

# ورقة سياسات عامة

## إعادة تشغيل وتطوير ميناء المخا.. خطوة لا تحتل التأجيل !



إعداد/ د. محمد سيف قحطان

مايو 2022

# إعادة تشغيل وتطوير ميناء المخا.. خطوة لا تحتمل التأجيل !

مايو 2022

## المحتويات

3	- مقدمة1
6	- هدف إعداد الورقة
6	- منهجية إعداد الورقة
6	- آثار مشكلة توقف أنشطة الميناء التجارية
7	- أسباب عدم تشغيل الميناء بعد استعادته من قبل الحكومة اليمنية
7	- أسباب عدم تطوير الميناء وتوسيعه
8	- المقومات الخاصة لميناء المخاء
8	- أهمية الموقع الجغرافي لميناء المخاء
8	- الخصائص الملاحية للميناء
9	- أقسام الميناء وحجمه الرسمي
9	- تقييم الوضع الحالي لميناء المخا
10	- حجم النشاط في ميناء المخا قبل توقفه نهاية العام 2014
11	- الفئات المتضررة من استمرار المشكلة 9
12	- الآثار الناجمة عن استمرار المشكلة 9
12	- الاحتياجات اللازمة لمعالجة المشكلة 10
13	- الإطار القانوني والتنظيمي لتطوير وتشغيل الموانئ اليمنية 11
14	- مقترحات إعادة تأهيل ميناء المخا إلى حالته التشغيلية نهاية عام 2014م 11
15	- مقترحات تطوير وتوسعة ميناء المخا لاستقبال جميع أنواع السفن 13
16	- الاستراتيجية المقترحة لإعادة تأهيل وتطوير ميناء المخا 13
16	- توصيات ومقترحات عامة لإعادة تأهيل وتطوير ميناء المخا 14

## المقدمة:

ميناء المخا هو أحد الموانئ التجارية في اليمن، يطل على ساحل البحر الأحمر. يتبع إداريًا مؤسسة موانئ البحر الأحمر محافظة الحديدة. ويتبع جغرافيًا محافظة تعز التي يبعد عنها بمسافة 100 كيلو متر طولي.

قديمًا، وحتى القرن السابع عشر الميلادي كان ميناء المخا وسيلة لإقامة مركز تجاري في مدينة المخا، وأهم ميناء ليس في اليمن فحسب وإنما في الجزيرة العربية والخليج ودول القرن الأفريقي، حيث عرفه العالم من خلال تصديره لأجود أنواع البن اليمني الذي عُرف باسم «موكا كوفي»<sup>1</sup>. ولكن هذه الأهمية المرتبطة بتصدير البن، انتهت بانتهاء تصدير البن اليمني إلى الخارج.

لم يحظ ميناء المخا بالاهتمام الكافي بعد تلك الفترة من قبل الدولة، وظل كذلك حتى عام 1955م، حيث تم إنشاء ميناء في المخا وفقًا لتصاميم فرنسية، وتكوّن من جسر بعرض 20 متر يصل مدينة المخا بالجزيرة الواقعة جنوب غرب المدينة، وطريق الجزيرة طوله 1850 مترًا مرصوف بالأحجار المكسرة بعرض 6 متر وطول 160 متر.

وفي عام 1978م أنشئ ميناء جديد بواسطة شركة هولندية. هذه الإنشاءات المحدودة للميناء مكنت الميناء من القدرة على تداول بضاعة (1.500.000 طن سنويًا). موزعة للبضائع:

**صب جاف: (500.000 طن):** مثل الفحم والحديد الخام والأخشاب والحبوب....).  
بالتالي فإن أقصى حجم يمكن تداوله من هذه البضائع في الميناء هو 41 ألف طن شهريًا. هذه الطاقة صغيرة الحجم مقارنة باحتياجات المحافظة من القمح كأحد انواع الحبوب، واهمها كمصدر غذاء اساسي لسكان اليمن. وتتطلب عملية استيراد القمح وجود صوامع في الميناء. تناسب الحاجة الكبيرة من القمح للمحافظة والبلد بشكل عام. لكن هذه الطاقة المحدودة للميناء لم تشجع التجار مستوردي القمح على بناء صوامع لتخزين ما يمكن استيراده من قمح. على عكس قيامهم ببناء هذه الصوامع في مينائي عدن والحديدة او بالقرب منهما.

