غاطس أكبر يصل إلى) 16 (متراً على أقل تقدير

وهذا للأسف ما يفتقده ميناء الحديدة الذي

مضى على تنفيذ وإنشاء إَخرِ رصيف فيه ما يقارب خمسة وعشرين عاماً وبأعماق لا تتجاوز

الـ 10 أمتار.. الأمر الآخر أن مؤسسة موانئ البحر الأحمر أعدت -منذ فترة- دراسة متكاملة

لمشروع تطوير وتوسيع محطة حاويات ميناء الحديدة وتعميق القناة الملاحية، من قبل شركة

استشارية أجنبية وظلت حبيسة الأدراج لعدم توفر الدعم والتمويل المادى المطلوب لتنفيذ

مثل هذا المشروع الحيوي والهام.. ومن الناحية

الاقتصادية والتنموية(70٪) من احتياجات اليمن من الغذاء والمواد الأخرى تدخل عبر

ميناء الحديدة، تحركنا مع وزارة النقل ممثلة بالدكتور / واعد عبدالله بأذيب باتجاه ترجمة

هذه الدراسة والخطة إلى واقع تنفيذي على الأرض، وصولاً إلى إعلان رئيس الجمهورية

موافقته وتوجيهاته الصريحة بسرعة تنفيذ المشروع، وقد صدر قرار مجلس الوزراء رقم

(85) لسَّنة2013 م بشأن (الإجراءات التنفيذيةُ العاجلة لتأهيل ميناء الحديدة) بالتمويل

الحكومي للمشروع، وبتكلفة إجمالية تصل إلى

(307) مَلايين دولار.. كل هذا بفضل جهود ودعم قُيادة وزارة النقل ممثلة بمعالي الدكتور واعد

باذيب الذي سعى جاهداً للبحث عن التمويل المطلوب، وبفضل دعم ومساندة قيادة وزارة

المالية وقيادة المحافظة والعديد من الخيرين. أما جوهر الخطة التحديثية فوفقاً للدراسات

الخاصة بالمشروع فإن مكونات المشروع

تتضمن إنشاء رصيف حاويات جديد بطول 600متر مصمم على أعماق تصل إلى1ٍ6 - متراً،

وتعميق القناة الملاحية إلى12 - متراً وإنشاء حوض استدارة جديد بعمق12 - متراً وقطر

500متر .. وكذا إنشاء ساحات خراسانية لرص وتشوين الحاويات بمساحة (200000) متر

مربع، وإنشاء طريق إسفلتي جديد بطول (1.100)متر طولي يربط المحطة بشبكة الطرق

القديمة وبوابات الّخروج، وكافة المرافق والبني

التحتية والفوقية المتعلقة بالمحطة الجديدة من مباني إدارية وورش وهناجر ومستودعات..

كما يتضمن المشروع إنشاء محطة كهربائية

متكاملة، وشبكات آلمياه والصرف الصحي

ومنظومة مكافحة الحرائق ومركز للإطفاء،

وأسوار حماية، وشراء وتوريد الأليات والمعدات

التشغيلية الخاصة بالمحطة من رافعات

جسريه وحاضنات ورؤوس قاطرة، والمعدات

الموارد البشرية

> أمام هذه الطموحات.. كيف تنظرون

لمسألة تطوير عناصر الإنتاج كالموارد

البشرية؟ ۗ وما هي جهُود المؤسسة لتحسين وضِع موظفي الموانئ ؟

ننظر لهذه المسألة بعين الأعتبار كون العنصر

البشرى أهم ركائز الإنتاجية، وبالتالي فالمؤسسة

توليه جل اهتمامها وتضع عملية التدريب

والتأهيل المستمر والمتواصل لكوادرها ضمن

أولوياتها لضمان تطوير مهاراتهم وإطلاعهم على

كلِ ما هو جديد وحديث وبما ينعكس إيجاباً على

الأداء وهناك عدد من الإجراءات اتخذناها على

هذا الصعيد كان لها الأثر الإيجابي في تحسين

وتطوير القدرة التشغيلية والكفاءة في الأداء،

من أبرزها تكثيف عدد الدورات وتعميمها على

كافة الموظفين ليستفيد الجميع.. وتشجيعهم

على توسيع وتطوير المدارك المهنية والمعرفية،

وكذا التركيز على الدورات النوعية والتخصصية

وإدخال دورات جديدة لم تكن تدرج في السابق.

