

ميناء المكلا بوابة الشرق البحرية لليمن (المشكلات والحلول المقترحة)

إعداد / محمد صالح الكثيري

مارس 2022

ميناء المكلا بوابة الشرق البحرية لليمن (المشكلات والحلول المقترحة)

مارس 2022

المحتويات

3	- المقدمة
4	- المنهجية
4	- الأهداف
5	- خلفية عامة
6	- الصعوبات والمشاكل والاحتياجات
7	- أسباب المشكلة
8	- الفئات المتضررة من المشكلة
9	- صعوبات يواجهها الوكلاء الملاحيين والتجار في ميناء المكلا
10	- الإضرار المترتبة على تأخير البواخر
11	- الاحتياجات
11	- الجهات المسؤولة عن السياسات التطويرية المرتبطة بالميناء
12	- جهات يتداخل عملها عند عمل أي مشروع من قبل الميناء
12	- السياسات الممكن اتخاذها للمساعدة في حل مشاكل الميناء
13	- التأثير المجتمعي على أعمال الميناء
14	- حلول تم تنفيذها في الميناء
14	- الحلول والتوصيات المقترحة لمعالجة المشكلة
16	- صور من ميناء المكلا
17	- مصادر ومراجع

المقدمة

يعتبر ميناء المكلا واحداً من اهم الموانئ الواقعة على البحر العربي، كما يعد المنفذ البحري الوحيد في محافظة حضرموت المطل على ذلك البحر.

تم إنشاء الميناء الحديث نهاية العام 1985 م في منطقة ((خلف)) كميناء متعدد الأغراض لخدمة الحركة التجارية والسلمكية ومشتقات النفط للمحافظة والمحافظات الأخرى^(١).

ومنذ اندلاع الحرب الحالية في اليمن توجه التجار الى المناطق الأمنة التي تعتبر المكلا واحدة منها إضافة إلى توفر الامن العام في الطرقات المؤدية من وإلى هذه المدينة الساحلية.

وقد ساهم تطور الرافعات المستخدمة في الميناء ونقص التعرفة الجمركية مقارنة بموانئ أخرى في الدفع بالتجار نحو ميناء المكلا، ما ساعد في زيادة نشاطه ليتحول من منطقة عبور إلى مركز وبوابة بحرية امتدت خدماتها الى مناطق واسعة داخل الجمهورية اليمنية كالهرة ووادي حضرموت وشبوه وعدن والمحافظات الشمالية في ظل إغلاق ميناء الحديدة بسبب الحرب.

ارتفاع منسوب النشاط في الميناء ارتفع معه عدد الحاويات حيث وصل عدد الحاويات التي تم إنزالها في ميناء المكلا خلال العام 2021 م 59000 حاوية بدلا من 3,000 حاوية العام 2014م وأصبح الرصيف الثالث يستقبل البواخر الخشبية بمعدل 324 باخرة في السنة بدلا من 260 باخرة العام 2001.

وصحيح ان هذا التحول ساهم في تحويل الميناء من معبر الى مركز رئيسي لكن المشكلة تكمن في ان هذا الميناء لم يصمم ليكون كذلك حيث ما يزال في طور المرحلة الأولى من المراحل الثلاث المفترضة والتي لم يتم استكمالها حتى الان.

يعاني الميناء عددا من المشاكل التي ظهرت بشكل واضح ترافقا مع هذا التوجه الكبير نحوه كمشكلة المساحة والتخزين وقلة الإمكانيات والقدرات حيث ان عدد الأرصفة اقل من العدد المطلوب لاستيعاب العدد الكبير من البواخر التي تقصد الميناء ما يجعل الكثير منها يظل منتظراً في البحر الامر الذي يتسبب في زيادة التكلفة الى جانب طول مدة التفريغ بسبب نقص عدد الرافعات عن المعدل المطلوب، كل ذلك الى جانب كون العمق الحالي للميناء غير قادر على استقبال البواخر الكبيرة فعلى سبيل المثال يتم انزال البضائع القادمة من الصين في موانئ دبي جبل علي في الامارات العربية المتحدة وميناء جدة

في المملكة العربية السعودية ومن ثم يعاد شحنها مرة أخرى إلى ميناء المكلا ما يزيد من حجم الاعباء التي تتحول الى تكاليف إضافية⁽²⁾.

