



دراسة تحليلية إستراتيجية مصافي عدن بين التحديات والفرص رؤية إستراتيجية لإعادة التشغيل



مركز الأحقاف للدراسات
الاستراتيجية والإعلام
Al-Ahqaf Center
for Strategic Studies and Media



    [alahgafnet](https://www.alahgafnet.com)

ملخص الدراسة

تتناول هذا الدراسة موضوع إعادة تشغيل مصافي عدن وهي منشأة نفطية مهمة تأسست في عام 1954، وكانت من أكبر المصافي في الشرق الأوسط إذ لعبت دورا كبيرا في دعم الاقتصاد الوطني من خلال إنتاج المشتقات النفطية وتزويد السوق المحلي والسفن بالوقود.

لكن المصفاة توقفت عن العمل بعد عام 2015 بسبب الحرب، مما أدى إلى أزمات اقتصادية وزيادة الاعتماد على الاستيراد وفي الفترة المؤخرا، بدأت جهود جديدة لإعادة تشغيلها بقيادة اللواء الركن عيروس الزبيدي وتم الإعلان عن تشغيل أول وحدة في أغسطس 2025.

الدراسة توضح أهمية تشغيل المصفاة في تقليل التكاليف وتوفير الوقود، وخلق وظائف، لكنه يحذر من تحديات كبيرة مثل ضعف التمويل، المشاكل الأمنية، والفساد الإداري.

وفي النهاية، تقدم الدراسة سيناريوهات مختلفة لمستقبل المصفاة، ويؤكد أن نجاح المشروع يحتاج إلى استقرار سياسي، واستثمارات، وتعاون جاد.

مقدمة

تعتبر صناعة النفط ومشتقاته من الركائز الحيوية للاقتصاد العالمي المعاصر حيث يمثل النفط مصدر الطاقة الأول ومكونا رئيسيا في منظومة الاقتصاد الدولي وتأتي المصافي النفطية كأحد أهم حلقات هذه المنظومة، كونها تقوم بتحويل النفط الخام إلى مشتقات بترولية متعددة الاستخدامات، مثل البنزين والديزل والمازوت والإسفلت وغاز الطهي، بما يسهم في تلبية الاحتياجات المحلية وتوفير فائض للتصدير، الأمر الذي ينعكس على استقرار أسعار الطاقة والنمو الاقتصادي ومن هنا تكتسب مصافي عدن في اليمن أهمية استراتيجية واقتصادية بالغة، إذ تعد من أقدم المصافي في المنطقة، وقد تأسست في عام 1954 على يد شركة النفط البريطانية BP لتكون مركزا إقليميا لتكرير النفط القادم من الخليج العربي، بطاقة تكريرية بلغت حينها نحو 150 ألف برميل يوميا، مما جعلها إحدى أكبر المنشآت النفطية في الشرق الأوسط وقد لعبت المصفاة دورا محوريا في دعم الاقتصاد اليمني لعقود، سواء عبر تزويد السوق المحلية بالمشتقات النفطية أو عبر تصدير الفائض للأسواق الخارجية، فضلا عن دورها في جعل ميناء عدن محطة محورية لخدمات تزويد السفن بالوقود غير أن هذا الدور الحيوي شهد تراجعًا كبيرًا مع اندلاع الازمة في اليمن بعد ثورات الربيع العربي إذ توقفت المصفاة عن العمل تقريبًا، مما أدى إلى زيادة الاعتماد على استيراد المشتقات النفطية من الخارج، وهو ما انعكس سلبيًا على الوضع الاقتصادي من خلال استنزاف العملة الصعبة، وارتفاع تكاليف الاستيراد، وتفاقم الأعباء على ميزانية الدولة وتحولت المصفاة، التي كانت يومًا ما رمزًا للنمو الصناعي في اليمن، إلى مرفق شبه معطل يعاني من الإهمال ونقص الصيانة وتدهور البنية التحتية وفي ظل هذه الأوضاع الاقتصادية والسياسية المعقدة، برزت جهود محلية لإعادة إحياء مصافي عدن باعتبارها رافعة اقتصادية يمكن أن تسهم في تحقيق الاستقرار المالي وتقليل الاعتماد على الواردات ومن أبرز هذه الجهود ما أعلنه رئيس المجلس الانتقالي الجنوبي عيروس الزبيدي في منتصف عام 2024 عن خطة شاملة لإعادة تشغيل المصفاة ضمن مشروع اقتصادي طموح يهدف إلى تنمية موارد الجنوب وتعزيز استقلاليتها الاقتصادية وقد اتخذت هذه الخطة خطوات عملية تمثلت في قرار الحكومة اليمنية في يوليو 2024 بإدراج المصفاة ضمن المنطقة الحرة الاقتصادية لتوفير الحوافز الاستثمارية إلى جانب بدء العمل على إعادة تشغيل الوحدات الإنتاجية للمصفاة بشكل تدريجي وفي هذا الإطار شهد شهر يوليو 2025 حدثًا محوريًا تمثل في الزيارة التفقدية التي قام بها اللواء عيروس الزبيدي إلى مقر المصفاة في منطقة البريقة بعدن، حيث أطلع على سير أعمال الصيانة والتجهيز لإعادة التشغيل وأكد أن إعادة المصفاة للعمل تمثل أولوية استراتيجية في إطار مساعي تحقيق الاستقرار