وما يتعلق بجهود المؤسسة في تحسين وضع

موظفي الموانئ.. نود التوضيّح بأن أوضاعً

موظفي مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية

ولله الحمد أفضل بكثير من موظفى قطاعات

أخرى، فالمؤسسة كانت من أولى المؤسسات

في تطبيق اسرــ الثالثة من استراتيجية تطبيق المرحلة

الأجــور والـمرتـبات،

ومنح العلاوات السنوية

المستحقة بشكل

منتظم، كما كانت

المؤسسة اليضا سباقة

إلى البدء بتصحيح

الأوضاع المعيشية

والاستجابة لكافة

المطالب والمطالبات

الحقوقية والقانونية

والجهات الإدارية

لعمالها

المتعلقة

وموظفيها

بالعمال،

البحرية ومن لنشات بحرية مختلفة وغيرها.

رئيس مجلس إدارة مؤسسة موانئ البحر الأحمر لـ(الثَّورة):

ميناء الحديدة سيشهد أكبر توسعة في تاريخه بكلفة (307)ملايين دولار

وسطكمهائل من الصعوبات والتحديات وتدنى البنية التحتية تخوض مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية معتركاً حقيقياً للنهوض البنيوى بالموانئ اليمنية على البحر الأحمر، خصوصاً ميناء الحديدة الذي شهد تدهوراً كبيراً-حسب كثير من التقارير- خلال مسيرته المعاصرة المحصورة بآخر تحديث وتوسعة له وبين راهنه التجاري والاقتصادي..

صحيفة الثورة في مهمتها الخاصة والانسانية لمحافظة الحديدة لم تغفل تسليط الضوء على واقع ميناء الحديدة وأسباب تدهوره وكذا واقع ثروة اليمن البحرية السيادية في البحر الأحمر المتمثل بالموانئ والحركة الملاحية والتجارية الخارجة والداخلة من وإلى البلد، ومدى أهمية هذه الموانئ على خطوط الملاحة الدولية، وجهود مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية ككيان مؤسسي يناط به مهمة حماية وتنمية هذه الثروة، وتعزيز أوعيتها الايرادية لرفع مؤشر إسهامها التنموي، وماهى خطواتها للسير قدماً نحومستقبل أفضل لهذه الموانئ وبما ينعكس إيجاباً على البلد؟.. إضافة إلى إجراءات المؤسسة وقراراتها حول صيانة حرم الموانئ من الأراضى الكافية، وجهودها في إصلاح الجانب الاداري والارتقاء بمستوى الكادر اليمني والحركة العمالية في الموانئ اليمنية.. كل هذه الأسئلة وجدت تفاعلاً واهتماماً إيجابياً من رئيس مجلس إدارة مؤسسة موانئ البحر الأحمر القبطان محمدأبوبكرمحمدبن إسحاق..

بن إسحاق أكد بدوره عزم وزارة النقل ومؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية- وباهتمام وتوجيه القيادة السياسية ومجلس الوزراء على نقل الميناء إلى مصاف الموانئ العالمية، لافتاً إلى أن ما تحقق في النصف الأول من العام الحالي من مؤشرات عالية تستشرف المستقبل تعكس جهود المؤسسة في استعادة حركة ونشاط الميناء وتحقيق فائض إيرادي يقترب من (6 ملايين دولار) بعد استيفاء المصروفات وشراء حاضنتين للحاويات بـ(1.281.600) يورو، وسداد مبلغ مليار ريال لوزارة المالية.... فكان هذا الحوار:

> حاوره / محمد محمد إبراهيم mibrahim734777818@gmail.com

> يتحدث الكثير من الاقتصاديين وأرباب العمل التجاري عن التحديات التي تواجه ميناء الحديدة ما أدى إلى تدهوره خلال السنوات الماضية.. في البداية هلا قدمتم لنا قراءة مختزلة لأسباب هذا التدهور؟ - بداية نرحب بصحيفة الشورة شاكرين

اهتمامها بتسليط الضوء على ما يجرى وما تم عمله لصيانة وتطوير ميناء الحديدة في البحر الأحمر.. وبالنسبة لميناء الحديدة لعريق واسماب تدهوره.. فقد واحهته الكثير من التحديات خلال مراحل تطوره الإنشائي، نتيجة تجاهل تطوير البنية التحتية للميناء، منذ أكثر من 25 عاماً، وعدم مواكبته لما حدث خلال تلك الفترة من تطورات متسارعة ومتلاحقة في مجال النقل البحري وصناعة سفن الحاويات العملاقة ما أدى إلى تراجعه إلى مرتبة متأخرة بالإضافة إلى ما تعانيه آلياته ومعداته الفوقية العاملة فيه

بِالإضافة إلى الأزمة التي مر بها الوطن نتيجة أحداث العام2011 م والتّي كانت لها انعكاساتها السلبية على الجوانب ألإنتاجية والتشغيلية في العديد من المرافق الحكومية ومن ضمنها مؤَّسسة موانئ البحر الأحمر تمثلت في تدني حجم النشاط وبالتالى تدنى حجم الإيراد مقابل ارتفاع حجم المصاريق والنفقات وما صاحب ذلك للأسف من غياب للعديد من الجوانب الرقابية وجوانب المتابعة والتقييم وعدم الاهتمام ببرامج الإصلاح والصيانة للآليات والمعدات لدرجة وصلت حد توقف معظم تلك الآليات والمعدات وخروجها عن الجاهزية فقد وصل الوضع إلى حالة من العجز وديون متراكمة لسنوات سابقة أثقلت كاهل المؤسسة إلى درجة من التدهور عجزت حينها مؤسسة موانئ البحر الأحمر من الإيفاء بمرتبات موظفيها.

استعادة الحضور

> كيف تعاملتم كمؤسسة مع هكذا حال؟ أو ما الإجراءات التي تم اتّخاذها لاستعادة الحركة التشغيلية أ - لا أبالغ إذا قلت لك أننا في مؤسسة موانئ

البحر الأحمر اليمنية استطعنا إعادة ميناء الحديدة المركز الرئيسى للمؤسسة والموانئ الفرعية التابعة له إلى الحضور الفاعل في عالم التجارة الوطنية والملاحة الدولية بل وأقوى مما كان عليه -بفضل من الله تعالى- إضافة للعمل الجاد من قبل القيادة السياسية والحكومة وجهود كافة الموظفين والعاملين بالمؤسسة وقيادتها الإدارية تحت إشراف معالى وزير النقل الدكتور واعد با ذيب، وتمكنت المؤسسة وميناء الحديدة بالتحديد من مواجهة العديد من تلك التحديات حيث سارعت ومع مطلع العام2012 م باتخاذ التدابير والإجراءات اللازمة والبدء بتنفيذ مصفوفة متكاملة لصيانة معظم تلك الآليات والمعدات وفق خطة شاملة هدفت إلى تأمين المتطلبات التشغيلية والحد من عملية التعطل وتوقفات الآليات والمعدات الخاصة بتداول بضائع الحاويات وتم بالفعل إعادة العديد منها إلى خط التشغيل وإدخال معظم اللنشات "العائمات البحرِية" التي كانت متوقفةً

عن العمل للخدمة مجدداً.. > إلى أي مدى انعكس هذا الجهد التشغيلي على معدلات النشاط والحركة التجارية والملاحية؟

انعكس ذلك بالتأكيد بشكل ايجابي في تحسين أداء الخدمات المقدمة للعملاء

(70%)من احتياجات اليمن الغذائية والمستلزمات الأخرى منفذها ميناء الحديدة الذي لم يشهد تطويراً منذ 25 عاماً

