

السيد عبد الملك بدر الدين الحوثي قائد الثورة ورائد المسيرة القرآنية

بارك قائد الثورة السيد عبد الملك بدر الدين الحوثي، للمؤمنين والمؤمنات بحلول مناسبة عيد الغدير المباركة، في كلمة ألقاها الأربعاء الماضي، بمناسبة يوم الولاية. وأكد قائد الثورة أن الشعب اليمني يحتفل بهذه المناسبة كموروث إيماني تاريخي عبر الأجيال وهو ليس عادة جديدة أو أمرًا طارئًا.. وأضاف قائد الثورة السيد عبد الملك أن الاحتفال بيوم الغدير تعبير عن الشكر لله وإقرار بنعمته العظيمة بإتمام النعمة وإكمال الدين.. وتابع قائد الثورة: في إحيائنا ليوم الغدير نشهد للرسول الأعظم بأنه بلغ الشهادة التي أمره الله بها.. ولفت إلى أنه، من المساهمة في حفظ النص النبوي أن نحتفل بيوم الغدير ونتحدث عن الإقرار ببلاغ رسول الله في هذه الرسالة.

مقتطفات من خطاب السيد القائد بيوم الولاية 1442 هـ



السيد عبد الملك بدر الدين الحوثي قائد الثورة ورائد المسيرة القرآنية في خطاب بمناسبة يوم الولاية :

السيد قائد الثورة : أكبر تهديد للأمة في هذا العصر الاختراق الثقافي والفكري والداخلي كي نحظى برعاية الله ونصره وتأييده لا بد لنا من أن يكون التولي لله مرتكزا أساسيا لتحظى الأمة من خلاله بنصر الله

في اجتماع برئاسة وزير النقل للبحث في الفرص الاستثمارية لموانئ البحر الأحمر:

**وزير النقل المراني : أدعو رجال الأعمال إلى الاستثمار في مشاريع النقل المختلفة.. فهو ما زال قطاعاً واعداً
يجب تفعيل الشراكة مع القطاع الخاص للدفع بعجلة التنمية في قطاع النقل إلى الأمام
حسب التوجيهات الرئاسية سنعمل على حل ملكية أراضي وحرم موانئ المؤسسة بشكل عام وأراضي وحرم ميناء الصليف**



رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد لـ "النقل" :

فتح مطار صنعاء الدولي قرار سياسي لا يخضع للجانب الفني

يجب علينا التعامل بحذر مع تطبيق سياسة فتح الأجواء (التي لن تكون إلا في ظروف طبيعية واستقرار) مع عدم الإضرار بالشركات الوطنية

أبرز التحديات التي نواجهها الحصار وضعف البنية التحتية وارتفاع كلفة التأمين

القبطان أبوبكر إسحاق : مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية أحد أهم الركائز الاقتصادية التي عمد العدوان إلى تدميرها بصورة ممنهجة

بلغت نسبة الإنجاز من إجمالي الخطة المشاريعية 40% : " بنية تحتية ، إعادة اعمار ما دمره العدوان ، التدريب والتأهيل ، الأتمتة "



خزان صافر.. وسفينة العيسى

تحالف العدوان وحكومة هادي يدينان أنفسهما



البحر الأحمر بين الطموح والأطماع الاستعمارية

رسالة للإرتقاء بدور المطارات في تنفيذ السياسات التنموية للدولة

مبادرة الحزام والطريق.. محاولة لصياغة نظام عالمي قادم

ماهي آفاق استثمار "فصل المشروع عن مقدم خدمات" الطيران المدني

السكة الحديد واطواعا واهميتها في اليمن

الحكومة الإلكترونية ضرورة لتحديث آلية القطاع العام

العقيق اليمني صناعة محلية قابلي الأندثار



وكيل وزارة النقل لقطاع الشئون البحرية والموانئ لـ "النقل" :

ندعو الأمم المتحدة الاضطلاع بدورها الحقيقي في حماية السلم والأمن الدوليين وأن تسعى إلى إنفاذ قوانينها

فرصة تحالف العدوان على ميناء الحديد هدفها شل الحياة في البلد

الهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري تدشن العمل بالآلية الجديدة لنظام الفرزات وخطوط السير في الأمانة ومحافظة صنعاء

رئيس الهيئة الوادعي يؤكد ضرورة الالتزام بألية العمل المزممة ومحاربة الفساد ومنع العشوائية في الميدان



الاهتمام بتطوير الخدمات اللوجستية للنهوض باقتصاديات البلدان النامية



الأمن السيبراني

وكيفية حماية أنفسنا في الفضاء الرقمي

اليمنيون يحتفلون بيوم ولاية أمير المؤمنين علي عليه السلام في 15 محافظة



أما أبناء محافظة البيضاء فقد احتفلوا بيوم الغدير في ساحات (مدينة البيضاء - ومدينة رداغ - ومنطقة عفار بمديرية الملاجم).

محافظات ذمار

وتعز و الضالع وريمة

وفي محافظة ذمار فقد تم الاحتفال بيوم الولاية في ساحة الثورة في المدينة وفي ساحات مديريات: المدينة، عنس، مغرب عنس، ميفعة عنس، جهران، بالإضافة إلى مراكز مديريات ضوران، عتمة، المنار، وصاب العالي، وصاب السافل، جبل الشرق.

فيما خرج أبناء محافظة تعز إلى 4 ساحات للاحتفاء بيوم الولاية في (مفرق ماوية - دمنة خدير - كلية المجتمع بشرعب السلام - مدرسة مصعب بشرعب الروثة).

وفي محافظة الضالع تجمع المحتفلون بعيد الغدير ذكرى ولاية أمير المؤمنين عليه السلام إلى 4 ساحات في (الحشاء - عقطبة - دمت - جَبْن).

أما في محافظة ريمة فحدثت اللجنة مركز المحافظة، بالإضافة إلى مراكز المديريات مكانا للاحتفاء بيوم الولاية.

محافظتي إب وعمران

وفي محافظة إب تم الاحتفال بالمناسبة في ساحتين مركزيتين في (مركز المحافظة في جامعة إب للمربعات الأوسط والشرقي والجنوبي والغربي - وساحة ملعب يحصب بمدينة يريم لمديريات المربع الشمالي).

وشارك أبناء محافظات عمران وحجة والمحويت وريمة في مسيرات جماهيرية واسعة محتفية بيوم الولاية في المديريات كافة.

محافظات صعدة والجوف والبيضاء ومأرب

وفي محافظة صعدة خرجت ثمان مسيرات جماهيرية إلى ساحات بـ (مدينة صعدة - مديرية مجز - مديرية منبه - مديرية كتاف - مديرية رازح - المرازم بخولان عامر - عزلة نوب بمديرية حيدان - عزلة بني بحر بمديرية ساقين).

وفي محافظة الجوف خرج أبناء المحافظة إلى (ساحتي الحزم والعنان) للاحتفاء بيوم الولاية.

وخرج المحتفلون بيوم الولاية في محافظة مأرب إلى أربع ساحات بمديريات ماهلية وصرّاح بددة حريب القراميش.

السلام في 18 ساحة للاحتفاء هي، ساحة رأس مند بمديرية بني مطر، بيت نعم بمديرية همدان، قاع مدر، رجام بمديرية بني حشيش، الجامعة بمديرية أرحب، بني زتر بمديرية نهم، وساحة الـ40 بمديرية سنحان، الجامعة بمديرية بلاد الروس، رأس نقييل عمدان وجزم بمديرية الحيمة الداخلية، بني منصور بمديرية الحيمة الخارجية.

وكما تم الاحتفال بالمناسبة في الأعروش وبني شداد بمديرية خولان، سوق الربوع بمديرية الحصن، شاحك بمديرية الطيال، خط الدائري بمديرية جحانة، غيمان بمديرية بني بهلول، ساحة المطار بمديرية مناخة، متوح بمديرية صعفان، جوار تعاونية سنحان لمديرية بني ضبيان.

محافظة الحديدة

واحتفل أبناء محافظة الحديدة بيوم الولاية صباح اليوم في ساحة الزيدية للمديريات الشمالية وساحة باجل للمديريات الشرقية وساحة بيت الفقيه للمديريات الجنوبية، وستخرج مسيرة جماهيرية حاشدة عصر اليوم في الساحة المركزية بمدينة الحديدة احتفاء بالمناسبة.

احتفل اليمنيون، اليوم الأربعاء، في العاصمة

صنعا، و14 محافظة بذكرى يوم ولاية أمير

المؤمنين علي بن أبي طالب عليه السلام.

واحتشدت جماهيرية غير مسبوقة

المشاركة في احتفالات ذكرى ولاية أمير

المؤمنين عليه السلام في عشرات الساحات

بالعاصمة صنعا، وفي محافظات صنعا، وصعدة

وعمران والجوف ومأرب وحجة والمحويت

والحديدة وإب وتعز وذمار والبيضاء والضالع

وريمة.

ففي العاصمة صنعاء خرج مئات آلاف المحتفلين إلى ساحات غرب حديقة الثورة، وأمام بوابة الجامعة القديمة في الدائري والساحة الجنوبية لحديقة السبعين، فيما احتفت حشود حرائر العاصمة بالمناسبة في ساحتي جامع الشعب وملعب الثورة. وشهدت محافظة صنعاء احتفالات جماهيرية واسعة بيوم الولاية ذكرى ولاية أمير المؤمنين عليه



إدارة حكومة الرياض تعمق الأزمة: "ضياء" و"الريال" شاهدان

ناقدة على
حكومة مرتزقة
القل هلاكي

بالتوازي مع الأزمة النقدية وشح الوقود والحصار الذي يمارسه التحالف على اليمن منذ سنوات، كان خبر تسرب النفط من إحدى السفن التابعة لنائب مدير مكتب هادي، أحمد العيسى، ليزيد من حدة النقمة الشعبية على حكومة الرياض ووزرائها، فالسفينتين "ضياء" والتي بقيت راسية لفترة طويلة مقابل ساحل البريقة رفضت معظم الموانئ استقبالها نتيجة لوضعها المتهالك.

كما رفض العيسى وضع هذا المخزون النفطي تحت تصرف حكومته لتخفيف حدة الأزمة، رغم أن هذا المخزون النفطي هو من مقدرات الدولة ومن حق الشعب اليمني، لكن تغليب المصالح الخاصة هو نهج متبع وسياسية تنتهجها حكومة الرياض، ومثال لسوء الإدارة والانفصال عن الواقع.

وكانت السعودية قد شنت حرباً على اليمن في آذار عام 2015 دعماً للرئيس المنتهية ولايته منصور هادي، أطلق عليها اسم "عاصفة الحزم"، وقد شارك فيها العديد من الدول الخليجية والعربية ضمن تحالف تقوده الرياض، إضافة للدعم اللوجستي والاستخباري من الثلاثي الأمريكي-البريطاني-الإسرائيلي، حيث انتهك التحالف خلالها القوانين الدولية والإنسانية، وأرتكب فظائع وجرائم حرب بحق المدنيين..



مصادر مطلعة كشفت عن أن موارد العديد من المحافظات خاصة مأرب لا يتم تحويلها إلى البنك المركزي في عدن، والتي تبلغ أكثر من 169 مليون دولار شهرياً، بل تحول إلى حسابات خارجية أغلبها في المصارف السعودية.

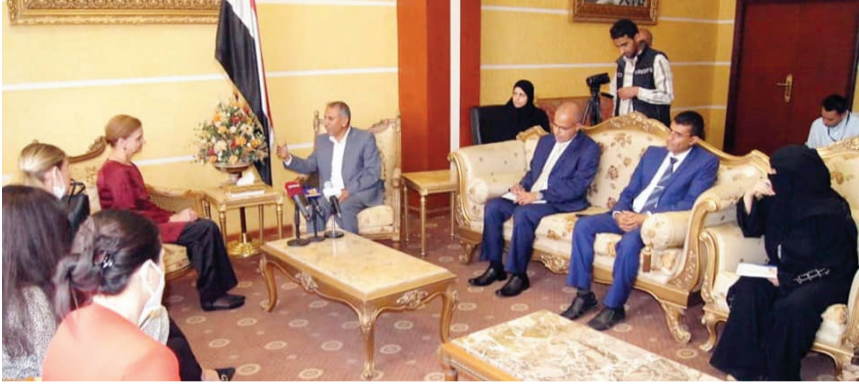
فشل آخر يُضاف إلى سجل حكومة الرياض بالتوازي مع ما تخسره ميليشياتها من مواقع على محور البيضاء ومأرب وبقية المناطق، فالنموذج الإداري الذي تدار به محافظات الجنوب اليمني أدى إلى كثر من الكوارث والأزمات التي انعكست على سعر الصرف العملة الوطنية وشح المحروقات والظروف المعيشية والاقتصادية.. بعدما تجاوز سعر الصرف الـ1000 ريال مقابل الدولار، اعترفت حكومة الرياض بمسؤوليتها عن انهيار العملة بمطالبة عدد من البرلمانيين بإقالة جميع مسؤولي وقيادات البنك المركزي في عدن. حيث أكدوا "إخفاق الحكومة في إدارة جميع الملفات وعلى رأسها الملف الاقتصادي... وهذا ما أدى إلى الانهيار السريع والمروع للعملة".

وهذه الرسالة التي توجه بها برلمانيون تابعون للرياض وعلى الرغم من أنها لم تتطرق إلى السبب الحقيقي وراء انخفاض سعر العملة بهذا الشكل وهو طباعة أكثر من 5 تريليونات ريال من دون غطاء، إلا أنها تُرجمت على أنها اعتراف صريح بمسؤولية البنك في انتهاج سياسات مالية "تدميرية" نتج عنها هذا الانهيار المتواصل لسعر العملة المحلية.

وعن نهب موارد ومقدرات الدولة من قبل السلطات في المحافظات الجنوبية طالب البرلمانيون بالإسراع بوقف الإجراءات التي كانت تتبع طيلة الفترة الماضية "وإلزام جميع محافظي المحافظات المحتلة بتوريد جميع الموارد المركزية والمحلية إلى الحساب العام في البنك المركزي".

وزير النقل يجتمع مع نائب رئيس لجنة تنسيق إعادة الانتشار بالحديدة

المراني : الوضع الإنساني اليمني في تدهور مستمر والأهم المتحددة لم تحرك ساكناً لإنقاذ الشعب اليمني



المسؤولية الأهمية : نقدر تعاون الوزارة ومؤسسة موانئ البحر الأحمر والسلطة المحلية في الحديدة على ما قدموه من تسهيلات لعمل اللجنة

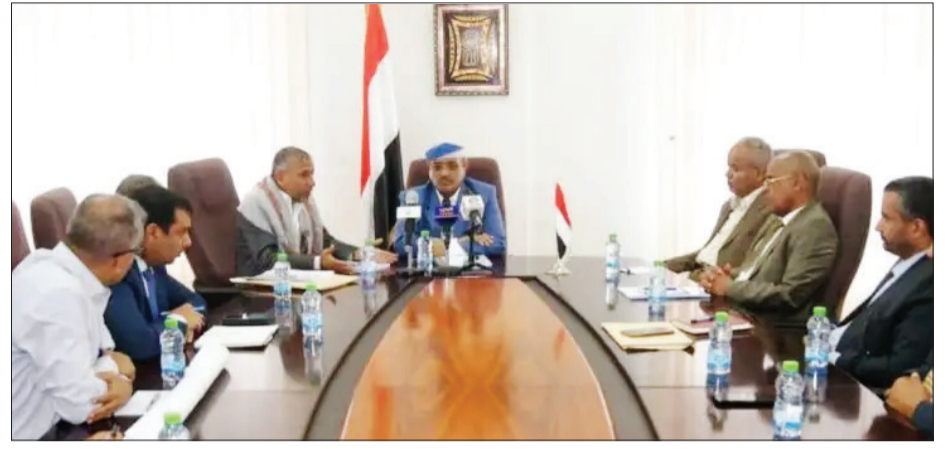
اليمني الذي يعاني عدواناً وحصاراً منذ أكثر من ست سنوات". وأكد الوزير المراني أن الأمم المتحدة خرجت عن مبادئها وقيمتها ومصداقيتها عندما برأت السعودية والإمارات من قتل الأطفال والنساء في اليمن. وأشار إلى إحتجاز السفن النفطية والتجارية والإغاثية من قبل تحالف العدوان ومنع وصولها لموانئ الحديدة رغم حصولها على تصاريح الدخول من لجنة الأمم المتحدة ما يسبب في قتل الأطفال والحالات الإنسانية في المستشفيات وتعرضهم للموت المحقق. وبيّن الوزير أن نقل آلية التفيتش من جيبوتي إلى ميناء الحديدة بحسب اتفاق ستوكهولم الذي لم يتم العمل على تنفيذه، ضاعف من معاناة الشعب اليمني.

من جانبها أعربت المسؤولية الأهمية عن تقديرها لتعاون الوزارة ومؤسسة موانئ البحر الأحمر والسلطة المحلية في الحديدة على ما قدموه لتسهيل عمل اللجنة في تنفيذ مهامها في الميدان.

التقى وزير النقل عامر المراني اليوم في صنعاء نائب رئيس بعثة الأمم المتحدة لدعم اتفاق الحديدة "أونمها" دانييلا كروسلاك. واستعرض اللقاء الجوانب المتصلة بتنفيذ اتفاق ستوكهولم وفي مقدمتها إعادة تأهيل ميناء الحديدة جراء مدمره تحالف العدوان. وناقش اللقاء التسهيلات المقدمة من وزارة النقل للبعثة من طرف واحد لإثبات حسن النية فيما لم يقدم الطرف الآخر أي تنازلات.

وتطرق اللقاء إلى تزايد خروقات العدوان في محافظة الحديدة والقصف على موانئ البحر الأحمر اليمنية والقرصنة البحرية التي تمارسها دول تحالف العدوان وإستمرار احتجاز سفن المشتقات النفطية وإغلاق مطار صنعاء الدولي.

وفي اللقاء أكد وزير النقل أهمية اضطلاع لجنة التنسيق الأهمية بدورها الإنساني في معالجة الوضع الذي يعيشه الشعب اليمني عامة وأبناء الحديدة خاصة. وقال: الوضع الإنساني اليمني في تدهور مستمر والأمم المتحدة لم تحرك ساكناً لإنقاذ الشعب



عضو السياسي الأعلى سلطان السامعي يؤكد:

ضرورة تأهيل مطار تعز لأهمية موقعه الجغرافي وإيقاف الاعتداءات والبناء العشوائي الغير مخطط في حرم وأراضي المطار

وزير النقل تسعي الوزارة لتطوير وتحديث قطاع المطارات رغم ظروف العدوان

جمعان: نزلت لجنة من هيئة الطيران والجهات ذات العلاقة الى المطار لتحديد العلامات على أراضي المطار لحمايته

في الحفاظ على اراضي وممتلكات المطار.. لافتاً إلى ما يتعرض له المطار من عدوان بصفة مستمرة لأهميته الاستراتيجية وخدماته الملاحية.

فيما أكد رئيس الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد حرص الهيئة على إعادة تأهيل مطار تعز لأهميته في تحريك عجلة التنمية في تعز والمحافظات المجاورة.. مستعرضاً جهود إعادة تأهيل المطار وحمايته من الاعتداءات والبناء العشوائي الذي يؤثر على سلامة وأمن الطيران والملاحة الجوية بشكل عام.

وطالب رئيس الهيئة الجهات ذات العلاقة أن تتعاون وتعمل بروح الفريق للحفاظ على حرم وأراضي المطار. الى ذلك ذكر مدير قطاع المطارات أمين جمعان أن الهيئة ممثلة بقطاع المطارات نظمت ورشتي عمل لتحديد حرم المطارات والحد من العوائق وقيود واشترطات البناء حولها لحماية حرم وأراضي المطارات.

وقال: لقد تم تشكيل لجنة من هيئة الطيران والجهات ذات العلاقة والنزول الى المحافظة لتحديد حرم اراضي مطار تعز وتم خلاله وضع علامات على المنطقة الخاصة به المحرم البناء فيها..

بدوره أستعرض مدير مطار تعز نبيل شمسان مشاكل حرم وأراضي المطار من الاعتداءات والبناء العشوائي من قبل المواطنين وعدم وجود مخططات تفصيلية للمنطقة.. ولفت إلى تعرض المطار لتدمير ممنهج من قبل طيران العدوان أخرجه عن الجاهزية الفنية منذ أكتوبر 2015 بأضرار طالت الصالات وأجهزة الملاحة والمعدات وعربات الإطفاء ومرافقه المختلفة.

عقد اجتماع في وزارة النقل يوم 2021/7/7م برئاسة عضو المجلس السياسي الأعلى سلطان السامعي، ناقش الاجتماع الاعتداءات والبناء العشوائي غير المخطط على حرم وأراضي مطار تعز الدولي. ركز الاجتماع الذي ضم وزير النقل عامر المراني ووكيل الوزارة لقطاع النقل الجوي عبدالله العنسي ورئيس الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد الدكتور محمد عبدالرحمن عبدالقادر والوكيل المساعد لقطاع المطارات يحيى الكحلاني ومستشار الوزارة محمد الشريفي على الاعتداءات على أراضي حرم مطار تعز وجهود السلطة المحلية بالمحافظة في حماية أراضي وممتلكات المطار.

واستعرض المجتمعون تقرير اللجنة المكلفة بالنزول الميداني إلى المطار وتوصياتها لقيادة الوزارة لحل الإشكاليات الحاصلة بممتلكاته وأراضيه في المحيط الجغرافي بالمحافظة.. ووقف الاجتماع أمام حجم الأضرار التي تعرض لها المطار جراء استهداف طيران العدوان المباشر لمرفقه المختلفة.. وفي الاجتماع أكد سلطان السامعي عضو السياسي الأعلى على أهمية الحفاظ على حرم وأراضي مطار تعز بالتعاون مع الجهات ذات العلاقة.. كما شدد على أهمية تأهيل المطار لمكانته الإستراتيجية وموقعه الجغرافي.

