

# ثروات حضرموت النفطية.. سر محفوظ خلف أبواب مغلقة

إجراء عمليات التنقيب والإنتاج بشكل منتظم.

- الخلافات بين الحكومة اليمنية وشركات النفط الأجنبية العاملة في البلاد، والتي تتعلق بشروط العقود وحصص الإنتاج.

- الفساد المشتري في قطاع النفط في اليمن، والذي يتسبب في تهريب كميات كبيرة من النفط الخام إلى الخارج.

ويطالب النشطاء والحقوقيون في حضرموت بضرورة الإفصاح عن حجم إنتاج هذه القطاعات، وتوجيه عائداتها لصالح التنمية المحلية.

وقالت الناشطة الحقوقية، هناء الحامدي، إن "تكتم الحكومة اليمنية وشركات النفط الأجنبية عن إنتاج هذه القطاعات يحرم أبناء حضرموت من حقوقهم في الثروات الطبيعية لمحافظة".

وأضافت الحامدي: "نطالب بإجراء تحقيق مستقل لكشف حجم إنتاج هذه القطاعات، وتوجيه عائداتها لصالح التنمية المحلية".

تكتم الحكومة اليمنية وشركات النفط الأجنبية عن إنتاج هذه القطاعات النفطية بعد جريمة بحق أبناء حضرموت، الذين يستحقون الحصول على عائدات هذه الموارد الطبيعية.



1821 كيلومتر مربع، وعدد آبار 2، تعمل فيه شركة OMV.

• قطاع الريان رقم 57، بمساحة 10963 كيلومتر مربع، وعدد آبار 2، تعمل فيه شركة جبرات ستيت ووسترن دريلنج.

وتشير المصادر إلى أن هذه القطاعات تنتج كميات كبيرة من النفط الخام، إلا أن المعلومات عن إنتاجها تظل غامضة، ولا يتم الإفصاح عنها بشكل رسمي.

ويرجع التكتم على إنتاج هذه القطاعات إلى عدة أسباب، منها: - الوضع السياسي والأمني غير المستقر في اليمن، والذي يحول دون

كيلومتر مربعاً، وتشغله شركة "DOV" الأمريكية.

• قطاع غرب المكلا رقم 41، بمساحة 2492 كيلومتر مربع، وعدد آبار واحد، تعمل فيه شركة OIL&GAS.

• قطاع وادي عمد رقم 82، بمساحة 1853 كيلومتر مربع، وعدد آبار 2، تعمل فيه شركة ميدكو وكويت إنرجي وانديان.

• قطاع شمال المكلا رقم 48، بمساحة 5055 كيلومتر مربع، وعدد آبار 2، تعمل فيه شركة MOL YEM-EN.

• قطاع العين رقم 72، بمساحة

5976 كيلومتراً مربعاً، وعدد 3 آبار نفطية تعمل فيها شركة "CCC" الصينية.

• قطاع سر رقم 53، بمساحة 21229 كيلومتراً مربعاً، وعدد 2 بئر نفطية تعمل فيها شركة "PETRO-NAS" الماليزية.

• قطاع المكلا رقم 15: ويقع في منطقة المكلا، ويضم 7 آبار نفطية، وتبلغ مساحته 21257 كيلومتراً مربعاً، وتشغله شركة "OIL SEARCH" الاسترالية.

• قطاع هود رقم 53: ويقع في منطقة هود، ويضم 4 آبار نفطية، وتبلغ مساحته 27367 كيلومتراً مربعاً، وتشغله شركة "OIL SEARCH" الاسترالية أيضاً.

• قطاع جنوب هود رقم 47: ويقع في منطقة جنوب هود، ويضم 4 آبار نفطية، وتبلغ مساحته 27606 كيلومتراً مربعاً، وتشغله شركة "OIL&GAS" الكندية.

• قطاع القرن رقم 71: ويقع في منطقة القرن، ويضم بئراً نفطياً واحداً، وتبلغ مساحته 21801 كيلومتراً مربعاً، وتشغله شركة "SINOPEC" الصينية.

• قطاع رأس حويرة رقم 73: ويقع في منطقة رأس حويرة، ويضم بئراً نفطياً واحداً، وتبلغ مساحته 21900

## الأمناء/خاص:

تمتلك محافظة حضرموت، جنوب اليمن، بالإضافة إلى حوض المسيلة وقطاع 9 مالك بالخشعة، عدة قطاعات نفطية يتم التكتيم عن إنتاجها.

ويأتي التكتيم عن إنتاج هذه القطاعات في ظل استمرار الحرب في اليمن، التي أدت إلى توقف الإنتاج في العديد من القطاعات النفطية في البلاد.

وطالبت مصادر مطلعة، الحكومة اليمنية بالكشف عن حجم إنتاج هذه القطاعات، ومعرفة الكميات التي يتم تصديرها إلى الخارج.

وبحسب معلومات فإن هذه القطاعات تشمل:

• قطاع شمال حوايرم رقم 44، بمساحة 26232 كيلومتراً مربعاً، وعدد 5 آبار نفطية تعمل فيها شركة "DNO" النرويجية.

• قطاع ج شرق المعبر رقم 49، بمساحة 2700 كيلومتراً مربعاً، وعدد 3 آبار نفطية تعمل فيها شركة "MOL YEMEN" النرويجية.

• قطاع الرمة رقم 13، بمساحة 24717 كيلومتراً مربعاً، وعدد 1 بئر نفطي تعمل فيه شركة "GALO OIL" الكندية.

