

ورشة عمل بعنوان:

النشاط الملاحي لميناء عدن التحديات والطلول المتاحة

ورقة بحثية بعنوان:

العوامل الدولية المؤثرة على النشاط التجاري والملاحي

لميناء عدن للفترة 2015-2023م.

تقديم

قبطان/ علي محمد الصبحي - وكيل وزارة النقل

د/ صالح القملي - أستاذ الاقتصاد الدولي المساعد/ جامعة عدن

العوامل الدولية المؤثرة على النشاط التجاري والملاحي لميناء عدن للفترة من 2015م – 2023م

ملخص:

ترصد هذه الورقة دراسة العوامل الدولية المؤثرة على النشاط التجاري والملاحي لميناء عدن للفترة من 2015م – 2023م نتيجة التطورات الدولية في السنوات الأخيرة بشكل عام وعلى التطورات الإقليمية الراهنة بشكل خاص، ويمكننا القول إن التطورات الدولية والأحداث السياسية والعسكرية في اليمن لها تأثير سلبي على النشاط التجاري لميناء عدن الذي يُعد ميناء محوري لوجستي بموقعة وفطرته الجغرافية التي حباه الله بها، ويعتبر جزءاً اقتصادي هام في البنية التحتية اللوجستية لليمن، وبالتالي فإن التطورات الدولية أو الإقليمية لها تأثير بشكل كبير على نشاطه، ومن خلال ذلك بينت الورقة البحثية مدى تأثير تلك التطورات والعوامل المرتبطة بالنشاط الملاحي والتجاري لميناء عدن، وقد أتبعنا هذه الدراسة منهج البحث التاريخي والوصفي للمشكلة القائمة على عمليات ربط العوامل بنشاط الميناء.

كلمات مفتاحية: النشاط التجاري - ميناء محوري - التطورات الدولية والإقليمية - اللوجستيات

Abstract :

مقدمة:

تعد الموانئ البحرية نقطة اتصال اقتصادية وسياسية بين الدولة والعالم الخارجي؛ فهي تشمل أهمية قصوى لاقتصاد الدول وامنها القومي والاجتماعي؛ ونظراً لارتباط الموانئ البحرية بالتغيرات والتطورات التي تطرأ على الساحة الدولية، سواء اكانت تلك التطورات اقتصادية أو سياسية او عسكرية، فالموانئ البحرية تتأثر سلباً وإيجاباً مع كل التطورات التي يشهدها العالم اليوم، ويعد ميناء عدن من أهم الموانئ البحرية في المنطقة؛ إذ يعد البوابة الجنوبية للبحر الأحمر، حيث يتمتع بالسمع والمكانة الاقتصادية من خمسينات القرن الماضي، إذ تأثر نشاطه الملاحي والتجاري بجميع التطورات الدولية والإقليمية التي تشهدها المنطقة ويشهدها العالم اجمع.

ففي الصعيد الدولي تأثر النشاط التجاري والملاحي لميناء عدن نتيجة التطورات الدولية في السنوات الأخيرة؛ بدءاً بالأزمة الاقتصادية التي خلفتها جائحة كورونا، أو نتيجة الازمة الدولية التي شهدها العالم نتيجة الحرب الروسية والاوكرانية، وعلى الصعيد الإقليمي فقد تأثر النشاط الملاحي والتجاري لميناء عدن نتيجة التطورات الإقليمية وأبرزها الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة وما ترتب عليها من تهديد للملاحة الدولية، وتنامي اعمال القرصنة، والتي أثرت بشكل كبير على جميع الموانئ في المنطقة ومنها ميناء عدن، وفي هذه الورقة البحثية التي تتناول مدى تأثير كل من هذه العوامل والتطورات على النشاط الملاحي والتجاري لميناء عدن من خلال المحاور الآتية:

المحور الأول: التطورات الدولية و أثرها على النشاط الاقتصادي لميناء عدن.

المحور الثاني: التطورات الإقليمية و أثرها على النشاط الاقتصادي لميناء عدن.

المحور الثالث: اعمال القرصنة و أثرها على النشاط الاقتصادي لميناء عدن.