وأشاد السامعي بجهود قيادة وزارة النقل وهيئاتها ومؤسساتها في النهوض بقطاعات النقل المختلفة. من جانبه أكد وزير النقل سعي الوزارة لتطوير وتحديث قطاع المطارات رغم ظروف العدوان والحصار الذي يسعى إلى شل حركة الملاحة الجوية في اليمن بشكل عام. وأشاد الوزير المراني بدور السلطة المحلية في تعز



تأكيداً لجاهزية المطار الفنية

وصول طائرة شحن عملاقة لمنظمة اليونيسف إلى مطار صنعاء



الإتحاد العربي للإعلام الإلكتروني يمنح وزير النقل شهادة لجهوده في دعم حركة رفع الحصار عن الشعب اليمني

المراني: التكريم يمثل حلقة وصل بين الكتاب والنخب السياسية اليمنية وكتاب ومفكري دول محور المقاومة

العالمي إلى أن التكريم يأتي في إطار توحيد الخطاب الإعلامي من قبل دول محور المقاومة واليمن والتصدي للإعلام المعادي المضلل للرأي العام والمجتمع الدولي. وقال: ان الإتحاد العربي للإعلام الإلكتروني العالمي يشيد بالدور الوطني والعربي الذي يبذله وزير النقل بحكومة الإنقاذ الوطني مهنيًا وفنيًا وبحرفية متميزة في رفع الحصار عن اليمن بشكل عام ومطار صنعاء الدولي خاصة بمايسهم في رفع معاناة اليمنيين وفضح جرائم العدوان التي يمارسها على الشعب اليمني بكل طوائفهم وشرائحهم عبر كافة الفعاليات والأنشطة والمؤتمرات الصحفية.

هذا وقد قام مدير مطار صنعاء الدولي الامين العام للاتحاد العربي للإعلام الإلكتروني بتكريم نائب وزير الخارجية حسين العزي ورئيس الهيئة العامة للطيران والأرصاد الدكتور محمد عبدالرحمن عبدالقادر بالشهادات التقديرية الممنوحة لهم من قبل رئيس الإتحاد العربي للإعلام الإلكتروني العالمي الدكتور صالح المياح.



الدكتور خالد الشايف الذي قام بتسليم شهادة التقدير لوزير النقل "الإتحاد العربي للإعلام الإلكتروني العالمي" يتشرف الإتحاد العربي للإعلام الإلكتروني بكل فخر واعتزاز ان يمنح وزير النقل عامر المراني شهادة شكر وتقدير على جهوده المتميزة والكفاءة العالية والمهنية والدور الفعال في دعم الحركة الثقافية والفنية. وأشار الأمين العام للإتحاد العربي للإعلام الإلكتروني

منح الإتحاد العربي للإعلام الإلكتروني العالمي اللواء/ عامر علي المراني وزير النقل وحكومة الإنقاذ الوطنية شهادة شكر وتقدير نظير جهوده المهنية في دعم الحركة الثقافية والفنية والعمل الإنساني في رفع الحصار وتخفيف معاناة الشعب اليمني.. وخلال التكريم أكد وزير النقل ان الجهود التي يقوم بها هي انه واجب ديني قبل كل شيء ووطني تجاه شعبنا اليمني الأبي الصامد صمود جباله الذي رفض الركوع والخنوع والذل لقوى العدوان.

واعرب الوزير المراني عن شكره وامتنانه بهذا التكريم العربي من رئيس الإتحاد العربي للإعلام الإلكتروني في العراق "بلاد الرافدين" الدكتور صالح المياح والبنسحق لهذا التكريم الدولي الذي يمثل حلقة وصل بين الكتاب والنخب السياسية اليمنية وكتاب ومفكري دول محور المقاومة العميد حميد عبد القادر عنتر رئيس الحملة الدولية لرفع الحصار عن مطار صنعاء الدولي.

بدوره قال مدير عام مطار صنعاء الدولي الامين العام للاتحاد العربي للإعلام الإلكتروني العالمي

اجتماع برئاسة وزير النقل للبحث في الفرص الاستثمارية لموانئ البحر الأحمر

المراي: أدعو رجال الأعمال إلى الاستثمار في مشاريع النقل المختلفة فقطاع النقل ما يزال واعداً حسب التوجيهات الرئاسية سنعمل على حل ملكية أراضي وحرمة موانئ المؤسسة بشكل عام وأراضي وحرمة ميناء الصليف



القبطان إسحاق : المؤسسة أحد أهم الركائز الاقتصادية التي عمد العدوان إلى تدميرها بصورة ممنهجة منذ بدايته 2015م خطط المؤسسة تركز على مسارات مرتبطة بالإنعاش والتعافي الاقتصادي التي تتضمنها مصفوفة الرؤية الوطنية

الاستثمار في قطاع النقل ما يزال واعداً. من جانبه أوضح رئيس مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية أن المؤسسة تمثل أحد أهم الركائز الاقتصادية التي عمد العدوان إلى تدميرها بصورة ممنهجة منذ يومه الأول .. مستعرضاً خطط وبرامج المؤسسة الإستراتيجية للاستثمار خلال العام الجاري. ولفت إلى أن خطط المؤسسة تركز على مسارات مرتبطة بالإنعاش والتعافي الاقتصادي التي تتضمنها مصفوفة الرؤية الوطنية لبناء الدولة اليمنية الحديثة في مراحلها المختلفة. واستعرض إسحاق الصعوبات التي تواجه المؤسسة خاصة ما يتعلق بأراضي وحرمة الموانئ والعمل الميداني والإنساني للمؤسسة جراء تدمير المعدات والكرينات والحاويات في ميناء الحديدة.

الأحمر اليمنية بمشاريع إستراتيجية وطنية تسهم في تنمية الموارد الاقتصادية وتحريك عجلة الاقتصاد.

وأكد وزير النقل أهمية الحفاظ على حرم موانئ البحر الأحمر اليمنية، وأبرزها حرم ميناء الصليف لكونه من الموانئ الإستراتيجية التي تتميز بعمق كبير قادرة على استقبال بواخر عملاقة، فضلاً عن تميزه بحماية طبيعية. وأشار إلى أهمية دور القطاع الخاص الوطني وشركته في تعزيز وتطوير قطاعات النقل وفقاً للقوانين واللوائح والأنظمة التي تخدم المصلحة العامة.

ودعا الوزير المراي رجال الأعمال وأصحاب رؤوس الأموال والمستثمرين إلى الاستثمار في مشاريع إستراتيجية تسهم في تطوير وتحديث قطاعات النقل البرية والبحرية والجوية .. ولأن

بحث اجتماع يوم 2021/7/6م برئاسة وزير النقل عامر المراي، الخطط التطويرية والفرص الاستثمارية لموانئ البحر الأحمر اليمنية وفقاً لما تضمنته الرؤية الوطنية.

وتطرق الاجتماع بحضور وكيل الوزارة للشؤون البحرية والموانئ خالد النمر ورئيس مؤسسة موانئ البحر اليمنية القبطان محمد أبوبكر إسحاق إلى الصعوبات التي تواجه مؤسسة موانئ البحر الأحمر جراء التدمير الممنهج من قبل تحالف العدوان..

وركز الاجتماع على أولويات العمل وفقاً لتوجيهات رئيس المجلس السياسي الأعلى حول ملكية أراضي وحرمة موانئ المؤسسة بشكل عام وأراضي وحرمة ميناء الصليف بوجه خاص وحلها. كما تطرق الاجتماع إلى إمكانية استغلال الفرص الاستثمارية الواعدة في موانئ البحر

رئيس الفريق الوطني لإعادة الانتشار اللواء الركن الموشكي يلتقي رئيس البعثة الأممية لدعم اتفاق الحديدة ورئيس البرنامج الإنمائي

الموشكي : أهمية قيام الأمم المتحدة بدورها في إعلان الطرف المعطل لاتفاق استكهولم، وإيضاح الحقائق للمجتمع الدولي لوتسيما: نعمل على دعم استمرار العمليات اللوجستية في ميناء الصليف وزيادة قدرة استيعاب ميناء الحديدة



للأمم المتحدة، أن البرنامج يعكف حالياً على دعم استمرار العمليات اللوجستية لمنع توقف عمل ميناء الصليف عبر إصلاح قارب السحب وضمان عودته وزيادة قدرة استيعاب ميناء الحديدة عبر إصلاح الكرينات المتضررة.

ولفت إلى أن البرنامج يقوم حالياً بأكثر عملية تمويل فيما يتصل بدعم جهود نزع الألغام ومخلفات الحرب في اليمن.. مشيراً إلى الصعوبات التي تحول دون توفير أجهزة حديثة لكشف ونزع الألغام والقنابل العنقودية المصنعة حديثاً.

الموشكي، أن الطرف الوطني حريص على حقن الدماء وقد نفذ ما يتصل به في المرحلة الأولى لإعادة الانتشار من موانئ الحديدة، فيما يرفض الطرف الآخر تنفيذ التزاماته في ظل صمت الأمم المتحدة وبعثتها في الحديدة.

ودعا الأمم المتحدة إلى إعلان موقف إزاء التحشيد الذي يقوم به الطرف الآخر في الحديدة وجلب الإرهابيين وعناصر داعش إلى الساحل الغربي، وانعكاس ذلك على أمن الممر الملاحي الدولي.

من جانبه أوضح رئيس البرنامج الإنمائي

التقى نائب رئيس هيئة الأركان العامة رئيس الفريق الوطني لإعادة الانتشار اللواء الركن على حمود الموشكي بصنعاء، رئيس بعثة الأمم المتحدة لدعم اتفاق الحديدة الجنرال أبهييجيت جوها ورئيس برنامج الأمم المتحدة الإنمائي واوكي لوتسيما.

جرى خلال اللقاء، بحث القضايا ذات الصلة بإعادة الانتشار وفقاً لاتفاق السويد، وكذا احتياجات موانئ الحديدة، والسبل الكفيلة لتوفير الدعم اللازم للمركز التنفيذي للتعامل مع الألغام. وفي اللقاء الذي حضره مدير المركز التنفيذي للتعامل مع الألغام العميد علي صفر وأعضاء الفريق الوطني لإعادة الانتشار أكد اللواء الموشكي أهمية قيام الأمم المتحدة بدورها في إعلان الطرف المعطل لاتفاق استكهولم، وإيضاح الحقائق للمجتمع الدولي حول منع تحالف العدوان إدخال أجهزة كشف ونزع الألغام في ضوء عدم تمكن فرق نزع الألغام من القيام بواجبها نتيجة تقادم وتعطل الأجهزة والافتقار للإمكانات.

وأشار إلى وجود آلاف الصواريخ والقنابل العنقودية المحرمة دولياً والتي ألقاها التحالف في مختلف المناطق على امتداد مساحة الجمهورية اليمنية، وباتت تهدد السكان وآلاف الأطفال والنساء في المزارع والطرق وأماكن الرعي. وفيما يتصل بعملية إعادة الانتشار، أكد اللواء



أهمية الالتزام بإدارة سلامة الملاحة البحرية

أكرم رمضاني *

نعاني هذه الايام من عدم تطبيق إجراءات السلامة على السفن وفي الموانئ البحرية ويجب

علينا تطبيق الإتفاقيات الدولية التي انضمت اليها اليمن وتنفيذ القوانين والقرارات المنظمة للسلامة البحرية المتعلقة بأمن السفن وسلامة إبحارها في المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية والموانئ اليمنية، وهذه الإدارة المهمة من أبرز مهامها هو القيام بتمثيل الدولة في المنظمات الدولية البحرية والمنظمات المعنية بالسلامة البحرية وتبادل المعلومات الفنية مع جميع موانئ العالم وتقديم المساعدات والخدمات الملاحة لجميع السفن أثناء إبحارها في المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية وتحديد الممرات البحرية وإصدار المنشورات والإنذارات البحرية لمراعاة السلامة في المياه الإقليمية، وكذا تبادل الخبرات والأبحاث الفنية والمهنية مع المنظمات والهيئات الدولية والإقليمية وكذا الدول المتقدمة في مجال السلامة البحرية بهدف رفع مستويات تأمين سلامة السفن وإبحارها بأمان.

كما يجب العمل على تخطيط ومتابعة إنشاء وتطوير وصيانة المئات والمساعدات الملاحة على سواحل اليمن وداخل المياه الإقليمية ومنح الموافقات المتعلقة بها وإجازتها...والقيام بمراقبة درجات السلامة البحرية وجودة الخدمات المنفذة بواسطة مؤسسة الموانئ والجهات المخولة بذلك والعمل على إتخاذ الإجراءات اللازمة لتحقيق في إستيفاء وسائط النقل البحري لشروط السلامة والأمن وتدقيق وثائقها وشهاداتها..والإشتراك في خطط البحث والإنقاذ ومكافحة التلوث البحري.

والأهم من ذلك رقابة المستويات الفنية للسفن التي تُشترى من الخارج للتحقق من توافر الإشتراطات الفنية بها طبقاً للمستويات الدولية وإصدار شهادات تسجيلها وكذا إصدار وتجديد شهادات الصلاحية وترخيص الملاحة اللازمة لتسيير أعمالها بطريقة نظامية..ومن أهم أعمالها هو إجراء الاختبارات وإعطاء شهادات مدة الخدمة البحرية اللازمة لأطقم السفن البحرية..والتأكد من مستويات كفاءة السفن المحلية والعربية والخارجية التي تتردد باستمرار على الموانئ اليمنية والمياه الإقليمية.

كما تقوم إدارة السلامة البحرية الحديثة بتحديد شروط مزاوله المهنة لكل من الربابنة والمهندسين والبحارة والصيدادين والغواصين وغيرهم من العاملين في البحر وإصدار الرخص لهم حسب تخصصاتهم..كما يجب الاستمرار في عمليات التأهيل في بعقد دورات تأهيلية عبر المعاهد أو مراكز التدريب المتخصصة في تأهيل أطقم السفن وفقاً للشروط الدولية الحديثة المعمول بها.

ومن مهامها الأخرى وضع خطط ووسائل التنظيم الملاحي وتنفيذها وتحديد الممرات البحرية وإصدار المنشورات والقرارات البحرية لمراعاة السلامة في المياه الإقليمية وتشغيل المئات الضوئية واللاسلكية وصيانتها وإستخدامها بما يحقق سلامة الملاحة في المياه الإقليمية..وعلى الإدارة أن تهتم ببرامج التدريب والتأهيل في الداخل والخارج للعاملين بالإدارة والأجهزة والمنشآت التابعة لها وذلك للإرتقاء بأدائها طبقاً للمعايير المطبقة دولياً.

وفي الأخير يجب العمل على إعداد مشروعات قوانين الإنقاذ البحري والتلوث ومراقبة تنفيذها والتنسيق بين الجهات العاملة في هذه المجالات بما يتفق والتشريعات المماثلة المعمول بها عربياً ودولياً..وفي حالات التصادم البحري والكوارث البحرية كالحريق والغرق يجب التحقيق في الحوادث بالاشتراك مع الجهات المتخصصة وتحديد الخلل وأنواع العقوبات المفروضة على السفن التي تسببت في التصادم أو التي لم توفر عوامل السلامة البحرية على متنها..ومع اتساع أعمال إدارة السلامة في الوقت الحاضر أرى أن يتم التعامل مع القطاع الخاص عبر إنشاء شركات مشتركة مع مؤسسة الموانئ للقيام بإجراءات ومراقبة السلامة البحرية لتصل السفن بأمان لمرساها الأخير.

* مدير إدارة العلاقات العامة - مؤسسة موانئ البحر الاحمر اليمنية



وكيل وزارة النقل لقطاع الشؤون البحرية والموانئ الدكتور خالد عبد العزيز النمر (النقل) :

ندعو الأمم المتحدة الاضطلاع بدورها الحقيقي في حماية السلم والأمن الدوليين وأن تسعى إلى إنفاذ قوانينها

الهدف الرئيسي من القرصنة البحرية على السفن هو إعاقة تدفق البضائع والخدمات إلى ميناء الجديدة لإحداث شلل في كافة القطاعات التنموية للبلد

** من الضرورة بمكان أن يتم استكمال إجراءات تشكيل لجنة تسيير المشاريع الخاصة ببرنامج الأمم المتحدة الإنمائي (UNDP) والمقترح تشكيلها من قبل المجلس الأعلى لإدارة وتنسيق الشؤون الإنسانية من عدة جهات من ضمنها وزارة النقل.

هناك تقصير من البرنامج الأممي

إضافة إلى متابعة الإنجاز والدفع بوتيرة العمل فيما يتعلق بالمسارات الثلاثة في إطار الرؤية الوطنية (المرحلة الطارئة، المرحلة الموكبة، المرحلة الاستراتيجية) ووضع الخطط التشغيلية وفقاً لذلك بما يكفل تحقيق الهدف وفقاً للأولوية في المسارات الثلاثة، والتنسيق الفعال مع الجانب الأممي في هذا الجانب حيث يتضح أن هناك تقصير من البرنامج أو الجهات الأخرى.

الشراكة مع القطاع الخاص

** كيف ترون الدفع بعجلة التنمية بهذه الظروف التي يعيشها البلد جراء الحصار والعدوان؟

** من أبرز العوامل المساعدة التي ستدفع بعجلة التنمية وتطوير الموانئ هو تفعيل الشراكة الاستراتيجية مع القطاع الخاص وفق نظم واطر دولية واختيار الانسب للبلد منها Mangement concession BOOT&BOT، وغيرها وخاصة مع عدم قدرة الدولة على تمويل الاستثمار الراسمي وكذا عدم قدرة مؤسسة الموانئ على تديني الذات للمشاريع الرأسمالية مع تديني مواردها بشكل كبير بسبب الحصار وتدمير البنى التحتية والفوقية للموانئ بفعل العدوان الغاشم.

** أخيراً ماذا قدم البرنامج الإنمائي لميناء الجديدة خلال هذه السنوات وهل يفي ذلك بالغرض؟

من المعلوم أن هناك امتيازات كانت تقدم للبرنامج الغذائي العالمي من قبل الميناء نتج عنه تعزيز الميناء بأربعة كرينات متحركة Mobilecranes لمناولة البضائع العامة والممونة ولكنها لا تحل بأي حال من الأحوال بديلاً عن Gantrycranes المدمرة بفعل العدوان والخاصة بمناولة الحاويات، حيث أن الطاقة التشغيلية لكريبات الحاوية تصل إلى 50 طن في حين Mobilecranes من 20 إلى 30 طن.

ناهيك عن البناء والهيكلة والتصميم المخصص لمناولة كل نوع من أنواع البضائع.

* كلمة أخيرة:

** على مدى سني العدوان المستمرة والتي دخلت عامها السابع في ظل صمت مطبق من الامم المتحدة والمنظمات الإنسانية والحقوقية مقابل أعظم انتهاك صارخ للقانون الدولي من قبل العدوان وأزلامه، فأنتنا من هذا المنبر ندعو الأمم المتحدة للاضطلاع بدورها الحقيقي في حماية السلم والأمن الدوليين وأن تسعى إلى إنفاذ قوانينها مثل ما أنفذت قانون المرور البري للسفن عام 1982م والذي أدى إلى تدويل المدخل الجنوبي للبحر الأحمر.

لذلك فعليها إنفاذ القوانين المرتبطة بإنسانية تدفق البضائع والخدمات المذكورة في ميثاقها وكذا القوانين التي تُجرم استهداف الاعيان المدنية.

وأتوجه بالشكر الجزيل للأخوة في الإدارة العامة للإعلام بالوزارة ممثلة بالأخ المدير العام وكذا مدير تحرير صحيفة (النقل) على إتاحتهم لي هذه الفرصة، لإيضاح بعض الأمور المرتبطة بتشغيلات الموانئ في ظل ظروف العدوان الغاشم والحصار الجائر المفروض على البلد برأ وبعراً وجواً.

المستورد كذلك الخسائر المترتبة عن عدم الأيفاء بالتزاماته وغرامات التأخير المفروض عليه.. كل ذلك ينعكس سلباً على المستهلك النهائي في زيادة الأسعار مع ضعف القوة الشرائية الناتجة عن التضخم والانهييار الاقتصادي جراء الحرب الاقتصادية القذرة لتحالف العدوان.

المشتقات النفطية والغذائية في بلد يعتمد نسبة 90% على الواردات كما اسلفنا. وبعد أن تمكنت الكتلة النقدية الموجودة من تجاوز هذا العائق لجأت دول العدوان إلى احتجاز السفن والذي كان له آثار كارثية أخرى في اطار اللعب بالورقة الاقتصادية التي ما فتئت دول العدوان تسعى من



الأثار الكارثية التي خلفها العدوان أصبحت تشكل عائقاً كبيراً أمام جهود التطوير والتنمية للموانئ وخاصة بعد تدمير المقدرات الكامنة للميناء من بنية تحتية وفوقية

اجمالي خسائر مؤسسة موانئ البحر الاحمر اليمنية جراء العدوان المباشرة وغير المباشرة وخسائر مجتمعية تقدر بـ 2,160,000,000 \$ حتى مارس 2021م

أبرز العوامل المساعدة التي ستدفع بعجلة التنمية وتطوير الموانئ هو تفعيل الشراكة الاستراتيجية مع القطاع الخاص وفق نظم واطر دولية

خلالها لتركيبة الشعب اليمني واحداث شلل تام في كافة القطاعات.