المنهجية

تعتمد منهجية هذا الملخص السياساتي على المقابلات الميدانية والمصادر المكتبية والمفتوحة، حيث تم اجراء عدد من المقابلات النوعية خلال شهر فبراير 2022م مع عدد من الجهات الرئيسية المعنية بقضية ميناء المكلا بما في ذلك العاملين ومديري شركات ملاحية وعدد من التجار الى جانب مقابلات أخرى تم الحصول عليها من خلال استخدام مصادر مفتوحة كمواقع الانترنت.

ركزت المقابلات على جمع المعلومات والآراء حول ماهية المشاكل التي يعاني منها الميناء والاحتياجات التي يتطلبها ومدى انعكاس ذلك على التجار الى جانب البحث عن الحلول والبدائل الواقعية والمعالجات والسياسات المقترحة لمعالجة تلك المشكلات.

في حين تنوعت المصادر المفتوحة بين الادلة والتقارير والدراسات السابقة والمقالات التي تتناول المشكلة.

الأهداف

تهدف الورقة إلى:

- 1 - تسليط الضوء على أهمية الميناء جغرافيا وملاحيا وتجاريا.
- 2 - تحديد المشاكل التي يعاني منها الميناء والصعوبات التي يواجهها والاحتياجات التي يتطلبها للقيام بدوره بشكل افضل.
- 3 - معرفة الجهات التي تدير الميناء حاليا وتلك المسؤولة عن أي عملية تدخل فيه قد تحدث في المستقبل .
- 4 - جمع المقترحات والحلول المقترحة .

ولغرض تحقيق تلك الاهداف تم تقسيم الورقة إلى مجموعة من المحاور وهي:

- 1 - المقدمة.
- 2 - المنهجية.
- 3 - خلفية عامة.
- 4 - الصعوبات والمشاكل والاحتياجات.
- 5 - التأثير المجتمعي على أعمال الميناء
- 6 - السياسات الممكن اتخاذها للمساعدة في حل مشاكل الميناء
- 7 - الجهات المسؤولة عن السياسات التطويرية المرتبطة بالميناء
- 8 - الجهات المتداخل عملها مع عمل الميناء
- 9 - الحلول التي تم تنفيذها.
- 10 - المقترحات والحلول الجديدة
- 11 - المصادر والمراجع.

خلفية عامة

مطلع القرن العشرين انتقل ميناء حضرموت من الشحر إلى مدينة المكلا وأصبح ميناء المكلا هو الميناء الرئيسي في المحافظة ففي الفترة بين 1903 و1905 استكملت أعمال بناء رصيف صغير للميناء ثم بناء مخازن ومن ثم تأسيس نظام جمركي وإداري منظم.

كانت البواخر بداية تفرغ حمولتها بواسطة الدعائم الخشبية ومن ثم الأبوات التي ترسو في رصيف الميناء ومنها إلى ساحة الميناء وظل الميناء يعمل بهذه الوضعية حتى يناير من العام 1985 م عندما تم افتتاح ميناء المكلا الحالي في منطقة خلف لترسو البواخر بمحاذاة الأرصفة⁽³⁾.

تم العمل في ميناء المكلا الحديث في العام 1985 اما تنزيل الحاويات فبدأ خلال عقد التسعينات من القرن المنصرم من خلال رافعة واحدة، وكان عدد الحاويات التي يتم انزالها شهريا لا يتعدى 30 حاوية.

تطور الوضع لاحقاً في الميناء وتم العمل فيه من خلال رافعتين ما ساهم في ارتفاع عدد الحاويات ومن ثم إضافة الرصيف الثالث.

ويبلغ طول الرصيف الأول 177 متراً وغطاسه 8.5 متر أما الرصيف الثاني فيبلغ طوله 184 متراً وغطاسه 8.5 متراً في حين يبلغ طول الرصيف الثالث 162 متراً وغطاسه 4,5 متراً إضافة الى وجود ميناء عائِم بويَا (S.B.M) خارج الميناء مخصص لنقلات المشتقات النفطية على بعد حوالي 200 متر عن خزانات شركة النفط اليمنية .