المحور الأول: التطورات الدولية وأثرها على نشاط ميناء عدن:

أسهمت التطورات الدولية التي شهدها العالم في السنوات الأخيرة في التأثير على سلاسل الامداد، وارتفاع أسعار النقل البحري بشكل كبير، مما أثر على اقتصاديات أغلب بلدان العالم خاصة البلدان النامية ومنها اليمن؛ إذ شهد النشاط الاقتصادي والإداري لليمن موجه من التراجع الحاد في مختلف القطاعات في العشر السنوات الأخيرة، أدت إلى تدهور كبير في البنى التحتية وتوقف النشاط في أغلب هذه القطاعات؛ نتيجة لمجموعة من العوامل التي شهدتها البلد في الفترة الأخير سواء على المستوى المحلي او على المستوى الدولي.

ويعدُّ ميناء عدن من أهم المرافق الحيوية في اليمن، حيث يلعب دوراً هاماً في النقل البحري والتجارة الدولية في المنطقة، والتي تأثر بشكل كبير نتيجة الاحداث السياسية والعسكرية المتسارعة التي شهدتها اليمن، والتي أدت إلى تراجع مستوى النشاط الاقتصادي فيه خلال العقد الأخير، فقد شهدت العشر السنوات الأخيرة تراجع كبيرة للنشاط التجاري والملاحي لميناء عدن، وذلك لعدة أسباب منها على الصعيد المحلي، ومنها على الصعيد الإقليمي والدولي، فمن الملاحظ ومن خلال التقارير الصادرة من مؤسسة مواني عدن نجد أن عدد السفن الوافدة إلى ميناء عدن شهدت تراجع كبيرة، إذ وصل عدد السفن الوافدة الى ميناء عدن في العام 203م ما يقارب 270 سفينة/ مقارنة بعدد السفن الوافدة إلى ميناء عدن خلال العام 2013م والبالغ عددها نحو 1351 سفينة، وهذا مؤشر يوضح مدى التراجع والكارثة التي يشهدها ميناء عدن، فبعد ان كان ميناء عدن في خمسينيات القرن الماضي في التصنيف العالمي كثاني ميناء عالمي بعد ميناء نيويورك في تزويد السفن بالوقود، ومناولة البضائع التي توزع على دول الخليج وشرق إفريقيا؛ أصبح ميناء عدن بحسب مؤشر (CCPI) أسوأ الموانئ على مستوى غرب آسيا، واحتل المرتبة الرابعة من حيث تخفيض ساعات الوصول والانجاز في العام 2022م.

ومما لا شك فيه ان هناك العديد من العوامل والتطورات الخارجية التي أسهمت بشكل كبير في تدني وتراجع النشاط التجاري والملاحي لميناء عدن خلال السنوات الأخيرة، من هذه العوامل ما هو واضح وجلي، منها ما هو غامض وخفي وغير معلن عنه؛ فيحكم الأهمية الاستراتيجية التي يتمتع بها ميناء عدن، وموقعه الجغرافي الذي يجعله من اهم الموانئ في المنطقة، والذي جعله محطة أطماع لمختلف القوى الإقليمية والدولية، فمنذ الاستقلال ومدينة عدن تعيش حالة من الصراعات وعدم الاستقرار، والتي أسهمت في طرد وترحيل النشاط التجاري إلى دول أخرى أكثر أمناً واستقراراً.

لا شك ان هناك عوامل خارجية ساهمت في تراجع النشاط الملاحي والتجاري لميناء عدن خلال السنوات الأخيرة، كان أهمها الإجراءات التي اتخذها التحالف العربي في مطلع العام 2015م والتي تقضي بضرورة مرور السفن إلى مينائي جدة وجبل على لتفتيشها قبل وصولها إلى ميناء عدن، وهذا الإجراء أدى إلى تأخير عمليات التفتيش وإنزال البضائع وتلف الكثير منها في أغلب الأحيان وتحمل التجار لخسائر كبيرة؛ إذ بلغ متوسط التأخير في معاملات سفن الحاويات من 14 إلى 59 يوم، كما ارتفعت تكلفة الشحن بنحو 700 دولار إضافية للحاوية بسبب إجراءات التفتيش على السفن الواصلة إلى ميناء عدن في ميناء جدة وميناء جبل علي بدبي، أي تأخير يوم واحد

في بقاء السفينة في عرض البحر قبل دخولها لمينائي جدة وجبل علي لأي سبب تخضع لعقوبة الدمراج والتي تقدر يومياً بين 20 – 28 ألف دولار.⁽¹⁾

إن هذه الإجراءات التي يتخذها التحالف العربي منذ مطلع العام 2015م، قد ساهمت بشكل ملحوظ في تراجع النشاط التجاري والملاحي لميناء عدن وذلك من خلال تراجع عدد السفن الوافدة إلى ميناء عدن منذ مطلع العام 2015م، والجدول (1) بين ذلك.