* ماهو الدور الذي يقوم

به الآن ميناء الجديدة في ظل الحصار والمراقبة حسب اتفاق استوكهولم؟

** ميناء الجديدة الآن يقوم بدور انساني فقط استقبال البضائع الإنسانية خاصة بعد تدمير دول العدوان (GANTRYCRANES) الخاصة بمناولة الحاويات والتي كانت تغطي 70% من ايرادات الميناء.

تعطيل عمل الخدمات الصحية

* ماهي انعكاسات احتجاز سفن الوقود العام والقرصنة عليها..ما الذي يريد العدوان ان يصل اليه من ذلك؟

** لجأت دول العدوان إلى احتجاز سفن المشتقات النفطية بالتزامن مع انتشار جائحة كورونا في العالم ومنها اليمن كجزء لا يتجزأ من العالم، الامر الذي عطل تشغيلات المشتقات النفطية ومراكز الكلى والمرافق الصحية التي تقوم باستقبال الحالات المختلفة حيث يعتمد القطاع الصحي في تشغيلاته على المشتقات النفطية مما يندرز بكارثة حقيقية أدت إلى اطلاق نداءات الاستغاثة من كثير من المستشفيات. من ناحية أخرى فقد كان احتجاز الناقلات النفطية له آثار مدمرة على القطاع الزراعي والصناعي.

الخسائر يتحملها المستهلك

* بالنسبة للخسائر التي يتعرض المستوردون نتيجة الإجراءات واحتجاز السفن من يتحمل مسؤولية هذا العبث؟

** خسائر المستوردين جراء الوقت الطويل المقتضى في الحصول على تصريح (unvim) ومن ثم الإحتجاز لهذه السفن والناقلات دون مسوغ قانوني لفترات تصل إلى شهور طويلة مما يؤدي إلى تحمل الناقلين نفقات تشغيلية باهظة عن كل يوم تأخير تصل إلى أكثر من 30,000 \$ يومياً ويتحمل

الدكتور خالد عبد العزيز النمر وكيل وزارة النقل لقطاع الشؤون البحرية والموانئ.. من قيادات وزارة النقل التي لها باع طويل في العمل ومن الخبراء في مجال الشؤون البحرية والموانئ.. لسنوات.. اجرينا معه حواراً موسعاً شمل أهم القضايا التي تمر بها بلادنا في قطاع النقل اليكم نص الحوار :

اجرى اللقاء / احمد سعيد

* ماهو دور الامم المتحدة حيال الحصار المفروض على بلادنا من قبل تحالف العدوان ولماذا لا تطبق النصوص الدولية التي تجرم حصار الموانئ؟

** إن الحصار البحري المفروض على الموانئ هو جزء من حصار بحري وبري وجوي شامل على جميع المنافذ البرية والبحرية والجوية استمره تحالف العدوان لإعاقة تدفق وتأمين الغذاء والدواء للشعب اليمني في إطار مؤامرة اقتصادية خبيثة للنيل من صمود الشعب اليمني الصابر.

وكما تعلمون أن الموانئ البحرية عبارة عن نقطة محددة في منظومة اللوجستيات المتكاملة، تقدم خدمات المساعدات الملاحية والمناولة والنقل الوسيط والتخزين وتسليم البضائع لأصحاب الشأن بعد انتهاء إجراءات (Clearance) لتوزيعها إلى مناطق الظهر.

ومن الطبيعي أن تتخذ نفس المسار في ظل مسار سياسي دولي عام يعترف بشرعية من لاشريعية لهم، وفي إطار هذا المسار ترسم السياسات والإجراءات التي تخدم العدوان مغلفة بالقانون الدولي.

وجهنا الكثير من النداءات لكن ؟

وبالرغم من النداءات والخطابات المتكررة والمستمرة للأمم المتحدة والمنظمة البحرية (IMO) للاضطلاع بدورها في حماية الأمن والسلم الدوليين كدور أساسي يناط بها، إلا أنها لم تحرك ساكناً إزاء ما يحدث كونها تفقد القدرة في ظل حسابات المصالح السياسية الراهنة على اتخاذ إجراءات تصب في مسار إيقاف الحصار، وحيث أنها ليس لها من الأمر من شيء فهي تعتبر عدواً غير معنن ينفذ ما يرسم له من تحالف العدوان. وهنا نود الإيضاح أن حماية السفن ليست من اختصاصات وزارة النقل فهناك قانون دولي بحري يتولى هذا الأمر في المياه الدولية، ويقتصر دور وزارة النقل ممثلة بمؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية في تقديم الخدمات اللوجستية للسفينة، ابتداء من وصولها للغاطس (FWB) وصولاً إلى الربط على الرصيف وانتهاء بغادرتها للميناء.

أخي العزيز، إن الهدف الرئيسي من الحصار والقرصنة البحرية على السفن هو منع وإعاقة تدفق البضائع والخدمات إلى الميناء لإحداث شلل في كافة القطاعات التنموية للبلد سواء كانت الزراعية أو الصناعية والتجارية، في بلد يعتمد نسبة 90% على الواردات في غذائه ودوائه، واشباع احتياجاته المكملة الأخرى ولا يعتمد اقتصاد البلد على (Diversification)، حيث كان يعتمد اقتصاد البلد على صادرات النفط والغاز.. ليعطي موارد تصل إلى 70%، مما أخل بالميزان التجاري وأصبح قيم سالبة لمواجهة فواتير استيراد المشتقات النفطية والحصول على العملة الصعبة وبعد تعطيل أعمال النظام المصري من خلال نقل البنك المركزي إلى عدن، الأمر الذي أحدث فجوة كبيرة في فتح الاعتمادات المستندية لاستيراد

ولا تعتبر وجهة نهائية وهي في هذا الإطار تمتثل للمدونة (Isps) لأمن وسلامة الموانئ والمرفق المينائية وتعمل وفقاً لقواعد، وتعليمات الموانئ رقم (108) لسنة 2009م لمنظمة التجارة العالمية واتفاقية (Gatt) خلال الفترة من 1948م وحتى 1994م والتي أقرت الكثير من القواعد التي سار عليها جزء كبير من التجارة الدولية والتي تسعى إلى تخفيض الحواجز التي تعيق انسيابية تدفق السلع والخدمات، ولا تصل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء الاستلام إلا بعد إجراءات كثيرة تضمن قانونية الشحنة، من فحص سابق على الشحنة وشهادة المنشأ وتصاريح الاستيراد والفواتير المؤكدة للشحنة، وتصنيف البضاعة وحجمها ونوعها فيما يسمى بلوحة الاعتماد (CSC) وفقاً لاتفاقية الحمولات القياسية لسنة 1969م.

أضف إلى ذلك خضوع السفن لألية التحقق والتفتيش (unvim) للأمم المتحدة.. ومع أن هذا الحصار تجرّمه كل القوانين الدولية والاتفاقيات للموانئ البحرية والبرية والجوية ومنها اتفاقية جنيف 1949م وملحقاتها (بروتوكول 1" وبروتوكول 2") والذي يُجرّم حصار المنشآت الاقتصادية وتدخل الموانئ بأنواعها في إطارها.

كما أن ميثاق الأمم المتحدة يؤكد على ضرورة انسيابية تدفق البضائع والخدمات بدون أي عائق في المادة (173) في الإطار العام للقوانين والأعراف الدولية النافذة للنظام التجاري الجديد.

الأمم المتحدة والتماهي مع العدوان

وبالرغم من كل تلك القوانين الدولية والإجراءات المتحدة والتي يحكمها النظام التجاري الجديد إلا أن الأمم المتحدة لم تتخذ أي إجراءات عملية لإيقاف هذه القرصنة البحرية بما تحول لها القوانين والأعراف الدولية، ذلك مما يعني بما لا يدع مجالاً للشك أن هناك عدوان آخر غير معنن من الأمم المتحدة على بلادنا من خلال التماهي مع العدوان في إجراءات الحصار والقرصنة البحرية المفروضة على بلادنا.

* ماهو دور المنظمة البحرية الدولية (IMO) في إيقاف الحصار على الموانئ وحماية السفن للممرور للميناء الجديدة؟

** أخي العزيز، إن المنظمة البحرية الدولية (IMO) تعمل في اطار الأمم المتحدة،



.. الكرينات الجسرية بالميناء



من الأضرار والخسائر التي تعرض لها مستودعات المعدات للميناء الجديدة

في تقرير النصف الأول للرؤية الوطنية للمرحلة الثانية من العام الحالي:

بلغت نسبة الإنجاز من إجمالي الخطة المشاريعة 40% : " بنية تحتية - إعادة اعمار ما دمره العدوان - التدريب والتأهيل - الأتمتة " وتيرة العمل مستمرة رغم العدوان والحصار وبكوار وخبرات وطنية تمثل صمود الجبهة الداخلية والسير بالتوازي مع النجاحات العسكرية في جميع الجبهات

الدولة والتركيز على أهم القضايا التي سيتطلب معالجتها اثناء إعداد الخطة الخمسية 2021-2025م كان أساس هذه القضايا هو تحليل الوضع الراهن الذي تم إعداده لكافة الجهات الحكومية ونجاح هذه المرحلة من التخطيط التشاركي ستعكس في إخراج خطة وطنية خمسية تلبى الطموحات والأهداف . ومايزيد ادعاءنا غيضاً أن وتيرة العمل مستمرة رغم العدوان والحصار الجائر على بلادنا وبكوار وخبرات وطنية تمثل صمود الجبهة الداخلية والحفاظ على مؤسسات الدولة والسير بالتوازي مع النجاحات العسكرية في ميادين العزة والشرف والانتصارات التي يحققها رجال الرجال في ميادين العزة والشرف تحت شعار (يد تبني ويد تحمي).

* رئيس الوحدة التنفيذية الرئيسية لقطاع النقل

والإجراءات لما فيه مصلحة المواطن. التخطيط التشاركي تشارك وزارة النقل عن طريق ممثلها في الفرق المحورية للتخطيط التشاركي والذي يعد الخطوة الصحيحة نحو التخطيط الاستراتيجي والذي سيساهم في حل العديد من الإشكالات والإزدواجية في المهام بين الجهات الحكومية والبيئة الذي يراسه الأستاذ حمدي الشرجبي -رئيس وحدة التخطيط في المكتب التنفيذي وتستمع انعقاد جلسات اللجان بحسب البرنامج الزمني حتى 2021/9/22م . والذي من خلاله سيتم رسم السياسة العامة



مهندس نذير الدببي

إنجاز بعض الأنشطة وسبل حلها. وقد زار رئيس وأعضاء الوحدة التنفيذية الرئيسية كلاً من الهيئة العامة للطيران المدني والإرصاد وكذا الهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري وذلك للوقوف عن قرب عن ما تم إنجازه في النصف الأول من العام 2021م و أهم المشاكل والعراقيل وسبل تجاوزها لتحقيق كل تطلعات الوزارة وهيئاتها ومؤسساتها. كما تم اعداد تقارير متابعة الأداء والتي اعتمدت لأول مره لكافة الجهات الحكومية لتحسين الخدمات والإجراءات عملاً بتوجيهات السيد القائد وتوجيهات رئيس المجلس السياسي الأعلى والتي ستعكس على تحسين الأداء

استكملت وزارة النقل مع الهيئات والمؤسسات التابعة لها إعداد تقرير النصف الأول من العام 2021م بموجب النماذج التي تم اعتمادها من قبل المكتب التنفيذي لإدارة الرؤية الوطنية والوحدة الفنية للمتابعة والتقييم التابعة لرئاسة الجمهورية وبالتنسيق مع الأمانة العامة لجلس الوزراء، حيث كانت النتائج جيدة جداً في مستوى التنفيذ للأنشطة التي تضمنتها خطة المرحلة الثانية للرؤية الوطنية 2021م حيث بلغت نسبة الإنجاز من إجمالي الخطة 40% من إجمالي مشاريع الخطة (مشاريع بنية تحتية - مشاريع إعادة اعمار ما دمره العدوان - مشاريع التدريب والتأهيل - مشاريع الأتمتة). إذ وجه وزير النقل الوحدة التنفيذية للزور الميداني الى الهيئات والمؤسسات التابعة للوزارة للوقوف على اهم الصعوبات والعراقيل التي تعيق



الأمن السيبراني
وكيفية حماية أنفسنا في الفضاء الرقمي

* عليك عمل نسخ احتياطي لبياناتك بانتظام والإحتفاظ بها في مساحة تخزين خارجية ثم وضعها في مكان آمن.
* قم بتحميل برنامج مكافحة فيروسات قوي ويفضل أن يتم شراؤه بشكل رسمي ثم قم بترخيصه والتأكد من تحديثه بشكل دوري.
* لا تقم بتحميل أي برامج او تطبيقات من مصادر غير معروفة فقد تحتوي على ملفات ضارة من شأنها أن تجعل جهازك عُرضة للتجسس والإختراق.
* كن على دراية بكل ما تقوم بتوصيله بجهاز الكمبيوتر الخاص بك حيث يمكن أن تنتشر البرامج الضارة من خلال محركات الأقراص الصلبة والمحمولة المصابة مثل (- DVD - CD - Memory - flash - Hard Desk) وحتى الهواتف الذكية فقد ترغب في مساعدة شخص ما في العثور على العنصر المفقود ولكن ينتهي بك الأمر في الفخ.
* وكن حريصاً على معلوماتك التي تشاركها على الشبكات الإجتماعية حيث يمكن إستغلالها في الوصول إليك.
* كن حذراً من الهندسة الاجتماعية، حيث قد يحاول شخص ما الحصول على معلومات منك من خلال التلاعب ببعض المعلومات فعلى سبيل المثال قد يرسل إليك بريداً إلكترونياً يدعي أنه يمثل جهة معينة ويطلب منك معلومات حساسة مثل معلومات تسجيل الدخول أو كلمات المرور.
* مسؤول الويب والجرافكس



م / إبراهيم الشرفي *

إستخدامنا للإنترنت، وعلينا أن ندرك جميعاً بأننا قد نكون أهدافاً جذابة للمهاجمين في أي وقت وفي أي مكان : * عليك إستخدام كلمات مرور قوية تتكون من مزيجاً من الأحرف والرموز والأرقام ولا تستخدم نفس كلمة المرور لمواقع متعددة، أيضاً لا تشارك كلمة المرور الخاصة بك مع الآخرين ولا تحتفظ بها في مكان يسهل الوصول إليه.

* قم بتطبيق طريقة المصادقة الثنائية (2FA) مع حساباتك لتوفير أمنيّة أكبر حيث يتم إرسال كود لموبايلك عند كل محاولة لتسجيل الدخول او طلب إضافة كود عبر أحد برامج المصادقة الثنائية مثل (Authenticator) وبالتالي حتى لو تمكن المخترق من الوصول لكلمة المرور سيتطلب عليه إدخال كود إضافي.
* كن حذراً دائماً عند النقر فوق المرفقات أو الروابط التي تصلك عبر رسائل البريد الإلكتروني أو عبر الواتساب أو عبر أي وسيلة تواصل أخرى وخصوصاً إذا كانت رسالة غير متوقعة أو مشبوهة حتى لو بدا لك الأمر وكأنه من الرئيس التنفيذي لشركتك! يمكن للمحتالين البحث عن هذه المعلومات عبر الإنترنت واستخدامها لاستهداف الأفراد في شركتك.
* إذاً تحقق مرة أخرى من الروابط التي تستلمها لمعرفة ما إذا كانت تبدو سليمة فعلاً بما يتم إستغلال الأخطاء الإملائية لتوجيهك إلى مجال آخر مزيف وضار.
* لا تقم بعمليات الدفع الإلكتروني من شبكة عامة أو جهاز غير خاص بك فقد يتم نسخ بياناتك أو سرقتها.

في ظل الانتشار الكبير للإنترنت وكذلك الأجهزة المحمولة والذكية أصبح من الضروري في وقتنا الحالي الانتباه للأمن السيبراني وكيفية حماية أنفسنا في الفضاء الرقمي، ابتداءً من المنزل إلى العمل وعلى مستوى الدولة ككل، ويُعد الأمن السيبراني من أكثر المواضيع انتشاراً في أيامنا هذه. ونظراً لأن حياتنا اليومية أصبحت أكثر اعتماداً على الأدوات والخدمات المستندة إلى الإنترنت، وبما أن هذه المنصات تتراكم أكثر من بياناتنا الأكثر حساسية، فإن الطلب يزداد للخبراء في هذا المجال وأصبح تعلمه والإطلاع عليه ضرورة ملحة.

الأمن السيبراني والذي يُعرف أيضاً باسم أمن تكنولوجيا المعلومات أو أمن المعلومات الإلكتروني حسب تعريف شركة كاسبرسكي (Kaspersky) هو : " ممارسة الدفاع عن أجهزة الكمبيوتر والخوادم والأجهزة المحمولة والأنظمة الإلكترونية والشبكات والبيانات من الهجمات الضارة . " وكما هو معروف بأن الحلقة الأضعف في أي نظام أمان هي نفسها دائماً (المستخدم نفسه) بغض النظر عن مدى شمولية أدوات الأمان الموجودة أو فعاليتها أو تكلفتها يمكن أن تنهار جميعاً إذا ارتكب مستخدم مهمل خطأً واحداً بسيطاً، وفي كل مرة يقرر شخص ما النقر فوق رابط غير مألوف أو فتح مرفق بريد إلكتروني مشبوه ، قد يتسبب في فقداناً هائلاً للبيانات وتعطيلاً كبيراً في عمله ومؤسسته . ولتعزيز حماية أنفسنا في هذا الفضاء الرقمي الشاسع سأحدثكم معكم عن أهم 10 نصائح يمكن أن تساعدنا على تأمين أنفسنا أثناء



عبد الحكيم ابوزيد

تاريخ وسائل النقل في الماضي والحاضر

تعتبر وسائل النقل والمواصلات من الركائز الأساسية التي قامت عليها العديد من الحضارات الإنسانية؛ وذلك لأهميتها في ربط المدن والقرى المجاورة مع بعضها البعض، لذلك أخذ الإنسان بالبعسي نحو الابتكار والاكتشاف منذ آلاف السنين من أجل تطوير هذه الوسائل وتحسينها، فمن دون وسائل المواصلات لا يكون هناك ترابط ولا تواصل بين الناس. وستحدث في هذا المقال عن وسائل النقل في الماضي والحاضر.

- وسائل النقل في الماضي كان تطوّر وسائل النقل خلال مراحل التاريخ بطيئاً جداً وصعباً، حيث كان الناس يحملون بضائعهم على رؤوسهم أو على ظهورهم أو يجرونها على الأرض، وفي حوالي سنة 5000 ق.م بدأ الناس باستخدام الحيوانات في نقل الأحمال والبضائع كالبعال والحمير، وبعد عام 3000 قبل الميلاد اخترعت العربات، حيث إنها كانت تتكون من أربع عجلات من دون محرك، كذلك اخترعت القوارب الشراعية فبدأ الإنسان باستخدام الحيوانات والعربات والمراكب لنقل الأحمال إلى أماكن أبعد بسرعة وسهولة مقارنة مع ذي قبل. في أواخر القرن الثامن أنتج المخترعون أول مركبات، ثم توالت الابتكارات والإختراعات في وسائل النقل حتى القرن الخامس عشر الميلادي، حيث تم إجراء التحسينات اللازمة في بناء السفن الضخمة؛ لجعل الرحلات الطويلة ممكنة عبر البحار والمحيطات المختلفة.

وفي القرن الثامن عشر تم اختراع المحرك البخاري، الأمر الذي أدى إلى ظهور مركبات وقطارات تعمل بالبخار، وفي أواخر القرن التاسع عشر اكتشف النفط والغاز الطبيعي، وتم تسخيرهم لخدمة وسائل النقل المختلفة وتطويرها، وذلك من خلال بناء سفن ومركبات تعمل بواسطة محركات الغاز والنفط.

- وسائل النقل في الحاضر شهدت وسائل النقل في يومنا هذا نقلة نوعية كبيرة، بحيث حوّلت هذه الوسائل العالم إلى قرية صغيرة، ومن هذه الوسائل:

- السيارات: شهد التطوّر في عالم السيارات سرعة كبيرة، فأصبحنا نشاهد اليوم العديد من الأشكال والأنواع والتصاميم المختلفة منها، وأصبحت شركات السيارات أكثر منافسة؛ لتصنيع أحدث السيارات وأسرعها وأكثرها رفاهية وأماناً.
- القطارات: تُعتبر القطارات من أهم وسائل النقل الحديث، حيث يتم من خلالها نقل آلاف الأشخاص عبر المسافات الطويلة والشاسعة داخل بلدانهم أو خارجها، كما يتم من خلالها نقل العديد من المواد والبضائع المختلفة، وبسرعة أقل مقارنة مع غيرها من الوسائل.
- الحافلات والشاحنات: تُعد الحافلات من أهم طرق النقل الجماعي، حيث تنقل الكثير من الأشخاص من وإلى أماكن عملهم، وتنتشر الحافلات كوسيلة نقل عامة، وهي رخيصة الثمن، وتوفّر الوقت والجهد اللزيمين للتنقل من مكان لآخر.

القبطان عبدالسلام العريفي.. يكتب عن :

البحر الأحمر بين الطموح الوطني والأطماع الدولية

إكتسب البحر الأحمر أهمية استراتيجية على مر العصور لما له من مميزات جغرافية بين مضائق العالم ابرزها وتوسطه قارات العالم ليصبح حلقة وصل بين الشرق والغرب ومراً مائياً اقتصادياً زادت أهميته الكبرى منذ افتتاح قناة السويس عام 1869 م. ويمر من خلاله من 13% إلى 15% من التجارة العالمية. إلى جانب 40% من إجمالي حركة النفط العالمية بما يقارب 5 ملايين برميل نفط يوميا. الامر الذي فتح الباب أمام الاطماع الجيوسياسية بين القوى العالمية لكسب النفوذ والهيمنة وتحقيق طموحاتها الغير مشروعة تحت مسميات وشعارات مختلفة مستغلين استحکامهم بالقرار الأممي لحكومة البحر الأحمر عبر شركائهم من الدول المطلة على سواحلهم..