**صب سائل: (1.000.000 طن):** مثل المحروقات والزيوت وغيرها. وبذلك فإن أقصى حجم يمكن تداوله من هذه البضائع في الميناء 83 ألف طن شهريًا.

1- الموقع الرسمي لمؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية.

ورغم محدودية الطاقة التشغيلية للميناء، لم يستطع الميناء الاستمرار في تداول هذا الحجم المحدود من البضائع، نظراً لقيام مؤسسة موانئ البحر الأحمر في الحديد - التي يتبعها الميناء إدارياً - بسحب حفار صيانة القناة الملاحية إلى الحديد، حسب مصادر ذات علاقة، وبذلك ركزت المؤسسة نشاطها في ميناء الحديد كميناء رئيس، وكان ميناء المخا بالنسبة للمؤسسة ميناءً ثانوي.

ما يؤكد ذلك ان مؤسسة موانئ البحر الأحمر لم تقم بأي أعمال تطويرية في الميناء منذ إنشائها بالقرار الجمهوري رقم 63 لعام 2007م، على الرغم من التطوير المستمر في ميناء الحديد. ولا تزال مستمرة في ذلك حتى تاريخه، ولديها خطط مستقبلية لتطوير وتوسعة الميناء. على الرغم من التشغيل المحدود للميناء، ذو الطاقة التشغيلية صغيرة الحجم، فقد توقف تماماً عن ممارسة نشاطه التجاري منذ أواخر العام 2014م؛ بسبب سيطرة جماعة الحوثيين "وهي حركة دينية مسلحة سيطرت على العاصمة اليمنية صنعاء في سبتمبر 2014 وعدد من المحافظات اليمنية".

وظل كذلك حتى بعد استعادته من قبل من قبل الحكومة اليمنية "المعترف بها دولياً" في العام 2017م<sup>2</sup>. ولم يعاود نشاطه التجاري، ولم تكلف الوزارة جهة أو شخصاً بإدارة الميناء طوال تلك الفترة، وبتاريخ 25 مايو 2021م كلف وزير النقل قائماً بأعمال مدير الميناء.

وفي 2022/2/18م تم تدشين استعادة الحركة التجارية في الميناء، بتصدير شحنة منتجات زراعية (بصل) إلى الخارج. وذلك بعد التحقق من صلاحية القناة الملاحية بواسطة شركة أجنبية متخصصة، وتبين إمكانية مرور سفن في القناة بوزن محدد، إلا إن الميناء تعرض للقصف من قبل جماعة الحوثيين بشهر سبتمبر 2021م<sup>3</sup>.

كان مدير الميناء قد أكد بتاريخ 2021/7/29م في مقابلة متلفزة<sup>4</sup> إن الحرب لم تبق شيئاً داخل الميناء، وانتهت ممتلكاته البحرية والبرية». وأكد مدير الميناء استعادة بعض التجهيزات قبل تدشين استعادة نشاطه التجاري في فبراير الماضي<sup>4</sup>.

ظلت محافظة نجران تستورد حاجاتها من البضائع والمواد الخام عبر مينائي عدن والحديدة، وبعد استيلاء جماعة الحوثيين على ميناء الحديد، وحصارها لمدينة نجران. أصبح ميناء عدن وما زال المصدر الوحيد لاستيراد حاجة المحافظة من البضائع. وبسبب قطع الطريق الرئيسي بين عدن ونجران، أصبحت المحافظة مضطرة لنقل البضائع المستوردة والواقعة إلى ميناء عدن، عبر طريق فرعي وعمر، حيث تمر

2- انظر مقاطع الفيديو التوثيقية في المرفق رقم 2.

3- المرجع السابق

4- المرجع السابق

البضائع في محافظة لحج قبل وصولها إلى محافظة تعز، وبسبب الاضطراب الأمني في الطرقات بسبب الحرب وما رافقها من تقطعات، وتوقفات إجبارية، وحوادث تعرضت لها مركبات النقل في طريق هيجة العبد، مصحوبة بوفيات في أحيان كثيرة، وغيرها من المشاكل التي رافقت نقل البضائع من عدن إلى تعز. كل ذلك أدى إلى ارتفاع تكلفة النقل، وبالتالي ارتفاع تكلفة السلع إلى ما يزيد عن 30% وفقاً لتصريحات رسمية<sup>5</sup>، ما أثقل كاهل المواطنين في المحافظة.