جدول (1) عدد السفن الوافدة إلى ميناء عدن خلال الفترة 2012-2018م

م	العام	عدد السفن الوافدة
1	2012	1276 سفينة
2	2013	1351 سفينة
3	2014	1154 سفينة
4	2015	406 سفينة
5	2016	482 سفينة
6	2017	619 سفينة
8	2018	701 سفينة
9	2019	682 سفينة

المصدر: اعداد الباحث بالاعتماد على البيانات الصادرة في تقارير مؤسسة موانئ خليج عدن للأعوام 2012-2019م.

نلاحظ من الجدول (1) التراجع الكبير في عدد السفن الوافدة إلى ميناء عدن منذ مطلع العام 2015م مقارنة بما كان عليه في الأعوام السابقة؛ إذ تراجع النشاط الاقتصادي والملاحي في ميناء عدن بنحو 50% بعد العام 2015م مقارنة بما كان عليه قبل، كما نلاحظ من الجدول (1) أن عدد السفن الوافدة إلى ميناء عدن شهدت انخفاضاً حاداً في العام 2015م، ثم بدأت في التزايد، في الأعوام التي بعدها حتى وصلت إلى ما يقارب 700 سفينة، وهذا يعطي مؤشر على معاودة النشاط التجاري والملاحي لميناء عدن، وفي الوقت هذا الذي يشهد معاودة النشاط الاقتصادي لميناء عدن ضربت جائحة كورونا الاقتصاد العالمي في مطلع العام 2020م، والتي أجبرت النشاط الاقتصادي العالمي على التراجع؛ إذ شكلت أزمة جائحة كورونا تحدياً كبيراً أما مختلف البلدان، وهذا بدوره أدى إلى معاودة النشاط الاقتصادي في ميناء عدن إلى التراجع بعد ما كانت المؤشرات تدل على بدء الميناء في معاودة نشاطه السابق، حيث انخفض عدد السفن الوافدة إلى ميناء عدن في العام 2020م إلى 460 سفينة

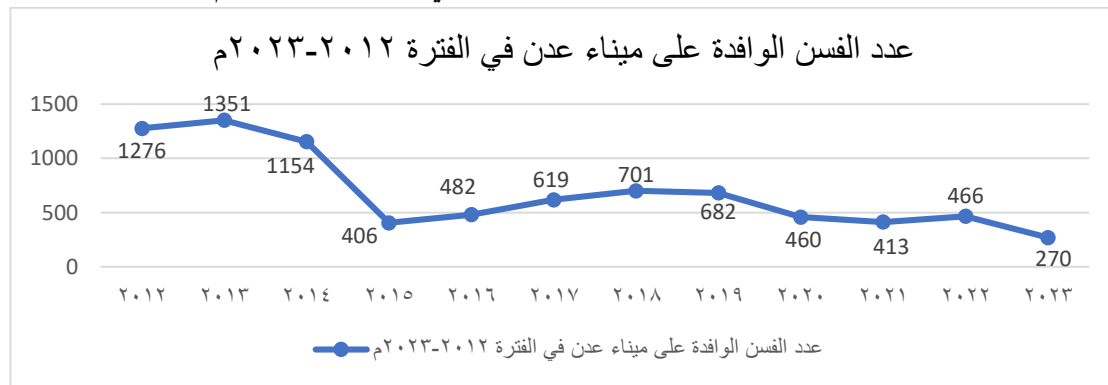
⁽¹⁾ جمال درهم زيد، المعوقات الداخلية والخارجية لنقل السلع إلى اليمن، الأسباب والحلول (حالة اليمن)، مركز الاعلام الاقتصادي، 2022، ص19.

وفي العام 2021م الى نحو 413 سفينة مقارنة بعدد السفن الوافدة إلى ميناء عدن في العام 2019م والتي بلغ عددها بنحو 682 سفينة⁽²⁾.

