

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

# ميناء الحديدية سيشهد أكبر توسعة في تاريخه بكلفة

## ( 307 ) ملايين دولار

وسط كم هائل من الصعوبات والتحديات وتدني البنية التحتية تخوض مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية معزكاً قيقياً لنهوض البنيوي بالموانئ اليمنية على البحر الأحمر، خصوصاً ميناء الحديدية 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 الحديدية لم تغفل تسليط الضوء على واقع ميناء الحديدية وأسباب تدهوره وكذا واقع ثروة اليمن البحرية السيادة 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 أوعينها اليرادية لرفع مؤشر إسهامها التنموي، وماهي خطواتها للسير قدماً نحو مستقبل أفضل لهذه الموانئ وبما يعكس إيجاباً على البلد؛.. إضافة إلى إجراءات المؤسسة وقراراتها حول صيانة حرم الموانئ من الأراضي الكافية، وجهودها في إصلاح الجانب الاداري والارتفاع بمستوى الكادر اليمني والحركة العمالية في الموانئ اليمنية.. كل هذه الأنسلة وجدت تفاعلاً واهتماماً إيجابياً من رئيس مجلس إدارة مؤسسة موانئ البحر الأحمر القبطان محمد أبو بكر محمد بن 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 يقرب 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  
mibrahim73477818@gmail.com

< يتحدث الكثير من الاقتصاديين وأرباب العمل التجاري عن التحديات التي تواجه ميناء الحديدية ما أدى إلى تدهوره خلال السنوات الماضية.. في البداية هلا قدمتم لنا قراءة مختزلة لأسباب هذا التدهور؟

- بداية نرحب بصحيفة الثورة شاكرين اهتمامها بتسليط الضوء على ما يجري وما تم عمله لصيانة وتطوير ميناء الحديدية في البحر الأحمر.. وبالنسبة لميناء الحديدية العريق وأسباب تدهوره.. فقد واجهته 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 تراجعهم إلى مرتبة متأخرة بالأضافة إلى ما تعانيه ألياته ومعداته الفوقية العاملة فيه من شحة وتقدم.

بالإضافة إلى الأزمة التي مر بها الوطن نتيجة أحداث العام 2011م والتي كانت لها انعكاساتها السلبية على الجوانب الإنتاجية والتشغيلية في العديد من المرافق الحكومية ومن ضمنها مؤسسة موانئ البحر الأحمر تمثلت في تدني حجم النشاط وبالتالي تدني حجم الإيراد مقابل ارتفاع حجم المصاريف والنفقات وما صاحب ذلك للأسف من غياب للعديد من الجوانب الرقابية وجوانب المتابعة والتقييم وعدم الاهتمام ببرامج الإصلاح والصيانة للأليات لسنوات سابقة أثقلت كاهل المؤسسة إلى درجة من التدهور عجزت حينها مؤسسة موانئ البحر الأحمر من الإبقاء بمرتبتيها موظفيها.

### استعادة الحضور

< كيف تعاملتم كمؤسسة مع هكذا حال؟ أو ما الإجراءات التي تم اتخاذها لاستعادة الحركة التشغيلية؟

- لا أباغع إذا قلت لك أننا في مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية استطعنا إعادة ميناء الحديدية المركز الرئيسي 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 وقياداتها الإدارية تحت إشراف معالي وزير النقل الدكتور واعد باذيب، وتمكنت المؤسسة وميناء الحديدية بالتخديد من مواجهة العديد من تلك التحديات حيث سارعت ومع مطلع العام 2012م باتخاذ التدابير والإجراءات اللازمة والبدء بتنفيذ مصفوفة متكاملة لصيانة معظم تلك الأليات والمعدات وفق خطة شاملة هدفت إلى تأمين المتطلبات التشغيلية والحد من عملية التعطل وتوقفات الأليات والمعدات الخاصة بتداول بضائع الحاويات وتم بالفعل إعادة العديد منها إلى خط التشغيل وإدخال معظم اللنشآت "النامتات البحرية" التي كانت متوقفة عن العمل للخدمة مجدداً..