يمتاز ميناء المكلا بعدد من الخصائص الملاحية والاستراتيجية، تتلخص الخصائص الاستراتيجية في الموقع والتضاريس الطبيعية الملائمة والقرب من الخطوط الملاحية الدولية حيث يقع الخط الدولي على بعد 2700 كيلومتر من الميناء.

يقع ميناء المكلا في المنتصف بين الشرق والغرب إضافة إلى إطلاله على بحر ومحيط مفتوح⁽⁴⁾.

أما الخصائص الملاحية فتتمثل في المخطاف: 1-2 ميل بحري من كاسر الأمواج إلى الجهة الغربية. وكذا عرض قناة المدخل: 207 متر. وقطر الدوران: 320 متر. وكذا عمق القناة: 11متر⁽⁵⁾.

بالإضافة إلى ذلك يمتاز الميناء بتقديم تسهيلات في مختلف المعاملات. كما يخلو تقريباً من من الابتزازات المالية والرسوم خارج نطاق رسوم الدولة إضافة إلى توفر الأمن والانفتاح المجتمعي على الجميع فلا حساسيات ولا مضايقات.

الصعوبات والمشاكل والاحتياجات

دفعته الحرب بالتجار إلى التوجه صوب ميناء المكلا الآمن لكن وحد لا يكفي حين يتعلق الأمر بوجود مشكلة تتعلق بارتفاع التكلفة على التاجر وانعكاسها على المواطن منخفض القدرة الشرائية من الأساس في ظل الحرب وما رافقها من فقر وبطالة وحصار.

أسباب المشكلة

يورد هذا الموجز السياساتي عددا من الاسباب الجذرية لمشكلة الميناء والصعوبات التي تؤثر عليه بحسب نتائج تحليل المعلومات والبيانات التي تم جمعها خلال مراحل البحث ويمكن اجمال أبرز تلك الأسباب في النقاط التالية:

أولاً: رداءة خطوط النقل البري:

لا يوجد تناسب بين الخطوط البرية ومستوى نشاط الميناء حيث يرتبط شرق الجمهورية اليمنية بغربها من خلال خط اسفلتي وحيد يعرف بـ 100,16م لم تتم صيانتها منذ سنوات حيث يتطلب الخط عبر الساحل والوادي وشبوة و صافر الكثير من الترميم ما يتسبب في ابطاء سرعة نقل البضائع وامان عملية النقل⁽⁶⁾.

والى جانب ذلك فإن مرور القاطرات في وسط المدينة يتوقف طوال النهار تقريبا فيما عدا ساعتين في فترة ما بعد الظهر وهو الوقت المسموح به لمرور القاطرات وسط مدينة المكلا الى جانب التقطعات أيام المناسبات والمواسم كالتقطعات التي حدثت ابان الهبة الحضرية على سبيل المثال ما يتسبب في ابطاء حركة النقل من الميناء وتفريغ البضائع.

ثانياً: اغلاق الخط البحري الخاص بنقل المشتقات النفطية صيفا:

يتسبب سوء الأحوال الجوية واضطراب حالة البحر في اغلاق الخط البحري الخاص بنقل المشتقات النفطية خلال الصيف، الاشهر (مارس يونيو يوليو واغسطس)، فيتم تحويل بواخر المشتقات النفطية لتفريغ حمولتها في الأرصفة الرئيسية للميناء ما يسبب أزمة كبيرة خلال تلك الفترة حيث يتم احيانا اخراج باخرة بضائع من الرصيف لإدخال باخرة مشتقات نفطية تنفيذا لأوامر عليا أو استجابة لحاجة ماسة كالكهرباء وغيرها مع العلم أن تكاليف دخول وخروج الباخرة من الرصيف، يصل في البواخر الكبيرة إلى 7 ألف دولار وفي البواخر الصغيرة الى ثلاثة ألف دولار، (البواخر الخاصة بالمشتقات النفطية والخاصة بالكهرباء على وجه الخصوص لا يوجد لها رسوم والميناء هو من يتحمل التكاليف).