وفي الوقت الذي كان العالم في طريقه للخروج من أزمة جائحة كورونا، والتي كان لها أشد الأثر على اقتصاديات البلدان النامية بشكل عام، دفعت الحرب الروسية الأوكرانية إلى زعزعة الاقتصاد العالمي، وتصاعد الأزمات، منها: أزمة الأمن الغذائي وأزمة الطاقة، وقد أحدثت الحرب اضطرابات كبيرة في قطاع اللوجستيات العالمي وسلال الامداد، الامر الذي تسبب بالمجمل في تأخير نقل البضائع، وارتفاع كلفة الشحن البحري على المستوى العالمي، وتوقف العديد من كبريات الشركات الملاحية العالمية مثل: "ميرسك" و "هاباج ليود" وغيرها في نقل البضائع من وإلى روسيا وأكرانيا، ومن المعروف أن اليمن يعتمد بشكل كبير في وارداته من القمح على كل من روسيا وأكرانيا وبنسبة تصل على 46%، من واردات القمح الى اليمن، فقد واجهت الدولتين صعوبة كبيرة في إعادة تصدير هذه السلعة أما بسبب اغلاق موانئ أوكرانيا في وجه التصدير بسبب الحرب، أو بسبب العقوبات على روسيا وسفن نقل البضائع الروسية، فأصبح إمكانية استيراد القمح عبر روسيا او أوكرانيا صعب جداً، مما حد من قدرة اليمن على سد عجز الغذاء وتراجع النشاط التجاري والملاحي في مختلف موانئ اليمن.

كما شهد العالم موجة تضخم عالمي جراء الحرب الروسية الأوكرانية أدى إلى ارتفاع مختلف أسعار السلع، وخصوصاً السلع الغذائية، والزراعية، وتزايد وتيرة المخاوف العالمية التي أفرزتها الحرب الروسية الأوكرانية والتي دفعت بالكثير من الدول إلى اتخاذ قرارات منع تصدير المواد الغذائية، فمثلاً: اندونيسيا أوقفت تصدير زيت النخيل، والهند أوقفت تصدير القمح، وكل هذه التطورات أسهمت ولو بشكل بسيط في تراجع النشاط التجاري والملاحي لميناء عدن، إذ شهد عدد السفن الوافدة إلى ميناء عدن خلال العام 2022م تراجع كبير، حيث وصلت إلى نحو 466 سفينة وفي العام 2023م استمر التراجع في عدد السفن الوافدة إلى ميناء عدن بواقع 270 سفينة فقط، بحسب البيانات الواردة في تقرير مؤسسة مواني خليج عدن لعامي 2022 و 2023م. وفيما يلي شكل توضيحي يبين حجم التراجع في عدد السفن الوافدة إلى ميناء عدن خلال الفترة 2012-2023م.

الشكل (1) عدد السفن الوافدة إلى ميناء عدن في الفترة 2012-2023م



المصدر: اعداد الباحث بالاعتماد على تقارير مؤسسة مواني خليج عدن للأعوام 2012-2023م.

(2) التقارير الصادرة عن مؤسسة مواني خليج عدن، للأعوام 2019-2021م.

المحور الثاني: التطورات الإقليمية وأثرها على نشاط ميناء عدن:

تشهد المنطقة تنافساً محموماً منذ مطلع القرن الماضي، فمنذ افتتاح قناة السويس في العام 1869م، والتي ربطت البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط تزايدت الأهمية الاقتصادية والجيوسياسية للمنطقة بشكل كبير، وفي نفس الوقت تزايدت وتيرة الصراعات الدولية والإقليمية والتي أثرت بشكل كبير في مصالح دول المنطقة، وبما أن ميناء عدن يعدُّ نقطة ارتكاز التجارة للسفن التجارية الداخلة والخارجة من البحر الأحمر بحكم موقعه الجغرافي الذي يجعله البوابة الجنوبية للبحر الأحمر، فقد تأثر النشاط التجاري والملاحي للميناء بكل التطورات التي جرت في منطقة البحر الأحمر، والصراع الإقليمي والدولي التي تشهد هذه المنطقة.

فمع اندلاع الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة مطلع أكتوبر من العام 2023م، وما أفرزته هذه الحرب من تداعيات على المستوى الإقليمي، كان أبرزها تهديد الملاحة الدولية في البحر الأحمر؛ إذ أحدثت الهجمات الحوثية على السفن التجارية في البحر الأحمر تراجع كبير في النشاط الملاحي الدولي عبر مياه البحر الأحمر، إذ تسببت الهجمات الحوثية على السفن التجارية في البحر الأحمر في بشكل مباشر في ارتفاع كلفة شحن البضائع المتجهة على كل من موانئ الجزيرة العربية، حيث احتلت الموانئ اليمنية المرتبة الأولى من حيث ارتفاع أسعار الشحن جراء الهجمات الحوثية على السفن التجارية في البحر الأحمر؛ إذ وصل أسعار الشحن للحاويات 40 قدم إلى ما يقارب 8000 دولار، إلى ميناء الحديد، وما يقارب 6000 دولار إلى ميناء عدن للحاوية 40 قدم⁽³⁾، وفيما يلي جدول يوضح حجم ارتفاع تكاليف الشحن البحري إلى ميناء عدن بعد تصاعد هجمات الحوثيين على السفن التجارية في البحر الأحمر، وقبل الهجمات الحوثية وقبل الحرب الداخلية 2015م.