ولكن تلك الطموح والفرص عادة ما يقابلها مخاطر وتحديات كالأمن البحري، و البيئة البحرية و تطوير

البنى التحتية لمنشآت النقل البحري، و القرصنة، و ادارة الأزمات والصراعات. وكل قوة عالمية تحاول إيجاد موطئ قدم لها في منطقة البحر الأحمر سواء بشكل مباشر او عبر دولة مطلة. فتارة بإسم التعاون الإقليمي وتارة باسم أمن البحر الأحمر و مكافحة القرصنة و أسماء أخرى كالمبادرات والتجمعات والاتحادات واللجان والتي يعترها التشكيك والغموض. فالمملكة العربية السعودية تملك ساحل بطول 930 ميل بحري في البحر الأحمر من إجمالي 2855 ميل بحري وهذا الرقم الكبير ليس له أهمية استراتيجية مقارنة بدول أخرى مطلة على البحر الأحمر بسبب توسط سواحل المملكة للبحر الأحمر من جهة الشرق. وتكمن الأهمية الرئيسية في دولتين هما اليمن والذي يملك ساحل بطول 300 ميل بحري على البحر الأحمر إضافة الى مضيق باب المندب الطبيعي من جهة .. و جمهورية مصر العربية بطول ساحل مبلغ 750 ميل بحري على البحر الأحمر إضافة الى قناة السويس الصناعية من جهة أخرى.

الأمر الذي زاد من حدة التصارع والتسابق الاقتصادي بين القوى الاقتصادية العالمية (امريكا والهند ودول اوروبية) من جهة عبر وكلائهم في دول الخليج العربي (الصين و باكستان و دول البريكس) من جهة أخرى عبر اليمن بشكل غير مباشر ومرور خط الحرير الصيني الاقتصادي البري و البحري من خلالها.

ولذا قامت السعودية ممثلة عن دول الخليج وبدعم الامارات العربية المتحدة بمبادرة تشكيل تحالف يضم ثمان دول منشطة للبحر الأحمر هي: السعودية- مصر- اليمن- الصومال (مشاركة هامشية)- اريتريا- جيبوتي- الأردن- السودان والهدف المعلن هو حماية حركة التجارة والملاحة الدولية و حماية مصالح الدول الاعضاء.

و ترجع فكرة تشكيل هذا التحالف إلى العام 1956م عندما التقى الرئيس المصري جمال عبد الناصر مع الإمام احمد بن يحيى حاكم اليمن وملك السعودية الملك سعود بن عبد العزيز و تكررت المحاولة في مارس من العام 1977 م من قبل الرئيس اليمني الراحل ابراهيم الحمدي حين استشعر أهمية البحر الأحمر كمر دولي فدعى إلى إنشاء تجمع أطلق عليه " تجمع الدول المطلة على البحر الأحمر " فبعد مؤتمر تعز الرباعي

الأحمر وفق الرؤية المعلنة 2030م ومحاولة جذب السياحة و تطوير البنى التحتية للنقل البحري و إنشاء مدن اقتصادية على طول الساحل إضافة إلى إنشاء موانئ جديدة وتذليل كل الصعوبات لجذب الخطوط الملاحية العالمية للاستثمار في تلك الموانئ مع العلم أن مجموعة شركة موانئ دبي العالمية مستثمر رئيسي لمنشآت مينائية وارصفة ومحطات عديدة في السعودية أبرزها جزء كبير من ميناء جدة الاسلامي.

وتم مؤخراً إلغاء عقود تشغيل مجموعة شركة موانئ دبي العالمية من بعض موانئ المنطقة في اليمن وجيبوتي والصومال وهذا يُفسر طبيعة التعاون بين الامارات والسعودية.

مع الاخذ بالاعتبار تدخل الإمارات بشكل مباشر ودعم ميليشيات مسلحة في اليمن للسيطرة على الساحل الغربي لليمن و التحكم بموانئ عدن، بلحاف، نشطون، المكلا، المخا، والخوخة والسيطرة على الجزر اليمنية مستغلة نفوذها المالي و الاقتصادي لإضعاف الحركة الملاحية من وإلى اليمن وتدمير الاقتصاد اليمني بشكل كلي وبالتالي سهولة السيطرة على الممرات والخطوط الملاحية لضمان التحكم بحركة المرور في خليج عدن و باب المندب الاستراتيجي و البحر الأحمر بالتعاون مع اسرئيل الذراع الرئيسي لأمريكا في المنطقة وبالتالي فرض واقع جديد على الصين إما بالاتفاق مع امريكا و الإمارات والسعودية لإستكمال مشروع خط الحرير الصيني عبر باب المندب وبالشرط الامريكاني او تغيير مسار الخط حول رأس الرجاء الصالح و افريقيا ومنها إلى اوروبا وهذا يُعد مغامرة اقتصادية نظراً للبعد الجغرافي و زيادة تكاليف النقل مما سيقلل فاعلية خط الحرير الصيني.

وبالنسبة لميناء "جواهر الباكستاني" والذي سيؤدي تشغيله بكامل طاقتة التصميمية على ركود موانئ جبل علي، وسيتم إنشاء ميناء مواز وقريب لميناء جواهر قريب من الحدود البحرية بين الهند و باكستان لتفادي الانهيار الاقتصادي لموانئ دبي (جبل علي) بشكل كامل او استئجار ميناء "بندر عباس الإيراني" او بالقرب منه وهذا احتمال ضعيف. ومن الإجراءات الأولية المتخذة من قبل الإمارات سيطرتها على جزر يمنية عديدة أبرزها: جزيرة سقطرى لموقعها الإستراتيجي الهام وقربها من الخطوط الملاحية العالمية بمسافات قريبة.. وكذا تأجير ايران ميناء "جابهار للهند" والذي لم يتم استكمال تشغيله إلى الآن بالكامل رغم أن الهند هي من أنشأته ويعود ذلك إلى التجاذبات والإضرابات السياسية بين طهران و واشنطن .

* مدير عام سياسيات واقتصاديات الموانئ والنقل البحري



اجندات الامارات في اليمن

تدخل الإمارات بشكل مباشر ودعم ميليشيات مسلحة في اليمن للسيطرة على الساحل الغربي لليمن و التحكم بموانئ عدن، بلحاف، نشطون، المكلا، المخا، والخوخة والسيطرة على الجزر اليمنية مستغلة نفوذها المالي و الاقتصادي لإضعاف الحركة الملاحية من وإلى اليمن. وتدمير الاقتصاد اليمني بشكل كلي وبالتالي سهولة السيطرة على الممرات والخطوط الملاحية لضمان التحكم بحركة المرور في خليج عدن و باب المندب الاستراتيجي و البحر الأحمر بالتعاون مع اسرئيل الذراع الرئيسي لأمريكا في المنطقة وبالتالي فرض واقع جديد على

سيضرب الاقتصاد الخليجي عموماً والاماراتي على وجه الخصوص نظراً لبعد المسافة بين الإمارات و ميناء جبل من الخطوط الملاحية العالمية بمسافة 110 ميل بحري تقريباً.

و دعم ميناء :جواهر الباكستاني " ليحل محل "جبل علي" كمحطة نقل بحري و عبور (ترانزيت) يربط الشرق الصيني بالشرق الاوسط واوروبا و الامريكيتين وبالتالي انهيار الاقتصاد الاماراتي بدبي المعتمد على رأس المال

العقاري والايراد المينائي وستصبح الامارات دولة ذات رأس مال نفطي مهدد بالانقراض في اي وقت مع مرور الزمن، وبالرديف الآخر العمل على إضعاف الدور التركي المتنامي في الدول الافريقية كالسودان والصومال باعتبار تركيا عدوهم المشترك مع امريكا كقوة اقتصادية عالمية عظمى.

فبدأت السعودية بزيادة و تنمية جزرها على البحر

بمشاركة دولتي السودان والصومال إضافة إلى زعيم شطر اليمن الجنوبي آنذاك وكان الهدف حماية السيادة الوطنية على المياه الإقليمية في حوض البحر الاحمر واستقلال ثروات البحر الاحمر لما فيه خير شعوبها، و تقرر في المؤتمر تشكيل لجنة فنية للتواصل مع الدول المطلة من اجل عقد لقاء موسع يضم كافة الدول المطلة على البحر الاحمر، وكانت بعض القوى الإقليمية والدولية تتوقع للمؤتمر الفشل فكانت السعودية من الدول الراضة للمشاركة فيه آنذاك.

وقد جاء التحرك السعودي بالشراكة مع مصر لتأسيس تحالف أو تجمع دول البحر الأحمر لعدة أسباب، سياسية و اقتصادية و تنفيذياً لأجندة عالمية غير معلنة، متوهمين أن هذا التحالف يمكن أن يُضعف الصين واقتصادها والقادم بقوة، والحيلولة دون إستكمال خط الحرير خصوصاً بأن هذا الخط الصيني

الخزان العائم صافر.. والأخطار المتوقعة من التسرب النفطي



مارس 2015م وتوقف الصيانة الدورية اللازمة وعدم تزويده بالملازوت لعمل المبردات والغلايات ، وكذا تعرض جسمها للتآكل وتأثير العوامل المناخية والجوية السيئة للغاية حيث تشتد درجة الحرارة وترتفع الرطوبة وفي حال تسرب كميات النفط أو حدوث انفجار في الخزان سيؤدي ذلك إلى أسوأ كارثة بيئية واقتصادية وإنسانية على مستوى منطقة البحر الأحمر والإقليم المجاور لها في كل من قناة السويس ومضيق باب المندب وخليج عدن وصولاً إلى أجزاء كبيرة من المحيط الهندي .

الآثار الكارثية :

في حال حدوث التسرب النفطي او انفجار الخزان وبحسب توقع كثير من الخبراء بأن المنطقة التي ترسو فيها الباخرة منطقة شبة مغلقة وستتجاوز البقعة النفطية للمياه اليمنية كسمية كما يتسبب التسرب بكارثة على البيئة البحرية وتنوعها ويموت الكثير منها بشكل مباشر وتراكم للسمية على المدى البعيد في أنسجتها وإذا ما تناولها الإنسان ستؤدي إلى أمراض مزمنة كالفشل الكلوي والسرطان لتركز

متر تقريباً -. السعة (3) مليون برميل

دخلت الخدمة سنة 1988م صناعة يابانية كناقلة نفط عملاقة . ثانياً : بدأت عملية تدفق النفط الخام إلى الميناء العائم عبر خط أنبوب من مأرب شمال شرق عبر جبال اليمن إلى ساحل تهامة في غربها بمسافة تتجاوز (450) كم من القطاعات النفطية من كلاً من (صافر ، جنبه ، هنت قطاع 5 واوكسي TG ، قطاع si) وكالتالي وهي مزودة بكافة المعدات اللازمة لاستقبال وتخزين ومن ثم تصدير النفط الخام عن طريق منظومة عدادات دقيقة والواقعة قبالة منطقة رأس عيسى على البحر الأحمر ومثبتة على مسافة (8) كم من الساحل ، ونظراً لما يحتويه الخزان العائم من كمية النفط الخام والمقدرة بحوالي (1,140,000) مليون ومائة وأربعون ألف برميل نفط خام والمخزن بداخله منذ



انسجام علي الجرازي *

يسعدني أن أقدم هذا المقال المتواضع للصحيفة الصادرة من وزارة النقل (إصدار شهري) بالمشاركة الفاعلة مع الإخوة/ محرري ومعدني الصحيفة .

هنا حديثي عن الخزان صافر - أو ما يسمى بميناء رأس عيسى العائم أو بالميناء العائم سمي بهذا الاسم نسبة إلى المنطقة التي تم اكتشاف النفط فيه لأول مره في اليمن (منطقة صافر - مأرب).

أولاً :الباخرة صافر مملوكة لشركة صافر اليمنية للاستكشاف والإنتاج النفطي ويعد احد اكبر الموانئ العائمة في العالم بحسب المواصفات الفنية التالية :-

الحمولة (409) طن متري -. الطول (362) متر بالإضافة إلى المعدات الملحقة بها لتصل إجمالاً (400) متر طولي -. العرض (70) متر .

عدد الخزانات (34) خزان ارتفاع كلاً منها (30)

* مدير عام سياسيات واقتصاديات الشئون البحرية



رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد.. الدكتور محمد عبدالقادر (النقل):

فتح مطار صنعاء الدولي قرار سياسي لا يخضع للجانب الفني

التحديات التي تواجهنا عديدة أبرزها الحصار وضعف البنية التحتية وارتفاع كلفة التأمين

يجب علينا التعامل بحذر مع تطبيق سياسة فتح الأجواء (التي لن تكون إلا في ظروف طبيعية واستقرار) مع عدم الاضرار بالشركات الوطنية

الهيئة تقوم أولاً بأول اصلاح وصيانة ما تستطيع دون تأخير ليكون مطار صنعاء الدولي جاهزاً لاستقبال جميع الرحلات التجارية والاغاثية

الدكتور محمد عبدالقادر-رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد.. خبير استراتيجي في مجال الطيران.. حرصت صحيفة (النقل) على الالتقاء به ووضع العديد من القضايا التي تهم الطيران في بلادنا ودور الهيئة في مواجهات غارات العدوان المستمرة على قطاع المطارات واوضاع الطيران المدني على مستوى العالم.. وبرؤيته خرجنا بحصيلة متميزة:

حوار:
احمد فرحان
اشرف شنيف

يتجه العالم تدريجياً إلى استهلاك الطاقة النظيفة عوضاً عن الوقود الأحفوري

والتعقيم خصوصاً في ظل بروز جائحة كورونا والتي ستلقي بظلالها على النقل الجوي في المستقبل القريب وستكون اشتراطات بدلا عن كونها توصيات.

التعامل بحذر في فتح الأجواء

كيف ترى وجود بديل استثماري في قطاع الطيران انشاء شركات خاصة وتأثيره على الشركة الوطنية؟

لقد بدأت الجمهورية اليمنية منذ بداية عام 2010 تقريبا بتطبيق سياسة فتح الأجواء التدريجي وبصورة حذرة كي لا تضر بالمشغل الوطني، وهذه السياسة صارت منتشرة حولنا في الاقليم وحول العالم، ولها ايجابيات كبيرة لجمهور المسافر وعليها سلبيات كبيرة على الشركات الوطنية الضعيفة، ولهذا يجب تطبيقها تدريجياً مع حث الشركات الوطنية على تطوير وتحديث اساطيلها وتقديم أسعار منافسة للشركات الأجنبية الأخرى، وهذا ما لمسناه منذ عام 2011 وحتى انطلاق العدوان على الجمهورية اليمنية حيث كانت أسعار التذاكر منخفضة جدا بسبب التنافس الشديد مع الشركات الوطنية.

ولهذا يجب علينا التعامل بحذر مع تطبيق سياسة فتح الأجواء (التي لن تكون إلا في ظروف طبيعية واستقرار) مع عدم الاضرار بالشركات الوطنية والسعي معها ومع الحكومة لحل هذه المعضلة مع فتح مجال التنافس الذي بدروه سيؤدي إلى توازن العرض مع الطلب أو حتى زيادة العرض على الطلب وهذا المصلحة لجمهور المسافرين بالطبع.

أخيراً، هل فتح مطار صنعاء الدولي بات وشيك كما هو متداول؟ وهل هو جاهز لاستقبال الحركة التجارية؟

سؤال مهم، ويجب أن نتحضر إجابته للقارئ الكريم، بالنسبة لفتح مطار صنعاء الدولي هو قرار سياسي لا يخضع للجانب الفني مطلقاً، فمتى ما تم الاتفاق على فك الحصار على المطار من قبل التحالف فإن ذلك بحاجة لترتيبات فنية تليها، كما تعلمون لقد انطلق العدوان على الجمهورية اليمنية باستهداف مطار صنعاء الدولي ومطارات الجمهورية كما أسلفت، منذ تلك اللحظة كانت الهيئة تقوم أولاً بأول اصلاح وصيانة ما تستطيع دون تأخير ليكون مطار صنعاء الدولي جاهز لاستقبال جميع الرحلات التجارية والاغاثية كونه المطار الرئيسي للجمهورية اليمنية، ويخدم أعلى كثافة سكانية في اليمن.

ولكن مع سنوات العدوان تعرض المطار للتدمير المنهك وذلك باستهداف مدرجه والأجهزة الملاحة فصار يعمل في النهار فقط، وصار بحاجة لصيانة شاملة كي يستقبل رحلات الطيران التجاري والطائرات الكبيرة. ومن ذلك يتضح لكم أن قرار فتح مطار صنعاء الدولي أمام الرحلات التجارية بحاجة لخطة شاملة لصيانته وإعادةه للجاهزية كما كان قبل العدوان على أقل تقدير وذلك بحاجة لوقت وتكاليف واستيراد لأجهزة ملاحة بديلة عن المدمرة وإعلان دولي عن جاهزية المطار (نوتام) والعديد من الخطوات الفنية من أجل تطبيق معايير الأمن والسلامة لتلك الرحلات.

اليمنية، والاستراتيجية المتبعة هي في الحفاظ على ما يمكن الحفاظ عليه من مكتسبات ماضية، والعمل على تذليل الصعوبات والتحديات، والعمل بعقلية برجماتية أي واقعية للحد من تدهور الوضع، ازدهار قطاع الطيران المدني في العالم مرتبط ارتباطاً تاماً بدرجة الأمن والاستقرار والنهوض الاقتصادي لأي دولة وهذا لن يكون إلا في حال السلم لا الحرب.

هل قطاع الطيران قادر على مواجهة الطلب المتزايد على الرحلات؟

لأسف في الوقت الراهن هناك احتكار من قبل الشركات الوطنية وهذا فرضته الظروف الراهنة، وهذا أدى لارتفاع الطلب على العرض الذي أدى بدوره على ارتفاع أسعار تذاكر السفر، هذه الظروف فرضتها حالة عدم الاستقرار والصراع والعدوان والحصار، فالشركات الوطنية محدودة الموارد ولا تستطيع أن تلبى الطلب المتزايد على النقل الجوي في الجمهورية، كما أن شركات الطيران الأجنبية لا تمتلك الحق في التشغيل وتواجه تحديات الحصار وعدم الاستقرار وارتفاع تكاليف التأمين على الرحلات المسيرة نحو اليمن من شركات التأمين كونها منطقة صراع وفي المنطقة الحمراء، زد على ذلك تدمير بعض مطارات الجمهورية واحتلالها وحصارها ومنها مطار صنعاء الدولي الذي يخدم 70 في المائة من السوق المحلي للنقل الجوي لليمن.

لحل إلا بمزيد من الشركات الوطنية المشغلة لمطارات اليمن أو بمزيد من الطائرات لتلك الشركات في الوضع الراهن حتى استقرار الوضع و إبرام اتفاقيات ثنائية مع دول أخرى للتشغيل من وإلى مطارات اليمن نحوها.

لماذا نمارس صلاحياتنا دولياً

ما هي إجراءات السلامة التي تطبق في الطيران اليمني؟

لا زالت الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد سواء في صنعاء أو عدن أو باقي مطارات الجمهورية تمارس صلاحيتها في مجال الفحص ومنح التراخيص اللازمة كونها متطلبات دولية وإلا سوف يتم وقف منح الشركات الوطنية حق التشغيل إلى مطارات اقليمية ودولية مثل القاهرة وعمّان والخرطوم ومومباي ..

هل الطائرات الموجودة حالياً في حالة جيدة من حيث الصيانة والتحديث؟

بالتأكيد هي في حالة جيدة وإلا ما منحت تصاريح العبور والهبوط إلى مطارات العالم، حتى وإن كانت تعاني من بعض المشاكل فهي مشاكل غير جوهرية أي شكلية، لكن المشكلة التي سوف تطرأ مستقبلاً هي في الاشتراطات الشكلية أيضاً وفي مجال النظافة

حدثنا دكتور محمد عن أبرز التحديات التي تواجه قطاع الطيران في اليمن؟

التحديات التي تواجه قطاع الطيران في الجمهورية اليمنية كثيرة وعديدة، وكما أوضحنا سابقاً، العدوان والحصار المفروض على اليمن كان هو محور التحديات الحالية بما يحتويه من تفرعات وتفصيلات يطول شرحها، يأتي قبل ذلك ضعف البنية التحتية لما تبقى من مطارات الجمهورية، وأتت جائحة كورونا لتزيد من التحديات التي يواجهها قطاع الطيران المدني في اليمن والعالم وما حدث من إغلاق لمطارات العالم، وشروط السفر التي تزداد لتواجه جمهور المسافرين، بالإضافة إلى لتأثر قطاع السياحة في اليمن والذي تأثر بالعدوان والصراع والحصار وكورونا..فالتحديات كبيرة وعظيمة وتحتاج إلى وقت طويل لحلها.

استهلاك الطاقة النظيفة

من وجهة نظرك هل قطاع الطيران يتأثر بأزمة النفط؟

الطيران المدني يعتبر أحد وسائل النقل الهامة في العالم، وأي وسيلة نقل بحاجة إلى وقود أو طاقة لتتحرك وتنقل جمهور المسافرين، وبالطبع لقد تأثر قطاع الطيران المدني من تلك الأزمة سواء بالزيادة أو النقصان في أسعار الوقود علماً بأن أسعار وقود الطيران في مطارات اليمنية يعتبر من أعلى الأسعار في المنطقة وهذا يضر بحركة النقل الجوي لغرض التزود بالوقود في مطارات اليمن.