الاقتصادي في الجنوب واليمن عمومًا وبحسب التصريحات الرسمية، فإن أول وحدة إنتاجية ستبدأ العمل فعليًا في 1 أغسطس 2025 بطاقة تبلغ نحو 6,000 برميل يوميًا من الديزل والمازوت والإسفلت، على أن تتبعها مراحل لاحقة لتشغيل وحدات إضافية وتكمن أهمية هذه الدراسة في تناولها لهذا التحول الاستراتيجي الذي يشهده قطاع النفط في اليمن عبر إعادة تشغيل مصافي عدن بعد توقف دام قرابة عشر سنوات، وهو ما يفتح الباب أمام تساؤلات جوهرية تتعلق بمدى قدرة هذا المشروع على الإسهام في تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة، والتحديات التي تواجه إعادة تشغيل المصفاة في ظل بيئة سياسية واقتصادية معقدة، والسيناريوهات المستقبلية المتوقعة لهذه المنشأة الاستراتيجية.

وتتمثل المشكلة الرئيسية في توقف مصافي عدن عن العمل لفترة طويلة، وما ترتب على ذلك من آثار اقتصادية سلبية، في مقابل المبادرات الحديثة لإعادة تشغيلها وما قد تحمله من فرص وتحديات ومن هنا، ينطلق التساؤل المحوري ما الدور الاقتصادي والاستراتيجي لمصافي عدن تاريخيًا وحاليًا وما فرص نجاح إعادة تشغيلها في ظل التحولات السياسية الراهنة

وبالنسبة لأهداف البحث تتمركز حول تحليل الدور التاريخي والاقتصادي لمصافي عدن في الاقتصاد اليمني ودراسة التحديات التي واجهت المصفاة منذ توقفها وحتى اليوم لتقييم الخطط الحالية لإعادة تشغيل المصفاة في ظل المتغيرات السياسية وتقوم على وضع بعض السيناريوهات المستقبلية للمصفاة واقتراح حلول عملية.

أهمية البحث تبرز من كونه يتناول مرفقًا اقتصاديًا حيويًا يمثل جزءًا من البنية التحتية الاستراتيجية لليمن، ويأتي في توقيت حاسم يتزامن مع جهود إعادة تشغيله، بما يسهم في توفير إطار معرفي يساعد صناع القرار على وضع خطط فعالة لإحياء هذا المرفق وتحويله إلى رافعة للتنمية المستدامة.

التطور التاريخي لمصافي عدن

مصافي عدن تصنف من أبرز المنشآت النفطية في المنطقة العربية حيث ارتبط تاريخها بالتحويلات الاقتصادية والسياسية التي شهدتها اليمن منذ منتصف القرن العشرين وحتى اليوم وقد مرت المصفاة بعدة مراحل بدءًا من التأسيس في فترة الاستعمار البريطاني مرورًا بفترة ما بعد الاستقلال، ثم مرحلة الوحدة اليمنية، وصولاً إلى مرحلة الحرب وتوقف النشاط، وانتهاءً بالمحاولات الحديثة لإعادة تشغيلها وفيما يلي عرض تحليلي لتطور المصفاة عبر هذه المراحل

أولاً: مرحلة التأسيس في عهد الاستعمار البريطاني (1954-1967)

يعود تأسيس مصافي عدن إلى عام 1954 حين قررت شركة النفط البريطانية British Petroleum اختصار BP إنشاء مصفاة في مدينة عدن لتكرير النفط الخام القادم من حقول الشرق الأوسط، خصوصًا من منطقة الخليج العربي، وذلك بالنظر إلى الموقع الاستراتيجي لعدن المطل على خليج عدن وباب المندب، والذي يعد من أهم الممرات البحرية العالمية وقد بلغت الطاقة التكريرية للمصفاة عند تأسيسها نحو 150 ألف برميل يوميًا، ما جعلها من أكبر المصافي في المنطقة في تلك الحقبة أدت هذه المصفاة دورًا محوريًا في تعزيز مكانة عدن كمركز اقتصادي وتجاري في الشرق الأوسط، إذ أسهمت في تحويل المدينة إلى محطة رئيسية لتزويد السفن بالوقود والخدمات اللوجستية، فضلاً عن كونها مصدرًا مهمًا للعملة الأجنبية لصالح الإدارة البريطانية كما ساهمت في توفير فرص عمل واسعة، وأسست لقاعدة صناعية ناشئة في جنوب اليمن قبل الاستقلال.