ثالثاً: تعثر تطوير مبنى الإدارة:

أدى تأخر تسليم الصيادين صناديق تابعة لهم متواجدة في محيط الميناء رفقة تضارب السلطات الى تعثر إمكانية تطوير وتوسعة المبنى الإداري للميناء الامر الذي جعله يعمل من خلال مقر اداري صغير مزدحم بإدارات وقطاعات أخرى ما يتسبب في صعوبة إدارة الميناء.

رابعاً: ارتفاع اجور نقل الحاويات:

تصل قيمه نقل الحاوية في ميناء المكلا 14.000 دولار أي بزيادة قدرها 2500 دولار مقارنة بمواني عمان وبزيادة 400 دولار عن موانئ اخرى في الجمهورية.

خامساً: صغر مساحة ارض الميناء:

يعاني الميناء من مشكلة في صغر مساحة ارضيته التي لا تستوعب إنزال اعداد كبيره من الحاويات خاصة مع استقطاع جزء من تلك المساحة لصالح الصوامع.

سادساً: عدم وجود رافعات للحاويات:

تعتمد عمليات الشحن والانزال في البواخر الحديثة على الرافعات الآلية وهو ما لا يتوفر في ميناء المكلا ما يتسبب في ابطاء عمليات التفريغ والشحن في الميناء حيث تمتد عملية افرغ وشحن الباخرة فيه الى أربعة ايام.

سابعاً: قلة الأرصفة المخصصة للبواخر:

يملك الميناء رصيفين فقط مخصصة للبواخر وهو عدد قليل جدا مقارنة بعدد البواخر الوافدة على الميناء ما يتسبب في جعل البواخر تقف في البحر في انتظار خلو الرصيف.

ثامناً: نقص سعة الخزانات الخاصة بالمشتقات النفطية:

من المعروف ان تكلفة النقل تقل في البواخر الكبيرة الا ان نقص سعة خزانات المشتقات النفطية تجعل الميناء غير مستفيد من تلك الميزة ذلك ان الخزانات المخصصة للديزل تتسع لعشرين ألف طن فيما تتسع خزانات البترول لعشرة آلاف طن ومع إضافة سعة 5000 طن تظل هذه السعات غير كافية حيث لا تتمكن معها البواخر ذات السعات الكبيرة من الرسو وتفريغ حمولتها في الميناء.

الفئات المتضررة من المشكلة

تنعكس المشاكل التي يعاني منها الميناء بحسب المعلومات والبيانات التي تم جمعها على فئتين اثنتين هما التجار والمواطنين.

1 - فئة التجار: تتمثل الانعكاسات السلبية لمشكلات الميناء على هذه الفئة في ارتفاع التكلفة بسبب تأخر السفن في المخطاف ويرجع الأمر إلى أن نظام دخول السفن يمر

بالمراحل التالية⁽⁷⁾:

- استخراج تصريح من مكتب وزارة النقل.
- إرسال الأوراق لمكتب الرياض مع الوثائق المطلوبة للفحص والتأكد من البضاعة. ثم تتحول إلى مكتب الخلية لإعطاء التصريح الأمني.
- الاجراءات تتم غالبا في يوم واحد، ولكن وبسبب أخطاء بشريه قد يهمل طلب الحصول على الترخيص فيؤدي إلى اشكالية في خروج التصريح ويتم تأخيره فتصل الباخرة قبل وصول التصريح، ما يسبب حدوث تأخير مصدره انتظار الباخرة.
- عند وصول الباخرة يتم إشعار المنطقة العسكرية لإصدار تصريح بدخول الباخرة للميناء لتفريغ حمولتها.

2 - فئة المواطنين تنعكس المشكلة على المواطنين من جهة ارتفاع تكلفة المنتج فالتاجر يعوض ما يدفعه من تكاليف بقاء الباخرة في البحر وتعرفة الجمارك عن طريق إضافة كل ذلك الى ثمن السلعة ما يتسبب في ارتفاع الأسعار إضافة إلى تقطع الكهرباء خلال فترة الصيف بسبب الأزمة الناتجة عن توقف الخط البحري للمشتقات البحرية فينقطع دخول بواخر المشتقات.