إن استيراد حاجة المحافظة من البضائع والمواد الخام عبر ميناء المخا بإمكانه أن يخفف من معاناة سكان المحافظة على الأقل، من الأعباء الإضافية لتكاليف النقل والمشاكل المصاحبة لنقل السلع الواردة عبر ميناء عدن، والمبينة لاحقاً في هذه الورقة.

لهذا تتناول هذه الورقة بالبحث والتحليل أسباب وآثار مشكلة توقف ميناء المخا عن ممارسة أنشطته التجارية المحدودة منذ اندلاع الحرب في نهاية العام 2014م، وعدم تشغيل الميناء منذ استعادته من قبل الحكومة اليمنية عام 2017م، فضلاً عن عدم قدرة المحافظة على استخدام الميناء لاستيراد ما تحتاجه من بضائع تسد حاجاتها، لتخفيف معاناة المواطن، وتحاول الورقة أن تقدم حلولاً وتوصيات لمعالجة هذه المشكلة.

## هدف إعداد الورقة

هدفت الورقة إلى التعرف على واقع النشاط التجاري لميناء المخا، وأسباب توقفه عن ممارسة نشاطه منذ استعادته من قبل الحكومة اليمنية عام 2017م، وتحليل طاقاته الإنتاجية، فضلاً عن تحليل العناصر الهندسية والإدارية والقانونية ذات العلاقة بعملية إعادة تأهيل وتطوير وتنمية ميناء المخا، وإظهار متطلبات تفعيل الميناء لخدمة الاقتصاد المحلي والوطني.

## منهجية إعداد الورقة

تم الاعتماد في إعداد هذه الورقة على المنهج الوصفي، الذي يهدف إلى توفير البيانات والحقائق عن المشكلة أو الظاهرة موضوع البحث لتفسيرها تفسيراً كاملاً، باستخدام نموذج دراسة الحالة لأنه النموذج المناسب في جمع البيانات العلمية المتعلقة بموضوع الورقة، وفي هذه الورقة تم الاعتماد على بيانات ثانوية من مراكز حكومية ومقالات ومقابلات مع ذوي صلة، وتصريحات رسمية في وسائل إعلام مختلفة من قبل مسؤولين رسميين، والمواقع الإلكترونية الرسمية لوزارة النقل اليمنية. إضافة إلى الإحصائيات المنشورة وغير المنشورة التي تم الحصول عليها من مصادر متعددة.

## آثار مشكلة توقف أنشطة الميناء التجارية

ترتب على توقف أنشطة الميناء التجارية نهاية العام 2014م عددًا من الآثار السلبية، أهمها:

- توقف نشاط المزارعين عن تصدير فائض مزروعاتهم، والتي كانت تصدر بشكل أساسي إلى القرن الأفريقي.
- توقف موظفي وعمال الميناء عن أعمالهم، وتوقف رواتبهم، ومعاناتهم جراء ذلك.
- توقف استيراد بعض احتياجات المحافظة.

## أسباب عدم تشغيل الميناء بعد استعادته من قبل الحكومة اليمنية

- لم يتم معالجة مشكلة توقف الميناء بشكل كامل حتى الآن، رغم الإعلان عن تدشين استعادة نشاط الميناء التجاري، بسبب عدم استكمال تجهيزات الميناء، بالشكل الذي كان عليه قبل الحرب، ويمكن إرجاع أسباب ذلك إلى جملة من العوامل أهمها:
- مشكلة تبعية الميناء لمؤسسة موانئ البحر الأحمر في الحديدة التي تسيطر عليها جماعة الحوثيين، وعدم معالجة وزارة النقل الوضع القانوني للميناء.
  - تدمير البنية التحتية والفوقية للميناء.
  - الصراع بين أجنحة الحكومة اليمنية، والذي تم معالجته بالتوافق في الفترة الأخيرة.
  - عدم توفر دعم مالي كافي لإعادة تجهيز الميناء.
  - عدم تفعيل مؤسسات الدولة طوال كل تلك الفترة.
  - ضعف دور السلطات الرسمية، وعدم المبادرة الى استعادة نشاط الميناء، على الأقل إلى بداية العام 2021م.
  - قطع الطريق الرابط بين الميناء ومركز المحافظة.