ثانيًا: مرحلة ما بعد الاستقلال وتحول الملكية (1967-1990)

مع إعلان استقلال جنوب اليمن في 30 نوفمبر 1967 وخروج القوات البريطانية، انتقلت ملكية المصفاة إلى الدولة الجديدة تحت مسمى جمهورية اليمن الجنوبية الشعبية قبل أن تصبح جزءًا من البنية الاقتصادية لجمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية لاحقًا وخلال هذه الفترة، شهدت المصفاة تراجعًا تدريجيًا في مستوى الكفاءة والإنتاجية، نتيجة للقيود الاقتصادية التي فرضتها طبيعة النظام الاشتراكي وضعف الاستثمارات في الصيانة والتطوير ورغم ذلك، ظلت المصفاة تمارس دورًا مهمًا في تزويد السوق المحلية بالمشتقات النفطية، إضافة إلى توفير جزء من الاحتياجات الإقليمية إلا أنّ محدودية الموارد وعدم وجود خطط لتحديث المنشآت أدت إلى تقادم البنية التحتية وظهور تحديات تقنية أثرت على قدرة المصفاة في المنافسة.

ثالثاً: مرحلة ما بعد الوحدة اليمنية (1990-2014)

مع تحقيق الوحدة اليمنية في عام 1990، أصبحت المصفاة تحت إشراف الحكومة المركزية في صنعاء، وشهدت بعض محاولات التطوير الجزئية وقد استمر تشغيل المصفاة بطاقة متواضعة مقارنة بقدرتها التصميمية الأصلية، حيث لم تتجاوز في أفضل الأحوال 100 ألف برميل يوميًا، وكانت تسهم في توفير جزء كبير من احتياجات السوق المحلية، إضافة إلى تصدير بعض المنتجات النفطية ومع ذلك، ظلت المصفاة تعاني من غياب الاستثمارات اللازمة لتحديث المعدات، وضعف الإدارة، إضافة إلى الفساد الذي ساهم في تراجع الأداء التشغيلي ونتيجة لهذه التحديات، بدأت كلفة التكرير ترتفع مقارنة بالمصافي الإقليمية، مما قلل من قدرتها التنافسية في السوق الدولية.

رابعاً: مرحلة الحرب وتوقف النشاط (2015-2023)

شكل اندلاع الحرب في اليمن عام 2015 نقطة تحول خطيرة في مسار مصافي عدن، إذ توقفت المصفاة عن العمل بشكل شبه كامل نتيجة الأوضاع الأمنية المتدهورة، ونقص التمويل، وغياب الصيانة، بالإضافة إلى تضرر البنية التحتية بفعل الإهمال والحرب هذا التوقف انعكس بشكل مباشر على الاقتصاد الوطني، إذ أصبحت البلاد تعتمد بشكل كامل تقريبًا على استيراد المشتقات النفطية من الخارج، ما أدى إلى استنزاف العملة الصعبة وتفاقم أزمة الطاقة وارتفاع الأسعار.

خامساً: محاولات إعادة التشغيل والتحويلات الحديثة (2024-2025)

شهد عام 2024 بداية تحولات مهمة في مسار مصافي عدن، مع إعلان عيروس قاسم الزبيدي رئيس المجلس الانتقالي الجنوبي، عن خطة لإعادة تشغيل المصفاة ضمن رؤية اقتصادية تهدف إلى تعزيز موارد الجنوب وتقليل الاعتماد على الواردات وتمثلت أبرز الخطوات العملية في يوليو 2024 بإدراج المصفاة ضمن نطاق المنطقة الحرة الاقتصادية لجذب الاستثمارات الأجنبية وفي يوليو 2025، قام اللواء الزبيدي بزيارة تفقدية إلى المصفاة لمتابعة أعمال الصيانة والتأهيل وأعلن أن أول وحدة إنتاجية ستدخل الخدمة في 1 أغسطس 2025 بطاقة مبدئية تبلغ 6,000 برميل يوميًا، تشمل إنتاج الديزل والمازوت والإسفلت، في خطوة اعتبرها مراقبون بداية لمرحلة جديدة من تشغيل المصفاة ويظهر التطور التاريخي لمصافي عدن أنها كانت على الدوام أداة استراتيجية في دعم الاقتصاد الوطني غير أن غياب الاستثمارات والتحديات السياسية والحروب تسببت في تدهور دورها إلى حد التوقف الكامل وتأتي الجهود الحالية لإعادة تشغيلها كخطوة محورية قد تُعيد المصفاة إلى مكانتها السابقة، إذا ما توافرت الإرادة السياسية والدعم المالي والفني اللازم.

