

التداعيات الاقتصادية للتوترات الجيوسياسية في اليمن على ميناء عدن والصادرات النفطية خلال (2014-2024)

صفية منصور حيدرة الشرمي

قسم تجارة دولية-كلية الاقتصاد والعلوم السياسية-جامعة عدن

Safiamansour774@gmail.com

المُلخص

هدفت الدراسة إلى توضيح مخاطر التوترات الجيوسياسية وإبراز تداعياتها على ميناء عدن والقطاع النفطي وذلك من خلال توضيح أبرز المؤثرات على الاقتصاد الوطني اليمني نتيجة لموقع اليمن الاستراتيجي الذي يطل على ملتقى طرق التجارة الدولية، وسعت الدراسة إلى إبراز أثر حالة عدم الاستقرار التي تعاني منها البلاد خلال الفترة (2014-2024) على الحياة الاقتصادية بشكل مباشر.

وقد استخدمت الدراسة المنهج الوصفي التحليلي لتوضيح طبيعة التوترات وأبعادها على حركة السفن، وحجم الصادرات والواردات، وإيرادات النفط.

وتوصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج كانت أهمها: أن التوترات الجيوسياسية في المنطقة قد أسهمت بشكل مباشر في إضعاف حركة السفن التجارية في ميناء عدن، حيث انعكس ذلك في تراجع حجم الأنشطة المرتبطة بالنقل البحري والخدمات اللوجستية، الأمر الذي قلّص من قدرة الميناء على أداء دوره التقليدي كمركز محوري للتجارة البحرية الإقليمية والدولية. **الكلمات المفتاحية:** التوترات الجيوسياسية، الصادرات النفطية، العجز المالي، التنويع الاقتصادي.

Abstract

The study aimed to clarify the risks of geopolitical tensions and highlight their repercussions on the Port of Aden and the oil sector by identifying the main factors affecting Yemen's national economy, given its strategic location overlooking the crossroads of international trade routes. It sought to demonstrate the impact of the instability experienced by the country during the period (2014–2024) on economic life in a direct manner. The study employed the descriptive–analytical method to explain the nature of these tensions and their dimensions on ship movements, the volume of exports and imports, and oil revenues. The study reached a set of findings, the most important of which is that geopolitical tensions in the region have directly contributed to weakening commercial shipping activity in the Port of Aden, which was reflected in the decline of activities related to maritime transport and logistics services. This has reduced the port's ability to perform its traditional role as a pivotal center for regional and international maritime trade.

Keywords: Geopolitical tensions, oil exports, fiscal deficit, economic diversification.

أولاً: الإطار العام للبحث

1. المقدمة:

يحتل اليمن موقعاً جغرافياً بالغ الأهمية عند ملتقى طرق التجارة البحرية الدولية، حيث يُعد ميناء عدن أحد أبرز الموانئ الاستراتيجية في المنطقة، كما تمثل الصادرات النفطية الركيزة الأساسية للاقتصاد الوطني ومصدراً رئيسياً للإيرادات العامة غير أن التوترات الجيوسياسية التي تشهدها البلاد منذ سنوات ألقت بظلالها الثقيلة على النشاط الاقتصادي، وأثرت بشكل مباشر على حركة الموانئ والصادرات النفطية فقد أدت هذه التوترات إلى تراجع حركة السفن التجارية، وانخفاض حجم الصادرات والواردات، وارتفاع تكاليف التأمين نتيجة المخاطر الأمنية، الأمر الذي انعكس سلباً على تنافسية ميناء عدن ودوره الحيوي في التجارة الإقليمية والدولية. كما أسهمت الاضطرابات السياسية والعسكرية في تعطيل صادرات النفط وتراجع إيراداتها، وهو ما أحدث خللاً واضحاً في الإيرادات العامة للدولة وأضعف قدرتها على تمويل النفقات. ومن هنا تبرز أهمية دراسة التداعيات الاقتصادية للتوترات الجيوسياسية في اليمن، من خلال تناول حالة ميناء عدن والصادرات النفطية، بهدف فهم أبعاد هذه الأزمة وتحليل انعكاساتها على الاقتصاد الوطني، وصولاً إلى تقديم توصيات عملية للتخفيف من آثارها السلبية وتعزيز قدرة الاقتصاد اليمني على الصمود أمام التحديات.

2. مشكلة البحث

تتمثل مشكلة البحث في دراسة التداعيات الاقتصادية للتوترات الجيوسياسية في اليمن التي أدت إلى تعطيل حركة النشاط التجاري في ميناء عدن، وكذا أدت الى تراجع حركة الصادرات النفطية، وعليه يثير البحث التساؤل الرئيسي التالي: ما تداعيات التوترات الجيوسياسية في اليمن على النشاط التجاري لميناء عدن والصادرات النفطية والإيرادات العامة للدولة؟

3. تساؤلات الدراسة:

1. ما أثر التوتر الجيوسياسي على حركة السفن التجارية في ميناء عدن؟
2. إلى أي مدى أسهمت التوترات الجيوسياسية في تراجع الصادرات النفطية وإيراداتها؟
3. ما مدى انعكاسات تراجع الصادرات النفطية على الإيرادات العامة للدولة؟
4. ما التداعيات الاقتصادية المترتبة نتيجة التوترات الجيوسياسية على النشاط التجاري في ميناء عدن والقطاع النفطي؟

4. أهمية الدراسة

تكتسب هذه الدراسة أهميتها من تناولها التداعيات الاقتصادية للتوترات الجيوسياسية على ميناء عدن والصادرات النفطية كونهما يمثلان ركيزتين استراتيجيتين في الاقتصاد الوطني، حيث يشكل موقع ميناء عدن الجغرافي نقطة ارتكاز لحركة النشاط التجاري في البلاد، وبالتالي فإن أي اضطرابات جيوسياسية في البلاد تنعكس بصورة مباشرة على حركة نشاط ميناء عدن.

كما تبرز أهمية الدراسة أيضًا من خلال ربط التأثير الاقتصادي للتوترات الجيوسياسية في البلاد على الاقتصاد الهش للجمهورية اليمنية، التي تعتمد بشكل كبير على الواردات لتلبية احتياجاتها الأساسية، كما تتبع أهمية هذه الدراسة في معرفة تداعيات وإيقاف الصادرات النفطية، وانعكاساتها السلبية على الإيرادات العامة وسعر الصرف، وعليه فإن تحليل هذه التداعيات يوفر فهمًا معمقًا للعلاقة بين العوامل الجيوسياسية والاقتصاد الوطني.

5. أهداف البحث

يهدف البحث إلى التعرف على التوترات الجيوسياسية وأسسها، بالإضافة إلى توضيح مخاطرها؛ كما يوضح أسباب التوترات الجيوسياسية في اليمن، كما يسعى البحث إلى تبيان موقع ميناء عدن الجغرافي ويسعى إلى إبراز أهم التحديات التي يتعرض لها القطاع النفطي في البلاد؛ ويركز على دراسة التداعيات الاقتصادية للتوترات الجيوسياسية.

6. منهج البحث

استخدمت الباحثة كلاً من المنهج الوصفي التحليلي لتوضيح طبيعة التوترات وأبعادها، على حركة السفن، وحجم الصادرات والواردات، وإيرادات النفط؛ وذلك من خلال التركيز على ميناء عدن والصادرات النفطية.

7. الدراسات السابقة

1. دراسة بوعلام (2026) بعنوان: تداعيات الأوضاع الاقتصادية العالمية والتوترات الجيوسياسية على الأمن الغذائي في الدول العربية – دراسة تحليلية للفترة 2022-2025:

هدفت الدراسة إلى تقديم دراسة تحليلية للتطورات الاقتصادية التي شهدتها الدول العربية خلال الفترة 2022-2025 وتأثيرها على تفاقم انعدام الأمن الغذائي العربي وانتشار الجوع، وقد اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي في تحليل البيانات الاقتصادية ومؤشرات الأمن الغذائي للدول العربية؛ وقد خلصت الدراسة إلى ارتفاع معدلات انعدام الأمن الغذائي خاصة بالدول المتأثرة بالنزاعات المسلحة، كما بينت أن الاعتماد الكبير على الواردات الغذائية جعل الأمن الغذائي العربي رهيناً للتقلبات العالمية.

2. دراسة فرحان (2025) بعنوان: الأزمة الاقتصادية الدولية الراهنة: تحليل العوامل الجيوسياسية وأزمة الطاقة والاستجابات المؤسسية.

هدفت الدراسة إلى تقديم تحليل متكامل للالتزامات التي يعانيها الاقتصاد الدولي والتي تنبع من تقاطع وتشابك عوامل متعددة تشمل التوترات الجيوسياسية المتصاعدة وأزمات الطاقة والتصدعات في نموذج النمو الاقتصادي الذي أد بعد الحر بالدولية الثانية وذلك من خلال فحص ثلاثة أبعاد رئيسية: البعد الجيوسياسي المتمثل في التحول من العولمة إلى الإقليمية وأزمات الطاقة كعامل محفز للتضخم وعدم الاستقرار والاستجابات المؤسسية المتباينة التي تتأرجح بين التعاون والحمائية.

واعتمدت الدراسة على التوليف النقدي للأدبيات، تحليل الدراسة كيف أن محركات النمو التقليدية (الاستهلاك، الانفاق الحكومي، الاستثمار المباشر، الصادرات) وقد وصلت مرحلة التشبع أو التراجع مما يقوض قدرة الحكومات في تحقيق التنمية المستدامة كما يلط الضوء على أزمات الطاقة كأزمات هيكلية ناجمة عن نقص الاستثمار في الوقود الاحفوري قبل جاهزية البدائل المتجددة وقد فاقمتها الحرب في أوكرانيا على صعيد الاستجابات ويظهر البحث التباين بين نهج التعلم وبين الالتزامات التي اتبعها البنك المركزي الأوروبي

والتوجه نحو السياسة الصناعية الحمائية الذي يمثله قانون خفض التضخم الأمريكي. وخلصت الدراسة إلى ان الازمات الحالية ليست مجرد صدمة خارجية بل هي أزمات في بنية النظام الاقتصادي الدولي نفسه.

3.دراسة مجيد (2024) بنوان: ديناميكية الاستراتيجية السعودية تجاه إعادة تشكيل ممارسات التأثير الجيوسياسي في منطقة الشرق الأوسط.

يتمثل هدف الدراسة في انها تتعلق بالإحاطة بالتحويلات الاستراتيجية التي شهدتها السياسة السعودية وتأثيرات ابعادها الجيوسياسية بما يحقق أهدافها الاستراتيجية نحو تمدد نطاق نفوذها الجغرافي في ضوء محاولاتها في إعادة تنشيط دورها وتموضعها الجغرافي في منطقة الشرق الأوسط والاقاليم الأخرى.

واستخدمت الدراسة المنهج الوصفي التحليلي من خلال استعراض طبيعة الاحداث التي بينت عليها التطورات الجيوسياسية في المنطقة، كما تم استخدام المنهج الاستقرائي لتحديد ماهية الاستراتيجية السعودية وتجلياتها داخل حدود تفاعلاتها من خلال مزاجية قدراتها المختلفة السياسية والدبلوماسية والاقتصادية والعسكرية في المنطقة.

اثبتت الدراسة مساعي السعودية نحو إيجاد مساحات جديدة في التفاعل مع جوارها الإقليمي المباشر وغير المباشر والتي تمثل امتداداً استراتيجياً لمصالحها الحيوية عبر تطوير علاقاتها مع دول المنطقة سوا عن طريق تعزيز علاقاتها الاقتصادية في إطار مشاريع ممرات التجارة الدولية او الشراكات التجارية والاستثمارية أو من خلال طرحها لمقاربات سياسية تجاه قضايا وازمات المنطقة.