جدول (2) تكاليف الشحن البحري إلى بعض الموانئ في الجزيرة العربية بعد الهجمات الحوثية على السفن التجارية في البحر الأحمر

م	الميناء	تكلفة الشحن البحر للحاوية 40 قدم	نسبة ارتفاع تكلفة الشحن البحري
1	ميناء الحديد	7800 دولار	200%
2	ميناء عدن	6200 دولار	200%
3	ميناء جدة	4400 دولار	300%
4	ميناء دبي	2050 دولار	100%

المصدر: خالد عبد الواحد نعمان، تقرير موجز عن مقارنات تكاليف الشحن البحري والمعاملات الجمركية والتخليص والنقل البري للواردات بين مينائي عدن والحديدة وما يعتمل به في المنافذ البرية قبل الحرب وخلال الحرب وحتى الآن، 2023، ص4.

⁽³⁾ تضاعف أسعار الشحن البحري إلى مينائي عد والحديدة، عدن نيوز، 27 ديسمبر 2023. متاح على الرابط الآتي: <https://www.newsyeemen.net/nwe/96210>.

ومن خلال المقارنة بتكاليف الشحن البحري إلى ميناء عدن قبل الهجمات الحوثية على السفن التجارية في البحر الأحمر، وقبل حرب 2015، وما تبعها من إجراءات اعاققت النشاط التجاري والملاحي للموانئ اليمنية واهمها ميناء عدن، نجد أن النشاط الملاحي والتجاري لميناء عدن قد تأثر بشكل كبير، فمن الملاحظ من خلال الشكل (2) تراجع عدد السفن الوافدة إلى ميناء عدن خلال العام 2023م، وهذا يدل على تأثير نشاط ميناء عدن التجاري والملاحي بالهجمات الحوثية على السفن التجارية في البحر الأحمر وارتفاع تكاليف الشحن البحري مقارنة بتكاليف الشحن البحر الى ميناء عدن قبل الحرب التي اندلعت في مطلع العام 2015م، وبعدها والجدول (3) يبين تكاليف الشحن البحري الى ميناء عدن قبل الهجمات الحوثية على السفن في البحر الأحمر.

جدول (3) تكاليف الشحن البحر إلى ميناء عدن قبل وبعد حرب 2015م.

أولاً: تكاليف الشحن إلى ميناء عدن قبل حرب 2015م			
م	جهة الشحن	تكلفة الشحن حاوية 40 قدم	تكلفة الشحن حاوية 20 قدم
1	الموانئ الصينية إلى ميناء عدن	2100 - 2500 دولار	1100 – 1300 دولار
ثانياً: تكاليف الشحن إلى ميناء عدن بعد حرب 2015م			
1	من الموانئ الصينية الى ميناء عدن	3000 – 3500 دولار	2300 – 2600 دولار
2	من الموانئ الأوروبية (روتterdam والمانيا) إلى ميناء عدن	8100 دولار	5600 دولار
3	من موانئ شرق اسيا عدى الصين إلى ميناء عدن	3600 – 4300 دولار	3000 – 3500 دولار

المصدر: اعدا الباحث بالاعتماد على البيانات الواردة في: خالد عبدالواحد نعمان، تقرير موجز عن مقارنات تكاليف الشحن البحري والمعاملات الجمركية والتخليص والنقل البري للواردات بين مينائي عدن والحديدة وما يعتمل به في المنافذ البرية قبل الحرب وخلال الحرب وحتى الان، 2023، ص2 و3.

من خلال المقارنة بين الجدول (2) والجدول (3) يتبين لنا حجم ارتفاع تكاليف الشحن البحري إلى ميناء عدن، مقارنة بتكاليف الشحن إلى الموانئ في الدول الأخرى، وإن استمرار ارتفاع أسعار الشحن البحري بهذا المستوى سيؤدي حتماً إلى تدهور النشاط التجاري والملاحي لميناء عدن، في ظل انخفاض تكاليف الشحن البحري في الموانئ الأخرى المجاورة والمنافسة لميناء عدن؛ مثل ميناء دبي، وميناء جدة.