في المقابل، يتجه العالم تدريجياً إلى استهلاك الطاقة النظيفة

والمتمثلة عوضاً عن الوقود الأحفوري، وتلك من أحد متطلبات منظمة الطيران المدني العالمي مستقبلاً كونه توجه دولي للحد من الانبعاثات الكربونية، ولقد فرضت رسوم كبيرة في بعض الدول مثل دول أوروبا على شركات الطيران بسبب الانبعاثات الكربونية من الطائرات، ولهذا يجب علينا في الجمهورية اليمنية مواكبة ذلك المتطلب الدولي عبر سن قوانين تحد من الانبعاثات الكربونية وتنفيذها وفرض رسوم على شركات الطيران المشغلة لمطارات الجمهورية أو عبر الاقليم الجوي للجمهورية اليمنية.

ما هي الآليات المتبعة لتحسين أوضاع القطاع؟

في ظل استمرار العدوان والحصار والصراع من الصعب تحسين قطاع الطيران المدني في الجمهورية



اوضاع المطارات اليوم:
قامت دول العدوان باحتلال جميع المطارات الواقعة في نطاق الشرعية وعلى رأسها مطارات عدن والمكلا وسيئون والغيضة وسقطري، فصار تلك المطارات تخضع لسلطة تحالف العدوان بصورة مطلقة وبعضها مغلقة حصرياً لأغراض عسكرية وهذا يفقد تلك المطارات التجارية وخدمة مواطني تلك المناطق، تشغيل بعضها جزئياً لا يلبي الطلب المحلي لسوق النقل الجوي.

البحث في آلية تنظيم عمل الفرز وخطوط السير بأمانة العاصمة التي دشنتها الهيئة العامة لتنظيم شئون النقل البري

رئيس الهيئة يؤكد على ضرورة الالتزام بألية العمل المزممة ومحاربة الفساد ومنع العشوائية وكيل الأمانة : ستتعاون السلطة المحلية مع الهيئة بما يخدم المصلحة العامة والالتزام بالنظام والقانون



ناقش اجتماع بالهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري برئاسة رئيس الهيئة وليد الوادعي، آلية تنظيم عمل الفرز وخطوط السير بأمانة العاصمة.

واستعرض الاجتماع الذي ضم وكيل الأمانة لقطاع الخدمات عبدالفتاح الشرفي ورئيس نقابة السائقين عبدالله الغرياني ومندوبي الفرز، آلية العمل المزممة لتنظيم الفرز والحد من الاختناقات المرورية ومنع التحصيل العشوائي.

وأكد الوادعي ضرورة الالتزام بألية العمل المزممة بما يخدم المصلحة الوطنية ومحاربة الفساد ومنع العشوائية والارتقاء بمجالات النقل البري.

المصلحة العامة، مشدداً على ضرورة الالتزام بالنظام والقانون. فيما أبدى رئيس نقابة السائقين ومندوبو الفرز استعدادهم للتعاون مع الهيئة والعمل بألية العمل المزممة لتنظيم الفرز

وتنظيم عمل فرز الأمانة والمحافظات الأخرى، بحسب الطاقة الاستيعابية وبما يسهم في الحد من الاختناقات المرورية. بدوره أكد الشرفي، تعاون السلطة المحلية بالأمانة مع الهيئة بما يخدم

وأشار إلى أن دمج مكاتب النقل بالهيئة حقق نجاحات كبيرة في عملية التنظيم وإنهاء العشوائية في عملية تحصيل الرسوم. وحث رئيس الهيئة على تضافر الجهود والعمل بروح الفريق الواحد



عبدالله زكريا *

دور النقل البري في التخطيط والتنمية الشاملة

يعتبر النقل البري أحد أهم قطاعات التنمية الشاملة في أي دولة من دول العالم المتقدم.. ويعتبر تخطيط النقل داخل المدن (ما يسمى النقل الحضري) قضية متعددة الجوانب وينظر إليها على اعتبارها جزء لا يتجزأ من عملية التخطيط الحضري ككل لارتباطه الوثيق بالتكوين العمراني واستعمالات الأراضي التي تعتبر أحد أهم العوامل المؤثرة للحلات .

ويعد الإرتقاء بمستوى قطاع النقل البري في وقتنا الحاضر أحد المعايير والمؤشرات الدالة على مستوى التنمية العمراني والتطور الحضري، حيث يتم قياس تقدم الدول بتقدم وسائل ونظم النقل فيها وذلك بموجب العلاقات التكاملية فيما بينه وبين جميع قطاعات التنمية الأخرى ، خاصة اذا ما ارتبط بوجود أنظمة النقل المتطورة القائمة على تطبيقات تكنولوجية وأنظمة ذكية وحديثة .

وهنا يأتي دور النقل البري في أحداث التغيير الاجتماعي: كون النقل البري من البنى الأساسية للاقتصاد ومؤثر في الوقت نفسه بصورة مباشرة أو غير مباشرة في الحياة الاجتماعية للأفراد من خلال ما يحققه من عملية اتصال وتغيير في السلوك الاجتماعي والحضاري لهم.. لذا نجد النقل البري يساهم إلى حد كبير في أحداث تغيير اجتماعي بين الأفراد والمجتمع عموماً (الاتصال بين الريف والمدينة) الأمر الذي يسهم بشكل فعال في زيادة تحقيق التطور الاجتماعي .

ومن خلال ما تقدم تستطيع القول بأن أية تنمية اقتصادية ترتبط أساساً بتوفير تسهيلات وامكانيات تنظم النقل البري المناسبة، الأمر الذي يتطلب ان تقوم عملية تخطيط النقل البري على أساس علمي سليم انطلاقاً من الواقع الفعلي وعلى التوازن بين التطور السريع لنظام النقل البري من جهة والظروف الاقتصادية والاجتماعية من جهة أخرى .

* مدير سياسات واقتصاديات النقل البري

رئيس الهيئة : قريباً سنتتهي عشوائية الوقوف لشاحنات النقل الثقيل في شوارع محافظة الحديدة



وكيل المحافظة : نقدر جهود هيئة النقل البري باهتمامها بمحافظة الحديدة وسنقدم لهم جميع التسهيلات

عقد إجتماع في 2021/7/13م للجنة الفرعية المكلفة لتنفيذ النقاط العشر للرؤية الوطنية بمحافظة الحديدة لتنظيم النقل وإزالة العشوائية لاسيما فيما يخص شاحنات النقل الثقيل.. وفي الإجتماع الذي ضم رئيس الهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري الأستاذ وليد عبدالله الوادعي ووكيل المحافظة الأستاذ عبدالجبار أحمد ومدير أمن المحافظة العقيد عمر مقبل.. أكد الأستاذ وليد الوادعي على أهمية تنظيم النقل في محافظة الحديدة بالإشتراك مع السلطة المحلية والجهات الأمنية.. وأن عشوائية الوقوف لشاحنات النقل الثقيل في شوارع المحافظة ستنتهي في القريب العاجل وبحسب الخطة المعدة من قبل الهيئة وللمدة الزمنية المحددة.

مشيداً بتعاون السلطة المحلية في المحافظة والجهات ذات العلاقة لتنفيذ رؤية الهيئة للمشاريع المدرجة ضمن الرؤية الوطنية لبناء الدولة اليمنية الحديثة.

من جانبه أكد وكيل المحافظة عبدالجبار أحمد على ضرورة رفع المخلفات وكذا سيارات الخردة من شوارع المحافظة وتعاون السلطة المحلية مع الهيئة لما فيه الصالح العام.

متمناً جهود الهيئة في تنظيم النقل الحضري في المحافظة والجهود المبذولة للبدء بإنشاء مشروع موقف شاحنات النقل الثقيل الذي سينقل المحافظة نقلة نوعية ستعمل على إنهاء العشوائية من خلال تنظيم حركة ووقوف شاحنات النقل الثقيل.

الجدير بالذكر أن موقف شاحنات النقل الثقيل سيستوعب ما يقارب 1500 شاحنة بمساحة إجمالية 217 ألف متر مربع شامل للمكاتب الإدارية ومراكز الصيانة وتزويد الوقود ومصلى ومرافق خدمة أخرى حضر الإجتماع مدير عام فرع الهيئة بمحافظة الحديدة محمد السويدي ونائب مدير عام التخطيط والمشاريع بالهيئة المهندس عبدالله الغرياني ومدراء مكتب الأشغال والصناعة والمرور وصندوق صيانة الطرق بالمحافظة.

الشهاري يطلع على تركيب طوابع خطوط سير فرز باصات الأجرة بالأمانة



أطلع مدير فرع الهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري بأمانة العاصمة محمد الشهاري، على سير حملة تركيب الطابع الجديد للباسات الأجرة بخط فرزة التحرير- الجامعة.

واستمع الشهاري من رئيس اللجنة الفنية باسل فاضل إلى شرح حول مباشرة الفرق الميدانية إجراءات تركيب الطابع للباسات في خط سير فرزة التحرير-الجامعة، بعد الانتهاء من تطبيع 200 باص في خط فرزة الحصة-التحرير الأسبوع الماضي. وأشار إلى أن تركيب طوابع خطوط سير فرز الباصات الأجرة يتم بحسب الطاقة الاستيعابية المحددة من قبل لجان ميدانية من النقل والمرور، في إطار الحملة التي تستهدف تطبيع أكثر من 16 ألف باص في 59 خط سير بمديريات الأمانة.

وأكد مدير فرع الهيئة الشهاري، أهمية الحملة في تنظيم عمل الفرز ومعالجة الاختلالات السابقة ومنع العشوائية وتنظيم النقل الحضري وتحسين آلية تحصيل رسوم النقل، في إطار خطة الهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل.

وحت سائقي الباصات في خط سير فرزة التحرير-الجامعة، على سرعة تركيب الطابع الجديد وإحضار الوثائق المطلوبة والالتزام بألية تنظيم عمل الفرز وخطوط السير.



فرع الهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري بمحافظة صنعاء يحقق نمواً في تحسين أداء الفرز

وأكد حجر استمرار حملات الرقابة وضبط المخالفات في أداء الفرز الداخلية لمنع العشوائية وتعزيز الالتزام باللوائح والتعليمات في نقل الركاب دونما ازدواج وعرقلة لحركة السير.. ونوه بجهود وتعاون قيادة المحافظة في تنفيذ مهامها القانونية لما فيه المصلحة العامة في تنظيم فرز وخطوط نقل الركاب، خاصة بعد دمج مكاتب النقل مع الهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري.. ودعا المجالس المحلية في المديريات إلى التعاون لتتلافى الصعوبات التي تواجه الهيئة لضمان تعزيز دورها في تنظيم عمل الفرز وتحصيل الرسوم القانونية.



وذكر أن فرع الهيئة سيعمل بالتنسيق مع قبائلي هيئة النقل ومحافظة صنعاء خلال الفترة المقبلة على حل الإشكالات المتبقية لعدد من الفرز التي لم يتم تسليمها ومواقع بعض الكسارات ونقاط تحصيل الرسوم وفقاً للإجراءات والضوابط القانونية.

حقق فرع الهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري بمحافظة صنعاء خلال النصف الأول من العام الجاري نمواً بنسبة 90 بالمائة في تحسين أداء فرز النقل ورسوم تحصيل الإيرادات.. وأوضح مدير عام فرع الهيئة بمحافظة صنعاء حجر : أن خطة فرع الهيئة أثمرت بعد عملية دمج مكاتب النقل مع الهيئة في تحسين آليات العمل الإداري والميداني على مستوى المحافظة والمديريات ومعالجة الإشكالات وتصحيح الاختلالات. وأشار إلى أن فرع الهيئة بالمحافظة، حقق زيادة بنسبة 46 بالمائة في رسوم تحصيل إيرادات النقل بكافة أنواعها مقارنة مع نفس الفترة من 2020م.

أهمية تنامي قطاع النقل ودوره في نمو الناتج المحلي الإجمالي



نبيل الحمري

إن الدور الذي يلعبه قطاع النقل على المستوى الاقتصادي والاجتماعي والعمراني لكل دولة لا يمكن تغافله أو التغاضي عنه، فالنمو والإزدهار اللذان يتحققان في هذا القطاع يمتد تأثيرهما ليشمل جميع القطاعات الأخرى، وبالتالي هناك ارتباط قوي بين النمو الذي يحصل في هذا القطاع وبين نمو النشاط الاقتصادي للبلد بمجمله، وينعكس هذا كله في المساهمة الكبيرة التي يقدمها هذا القطاع في نمو الناتج المحلي الإجمالي وفي زيادة العوائد المالية للدولة سواء كان ذلك بشكل مباشر أو غير مباشر، وتتجلى مساهمة قطاع النقل في التنمية الاقتصادية في أنه يساعد بشكل فعال في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وفي تأمين انتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها، كما أنه يعتبر عاملاً مساعداً في استغلال الموارد الطبيعية وخصوصاً فلزات المعادن، التي غالباً ما يتركز وجودها في مناطق نائية وقليلة الكثافة بالسكان، ولا يمكن بأي حال من الأحوال التقليل من أهمية قطاع النقل في تشغيل الأيدي العاملة وتوفير فرص العمل لشريحة كبيرة من السكان سواء كان ذلك في مجال النقل ذاته أو في مجالات أخرى ترتبط به أو تتأثر بتطوره

مسؤول المتابعة الخارجية بالوزارة

مبادرة الحزام والطريق.. محاولة لصياغة نظام عالمي قادم

في هذا السياق قامت الصين بإنشاء وتفعيل عدد من أدوات العمل التي تخص هذه المبادرة، حيث رصدت مبدئياً ما يقرب من المائتي مليار دولار لتمويل بناء مداميك المبادرة والمشروع، أبرز هذه الأليات هو البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، والذي تجاوزت المبالغ المرصودة للاستثمار فيه الخمسين مليار دولار.

هذه المبادرة - كما اسلفت - قديمة الجذور، حديثة الأدوات والتصورات، فهي تستهدف إعادة تنشيط ما عرف تاريخياً بطريق الحرير، الذي كان يربط أهم منطقتين تجاريتين عبر التاريخ، هما: جنوب شرق آسيا وشمال غرب أوروبا، كما تبحث وت تسعى لتطوير شبكة مواصلات عصرية فاعلة وأمنة وبنوية.

تبدو المبادرة من وثائقها وأدبياتها كمبادرة اقتصادية بحتة، وهي كذلك في المنشأ والأساس، لكنها تخدم وتحقق أهداف سياسية، وتعيد صياغة النظام العالمي على هذا الأساس مخالفاً لسابقه الذي كانت روسيا ومنظومتها الاشتراكية أحد أطرافه، وكان التنافس فيه على أساس عسكري بحت.

الصين بهذه المبادرة، ومن خلالها، تحاول بناء نماذج لأدوات الصراع ومحاولة التفوق، كالتي تبنتها أمريكا عقب الحرب العالمية الثانية، حيث قامت بإنشاء مؤسستي استثمار وتمويل هما (صندوق النقد والبنك الدوليين)، وعملت على صياغة تحالفات متعددة الوجوه

مهتد الصين لمشروع استعادة ألقى إمبراطوريتها القديمة، ودمجه في سياق حضورها العصري بعدد من الإجراءات العلمية والعملية التي توجت في 2013 بمشروعها الطموح والمعروف بمبادرة الحزام والطريق (حزام بري، طريق بحري) كما ورد في وثائق المشروع.

يستهدف هذا المشروع ربط الكوكب بشبكة مواصلات بحرية بوية تسهل حركة نقل البضائع من الصين واليابان، والتي ستكون الصين بدورها بؤرة تلك المبادرة، باعتبارها تمسك بزمامها، وتخطط لكل جزئية فيها.

والإبعاد من خلال انشاء منظمات دولية كالأمم المتحدة وتفرعاتها، أو من خلال بناء منظمات موازية داعمة لها كمجموعة (بلدبيرغ) واللجنة الثلاثية، وغيرها الكثير من المنظمات ذات الطابع والأهداف المتعددة، جعلت من أمريكا مركزاً اقتصادياً وسياسياً قوياً متفرداً أحياناً ومشاركاً أحياناً أخرى في إدارة شؤون العالم.

الآن ومن خلال عدد من الظروف التي تهيأت للصين، جعلتها تتسابق الخطى لتكون نداءً بل ومركزاً لصياغة نظام عالمي قادم يقوم على قطبين أو أقطاب متعددة، فليجأت - مستفيدة من تجربة أمريكا عقب الحرب العالمية الثانية - إلى إنشاء منظمة شنغهاي، ومجموعة البريكس وعدد من مؤسسات الاستثمار، ومراكز الدراسات



بقلم / أمين العباسي

الاقتصادية والتسويقية، وبرامج ومشاريع البنية التحتية، والتي كان من ضمنها هذه المبادرة: "الحزام والطريق" طبعاً العرب خارج هذه المبادرة بسبب الصراع في منطقتهم، منطقة الشرق الأوسط رغم أنهم كانوا حاضرين في النسخ الأولى من تصوراتها، ورغم أهمية بعض موانئ المنطقة تاريخياً واستراتيجياً، كميناء عدن مثلاً، الذي ظل لمئات السنين وسيطاً تجارياً بين جنوب شرق آسيا وشمال غرب أوروبا ما جعله هدفاً لقوى استعمارية متعددة إلا أن فرص كثيرة كذهه وغيرها لم تستغل من قبل دول المنطقة وقياداتها ماجعلها تراوح مكانها في دور المتفرج فقط في نسخ مبادرة الحزام والطريق الحالية، سقطت كل موانئ وخطوط النقل في المنطقة العربية التي كانت مستهدفة في النسخ الأولى، ولم يتبق سوى مينائي السويس في مصر و الحمدانية في الجزائر لأسباب موضوعية تتعلق بدورنقل مصر والجزائر من ناحية، وذاتية تتعلق بالصين ومبادراتها الجارية، من ناحية أخرى.

يمكن لبعض العرب الاستراتيجيين تدارك الموقف، والانخراط في هذه المبادرة الجارية ولو متأخرين، فكما قيل: مالم يدرك كله، لا يترك كله. هذا التدارك أيضاً يجب أن يكون مدروساً ومخططاً له، ومدخله الاستراتيجي والحيوي، هو عملية رصد مراحل الأولى، وتكويناته اللاحقة، وانشاء قاعدة بيانات ومعلومات حوله، وطبيعة أهدافه، وتهيئة الظروف، والأسباب الجاذبة والمغرية لفت إدارة المبادرة ذاتياً وموضوعياً، والتي أرى أن تكون أولى خطواتها قرارات إيقاف الحرب في المنطقة، وما سيلي ذلك.



مدير عام وحدة السكة الحديد.. خالد عبد القوي يكتب عن :

السكة الحديد وأوضاعها وأهميتها في اليمن

ويعتبر السكة الحديدية أحد الشرايين الرئيسية لنقل حركة الركاب والبضائع بين المدن للمسافات البعيدة حيث تكون الأفضل اقتصادياً مقارنة بمحاور الطرق وقبل البدء في تنفيذ هذا المشروع الاستراتيجي والحيوي المهم يجب القيام بإجراء دراسة جدوى اقتصادية للتأكد من الفائدة التي ستعود على المستخدم من ناحية وعلى الاقتصاد القومي من ناحية أخرى ويمثل الطلب على مثل هذه الخدمات أحد العوامل الرئيسية المؤثرة على أحد كفتي ميزان الجدوى الاقتصادية والمتمثلة في التكلفة والعائد.

وبناءً على طلب وزارة النقل في الجمهورية اليمنية قامت الأمانة التنفيذية للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا بإعداد دراسة الجدوى الاقتصادية لإنشاء شبكة سكة حديدية في الجمهورية اليمنية، وذلك بالتعاون مع وزارة النقل اليمنية وكافة الجهات المعنية في اليمن.

ولقد قام فريق الخبراء المكلفين من قبل الإسكوا بإعداد الدراسة بإجراء زيارات ومسوحات ميدانية في اليمن ومن ثم إجراء عمليات التنبؤ والتحليل المالي والاقتصادي اللازمة لإنجاز الدراسة.

أهداف الدراسة : من واقع مراجعة الدراسة البريطانية واللقاءات التي تمت بين فريق الدراسة والمسؤولين في اليمن ومن واقع دراسة حجم الطلب المستقبلي على كل من الركاب والبضائع على المحاور الرئيسية في اليمن فقد حددت أهداف الدراسة في إعداد دراسة جدوى مالية واقتصادية لأربعة خطوط حديدية في اليمن وهي :
-خط عدن - حرض يمر بكل من تعز، المخا، الحديدية بإجمالي طول (729 كم)
-خط عدن - بلحاف ويمر بشقره بإجمالي طول (386 كم)
-خط بلحاف - حزم (خط الثروات المعدنية) ويمر بكل من عتق ومأرب بإجمالي طول (578 كم).
-خط بلحاف - شحن ويمر بكل من المكلا والغیظة بإجمالي طول (766 كم).

* مدير عام وحدة السكة الحديد

السكة الحديد نظام نقل بري يستخدم القطارات التي تسير على قضبان سكة الحديد (قضبان حديدية).. يستخدم النقل بالسكة الحديد في نقل الركاب والبضائع بواسطة قطارات وعربات مصممة خصيصاً للسير على قضبان من الحديد، والسكة الحديد تربط المدن ببعضها البعض في البلد الواحد، كما تربط بين الدول وتشابك شبكات دولة ما مع شبكات جيرانها.