## أسباب عدم تطوير الميناء وتوسيعه

- عدم تبني مؤسسة موانئ البحر الأحمر في الحديدة لعملية تطوير الميناء.
- عدم وجود جهة داعمة لتنفيذ الدراسة المعدة في 2012 من قبل شركة متخصصة لإنشاء 8 أرصفة في ميناء المخاء.

## المقومات الخاصة لميناء المخا

- تبلغ المساحة الكلية لميناء المخا (78 كم<sup>2</sup>). منها (2 كم<sup>2</sup>) مساحة برية، والباقي مائية، كما تبلغ طاقته الإنتاجية (التصميمية) القصوى (1.500.000 طن سنويًا). موزعة: للبخائع: صب جاف: (500.000 طن). وللبخائع: صب سائل: (1.000.000 طن)<sup>6</sup>.

## أهمية الموقع الجغرافي لميناء المخا

يربط ميناء المخا بين أوروبا وشرق أفريقيا وجنوب آسيا والشرق الأوسط، كما يتميز بقربه من دول القرن الأفريقي والبحر العربي، داخليًا يتميز بقربه من المناطق الجنوبية والمناطق الوسطى وقربه من مضيق باب المندب، حيث يبعد عنه بمسافة 40 ميل بحري (تقريبًا 75 كيلو متر طولي)<sup>7</sup>.

كما يتميز ميناء المخا بقربه من الممر الدولي بمسافة 6 كيلومترات تقريبًا (3.2 ميل بحري)، بمقارنته بميناء عدن، نجد أنه يبعد من الممر الملاحي الدولي بحوالي 4 ميل بحري، هذه الميزة جعلت من ميناء المخا ميناءً هامًا واستراتيجيًا.

أما أهمية ميناء المخا اليوم فتأتي من خلال تطويره لاستيراد متطلبات سكان محافظة تعز وإقليم الجند وصولًا إلى المناطق الوسطى، والتي هي الأكثر كثافة سكانية على مستوى اليمن. وتصدير فائض منتجاتهم الزراعية وغيرها، إضافة إلى استغلال ميزة موقعه الجغرافي في إطار منظومة النقل البحرية الدولية، ويتطلب ذلك تأهيل وتطوير للميناء لتقديم الخدمات لخطوط الملاحة الدولية.

## الخصائص الملاحية للميناء

للميناء ممر ملاحي لدخول السفن طوله (2 كم بما يعادل 1.1 ميل بحري وعرضه (110 أمتار) وعمقه (من 7.2 إلى 7.8 متر). قطر دائرة الدوران: 412 متر وعمق 8 متر.

<sup>6</sup>- وزارة النقل، أطلس أهم الموانئ اليمنية وموانئ شبه الجزيرة العربية وغرب آسيا وشرق أفريقيا وأهميتها الاستراتيجية، الإصدار الأول، 2019م  
<sup>7</sup>- المرجع السابق.



## أقسام الميناء وحجمه الرسمي

بضائع عامة ومختلفة، زيوت نباتية، مشتقات نفطية، مواشي حية. وتصنف وزارة النقل ميناء المخا، ميناء متوسط. ضمن الموانئ البحرية اليمنية البالغة 9 موانئ، تديرها مؤسسات عامة تتبع وزارة النقل إلى جانب شركة صافر التي تدير ميناء بلحاف النفطي).

اسم الميناء	التصنيف	التشغيل
ميناء الصليف	متوسط	المؤسسة العامة لموانئ البحر الأحمر اليمنية
مرسى رأس عيسى	صغير ومحدود (نفطي)	
ميناء الحديدة	كبير (متعدد الأغراض)	
ميناء المخا	متوسط	
ميناء عدن	كبير (متعدد الأغراض)	مؤسسة موانئ خليج عدن
ميناء بلحاف (نفطي)	ميناء نفطي	شركة صافر اليمنية للنفط
ميناء سقطرى (حولاف)	صغير	مؤسسة موانئ البحر العربي
ميناء المكلا	متعددة الأغراض	
ميناء نشطون	متعددة الأغراض	

موانئ اليمن وتصنيفاتها والجهة المشغلة

## تقييم الوضع الحالي لميناء المخا

من خلال الدراسة الاستطلاعية لموضوع الورقة، يمكن تقييم ميناء المخا كما يلي:  
- ميناء قديم، لا يستطيع استقبال السفن الكبرى (سفن الحاويات)، لأن أعماقه ليست كبيرة.