المحور الثالث: القرصنة وأثرها على نشاط ميناء عدن:

لم تكن القرصنة البحرية وليدة عصرنا الحاضر فقد عُرفت مع ازدهار حركة التجارة والملاحة الدولية ومررت بمراحل عديدة، اذ ركزت انشطتها في الهجوم على السفن ونهبها، وقد واجهت الكثير من الحضارات القديمة خطر القرصنة وما يترتب عليها، وفي الوقت الحاضر أثرت ظاهرة القرصنة على نشاط التجارة الدولية خاصة في منطقة خليج عدن والبحر الأحمر.

وفيما يتعلق بالقرصنة البحرية في المياه الإقليمية اليمنية فقد شكل الهجومان على المدمرة الامريكية كول وناقلة النفط الفرنسية ليمبورج في المياه الإقليمية اليمنية منعطف تاريخي هام في حركة نشاط الموانئ اليمنية، وقد صنّف المجتمع الدولي تلك الهجمات بالإرهابية إلا اننا سنتعامل معهما في هذا الصدد على انهما هجمات قرصنة والسبب في ذلك لكون موضوعنا يركز على التداعيات الاقتصادية للهجمات على السفن ولا نتناولها من جانب عسكري أو قانوني، وقد أعلنت اليمن الخسائر الفعلية التي تكبدتها جراء الهجوم الذي تعرضت له ليمبورج اذ وصلت إلى 7690000 دولار شهرياً بحسب توضيح وزير النقل والشؤون البحرية اليمني حينذاك حيث تركزت هذه الخسائر في رسوم التأمين الإضافية التي فرضت على سفن الشحن القادمة إلى اليمن، بواقع 298 دولار امريكي عن كل حاوية شحن سعة 20 قدمًا.

وتجنبت سفن الشحن الموانئ اليمنية عقب الهجوم على "ليمبورج" وأوقعت خسائر شهرية على سلطات الموانئ اليمنية التي تجمعها من الضرائب على الواردات التي تقدر بقرابة 800 ألف دولار، أما عن رسوم التأمين على الناقلات التي تنقل نفطاً من موانئ التصدير اليمنية، الذي فرضته شركات التأمين تصل إلى 400 ألف دولار عن كل رحلة، ناهيك عن ارتفاع أسعار بواليص التأمين، إذ تضاعفت الأسعار بمقدار 300% مما يعني أن السفينة التي تسعى إلى الرسو في ميناء يماني عليها أن تدفع ما معدله مبلغ 150 ألف دولار رسوم تأمين إضافية.

وقامت شركات التأمين برفع تعرفة التأمين على السفن التي تنوي الدخول إلى ميناء عدن إلى 400% وعلى أثر هذه التكلفة المرتفعة اجمعت خطوط النقل البحري والسفن لمدة عامين من دخول ميناء عدن ولم يتعافى إلا بعد خمسة سنوات تدريجياً بعد ان اودعت وزارة النقل ضماناً بنكية في أحد شركات التأمين في لندن، على ان يتم الخصم منها دون الرجوع إلى الوزارة عند تعرض أي سفينة لهجوم في الموانئ اليمنية.

ويمكننا قياس تداعيات عمليات القرصنة على الاقتصاد اليمني وتسرب النقد الأجنبي من خلال نشاط مناولة الحاويات في ميناء عدن، وفي الجداول الآتية نستعرض قيمة رسم مخاطر الحرب الذي فرضه الخط الملاحي HPL على شركة الحديدية للملاحة والنقل على الحاويات المتداولة في ميناء عدن، الذي يسير رحلاته إلى الميناء ويفرض رسم مخاطر الحرب على الحاويات مساحة 20 قدم بواقع 450 دولارًا وللحاوية 40 قدم 900 دولار.

4 ملاحظة: توجد هناك خطوط ملاحية أخرى ولكننا احتسبنا تكلفة الشحن عن طريق الخط الملاحي HPL لكونها أقل تكلفة شحن من بين الخطوط الملاحية الأخرى هذا بالإضافة لوجود رسوم أخرى أكبر بكثير من ذلك لم نتطرق لها تمثل تسريبات من النقد الأجنبي لدى البلد.