إلى أي مدى انعكس هذا الجهد التشغيلي على معدلات النشاط والحركة التجارية والملاحية؟

- انعكس ذلك بالتأكيد بشكل إيجابي في تحسين أداء الخدمات المقدمة للعملاء

70%) من احتياجات اليمن الغذائية

والمستلزمات الأخرى منفذها

ميناء الحديدية الذي لم يشهد تطويراً منذ 25 عاماً

تخصيص الحرم الشرقي للاستثمار وعقود

التأجير السابقة لم تراع العائد وطبيعية 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 الاستثمارية القصيرة والمتوسطة من تأمين الحد الطبيعي من الأليات والمعدات، ولتحقيق ذلك فإن ميناء الحديدية يحتاج لمجابهة هذه الزيادة في النشاط إلى أن تقوم الحكومة بدعم المؤسسة ووزارة النقل بتحريرها لفترة زمنية قصيرة من الالتزامات المالية المفروضة عليها بموجب القانون المالي وكذا القيود الإجرائية المحددة بموجب قانون المناقصات لشراء المعدات اللازمة خاصة وأن الاحتياج العاجل والضروري للشراء في قدرة المؤسسة والحكومة.

### البنية التحتية والاستثمار

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

- بالنسبة لتطوير وتحديث البنى التحتية تأتي أيضاً من ضمن أولويات القيادة الإدارية للمؤسسة والتركيز على تطوير وتحديث البنى التحتية لميناء الحديدية للحاق بركب الموانئ المتقدمة ومواكبة التطورات المتسارعة والمتلاحقة في مجال النقل البحري وصناعة سفن الحاويات العملاقة، وهناك بالفعل مساع جادة من قبل حكومة الوفاق الوطني التي تضع ضمن أولويات برنامجها الاستثماري تطوير وتحديث الموانئ اليمنية وتوسيع طاقاتها الاستيعابية.. والسعي الحثيث لتطوير وتأهيل ميناء الحا ليتمكن من استعادة دوره التاريخي، ودراسة تطوير ميناء الصليف من خلال إضافة رصيف يتحمل الحمولات الكبيرة لبضائع السفن الصلب..

أما توجهات المؤسسة بخصوص تشجيع الاستثمار فهي مهمة محورية تترجم من خلالها توجهات حكومة الوفاق الوطني ممثل بوزارة النقل ومساعيها لخلق بيئة استثمارية تقوم على أساس الشراكة بين القطاع الخاص وبين قطاع عام قوي، من أجل صناعة

### مشروع التوسعة يشمل

تعميق القناة للملاحة

12 متراً وإنشاء حوض

استدارة بعق 12 متراً

وقطر 500 متر وساحات

خرسانية للحاويات بمساحة

( 200000 متر مربع



■ القبطان محمد أبو بكر محمد بن إسحاق

الجديدة التي ستضمن خدمة التنمية بشكل 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 أراضي وعقارات الدولة بعض العقود الاستثمارية في حرم الميناء وعقاراً تم العمل على معالجه هذا التداخل بغية تسهيل الاستثمار..

< هذا بالنسبة لميناء الحديدية.. ماذا عن الموانئ الفرعية؟ وماذا عن ميناء الصليف...؟ - الموانئ الفرعية الأخرى هناك مشكلة حقيقية مساحات بيضاء منحت باتفاق وعقود بشأن الاستثمار وبشرط وبتمن بخس ولكن لم يتم ما متفق عليه بالاتفاق والعقد وكان المستثمر يريد حجز أو البسط على الأرض فقط.. إذ إن عقوداً سابقة أعطت لمستثمرين مساحات كبيرة لم تستغل إيجابياً فتم إلغاء العقود وسحبها بقرارات من الهيئة العليا لمكافحة الفساد وهذه واحدة من مشاكل ميناء الصليف على سبيل المثال.. فشككت لجنة للحصر وإعادة التقييم واللجنة الآن على مشارف الانتهاء من مراجعة هذه العقود وستصحح الأوضاع لما يضمن تطوير هذه الموانئ..

### حرم الموانئ

< على ذكر الحرم الشرقي للميناء.. ثمة مشاكل تخص الأراضي المجاورة والمحسوبة ضمن حرم الميناء ما هو أساس هذه المشاكل...؟ وما إجراءات حلولها...؟

- 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 وبالتالي تنمية البلد من هذا المساحات الهامة، والجانب الثاني 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.. هذا الحلل 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 التعاقداتي قانونياً، وقد أوقفت اللجنة بعض العقود المخالفة.. وقريباً سيصدر قرار من مجلس الوزراء حول توصيات اللجنة والبنود