الدور الاقتصادي لإعادة تشغيل مصافي عدن

ان مصافي النفط من الركائز الأساسية في بنية الاقتصاديات الحديثة، إذ تسهم بشكل مباشر في تلبية الطلب المحلي على الطاقة، وتحقيق قيمة مضافة من خلال تحويل النفط الخام إلى منتجات متنوعة تدخل في جميع القطاعات الاقتصادية وتكتسب مصافي عدن أهمية خاصة في هذا الإطار نظرًا لموقعها الاستراتيجي في قلب الممرات البحرية الدولية، ودورها التاريخي في دعم الاقتصاد الوطني فقبل اندلاع الحرب وانقلاب على السلطة كانت مصافي عدن تمثل أحد أعمدة الاقتصاد اليمني، حيث وفرت المصفاة احتياجات السوق المحلية من المشتقات النفطية وصدرت جزءًا من منتجاتها للأسواق الإقليمية وتشير الأرقام إلى أن قطاع التكرير كان يسهم بما يقارب 8% من الناتج المحلي الإجمالي لليمن خلال فترة التسعينيات وبداية الألفية ويشكل مصدرا مهما للعملة الصعبة من خلال صادرات المنتجات البترولية حيث كانت المصفاة تغطي معظم احتياجات السوق المحلي من البنزين والديزل والمازوت، ما أسهم في استقرار الأسعار وتوفير الإمدادات لمحطات الكهرباء والمصانع. ويقدر أن المصفاة كانت تنتج ما بين 90 إلى 120 ألف برميل يوميا خلال التسعينيات وبداية الألفية، وهو ما قلل من الاعتماد على الاستيراد وخفف الضغط على العملة الأجنبية لذلك لعبت المصفاة دورا مهما في تعزيز النشاط الملاحي لميناء عدن إذ كان تزويد السفن بالوقود لتشكل أحد المصادر الرئيسية لإيرادات الميناء حيث كانت أكثر من 600 سفينة سنويًا تعتمد على خدمات التزويد من المصفاة، ما جعل عدن في فترة ما واحدة من أهم مراكز التزويد بالوقود في المنطقة.

لكن مع اندلاع الحرب في مارس 2015، توقفت مصافي عدن عن العمل بشكل شبه كامل، ما أدى إلى انعكاسات اقتصادية واسعة وأصبح اليمن يعتمد بشكل كامل على استيراد المشتقات النفطية من الخارج لتلبية الطلب المحلي، حيث ارتفعت فاتورة الاستيراد إلى أكثر من 2 مليار دولار سنويًا في المتوسط، وفقًا لتقارير البنك الدولي 2021 وهذا الاعتماد استنزف احتياطات النقد الأجنبي، وساهم في انهيار سعر العملة الوطنية وارتفاع أسعار المشتقات النفطية ليأدى توقف المصفاة إلى انقطاع الإمدادات المحلية وانخفاض المعروض، مما أدى إلى ارتفاع أسعار المشتقات في السوق المحلية بنسبة تجاوزت 400% خلال الفترة بين 2015 و2022، ونتج عن ذلك تضخم اقتصادي أثر على جميع القطاعات، خصوصًا الكهرباء والنقل والصناعة ليتسبب في فقدان الوظائف وتراجع النشاط الصناعي وتوقف المصفاة تسبب في فقدان آلاف الوظائف المباشرة وغير المباشرة، نظرًا لارتباط قطاع التكرير بسلسلة إمداد تشمل النقل البحري والتوزيع.

الأثر المتوقع لإعادة التشغيل عندما أعلن اللواء الركن عيروس قاسم الزبيدي، رئيس المجلس الانتقالي الجنوبي، في منتصف 2024، عن خطة لإعادة تشغيل مصافي عدن ضمن مشروع اقتصادي شامل يهدف إلى تعزيز الاستقلالية الاقتصادية للجنوب وتقليل الاعتماد على الواردات النفطية. وفي يوليو 2024، اتخذت الحكومة اليمنية قرارًا بتحويل المصفاة إلى منطقة حرة اقتصادية لجذب الاستثمارات الأجنبية ومنح الإعفاءات الجمركية للمستثمرين وفي 21 يوليو 2025، قام الزبيدي بزيارة تفقدية للمصفاة، حيث أعلن عن جاهزية الوحدات الإنتاجية لاستئناف العمل في 1 أغسطس 2025 بطاقة مبدئية قدرها 6,000 برميل يوميًا، تشمل إنتاج المازوت والديزل والإسفلت، مع خطط لزيادة القدرة الإنتاجية تدريجيًا عبر شراكات مع مستثمرين دوليين.