جدول رقم (4) خسائر رسم المخاطر للحاويات المفرغة مساحة 20 قدم في الفترة 2015-2019م

الخسائر بالدولار الأمريكي	عدد الحاويات مساحة 20 قدم	العام
18259650	40577	2015م
25341300	56314	2016م
33055200	73456	2017م
40646250	90325	2018م
13288500	29530	2019م
130590900	290202	الإجمالي

المصدر: مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية، دراسة أثر ارتفاع أقساط التامين البحري على الاقتصاد، الإدارة العامة للتخطيط والتسويق والاعلام.

نجد أن الخسائر الاقتصادية التي تكبدها اقتصاد الجمهورية اليمنية خسائر كبيرة جداً اذ قدرت حجم الخسائر في خمسة سنوات فقط بمبلغ 130590900 دولار أمريكي، وهذه يمثل تسرب من النقد الأجنبي لدى البلد، ولم تكن هذه الخسائر الوحيدة للحاويات المفرغة في الميناء وإنما هناك خسائر أخرى مماثلة لها ترتبط بالحاويات المفرغة سعت 40 قدمًا نجدها بالتفصيل في الجدول التالي.

جدول رقم (5) خسائر رسم المخاطر للحاويات المفرغة مساحة 40 قدم في الفترة 2015-2019م

الخسائر بالدولار الأمريكي	عدد الحاويات مساحة 40 قدمًا	العام
23842800	26492	2015م
32596200	36218	2016م
42792300	47547	2017م
49197600	54664	2018م
19029600	21144	2019م
167458500	186065	الإجمالي

المصدر: مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية، دراسة أثر ارتفاع أقساط التامين البحري على الاقتصاد، الإدارة العامة للتخطيط والتسويق والاعلام.

من الجدول (4) و (5) نلاحظ الارتفاع الملحوظ في الخسائر الاقتصادية التي مُني بها اقتصاد الجمهورية اليمنية في المدة 2015-2019م، إذ تقدر قيمتها في المدة (2015-2019م) بمبلغ 167458500 دولار. وفي الأخير يمكننا القول إن هناك مجموعة من العوامل الدولية والإقليمية والمحلية أسهمت في تراجع النشاط التجاري والملاحي لميناء عدن؛ وإن هذه العوامل لا يمكن التغلب عليها في ظل استمرار الصراع والتوتر السياسي التي تشهده البلاد، والتي أثرت بشكل سلبي على قدرة الحكومة في تنفيذ خططها بشكل كامل وفعال.

النتائج

مما سبق نجد أن هناك عوامل رئيسية لها تأثير على استقرار ونشاط ميناء عدن خلال السنوات الأخيرة، ويمكننا القول بأن:-

- 1- التطورات الدولية التي شهدتها العالم في السنوات الأخيرة لها تأثير على سلاسل الامداد، وارتفاع أسعار النقل البحري بشكل كبير.
- 2- الإجراءات التي اتخذها التحالف العربي في مطلع العام 2015م والتي تقضي بضرورة مرور السفن إلى مينائي جدة وجبل على لتفتيشها قبل وصولها إلى ميناء عدن.
- 3- أزمة جائحة كورونا كان لها أشد الأثر على اقتصاديات البلدان النامية بشكل عام.
- 4- الحرب الروسية الأوكرانية أدت إلى زعزعة الاقتصاد العالمي، وتصاعد الأزمات، واضطرابات كبيرة في قطاع اللوجستيات العالمي وسلاسل الامداد، الامر الذي تسبب بالمجمل في تأخير نقل البضائع، وارتفاع كلفة الشحن البحري على المستوى العالمي، وتوقف العديد من كبريات الشركات الملاحية العالمية مثل: "ميرسك" و "هاباج ليود" وغيرها.
- 5- اندلاع الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة مطلع أكتوبر من العام 2023م، وما أفرزته هذه الحرب من تداعيات على المستوى الإقليمي؛ إذ أحدثت الهجمات الحوثية على السفن التجارية في البحر الأحمر تراجع كبير في النشاط الملاحي الدولي عبر مياه البحر الأحمر، إذ تسببت الهجمات الحوثية بشكل مباشر في ارتفاع كلفة شحن البضائع المتجه على كل من موانئ الجزيرة العربية، حيث احتلت الموانئ اليمنية المرتبة الأولى من حيث ارتفاع أسعار الشحن.
- 6- تداعيات عمليات القرصنة على الاقتصاد اليمني شكلت تأثير على ميناء عدن من حيث:
 - التأثير على حركة السفن؛ إذ أثرت هجمات القرصنة إلى تراجع حركة السفن وتأخيرها في الشحن.
 - زيادة تكاليف التأمين البحري؛ أدت ظاهرة القرصنة إلى زيادة رسوم التأمين على السفن المتجه إلى ميناء عدن.
 - التأثير على سمعة وتصنيف ميناء عدن؛ أسهمت اعمال القرصنة في خليج عدن والبحر الأحمر في تصنيف ميناء عدن، وعدم قدرته على توفير بيئة آمنة لحركة التجارة البحرية (الشحن والتفريغ)، مما يجعل ملاك السفن وشركات الملاحة والتجار يخشون استخدام الميناء؛ بسبب المخاوف من اعمال القرصنة والأمن البحري.