خالد عبد القوي

أيضاً يطلق عليه القضبان الفولاذية التي يتم وضعها على المركبات ذات العجلات الحديدية، ويستخدم مصطلح السكة الحديدية اليوم من حيث المركبات والمحطات والجسور والأنفاق.

من المؤكد أن النقل بالسكة الحديدية يتفوق على غيره من وسائل النقل خاصة في مجال نقل البضائع فالنقل بالخطوط الحديدية يعد الأفضل من حيث الأمان والأرخص من حيث تكاليف النقل للمسافات المتوسطة والطويلة كما يعد أقل الوسائل استهلاكاً للوقود بمعدل خمسة أضعاف أقل من استهلاك وسائل النقل على الطرق.

كما أن النقل بالخطوط الحديدية صديقاً للبيئة فهو أقل من حيث التأثير السلبي على البيئة، وللسكة الحديدية دوراً فعالاً في النقل بين الدول عن طريق نقل كميات كبيرة من البضائع وبسرعات عالية وتكلفة منخفضة نسبياً مقارنة بغيرها.

كما أن النقل بالخطوط الحديدية صديقاً للبيئة فهو أقل من حيث التأثير السلبي على البيئة، وللسكة الحديدية دوراً فعالاً في النقل بين الدول عن طريق نقل كميات كبيرة من البضائع وبسرعات عالية وتكلفة منخفضة نسبياً مقارنة بغيرها.

وزير النقل والاهتمام بالاستثمار



محمد علي حج *

عندما جاء معالي وزير النقل اللواء عامر المراني لتولي القيادة في الوزارة لاحظت أنه يحمل مشروع كبير للنهوض بأعمال

الوزارة والهيئات والمؤسسات التابعة لها والتركيز على افساح المجال أمام الاستثمارات الوطنية في مؤسسة موانئ البحر الأحمر وموانئها والهيئة العامة للطيران وكذلك قطاع النقل البري وقد وجه معالي الوزير بانجاز لائحة النقل الزراعي البري في الاجتماع الأخير مع قيادة النقل البري وكل ذلك تحت اشراف الوزارة، وكذلك قدم في الاجتماع الأخير مع قيادة مؤسسة موانئ البحر الاحمر دعوة للمستثمرين اليمنيين للاستثمار في قطاع النقل البحري وأنه قطاع واعد بالفرص الاستثمارية.. نتمنى التجاوب مع هذه الدعوات من قبل رجال المال والاعمال اليمنيين لمافيه مصلحة الوطن.

وبالرغم من وجود معضلات أبرزها إعتداء بعض المواطنين والمتنفذين على أراضي وحرم مؤسسة الموانئ ومطارات صنعاء وتعز والحديدة.. وسيتم معالجتها باذن الله.

وقد حضرت لمعالي الوزير أكثر من اجتماع يؤكد فيه على استرجاع الأراضي وأملاك الدولة أولاً ويجب على من اعتدى على هذه الأراضي إرجاعها ما لم فالوزارة ستعمل بكل الطرق القانونية لاسترجاعها.. وللعلم فإن أغلب عمليات الاستيلاء على الأراضي تمت أواخر أيام النظام السابق فمسؤوليه وزعوا الأراضي بسخاء.. وهي أراضي شاسعة يجب عودتها لوزارة النقل.. وفي الأخير هي ملك الدولة.

اما الحرب المفروضة على بلادنا حتماً ستنتهي وسنتجه لتنفيذ مشروعنا الطموح لإعادة الاعمار والقيام بمشاريع عملاقة في مجال النقل البحري والجوي والبري فهي قطاعات واعدة والاستثمار فيها لازال محدود جداً.

والجمهورية اليمنية أرض بكر وواعدة بالخير فيها الموقع الاستراتيجي المطل على البحر الاحمر والبحر العربي والمحيط الهندي وملتقى الطرق التجارية.. ومن ضمن المشاريع التوسعة الكبرى في منياء الحديدية والصليف لتصبح منطقة كبرى استراتيجية لاستقبال الحاويات وغيرها.. وبالإمكان بناء مدينة صناعية كاملة لتصنيع السيارات ومركز تجاري هام داخل مدينة الحديد عروس البحر الاحمر اليمنية وكذلك في عدن التي ستتحضر قريباً.. باذن الله.

فمهما تكالبت الأعداء على اليمن من قبل امريكا وبريطانيا والسعودية والامارات فإن مشاريعهم وأطماعهم إلى زوال ولن يقبل المواطن اليمني أن تحتل أرضه وتصادر ثرواته وما تزال وروح المقاومة مشتعلة في المحافظات المحتلة.

فموقع الحديدية يجعلها تنافس اكبر الدول المجاورة بكل إمكانياتها وكذلك مطار صنعاء القديم والجديد سيشمل توسعة كبيرة وسيسمح لرأس المال الوطني بالاستثمار جنباً الى جنب مع الدولة طالما توفرت الإرادة الصادقة والعمل المخلص والجدي سنحقق كل مانصبو إليه بعون الله.. وسنستفيد من تجارب الدول الأخرى التي سبقتنا بالنهوض ببلدانها مثل سنغافورة وماليزيا والهند وايران وتركيا.. فكما نجحنا بالتصنيع العسكري الذي بدأناه من الصفر إلى الصاروخ الباليستي والطيران المسير وإعادة بناء الدفاع الجوي سننهض في المجال المدني باذن الله والمستقبل مبشر بالخير.

* نائب رئيس التحرير



المعانة الإنسانية

التي تسبب بها حصار وإغلاق مطار صنعاء الدولي

وفاة أكثر من 50.000 حالة مرضية لعدم قدرتهم على السفر للعلاج في الخارج
إغلاق 7 مراكز غسيل كلوي بسبب نفاذ المحاليل الطبية التي تنقل عبر الجو
حرمان أكثر من 70% من مواطني الجمهورية اليمنية من حقهم في السفر
منع ما يقارب 320.000 مريض بحاجة ماسة للسفر للخارج للعلاج
أكثر من 32.000 مريض بالأورام السرطانية مهددون بالموت بسبب منعهم من السفر ونفاذ ادويةهم التي لا تنقل الا عبر الجو
منع أكثر من 4.000.000 مليون مقرب من زيارة أهلهم وذويهم داخل الوطن
وفاة مريض من كل عشرة مرضى في الطريق ما بين صنعاء وعدن او صنعاء وسيئون ممن يغامرون بالسفر برا عبر طرق وعرة وغير آمنة

#ارفعوا الحصار عن مطار صنعاء الدولي

الحكومة الإلكترونية ضرورة لتحديث آلية القطاع العام



وبين الحكومة وقطاع الأعمال بين الدوائر الحكومية بعضها البعض.

- بناء مجتمعات الدوائر الحكومي الإلكترونية حيث تجمع كافة الأنشطة والخدمات المعلوماتية والتفاعلية والتبادلية في موقع حكومي رسمي واحد على الشبكة.
- تحقيق حالة اتصال دائم بالجمهور مع القدرة على تأمين كافة الاحتياجات الاستعلامية والخدمية للمواطنين.. وتحقيق سرعة وفاعلية الربط والتنسيق والأداء والإنجاز بين الدوائر الحكومية ذاتها ولكل منها على حدة.

فوائد تطبيق الحكومة الإلكترونية

تتم التعاملات الحكومية كل فئات المجتمع من مواطنين ومقيمين ومؤسسات وغيرها وهي تعاملات متعددة في نوعيتها ووسائلها وكيفيةها وإجراءاتها ونماذجها وخطوات تنفيذها. ونتج عن الرغبة الملحة للاستفادة من تقنية المعلومات تغيرات جذرية في المفاهيم والأساليب وطرق العمل. حيث عمدت كثير من المؤسسات العامة إلى تسخير الإمكانيات الهائلة لتقنية المعلومات والاتصال الزيادة قدرة القطاع العام من خلال:

توفير الخدمات على مدار الساعة.. والمعلومات اللازمة ببسر وسهولة.. واختصار الوقت وتوفير الجهد اللازم للحصول على الخدمة. وتوفير النفقات باستخدام آليات جديدة لتقديم الخدمة. وتخفيف الضغط البشري على مراكز توفر الخدمات.

تبسيط الإجراءات واختصارها

تحقيق مبدأ الموضوعية والشفافية والعدالة من خلال توفير المعلومات اللازمة عن الخدمة للجميع دون تمييز.. والإبداع في إحداث قنوات جديدة لتقديم الخدمات.. وتحقيق مبدأ الجودة الشاملة والتحسين المستمر.. واستحداث وسائل رقابية جديدة لكل مرحلة من مراحل تقديم الخدمة. ودعم متخذي القرارات بمعلومات محدثة تنعكس على فاعلية القرار المتخذ.. وتحقيق مبدأ الاندماج والتكامل مع

الحكومة الإلكترونية من الدعائم الأساسية الضرورية لتحديث آلية القطاع العام في تقديم خدمات ترقى إلى مستوى تطلعات المستفيدين من خدمات هذه المؤسسات العامة "المستفيدين والعاملين". وهذا لا يتأتى إلا بإعادة هندسة إجراءات وطرق العمل لدى إدارات القطاع العام لتتوافق مع التطورات التكنولوجية والمعلوماتية والاتصال الحديثة. أن إعادة النظر في آلية الأداء في هذه المؤسسات أضحى أمراً حتمياً نظراً للتغيرات السريعة في التلات المتغيرات السالفة الذكر "التقنية المعلومات، الاتصال" ولكي تحدث المؤسسات العامة موازنة داخلية في المجال الإداري والمالي وفيما يتعلق بمنسوبيها والسياسات وطرق العمل بها لكي تتكيف مع معطيات بيئتها الخارجية من مستفيدين من الخدمة ومشاركين وموردين وجهات رقابية لا بد لها من أتمتة هذه العلاقات.



عبدالله الحصري

من الملاحظ أن هناك جهات حكومية حققت نجاحاً ملحوظاً في هذا الصدد وإن كان بمستويات متفاوتة. ما نشده هو إحداث تغيير تحوي في أداء القطاع العام من حيث طريقة وأسلوب تقديم الخدمة بالمنهج التقليدي البيروقراطي إلى نظام اتصالي بين الأطراف المعنية "إدارات ومواطنين" يجعل من نظم تقنية المعلومات أسس لها.

مفهوم الحكومة الإلكترونية

بدأ هذا المفهوم بالظهور على المستوى العالمي في منتصف التسعينات الميلادية حيث بدأت هيئة البريد المركزي في إحدى الولايات الأمريكية تطبيقه على إداراتها. لكن الميلاد الرسمي لهذا المفهوم كان في مؤتمر نابولي بإيطاليا المنعقد في شهر مارس لعام 2000م. والحكومة الإلكترونية تعني استغلال تكنولوجيا المعلومات والاتصال لتطوير وتحسين أداء المؤسسات الحكومية. ويتمثل ذلك في إنجاز الخدمات الحكومية الرسمية، سواء بين الجهات الحكومية أو بين هذه الجهات والمعاملين معها، بطريقة معلوماتية تعتمد في المقام الأول على خدمات الشبكة العالمية "الإنترنت" وفق ضمانات أمنية معينة تحمي المستفيد والجهة صاحبة الخدمة. ويتم التمييز بين ثلاث مستويات من هذه الخدمات: - مستوى إعلامي يتم فيه توفير ونشر البيانات والمعلومات. مستوى تفاعلي بين الجهة الحكومية وطالب الخدمة كملء استمارات طلب الخدمة من قبل المستفيد وتسديد الرسوم... الخ.

- مستوى معاملاتي يتمثل في إنهاء إجراءات تقديم الخدمة من قبل الجهة.. ويمكننا في ضوء ما تقدم القول أن الحكومة الإلكترونية من حيث مفهومها هي البيئة التي تتحقق فيها خدمات المواطنين واستعلاماتهم وتحقق فيها الأنشطة الحكومية أهدافها.

نجاح الهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري في تطبيق آلية تنظيم عمل الفرز وخطوط السير في الامانة وبقية المحافظات

بدأت الهيئة العام لتنظيم شؤون النقل البري العمل بإشراف مباشر من رئيس الهيئة الاستاذ وليد الوادعي بتطبيق القانون الذي طالما انتظاره لسنوات ليرى النور.. ولكي نسلسل الاحداث فقد صدر قانون النقل البري رقم (33) بالقرار الجمهوري سنة 2003 م.. ولائحة التنفيذية بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم (319) سنة 2003.. تلى ذلك ثم صدور القانون رقم (14) لسنة 2010 بتعديل قانون النقل البري رقم (33). ثم تلى ذلك صدور قرار رئيس مجلس الوزراء رقم (207) سنة 2011 بتعديل قرار رئيس مجلس الوزراء رقم (319) لسنة 2003 بشأن اللائحة التنفيذية لقانون النقل البري رقم (33) لسنة 2003م. وبناء على رفع اللجنة المكلفة من المجلس السياسي الاعلى بشأن دمج مكاتب النقل في امانة العاصمة وبقية المحافظات الخاضعة لسيطرة حكومة الانقاذ الوطني على النحو التالي:

- نائب رئيس مجلس الوزراء وزير المالية
- وزير الإدارة المحلية
- وزير النقل
- رئيس الهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري نهاية العام 2020م.
وعلى ضوء تم بقرار وزير النقل تشكيل لجان الدمج من وزارة النقل والهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري وعضوية ممثل عن السلطة المحلية.. وقد باشرت اللجان مهام الدمج نهاية شهر ديسمبر من العام الماضي واستمرت حتى انتهت من أعمالها نهاية يناير عام 2021 من العام الحالي.
بالفعل وفقاً لمحاضر الدمج تم التسليم الفوري من قبل مكاتب النقل الخاضعة للسلطة المحلية مالياً وإدارياً لسلطة الهيئة العامة لتنظيم النقل البري وبدأ العمل وفقاً لسندات التحصيل المالية بفتاها المحددة القيمة التي تحمل ختم وزارة المالية وهيئة النقل البري وتوريد سندات التحصيل

المعتمدة من قبل السلطة المحلية بختم مكاتب النقل مخازن الهيئة.
ومسالة ممارسة فرع الهيئة بالامانة وفروعها بالمحافظات حق الضبط ومحاسبة المخالفين ماتزال الهيئة تلاقي صعوبات لعدم تعاون السلطة المحلية وتمرد العديد ممن يسمون انفسهم مندوبين الفرز ولكن الأمر نوعاً ما مقبول في الوقت الحالي..
أما بالنسبة للمتهبشين المتواجدين في عموم شوارع المحافظات وعلى وجه الخصوص امانة العاصمة قتم ضبطهم والزاهم بالقانون..
اما ببقية فروع الهيئة في بعض المحافظات مثل الحديدة ريمة المحويت حجة مايزال المتهبشين يمارسون الجباية الاجبارية على سائقي الباصات دون رادع وسيخضعون للقانون بفضل المتابعة الحثيثة لمكاتب الهيئة هناك ثم التعاون الوثيق من قبل ادارة السلطة المحلية والامن.. في تلك المحافظات.. والهيئة لهم بالمرصاد.

آفاق استثمار "فصل المشروع عن مقدم خدمات" الطيران المدني



بقلم / أشرف شفيق

يعد توجه "فصل المشروع عن مقدم الخدمات" في الطيران المدني ضرورة حتمية للارتقاء بجودة الخدمات والسير في تيار التخصصية التي ستعود بالنفع لمستهلكي خدمات الطيران المدني في الجمهورية اليمنية.. قد تكون التخصصية سمعة سيئة لدى الكثيرين، لكنها في مجال الطيران المدني إيجابية بحسب التجارب الرائدة عالمياً وإقليمياً وبحسب ما سيتم توضيحه لاحقاً، فالغالبية العظمى لدول الجوار ذهبت للتخصصية وفصل المشروع عن مقدم الخدمات بغرض النهوض بقطاع الطيران المدني وقد نهض بالفعل رغم أننا كنا السابقين فيه، كما أن غالبية الدول الرائدة حول العالم -إن لم يكن جميعها- قد قامت بالمثل قبلها ومنذ عقود طويلة ولهذا نرى فارقاً شاسعاً بيننا وبينهم في هذا مجال.

في المقابل، هناك أشكال عديدة للتخصصية انتهجتها تلك الدول، فهناك نموذج الرأسمالي التام الذي جعل جميع الخدمات بيد القطاع الخاص منذ عقود باستثناء الجانب التشريعي، وهناك من خصص تدريجياً بشراكة القطاع الخاص، هذا بالإضافة إلى القلة القليلة التي لازالت لم تقم بعملية الفصل، ولو قارنا بين النماذج لوجدنا بأن النموذج الأخير -والذي نحن منه- هو أسوأها على الإطلاق في ظل تردي الخدمات وارتفاعها والانغلاق والعزلة وبإيرادات ضعيفة مقارنة بباقي النماذج التي ساهمت في النهوض بالاقتصادات العالمية.

فقطاع الطيران المدني منظومة اقتصادية متكاملة، وبحاجة لاستراتيجية وطنية تنهض به، فالخدمات الملاحية تتكامل مع التأهيل والتدريب في مجال الطيران المدني ووجود شركات طيران عملاقة والتي تخدمها بنية تحتية تتناغم معها وذلك بمطارات متطورة وقرى شحن وشركات الخدمات الأرضية مع شركات تدير الأسواق الحرة والعديد من المرافق الفنية والخدمية للطيران المدني. ولابد من بنية تحتية في الدولة مثل شبكة الطرقات والسكك الحديدية والموانئ والمطاعم والمنزهات والقرى السياحية وكلها تخدمها حركة النقل الجوي ومنها تزداد حركة الركاب والسياحة الداخلية والخارجية. كل ما سبق يسهم في زيادة الحركة الجوية، ولن يتم ذلك إلا في وجود بيئة مشجعة للاستثمار وتقدم التسهيلات اللازمة وإستقرار وتقديم اعفاءات وتمتلك تشريعات تحد من الفساد والبيروقراطية بالإضافة إلى منظومة مالية تسهل عملية التبادل النقدي وخصوصاً ونحن في عصر الرقمنة والدفع الإلكتروني، أي أنها منظومة اقتصادية متكاملة تتناغم مع باقي المنظومات الاقتصادية في اليمن وفي العالم وبدون عزلة.

وهذا يؤسس لجودة أفضل وانتعاش اقتصادي كبير وإتاحة فرص عديدة للتنمية والاستثمار وللحد من البطالة وترغد الخزينة العامة للدولة بالعملة المحلية والصعبة، وذلك يواكب ما تسعى له منظمة الطيران المدني الدولي واتحاد النقل الجوي العالمي للارتقاء بقطاع النقل الجوي وصناعة الطيران المدني، لن يكون إلا بكسر الاحتكار، وتحرير الأجواء، وخصخصة المطارات وبناء بعض المطارات بنظام B.O.T وكذا خصخصة الخدمات الملاحية وبقية الخدمات التي تقدمها سلطات الطيران المدني حول العالم لتكتفي بدور المشرف والمنظم والمراقب.

مما لا شك فيه، أن قطاع الطيران المدني حول العالم يمر بفترة صعبة بعد أزمة كورونا والتي أدت إلى انهيار الطلب بسبب الإغلاق العام وركود السياحة وهذا دفع بتلك الدول للبحث عن مصادر إيراده أخرى، ولبحث حلول تكنولوجية للحد من عملية انتشار الأوبئة، وهذا بدوره يؤكد أهمية التخصصية لتخفيف الخسائر التي قد تنجم من تلك من البيئة الخارجية، لتكتفي الحكومات بتقديم التسهيلات للحد من تحمل تلك الأعباء المالية، وذلك يدفع بالشركات بالبحث عن أفضل الحلول لتخفيض التكاليف المالية عليها.

في الأخير إن فصل المشروع عن مقدم الخدمات في مجال الطيران المدني يتيح للحكومة التفرغ تحصيل الإيرادات من حقوق الامتياز دون الحاجة للإدارة الذي سيكون عبء على كاهل القطاع الخاص أو القطاع المختلط أو كلاهما، كما يمكن للقطاع العام المشاركة في الإدارة عبر "شركة قابضة" تكون لها النصيب الأكبر إن رأت الحكومة ومنها فتح باب الاكتتاب للقطاع الخاص وذلك بغرض تلقيح الأداء العام للشركة والشركات التابعة لها بنوع من التخصصية بهدف رفع الكفاءة ورأس المال والجودة مع احتفاظ الحكومة بحق الإدارة وتحصيل الإيرادات.

والنماذج عديدة في هذا المجال يمكن بحثها بحسب متطلبات البيئة الداخلية، ويظل السؤال المهم، متى ستبدأ اليمن بهذه الخطوة الهامة والمحورية في تأريخ الطيران المدني بالجمهورية اليمنية!؟

* مدير عام التسويق والاستثمار بالهيئة العامة للطيران

وكيل هيئة الطيران: تحالف العدوان مستمر بفرض الحصار على المطارات

والاتفاقيات والأنظمة والمواثيق الدولية بما فيها اتفاقية شيكاغو التي تنص على عدم إغلاق المطارات حتى في الحروب. وقال " لا علاقة للهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد بما يتم تداوله عن إعلان فتح أو إغلاق مطار صنعاء أو غيره من مطارات الجمهورية".

وجدت وكيل الهيئة المطالبة بسرعة فتح مطار صنعاء أمام كافة الرحلات دون قيد أو شرط .. وأضاف " ما تزال المطالبة بفتح مطار صنعاء مستمرة وإعلان فتحه من عدمه مرهون بإلغاء الحظر الذي تفرضه قوى العدوان على المطار الذي يمثل الشريان الرئيسي للشعب اليمني والبوابة الأولى للجمهورية اليمنية".