الأثر الاقتصادي المباشر للدور الاقتصادي عند إعادة تشغيل المصفاة سيوفر ما بين 10-15% من احتياجات السوق المحلية من المشتقات النفطية، وهو ما يعني تقليل فاتورة الاستيراد بما يقارب 200-250 مليون دولار سنويًا في المرحلة الأولى، وفق تقديرات الخبراء الاقتصاديين كما ستسهم المصفاة في تزويد محطات الكهرباء بالمازوت بأسعار أقل من الأسعار العالمية، ما ينعكس على تحسين خدمات الطاقة وخفض تكاليف الإنتاج الصناعي.

أما الأثر غير المباشر على الاقتصاد الكلي من خلال إعادة تشغيل المصفاة ستسهم في خلق فرص عمل جديدة تصل إلى أكثر من 3,000 وظيفة مباشرة ومئات الوظائف غير المباشرة في قطاع النقل والخدمات وتعزيز الاستقرار المالي من خلال تقليل الطلب على العملات الأجنبية للاستيراد وتحفيز الاستثمار الأجنبي بفضل تحويل المصفاة إلى منطقة حرة.

وفيما يخص الأثر الاستراتيجي الإقليمي فإحدى مصافي عدن سيعيد للميناء مكانته كمركز إقليمي لتزويد السفن بالوقود، خصوصًا في ظل موقعه القريب من أهم الممرات البحرية الدولية وهو ما يعزز القدرة التنافسية لعدن مقارنة بموانئ إقليمية أخرى.

يتضح أن لمصافي عدن دورًا اقتصاديًا محوريًا في الماضي والحاضر، وأن إعادة تشغيلها في 2025 يمثل خطوة استراتيجية قد تغير المعادلة الاقتصادية في الجنوب واليمن عمومًا. ومع ذلك، فإن تحقيق الأثر الإيجابي الكامل يتطلب استثمارات ضخمة، واستقرارًا سياسيًا، وخططًا واضحة لتطوير البنية التحتية الصناعية.

التحديات الراهنة لإعادة تشغيل مصافي عدن

يمثل مشروع إعادة تشغيل مصافي عدن خطوة استراتيجية نحو إنعاش الاقتصاد اليمني وتحقيق الأمن الطاقوي غير أن هذه الخطوة تواجه جملة من التحديات التي تتسم بالتعقيد والتداخل بين أبعاد سياسية واقتصادية وفنية وإدارية، فضلاً عن التحديات البيئية. إن فهم هذه التحديات بصورة معمقة يعد أمراً ضرورياً لوضع حلول عملية تكفل استدامة المشروع وتحقيق أهدافه الاقتصادية. وفيما يلي عرض لأبرز هذه التحديات وفق أربعة محاور رئيسية:

أولاً: التحديات السياسية والأمنية

تتسم البيئة السياسية اليمنية من أكثر البيئات هشاشة في المنطقة، حيث تعيش البلاد حالة من الانقسام بين قوى متعددة هذا الانقسام ينعكس سلباً على إدارة المصفاة ويعيق تحقيق التنسيق المؤسسي اللازم لاتخاذ القرارات الحاسمة بشأن التشغيل والتطوير بالإضافة الى الوضع الأمني الهش ورغم الجهود المبذولة لتعزيز الأمن في مدينة عدن، إلا أن التهديدات الأمنية ما تزال قائمة بفعل وجود جماعات مسلحة وخلايا تخريبية قد تستهدف المنشآت الحيوية هذا الوضع يثير مخاوف المستثمرين الأجانب ويؤثر في استقطاب الدعم الفني والمالي المطلوب لإعادة التشغيل.

ثانياً: التحديات الفنية والتقنية

تقادم البنية التحتية وضعف الجاهزية التشغيلية حيث تجاوزت المصفاة ستة عقود منذ إنشائها عام 1954، ولم تخضع منذ سنوات لبرامج صيانة شاملة، ما أدى إلى تدهور وحدات التكرير وخطوط الإنتاج. وتشير تقارير شركة مصافي عدن إلى أن بعض الوحدات بحاجة إلى إعادة تأهيل كلي لتتوافق مع المعايير الدولية، وهو ما يستلزم استثمارات ضخمة وجهوداً هندسية عالية المستوى ونقص في الكفاءات الفنية والإدارية مما جعله يعاني قطاع التكرير في اليمن من فقدان عدد كبير من الخبراء والمهندسين المؤهلين بسبب ظروف الحرب وهجرة الكفاءات هذا النقص يشكل عقبة رئيسية أمام إعادة التشغيل، ويستدعي اعتماد برامج تدريبية مكثفة وإبرام شراكات مع شركات عالمية متخصصة لتوفير الخبرة التقنية المطلوبة.