4.دراسة حسن (2025) بعنوان: التعددية القطبية ومستقبل التوازنات الجيوسياسية: تحليل تأثير القوى الكبرى على الأمن الإقليمي في الشرق الأوسط.

هدفت الدراسة إلى دراسة كيفية تأثير السياسات الخارجية للقوى الكبرى مثل الولايات المتحدة، روسيا، والصين على الصراعات الإقليمية في الشرق الأوسط، وذلك من خلال تحليل تفاعلات هذه القوى مع الفاعلين غير الحكوميين، مثل الجماعات المسلحة، واعتدت على المنهج الوصفي كإطار أساسي لتحليل التحويلات الاستراتيجية في منطقة الشرق الأوسط، ودور القوى الكبرى في هذه التحويلات.

وخلت الدراسة إلى عدد من النتائج أبرزها: ان التحويلات الجيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط تعكس تغيراً جذرياً في التوازنات التقليدية نتيجة لصعود قوى جديدة مثل الصين وروسيا، وهذه القوى لم تعد مجرد منافسين للنفوذ الأمريكي، بل أصبحت فاعل رئيسي في صياغة السياسات الإقليمية.

5.دراسة المصري (2024) بعنوان: إقليم الشرق الأوسط: صراع جيوسياسي مستمر.

هدفت الدراسة إلى الإجابة على الإشكالية الرئيسية مفادها: إلى أي مدى تستمر الصراعات والمتغيرات الدولية المعاصرة في الملف الجيوسياسي لإقليم الشرق الأوسط؟ وبالتالي الإجابة على ما هي بيئة متغيرات النظام الدولي في الإقليم؟ والتحويلات في توازنات القوى العالمية المؤثرة في الشرق الأوسط. في ظل نظام عالمي ينتقل من الأحادية القطبية إلى تعدد المراكز؛ واتبعت الدراسة كلاً من المنهج الاستقرائي حيث استخدم التعبير والتعرف والاستنباط والمنهج الوصفي والتاريخي لاستقراء الصراعات الجيوسياسية في الشرق الأوسط ومتابعة الظاهرة في الوقت الحاضر والتنبؤ بالمستقبل مع مراعاة العلاقات المترابطة والمتغيرات الزمنية والمكانية والامكانيات المتاحة في هذه الفترة. وكذا المنهج النسقي ودراسة الحالة لإستقراء الانعكاسات الحاصلة.

وتوصلت الدراسة إلى ان على الرغم السياسات الردعية للولايات المتحدة في تحديد نطاق الحرب وحصرها بشكل رئيسي في غزة إلا ان تأثير الحرب الجيوسياسية واسع جدًا ومستمر وفتحت بابًا لمزيد من الصراع والتطرف والتحالفات والتداعيات.

6.دراسة الجابري الصافي (2022) بعنوان: الصراع الجيوسياسي الإقليمي وعلاقته بموارد الطاقة في الدول المطلة على الخليج العربي.

تهدف الدراسة إلى التعرف بمحاور الصراع الجيوسياسي الإقليمي المتنافسة من أجل السيطرة على موارد الطاقة بغية الوقوف على مخططاتها وأهدافها الجيوستراتيجية التي تسلكها لتحقيق أهدافها الانية وتطلعاتها المستقبلية ومن أجل تحقيق تلك الأهداف المرجوة تم الاعتماد على المنهج التحليلي الذي يعتمد عليه في الدراسات الجغرافية السياسية والجيوبوليتك.

وقد توصلت الدراسة إلى جملة من النتائج أبرزها ان موارد الطاقة التي تزخر بها منطقة الخليج العربي من النفط والغاز الطبيعي جعلت منها أرضية خصبة خصبه للصراعات الإقليمية والدولية نظرًا لتحرك محاور هذه الصراعات بقوة من أجل إيجاد مواطن قدم لها في المنطقة الحيوية والظفر بهذه الموارد الطاقوية واحكام السيطرة عليها وضمان استمرارية تدفقها وابعاد القوى الفاعلة الأخرى من الوصول إليها.

7.دراسة فكاني (2025) بعنوان: الأهمية الجيوسياسية لمضيق هرمز في خضم التوترات الأمنية في منطقة الشرق الأوسط.

تهدف الدراسة إلى تسليط الضوء على النّقل الجيوسياسي والاقتصادي الذي يلعبه مضيق هرمز كأحد أبرز الممرات المائية العالمية الضيقة التي تحظى باهتمامات الساسة والأكاديميين والباحثين، وهذا يعود إلى لما يمكن أن يسببه تعطيل الملاحة فيه من تداعيات سياسية واقتصادية وخيمة على الصعيد الدولي خاصة في ظل التزايد المستمر لحدة التوترات الجيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط والتي لطالما ارتبطت اما باحتواء المد الإيراني أو بتهديد أمن هذه الاخيرة.

اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي في وصف مستويات التوترات الأمنية المرتبطة بمضيق هرمز . والمنهج التحليلي من خلال تحليل خلفيات التجاذبات السياسية والاستراتيجية في منطقة الشرق الأوسط.

توصل البحث إلى ان مضيق هرمز هو نقطة استراتيجية حيوية للتجارة العالمية للطاقة. حيث كان هذا المضيق ولازال وسيبقى محورًا للتوترات الأمنية والتجاذبات الجيوسياسية في الشرق الأوسط.

-ما يميز البحث الحالي عن الدراسات السابقة:

✓ اقتصرت الدراسة على اليمن وبالأخص ميناء عدن والصادرات النفطية، في حين ركزت الدراسات السابقة على المنطقة العربية أو الشرق الأوسط بصورة عامة دون تخصيص اليمن.

✓ غطت الدراسة فترة زمنية أطول وأكثر شمولاً مقارنة بالدراسات السابقة التي اقتصرت فترات مثلًا على (2022-2025) بينما امتد نطاق الدراسة الحالية لعقد كامل (2014-2024).

✓ تناولت الدراسات السابقة قضايا أوسع مثل: الأمن الغذائي، الطاقة، التوازنات الجيوسياسية؛ في حين ركزت الدراسة الحالية على قطاعين بعينهما: ميناء عدن، الصادرات النفطية.

✓ تناولت الدراسات السابقة التوترات الجيوسياسية من منظور إقليمي أو دولي عام، بينما اتسمت الدراسات الحالية بالتركيز على انعكاسات التوترات الجيوسياسية على الاقتصاد الوطني.

✓ ركزت الدراسة الحالية على تحليل الانعكاسات الاقتصادية الملموسة؛ بينما ركزت الدراسات السابقة على التحليل النظري.

ثانيًا: الإطار النظري للجيوسياسية

تُعد الجيوسياسية أحد أبرز الحقول المعرفية التي تربط بين الجغرافيا والسياسة والاقتصاد، حيث تسعى إلى تفسير كيفية تأثير العوامل المكانية والموارد الطبيعية والممرات الاستراتيجية على توازن القوى الدولية وصياغة السياسات، ولم تعد الجيوسياسية اليوم مقتصرة على البعد العسكري أو التوسع الإقليمي، بل اتسعت لتشمل أبعادًا اقتصادية وأمنية، حيث أصبحت الموانئ والممرات البحرية والموارد النفطية عناصر مركزية في معادلة النفوذ الدولي.

ويفيد لفظ الجيوسياسية* الذي كثر تداوله في عصرنا الحاضر إلى كل ما يتعلق بعلاقات التنافس على مناطق جغرافية وعلى من يعيش فيها من السكان أو بسط السلطة أو النفوذ، وتتنوع هذه العلاقات بن القوى السياسية بأشكالها المختلفة بين تنافس سلمي أو صراع عنيف، ومن اللافت أن هذا التنافس لا يكون فقط بين الدول بل أيضًا داخل الدولة الواحدة بين حركات سياسية ومجموعات مسلحة مدعومة خارجيًا، ويكمن هدف هذه الجماعات والحركات في التنافس على وضع اليد والسيطرة على الأرض؛ أما عن لفظ مصطلح الجيوسياسية أتى من جيو فهي كلمة اغريقية الأصل (Geia) والتي تعني الأرض، هذا من الناحية الاليمولوجية*، أما من الناحية الاليمولوجية* فمصطلح الجيوسياسية مكون من شقين Geo التي تعني الأرض (الذيب وتايب، 2020، ص 11) والسياسية. كما يشير الاهتمام المتزايد بالمسائل الجيوسياسية، كما توردها الكتابات الأكاديمية والصحافية في مواكبتها لتطور الأحداث الراهنة، إلى أن ثمة وعيًا تولد لدى كثير من الأفراد إلى أن التوترات الدائرة بين دول بعيدة عنهم نسبيًا، يمكن أن يكون لها انعكاسات عليهم، وليس التفكير العقلاني بالمشكلات الجيوسياسية حكرًا على المتخصصين والمسؤولين والسياسيين الذين تقع عليهم مهمة اتخاذ الاحتياطات لتجنبها (لاكست، 2010، ص 21)

وعليه فقد مر العالم عبر تاريخه بتحولات سياسية واقتصادية كبرى، غالبًا كانت الجغرافيا عاملاً حاسماً في رسم مسارات النفوذ والصراع والتعاون بين الدول؛ وفي ظل تزايد التنافس الدولي على الموارد والمواقع الاستراتيجية برز علم الجيوسياسية كأداة تحليلية محورية لفهم التفاعلات الدولية من منظور جغرافي وقد اضحى هذا المفهوم يحتل مكانة مركزية في الدراسات الدولية والعلاقات الجيوستراتيجية لما له من دور في تفسير سلوك الدول وصنع القرار السياسي، ومن هذا المنطلق يكتسب تعريف الجيوسياسية أهمية خاصة كمدخل لفهم طبيعة هذا المفهوم وحدوده ومجالات استخدامه.

حيث تم تعريف الجيوسياسية بأنها: علم علاقة الأرض بالعمليات السياسية، وأن موضوعها يقوم على قاعدة التوسع الجغرافي ولاسيما على تداخل الجيوسياسية والجغرافيا السياسية، وهي النظرية التي تبحث في قوة الدولة بالنسبة للأرض؛ والجيوسياسية هي الأساس العلمي الذي يقوم على فن العمل السياسي للدولة في كفاحها المميت من أجل حصولها على مجالها الحيوي، وتشير إلى الروابط والعلاقات السببية بين السلطة السياسية والحيز الجغرافي (السامرائي، 2004، ص 138).

وقد أستخدم مفهوم الجيوسياسية لأول مرة من طرف السويدي رودلف كجيلين Kjellen Rudolf في 1905 وقد عرف الجيوسياسة على أنه العلم الذي يعنى بدراسة الدولة على اعتبارها جهاز جغرافي وظاهرة مكانية، فالجيوسياسية علم الدولة باعتبارها:

* ان الترجمة الحرفية لمفهوم الجيوسياسية باللغة الإنجليزية Geopolitical أو بالعربية "الجيوپوليتيك / او الجيوپوليتيكية" كما يتم تناولها في بعض المراجع العربية، وعلى الرغم من وجود اختلاف دلالي وسياقي لهذا المصطلح؛ بسبب عدم وجود قراءات متأنية للسياق التاريخي للمصطلح بالإضافة إلى الترجمات المتعددة، وعليه يمكن اعتبار مصطلح الجيوپوليتيكية مرادفًا لمصطلح الجيوسياسية، وتدفع الضرورة اللغوية لهذا البحث إلى استعمال مصطلح الجيوسياسية بدلًا عن الجيوپوليتيكية أو الجيوپولتك.