صعوبات يواجهها الوكلاء الملاحيين والتجار في ميناء المكلا:

واجه الوكلاء الملاحيين والتجار في ميناء المكلا مجموعة من الصعوبات منها:

- قلة عدد الأرصفة في الميناء المخصصة لبواخر الحاويات حيث يوجد رصيفين اثنين فقط وهذا يتسبب في انتظار البواخر لفترة قد تصل إلى 12 يوما ما ينتج عنه تكاليف اضافية على التاجر.
- إعطاء بواخر المشتقات النفطية الأولوية في الدخول الى الميناء اوقات الصيف على حساب بواخر الحاويات بحجه الاحتياج الطارئ للمشتقات النفطية لمحطات الكهرباء، يتسبب في تاخير إنزال حاويات البضائع مايسبب الاخلال بالتزامات التجار لدى الغير.
- رفع الجمارك بمقدار الضعف في الآونة الأخيرة إضافة الى فرض رسوم اضافيه من قبل

السلطة المحلية لصالح صندوق النظافة تتراوح بين 400 ألف الى 600 ألف ريال للحاوية الواحدة بعد ما كانت عند سقف الـ 10,000 للحاوية 10 اقدام و 20,000 للحاوية 20 قدم، وهنا تجدر الإشارة الى انه قد تصل رسوم صندوق النظافة للحاوية الواحدة الى اكثر من المبلغ اللازم لجمركتها وبالتالي فان إضافة اي رسوم على التاجر سينعكس سلبا على اسعار البضائع بالنسبة للمستهلك⁽⁸⁾.

- تعدد الجهات الأمنية في الميناء والتي تصل الى ستة جهات أمنية يتم بينها تداخل في الصلاحيات.
- التعامل اليدوي في إدارة الميناء والسندات الإدارية وما تسببه من متاعب نتيجة حدوث اخطاء تأخذ وقتا في مراجعتها مع الوكيل الملاحي حيث يفترض أن يكون النظام الاداري آليا للحد من الاخطاء البشرية.

الإضرار المترتبة على تأخير البواخر:

لكل شئ كلفته وفي ميناء صغير تمثل عملية تأخير الشن والتفريغ كلفة إضافية كما تبين ولتوضيح مظاهر تلك العملية واضرارها نورد النقاط التالية:

- وقوف الباخرة في منطقة الانتظار على بعد 12 ميل وبعمق 300 متر لا يتم فيها إنزال المخطاف لتثبيت الباخرة وبالتالي تظل الباخرة في حركة مستمرة ما يكلفها تكاليف إضافية.

وقد تتراوح فترة الانتظار في ميناء المكلا بين 3-12 يوما.

- احتواء الميناء على رصيفين فقط يرفع من عدد السفن المنتظرة خارج الميناء والتي تصل أحيانا إلى 6 سفن ما يكلفها وقود إضافي وتكاليف إضافية يتحملها التاجر عن كل يوم تأخير بحسب الاتفاق المبرم بين التاجر والشركة الناقلة، ويختلف مبلغ الانتظار للبواخر على حسب حجم الباخرة ويتراوح بين 5,000 الى 15000 دولار لليوم الواحد، مع الأخذ في الاعتبار أن الأولوية في الموانئ للبشر (البواخر السياحية) ثم للحيوانات ثم للحاويات ثم السفن الخشبية⁽⁹⁾.

الاحتياجات

في الوقت الذي يقترب فيه اليمن من حافة مجاعة واسعة النطاق، فإن عملية ترميم وتجديد ميناء المكلا أصبحت أكثر أهمية من أي وقت مضى. وفي هذا الاتجاه تم أيفاد خبراء هولنديين من ميناء روتردام وشركة SOLID PORT SOLUTIONS خلال الفترة من 22 نوفمبر إلى 4 ديسمبر 2020 لإجراء التقييم الأولي لتحديد الحد الأدنى من المتطلبات اللازمة لتحسين الإنتاجية والإدارة الفعالة للميناء⁽¹⁰⁾.