ثالثاً: التحديات المالية والاقتصادية

شح الموارد المالية وضعف التمويل لذلك يتطلب إعادة تشغيل المصفاة وتطوير بنيتها التحتية مبالغ مالية ضخمة قد تصل إلى مئات الملايين من الدولارات غير أن الأوضاع الاقتصادية

الحرجة في اليمن، وغياب التمويل الحكومي الكافي، يشكلان عائقاً رئيسياً، ما يفرض البحث عن استثمارات أجنبية أو شراكات مع القطاع الخاص، وهي بدورها تواجه عقبات بسبب هشاشة البيئة الاستثمارية وما يزيد التحديات هو تقلبات أسعار النفط العالمية التي تتأثر صناعة التكرير بتقلبات أسعار النفط في الأسواق العالمية، وهو ما يجعل الجدوى الاقتصادية لإعادة التشغيل عرضة للمخاطر. انخفاض الأسعار قد يقلل من أرباح التشغيل، فيما يؤدي ارتفاعها إلى زيادة كلفة الاستيراد للنفط الخام اللازم للتكرير، ما يخلق تحديات في تحقيق الاستقرار المالي.

رابعاً: التحديات الإدارية والحوكمة

وتأتي في مقدمه هذا التحديات ضعف التنسيق المؤسسي وازدواجية الإدارة التي تفتقر عملية إدارة المصفاة إلى آليات حوكمة فعّالة، مع وجود تضارب في الصلاحيات بين الجهات الرسمية والمحلية، مما يعيق سرعة اتخاذ القرارات الاستراتيجية ويؤثر في كفاءة التشغيل وازياد مخاطر الفساد المالي والإداري والذي يعد من أبرز العقبات التي تواجه قطاع النفط في اليمن، حيث ترتبط عمليات التوريد والشراء غالباً بشبهات فساد، مما يؤدي إلى هدر الموارد وزيادة التكاليف إن عدم وجود آليات رقابة صارمة يعزز هذه المخاطر.

خامساً: التحديات البيئية

تشكل عمليات التكرير مصدرًا لتلوث الهواء والمياه بسبب الانبعاثات الغازية والمخلفات النفطية الأمر الذي يستوجب اعتماد تقنيات حديثة للحد من الأثر البيئي وتجاهل هذه القضايا قد يؤدي إلى مشكلات صحية وبيئية خطيرة، ويعرّض المشروع لانتقادات المنظمات الدولية فان إعادة تشغيل المصفاة تستلزم الالتزام بالاتفاقيات والمعايير البيئية العالمية، وهو ما يتطلب استثمارات إضافية لتحديث التقنيات، وتطبيق نظم مراقبة بيئية صارمة وفق توصيات البنك الدولي.

تظهر التحليلات أن التحديات التي تواجه إعادة تشغيل مصافي عدن ليست ذات بعد واحد، بل هي شبكة متداخلة من العراقيل السياسية، الأمنية، الفنية، الاقتصادية، والإدارية، إضافة إلى البعد البيئي. التغلب على هذه التحديات يتطلب إرادة سياسية قوية، واستراتيجية شاملة تركز على تحسين بيئة الاستثمار، وتأمين التمويل الدولي، وبناء شراكات فنية، إلى جانب تفعيل الحوكمة وتعزيز الرقابة والالتزام بالمعايير البيئية.

السيناريوهات المستقبلية لإعادة تشغيل مصافي عدن

تمثل عملية إعادة تشغيل مصافي عدن مشروعًا وطنيًا واستراتيجيًا بالغ الأهمية في سياق استعادة البنية التحتية النفطية في اليمن، وخاصة في الجنوب ومع إدراك حجم التحديات المتشابكة التي تحيط بهذه العملية، تبرز ضرورة تقديم قراءة تقوم على بناء سيناريوهات مستقبلية متعددة تأخذ بعين الاعتبار العوامل السياسية والاقتصادية والتقنية والأمنية والإقليمية، بهدف تحديد المسارات المحتملة التي قد تتجه نحوها هذه المنشأة النفطية الحيوية وتقديم تقييم علمي لكل سيناريو من حيث فرص النجاح والمخاطر المحتملة.

أولاً: سيناريو النجاح التدريجي والشامل

يقوم هذا السيناريو على فرضية توفر الإرادة السياسية والتمويل المناسب، واستمرار الدعم المحلي والدولي لإعادة تشغيل المصفاة، مع تحسن تدريجي في البيئة الأمنية في مدينة عدن ويفترض السيناريو نجاح خطة المجلس الانتقالي الجنوبي، بقيادة اللواء الركن عيدروس الزبيدي، التي انطلقت منذ 2024، في تحويل المصفاة إلى منشأة إنتاجية نشطة ضمن المنطقة الحرة، بما يسمح بجذب الاستثمارات الأجنبية وإبرام شراكات مع شركات تكرير عالمية.