* الاليمولوجيا: هو علم أصول الكلمات الذي يدرس تاريخ الكلمات وأصلها وكيف تطورت معانيها وأشكالها بمرور الزمن.

* الاليمولوجيا: هي فرع من فروع الفلسفة يدرس نظرية المعرفة، ويهتم هذا العلم بالإجابة على الأسئلة التي تتعلق بطبيعة المعرفة، مصادرها، حدودها، شروطها.

بلد، إقليم، منطقة، أو في شكلها الأكثر تعبيراً وهي الإمبراطورية، وفي ذات السياق عرفت مجلة الجيوبوليتيك الألمانية في 1928 الجيوسياسية باعتبارها العلم الذي يضطلع بدراسة الكائنات السياسية في مكانها وبيئتها (حُسين، 1996، ص 62).

وقد تسنى للباحثة تعريف الجيوسياسية بأنها أحد فروع العلوم السياسية التي تُعنى بدراسة التفاعلات المعقدة بين الجغرافيا والسياسة، مع التركيز على كيفية توظيف الدول لموقعها الجغرافي ومواردها الطبيعية لتحقيق أهدافها الاستراتيجية. وتشمل هذه الدراسة تحليل أنماط التنافس والتوترات بين القوى الإقليمية والدولية، والتي غالباً ما تتمحور حول السيطرة على المواقع الجغرافية ذات الأهمية الاستراتيجية المرتبطة بحركة التجارة الدولية، أو حول الاستحواذ على الثروات والموارد الطبيعية.

1. الأسس الرئيسية للجيوسياسية

يعد إدراك الأسس الجيوسياسية أمراً بالغ الأهمية لفهم طبيعة التوتر والتعاون الإقليمي والدولي، مما يجعلها إطاراً تحليلياً لا غنى عنه لصناع القرار، وتستقيم الجيوسياسية على أسس رئيسية وهي كالتالي (منية، 2015-2016، ص 12-13):

1. **الموقع الجغرافي للدولة:** للمواقع الاستراتيجية أهمية في زمن السلم للسيطرة على الحركة التجارية، أما في زمن الحرب فيؤثر بقواعد عسكرية.

2. **شكل الدولة ومساحتها ورقعتها:** سواء من حيث قصر الحدود أو مساحة الدولة، حيث تمتاز الدول العظمى باتساع أو كبر المساحة.

3. **المناخ:** ويحد كثيراً من انتقالات البشر في المناطق التي تشتد برودتها كالجبال القطبية، والمناطق التي تتصف بارتفاع حرارتها.

4. **السكان:** حيث ان النصر في أوقات الحرب هو بعدد من يمكن حشدهم من الرجال في ميدان القتال.

5. **الموارد الطبيعية:** يعد المكون الاقتصادي للدولة من العوامل والأسس الحيوية للقوة السياسية والجيوسياسية للدولة.

3. مخاطر التوترات الجيوسياسية

ان التوترات الجيوسياسية تتطوي عليها العديد من المخاطر السياسية والاقتصادية والعسكرية والاجتماعية التي قد تنشأ من تورط دولة ما في الشؤون الدولية، وغالباً تظهر هذه المخاطر عادةً عند حدوث تغير كبير في موازين القوى أو اندلاع نزاع أو أزمة، ويمكن ان تكون لهذه المخاطر تداعيات بعيدة المدى على دولة معينة أو المجتمع الدولي بشكل عام.

وتأسيساً على ما سبق يمكننا القول: إن هناك العديد من العوامل التي تساهم في ظهور المخاطر الجيوسياسية مثل: مدى الاستقرار الاقتصادي للدولة، وعلاقة الدولة مع الدول الأخرى، وقوتها العسكرية، ومؤخراً لعبت العولمة دور كبير في تفاقم هذه المخاطر وذلك من خلال زيادة ترابط اقتصادات ومجتمعات العالم.

ولكون التوترات الجيوسياسية تعد من الظواهر المعقدة التي تتداخل فيها عدة عناصر اقتصادية، سياسية، وثقافية وتؤثر بشكل كبير على الاستقرار الإقليمي والدولي، ويتعدد مصدر هذه التوترات بين النزاعات الإقليمية، والتنافس على الموارد، والاختلافات الایدولوجية والتحالفات السياسية المتغيرة، بالإضافة إلى ذلك يمكن ان تكون التوترات نتيجة لتغييرات في موازين القوى العالمية كظهور قوى جديدة على الساحة الدولية او ضعف نفوذ القوى التقليدية.

وتشير المخاطر الجيوسياسية إلى احتمال أن تؤدي القرارات السياسية أو التطورات العالمية إلى إحداث اضطرابات في النشاط الاقتصادي أو زعزعة استقرار الأسواق المالية وتتمثل خطورة هذه الأحداث في أنها قد تقع على مستويات متعددة، سواء على الصعيد

الإقليمي أو على النطاق العالمي، مما يجعل آثارها واسعة النطاق وقابلة للتأثير المباشر وغير المباشر على مختلف الاقتصادات والأنظمة في السياق التالي نتناول أبرز المخاطر الناجمة عن التوترات الجيوسياسية (كارنغي، 2026):

1. الطابع المرتبط بالأحداث: تكون المخاطر الجيوسياسية إلى حد كبير مدفوعة بالأحداث وغير متوقعة، مما يعني أنها تثار بواسطة تطورات محددة مثل النزاعات أو تغييرات السياسات أو التوترات الدبلوماسية. وتميل الأسواق إلى الاستجابة بسرعة للأخبار العاجلة، غالباً خلال دقائق أو ساعات. ونتيجة لذلك، قد تكون تحركات الأسعار حادة وقصيرة الأجل، تعكس تحولات مفاجئة في المعنويات بدلاً من الأساسيات على المدى الطويل.

2. تقلبات السوق: فترات التصاعد في التوترات الجيوسياسية عادةً ما تؤدي إلى زيادة تقلبات السوق وقد تدفع حالة عدم اليقين المستثمرين إلى الابتعاد عن الأصول الأكثر خطورة، مما يؤدي إلى تراجع أسعار الأسهم وأسعار الأسواق الناشئة وفي الوقت نفسه، يمكن أن تخلق التغيرات السريعة في المعنويات تقلبات سريعة متقلبة، مما يجعل ظروف السوق أكثر تحدياً للمتداولين.

3. تدفقات الملاذ الآمن: خلال فترات عدم اليقين الجيوسياسي، غالباً ما يحول المتداولون رأس المال إلى أصول أكثر أماناً، وهي ظاهرة تُعرف بتدفقات الملاذ الآمن. تميل الأصول مثل الذهب والسندات الحكومية والعملات المستقرة مثل الدولار الأمريكي (USD) والفرنك السويسري (CHF) والين الياباني (JPY) إلى تسجيل زيادة في الطلب وتعكس هذه الحركة تفضيلاً للحفاظ على رأس المال بدلاً من السعي لتحقيق عوائد أعلى.

4. التأثير العالمي: لا تقتصر المخاطر الجيوسياسية على بلد واحد، فآثارها يمكن أن تنتشر عبر الاقتصاد العالمي قد تؤدي أحداث في منطقة ما إلى تعطيل سلاسل الإمداد، والتأثير على أسعار السلع الأساسية، وإلحاق الأثر بالتجارة الدولية على سبيل المثال، تكون أسعار النفط حساسة بشكل خاص للتوترات الجيوسياسية، وغالباً ما تتفاعل الأسواق العالمية بشكل متزامن نظراً لترابطها.

ثالثاً: انعكاسات التوترات الجيوسياسية على اليمن

يُعد الصراع في اليمن من أكثر النزاعات تعقيداً في العصر الحديث، إذ يصعب وضع تعريف محدد له نظراً لتداخل العوامل المؤثرة وتعدد الأطراف المنخرطة فيه على المستويات المحلية والإقليمية والدولية. فهو لا يقتصر على كونه حرباً أهلية أو نزاعاً دولياً بحثاً، بل يمثل حالة استثنائية من الصراعات المركبة التي تجمع بين أنماط متعددة من النزاعات السياسية والعسكرية.

وتثير الأزمة اليمنية جملة من التساؤلات حول طبيعة الحرب وأبعادها وأسبابها وجذورها، فضلاً عن الأهداف التي تسعى الأطراف المختلفة إلى تحقيقها كما تفتح المجال لنقاش واسع بشأن السبل الممكنة لإنهاء النزاع، والخيارات السياسية المتاحة، والسيناريوهات المحتملة لمستقبل البلاد في ظل استمرار حالة عدم الاستقرار.

عند العودة إلى الصراع القائم في اليمن، يتضح أن له محركات ودوافع متعددة، وأن جذوره وأسبابه تتنوع بين عوامل داخلية وأخرى خارجية فالعوامل الداخلية ترتبط بطبيعة الانقسامات السياسية والاجتماعية والاقتصادية داخل البلاد، في حين ترتبط العوامل الخارجية بتنفيذ أجندات إقليمية والسعي لتحقيق مصالح سياسية واقتصادية، إضافة إلى ارتباطها بأهداف ومخططات دولية أوسع نطاقاً. وفي هذا السياق، سيتم تناول أسباب التوترات الداخلية والخارجية كلٌّ على حدة، بهدف توضيح أبعاد الأزمة وتعقيداتها.

1. الأسباب الداخلية

على المستوى المحلي، تعود أسباب الصراع في اليمن إلى مجموعة من العوامل المتداخلة، منها ما هو مباشر ومنها ما هو غير مباشر، وتشمل جوانب سياسية واقتصادية، إضافة إلى أبعاد ثقافية واجتماعية وأمنية وعسكرية. في مقدمة هذه الأسباب يأتي الموقع الجغرافي المتميز لليمن، الذي يجذب اهتمام القوى الطامعة الساعية للسيطرة عليه، إلى جانب غياب نموذج حوكمة مستقر وفعال لإدارة شؤون البلاد.

كما ساهمت أزمة شرعية النظام التي رافقت الأنظمة الحاكمة المتعاقبة في زيادة تعقيد المشهد السياسي، حيث ظل النظام السياسي هشاً وعاجزاً عن تحقيق الاستقرار، في ظل افتقار البلاد إلى هوية سياسية جامعة يضاف إلى ذلك أن الوصول إلى الحكم غالباً ما كان يتم بوسائل غير مشروعة، سواء من خلال القوة العسكرية أو الدعم الخارجي، وهو ما أدى إلى استمرار حالة عدم الاستقرار والتجاذبات السياسية.

وثمة أسباب كثيرة من أهمها وأبرزها التاريخ السياسي القريب في اليمن شماله وجنوبه، والتركيبية الاجتماعية، وانعدام الولاء الوطني، والارتهاق السياسي للقوى الخارجية، وانعدام المساواة وغياب التوزيع العادل للسلطة والثروة والتمثيل العسبوي الفئوي والمناطقية في مؤسسات الدولة وقطاعاتها المدنية والعسكرية، والأزمة السياسية بين السلطة والمعارضة، وتردي الأوضاع المعيشية وارتفاع معدل البطالة، والصراع على السلطة والثروة بين أقطاب الحكم وحلفائه، وتوريث السلطة، واحتجاجات الجنوب (العماري، 2019).