لاستثمار وعقود للاستثمار وعقود التأجير السابقة لم تراع العائد وطبيعة نشاط الميناء

دورنا مع عمال الشحن والتفريغ رقابي وإشرافي فهم يتبعون القطاع الخاص ومع ذلك نفذت المؤسسة كل ما يخصها من مطالبهم

وتسعى المؤسسة ضمن خططها وبرامجها وكذا ارتفاع وزيادة معدلات النشاط حيث تم تحقيق خلّال عام واحد 2012 م فائض إيراداتُ الاستثمارية القصيرة والمتوسطة من تأمين من (5-6) ملايين دولار بعد استيفاء جميع الحد الطبيعي من الآليات والمعدات، ولتحقيق ذلك فإن ميناء الحديدة يحتاج لمجابهة هذه المصروفات ليس هذا فحسب، بل استطاعت الزيادةً في النشاط إلى أن تقوم الحكومة بدعم المؤسسة وخلال نفس العام من شراء حاضنتين حديثتين وهي حاملات عملاقة للحاويات المؤسسة ووزارة النقل بتحريرها لفترة زمنية وبكلفة إجمالية بلغت(1,281,600)يورو، بما قصيرة من الالتزامات المالية المفروضة عليها يعادل(1,590,000) دولار كما تم سداد مبلغ بموجب القانون المالى وكذا القيود الإجرائية مليار ريال لوزارة المالية وهي عبارة عن حصةً المحددة بموجب قانون المناقصات لشراء الحكومة لفائض النشاط لأعـوام سابقة لم المعدات اللازمة خاصة وأن الاحتياج العاجل تسدد وكل هذا التفاعل خلال عام واحد.. وما والضروري للشراء في قدرة المؤسسة والحكومة. حققته المؤسسة خلال النصف الأول من العام البنية التحتية والاستثمار 2013م مقارنة بنفس الفترة في العامين 2011 م و2012م، من صعود مميز، أكبر دليل على هذا التنامي في الحركة الملاحية لميناء الحديدة لرئيسي والموانئ الفرعية، فتجدر الإشارة إا أن الإجمَّالي العام لنشاط الواردات للنصف الأولّ من العام2013 م نحو (4,491,577)وبمعدل نمو

وصل 23% عن نفس الفترة من العام 1102م،

و4% عن النصف الأول من2012 م.. فيما وصل

نشاط الصادرات في النصف الأول من العام

2013م إلى (140,005) أطنان، وبمعدل نمو وصل

18 ٪ عُن نفُس الفترة من العام 2011 م، و (62 ٪)

عن نفس الفترة من العام2012 م، أما حركة تداول

الحاويات بنظام) (T.E.U فقد بلغت في النصف

الأول من العام 2013 م نحو (158,745) وبمعدل

نمو بلغ (26٪) عن نفس الفترة من العام 2011 م،

الادارة والتشغيل

> على الصعيد الإداري والتشغيلي.. ما

أولويات مؤسسة مواثئ البحر الأحمر

مشروع التوسعة يشمل

تعميق القناة اللاحية

12متراً وإنشاء حوض

استدارة بعمق12 متراً

وقطر500 متر وساحات

(200000)متر مربع

خراسانية للحاويات بمساحة

و (9/) عن نفس الفترة من العام 2012 م...

اليمنية للنهوض

بالموانئ ؟ وماذا

حققت آلمؤسسة

خسلال السعام

2012م..؟

· تتمثل أبرز أولويات

مؤسسة موانئ البحر

الأحـمـر فـي السعي

المتواصل والمستمر

نحو تأمين احتياجات

موانئ المؤسسة من

الآليات والمعدات

التشغيلية التي تعتمد

عليها في تقديم خدماتها للعملاء،

والمؤسسة تخضع في

ذلك لما تمتلكه منّ

قدرات وإمكانيات مادية

متاحة نظراً لكونها تعتمد ذاتياً

على نفسها في تمويل كافة مشاريعها

الاستثمارية ويمكن تصنيف وتقسيم تلك

الاحتياحات بحسب أهميتها وأولويتها إلى

احتياجات عاجلة وملحة لتأمين الحد الأدنى

من المتطلبات التشغيلية.. واحتياجات ضروريةً ومهمة لتأمين الحد الطبيعي من المتطلبات

التشغيلية وصولاً لمرحلة الاكتفاء الذاتي..