خلص التقييم إلى أن هناك حاجة لحزمة استثمارية بقيمة 28,030,000 دولار أمريكي للحفاظ على استمرارية القدرة التشغيلية الحالية للميناء والعمل على استعادة حالته قبل الحرب كما تم تحديد أولوية المشاريع على النحو التالي:

- 1 - المشاريع ذات الأولوية الأولى: ستساعد في الحفاظ على استمرارية القدرة التشغيلية الحالية للميناء.
- 2 - المشاريع ذات الأولوية الثانية: ستساعد في تحسين التعامل مع البضائع.
- 3 - المشاريع ذات الأولوية الثالثة: ستساعد في استعادة وتحسين السلامة واستدامة القدرة التشغيلية واصلها.

الجهات المسؤولة عن السياسات التطويرية المرتبطة بالميناء:

- تتوزع المسؤولية بين عدد من الجهات تتمثل في:
- السلطة المحلية: تنبع صلاحيتها حول ميناء المكلا كون الميناء يقع ضمن النطاق الجغرافي لعمل تلك السلطة.
 - وزارة النقل: تمتلك صلاحيات على مؤسسة الموانئ ويعتبر ميناء المكلا الميناء الرئيسي للمؤسسة.
 - الغرفة التجارية والتجار: سواء بسبب الارتباط بينهم والوكلاء الملاحيين او من ناحية تقديم الجانب الخدماتي كتزويد البواخر بالطعام والوقود.

جهات يتداخل عملها عند عمل أي مشروع من قبل الميناء

هنالك جهات متعددة في حالة شراكة مع الميناء ما يقتضي من الأخيرة التشاور معهم في مسائل اتخاذ القرار من تلك الجهات:

- إدارات مكاتب الآثار والسياحة، والعقارات، والبيئة والجيولوجيا خاصة فيما يتعلق بالصادرات من احجار ومواد طبيعية.

ومن الإشكاليات القائمة في هذا الاتجاه:

- عدم وجود شركات قانونية متخصصة في إدارة المشاريع في اليمن بحيث تضع عقوداً نموذجية بين الدولة والتجار من شأنها ان تضمن الحقوق المتبادلة بين الاطراف، الامر الذي تتم معالجته عبر عقود جاهزة تأتي من الخارج ويتم تنقيحها في اليمن وهي عملية قد تستغرق عدة أشهر.

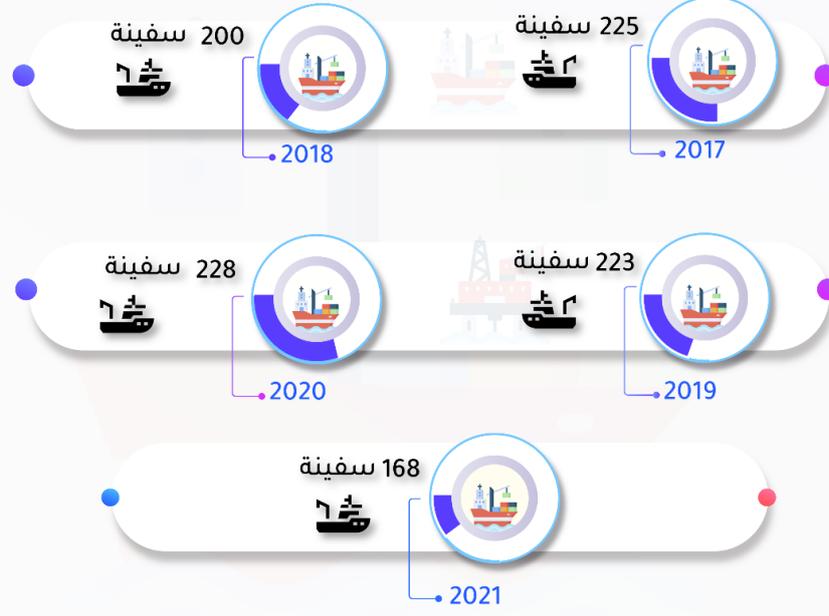
- غياب الدراسات الاقتصادية الاستراتيجية ودراسات الجدوى المعمقة

- الحاجة الى مشاركة السلطة المحلية في جميع المشاريع بغرض تسهيل الصعوبات إضافة إلى الحاجة الى القرارات الصادرة من السلطة المركزية كبديل لضمان الحقوق.