- طاقته التصميمية القصوى صغيرة مقارنة بميناء الحديد على سبيل المثال:

الطاقة التصميمية القصوى/ سنويا	ميناء المخا	ميناء الحديد
بالطن	1.5 مليون طن	9 مليون طن
بالحاويات	لا يستقبل حاويات	حاوية مكافئة (280,000)

- يستقبل أنواع معينة من البضائع حسب السفن المتاحة له استقباليها، هي بضائع الصب الجافة والسائلة فقط. إضافة للمشتقات النفطية والمواشي الحية.

- يصنف رسمياً ميناء متوسط من قبل وزارة النقل اليمنية، وفنياً يعد من موانئ الجيل الأول، وهي الموانئ التي أنشئت قبل ظهور الحاويات في الستينيات من القرن العشرين.

وهذه الصفات تمثل نقاط ضعف للميناء، أما جوانب القوة للميناء، فهي ترتبط بما يمتلك من مزايا تنافسية وفرص متاحة لاستغلالها إذا أحسن إعادة تأهيله وتطويره ليستقبل السفن الكبيرة والعملاقة، ويقدم خدمات متكاملة للسفن، من أهمها:

- إمكانية اجتذاب الخطوط الملاحية الكبرى، لقربه من الممر الدولي.

- توسط موقعه بين أكبر الموانئ اليمنية، مينائي عدن والحديدة.

- تلبية حاجة المصانع في المحافظة، وهي من أكبر المصانع في الجمهورية.

## حجم النشاط في ميناء المخا قبل توقفه نهاية العام 2014

من خلال مصادر متعددة ذات علاقة تبين أن الميناء لم يشتغل بطاقته الانتاجية القصوى رغم محدوديتها. القدرة الاستيعابية الشهرية للميناء تمثل قدرًا ضئيلاً جداً من متطلبات سكان المحافظة، أو تصدير منتجاتها الزراعية، ولا يمكن للميناء بوضعه التشغيلي السابق أن يستقبل جميع متطلبات سكان المحافظة من البضائع المستوردة، ولو عمل بطاقته التشغيلية القصوى. وفي حال تم صيانة القناة الملاحية من خلال حفر القناة وتعميقها، يمكن للميناء، استقبال سفن بوزن 40 ألف طن تقريباً.

## الفئات والقطاعات المتضررة من استمرار المشكلة

تنعكس المشاكل التي يعاني منها ميناء المخا على جميع مواطني محافظة تعز، المستفيدين من خدمات الميناء لو توفرت، حوالي 5 مليون مواطن وفق تصريحات رسمية<sup>8</sup>، يمكن التمييز بين فئتين من المتضررين وفقاً لنوع الضرر، وتحمل عبء الضرر أو إمكانية نقله للغير:

**سكان المحافظة:** البالغ عددهم 5 مليون هم الفئة المتضررة الأولى، حيث عانى السكان وما يزالون من مشكلة ارتفاع تكاليف نقل السلع من عدن.

**الاقتصاد المحلي:** تحوي المحافظة أكبر مصانع البلاد التي تعمل في صناعة مواد غذائية، سمن وصابون، ألبان ... وغيرها من الاحتياجات الضرورية، وتقوم بتوزيعها على مستوى الجمهورية، بالتالي يستفيد منها أغلب سكان اليمن.

إن تكاليف نقل المواد الخام التي تستوردها تلك المصانع، تدخل ضمن مكونات تكلفة المنتج، وزيادة تكاليف نقلها، يزيد من تكاليف السلع، التي ينقل عبئها إلى المستهلك، فضلاً عن تأثير ذلك على الاقتصاد المحلي من خلال الآثار المبينة في الفقرة التالية.