واحتياجات مطلوبة لغرض التوسع والتطوير

وبالنسبة لما حققته المؤسسة وخلال العام

المنصرم2012 م، فنؤكد أنها قد تجاوزت تأمينٰ

الحد الأدنى من الاحتياجات والمتطلبات

التشغيلية العاجلة والملحة من خلال ما تم

تنفيذه من برامج الصيانة وما تم توفيره في

إطار برامجها الاستثمارية حيث تم تصنيع

وشراء حاضنتين جديدتين خلال العام2012 م

كُما أشرنا، والبرنامج الاستثماري للعام الحالي

يحتوي على عدد من آليات ومعدات مناولة

الحاويات (ستة رؤوس قاطرة ، حاضنتين ،

ورافعتين شوكيتين ولنش إرشاد).

بخصوص تشجيع . الاستثمار فهي مهمة محورية نترجم من خلالها توجهات حكومة الوفاق الوطني ممثل بوزارة النقل ومساعيها لخلق بيئة استثمارية تـقـوم عـلـی أسـاس الشراكة بين القطاع الخاص وبين قطاع عام

قوي، من أجل صناعة

> وماذا عن خطط المؤسسة الرامية إلى تحديث البنية التحتية لموانئ البحر الأحمر ؟ وما هي توجهاتكم تجآه تشجيع الاستثمار ؟

بالنسبة لتطوير وتحديث البنى التحتية تأتي أيضاً من ضمن أولويات القيادة الإدارية للمؤسسة والتركيز على تطوير وتحديث البنى التحتية لميناء الحديدة للحاق بركب الموانئ المتقدمة ومواكبة التطورات المتسارعة والمتلاحقة في مجال النقل البحري وصناعة سفن الحاوياتُ العملاقة، وهناك بالفّعل مساع وتوجهات جادة من قبل حكومة الوفاق الوطني التي تضع ضمن أولويات برنامجها الاستثمارى تطوير وتحديث الموانئ اليمنية وتوسيع طاِقاتها الاستيعابية.. والسعي الحثيث لتطوير وتأهيل ميناء المخا ليتمكن من استعادة دوره التاريخي، ودراسة تطوير ميناء الصليف من خلال إضّافة رصيف يتحمل الحمولات الكبيرة

خلال إصاحر. .. لبضائع السفن الصب.. أما توجهات المؤسسة



حرم الموانئ

 على ذكر الحرم الشرقي للميناء..
ثمة مشاكل تخص الأراضي المؤجرة والمحسوبة ضمن حرم الميناء ما هو أساس هذه المشاكل..؟ وما إجراءات أساس المشاكل التي في أراضي حرم الميناء،

أن هذه المساحات منحت بعقود تأجير طويلة المدى، والمشكلة الأهم أن الفترة السابقة شهدت إبرام عقود أغفلت مراعاة جانبين مهمين، الأول يخص العائد الاستثماري على المؤسسة وبالتالى تنمية البلد من هذا المساحات الهامة، والجانب الثانى نوعية النشاط الاستثماري، ومدى اتساقه مع نشاط الميناء.. فالمفترض أو الشرط الأساسي لأي مشروع استثماري مقام في حرم أي ميناء، هو أن يكون له ارتباط وثيق بنشاط الميناء، ولما من شأنه تحقيق زيادة في توافر البواخر وزيادة من توافر البضائع.. هذّا الخلل المعياري والوظيفي مطروح للنقاش وإيجاد الحلول المطلوبة، ومجلس الوزراء أصدر قرار بتشكيل لجنة من الشؤون القانونية ووزارة النقل وعقارات الدولة والسلطة المحلية وقيادة المؤسسة للقيام بمهمة تصحيح هذا الجانب التعاقدي قانونياً، وقد أوقفت اللجنة بعض العقود المخالفة.. وقريباً سيصدر قرار من مجلس الوزراء حول توصيات اللجنة والبنود



