

رئيس موانئ عدن محمد أمزريه في حوار هام وصريح:

هناك تأثير لعودة النشاط الملاحي في ميناء الحديد على ميناء عدن لكنه ليس بالحجم المروج له

حاوره/ عبد الله سميح:



■ نستغرب موافقة الحكومة على استئناف نشاط ميناء الحديد دون مقابل من الحوثيين

■ اتفاقية خفض تكلفة التأمين ستوفر ٤٠٠ - ٥٠٠ مليون دولار وستخفض أسعار السلع

■ الحوثيون يقطون الطرق الداخلية ويرفعون الضرائب لسحب رؤوس الأموال الوطنية إلى ميناء الحديد

وصل إلى أضعاف ميناءي عدن والمكلا..

نعم أطلعت عليه.. ودعني أخبرك: ميناء الحديد هو مجموعة موانئ الصليف والحديدة وهذا التقرير يشير إلى حجم المساعدات، والمساعدات هنا تعطى للمواطنين في مناطق الكثافة السكانية الأكبر في المناطق التي تسيطر عليها المليشيات، على اعتبار ميناء الحديد هو الأقرب لهذه المناطق، وبالتالي فإن حجمها سيكون أكبر نسبة إلى حجم الكتلة السكانية في تلك المناطق التي تصل إلى 70% من حجم السكان في البلد

- وماذا عن حجم الفارق في تعرفه الدولار الجمركي التي يصل فيها في ميناء عدن إلى 750 ريال للدولار الواحد مقابل 250 ريال في ميناء الحديد؟ اليس ذلك مغريا للتجار؟

عصابات الحوثيين تحاول استغلال ذلك، وصحيح أن التعرفه ان الدولار الجمركي مرتفع في الموانئ الخاضعة لسيطرة الحكومة عنه عن ميناء الحديد، لكن هناك جبايات أخرى تفرضها المليشيات الحوثية لصالح صناديقها المبتدعة، وهناك يفرضون الخمس وضرائب مضاعفة، فمثلا الحاوية التي تجمرك في ميناء عدن بمليون إلى مليون ونصف ريال يعني، تجمرك في ميناء الحديد بأكثر من 4 - 5 مليون ريال حسب ما سمعنا من بعض التجار في غرفه تجاره صنعاء، فضلا عن الضرائب المرتفعة التي تصل إلى أكثر من 200% بسبب الجبايات

الذي تروج له مليشيات الحوثيين، كما أن نشاط ميناء عدن مستمر وطبيعي، وهناك رغبة كبيرة لدى التجار لاستخدام ميناء عدن لكن الترهيب الحوثي والأساليب غير القانونية التي تمارس ضد التجار والمسلمين وملأك البواخر والسفن تحول دون ذلك.

عملية فتح ميناء الحديد، الخاضع لسيطرة الحوثيين، هي أمر طبيعي، باعتباره يخدم المحافظات القابعة تحت سيطرة المليشيات، والتي تمثل 70% من الكتلة السكانية ورأس المال، لكن ما هو مستغرب هو من موافقة الحكومة خلال مفاوضات الهدنة الأممية، على عودة نشاط ميناء الحديد، دون أن تكون هناك خطوات تقابلها من الجانب الحوثي، لفتح طريقي الضالع و"الراهدة" من باب: خطوة مقابل خطوة، كما هو معروف في المفاوضات.

الحوثيون يقطعون الطريق الشريان الرئيس لميناء عدن إلى المناطق الوسطى في اليمن، التي تسيطر عليها الحوثية، ويرفعون الرسوم الضرائبية بنسبة 100% بهدف سحب "الرساميل" الوطنية والتجار من ميناء عدن إلى ميناء الحديد، عبر إغلاق طريقي محافظة الضالع ومنطقة "الراهدة" بتعز الداهليين، وهذا أثر علينا وحتى أكون واضح معك، فقد أثر علينا بشكل كبير.