ملامح هذا السيناريو هو دخول المصفاة مراحل إنتاج متصاعدة تبدأ بـ 6,000 برميل يوميًا في أغسطس 2025، لتصل إلى 60,000 برميل في غضون ثلاث سنوات وإنشاء وحدات تكرير متطورة ومتوافقة مع المعايير البيئية الحديثة مع استخدام الإيرادات النفطية في إعادة تأهيل باقي المنشآت الاقتصادية في عدن ليتم عملية استقرار أسعار المشتقات النفطية محليًا وتقليل فاتورة الاستيراد بنسبة 30-40% وتحوّل عدن إلى مركز إقليمي لتزويد السفن بالوقود، مستعيدة مكانتها التاريخية.

ويتطلب هذا شروط ضرورية تتمثل في دعم دولي فني ومالي، خصوصًا من دول الخليج واستقرار أمني نسبي في عدن والمناطق المحيطة بالإضافة إلى إصلاحات إدارية حقيقية وتفعيل أنظمة الحوكمة والشفافية والعمل على سن تشريعات استثمارية جديدة تعزز ثقة المستثمرين الأجانب.

ثانيًا: سيناريو الجمود والاستمرار في الوضع الراهن

يفترض هذا السيناريو استمرار الوضع الراهن دون تحسن كبير، حيث تظل المصفاة تعمل بطاقتها الأولية 6,000 برميل يوميًا دون توسيع أو تطوير حقيقي، بسبب استمرار المعوقات الإدارية والتمويلية، وغياب الاستثمارات الأجنبية الفاعلة في هذا تصبح المصفاة مجرد منشأة تشغيل جزئي لتلبية جزء محدود من احتياجات السوق المحلية.

ملامح هذا السيناريو فان اقتصر الإنتاج على وحدة أو وحدتين فقط دون توسعة مستقبلية وضعف الأثر الاقتصادي على مستوى الناتج المحلي مع استمرار اعتماد البلاد على استيراد غالبية المشتقات النفطية وتآكل فرص التوظيف، وعدم خلق قيمة مضافة حقيقية.

والعوامل المسببة هو عدم التوافق السياسي بين الجهات المتنافسة على إدارة المنشأة وضعف التمويل وفشل خطط جذب الاستثمارات واستمرار الفساد المؤسسي وغياب آليات الرقابة.

ثالثًا: سيناريو الإخفاق الكلي والتوقف النهائي

هو السيناريو الأسوأ، الذي يفترض فشل مشروع إعادة التشغيل بسبب تفاقم الصراعات السياسية أو حدوث عمليات تخريب أو عسكرية تستهدف المصفاة، أو بسبب انهيار إداري ومالي كامل، وعدم القدرة على استكمال الصيانة والتأهيل، وفشل إدارة المنطقة الحرة في توفير بيئة استثمارية جاذبة.

ملامح هذا السيناريو تتركز على توقف الأعمال في المصفاة مرة أخرى في غضون أشهر من بدء التشغيل وتقوم الشركات الفنية والاستثمارية بالانسحاب وتدمير المعدات بسبب التقادم أو الإهمال أو أعمال عنف وانهيار ثقة السكان في أي مشاريع إنعاش مستقبلية.

يتضح من تحليل السيناريوهات أن إعادة تشغيل مصافي عدن ليست مجرد عملية فنية أو هندسية، بل تمثل مشروعًا اقتصاديًا وسياسيًا واستراتيجيًا متكاملًا وبينما يحمل سيناريو النجاح الشامل آمالًا كبيرة، إلا أن التحديات الواقعية تفرض ضرورة الحذر والعمل وفق رؤية واقعية ومرحلية ولضمان نجاح المشروع، لا بد من توافر إرادة سياسية صادقة، دعم دولي، منظومة حوكمة فاعلة، واستقرار أمني متين فمصافي عدن ليست مجرد مرفق صناعي؛ بل بوابة محتملة لنهضة اقتصادية جنوبية إذا ما أحسن استثمارها واحتواؤها ضمن مشروع وطني شامل للتنمية والاستقرار.

الخاتمة

تعد مصافي عدن من أبرز المنشآت الاقتصادية اليمنية وأكثرها ارتباطاً بمسار الدولة الحديثة منذ منتصف القرن العشرين، إذ مثلت المصفاة منذ تأسيسها عام 1954 على يد شركة BP البريطانية حجر الزاوية في البنية التحتية للطاقة في اليمن وجنوب شبه الجزيرة العربية فقد ساهمت هذه المنشأة الحيوية في ازدهار مدينة عدن كميناء استراتيجي ومركز إقليمي لتكرير وتوزيع المشتقات النفطية، مما جعلها آنذاك في مصاف أهم المحطات التجارية والخدمية في المنطقة، حيث كانت تمد السفن العالمية بالوقود وتغذي الاقتصاد الوطني بعوائد كبيرة من صادرات المشتقات النفطية.