الهيئة كل ثلاثة أشهر بأن كل مطارات الجمهورية مفتوحة أمام الرحلات التجارية والأممية باستثناء مطاري تعز والحديدة نتيجة تدميرهما بشكل كامل من قبل العدوان وكان آخر إعلان نشرته الهيئة بتاريخ 11 أبريل 2021".

وأكد جبل أن الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد لم تعلن إغلاق أي من مطارات الجمهورية بما فيها مطار صنعاء الدولي باستثناء مطاري تعز والحديدة جراء تدميرهما من قبل طيران تحالف العدوان بشكل كلي ومنهج وإخراجهما تماماً عن الجوهزية الفنية.

وأشار إلى أن تحالف العدوان بقيادة السعودية، من يفرض الحصار وإغلاق المطارات ضارباً عرض الحائط بكل القوانين

أكد وكيل الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد رائد طالب جبل أن تحالف العدوان مستمر بفرض الحصار الكامل على مطارات الجمهورية اليمنية.. وأشار الوكيل جبل في تصريح لوكالة الأنباء اليمنية (سبأ) إلى أن دول تحالف العدوان سعت إلى شل حركة الملاحة الجوية في مطارات الجمهورية وفي مقدمتها مطار صنعاء الدولي منذ 26 مارس 2015.

وقال " إزاء هذا الإجراء تقوم الهيئة العامة للطيران المدني بشكل مستمر بالإجراءات اللازمة التي من شأنها سلامة الحركة الجوية في إطار المنظمة العالمية للطيران المدني الايكاو".

وأضاف " من تلك الإجراءات إعلان الطيارين الذي تنشره



الخدمات اللوجستية

لتطاع النقل ودورها في النهوض باقتصاد أي بلد من العالم الثالث إلى العالم الأول

قطاع النقل قطاع أساسي لتطوير البنية التحتية وكذلك داعم رئيسي لرفد خزينة الدولة بالعملات المحلية والصعبة، حيث أن التطور والحدائق في قطاع النقل في الجمهورية اليمنية بمجالاته المختلفة الجوية والبحرية والبرية من شأنه أن يؤثر سلباً على اقتصاديات البلدان المجاورة نظراً لما يتمتع به موقع اليمن الجغرافي الاستراتيجي الذي يتوسط حركة التجارة العالمية بين قارة آسيا وأفريقيا وأوروبا.

وهذا يشجع الشركات في سائر سلسلة الخدمات اللوجستية على العمل من سنغافورة حيث توفّر بأنها تستطيع التعويل على شبكات الربط المتواترة والموثوقة للوصول إلى الأسواق العالمية سريعاً.. في الحقيقة يتيح التواتر العالي لرحلات الربط أحياناً وصول البضائع إلى مقصدها عبر سنغافورة بأسرع من وصولها في رحلات مباشرة!



م/ يحيى حبيش

البنية التحتية والإجراءات المبكرة

مع مرور الوقت، أقام قطاع الخدمات اللوجستية في سنغافورة بنية أساسية ومنظومة إجراءات عالية المستوى. هذا البلد يفكر تفكيراً مستقبلياً على الدوام، كما تؤسس العديد من المبادرات للمستقبل في كل جزء من سلسلة الخدمات اللوجستية. عند استكمال ميناء الجيل القادم 2030، سيصبح ميناء سنغافورة قادراً على التعامل مع ما يعادل 65 مليون حاوية شحن، مما يجعله أكبر منشأة متكاملة في العالم. يدرس اليانغ استخدام المركبات الأوتوماتيكية التي تسير بدون سائق، وأجهزة الفحص الذكية لرصد مخالفات الشحن كالتقصير، وأيضاً استخدام أحدث الأدوات لتحليل البيانات للرصد المبكر لمواقع التكدس المروري.

في قطاع الطيران، يجري وضع خطط لمضاعفة سعة المطار. ويتم تشجيع شركات الشحن الجوي على استخدام سنغافورة من خلال بنية تحتية وإجراءات متخصصة. ومن ثم أقيم مجمع الخدمات اللوجستية بالمطار لاستقبال ومناولة الشحنات العاجلة، ومراكز التبريد لاستقبال البضائع المعرضة للتلف، والمرافق الإقليمية السريعة للتعامل مع أنشطة التجارة الإلكترونية المتزايدة. كما يتلقى العمال التدريب المنتظم الذي يمكنهم من مواكبة التقنيات الجديدة وإملاك المهارات اللازمة للتعامل مع مختلف أنواع الشحنات.

على سبيل المثال، كان أحد مراكز الشحن البارد في المطار هو أول مركز في العالم يحصل على شهادة المعتمدين المستقلين في الخدمات اللوجستية الدوائية Pharma CEIV التي يمنحها الاتحاد الدولي للنقل الدولي IATA للمتميزين في التعامل مع الشحنات الدوائية.. ولتيسير التجارة، أطلقت سنغافورة عام 1989 أول نافذة وطنية موحدة في العالم ما لبثت فيما بعد أن وحدت إجراءات منح الأذون التجارية وحولتها إلى إجراءات رقمية. مع وجود أكثر من 35 جهة حكومية في هذا البرنامج، اقتضى هذا أن تغير الحكومة كلها نمطها الفكري من "التحكم في التجارة" إلى "تيسير التجارة". واليوم، يمكن التصديق على الأذون التجارية إلكترونياً خلال دقائق باستخدام

والتطور في قطاع النقل هو مؤشر أساسي لقياس تطور أي دولة من عدمه وهذا ما تركه دول تحالف العدوان الأمر الذي دعاها إلى شن حرب على اليمن في محاولة للسيطرة على منافذ وموانئ اليمن البرية والجوية والبحرية وهي ميزة لقطاع النقل لا يمكن أن تتوفر في قطاعات الدولة الأخرى. وأفضل تجربة تثبت ما تم ذكره أعلاه هو تجربة دولة سنغافورة في التركيز على الخدمات اللوجستية للانتقال بها من دولة فقيرة

من العالم الثالث سنة 1965م إلى دولة غنية حالياً في مصاف دول العالم الأول حيث ركزت في نهضتها على ثلاثة عوامل رئيسية حولت سنغافورة إلى مركز عالمي للخدمات اللوجستية حيث كانت سنغافورة بلداً منخفض الدخل محدود الموارد محروماً من البنية التحتية والاستثمارات وفرص العمل. وبعد عقود قليلة، تغيرت الصورة تماماً. أصبحت سنغافورة واحدة من أغنى بلدان آسيا، يعود هذا في جانب كبير منه إلى ظهورها كأعلى مراكز الخدمات اللوجستية أداءً في المنطقة.

الأرقام تتحدث عن نفسها. اليوم، أصبحت تلك المدينة والدولة الصغيرة حاضنة لأكثر ميناء للحاويات العابرة في العالم، حيث ترتبط بأكثر من 600 ميناء في العالم. واختير ميناء ستانجني السنغافوري أفضل ميناء في العالم يخدمه نحو 6800 رحلة جوية أسبوعياً إلى 330 مدينة. وفي النهاية، أصبحت قيمة التجارة لتلك الدولة الجزيرة تعادل 3.5 مثل إجمالي ناتجها المحلي.. لم تكن الإنجازات التي حققتها سنغافورة من قبيل الصدفة. بل هي نتيجة مزيج من السياسات العامة بعيدة النظر والمشاركة الواسعة من القطاع الخاص. هذه التجربة يمكن أن تقدم بعض الدروس لأي بلد نام يسعى إلى تحسين شبكة خدماته اللوجستية. دعونا نتأمل ثلاثة عوامل رئيسية للنجاح:

بناء الربط

يُعد سوق سنغافورة صغيراً نسبياً بالمقارنة بمراكز النقل الرئيسية الأخرى. ولم تأت إقامة شبكات ربط كثيفة مع المئات من الموانئ في مختلف أنحاء العالم جزافاً، بل كانت نتيجة سياسة توسعية استباقية.

وفي إطار هذه الجهود، أبرمت هيئة الطيران المدني السنغافورية اتفاقيات للخدمات الجوية مع 130 دولة وإقليم لزيادة عدد رحلات الربط الجوي. كذلك، عمل الميناء عن كثب مع خطوط الشحن لبناء واحدة من أكثر شبكات النقل البحري كثافة في العالم. إذ تمتلك سنغافورة شبكة واسعة من اتفاقيات التجارة الحرة مع أكثر من 30 شريكاً تجارياً لتعزيز سبل دخولها إلى الأسواق الرئيسية..

رسالة للإرتقاء بدور المطارات في تنفيذ السياسات التنموية للدولة

امين جمعان *



تُعد المطارات وجهة الدولة وعنوانها والمؤشر الأول عن مدى تقدمها ورقبتها ومستوى حضارة وثقافة شعوبها، وتعد المطارات من أهم مقومات السياحة والإقتصاد للدول نظراً لإسهاماتها الكبيرة في رفد عجلة التنمية المستدامة، لذا تولى كثير من الحكومات اهتمامها البالغ بتطوير مطاراتها وتزويدها بأحدث الوسائل والتجهيزات الفنية والأنظمة المتطورة ورفدها بالكوادر المدربة وتطبيقها للمعايير الدولية وأفضل الممارسات في مجال تشغيل وإدارة المطارات. وقد بذلت الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد أقصى جهودها الفترة الماضية لتحقيق تلك الرسالة السامية للمطارات إلا أن سنوات الحرب الأخيرة وما أحقته من أضرار بالغة بالبنية التحتية في جميع مطارات الدولة أنهت دور المطارات وحالت دون تحقيق أهدافها الخدمية والتنموية، وفي إطار الوضع الراهن ومتطلبات المرحلة القادمة تتضاعف اليوم المسؤوليات للمقاة على عاتق هيئة الطيران المدني والأرصاد نحو المطارات فلم تعد الأدوار المطلوبة منها تقتصر على إعادة البناء والتشغيل فقط وإنما مواكبة كافة التطورات والمستجدات الدولية في مجال المطارات والتحول بها إلى التشغيل على أسس تجارية وتعظيم القيمة الاقتصادية لتلك المطارات من خلال نشر ثقافة الاستثمار وتشجيع رؤوس الأموال و تفعيل الشراكة الإيجابية مع المجتمعات المحلية واستغلال الفرص الاستثمارية المتنوعة التي توفرها المطارات اليمنية، فمطار الحديدة يمثل قرية للشحن الجوي ونقل وتصدير البضائع والمنتجات الزراعية والسلمكية ومطار تعز وسط البلاد مع كثافة سكانية أغلبها من المهاجرين يوفر حاضنة رئيسية لنقل الركاب والمغتربين.. بينما مطار صنعاء محطة كبيرة لنقل الركاب وكذا الرحلات الترانزيت وتحويل الرحلات الدولية والإقليمية، بالإضافة إلى ضرورة الارتقاء بمعايير الأمن والسلامة والنهوض بجميع الخدمات والتجهيزات في تلك المطارات والوصول بها إلى أفضل المستويات العالمية والانتقال بمطارات الدولة إلى مطارات المستقبل ومطارات الجيل الجديد وبما يتناسب وحضارة اليمن وموقفها الإقليمي ومقوماتها السياحية.

وقد ادركت قيادة الهيئة متطلبات المرحلة القادمة ووضعت ضمن أولوياتها تحقيق تلك الغايات والأهداف وبدأت في إعداد الخطط والإستراتيجيات المدروسة لمواجهة تلك المتطلبات من خلال التخطيط لمشاريع إعادة الإعمار والتأهيل والسعي إلى تأمين حرم المطارات وتحديد الإحتياج من التجهيزات الفنية والقوى العاملة المؤهلة ووضع الخطط المتعلقة بتطوير البناء الهيكلي والمؤسسي وإعداد دراسات التشغيل الاقتصادي ونشر وترسيخ ثقافة الاستثمار والشراكة وتطبيق أفضل التجارب المعتمدة في مجال تشغيل وإدارة المطارات، والذي يتطلب من الحكومة تقديم كافة أوجه الدعم اللازم للهيئة ومساندتها من أجل تأمين وتحسين الموارد الكافية لتنفيذ تلك الخطط والإستراتيجيات المتعلقة بالمطارات الفترة المقبلة وفقاً لتوصيات منظمة الطيران المدني حتى تستعيد المطارات دورها المحوري في تحقيق الأهداف والسياسات الاقتصادية والتنموية للدولة ومن أجل الحفاظ على نظام طيران مدني آمن وفعال ومستدام يعزز من وضع اليمن على خريطة الطيران المدني في العالم.

* مدير عام قطاع المطارات - هيئة الطيران المدني والأرصاد

استمارة إلكترونية واحدة. ومع هذا، فإن كل شحنة يمكن أن تتخبط فيها العديد من الجهات وتطلب المزيد من المستندات خلال مجمل سلسلة الإمدادات، من المصنّعين إلى شركات الخدمات اللوجستية، فشركات التمويل التجاري والمستهلكين. ويجري حالياً إنشاء نافذة وطنية موحدة ومحسنة لدمج أكبر عدد ممكن من المعاملات في برنامج رقمي واحد.

تشجيع مشاركة القطاع الخاص

تدرك الحكومة أهمية إشراك القطاع الخاص في القرارات الخاصة بالسياسات. ومع مرور الوقت، شكل مشغلو الميناء والمطار مؤسسة واحدة لضمان استمرارهم في تلبية متطلبات هذه الصناعة، ومنذ تحولهما إلى مؤسسة، زاد حجم الشحن لدى هيئة ميناء سنغافورة PSA أضعافاً مضاعفة، واستثمرت المؤسسة فيما يقرب من 40 محطة للشحن في مختلف أنحاء العالم. وقد شجعت منافسة القطاع الخاص أطراف الصناعة الفاعلين على أن يصبحوا أكثر مهارة من الناحية التجارية، وجعلت قطاع الخدمات اللوجستية في سنغافورة أكثر كفاءة.

كما جذبت الحكومة المستثمرين إلى سنغافورة من خلال توفير المناخ المواتي للاستثمار، وتقديم الحوافز للملائمة لإشراك القطاع الخاص. واليوم، أصبح هناك 20 من أكبر 25 شركة للخدمات اللوجستية في العالم تدير عملياتها العالمية أو الإقليمية من سنغافورة. وقد حفز وجود العديد من الشركات ذات الثقل الكبير هنا الشركات المحلية على محاكاة المعايير الدولية.

كما يوصى بإجراء مشاورات مكثفة مع القطاع الخاص قبل التصديق على الاستثمارات العامة وذلك للتيفن من تلبية البنية التحتية التي يجري إنشاؤها للاحتياجات الفعلية للنشاط. كما تشجع الحكومة القطاع الخاص على الاستثمار في البنية التحتية التكميلية. على سبيل المثال، استثمرت شركة خدمات مطار سنغافورة المحدودة SATS وشركة فيديكس في مرافق الشحن الجوي، كمراكز الشحن البارد ومرافق الشحن الإقليمي السريع، مع مساعدة الحكومة في تشجيع الإقدام على مثل هذه الاستثمارات. ويتم التصدي الجماعي للتحديات حتى يكون للاستثمارات معنى وجدوى للقطاع الخاص.

و الشراكة القوية مع القطاع الخاص تضمن استدامة المبادرات من الناحية التجارية على المدى الطويل، وعدم تحولها إلى عبء على الأموال العامة.

هذه العوامل الثلاثة: شبكات الربط، البنية التحتية والإجراءات، ومشاركة القطاع الخاص تشكل منظومة متكاملة تساعد على نجاح الخدمات اللوجستية ويثبت النجاح الذي حققته سنغافورة أن أي بلد نام محدود الموارد يمكنه من خلال الرؤية الثاقبة والمزيد من العزيمة أن يصبح مركزاً متقدماً للخدمات اللوجستية فما بالك بموقع اليمن الجغرافي المتميز والإستراتيجي لتقديم مثل هذه الخدمات اللوجستية. ويحدونا الأمل في أن تلهم قصة سنغافورة النور الصاعدة الأخرى!

* مدير عام النظم والمعلومات بالوزارة



من سجل الخالدين

الشهيد البطل ابوفاضل طومر الذي أوفى بوعدده لرفاقه

كالعادة يظهر المقاتلون الأبطال بصورة خارقة للعادة وأقرب إلى أن تكون حتماً معجزة لا تدل سوى على التأييد الإلهي لهم، ووثقت هذه المشاهد عملية بطولية نفذها المجاهد الشهيد أبو فاضل طومر لرفاقه الحصار عن رفاقه في منطقة الدحيظة بجبهة المرازيق وإجلاء الجرحى منهم إلى أماكن آمنة عبر طريق تحاصره نيران الأعداء من كل صوب.

الشهيد البطل أبو فاضل فبعد أن حاصر الأعداء مجموعة من أبطال الجيش واللجان بينهم جرحى في منطقة الدحيظة تحرك الشهيد في المرحلة الأولى من المعجزة بمدربة عسكرية مكنته من الوصول إلى رفاقه المحاصرين حاملاً على متنها عتاد عسكرياً لهم وأثناء عودته بها حاملاً معه الجرحى استطاع الأعداء إعطاب المدرعة، لكنهم عجزوا عن إعطاب شجاعة وبسالة الشهيد والتأييد الإلهي له، إذ أوصلها ورفاقه الجرحى إلى مكان آمن.

لم يكتف الشهيد بذلك، إذ قرر العودة وإجلاء البقية مستقلاً هذه المرة طقماً عسكرياً عادياً اجتاز على متنه الطريق حتى وصل إلى رفاقه الجرحى المحاصرين رغم نيران العدو الكثيفة، وأثناء العودة انهالت عليه رصاصات الأعداء بغزارة عاجزة عن إصابة إصراره الذي أوصل به زملاءه الجرحى إلى منطقة آمنة رغم إعطاب الطقم.

استقل الشهيد أبو فاضل طومر في المرة الثالثة سيارة أخرى بعد أن أعطب العدو ومرتقته الطقم العسكري، عائداً إلى رفاقه الجرحى المحاصرين لإجلانهم، وحينما وصل إلى مقربة منهم أصابت رصاصات العدو سيارته وبعضها وصلت إلى جسده ولم تستطع النفاذ إلى شجاعته.

ترجل البطل الجريح من السيارة وواصل طريقه سيراً على قدميه، فارتفعت أيادي الأعداء ومرتقتهم من هول المشهد وفتحوا عليه نيران بغزارة ليرتقي شهيداً ويسقطوا مهزومين أمامه بعد أن سطر ملحمة بطولية لم يشهدها التاريخ العسكري على مر العصور.

بعدها بفترة وجيزة نفذ رفاقه من أبطال الجيش واللجان الشعبية عملية عسكرية نوعية تمكنوا بها وخلال ساعات من السيطرة على كامل منطقة الدحيظة وألحقوا بالعدو ومرتقته هزيمة أخرى بعد الهزيمة التي ألحقها بهم الشهيد طومر.

سكك الحديد الألمانية الفيضانات تسببت في أضرار بقيمة 1,3 مليار يورو

تضررت سبب الفيضانات. وقال فولكر هينتشل، عضو مجلس إدارة في قسم البنية التحتية لشركة "دي بي نيتس": "لم يتم تدمير بنيتنا التحتية من قبل إلى هذا الحد دفعة واحدة" مضيفاً أن تقديراتها الأولية تشير إلى أن الفيضانات ألحقت أضراراً بشبكة السكك الحديدية ومحطاتها بنحو 1.3 مليار يورو.

وتابع هينتشل أن "الأمر سيستغرق شهوراً، إن لم يكن سنوات، لاستعادة كل شيء، على الرغم من أن الشركة واثقة من إصلاح 80% من البنية التحتية المتضررة بحلول نهاية هذا العام".

قدرت شركة السكك الحديدية الوطنية في ألمانيا أن الفيضانات التي حدثت الأسبوع الماضي تسببت في أضرار لشبكته بقيمة 1.3 مليار يورو (1.5 مليار دولار)، مما يوفر لمحة جديدة عن مدى الدمار. ولقي 177 شخصاً على الأقل حتفهم في ألمانيا جراء الفيضانات، وتم الإبلاغ عن 31 حالة وفاة أخرى في بلجيكا، ما رفع إجمالي عدد القتلى إلى 208..

وقالت شركة السكك الحديدية الألمانية "دويتشه إن أكتر من 50 جسراً، و180 معبراً مستوياً، وما يقرب من 40 صندوق إشارة، وأكثر من 1000 عمود كهربائي وإشارة، بالإضافة إلى أنظمة الطاقة، والإضاءة ومصاعد المحطات،



تويتر twiter

Khalid shuba alshuba@khalid_shuba

الباخرة ضياء Dia التابعة لهامور الفساد #احمد_العيسى ومحاولة انقاذها قبل الغرق قبالة ساحل الحسوة في البريقة بالعاصمة #عدن .. الناس تخرج للبحر هاربة من لهيب الحر بسبب انقطاع الكهرباء يعني حارمنا من الكهرباء كمان ببحرنا من الهواء الطبيعي النقي اللهم أرنا في هذا الفاسد عجائب قدرتك .

حديث كمال الدين "يوم الولاية"

الحديث عن ولاية أمير المؤمنين الإمام علي عليه السلام ليس حديثاً مذهبياً أوطانفياً، وإنما هو حديث عن توجيه وأمر الهي، حديث عن إقرار العبودية والطاعة والأرض، خالق هذا الكون والمتحكم بشؤنه، حديث الأمتثال لتوجيهات الله الخالق الحكيم في أمره .

حديث الإتيان لأيات الحق في كتابه المبين التي مثلها آيات الحج والصوم والصلاة والإنفاق والزكاة والأمر بالمعروف والنهي عن المنكر والولاء والبراء.. عندما يأتي التوجيه والأمر الألهي للرسول وهو في عودته من حجة الوداع بالبلاغ للناس بما أنزل من الحق في قوله تعالى يا أيها الرسول بلغ ما أنزل إليك من ربك وإن لم تفعل فما بلغت رسالاته والله يعصمك من الناس .