8- <https://fb.watch/dnDQOf-KOU/>

## الآثار الناجمة عن استمرار المشكلة

لقد ترتب على عملية استيراد حاجات المحافظة عبر ميناء عدن، وسيطرة جماعة الحوثيين على ميناء الحديدة، وحصارها لمدينة تعز، وقطع الطرقات، ونقل البضاعة عبر طرق فرعية وعرة، وعدم القدرة على استخدام ميناء المخاء لاستيراد تلك البضائع، لعدم تأهيله. ترتب على كل ذلك عدد من الآثار السلبية على المواطن، والاقتصاد المحلي، يمكن إيجازها أهمها فيما يلي:

- ارتفاع استهلاك الطاقة المستهلكة في عملية النقل، وزيادة آثارها السلبية على البيئة.
- صعوبات عملية نقل البضائع من عدن إلى مدينة تعز، في ظل مناخ سياسي مضطرب.
- زيادة الوقت الفاقد عند نقاط التفتيش المنتشرة على طول طريق نقل البضائع التي تمر في ثلاث محافظات. وارتفاع احتمالات فقد بضائع من خلال السرقة والتلف بسبب الوقت الذي تستغرقه عملية نقل البضائع من عدن إلى تعز، والذي يستغرق فترة لا تقل عن 12 ساعة.
- البطء في نقل البضائع، يزيد من التأثير السلبي للمسافات البعيدة، ويزيد من زمن تقييد رأس المال بالنسبة للتجار والمستثمرين.
- الزيادة في التكاليف، التي انعكست في ارتفاع أسعار الواردات، أثقلت كاهل المواطن.
- زيادة وقت النقل وانخفاض التأكيد من ناحية الوقت.

## الاحتياجات اللازمة لمعالجة المشكلة

هناك حاجة لتأهيل الميناء بما يجعله قادرًا على الإسهام في رفع حجم الصادرات في المحافظة، ودخول البضائع المستوردة إليها مباشرة، وكذلك تسهيل دخول المساعدات وتيسير نقلها من الميناء إلى مركز المدينة. والمناطق التابعة لها، من خلال رفع كفاءة البنية التحتية للميناء. ووفقًا لدرجة إلحاح حاجة تشغيل الميناء، التي يمكن تحديد ها على النحو التالي:

**الحاجة الأولى:** إعادة تأهيل الميناء إلى حالته التشغيلية التي كان عليها قبل توقفه نهاية عام 2014.

**الحاجة الثانية:** تطوير الميناء بتوسيعه لزيادة طاقته الإنتاجية، وتأهيله لاستقبال جميع أنواع السفن التجارية.

## الإطار القانوني والتنظيمي لتطوير وتشغيل الموانئ اليمنية

**إجراءات التنفيذ:** حدد القانون 23 لسنة 2013 م بشأن الموانئ البحرية ما يلي:

**السلطة المخولة بالإنشاء والتطوير:** سلطة الموانئ، وهي بالنسبة لميناء المخا حسب القانون مؤسسة موانئ البحر الأحمر.

**إجراءات الإنشاء والتطوير وضوابط التنفيذ:** حددت في المادتين 6 و7 من القانون. والتي تطلبت موافقة مجلس الوزراء قبل التنفيذ.

**تنظيم عمل الميناء:** نظم قرار وزير النقل رقم (108) لسنة 2009 م بشأن قواعد وتعليمات الموانئ اليمنية: تنظيم أعمال الموانئ اليمنية . وأعطى القرار رئيس مؤسسة الموانئ اليمنية المنوط بها إدارة الميناء: الحق في تنفيذ القواعد والتعليمات المنظمة لأعمال الميناء. بالتالي فإن القيام بأعمال الملاحة وتنشيط الحركة التجارية لميناء المخا، هي حق قانوني لرئيس مؤسسة موانئ البحر الأحمر، او من يخوله وفقا لقرار إنشائها. ومع ذلك وبسبب ظروف الحرب التي يمر بها البلد، وعودة ميناء المخاء الى سيطرة الحكومة الشرعية، مع بقاء المؤسسة تحت سيطرة جماعة الحوثيين، اصدر وزير النقل في شهر مايو 2021م قرارا بتكليف قائما بأعمال مدير الميناء، كخطوة قانونية لإعادة تشغيل الميناء، ولكن ما يلاحظ على قرار التكليف، خلوه من تحديد التبعية المالية والإدارية للميناء، وتنظيم ماليته، وتحديد مرجعية رسوم الخدمات التي سيقدمها الميناء حال اعادة تشغيله.