علاوة على ذلك فقد شكلت كلاً من حروب صعدة الست، وسقوط منظومة الحكم وتحالفاته أعقاب ثورة 11 فبراير 2011، وفشل الانتقال السلمي والتحول السياسي، وتصاعد أعمال العنف والتفجيرات والاغتيالات السياسية، والانقسام الحاصل في مؤسسة الجيش والأمن، والخلاف والنزاع حول مسودة الدستور ونظام الأقاليم، وحدث الانقلاب العسكري في 21 سبتمبر 2014م، واستيلاء الحوثيين على العاصمة صنعاء، ونشر المليشيات المسلحة في المدن، وإعلانهم الحرب والتعبئة العامة، بالإضافة إلى مشاكل الحدود مع دول الجوار ومناورة الحوثيين على الحدود السعودية (العماري، 2019)

2. الأسباب الخارجية (إقليمية ودولية)

يتأثر المشهد الجيوسياسي في اليمن بعدد من العوامل الخارجية التي أسهمت في تصاعد التوتر وعدم الاستقرار فاليمن، بموقعه الاستراتيجي المطل على باب المندب، يمثل نقطة محورية في التنافس الإقليمي والدولي، حيث تتداخل مصالح القوى الكبرى في مجالات الطاقة والتجارة والأمن البحري.

وأدى الصراع بين القوى الإقليمية إلى تحويل اليمن إلى ساحة مواجهة غير مباشرة، حيث تسعى بعض الدول إلى تعزيز نفوذها عبر دعم أطراف محلية مختلفة، مما يساهم في تعقيد المشهد السياسي وتأجيج النزاع. بالإضافة إلى ذلك، لعبت التغيرات الجيوسياسية العالمية، مثل التحولات في التحالفات الدولية وإعادة تشكيل موازين القوى، دوراً في تكريس حالة عدم الاستقرار.

كما أن التدخلات الخارجية، سواء كانت عسكرية أو سياسية أو اقتصادية، أضافت بُعداً جديداً للصراع اليمني، إذ لم تعد الحرب مجرد نزاع داخلي، بل أصبحت جزءاً من صراع أوسع يتعلق بإعادة ترتيب القوى والنفوذ في المنطقة وبينما تتباين أهداف الفاعلين الدوليين والإقليميين، يبقى اليمن في قلب الحسابات الاستراتيجية، مما يعمق أزمتة ويؤخر فرص الوصول إلى حلول مستدامة، وانطلاقاً من ذلك يمكن عرض أبرز الأسباب الخارجية للصراع في اليمن وهي كما يلي (إيهاب وآخرون، 2022):

1. تدخل الطيران الأمريكي على الأراضي اليمنية لضرب تنظيم القاعدة

2. تدخل التحالف العربي لضرب الحوثيين مما تسبب في توسيع دائرة الحرب وحدث كارثة إنسانية خطيرة.
3. فضلاً عن أن الغرب بشقيه الأمريكي والأوروبي يتنافسان تنافساً محورياً على المصالح الجيوسياسية والنفوذ والثروة في اليمن، حيث يحاول كل طرف السيطرة على أهم الممرات العالمية وأهم مواقع المناورات الاستراتيجية في المنطقة، علاوة على قاعدة مثلث النفط والغاز الطبيعي في الجزيرة العربية.
4. القضية الأمنية لها أهمية كبيرة بالنسبة للسعودية، ومكافحة الإرهاب للولايات المتحدة والإمارات، بالإضافة إلى ذلك تشمل أولويات الولايات المتحدة حكومة يمنية آمنة وحرية الحركة إلى باب المندب، فضلاً عن حدود سعودية آمنة.
5. اشتراك إيران والحوثيين في مصالح جيوسياسية متشابهة، حيث تحاول إيران تحدي الهيمنة السعودية والأمريكية في المنطقة، والحوثيون هم المعارضة الرئيسية في صنعاء.
6. كانت سياسة "القتل المستهدف" المستمرة والموسعة التي تنتهجها الولايات المتحدة الأمريكية، (بموافقة صريحة من دولة اليمن) ضد أهداف محددة للقاعدة، والتي تم تنفيذها بشكل أساسي عن طريق استخدام الطائرات بدون طيار، عاملاً خارجياً إضافياً ساعد في زعزعة استقرار اليمن.
7. تنامي النفوذ الإيراني في المنطقة حيث تسعى إيران منذ اندلاع الثورة اليمنية في 11 فبراير 2011 إلى استغلال حالة عدم الاستقرار السياسي في صنعاء من أجل توسيع نفوذها.
8. تقاوم شوكة الإرهاب ويظهر ذلك بوضوح من خلال الصراع بين القاعدة في اليمن وجماعة الحوثيين، فلقد أدت سيطرة الحوثيين على صنعاء إلى تصاعد خطر ونشاط تنظيم القاعدة، كما أنه أكسب الصراع وعملياته الإرهابية بعداً عقائدياً.

رابعاً: البنية التحتية الاقتصادية في اليمن: ميناء عدن والقطاع النفطي كركائز استراتيجية

تُعد البنية التحتية الاقتصادية في اليمن محورياً أساسياً لفهم طبيعة التحديات والفرص التي تواجه البلاد في مسارها التنموي. فالموقع الجغرافي الاستراتيجي لليمن، المطل على أهم الممرات البحرية الدولية، جعل من ميناء عدن أحد أبرز الموانئ في المنطقة، ليس فقط لدوره التاريخي كحلقة وصل بين الشرق والغرب، بل أيضاً لإمكاناته في أن يكون مركزاً لوجستياً عالمياً إذا ما أُعيد تفعيله وتطويره بما يتناسب مع متطلبات التجارة الحديثة. إلى جانب ذلك، يشكل القطاع النفطي ركيزة اقتصادية لا غنى عنها، إذ يمثل المصدر الرئيس للإيرادات العامة والعملة الصعبة كما سنتناوله في الجدول رقم (5)، ويُعد عاملاً مؤثراً في رسم السياسات الاقتصادية والمالية للدولة. غير أن هذا القطاع يواجه تحديات متشابكة تتعلق بالبنية التحتية، والاستثمار، والإدارة، فضلاً عن الظروف السياسية والأمنية التي انعكست على أدائه.

إن تناول ميناء عدن والقطاع النفطي كركائز استراتيجية يفتح المجال لدراسة متعمقة حول كيفية استثمار هذه الموارد في دعم الاقتصاد الوطني، وتحقيق التكامل بين النقل البحري والطاقة، بما يساهم في تعزيز مكانة اليمن الإقليمية والدولية. كما أن هذا المبحث يسعى إلى إبراز أهمية إعادة بناء وتطوير هذه القطاعات الحيوية باعتبارها مدخلاً رئيساً لتحقيق الاستقرار الاقتصادي والتنمية المستدامة.

1. ميناء عدن وأهميته

يمتلك ميناء عدن موقع استراتيجي هام اذ يقع على الخط الملاحي الدولي الذي يربط الشرق والغرب، ونتيجة لهذا الموقع فقد لعب دور هام في حركة التبادل التجاري الدولي منذ القدم، هذا وقد ارتبط الميناء ارتباط وثيق بالعالم الخارجي حيث انعكس هذا الارتباط من خلال حركة النهوض التي شهدتها مدينة الميناء في فترات نشاط ميناءها وكذا تراجعت في فترات الركود للنشاط الملاحي للميناء، حيث يعتبر ميناء عدن من أهم روافد الدولة بالموارد المالية والعملات الصعبة نتيجة لهذا الموقع الاستراتيجي ناهيك من انه يعتبر من أهم المنافذ المائية للبلاد، وبسبب هذا الموقع فقد تعرض ميناء عدن في جميع مراحل التاريخ لعدد من الحملات العسكرية بهدف السيطرة على موقعه الاستراتيجي الذي جعل منه محط أطماع للقوى الاستعمارية كونه ميناء محوري في حركة التجارة الدولية، ومؤخرًا تعرض ميناء عدن لتذبذب في حركة النشاط التجاري فيه بين صعود وتراجع نتيجة لعدم استقرار البيئة المحيطة به بسبب التوترات العسكرية القائمة في البلاد، وهجمات الحوثيين على السفن المارة عبر باب المندب منذ 2021 حيث سنتناول ذلك بالتفصيل في الجدول رقم (2).

ويخضع ميناء عدن حاليًا لإشراف ومسؤولية مؤسسة موانئ خليج عدن، التي تأسست بموجب القرار الجمهوري الصادر بتاريخ 4 ربيع الآخر 1428هـ، الموافق 21 أبريل 2007م، وتخضع لإشراف مباشر من وزير النقل، كما نصت المادة (4) من القرار ذاته على المكونات التي تتبع المؤسسة وهي كالتالي (خليج عدن، 2007):

1. محطة عدن للحاويات.
 2. أرصفة مناولة السفن في المعلا وعدن الصغرى وحجيف والتواهي كذلك الحوض الداخلي لميناء عدن وممراته وقنواته الملاحية وحواجز الأمواج ومراسي طافيات الربط فيه.
 3. أية موانئ أو أرصفة أخرى لمناولة السفن تنشئها المؤسسة ويصدر بها قرار من رئيس مجلس الوزراء بناء على عرض الوزير.
- كما اوضحت المادة التي تليها (5) بأن يكون المركز الرئيسي للمؤسسة مدينة عدن، اذ تنص المادة (7) على حق المؤسسة في:
1. امتلاك الأراضي والعقارات والمنشأة والتجهيزات اللازمة لإدارة وتسهيل نشاطها والتصرف فيها طبقاً لإحكام القوانين.
 2. إبرام الاتفاقيات أو عقود الامتياز أو التشغيل أو تطوير أي من الموانئ أو أي من مكوناتها مع القطاع الخاص بعد موافقة الوزير.
 3. إنشاء شركات مساهمة مع الشريك أو شركاء آخرون وفقاً للقوانين النافذة.

1.1. الموقع الجغرافي لميناء عدن

يتمتع ميناء عدن بموقع استراتيجي على الخط الملاحي الدولي الرابط بين الشرق والغرب، حيث لا تحتاج السفن إلى قطع أكثر من 4 أميال بحرية فقط لتغيير مسارها والوصول إلى محطة الإرشاد الخاصة بالميناء. ويتميز الميناء بأنه محمي طبيعياً من الأمواج والرياح الموسمية الشمالية الشرقية والجنوبية الغربية وذلك لأنه يقع بين مرتفعي جبل شمس (553 متر) وجبل المزلقم (374 متر) مما يمكنه من العمل دون توقف طوال العام (إدارة التخطيط والتسويق، 2018، ص 3)، ويغطي الميناء مساحة مقدرة بـ (8 ميل بحري) من الشرق إلى الغرب و (5 ميل بحري) من الشمال إلى الجنوب (ميناء عدن، 2006، ص 16)، ويُعد من أهم الموانئ الاستراتيجية في المنطقة، إذ يتمتع بموقع جغرافي فريد على الساحل الجنوبي لليمن، بالقرب من مضيق باب المندب، الذي يُعد أحد أبرز الممرات البحرية الحيوية في العالم هذا القرب يمنح ميناء عدن ميزة تنافسية كبيرة، حيث يشكل نقطة وصل بين المحيط الهندي والبحر الأحمر، ويتيح له لعب دور محوري في حركة التجارة الدولية، خاصة تلك المتجهة نحو أوروبا وأفريقيا، كما يسهم موقعه في

تعزيز مكانته كمركز لوجستي إقليمي، ويجعله محطة مثالية لإعادة التزود بالوقود وخدمات الشحن والنقل البحري، مما يعزز من فرص الاستثمار والتنمية الاقتصادية في اليمن والمنطقة بأسرها.