أساسي.. والمشكلة الأخرى أن ثمة نوعاً من تداخل الصلاحيات بين هيئة أراضي وعقارات الدولة وبين أراضي وعقارات الدولة وأحقية المؤسسة في أراضي حرم الميناء كان يربك العملية الاستثمارية.. حيث منحت هيئة وأراضي وعقارات الدولة بعض العقود الاستثمارية في حرم الميناء ومؤخرا تم العمل على معالجة هذا التداخل بغية تسهيل الاستثمار.

إلجديدة التي ستضمن خدمة التنمية بشكل

> هذا بالنسبة لميناء الحديدة.. ماذا عن الموانئ الفرعية ؟ وماذا عن ميناء الصليف...؟ - الموانئ الفرعية الأخرى هناك مشكلة حقيقية مساحات بيضاء منحت باتفاق وعقود بشأن الاستثمار وبشروط وبثمن بخس ولكن لم يتم ما هو متفق عليه بالاتفاق والعقد وكأن المستثمر يريد حجز أو البسط على الأرض فقط.. إذ إن عقوداً سابقة أعطت لمستثمرين مساحات كبيرة لم تستغل إيجابيا فتم إلغاء العقود وسحبها بقرارات من الهيئة العليا لمكافحة الفساد وهذه واحده من مشاكل ميناء الصليف على سبيل المثال.. فشكلت لجنة للحصر واعادة التقييم واللجنة الآن على مشارف الانتهاء من مراجعةً هذه العقود وستصحح الأوضاع لما يضمن تطوير هذه الموانئ..

مشروع التوسعة

> عودة لخطة تطوير ميناء الحديدة.. ما هي منطلقاتها ؟ وما هو جوهر هذه الخطة التطويرية.. ؟

- أول منطلقات هذه الخطة التحديثية ترتكز على كون البنية الأساسية والتجهيزات المتوفرة بموانئ المؤسسة وميناء الحديدة بالتحديد لم تعد تشكل بمفردها العامل

الأهم في جذب خطوط الملاحة العالمية كما كانتٍ في السابق، بل أصبت للخطوط الملاحية متطلبات أساسية أهمها قدرة الميناء على استقبال السفن العملاقة وخاصة سفن الحاويات، ولا شـك فـي أن مثل تلك السفن الّعملاقة تحتاج

إلى أعماق واسعة، وإلى

5,5) مليون دولار فائض) إيرادات في 2012م بعد استيفاء الصروفات وشراء حاضنتين للحاويات ب(1,281,600) يورو، وسداد مليار ريال لوزارة

المختصة والمسئولة عن الموظفين المتمثلة بالإدارة العامة للموارد البشرية ولجنة شئون الموظفين تتابع بشكل متواصل أية استحقاقات والرفع بأي مطالبات قانونية لحل المشاكل والتظلمات المرفوعة إليها.

> كيف تعاملتم مع مشاكل عُـمّال ميناء الحديدة والموانئ الفرعيــة الأخـرى ؟ - فيما يتعلق بعمال الشحن والتفريغ فنود التوضيح أيضاً أن دور المؤسسة مع هذه الشريحة من العمال هو دور رقابي وإشرافي فقط كونهم يتبعون شركات القطاع الخاص ومع ذلك فقد أستجابت المؤسسة والتزمت بتنفيذ كل ما يخصها من المطالب التي تقدم بها عمال الشحن والتفريغ وأوفت بكافة التزاماتها تجاههم وهناك محاضر موثقة وموقعة تثبت ذلك، كما أسهمت المؤسسة بشكل مباشر وكان لها دور إيحابي وفاعل في تنفيذ مطالب العمال المرتبطة بالشركات الملاحية.