التوصيات.

وفي مجمل العوامل الدولية والإقليمية والمحلية التي أسهمت في تراجع النشاط التجاري والملاحي لميناء عدن؛ فإننا نرى أنه لا يمكن التغلب عليهما في ظل استمرار الصراع والتوتر السياسي التي تشهده البلاد، في حين يمكن العمل على استعادة النشاط التجاري والملاحي لميناء عدن من خلال هذه التوصيات:

- 1- التوصل إلى حل سياسي شامل ومستدام للصراع في اليمن من أجل تحقيق تحسينات جذرية في بنية التجارة البحرية في ميناء عدن، واستعادة دوره كمركز رئيسي للتجارة الدولية في المنطقة.
- 2- العمل مع المنظمات الدولية على تعزيز التعاون الدولي والإقليمي، وتحسين الأمن البحري في المنطقة ودعم المركز الإقليمي للمراقبة ومكافحة القرصنة في خليج عدن والبحر الأحمر الذي تم تأهيله حالياً في عدن، مع توفير حماية بحرية مشتركة من قوات خفر السواحل والتحالف الدولي.
- 3- إعادة ترتيب العلاقات مع دول التحالف العربي، والعمل على إعطاء الحرية لميناء عدن وباقي الموانئ اليمنية في ممارستها نشاطها التجاري والملاحي بدون أي تدخلات أو قيود مفروضة.
- 4- عمل اتفاقيات دولية أو إقليمية من شأنها تجديد وتحديث النشاط التجاري والملاحي لميناء عدن، وإعادة تفعيل البروتوكولات المعنية بالنشاط البحري الموقعة مع الدول الإقليمية.
- 5- مراجعة التشريعات الوطنية خاصة (قانون حماية البيئة البحرية من التلوث رقم 16 لسنة 2004م والقانون البحري اليمني رقم 15 لسنة 1996م.
- 6- اعتماد الاستراتيجية الوطنية للأمن البحري وتشكيل اللجنة الوطنية للأمن البحري.
- 7- التشديد على امتثال الميناء لشروط المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS Code) وتحديث الخطة الامنية وفقا والمستجدات والتهديدات المحتملة
- 8- تحديد جهة امنية واحدة تقوم بتنفيذ الخطة الخطط الامنية في المرافق المينائية.
- 9- استعداد المرافق المينائية والجهات ذات العلاقة لتنفيذ صكوك المنظمة البحرية الدولية في التدقيق الالزامي.
- 10- سرعة الانضمام الى الاتفاقيات الدولية البحرية وعكسها في التشريعات الوطنية.
- 11- تطبيق اتفاقية FAL لتسهيل النقل البحري والعمل على تطبيق نظام النافذة الواحدة لتسهيل النقل والتجارة طبقاً وإرشادات المنظمة البحرية الدولية (IMO) وكذا منظمة التجارة العالمية (WTO).

قائمة المصادر:

- تضاعف أسعار الشحن البحري الى مينائي عدن والحديدة، عدن نيوز، 27 ديسمبر 2023. متاح على الرابط الاتي: <https://www.newsyemen.net/nwe/96210>
- تقارير مؤسسة مواني خليج عدن اليمنية، للأعوام 2013-2023م.
- جمال درهم زيد، المعوقات الداخلية والخارجية لنقل السلع الى اليمن، الأسباب والحلول (حالة اليمن)، مركز الاعلام الاقتصادي، 2022.
- خالد عبدالواحد نعمان، تقرير موجز عن مقارنات تكاليف الشحن البحري والمعاملات الجمركية والتخليص والنقل البري للواردات بين مينائي عدن والحديدة وما يعتمل به في المنافذ البرية قبل الحرب وخلال الحرب وحتى الان، 2023،
- مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية، دراسة أثر ارتفاع أقساط التأمين البحري على الاقتصاد، الإدارة العامة للتخطيط والتسويق والاعلام.