اذ يقع الميناء على خط عرض 12.44 درجة شمال خط الاستواء، وخط طول 44.57 درجة شرق خط جرينتش (إدارة التخطيط والإعلام، 2018، ص3)، هذا الموقع الفريد الذي منحه الله ميناء عدن هو الذي اعطى هذه المكانة التنافسية للميناء وشكل دافع قوي لملاك السفن للتعامل معه لكونه هو الميناء الأقرب لخطوط التجارة الرئيسية من حيث مسافة الانحراف بالميل البحري، ويكتسب ميناء عدن أهمية استراتيجية بالغة نظرًا لقربه من مضيق باب المندب، أحد أهم الممرات البحرية العالمية، والذي يربط بين البحر الأحمر والمحيط الهندي هذا الموقع الفريد يجعل ميناء عدن أقرب نقطة إلى خطوط التجارة الدولية الرئيسية مقارنةً بالموانئ المنافسة في الدول المجاورة. ويوضح الجدول رقم (1) مسافة الانحراف بالميل البحري عن هذه الخطوط، مما يبرز ميزة ميناء عدن في تقليل زمن الرحلات وتكاليف النقل، ويعزز من جاذبيته كمركز لوجستي إقليمي ومحطة مثالية للتجارة العالمية.

جدول رقم (1) مسافة الانحراف بالميل البحري من خطوط التجارة الرئيسية "ميناء عدن والموانئ المجاورة"

الميناء	عدن	دبي	جيبوتي	جدة	خورفكان	صلالة
مسافة الانحراف	4	1267	60	9	1019	135

المصدر: الإدارة العامة للتخطيط والتسويق والإعلام، أثر تطبيق الخدمات اللوجستية لرفع كفاءة أداء ميناء عدن في النقل البحري (تقديم الدعم اللوجستي لميناء عدن)، منتدى أثر طريق الحرير والفرص الاستثمارية بين الدول العربية والصين، مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية، ديسمبر 2018، ص3.

ويتضح من الجدول (1) أن مسافة الانحراف عن خطوط الملاحة الدولية الرئيسية في حالة ميناء عدن لا تتجاوز أربعة أميال بحرية، وهي مسافة ضئيلة للغاية مقارنةً بالموانئ المجاورة. وهذا يؤكد بما لا يدع مجالاً للشك أن ميناء عدن يُعد الأقرب فعلياً إلى خطوط التجارة البحرية العالمية، مما يمنحه ميزة استراتيجية فريدة في مجال النقل البحري والخدمات اللوجستية.

اما عن الموقع فتتمدد حدود الميناء من رأس أبو قيامة بزاوية (166) درجة وبمسافة 1,76 ميل إلى خط عرض 12 درجة و44 دقيقة شمالاً، وخط طول 44 درجة و57 دقيقة شرقاً ومن ذلك المكان وبزاوية (90) درجة إلى خط (7) درجات ومسافة 3,15 ميل إلى الجزيرة المدورة (دُنافه) (ميناء عدن، 2006، ص16)، ولقد كان للتضاريس الساحلية الناتجة عن التطور الجيولوجي والتعرية البحرية دور مهم في تهيئة الظروف المناسبة لإقامة مرفأ جيد ذلك أنها ساهمت في تشكيل الخلجان على نحو يضمن الحماية الطبيعية للميناء من الرياح والعواصف (الشامي، 1979، ص 160)؛ وتُعد الظروف المناخية عاملاً بالغ الأهمية في تقييم كفاءة أي ميناء بحري، لما لها من تأثير متبادل بين طبيعة تضاريس الميناء وحركة الملاحة فيه وعلى الرغم من التقدم الكبير في التقنيات الحديثة التي تهدف إلى حماية الموانئ من الآثار السلبية للظروف المناخية، إلا أن القضاء التام على هذه التأثيرات لا يزال غير ممكن، وذلك بسبب عدم القدرة على التنبؤ الدقيق بزمن حدوث المتغيرات المناخية المفاجئة.

كما ان سرعة الرياح في مدينة عدن لا تتجاوز "6" عقدة كما ان الرؤية طيلة السنة جيدة باستثناء فترات قصيرة منقطعة عند حدوث العواصف الرملية خلال أشهر الصيف. كما ان الأمواج في المياه المحاذية للميناء لا تتجاوز عن ارتفاع "2" متر حتى في أوقات الرياح الموسمية الشديدة، ولا تتعدى سرعة التيارات المائية في الميناء الداخلي والخارجي عن "0,5" عقدة كما تتراوح حرارة الماء ما بين "25 — 28" درجة مئوية خلال العام (ميناء عدن، 2006، ص 27)، اما عن عمق المياه الساحلية في الميناء تتراوح بين 6 و32 متراً، وهو ما يساعد على الحركة الملاحية فيه (الصيد، 1971، ص 362).

2. القطاع النفطي في اليمن

يُعد القطاع النفطي في اليمن من أهم ركائز الاقتصاد الوطني منذ بدء الإنتاج التجاري في منتصف الثمانينيات، حيث شكّل المصدر الرئيس للإيرادات العامة والدخل القومي، وأسهم في دعم الموازنة وتمويل مشاريع التنمية. وقد بلغ الإنتاج ذروته مطلع الألفية الجديدة قبل أن يبدأ بالتراجع نتيجة ضعف الاستثمارات، والحرب والتوترات الداخلية منذ عام 2014 لتفاقم الأزمة، فتوقفت معظم الحقول وتراجعت الصادرات بشكل كبير. ورغم امتلاك اليمن احتياطيات معتبرة من النفط والغاز، فإن استعادة دوره الحيوي تتطلب استقراراً سياسياً وأمنياً، وإعادة بناء البنية التحتية، وجذب الاستثمارات الدولية، خاصة أن موقع اليمن الجغرافي المطل على باب المندب وخليج عدن يمنحه بعداً استراتيجياً يجعل من موارده النفطية ورقة اقتصادية وسياسية بالغة الأهمية.

ففي اليمن بدأت الأعمال الاستكشافية عن النفط الخام في الثلاثينات وتحديداً في عام 1938م عندما قامت شركة البترول العراقي، بمسوحات زلزالية (seismic) في محافظتي حضرموت والمهرة.

ثم تلي ذلك أعمال استكشافية متقطعة من قبل الشركات الأجنبية في بداية الخمسينات والستينات، وتوالت الجهود الاستكشافية في السبعينات والثمانينات وكان من نتائجها العملية إعلان شركة "هنت" عن أول اكتشاف تجاري في اليمن وذلك في صيف 1984م في قطاع مأرب / الجوف كما تم الإعلان عن اكتشاف النفط في محافظة شبوة من قبل شركة " تكنو أكسبورت " السوفيتية عام 1987م (المركز الوطني).

الجدير بالذكر أن النفط في الحقول اليمنية قد جرى استغلاله واستنزافه دون أن ينعكس ذلك بشكل فعلي على مسار التنمية الاقتصادية، إذ اقتصر تأثير عائدات الصادرات النفطية على تغطية النفقات الحكومية، دون أن يسهم بصورة ملموسة في دفع عجلة الاستثمار أو تحسين البنية الاقتصادية للبلاد، ولقد كان القطاع النفطي يعاني من تراجع في أدائه حتى قبل اندلاع حرب عام 2015، التي جاءت لتفاقم الأزمة وتزيد من حدة التدهور. وفيما يلي نستعرض أبرز التحديات التي اضغفت هذا القطاع، حتى خلال فترات الاستقرار النسبي التي سبقت الحرب (راوح، 2022، 158-159):

1. عدم وجود قانون للنفط في اليمن وهذا يحد كثيراً من إعطاء هذا القطاع استقلالية في التطوير والتحديث والإدارة، فوجود قانون خاص سيمنح قطاع النفط استقلالية قانونية وتجارية لممارسة وتنفيذ الأنشطة بصيغة القطاع الخاص تحت مظلة القطاع العام.
2. الأعمال التخريبية المتمثلة في تفجير انابيب النفط في المناطق التي يمر بها، ما يؤدي إلى تسرب آلاف البراميل من النفط يومياً وتقل الصادرات النفطية للخارج وبالتالي خفض الإيرادات النفطية، ناهيك عن الاثار المترتبة جراء تسرب النفط من هذه الانابيب.
3. التناقص السنوي لإنتاج النفط الخام في القطاعات المنتجة ما أدى إلى تناقص الكميات المصدرة إلى الخارج وأثره على الإيرادات النفطية.

4. ضعف الاقتصاد اليمني وشحة الإمكانيات حال دون انشاء شركات نفطية وطنية قادرة على إدارة الصناعات النفطية خاصة في مجال انتاج واستكشاف النفط، وبالتالي فان جزء كبيراً من النفط المنتج يؤول للشركات النفطية الأجنبية المستثمرة والمنتجة للنفط لامتلاكها الإمكانيات الهائلة في الصناعات النفطية.

إلى جانب التحديات الداخلية التي حدّت من تطور القطاع النفطي في اليمن، يواجه هذا القطاع مجموعة من العقبات المرتبطة بالمتغيرات العالمية المؤثرة على واقع إنتاج وتسويق النفط. وتتمثل أبرز هذه العقبات في التدخلات المباشرة وغير المباشرة للمؤسسات الدولية، مثل البنك الدولي وصندوق النقد الدولي، والتي تلعب دوراً في رسم السياسات العامة المرتبطة بالنفط. كما يبرز

تأثير منظمة الدول المصدرة للنفط (أوبك) التي تضطلع بمهمة أساسية في تحديد مستويات الإنتاج العالمي، وهو ما ينعكس بصورة مباشرة على أسعار خامات النفط في الأسواق الدولية، وبالتالي على قدرة اليمن التنافسية في هذا المجال.

أما عن الاتفاقيات النفطية التي تنص على السرية ونشر المعلومات خلال سريان الاتفاقيات ولفترة إضافية لاربع سنوات لاحقة لانتهاه هذه الاتفاقيات؛ وتشمل معلومات دون حصر البيانات المتعلقة بالتصميم والطرق والصيغ والمعالجات والاحتياجات وأي معلومات أخرى فنية أو مالية أو تجارية هذه السرية المتضمنه في الاتفاقيات توفر فرص تشريعية لتغيب حقائق الثروة وتقعد المؤسسات الرسمية القدرة على الرقابة ولو كانت مربوطة بتصريح مسبق بوزارة النفط والتي تعمل هي الأخرى على سرية المعلومات المختلفة وعدم نشر أي معلومات فنية واقتصادية عن مختلف القطاعات النفطية في اليمن (الزيري، 2012، ص324).

ويشهد اليمن منذ أكثر من ثلاثة اعوام أزمة مالية حادة وغير مسبقة، جاءت نتيجة توقف صادراته النفطية بفعل استمرار الصراع بين الحكومة المعترف بها دوليًا وجماعة الحوثيين، وقد بدأ توقف تصدير النفط في أكتوبر/تشرين الأول 2022، بعد هجمات شنّها الحوثيون على ميناء النسيمة وميناء قنا في محافظة شبوة، وميناء الضبة بمحافظة حضرموت شرقي البلاد. وحينها، أعلنت جماعة الحوثي -في أكثر من بيان- أنها نفذت "ضربات تحذيرية" في هذه الموانئ، لمنع "تهب" النفط الخام كما أسمته. ويأتي إجراء الحوثيين كضغط على الحكومة من أجل صرف رواتب الموظفين في المناطق الواقعة تحت سيطرتها، والتي توقفت منذ عام 2016 عقب نقل البنك المركزي المعترف به من العاصمة صنعاء إلى مدينة عدن (الجزيرة نت، 2024).

وخلال الثلاثة عقود التي سبقت اندلاع الحرب في اليمن، شكّل قطاع النفط والغاز الطبيعي أحد الأعمدة الرئيسة للاقتصاد الوطني، حيث لعب دورًا محوريًا في تكوين الناتج المحلي الإجمالي، وأسهم بشكل مباشر في تمويل الموازنة العامة للدولة، كما مثّل المصدر الأبرز للصادرات اليمنية إلى الأسواق الخارجية.