• قطاع الفرط رقم 33، بمساحة

## جاء قرصنة الحوثي.. حركة التجارة العالمية تعود للقرن (الثامن عشر)

# من البحر الأحمر إلى قناة بنما.. وماذا بعد؟

من البحر الأحمر وقناة بنما عنصراً إضافية لزيادة حدة التداخات، حيث جاءت في أحد أكثر أوقات السنة طلباً على الصادرات من الصين، سواء لإعادة تكوين مخزونات متاجر التجزئة بعد موسم تسوق عيد الميلاد ورأس السنة وقبل أن تغلق المصانع الصينية أبوابها بسبب العطلة الطويلة لرأس السنة القمرية الصينية في شباط/فبراير المقبل.

وتدرس شركات النقل البحري خياراتها بما في ذلك العودة إلى طرق القرن الثامن عشر قبل شق قناتي بنما والسويس، اللتين قلصتا المسافة بين آسيا وكل من أمريكا الشمالية وأوروبا. ونقلت بلومبرغ عن مسؤول في شركة خدمات لوجيستية كبرى قوله إن أصحاب الشحنات بدأوا يطالبون بدراسة كل الخيارات المتاحة لتجنب المرور من قناتي السويس وبنما، بما في ذلك استخدام الشحن الجوي، رغم ارتفاع أسعاره بشدة مؤخراً.

وطبقاً لرسالة بريده الإلكتروني تم إرسالها إلى الموردين وأطلعت عليها بلومبرغ تعتزم شركة أبركرومبي أند فيتش لمناجر الملابس اللجوء إلى الشحن الجوي، لتجنب الاضطرابات في حركة الملاحة البحرية.

وهو ما يعني مشكلات هائلة للاقتصاد العالمي نتيجة ارتفاع تكاليف النقل وتأخر وصول البضائع أساسية إضافية، كما سيؤثر هذا الاضطراب على نشاط شركات الخدمات اللوجيستية البرية التي يرتبط عملها بوجود جداول منضبطة للنقل البحري.

وبحسب مؤشر ديرووري العالمي لأسعار نقل الحاويات، فإن تكلفة نقل السلع في الحاوية القياسية مقاس 40 قدم مكعبة من آسيا إلى شمال أوروبا ارتفعت خلال الأسبوع الماضي بنسبة 16%، وسترتفع خلال الشهر الحالي ككل بنسبة 41%. كما قفزت فواتير وقود سفن الشحن، في حين قالت شركات نفط وناقلات كبرى إنها ستجنب المرور من جنوب البحر الأحمر.

من البحر الأحمر إلى قناة بنما ويعتبر توقيت الأزمة الحالية في كل

حوالي 180 سفينة حاويات غيرت مسارها بعيداً عن البحر الأحمر وقناة السويس لتدور حول أفريقيا أو توقفت تماماً عن الحركة انتظاراً لأي تعليمات جديدة بهدف تجنب هجمات الحوثيين، بحسب بيانات شركة مراقبة حركة الشحن البحري فليكس بورت يوم الأربعاء الماضي، والمؤكد أن مئات السفن الأخرى ستحذو حذوها إذا لم تتمكن الدول الغربية من تأمين حركة الملاحة في مضيق باب المندب والبحر الأحمر، والتي تعهد الحوثيون باستمرار مهاجمة السفن المتجهة إلى إسرائيل عبر المضيق، حتى يتم رفع الحصار الإسرائيلي عن قطاع غزة الفلسطيني. في الوقت نفسه حولت الكثير من السفن التجارية طريقها بعيداً عن قناة بنما منذ أسابيع بسبب انخفاض مناسيب المياه.

هذه الأزمات أعادت حركة النقل البحري في العالم إلى القرن الثامن عشر، على حد وصف كاتب بلومبرغ،

دعماً للفلسطينيين في حربهم مع إسرائيل.

هذه الهجمات أدت إلى تحويل السفن التجارية طريقها من البحر الأحمر وقناة السويس في مصر إلى طريق رأس الرجاء الصالح عبر أفريقيا، والذي كان يستخدم حتى منتصف القرن التاسع عشر عند افتتاح قناة السويس.

وعلى بعد 7200 كيلومتر إلى الغرب من قناة السويس تواجه حركة الملاحة البحرية العالمية أزمة أخرى في قناة بنما بأمريكا الوسطى، ولكن نتيجة موجة الجفاف التي تضرب المنطقة وأدت إلى انخفاض منسوب المياه في القناة، وبالتالي انخفاض كبير في عدد السفن التي يمكنها المرور عبرها.

## الأمناء/العين الإخبارية:

بدأ العام الحالي بظروف مواتية للاقتصاد العالمي مع تراجع اختناقات سلاسل الإمداد وتراجع التضخم وتلاشي حالة الكابسة المرتبطة بجائحة كورونا.

وينتهي عام 2023، وفي الأفق تتجمع سحب قوية فوق صناعة النقل البحري وتجارة التجزئة التي تعتمد عليها في ظل أزمة أكبر ممرين ملاحيين تجاريين في العالم.

ورغم أن أسباب الأزمات مختلفة تماماً، فإن التداخات على الاقتصاد العالمي واحدة في شدتها.

## باب المندب

ففي باب المندب الذي يربط بين المحيط الهندي والبحر الأحمر تهاجم جماعة الحوثي اليمنية السفن التجارية المتجهة إلى إسرائيل عبر البحر الأحمر،

قسم التقارير

د. سالم لعور

مدير الإخراج الفني

مراد محمد سعيد

مدير التحرير

غازي العلوي

رئيس التحرير

عدنان الأعجم

المشرف العام

د. صدام عبدالله

الأمناء

alomana2013@gmail.com

الاراء والكتابات الواردة في الصحيفة لا تعبر بالضرورة عن وجهة نظر الصحيفة وانما تعبر عن وجهة نظر اصحابها.

عدن - المنصورة - شارع القصر تلفون: 341948 وللتواصل عبر الواتساب (772331158) للتواصل حول اعلانكم على 771210175