- لكن هناك تقرير صادر عن برنامج الغذاء العالمي التابع للأمم المتحدة يقول إن حجم واردات ميناء الحديد منذ استئناف نشاطه

على نشاط الميناء وسيولد ذلك زيادة الإيرادات الجمركية والضرائب فيدعم ميزان المدفوعات للحكومة.. هذا أحد الأشياء الإيجابية لهذا للوديعة التأمينية هي زيادة نشاط الموانئ بالتالي زيادة موارد الدولة دعم ميزان المدفوعات للحكومة تقليل اسعار السلع للأسواق المستهدفة للمواطن الذي عانى الامرين بسبب الحرب بسبب عدم انتظام المرتبات وحالة التضخم المرتفعة.

- هناك تقارير تتحدث عن تراجع يشهده ميناء عدن خلال الفترة الأخيرة، لصالح ميناء الحديد الخاضع لسيطرة الحوثيين بعد التسهيلات الممنوحة له مؤخرا وفق اتفاق الهدنة.. إلى أي مدى أثر ذلك على ميناء عدن؟

دعني أقول لك شيء.. في عالم النقل البحري لا يوجد شيء اسمه ميناءين متشابهين، هذه قاعدة عامة.. فنشاط ميناء الحديد نشاط واردات وهذا يختلف عن نشاط ميناء عدن، الذي هو في الأساس ميناء ترانزيت وإعادة شحن، وله علاقة بالتجارة العابرة، ولذلك فإن تعطيل هذه الوظيفة الأساسية للميناء يؤثر أساسا على أدائه، وميناء عدن ليس مخصص للواردات فقط. صحيح لازم تكون هناك واردات لكن الهدف الأساسي من نشاط ميناء عدن هو التعامل مع التجارة العابرة وإعادة الشحن. مثل الترانزيت واصلاح البواخر والخدمات الأخرى.

هناك تأثير وهناك انخفاض، لكن ليس بالشكل الذي يُصور أو

قال رئيس مجلس إدارة مؤسسة موانئ خليج عدن، الرئيس التنفيذي، محمد علوي أمزريه، إن هناك تأثير على ميناء عدن، نتيجة استئناف النشاط الملاحي في ميناء الحديد، الخاضع لسيطرة مليشيات الحوثيين، منذ مطلع العام الماضي، "لكن هذا التأثير، ليس بالشكل الذي تروج له المليشيات الانقلابية".

وأكد أمزريه، في حوار مطول أن محاولة الحوثيين سحب "الرساميل" الوطنية والتجار من ميناء عدن إلى ميناء الحديد، عبر إغلاق طريقي محافظة الضالع ومنطقة "الراهدة" بتعز الداهليين، اللذان يربطان ميناء عدن، بمحافظات المنطقة الوسطى من البلاد، الخاضعة لسيطرتهم، وزيادة الرسوم الضرائبية بنسبة 100%، أثر على ميناء عدن بشكل كبير..

قال نص الحوار:

- لتكن بداية حوارنا من اتفاقية خفض كلفة التأمين البحري.. ماذا يعني ذلك؟ وكم بلغت كلفة التأمين خلال السنوات الماضية؟

موضوع التأمين البحري هذا موضوع هام واستراتيجي بالنسبة للموانئ البحرية في الجمهورية اليمنية، سواء الموانئ الخاضعة لسيطرة الحكومة الشرعية أو التي تسيطر عليها مليشيات الانقلابيين الحوثيين، التي تسببت من خلال حربها بأن تصنف الموانئ اليمنية كمناطق عالية الخطورة ولذلك ارتفعت نسبة التأمين للبواخر الواصلة إليها.

وإذا ما قارنا كلفة تأمين النقل البحري إلى موانئ الدول المجاورة بالموانئ اليمنية، سنجدها مرتفعة جدا، إذ يخسر القطاع الخاص المحلي تقريبا في حدود 400 - 500 مليون دولار، لتغطية هذه الكلفة التأمينية لإقناع ملاك البواخر للقدوم الى الموانئ اليمنية "ولذلك إذا ما تم توفير هذه المبالغ، فإنه يمكن استثمارها في قطاعات أخرى، وستولد فرص عمل وستوفر مصادر تمويل للحكومة والقطاع الخاص".

نحن في إدارة الميناء، تحدثنا فيه مع الحكومة قبل أربع سنوات وكانت هناك سلسلة من اللقاءات والاجتماعات، والموضوع شائك ويتطلب قرار قوي من الحكومة واتخذ القرار الحمد لله.

قبل سنة صدر قرار رقم 4 تقريبا لتشكيل لجنة وزارية وتم