وقد تباطأ إنتاج النفط في اليمن حتى توقف بشكل شبه كامل أواخر أكتوبر/تشرين الأول وأوائل نوفمبر/تشرين الثاني عام 2022 نتيجة هجمات الحوثيين بطائرات مسيرة على موانئ النفط الحكومية، ففي 31 أكتوبر/تشرين الأول، أعلنت شركة كالفالي الكندية أنها ستعلق إنتاج النفط في الحقل 9 بمحافظة حضرموت لظروف قاهرة، وأعقب ذلك إعلان شركة بترومسيلة المملوكة للدولة أنها ستعلق عملياتها في ثلاثة حقول نفطية أخرى في 2 نوفمبر/تشرين الثاني. ولكون عائدات النفط تشكل أكبر مصدر لإيرادات الحكومة، ونتيجة لذلك فإن أي توقف طويل لإنتاج النفط تداعيات وخيمة على الوضع المالي العام للحكومة (مركز صنعاء للدراسات، 2022).

وبفضل التطور المستمر في تقنيات الاستكشاف والإنتاج، يظل قطاع النفط والغاز في اليمن قطاعًا واعداً، ولا سيما في مجال استخراج النفط والغاز الصخري. ففي عام 2019 أصدرت شركة "سلمبرغر" الاستشارية العالمية تقريرًا حول الاحتياطيات المؤكدة في المكامن غير التقليدية (المكامن الصخرية) ضمن القطاع رقم (18) في مارب-الجوف، وقد خلص التقرير إلى نتائج مهمة وبالغة الدلالة أبرزها (العباسي، 2025):

- 1- أن إجمالي المخزون الأولي للنفط في المكامن قدره 31 مليار برميل، بمعامل استخراج 3.36%، وهذا يعني أن هناك إجمالي احتياطي نفطي مؤكد قدره 1.64 مليار برميل، وهذا يمثل أضعاف الاحتياطيات من المكامن التقليدية "غير الصخرية".
- 2- أن إجمالي المخزون الأولي من الغاز في المكامن قدره 167 تريليون قدم مكعب، وبمعامل استخلاص 19%، وهذا يعني أن هناك احتياطي غاز مؤكد قدره 33 تريليون قدم مكعب، ويشكل ثلاثة أضعاف الاحتياطيات من الغاز المتاحة حاليًا.

سادسًا: التحليل الاقتصادي للتداعيات الجيوسياسية على ميناء عدن والصادرات النفطية

يُعد التحليل الاقتصادي أداة أساسية لفهم التداعيات الجيوسياسية على الأنشطة الحيوية في اليمن، وعلى رأسها ميناء عدن والصادرات النفطية. فالتوترات السياسية والعسكرية التي شهدتها البلاد خلال العقد الأخير لم تكن مجرد أحداث عابرة، بل تحولت إلى عوامل مؤثرة بشكل مباشر على حركة التجارة البحرية، وعلى قدرة الدولة في الحفاظ على استقرار مواردها المالية.

ولقد انعكس الصراع الجيوسياسي على ميناء عدن من خلال تراجع حركة السفن، انخفاض حجم الصادرات والواردات، وارتفاع تكاليف النقل والتأمين، مما أضعف تنافسية الميناء وأثر على إيراداته الجمركية والرسوم المينائية. وفي المقابل، تعرض قطاع النفط — باعتباره المصدر الرئيس للإيرادات العامة — إلى تراجع كبير في حجم الصادرات النفطية وإيراداتها، وهو ما انعكس بوضوح على الموازنة العامة للدولة وأدى إلى خلل في تمويل الأنشطة التنموية والخدمات الأساسية.

ومن هنا تأتي أهمية التحليل الاقتصادي، الذي يسعى إلى ربط التوترات الجيوسياسية بالنتائج الاقتصادية الملموسة، عبر دراسة حالة ميناء عدن والصادرات النفطية، بهدف الكشف عن حجم الخسائر المباشرة وغير المباشرة، وتوضيح كيف تتحول الصراعات الجيوسياسية إلى عامل ضاغط على الاقتصاد الوطني.

1. التداعيات الاقتصادية للتوترات الجيوسياسية على ميناء عدن

شهد ميناء عدن خلال الفترة الممتدة من عام 2015م حتى 2024م تراجعًا ملحوظًا في حركة نشاط السفن نتيجة التوترات الجيوسياسية التي عصفت بالبلاد والمنطقة. فقد انعكست الصراعات الداخلية، والتدخلات الإقليمية، والاضطرابات الأمنية على الممرات البحرية، مما أدى إلى انخفاض عدد السفن الوافدة والمغادرة، وتراجع حجم الصادرات والواردات عبر الميناء. كما أسهمت هذه التوترات في ارتفاع تكاليف التأمين البحري، حيث فرضت شركات الملاحة الدولية رسومًا إضافية بسبب المخاطر الأمنية المرتبطة بالإبحار في المياه الإقليمية اليمنية. هذا الارتفاع في التكاليف أدى إلى عزوف بعض الخطوط الملاحية عن استخدام ميناء عدن، وتحويل مساراتها إلى موانئ بديلة أكثر استقرارًا، وهو ما انعكس سلبًا على تنافسية الميناء ودوره الاستراتيجي في التجارة الإقليمية والدولية.

وبالمقارنة بين الفترات الزمنية، يتضح أن حركة السفن في ميناء عدن خلال سنوات التوتر بلغت مستويات أدنى بكثير مما كانت عليه في فترات الاستقرار النسبي، حيث تراجعت الإيرادات الجمركية والرسوم المينائية، وأثر ذلك بشكل مباشر على الاقتصاد المحلي والوطني. ومن ثم، فإن الفترة 2015 — 2024م تمثل نموذجًا واضحًا لكيفية تحول التوترات الجيوسياسية إلى عامل معيق للنشاط البحري، ومصدر ضغط اقتصادي على الدولة والمجتمع.

وتعكس حركة السفن في ميناء عدن ديناميكية النشاط الاقتصادي والتجاري، حيث تتأثر بعوامل متعددة تشمل المواسم التجارية، والظروف المناخية، والتطورات الجيوسياسية، فضلًا عن البنية التحتية والخدمات اللوجستية المتاحة في الميناء وتُعد مراقبة هذه الحركة وتحليلها أمرًا بالغ الأهمية لفهم اتجاهات السوق، وتخطيط العمليات البحرية، وتعزيز كفاءة إدارة الميناء.

جدول رقم (2) حركة نشاط السفن في ميناء عدن للفترة 2015 - 2024م

العام	عدد السفن	العام	عدد السفن
2014	1153	2020	123
2015	406	2021	152

163	2022	482	2016
348	2023	619	2017
442	2024	701	2018
		155	2019

المرجع: الجدول من اعداد الباحثة بالاعتماد على (1) دليل الاحصائيات للأعوام: (2014- 2024م)، مؤسسة موانئ خليج عدن، (2) دراسة أثر ارتفاع أقساط التأمين البحري على الاقتصاد، إدارة التخطيط والتسويق، مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية.

من خلال العرض في الجدول رقم (2) نجد ان حركة السفن في ميناء عدن قد شهدت التالي:

- شهد ميناء عدن خلال عام 2015 تراجعاً كبيراً في حركة السفن مقارنة بعام 2014، ويُعزى هذا الانخفاض بشكل مباشر إلى تداعيات الحرب التي اندلعت نتيجة اجتياح جماعة الحوثي للمدينة، فقد قامت الجماعة بتنفيذ هجمات استهدفت السفن القادمة إلى الميناء، بما في ذلك سفن تحمل مساعدات إنسانية، إلى جانب إطلاق تهديدات متكررة ضد أي سفن أو قوارب تقترب من سواحل المنطقة هذا التصعيد العسكري أدى إلى اضطراب شديد في حركة الملاحة البحرية، وتراجع ملحوظ في حجم النشاط التجاري للميناء.
- وفي الأعوام (2016، 2017، 2018) بعد تحرير مدينة عدن وعودة مظاهر الحياة إليها تدريجي، شهد ميناء عدن تحسناً نسبياً في نشاطه التجاري مقارنة بعام 2015، الذي تراجع فيه الأداء بشكل حاد نتيجة للأحداث الأمنية ومع ذلك، لا يزال مستوى النشاط في الميناء محدوداً إلى حد كبير إذا ما قورن بعام 2014، الذي يُعد آخر عام شهد فيه الميناء استقراراً وانتظاماً في حركة السفن والتجارة قبل اندلاع الحرب في البلاد.

- على الرغم من التعافي المحدود الذي شهده ميناء عدن في الثلاثة أعوام انفة الذكر إلا انه في عام 2019 عاودت حركة مرور السفن في الميناء بالتراجع مجدداً بل وانخفاض أكثر حدة عن عام 2015 فقد تراجعت عدد السفن القادمة الى الميناء بعدد 251 مقارنة بعام 2015 وترى الباحثة ان سبب الانخفاض لهذا العام تحديداً يعود لعدة أسباب والتي نوردتها في التالي:

- فشل تخفيض تكاليف التأمين والتي فرضت على ميناء عدن لكونه ميناء عالي الخطورة بسبب تهديد الجماعة الحوثية بضربه.
- عدم الاستقرار السياسي والأمني في البيئة المحيطة للميناء واستمرار الصراعات بين الفصائل المسلحة في المنطقة وبعض القيادات.
- قيام الجماعة الحوثية بممارسة ضغوطات على التجار الواقعين في مناطق سيطرتها لتحويل عمليات استيرادهم عبر ميناء الحديدة الخاضع لسيطرة الجماعة.

- الإجراءات الجمركية غير الموحدة بين المنافذ البحرية والبرية حيث اتجه العديد من المستوردين لاستيراد بضائعهم عبر ميناء صلالة ومن ثم شحنها ببيراً إلى البلاد وذلك لتفادي التكاليف المضاعفة فيما لو تم استيرادها عبر ميناء عدن.

- اما عن عام 2020 فقد تراجعت عدد السفن القادمة عبر ميناء عدن إلى جانب الأسباب آنفة الذكر يعود الى الاغلاقات الاحترازية التي تم ممارستها في دول العالم بسبب جائحة كورونا.

- وفي عامي (2021، 2022) شهدت حركة السفن تحسن ملحوظ وان كان محدود ويعزى سبب التحسن النسبي إلى الوضع الأمني؛ بعد استقرار الأوضاع الأمنية في مدينة عدن نسبياً، فيما بدأت شركات الشحن تعيد النظر في استخدام الميناء كمحطة تجارية، وانخفاض وتيرة الاشتباكات في محيط الميناء ساهم في استعادة الثقة جزئياً لدى التجار والمستوردين.

- وخلال عامي (2023، 2024) فقد شهد الميناء تحسن كبير في نشاط حركة السفن ويعزى السبب في ذلك على اعتماد البلاد بشكل كبير جداً على ميناء عدن نتيجة للضربات الإسرائيلية على ميناء الحديدة. كما ان بسبب زيادة خطر الشحن إلى الموانئ اليمنية

وزيادة تكلفة التأمين قامت بعض الخطوط الملاحية بفرض رسوم إضافية ناتجة عن مخاطر الحرب التي قد تتعرض لها السفن في خط سيرها إلى الموانئ اليمنية تحت مسمى رسم مخاطر الحرب، وفي الجدول رقم (3) سنتناول قيمة رسم مخاطر الحرب الذي فرضته الخطوط الملاحية على شركة الحديد للملاحة والنقل على الحاويات المتداولة في ميناء عدن.