السياسات الممكن اتخاذها للمساعدة في حل مشاكل الميناء:

- تطوير المؤسسات والتنسيق مع وزارة النقل في رسم سياسات تطويرية.
- معالجة أسباب الخوف لدى التجار المتخوفين من التعامل مع الميناء وحل مشكلة الضمانات التي يطلبها التجار بسبب تلك المخاوف.
- زيادة إيرادات الدولة من خلال التركيز على مواردها الطبيعية والعمل على تصديرها.

السفن القادمة الى ميناء المكلاء خلال الخمس سنوات



شكل يوضح مستوى نمو عملية دخول السفن الى الميناء خلال الخمس السنوات الماضية⁽¹⁾.

من خلال البيانات التي تضمنها الشكل تتضح مدى الحاجة الى تطوير الميناء لزيادة عدد البواخر الوافدة اليه ومعالجة ذلك أسباب التراجع المتعلقة بانخفاض مستوى جاهزية الميناء لاستقبال عددا أكبر من البواخر.

التأثير المجتمعي على أعمال الميناء:

باستثناء عمليات قطع الطرق في المناسبات والمواسم نتيجة التظاهرات و«الهابات» وما شابه داخل المدينة يمكن القول ان لا تأثير اجتماعي سلبي على أنشطة واعمال الميناء.

حلول تم تنفيذها في الميناء

• معالجة مشكلة قلة الأرصفة

عملت إدارة الميناء على إيجاد بعض الحلول ممكنة التنفيذ لعدد من المشكلات التي يعانيها الميناء ومن تلك الحلول:

- معالجة مشكلة نقص عدد الأرصفة حيث تمت المعالجة من خلال تنظيم رسو سفينتين صغيرتين في رصيف واحد. كما شرعت ادارة الميناء في تجهيز الرصيف الثالث من خلال افراغه من السفن الخشبية المتهالكة وقد تم إخراج اثنتين من تلك السفن ومتبقي اربعة سفن جاري إخراجها من الرصيف.

• معالجة مشكلة محدودية التخزين للحاويات

يعاني ميناء المكلا من مشكلة محدودية التخزين للحاويات خصوصا مع تزايد قدوم خطوط ملاحية عالمية مثل (MSC) و(COSCO) و(HORIZON SHIPPING LINE) وقد قامت مؤسسة موانئ البحر العربي اليمانية بوضع معالجة للمشكلة من خلال استئجار ساحة حاويات بقدرة استيعابية (2500) حاوية على مسافة 7 كيلومتر خارج الميناء⁽¹²⁾.

وقد ساهمت هذه الساحة الخارجية في تقليل عملية تكدس الحاويات داخل ساحات الميناء ما وفر مساحات لتحريك الاليات والمعدات الخاصة بالشحن والتفريغ بشكل سلس، ومساحة لتخزين البضائع في مساحات امنة داخل الميناء.

الحلول والتوصيات المقترحة لمعالجة المشكلة:

كمساهمة في معالجة مشكلات الميناء يقدم هذا الملخص السياساتي بعض مقترحات الحلول والبدائل التي يمكنها معالجة بعض المشكلات الملحة او الحد منها على الأقل، وهي عبارة عن أفكار يمكن تلخيصها من خلال النقاط التالية:

• إزالة بعض المنشآت او تقليص مشاحتها داخل الميناء بغرض زيادة مساحة الأرصفة فعلى سبيل المثال يمكن إزالة او تقليص مساحة مبنى مستودع تابع للتجار يتواجد في رصيف رقم (1) يمكن ان يوفر مساحة إضافية لتوسعة الرصيف المذكور.