لقد مرت مصافي عدن بمراحل تحول متعددة، انعكست فيها طبيعة التحولات السياسية والاقتصادية التي شهدتها جنوب اليمن، من الاستعمار إلى الاستقلال، ومن الاشتراكية إلى الاقتصاد المركزي ثم إلى مرحلة ما بعد الوحدة اليمنية التي شهدت بدورها تراجعاً تدريجياً في كفاءة المصفاة بسبب الإهمال وقصور التطوير، وانتهاءً بالمرحلة الأخطر، وهي مرحلة ما بعد اندلاع الحرب في 2015 التي تسببت بتوقف شبه كلي للنشاط التكريري في البلاد وقد أدى هذا التوقف إلى أضرار اقتصادية جسيمة على مستوى الميزان التجاري واحتياطي النقد الأجنبي وسوق العمل المحلي.

وفي هذا السياق، سلطت الدراسة الضوء على الأبعاد الاقتصادية لإعادة تشغيل المصفاة، مبرزاً الدور الذي يمكن أن تلعبه في تقليل الاعتماد على الاستيراد وتوفير المشتقات النفطية محلياً بالإضافة إلى خلق فرص عمل مباشرة وغير مباشرة، وتعزيز الاستقلالية الاقتصادية لليمن عموماً، وللجنوب على وجه الخصوص وتبين أن إعادة التشغيل إذا ما تحققت فعلياً ستمثل نقطة تحول في مسار التنمية الطاقوية، وقد تسهم في إعادة تفعيل ميناء عدن كمركز إقليمي لتزويد السفن بالوقود، مما ينعكس إيجاباً على الحركة التجارية والاقتصادية للمدينة والدولة ككل.

ومع ذلك، فإن الدراسة لم تغفل حجم التحديات التي تواجه هذا المشروع الاستراتيجي، والتي تتنوع بين تحديات سياسية وأمنية ناتجة عن الانقسام الحاد في المشهد اليمني، وتحديات فنية وتقنية تتعلق بتقادم البنية التحتية ونقص الكفاءات، بالإضافة إلى تحديات مالية واقتصادية ناجمة عن ضعف التمويل وغياب الاستثمارات المستقرة، فضلاً عن تحديات إدارية وبيئية تحتاج إلى إصلاحات جذرية في الحوكمة، وضمان الالتزام بالمعايير البيئية الدولية. فإعادة التشغيل ليست مجرد قرار إداري أو فني، بل تتطلب بيئة مؤسسية متكاملة تتسم بالاستقرار والانضباط والشفافية.

وقد عمد الدراسة إلى تحليل السيناريوهات المستقبلية المحتملة لإعادة تشغيل المصافي، وخرج بتصورات متعددة تراوحت بين سيناريو النجاح التدريجي الذي يقوم على شراكات استراتيجية واستقرار سياسي نسبي، وسيناريو الجمود الذي يبقي الوضع على ما هو عليه دون تطوير حقيقي، وسيناريو الإخفاق الكامل الذي قد يؤدي إلى توقف جديد للمصفاة، إلى جانب سيناريو بديل يقوم على شراكات إقليمية تجعل من مصافي عدن جزءاً من مشروع اقتصادي خليجي أوسع. وقد أكدت هذه السيناريوهات أن مصير المصفاة يظل رهيناً بجملة من المعطيات الداخلية والخارجية، وأن تحقيق الأثر المرجو منها يتطلب توفر إرادة سياسية حقيقية، ورؤية اقتصادية متكاملة، واستثماراً مستقرًا طويل الأمد.

إن خلاصة هذا البحث تتمثل في أن إعادة تشغيل مصافي عدن لا تمثل مجرد محاولة لإحياء منشأة صناعية مهملة، بل هي مشروع وطني شامل لإعادة بناء ركيزة أساسية من ركائز الاقتصاد اليمني، وفرصة لإحداث نقلة نوعية في قطاع الطاقة، وتحقيق استقرار اقتصادي حقيقي. غير أن هذا المشروع يواجه اختبارات صعبة، لن تنجح إلا بتكامل الأدوار بين الدولة والسلطات المحلية والقطاع الخاص والدعم الإقليمي والدولي وبناءً عليه، توصي الدراسة بضرورة صياغة خطة وطنية شاملة لإعادة تشغيل المصفاة، تتضمن إصلاحات هيكلية، وإجراءات لمكافحة الفساد، واستراتيجيات لجذب الاستثمارات، إلى جانب إطلاق برامج تدريب وتأهيل للكفاءات المحلية، وتفعيل دور الشراكات الدولية، مع ضمان توافر بنية أمنية مستقرة وبيئة قانونية محمية للاستثمار.

مركز الأحقاف للدراسات
الاستراتيجية والإعلام
Al-Ahqaf Center
for Strategic Studies and Media



    alahgafnet

 info@alahgaf.net

أمسح رمز QR