جدول رقم (3) رسم مخاطر الحرب للخطوط الملاحية العالمية (شركة الحديد للملاحة والنقل)

خط الشحن	حاوية 20 قدم	حاوية 40 قدم
الخط الملاحي PIL	500 دولار	1000 دولار
الخط الملاحي HPL	450 دولار	900 دولار
الخط الملاحي EMC	-	-

المصدر: إدارة التخطيط والتسويق والاعلام، دراسة أثر ارتفاع أقساط التأمين البحري على الاقتصاد، مؤسسة موانئ خليج عدن، والرمز (-) معلومات غير متوفرة.

ان رسوم مخاطر الحرب ضاعفت الخسائر الاقتصادية التي تكبدها الميناء خاصة واقتصاد البلد عامة، حيث ان معظم البضائع المستوردة عبر ميناء عدن تأتي من الصين وشرق وجنوب اسيا، اذ تقدر رسوم المخاطر بعد الحرب المفروضة على كل حاوية تدخل لميناء عدن بمبلغ 600 دولار امريكي لحاوية مساحة 20 قدم و1000 دولار امريكي لحاوية مساحة 40 قدم (إدارة التخطيط والتسويق، 2019).

جدول رقم (4) حركة مناولة الحاويات في ميناء عدن للفترة (2014-2024)

الحاويات المتداولة		العام	الحاويات المتداولة		العام
محطة عدن	محطة المعلا		محطة عدن	محطة المعلا	
423393	-	2020	296035	-	2014
418711	-	2021	178098	-	2015
368498	-	2022	268208	-	2016
282652	-	2023	334893	-	2017
224400	-	2024	398999	-	2018
			464923	-	2019

المصدر: الجدول من إعداد الباحثة بالاعتماد على: إدارة التخطيط والتسويق والاعلام، تقرير احصائي حول عدد الحاويات المتداولة في محطة عدن للحاويات للأعوام 1999م . 2017م، مؤسسة موانئ خليج عدن. احصائيات متفرقة للأعوام (2018-2024)، إدارة التخطيط والتسويق والإعلام، مؤسسة موانئ خليج عدن. الإشارة (-) لا تتوافر أي بيانات.

نلاحظ من خلال الجدول رقم (4) ان نشاط مناولة الحاويات في ميناء عدن بشقيه (محطة عدن ومحطة المعلا) قد شهد حالة من التذبذب خاصة في نشاط مناولة الحاويات في محطة الحاويات؛ أما عن ميناء المعلا فقد توقفت مناولة الحاويات فيه منذ عام 2011 وقد تبين من خلال البحث ان ميناء المعلا شهد توقف كلي في نشاط مناولة الحاويات، ويعزى ذلك إلى عدة عوامل رئيسية، أبرزها تدني كفاءة المعدات التشغيلية المستخدمة في عمليات المناولة، مما أثر سلباً على القدرة الإنتاجية للمحطة. بالإضافة إلى ذلك، فإن عدم تعميق الغاطس في الميناء حال دون استقبال السفن ذات الحمولات الكبيرة، وهو ما أدى إلى تقليص حجم العمليات المرتبطة بالحاويات. ونتيجة لهذه التحديات، اتجه الميناء إلى التركيز على مناولة البضائع السائبة، باعتبارها الخيار الأكثر ملاءمة للإمكانيات المتاحة حالياً. وبالعودة إلى الجدول أعلاه نجد التالي:

• خلال عامي (2015-2016) تراجعت حركة مناولة الحاويات في ميناء الحاويات بشكل ملحوظ مقارنة بعام 2014؛ ويعزى السبب في ذلك إلى حالة عدم الاستقرار التي شهدتها عدن مدينة الميناء بسبب التوترات بين جماعة الحوثي المدعومة إيرانيًا وقوات الشرعية المدعومة من قبل قوات التحالف الدولي.

• أما عن الأعوام (2017-2019) فقد شهد عامي 2017 و2018 تحسن ملحوظ في مناولة الحاويات يأتي ذلك بالتزامن مع التحسن في حركة نشاط السفن التجارية القادمة إلى الميناء كما تتاولناه في الجدول رقم (12)، وفي عام 2019 شهدت مناولة الحاويات تحسن كبير مقارنة بالسنوات السابقة على الرغم من أن حركة نشاط السفن في عام 2019 كانت هي الأقل وذلك كما تم استعراضه في الجدول رقم (12) وقد خلصت الباحثة إلى أن هذا الارتفاع في حركة المناولة يأتي لعدة أسباب، أبرزها:

- في عام 2019 على الرغم الانخفاض الملحوظ في عدد السفن إلا أن مناولة الحاويات ارتفعت بشكل ملحوظ وذلك بسبب قدرة السفن على حمل عدد أكبر من الحاويات، هذا يعني أن سفينة واحدة قد تعادل في حمولتها عدة سفن صغيرة، مما يؤدي إلى ارتفاع إجمالي المناولة رغم انخفاض عدد الرحلات.

- اتجاه شركات الشحن العالمية نحو تقليص عدد الرحلات البحرية وزيادة حجم السفن بهدف خفض التكاليف، وهو ما يُعرف بمبدأ "اقتصاد الحجم". وفي هذا السياق، يُعد ارتفاع حركة مناولة الحاويات في محطة عدن للحاويات، رغم انخفاض عدد السفن الواسلة، مؤشرًا إيجابيًا يعكس قدرة المحطة على مواكبة التحولات العالمية في قطاع النقل البحري. كما يُبرز هذا الأداء كفاءة تشغيلية متقدمة، ويؤكد جاهزية الميناء لاستقبال السفن ذات الحمولات الكبيرة، مما يعزز من مكانته كمركز لوجستي استراتيجي في المنطقة.

- بالإضافة إلى الأسباب المذكورة سابقًا، ترى الباحثة أن ارتفاع تكاليف التأمين يلعب دورًا مؤثرًا في توجه شركات الشحن نحو استخدام السفن الضخمة، إذ يُسهّم هذا الخيار في تقليل عدد الرحلات وبالتالي الحد من التكاليف التأمينية التي تُفرض على كل سفينة على حدة، مما يجعل النقل الجماعي عبر سفن كبيرة أكثر جدوى من الناحية الاقتصادية.

• وخلال الفترة من عام 2020 إلى 2022، شهدت محطة عدن للحاويات انخفاضًا في عدد الحاويات الواردة. وقد خلصت الباحثة إلى وجود مجموعة من الأسباب وراء هذا التراجع، من أبرزها:

- في عام 2020-2021، سجلت حركة مناولة الحاويات انخفاضًا ملحوظًا نتيجة تداعيات جائحة كوفيد-19، وما صاحبها من إغلاق واسع النطاق أثرت على حركة النقل البحري على مستوى العالم، مما انعكس سلبًا على حجم العمليات في الموانئ، بما في ذلك ميناء عدن.

- وللفترة 2022-2024 شهدت مناولة الحاويات في محطة عدن تراجع حاد ومستمر وهذا يعكس حجم التحديات التي واجهت قطاع النقل البحري عبر ميناء عدن بسبب الضربات الحوثية على السفن.

2. التداعيات الاقتصادية للتوترات الجيوسياسية على الصادرات النفطية

يشكل القطاع النفطي أحد الأعمدة الأساسية للاقتصاد اليمني، إذ تعتمد الدولة بشكل كبير على عائدات تصدير النفط لتمويل الموازنة العامة وتغطية النفقات التشغيلية والخدمية ومع ذلك، شهدت الصادرات النفطية اليمنية تراجعًا حادًا منذ أواخر عام

* اقتصاد الحجم: يعني انخفاض تكلفة نقل البضائع لكل وحدة عند زيادة حجم الشحنة أو السفينة، وذلك بفضل الاستفادة من السفن الكبيرة، والبنية التحتية المتقدمة، والإمكانات التقنية، مما يسمح بنقل كميات هائلة من السلع لمسافات طويلة بتكلفة أقل وزيادة في الكفاءة.

2022، نتيجة تصاعد التوترات الجيوسياسية، وقيام جماعة الحوثي بفرض حظر على تصدير النفط من الموانئ الواقعة تحت سيطرة الحكومة المعترف بها دوليًا.

وقد انعكس هذا التراجع بشكل مباشر على الناتج المحلي الإجمالي، بعد أن شهد الناتج المحلي الإجمالي انكماشًا بنسبة 25% في عام 2023 ونموًا متواضعًا بواقع 1.5% في عام 2022. وبين عامي 2015 و2023، شهد اليمن انخفاضًا بنسبة 54% في نصيب الفرد من إجمالي الناتج المحلي الحقيقي، مما يترك أغلب اليمنيين في دائرة الفقر ويؤثر انعدام الأمن الغذائي على نصف السكان، كما ارتفعت معدلات الوفيات بين صفوف الشباب (مجموعة البنك الدولي، 2024).

وتُعد التوترات الإقليمية والصراع الداخلي من أبرز العوامل التي تعرقل استقرار القطاع النفطي، حيث تؤثر على عمليات الإنتاج والنقل والتصدير، وتُضعف ثقة المستثمرين والشركاء الدوليين كما أن استمرار هذه التوترات يهدد بتفاقم الأزمة الإنسانية، ويُعيق جهود التعافي الاقتصادي، ويُعمق الفجوة بين الإيرادات والنفقات العامة.

في ظل هذه الظروف، بات من الضروري إعادة النظر في السياسات الاقتصادية، وتنويع مصادر الدخل، وتعزيز الاستقرار السياسي لضمان استدامة النمو الاقتصادي وتقليل الاعتماد المفرط على النفط كمصدر رئيسي للإيرادات.

جدول رقم (5) الصادرات النفطية للجمهورية اليمنية للفترة 2014-2024 (بالمليون دولار أمريكي)

العام	الصادرات النفطية	العام	الصادرات النفطية
2014	6,395.7	2020	642
2015	984.9	2021	994
2016	248.0	2022	990.3
2017	599.3	2023	0
2018	914.5	2024	0
2019	1,101.0		

المصدر: الجدول من إعداد الباحثة بالاعتماد على: التقارير السنوية للبنك المركزي اليمني، تقارير مختلفة للأعوام (2014-2024).

من خلال الجدول (5) نجد ان الصادرات النفطية شهدت تدهورًا حادًا بعد اندلاع الحرب عام 2015، ومن ثم شهدت حالة تعافيًا تدريجيًا بعد 2018 قيل ان تتوقف كليًا في عامي 2023 و2024 وذلك نتيجة للتوترات في منطقة باب المندب وعمقه الاستراتيجي في البحر الأحمر وما ترافق معها من استهداف موانئ التصدير، ومن خلال الجدول السابق تسنى للباحثة ان تستنتج التالي:

تذبذب الصادرات يعكس العلاقة المباشرة بين الاستقرار الأمني ومستوى الإنتاج -العامان (2023-2024) يمثلان انهيار جديد نتيجة عودة التوترات الجيوسياسية في البحر الأحمر ما أثر على العملة المحلية والإيرادات العامة في الدولة وتداعيات هذا التوقف عن التصدير النفطي على الموازنة العامة للدولة والعملة المحلية وذلك من خلال الجداول التالية.

جدول رقم (6) الإيرادات النفطية وأثرها على الإيرادات العامة 2014-2024 س

العام	الإيرادات النفطية	نسبة مساهمة الإيرادات النفطية إلى الإيرادات العامة	العام	الإيرادات النفطية	نسبة مساهمة الإيرادات النفطية إلى الإيرادات العامة
2014	542.1	24.295%	2020	259,1	3.581%

2015	133.2	%12.648	2021	397,5	%36.242
2016	114	%16.964	2022	1108,2	%0.05
2017	193	%55.30	2023	38,5	%0.031
2018	342,0	%46.02	2024	0.0	0
2019	459	%49.729			

المصدر: الجدول من إعداد الباحثة بالاعتماد على البنك المركزي اليمني، تقارير مختلفة، 2014-2024.