- إنشاء بوية كبيرة لتقليل الضغط على الميناء.
- تفعيل عمل إدارة الجودة والمقاييس لضبط عمليات إنزال البضائع بطرق علمية (تجريف الاسمنت بالجرافات مثالا).
- دراسة إمكانية إنشاء ميناء جديد في منطقة مهيأة مفتوحة كمنطقة بروم على سبيل المثال نظرا لصعوبة تنفيذ احتياجات توسعة الميناء الحالي بسبب الازدحام العمراني حوله والحاجة الى تصفية الرمال القادمة من البحار المفتوحة بين فترة وأخرى. خاصة ان الأولوية في ميناء المكلا تأتي للحاويات بسبب ارتباطها بجدول محددة مع موانئ أخرى ما يتطلب مساحة أوسع من مساحة الميناء الحالي⁽¹³⁾.
- إنشاء أنبوب بحري يعمل بطاقة 70 بالمئة على مدار العام لحل أزمة توقف الخط البحري خلال الصيف الامر الذي سيزيد من معدل استقبال بواخر الحاويات وعدم انقطاع دخولها بسبب رسو بواخر المشتقات النفطية ومن شأن هذا المقترح زيادة إيرادات الدولة⁽¹⁴⁾.
- إنشاء بوية أكبر من الحالية لبواخر المشتقات النفطية لتقليل الضغط على ارفصة الميناء.
- تقديم تسهيلات تشجع مساهمة التجار في إنشاء صوامع لحفظ الأطعمة ما يسهل جعل الميناء مركزا لخدمة المحافظات المحيطة.
- توسعة الميناء الحالي من خلال الاخذ بالخيارات التي اقترحتها مؤسسة موانئ البحر العربي والتي تمثلت بـ:
- **الخيار الأول:** تمديد كاسر الأمواج الرئيس وبناء رصيف بطول 300 متر على امتداد رصيف رقم...
- **الخيار الثاني:** بناء كاسر أمواج جديد وثلاثة أرصفة للمنطقة الخلفية الواقعة خلف كاسر الأمواج الرئيس.

صور من ميناء المكلا



مصادر ومراجع:

- 1 - WWW.WIKIPEDIA.ORG.
- 2 - الدكتور محمد عبد الكريم عكاشة، قيام السلطنة القعيطية والتغلغل الاستعماري في حضرموت (1839-1918) ص 107-108.
- 3 - مروان اليزيدي، ميناء المكلا بين الماضي والحاضر.
- 4 - المهندس سالم علي عبد الله باسمير، مدير مؤسسة موانئ البحر العربي اليمنية. مقابلة شخصية أجراها معد التقرير بتاريخ 10 فبراير 2022..
- 5 - كتيب مؤسسة موانئ البحر العربي اليمنية.
- 6 - سالم باسمير.
- 7 - سالم باسمير، مقابلة شخصية أجراها معد التقرير بتاريخ 12 فبراير 2022.
- 8 - مؤسسة الشرق الأوسط للملاحة. في لقاء قام به معد التقرير مع المدير بتاريخ 14 فبراير 2022
- 9 - سالم باسمير .
- 10 - تقرير تقييم الأضرار والقدرات في ميناء عدن والمكلا
<https://www.ye.undp.org/content/yemen/ar/home/library/damage-and-capacity-assessment-of-ports--aden-and-mukalla.html>
- 11 - موقع مؤسسة موانئ البحر العربي اليمنية [/ https://www.yaspc.co/ar](https://www.yaspc.co/ar)
- 12 - سالم باسمير
- 13 - مؤسسة الشرق الأوسط للملاحة. في لقاء قام به معد التقرير مع المدير بتاريخ 14 فبراير 2022
- 14 - سالم باسمير



مركز الدراسات والإعلام الاقتصادي أحد أهم منظمات المجتمع المدني اليمنية التي تعمل في الشأن الاقتصادي والتوعية بالقضايا الاقتصادية وتعزيز الشفافية والحكم الرشيد ومشاركة المواطنين في صنع القرار، والعمل على إيجاد إعلام مهني ومحترف.

اليمن - تعز - حي الدحي

☎ 00967-4- 249306

© www.economicmedia.net
✉ economicmedia@gmail.com
📍 @Economicmedia
🌐 Economicmedia