## مقترحات إعادة تأهيل ميناء المخا إلى حالته التشغيلية نهاية عام 2014م

تتطلب عملية إعادة تأهيل ميناء المخا إلى حالته التشغيلية نهاية عام 2014م استكمال تجهيز مرافق الميناء، وتزويده بالمعدات التي كانت تسير نشاطه التجاري والملاحي، من خلال استكمال تأهيل محجر استقبال المواشي الحية، بالإضافة إلى استكمال تجهيز باقي المرافق والتجهيزات الفنية والتقنية الأخرى، والتي أهمها:

- الأنظمة الآلية المستخدمة في الميناء.
- تجهيزات برج المراقبة.
- أجهزة الاتصالات اللاسلكية المستخدمة، والجهة المشغلة.
- تجهيزات محطة الكهرباء والمعدات الكهربائية الثابتة والمحمولة.
- الاحتياطات المتخذة ضد الحرائق ومكافحتها.
- صيانة المخازن والساحات والأرصعة والمعدات الأخرى.
- تزويد الميناء بحفار لصيانة القناة الملاحية، ومعدات تداول البضاعة.
- تزويد الميناء بآليات بحرية حسب متطلبات عمله.
- صيانة مباني الجهات الحكومية، كمبنى الجمارك.. الخ.

## كانت تجهيزات الميناء الفنية والتقنية والإدارية والبحرية قبل توقفه، كما يلي<sup>9</sup>:

- رصيفين بطول 430 مترًا، وعرض 35 مترًا والأعماق للرصيفين تتفاوت في الرصيفين.
- منصة: لاستقبال ناقلات النفط تتكون من 3 بوج لربط الناقلات.
- حاجز أمواج صخري: بطول 726 متر وعرض 15متر.
- مستودعات ومخازن مسقوفة: أربع مستودعات مغلقة لتخزين البضائع بمساحة إجمالية (12000 م<sup>2</sup>)، إضافة لساحات خرسانية بمساحة (25000 م<sup>2</sup>)، وساحات ممهدة بمساحة (28000 م<sup>2</sup>).

9- <https://www.mot.gov.ye/%d9%85%d9%8a%d9%86%d8%a7%d8%a1-%d8%a7%d9%84%d9%85%d8%ac%d8%a7/>

- لنش بحري: للقيام بعملية الإرشاد والقطر.
- اثنين كرينات متحركة: على الأرصفة بقوة رفع 20 طن للكربين الواحد.
- محطة كهرباء: خاصة بالميناء لتزويده بالطاقة اللازمة.
- سيارة إطفاء حديثة: تقوم بالمرابطة أثناء تفريغ ناقلات النفط والتحسب لأي طارئ داخل حرم الميناء.
- محجر للمواشي: يتكون من ست حظائر.

يجب الأخذ بعين الاعتبار موافقة وزير النقل، حسب متطلبات القانون 23 لسنة 2013م بشأن الموانئ البحرية في المادة 7 الذي منع سلطة الموانئ من بناء أي مرافق جديدة داخل حدود الموانئ القائمة أو إحداث تغييرات كبيرة فيها إلا بعد موافقة وزير النقل.

كما يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار عند إعادة تأهيل الميناء حل كل المشاكل التي كانت قائمة في تجهيزات الميناء حتى نهاية عام 2014م، ولا يجوز بأي حال من الأحوال الحرص على إعادة التأهيل بشكله ومشاكله، مع التأكيد على تأهيل الكادر البشري، وقدرته على تشغيل الميناء والوفاء بمتطلبات التشغيل وفق القوانين المنظمة.

## مقترحات تطوير وتوسعة ميناء المخا لاستقبال جميع أنواع السفن

الهدف من عملية التطوير هذه، هو تحويل ميناء المخا من ميناء متوسط إلى ميناء كبير ومتعدد الأغراض، كمينائي عدن والحديدة، لجعله قادراً على استقبال جميع أنواع السفن وتقديم جميع خدمات الميناء. يتطلب ذلك إعداد استراتيجية لتطوير الميناء، مع مراعاة المادة 7 من القانون 23 لسنة 2013 م بشأن الموانئ البحرية، والتي حددت السلطة صاحبة الحق في الموافقة على ذلك. وهي مجلس الوزراء.

