب تسمى أذربيجان بمتحف المياه المعدنية، وتنتشر الينابيع الحارة في جبال تاليش والمنحدرات الجنوبية والشمالية الشرقية لمنطقة القوقاز الكبرى.

عبر أراضي أذربيجان وجورجيا وتركيا وبدأ تشغيله في نهاية عام 2006 ويقدم امدادات إضافية من الغاز إلى السوق الأوروبية من غاز حقل شاه دنيز (يتوقع أن يصل إنتاج حقل شاه دنيز إلى 296 مليار متر مكعب من الغاز الطبيعي سنوياً)، تلعب أذربيجان أيضاً دوراً رئيسياً في مشروع طريق الحرير الذي يرعاه الاتحاد الأوروبي

الناتج المحلي الإجمالي	مليار دولار وفق مؤشرات البنك الدولي لعام 2022
إجمالي الناتج المحلي للفرد	7533.4 وفق مؤشرات البنك الدولي لعام 2022
نسبة النمو	4.6 % وفق مؤشرات البنك الدولي لعام 2022
نسبة التضخم	13.8% وفق مؤشرات البنك الدولي لعام 2022

أذربيجان أيضاً مركز اقتصادي هام لنقل المواد الخام. تم تشغيل خط أنابيب باكو-تبليسي-جيهان في مايو 2006 ويمتد لأكثر من 1774 كيلومتر عبر أراضي أذربيجان وجورجيا وتركيا. تم تصميم خط أنابيب جيهان لنقل ما يصل إلى 50 مليون طن من النفط الخام سنوياً وينقل النفط من حقول بحر قزوين إلى الأسواق العالمية. خط أنابيب جنوب القوقاز، يمتد أيضاً

في عام 2008، استشهد بأذربيجان باعتبارها واحدة من أفضل 10 إصلاحيين حسب تقرير البنك الدولي لممارسة أنشطة الأعمال

بدأت أذربيجان بالتحول إلى اقتصاد السوق في أوائل التسعينيات، وحُرِّرَت أسعار معظم السلع وتمت خصخصة بعض الشركات المملوكة للدولة، وخلال السنوات الأولى من

الاستقلال عدّت زيادة إنتاخ الغاز والنفط إحدى الوسائل الرئيسية للقضاء على المشاكل الاقتصادية والاجتماعية، وتمكنت الدولة من خفض معدل الفقر بشكل كبير، ووجهت بعض الإيرادات من إنتاجها من النفط والغاز لتطوير البنية التحتية للبلاد

ومنذ عام 2016 أنفقت الحكومة موارد كبيرة لتسريع التنويع وتعزيز الاقتصاد غير النفطي، وقد تطورت فروع الصناعة التحويلية مثل إنتاخ الأسمدة المعدنية والبنزين والكيروسين ومبيدات الأعشاب والزيوت الصناعية والمطاط الصناعي والبلاستيك، وأخذت الصناعات الخفيفة وإنتاخ الغذاء بالحصول على اهتمام متزايد، وكذلك صناعة الآلات والمنسوجات

وكان نمو القطاع غير النفطي بنسبة 9.1% في عام 2022 مدفوعا بقطاع الخدمات، وذلك بحسب مؤشرات بنك التنمية الآسيوي والبنك الدولي لعام 2022

وبالتالي يمكننا مما سبق تلخيص اهم اسباب نجاح الاقتصاد الاذربيجاني:

1. كانت البداية بسعي الحكومة في اذربيجان في حفظ حقوق الاجيال القادمة من الثروة وعدم هدرها ولذلك سعت لتخصيص جزء من ايراداتها النفطية لدعم الاجيال القادمة عبر صندوق خاص انشئ لهذا الغرض

2. سعت الحكومة لإشراك القطاع الخاص بالتنمية عبر خطط واقعية متدرجة تهدف إلى رفع نسبة مشاركة القطاع الخاص بإدارة الاقتصاد عبر برامج مدروسة للخصخصة بما لا يحد من سيطرة الدولة على المفاصل (المرتكزات) الاقتصادية بالبلد

3. عندما حققت الدولة الهدفين السابقين سعت إلى الهدف الثالث وهو التنويع الاقتصادي وتقليل الاعتماد على النفط والغاز في الاقتصاد وذلك من خلال دعم برامج التصنيع المحلية وتوسعة قاعدة احلال المنتجات المحلية بدلا عن المستوردة بدأ من الصناعات الخفيفة مرورا بالصناعات الثقيلة (السيارات — والاسلحة) وفقا لخطط اقتصادية واضحة

إلى من يهمه الأمر:

الحكومة والقطاع الخاص.. شركاء لا غرماء

يكتبه: د. حسين الملعسي
رئيس مؤسسة الرابطة الاقتصادية

■ في ظل الظروف العصيبة التي يمر بها البلد وخاصة الأزمة الاقتصادية والانسانية الحادة بسبب الحرب ونتائجهما الكارثية على الاقتصاد والمجتمع فقد برزت اهمية وضرورة إشراك القطاع الخاص في عملية التخفيف من الازمة الاقتصادية والانسانية وذلك من خلال توسيع الحوار بين الطرفين وخلق رؤية مشتركة سواء في توفير السلع الغذائية الأساسية وغيرها وبأسعار معقولة او في التخفيف من الازمة السياسية والوساطة لدى الاطراف المحلية المتصارعة لتحقيق وقف دائم للحرب والدخول في تفاهمات لتخفيف الحرب الاقتصادية والتي اثرت على السكان اكثر من المواجهات العسكرية

لقد اثبتت فترة الحرب الحالية اهمية الدور الذي يلعبه القطاع الخاص عندما استطاع توفير حاجات السكان من السلع الغذائية الأساسية وغيرها من الاحتياجات عن طريق الاستيراد برغم صعوبات التمويل كما استطاع ايصال السلع الى اسواق الاستهلاك دون حدوث اي اختناقات وساعد السلطات في خلق استقرار معيشي واجتماعي برغم المصاعب الجمة التي واجهها القطاع الخاص سواء في الخارج او في الداخل مثل صعوبة توفير العملات الأجنبية اللازمة لتمويل الاستيراد ووقف التعاملات المالية بين البنوك المحلية والدولية والاضطرابات الدولية مثل وباء كورونا والحرب بين روسيا وأوكرانيا وتقلبات عرض السلع وارتفاع اسعارها وزيادة نسب التضخم عالميا بالإضافة الى حدوث زيادات كبيرة وغير متوقعة في نفقات النقل والشحن والتامين بسبب الحرب في البلاد و تأثير عمليات القرصنة في البحار الموصلة الى الموانئ اليمنية

كما واجه القطاع الخاص صعوبات خطيرة ومعقدة ومتداخلة في السوق المحلية تبدأ من موانئ الاستيراد الى اسواق الاستهلاك النهائية حيث سادت الفوضى في عمليات النقل الداخلي من احتكار اسعار النقل وعملياته الى قطع الطرقات التقليدية وسلك طرقات ترابية مكلفة ماديا وطول الفترات لإيصال السلع مع وجود مخاطر عدة وايضا سيادة عمليات التقطع والجباية وتكرار فرض الضرائب والجمارك وبكل اشكالها الامر الذي ضاعف من الكلف وزاد من الخسائر وتحميل المواطن مزيد من التكاليف

ان قيام القطاع الخاص بتوفير التمويل اللازم لعمليات الاستيراد عبر وسائل مبتكرة يعد حل مبتكر ساعد على سير الحياة بشكل شبه طبيعي مع زيادات في الاسعار لها اسباب داخلية وخارجية معقولة وغير معقولة

ان الاعتراف بأدوار القطاع الخاص المشار اليها أعلاه من قبل الحكومة هو بداية مهمة لشراكة مستدامة في المستقبل في حل المشاكل السياسية والتنموية وإقامة مشاريع اعادة الاعمار ووقف

الحرب والدخول في عملية سلام مستدام

ان الحرب وما سببته من انقسام السوق وتعدد طبعات العملة وحرب الطرقات وتعدد الرسوم والجبايات وصعوبات التحويل بين المدن هي مشاكل تحد من حركة التجارة وتعقد نشاط شركات الاعمال الخاصة

هناك ضرورات للشراكة بين الحكومة والقطاع الخاص في اليمن بسبب الحاجة المشتركة لتجاوز آثار الحرب والحاجة الى وقف دائم للحرب لخدمة مصالح البلاد العامة

ان وساطة القطاع الخاص بين المتحاربين قد يتحقق كون القطاع الخاص يعد تجمع قوي ومتين وموحد بما يمتلك من قدرات اقتصادية وتنظيمية ومالية ونفوذ بين القوى المتصارعة كما ان له مصلحة مباشرة من وقف الحرب وإحلال السلام

وعليه ندعو القطاع الخاص الى التحرك الايجابي لدى سلطات عدن وصنعاء لوقف الحرب الاقتصادية سواء في مجال الموارد المالية او تسهيل حركة السلع وفتح الطرقات ووقف تعدد الرسوم والضرائب وحرية استخدام منافذ الاستيراد والتصدير والسماح بتصدير النفط وتوحيد العملة واسعار الصرف كخطوات تمهد للدخول في حلول اشمل واوسع للازمة في البلاد.

AL-SADI ATG GROUP

مجموعة السعدي التجارية
AL-SADI TRADING GROUP

MITSUBISHI ELECTRIC
Changes for the Better

نصعد بامان

عنوان المكتب : عدن - المعلا - شارع الكبسة - عمارة عبدالمجيد السعدي
عنوان المعرض : عدن - المنصورة - شارع الخمسين تقاطع خط البريقه
+967 781 718 255
+967 02 - 247721
www.al-sadigroup.com
info@al-sadigroup.com

AL ROBAN
الربان

أرز بسمتي أبيض

كلاسيك طويل الحبة