# حوار

غاطس أكبر يصل إلى) 16 (متراً على أقل تقدير وهذا للأسف ما يفتقده ميناء الحديدية الذي مضى على تنفيذ وإنشاء آخر 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 الحديدية وتعميق القناة الملاحية، من قبل شركة استشارية أجنبية وظلت حبيسة الأراج لعدم توفر الدعم والتمويل المادي المطلوب لتنفيذ مثل هذا المشروع الحيوي وألهم.. ومن الناحية الاقتصادية والتنموية(70٪) من احتياجات اليمن من الغذاء والمواد الأخرى تدخل عبر ميناء الحديدية، تحركنا مع وزارة النقل ممثلة بالدكتور / واعد عبدالله باذيب 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) لسنة2013م بشأن (الإجراءات التنفيذية العاجلة لتأهيل ميناء الحديدية) بالتمويل الحكومي للمشروع، وبتكلفة إجمالية تصل إلى (307) ملايين دولار.. كل هذا بفضل جهود ودعم قيادة 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 التحديتية وفقاً للدراسات الخاصة بالمشروع فإن مكونات المشروع تتضمن إنشاء رصيف حاويات جديد بطول 600متر مصمم على أعماق تصل إلى16 - متراً، وتعميق القناة الملاحية إلى12 - متراً وإنشاء حوض استدارة جديد بعق12 - متراً وقطر 500متر .. وكذا إنشاء ساحات خرسانية لرص وتشوين الحاويات بمساحة (200000) متر مربع، وإنشاء طريق إسفلتي جديد بطول (1.100)متر طولي يربط المحطة بشبكة الطرق القديمة وبوابات الخروج، وكافة المرافق والبنى التحتية والفوقية المتعلقة بالمحطة الجديدة من مباني إدارية ورش وهناجر ومستودعات.. كما يتضمن المشروع إنشاء محطة كهربائية متكاملة، وشبكات المياه والصرف الصحي ومنظومة مكافحة الحرائق ومركز للإطفاء، وأسوار حماية، وشراء وتوريد الأليات والمعدات التشغيلية الخاصة بالمحطة من رافعات جسرية وحاضنات ورؤوس قاطرة، والمعدات البحرية ومن لنشآت بحرية مختلفة وغيرها.

### الموارد البشرية

< أمام هذه الطموحات.. كيف تنظرون لمسألة تطوير عناصر الإنتاج كالموارد البشرية؟ وما هي جهود المؤسسة لتحسين وضع موظفي الموانئ؟ - ننظر لهذه المسألة بعين الاعتبار كون العنصر البشري أهم ركائز الإنتاجية، وبالتالي فالمؤسسة توليه جل اهتمامها وتضع عملية التدريب التشغيلية للمحطة من رافعات جسرية وحاضنات ورؤوس قاطرة، والمعدات البحرية ومن لنشآت بحرية مختلفة وغيرها. كافة الموظفين ليستفيد الجميع.. وتشجيعهم على توسيع وتطوير الممارك 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 التوضيح بأن أوضاع موظفي مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية ولله الحمد أفضل بكثير من موظفي قطاعات أخرى، فالمؤسسة كانت من أولى المؤسسات في تطبيق المرحلة الثالثة من استراتيجيتها الأجيور والمصرتبات، ومنح العلاوات السنوية المستحقة بشكل منتظم..كما كانت المؤسسة أيضاً سباقة إلى البدء بتصحيح الأوضاع المعيشية لعمالها وموظفيها والاستجابة لكافة المطالب والحقوقية والقانونية المتعلقة بالعمال، والجهات الإدارية المختصة والمسئولة عن الموظفين المتمثلة

( 5,5 مليون دولار فائض)

إيرادات في 2012م بعد

استيفاء المصروفات

وشراء حاضنتين للحاويات

بـ(1,281,600) يورو،

وسداد مليار ريال لوزارة

المالية

< كيف تعاملتم مع مشاكل عُُمال ميناء الحديدية والموانئ الفرعية الأخرى؟

- فيما يتعلق بعمال الشحن والتفريغ فنود الشريحة من العمال هو دور رقابي وإشرافي فقط وهم يتبعون شركات القطاع الخاص ومع ذلك فقد استجابت المؤسسة والتزمت بتنفيذ كل ما يخصها من المطالب التي تقدم بها عمال الشحن والتفريغ وأوقت بكافة التزاماتها تجاههم وهناك محاضر موقفة وموقعة تثبت ذلك، كما أسهمت المؤسسة بشكل مباشر وكان لها دور إيجابي وفاعل في تنفيذ مطالب العمال المرتبطة بالشركات الملاحية.

### أخيراً