## الاستراتيجية المقترحة لإعادة تأهيل وتطوير ميناء المخا

- 1 - تتطلب عملية تطوير ميناء المخا إسهام السلطات المحلية في المحافظة في عملية التطوير، من خلال قيامها بما يلي وحسب الترتيب الوارد أدناه:
- 2 - متابعة وزارة النقل لإصدار قرار بإنشاء مؤسسة عامة لتشغيل الميناء على غرار إصدار قرار إنشاء مؤسسة موانئ البحر العربي، التي أنشأت في 2007 لإدارة ميناء المكلا وميناء سقطرى وميناء نشطون، التي كانت تتبع سابقاً مصلحة الموانئ اليمنية، وكذا قرار إنشاء مؤسسة موانئ البحر الأحمر في العام ذاته.
- 3 - أخذ موافقة مجلس الوزراء على تنفيذ استراتيجية تطوير وتوسعة الميناء من خلال الدراسة المعدة عام 2012 من قبل شركة مصرية متخصصة أعدت لتوسعة ميناء المخا، مع الأخذ بعين الاعتبار ضرورة تحديثها بما يخص التكلفة نظراً لمرور ما يقارب عشر سنوات على إعدادها.
- 4 - التنسيق مع وزارة التخطيط والتعاون الدولي، والجهات المانحة على توفير الدعم اللازم لعملية تطوير الميناء، لتنفيذ التطوير وفق الدراسة المشار إليها أعلاه.
- 5 - البحث عن أفضل شركة لتنفيذ التطوير وفق القانون، والشروع في التنفيذ.

## توصيات ومقترحات عامة لإعادة تأهيل وتطوير ميناء المخا

- 1 - الإسراع بعملية إعادة تأهيل ميناء المخا لاستعادة عمل الميناء وتمكينه من مواولة نشاطه الملاحي الذي كان قبل نهاية عام 2014م.
- 2 - يتطلب نجاح تطوير وتوسعة الميناء لاستقبال جميع أنواع السفن، وتقديم خدمات متكاملة ما يلي:
  - أ - صياغة استراتيجية تطوير الميناء، على ضوء الدراسة المعدة لذلك، واعتمادها رسمياً قبل التنفيذ لضمان عدم عرقلة التنفيذ، وقانونية التنفيذ.
  - ب - إعداد كادر فني للتشغيل من خلال خطة تأهيل وتدريب، بعد تحديد الاحتياجات التدريبية لكل منهم.
  - ت - الاستفادة من التقنيات الحديثة في تجهيز الميناء يساعد الميناء في المنافسة.



ث - استغلال الموقع القريب من الممر الدولي في تقديم الخدمات اللوجستية، وهي ميزة يتمتع بها ميناء المخا أكثر من غيره من الموانئ اليمنية.

ج - استقصاء المشاكل التي يواجه عملاء الميناء في مينائي عدن والحديدة، بهدف تلافيف وجودها في ميناء المخا يزيد من قدرة الميناء على المنافسة، ويخدم البلد بشكل عام، وهذا الأمر يجب أن يتم قبل البدء بتنفيذ التطوير.

ح - يراعى عند تطوير الميناء جملة عوامل، أهمها: حجم التجارة المتاحة بالميناء، حركة البضائع، عدد الحاويات، وقت انتظار السفن، تكنولوجيا المعلومات. خدمات النقل العابر وأنشطة الترانزيت. الخدمات المقدمة للسفن. كفاءة وسائل النقل وانسيابيتها، الطاقة الاستيعابية لمحطات البضائع والحاويات، أنظمة الجمارك وفحص البضائع، الأمان والسلامة والبيئة، الكفاءة التشغيلية.

## المرفقات التوضيحية والإضافية

### مرفق 1 - مقاطع فيديو توثيقية

- 1 - <https://youtu.be/uYxGsG9wdJ4>
- 2 - <https://youtu.be/kp8e1gkq054>
- 3 - <https://youtu.be/xRpZj7Grn>
- 4 - <https://youtu.be/uYxGsG9wdJ4>
- 5 - <https://youtu.be/jUNcTsHyw-E>
- 6 - <https://youtu.be/2Z-llo1Qec4>

### مرفق رقم 2 - ميناء المخا





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- 246596

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