يظهر الجدول رقم (6) تراجعًا حادًا ومتذبذبًا في الإيرادات النفطية ومساهمتها في الإيرادات العامة؛ فخلال الفترة (2014-2019) كانت مساهمة الصادرات النفطية مرتفعة جدًا ويعزى السبب في ذلك الصراع الحاصل في اليمن والانقسامات المالية في الاقتصاد والوطني حيث كان الاعتماد الأكبر على الإيرادات النفطية لتمويل نفقات الدولة؛ وإبان الفترة (2020-2024) يظهر الجدول تراجع كبير في الإيرادات النفطية خلال العام 2020 بسبب جائحة كوفيد 19 التي اجتاحت العالم، حيث عاودت الإيرادات النفطية بالارتفاع في عام 2021 بنسبة 36.242% ومع عام 2023 و2024 عاودت الإيرادات النفطية بالانهيار بسبب احتدام التوتر الجيوسياسي في المياه الإقليمية اليمنية.

الاستنتاجات:

- من خلال البحث توصلت الباحثة إلى عدد من الاستنتاجات والتوصيات والتي تتمثل كالتالي:
1. نستنتج من خلال البحث أن التوترات الجيوسياسية في المنطقة قد أسهمت بشكل مباشر في إضعاف حركة السفن التجارية في ميناء عدن، حيث انعكس ذلك في تراجع حجم الأنشطة المرتبطة بالنقل البحري والخدمات اللوجستية، الأمر الذي قلّص من قدرة الميناء على أداء دوره التقليدي كمركز محوري للتجارة البحرية الإقليمية والدولية.
 2. تُظهر نتائج البحث أن التوترات الجيوسياسية في المنطقة قد كان لها أثر مباشر في تقليص حجم الصادرات النفطية، الأمر الذي انعكس سلبيًا على الإيرادات النفطية وأسهم في إضعاف قدرة الاقتصاد الوطني على الاستفادة من أهم موارده الاستراتيجية.
 3. تؤكد نتائج الدراسة أن التراجع الحاد في حجم الصادرات النفطية قد انعكس بصورة مباشرة على الإيرادات العامة للدولة، حيث أدى إلى انخفاض ملحوظ في الموارد المالية الحكومية، مما أضعف قدرتها على تمويل الإنفاق العام وتلبية الالتزامات التنموية والخدمية.
 4. يُظهر البحث أن الصادرات النفطية تمثل ركيزة أساسية للاقتصاد الوطني، وأن أي اضطراب في تدفقها يترك أثرًا بالغًا على الاستقرار المالي للدولة.
 5. تُبرز نتائج الدراسة أن ضعف البنية الاقتصادية للصادرات اليمنية يعود بدرجة أساسية إلى غياب التنوع في السلع المصدرة، الأمر الذي جعل الاقتصاد الوطني أكثر عرضة للتقلبات.
 6. أوضحت نتائج البحث أن الخلل البنيوي في طبيعة الصادرات اليمنية قد أسهم في تقليص القدرة التنافسية للبلاد في الأسواق الدولية، الأمر الذي زاد من حجم المخاطر الاقتصادية وعمق هشاشة الاقتصاد الوطني أمام التوترات الجيوسياسية.

التوصيات:

1. ضرورة التعامل مع الموائى اليمنية باعتبارها منشآت اقتصادية وطنية محايدة، بما يضمن استمرارية نشاطها بعيداً عن التأثيرات والتجاذبات الجيوسياسية، ويعزز دورها في دعم التجارة البحرية.
2. أهمية مراجعة الإطار القانوني الناظم لعمليات الإنتاج والتصدير النفطي، بما يحقق أعلى درجات الشفافية ويعزز آليات الرقابة والمساءلة لضمان الاستخدام الأمثل للموارد.
3. تشجيع مشاركة الشركات المحلية في أنشطة الاستكشاف والإنتاج النفطي، بما يساهم في تقليل الاعتماد المفرط على الشركات الأجنبية، ويعزز من قدرة الاقتصاد الوطني على تحقيق الاستدامة.
4. ضرورة قيام الحكومة اليمنية بمراجعة شاملة لهيكل الصادرات الحالي، بما يتيح تنويع السلع المصدرة وتقليل المخاطر الاقتصادية الناجمة عن توقف أو تراجع أحد المصادر الرئيسية للتصدير.

قائمة المراجع:

1. لطيفة بوعلام، 2026، تداعيات الأوضاع الاقتصادية العالمية والتوترات الجيوسياسية على الأمن الغذائي في الدول العربية – دراسة تحليلية للفترة 2022-2025، مجلة أبحاث اقتصادية معاصرة، المجلد 9، العدد 1، الجزائر.
2. محمد خير فرحان، 2025، الأزمة الاقتصادية الدولية الراهنة: تحليل العوامل الجيوسياسية وأزمة الطاقة والاستجابات المؤسسية، مجلة القنطار للعلوم الإنسانية والتطبيقية، الأردن.
3. فراس عباس هاشم مجيد، (2024)، ديناميكية الاستراتيجية السعودية تجاه إعادة تشكيل ممارسات التأثير الجيوسياسي في منطقة الشرق الأوسط، مجلة تكريت للعلوم السياسية، مجلد 35، عدد 2، العراق.
4. مابسة خليل حسن، 2025، التعددية القطبية ومستقبل التوازنات الجيوسياسية: تحليل تأثير القوى الكبرى على الأمن الإقليمي في الشرق الأوسط، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين.
5. ميساء المصري، 30 مايو 2024، إقليم الشرق الأوسط: صراع جيوسياسي مستمر -مجلة القنطار للعلوم الإنسانية والتطبيقية، الأردن، سلسلة الفلسفة وعلوم الاستشراف، العدد 5، الأردن.
6. وجدي حميد الجابري ومهدي فليح ناصر الصافي، 2022، الصراع الجيوسياسي الإقليمي وعلاقته بموارد الطاقة في الدول المطلة على الخليج العربي، مجلة ابن خلدون للدراسات والأبحاث، المجلد 2، العدد 7، فلسطين.
7. فكاني بلال، 20254، الأهمية الجيوسياسية لمضيق هرمز في خضم التوترات الأمنية في منطقة الشرق الأوسط، مجلة السياسة العالمية، المجلد 9، العدد 1، الجزائر.
8. سومية بن جرو الذيب، فطيمة تايب، 2022، البعد الجيوبولتيكي للمضائق البحرية في العلاقات الدولية دراسة حالة: مضيق هرمز، جامعة العربي تبسي "تبسة"، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر.
9. إيف لأكوست تر، زهيدة درويش جبور، 2010، الجغرافيا السياسية للمتوسط، هيئة أبو ظبي للثقافة والتراث، أبو ظبي.
10. محمد أحمد السامرائي، 2012، موسوعة المصطلحات العلمية في الجغرافيا السياسية والجيوبولتيك، الذاكر للنشر، ط1، بغداد.
11. أحمد سعيغان، 2004، قاموس المصطلحات السياسية والدستورية والدولية: عربي-انجليزي-فرنسي، مكتبة ناشرون، ط1، لبنان.
12. عدنان السيد حسين، 1996، الجغرافيا السياسية والاقتصادية والسكانية للعالم المعاصر، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، ط2، بيروت.
13. البشير الحسين منينة بن خلاف حنان، 2015-2016، الجيوبولتيك الروسي ما بعد الحرب الباردة: الاستراتيجية الروسية اتجاه القوقاز، رسالة ماجستير، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر.
14. تشاد كارنيغي، 6 إبريل 2026، فهم المخاطر الجيوسياسية: لماذا تتأثر الأسواق بالأحداث العالمية، مجموعة أي بي سي المالية، تاريخ الاضطلاع 10 مايو 2026، <https://www.ebc.com/ar/forex>

15. سلمان العماري، 26 مارس 2019، واقع الصراع ومآلات الحرب الجيوسياسية في اليمن، رؤيا للبحوث والدراسات، شوهده 17 مايو 2025، <https://ruyaa.cc/Page/8845>.
16. إسراء إيهاب وإسراء عادل ونداء معتمد، 9 أغسطس 2022، التدخلات الخارجية في الأزمة اليمنية في الفترة من (2011 - 2022)، المركز الديمقراطي العربي، شوهده 17 مايو 2025، <https://democraticac.de/?p=83765>.
17. مؤسسة موانئ خليج عدن، قرار رئيس الجمهورية رقم (61) لسنة 2007، تاريخ الاطلاع 15 أغسطس 2025، <https://www.portofaden.net/ar/site/page/29>.
18. الإدارة العامة للتخطيط والتسويق والاعلام، 2018، أثر تطبيق الخدمات اللوجستية لرفع كفاءة أداء ميناء عدن في النقل البحري (تقديم الدعم اللوجستي لميناء عدن)، منتدى أثر طريق الحرير والفرص الاستثمارية بين الدول العربية والطين، مؤسسة موانئ خليج عدن.
19. مصلحة الموانئ اليمنية، ميناء عدن والعهد الودودي، 2006، كتاب معلوماتي احصائي، ميناء عدن.
20. الشامي، النقل "دراسة جغرافية"، 1976، منشأة المعارف، الإسكندرية.
21. محمد محمود الصياد، 1971، النقل في البلاد العربية، معهد الدراسات العربية، جامعة الدول العربية، القاهرة.
22. المركز الوطني للمعلومات، استكشاف وإنتاج النفط في اليمن، رئاسة الجمهورية، شوهده في 20 ديسمبر 2025، متاح <http://www.yemen-nic.info/sectors/power>.
23. فهد راوح، 2022، النفط في اليمن حقائق ومؤشرات، المخا للدراسات الاستراتيجية، تركيا.
24. عبد الودود شرف الزبيري، 2012، سياسات استغلال النفط وتوظيف عائداته في اليمن، رسالة دكتوراه في الاقتصاد، ط 12، جامعة أسيوط مصر.
25. الجزيرة نت، بعد عامين كيف أثر توقف تصدير النفط على اقتصاد اليمن، 30 أكتوبر 2024، شوهده 30 ديسمبر 2025، <https://www.aljazeera.net/ebusiness>.
26. مركز صنعاء للدراسات الاستراتيجية، تشرين الثاني 2022، توقف صادرات النفط يستمر والحكومة توافق على شروط الدعم الدولي -تقرير اليمن، شوهده 30 ديسمبر 2025، <https://sanaacenter.org/ar/the-yemen-review/november-2022/>، اليمن.
27. مطهر عبد العزيز العباسي، 15 ديسمبر 2025، النفط والغاز في اليمن قطاع واعد بحاجة للاستقرار، العربي الجديد، تاريخ الاطلاع 20 ديسمبر 2025، <https://www.alaraby.co.uk/economy>.
28. إدارة التخطيط والتسويق والإعلام، 2019، دراسة أثر ارتفاع أقساط التأمين البحري على الاقتصاد، مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية، اليمن.
29. مؤسسة موانئ خليج عدن، تقارير إحصائية مختلفة (2014-2024).
30. مجموعة البنك الدولي، 26 يونيو 2024، تقرير جديد للبنك الدولي يؤكد أن الاقتصاد اليمني يواجه أزمات متفاقمة، شوهده 1 نوفمبر 2025، <https://www.albankaldawli.or> س.
31. البنك المركزي اليمني، تقارير مختلفة للأعوام (2014-2024).