عندها يتوقف الرسول عن مسيره وينادي بمن تقدم وينتصر من تأخر من الحجيج وهم في منطقة رضاء لاضل ولاضليل على ماذا يدل ذلك؟؟؟ ثم ترص له أفتاب الأبل منضمة يصعد عليها الرسول لكي يراه ويسمعه الجميع فيبلغ ما أمرة الله أن يبلغ بحديث الولاية المشهور تواتره لأكثر من سبعين طريق يروي له في جميع كتب المسلمين بمذاهبهم .

ثم ينزل قول الحق تعالى اليوم أكملت لكم دينكم وأتممت عليكم نعمتي ورضيت لكم الإسلام ديناً .

أليس ما هو حديث عن كمال الدين وتمام نعمة الإسلام بنص القرآن وقول الحق وبدون الولاية معناه نقص في فرائض الدين وشروط الإسلام . سورة المائدة بأجماع كافة المسلمين يقرون أنها نزلت في عام حجة الوداع وكذلك الاجماع في أسباب نزول آية التبليغ وتاريخها أنها نزلت أثناء عودة الرسول من حجة الوداع .

فلا أبالي بكل بمن سعى وتتصل وأول وبدل وتنكر وأنف وأستكبر لأيات الله البيئات وتوجيهات الحق الواضحات .

فكثير من آيات الحق لازال الكثير منا الى اليوم يعاند في العبودية لله والتسليم بها ومثال لذلك آيات المورث للأخوات والأرحام وآيات الأنفاق والزكاة والأمر بالمعروف والنهي عن المنكر والولاء والبراء والتقوى والجهاد... الخ.. اللهم إنا نتولاك ونتولى رسولك ونتولى الإمام علي ونتولى من أمرتنا بتوليه سيدي ومولاي السيد عبدالمكك بدر الدين الحوثي .



10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

أفصاح

1- عاصمة هايتي - 2- فاقد أهله - دولة عظمى - 3- جواب - نبات قوي الرائحة تتكون فصوصه في الأرض وتستعمل لتطبيب الأظعمة - ولد ذكر - 4- رجع من سفره - من الطيور - 5- أول القمر - بسط يده - للتمني - 6- ذروة علو وارتفاع - خلاف أشبع - 7- متشابهاً - هرب من السجن - أجود أنواع الورود جميل الشكل وعطر الرائحة - 8- رشام إسباني راحل عاش حياته في فرنسا واعتمد اتجاهات حديثة في رسمه أهمها التكعيب - صفة - 9- في العود - حرف أبجدي - صوت الرصاص - 10- صحيفة مصرية

عموديا

1- قاعدة بحرية أميركية في جزر هاواي خلال الحرب العالمية الثانية - 2- ما رز في الحائط أو الأرض من خشب أو نحوه - مدينة إيطالية - 3- سقي النبات - ناب الغيل - من الفاكهة - 4- نصب تذكاري لشخص - ماركة صابون - 5- خب - محطة لنقل الموجات الى أجهزة الاستقبال - 6- إنفخاخ في الجلد من جراء صدمة - رمى الشراب من فمه - وريث الملك - 7- سهل ونهر إيطالي - بضخ ويخلط - إسم بوذا في الصين - 8- مصور - صفة الشيء وهيئته من البياض والسواد والحمرة - 9- دولة آسيوية - دم يخرج من الأنف - 10- من أشهر مراكز التزلج في سويسرا قرب الحدود الإيطالية

برلمانية تطالب بتجريم الإساءة للنبي محمد (صلى الله عليه وآله وسلم)

تحدثت ضجة في الساحة السياسية البريطانية. وسألت شاه زملاءها في البرلمان عن مشاعر المسلمين، وضرورة احترام ارتياضهم بالنبي محمد عليه السلام، وما يمثله من أهمية في حياة كل مسلم، قائلة:

"باعتباري مسلمة والملايين من المسلمين في هذه البلاد وربع سكان العالم من المسلمين، فإنه في كل يوم ومع كل نفس ليس هناك من شخص نقدره ونحبي سيرته مثل حبيبنا النبي محمد".

وأكدت البرلمانية البريطانية أنه عندما "يقوم المتعصبون والعنصريون بتشويه النبي صلى الله عليه وسلم أو الإساءة إليه، مثلما يقوم البعض بتشويه ونستون تشرشل في بريطانيا، فإن الأذى الذي يلحق بقلوبنا لا يطاق، لأنه بالنسبة لملياري مسلم، هو القائد الذي نحنتل به في قلوبنا، ويشكل أساس هويتنا ووجودنا ذاته".



لكن الجدل لم يفلق حتى الآن، مما دفع النائبة ناز شاه لطرحة ولأول مرة في البرلمان.. وتشغل البرلمانية البريطانية منصب وزيرة الاندماج بين المجتمعات، في حكومة الظل لحزب العمال، كما عرفت بمواقفها القوية وأحياناً المثيرة للجدل، لكن الأكيد أن كل تصريحاتها لا تمر دون أن

أثارت البرلمانية البريطانية المسلمة ناز شاه موضوع السخرية من الإسلام والنبي محمد صلى الله عليه وسلم في البرلمان البريطاني، وذلك خلال جلسة مناقشة مشروع قانون جديد، يشدد العقوبات على من يعتدي على تماثيل الرموز الوطنية البريطانية، على خلفية انتشار هذه الظاهرة في عدد من المدن بالمملكة المتحدة..

وجذبت كلمة النائبة عن حزب العمال الكثير من الانتباه، بالنظر إلى مضمونها القوي وطرحها غير المسبوق، المطالب بوضع الإساءة للرموز الدينية -وفي مقدمتها النبي محمد عليه الصلاة والسلام- في خانة الإساءة للرموز التي يجب عدم السخرية منها أو الإساءة لها.

ويأتي هذا المقترح في سياق جدل متزايد في بريطانيا، بعد قيام أستاذ بعرض رسوم كرتونية للنبي محمد على التلاميذ، مما أدى لاحتجاج أولياء الأمور، لتقدم بعدها المدرسة في منطقة باتلي اعتذاراً عن هذا "الخطأ غير المقصود".

يُستخرج العقيق من الجبال بطريقة يدوية وجهد ذاتي عن طريق الحفر، قبل أن يتم تحويله إلى مصوغات وخواتم وأحزمة وسلاسل للزينة للرجال والنساء

تحاول صناعة العقيق اليمني البقاء "على قيد الحياة" وسط ظروف صعبة للغاية بسبب الحرب الطاحنة التي تشهدها البلاد منذ أكثر من ست سنوات تتركز هذه الصناعة العريقة في "سمسرة النحاس"، وهي مجموعة من المحلات أو الدكاكين صغيرة يمتلكها النحاسون الذين يصنعون الأدوات والزين النحاسية، وسط المدينة التاريخية في العاصمة صنعاء

على الرغم من كونها أحجاراً كريمة، فإنها بعد ست سنوات من حرب وحشية غير كريمة باتت قيمتها تكمن فقط في الجهد الكبير الذي يبذله مستخرجوها من عمق الجبال وبطون الصخور.

تحاول صناعة العقيق اليمني، وهو من أنواع الأحجار الكريمة التي اشتهر بصناعتها هذا البلد، البقاء "على قيد الحياة" وسط ظروف صعبة للغاية بسبب الحرب الطاحنة التي تشهدها البلاد.



العقيق اليمني صناعة ومخاطبة تأبى الإندثار

Minister Almarani in press conference in the capital Sana'a mentioned the damages and losses caused by the aggression and siege on transport sector

The blockade imposed on Yemen has led to a significant and unprecedented rise in the costs of land sea and air transport the direct and indirect losses and damages in the transport sectors \$7, 645,000,000 US dollars

Translated by Manal Shaiban

The estimated direct and indirect losses and damages in the Red Sea ports Corporations reached an amount of \$2,160,000,000 US dollars .

the losses of the General Authority for Maritime Affairs amounted to 12 million dollars

The closure of Sana'a International Airport and the ban on flights caused the death of 80,000 cases and more than 450,000 incurable cases, in urgent need to travel abroad for treatment.

The estimated direct and indirect losses in the civil aviation, meteorology and related sectors since the start of the aggression until March 2021 are approximately \$6 billion.

the direct and indirect damages and losses in the Land Transport Sector reached an amount of \$208,000,000 US dollars and the damages of land transport, roads and bridges amounted to 12,802 means and roads.



The Minister of Transport, Amer Al-Marani, said that millions of children are threatened with mass death as a result of the continuation of the aggression and the unjust siege and preventing the entry of medicine into the country.. Al-Marani explained in a press conference organized by the Ministry of Transport on the damage and losses caused by the aggression and the siege on the transport sector, that the siege imposed on Yemen led to a rise Significant and unprecedented in land, sea and air transportation costs.

He added that the continuation of maritime piracy on fuel ships, despite their possession of transit licenses, means cutting off the means of life for every Yemeni, and this is a crime of genocide.. He stressed that millions of sick children are threatened with mass death as a result of the continuation of the siege and preventing the entry of medicine.

The Minister of Transport indicated that Sana'a International Airport is ready to receive All flights.. He called on all free people and the United Nations

to pressure to open the airport to hundreds of thousands of Yemeni patients. At the conference, the Ministry of Transport confirmed that the estimated direct and indirect losses in the civil aviation, meteorology and related sectors since the start of the aggression until March 2021 are about 6 billion dollars.. The direct and indirect losses and damages to the Land Transport Authority and its facilities amounted to 208 million dollars. She added that the damages that affected the various means of land transport, roads and bridges amounted to 12,802 means and roads, while the estimated direct and indirect losses that affected the Red Sea Ports Corporation amounted to 2 billion one hundred and sixty million. dollars. The ministry indicated that the losses of the General Authority for Maritime Affairs amounted to 12 million dollars, and the closure of Sana'a International Airport and the ban on flights caused the death of 80,000 cases, explaining that more than 450,000 incurable disease cases urgently need to travel abroad for treatment.

Al Marani meets the Vice Chairman of the Redeployment Coordination Committee in Hodeida

Minister Al-Marani:- the United Nations deviated from its principles, values and credibility when it acquitted Saudi Arabia and the UAE of killing children and women in Yemen.

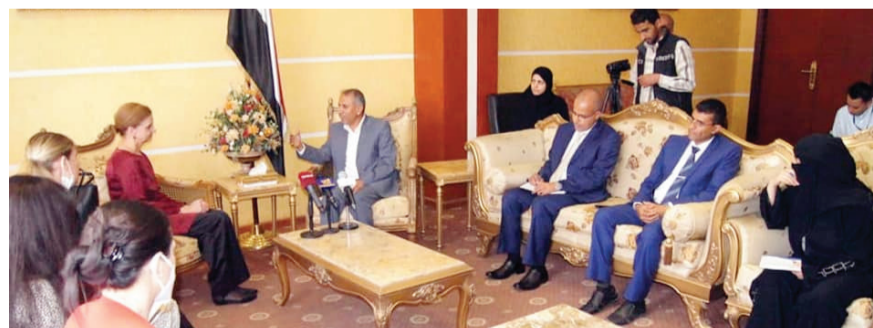
The UN official:- we appreciation for the cooperation of the ministry, and the local authority in Hodeida for their efforts to facilitate the work of the committee in carrying out its tasks on the field.

The Minister of Transport, Amer Al-Marani, met in Sana'a, the Deputy Head of the United Nations Mission to Support the Hodeidah Agreement "UNMHA", Daniela Krosiak.

The meeting reviewed aspects related to the implementation of the Stockholm Agreement, foremost of which is the rehabilitation of Hodeidah port as a result of what was destroyed by the coalition of aggression.

The meeting discussed the facilities provided by the Ministry of Transport to the mission from one party to demonstrate good faith, while the other party did not make any concessions.

The meeting touched on the increasing violations of the aggression in Hodeidah Governorate, the bombing of the Yemeni Red Sea ports, the maritime piracy practiced by the countries of the coalition



of aggression, the detention of oil derivatives ships, and the closure of Sana'a International Airport. In the meeting, the Minister of Transport stressed the importance of the UN Coordination Committee playing its humanitarian role in addressing the situation experienced by the Yemeni people in general and the people of Hodeidah in particular. "The Yemeni humanitarian situation

is deteriorating continuously, and the United Nations has not moved a finger to save the Yemeni people, who have been suffering from aggression and siege for more than six years," he said. Minister Al-Marani stressed that the United Nations deviated from its principles, values and credibility when it acquitted Saudi Arabia and the UAE of killing children and

women in Yemen. He pointed to the detention of oil, commercial and relief ships by the aggression and preventing their access to the ports of Hodeida, despite obtaining entry permits from the United Nations committee, which causes the killing of children and humanitarian cases in hospitals and exposing them to certain death. The minister indicated that the transfer of the inspection mechanism from Djibouti to the port of Hodeida, according to the Stockholm Agreement, which has not been implemented, has doubled the suffering of the Yemeni people. For her part, the UN official expressed her appreciation for the cooperation of the ministry, the Red Sea Ports Corporation and the local authority in Hodeida for their efforts to facilitate the work of the committee in carrying out its tasks on the field.

إن صمود قطاعات وزارة النقل والوحدات التابعة لها واستمرار عملها المؤسسي بانضباط إداري ووظيفي قد أفضل أهداف العدوان الاقتصادية وكشف بشاعة مخططاتهم الإجرامية.. رغم استهدافهم للموانئ والمطارات والمنافذ البرية التي تعتبر مصالح مدنية مرتبطة بحياة الناس اليومية، وذلك يؤكد أن هناك تخطيطاً ممنهجاً للقضاء على مقدرات اليمن الاستراتيجية.

عاصر علي المراني - وزير النقل

حصار اليمن..



الوقود يصل
مستوى الصفر للمرة الأولى..
اليمن على شفا أسوأ مجاعة



ارفعوا الحصار
عن مطار صنعاء

محطات



الأهمية الإنسانية
لمطار صنعاء
الدولي

أ. خالد الشايخ
مدير مطار صنعاء الدولي

يعتبر مطار صنعاء الدولي المطار الأول والرئيسي للجمهورية اليمنية باعتبارها مطار العاصمة وتتوفر فيه كافة الخدمات الخاصة بجمهور المسافرين والطائرات الواسلة أو المغادرة.

ويعتبر المطار الشريان الرئيسي الذي يخدم أكثر من 80% من سكان الجمهورية ويسافر عبره معظم سكان إحدى عشر محافظة من محافظات الجمهورية (محافظة صنعاء الجوف - مارب - صعدة - عمران - حجة - المحويت - ذمار - ريمة - البيضاء - إب - شبوة) بحكم موقعه الجغرافي الذي يتوسط تلك المحافظات، بالإضافة إلى الجهات التي تصل إليها الرحلات الدولية إلى مختلف دول العالم.

كما كان يسافر عبر مطار صنعاء الدولي أكثر من خمسة آلاف مسافر يومياً إلى مختلف دول العالم منهم حوالي مائة مريض لغرض العلاج في الخارج بسبب ضعف القطاع الصحي قبل العدوان.

بالإضافة إلى الرحلات الداخلية إلى معظم المحافظات اليمنية مثل: عدن - سقطرة - الغيضة - المكلا - سيئون - تعز - الحديدة .. الخ.

كما كان يستقبل المطار الشحن الجوي من مختلف السلع المستوردة وخاصة الأدوية والمحاليل والمستلزمات الطبية والبضائع الغالية الثمن مثل الأجهزة الإلكترونية وملحقاتها وغيرها من السلع. وكان يعمل في المطار أكثر من خمسة آلاف موظف وعامل من مختلف القطاعات الحكومية والخاصة وكان يُعد مصدر دخل لكثير من الأسر.

كاريكاتير عالمي يُجسد تناقض أمريكا وحصار اليمن



سخر موقع "الهلوبايت" مؤخراً من تناقض أمريكا في إدعاءاتها بحث سبل السلام في اليمن وإنهاء الحرب المفروضة عليها منذ سبع سنوات.. جاءت سخرية الموقع في "كاركتير" جسّد وحشية الولايات المتحدة ضد الشعب اليمني، من خلال استمرار فرض الحصار واحتجاز سفن النفط ومنعها من الوصول إلى المدنيين.. وقال التعليق المذيل تحت الكاركتير "من يريد أن يعرف مستوى الوحشية الأمريكية فكل ما عليه فعله هو متابعة جرائم أمريكا وعملائها بحق الشعب اليمني، خاصة الحصار المفروض على الموانئ والمطارات وعلى قرابة 25 مليون شخص".

شركة "تسلا" لصناعة السيارات الكهربائية.. أرباح خيالية

أعلنت شركة "تسلا" لصناعة السيارات الكهربائية عن أرباح وإيرادات للربع الثاني من العام فاقت توقعات "وول ستريت"، إذ بلغت 11.96 مليار دولار. وقالت الشركة، التي يقودها الملياردير، إيلون ماسك، إن الإيرادات قفزت 98.1 بالمئة إلى 11.96 مليار دولار في الأشهر الثلاثة حتى نهاية يونيو 2021، من 6.04 مليار دولار في الفترة نفسها من العام الماضي.. وكان محللون قد توقعوا إيرادات عند حوالي 11.3 مليار دولار.

وجود 12 سفينة متهالكة تنذر بكارثة جديدة على البيئة البحرية اليمنية

التحذير من كارثة السفينة "ديا" في عدن

تتحمل كامل المسؤولية . كاشفاً وجود 12 سفينة متهالكة تنذر بكارثة جديدة على البيئة البحرية اليمنية. وحملت هيئة البيئة التحالف مسؤولية التلوث البيئي،



حملت صنعاء حكومة الفار هادي مسؤولية تلوث شواطئ عدن جراء غرق سفينة هامور النفط المواني له أحمد العيسى، محذرة من التداعيات المترتبة عن تسرب كميات النفط على البيئة البحرية.. وقال رئيس لجنة البيئة في مجلس الشورى في صنعاء خالد أحمد محمود: إن تسرب النفط من سفينة "ديا" أصبح على مسافة 40 كم وباتت شواطئ عدن ملوثة بالكامل والأحياء البحرية مهددة، وتنظيف الشواطئ الملوثة يتطلب جهوداً مضنية.

وأضاف أن السفينة الغارقة متهالكة وغير مسموح لها بالرسو في أي ميناء من أي موانئ العالم، وحكومة هادي التي لم توضح كمية حمولة السفينة ومساحة المنطقة الملوثة



عبد الملك العجري: التحالف يستغل ملف خزان "صافر" سياسياً ويسعى لتعطيله نهائياً

أفاد عضو في وفد صنعاء للمفاوضات السياسية بأن الأمم المتحدة تراجعت عن تنفيذ ما أتفق عليه بشأن خزان صافر. وقال عبد الملك العجري خلال تصريحات أدلى بها لقناة "المسيرة" التابعة لحركة أنصار الله إن "الأمم المتحدة تراجعت عن الإطار العام الذي تم التوصل إليه للصيانة العاجلة والتقييم الشامل لسفينة صافر".

وأضاف العجري أن "تحالف العدوان يسعى لتعطيل سفينة صافر حتى لما بعد الحرب، وإبقاء وضعها دون صيانة تنفيذاً لسياسة الحصار"، مؤكداً أن "تحالف العدوان يستغل سياسياً ملف سفينة صافر ولا مبررات منطقية لعدم صيانتها".

واعتبر العجري "الصمت الدولي تجاه التسرب النفطي قبالة عدن أنه يعود إلى اقتصاره على الإضرار بالياه اليمنية وعدم امتداده إلى دول الجوار".

تطور كاميرا تحاكي الدماغ البشري

تقوم الكاميرات التي نستخدمها بمعالجة المزيد من البيانات، وتستهلك المزيد من الطاقة، ولكنها تفتقر إلى "الذكاء" لتتبع الأشياء إذا تغيرت الخلفيات أو أصبحت مزدحمة.

لكن يمكن للبشر القيام بذلك بشكل جيد لأن الدماغ قد حشّن العملية من خلال معالجة الإشارات فقط عندما يتغير شيء ما. وتعتزم وكالة "داربا" تكرار هذه العملية في نهجها الجديد الذي اتبعته في كاميرتها، حيث يريد البرنامج تطوير كاميرات ذات شكل عصبي -شبيهة بالدماغ- تلتقط الأحدث عن طريق نقل المعلومات في المشاهد (البكسلات) التي تتغير فقط.. وسيؤدي هذا النهج إلى تقليل كمية البيانات التي تعالجها هذه الكاميرات بشكل كبير، وتقليل زمن وصول البيانات، أو التأخير في نقلها، مع تقليل استهلاك الطاقة أيضاً في هذه العملية.



إيران تفتتح أول مرافئ نفطي لها على خليج عُمان

أعلنت إيران افتتاح أول مرافئ نفطي على خليج عُمان، بعيداً عن مضيق هرمز الذي شكّل لعدة عقود، بؤرة لتوترات إقليمية.

وقال روحاني: إن "افتتاح المرفأ يعد يوماً تاريخياً كبيراً للشعب الإيراني، والعالم بات يدرك أن إيران اتخذت خطوة وطنية مهمة؛ حيث إن تصدير النفط عبر مصافٍ جديدة ليست على الخليج بل في بحر عُمان، يحظى ببإلغ الأهمية".

وافتح المرفأ الجديد في ميناء جاسك إلى الجنوب من مضيق هرمز، الخاضع لرقابة أمريكية في إطار عقوبات أعاد الرئيس الأمريكي السابق دونالد ترامب فرضها على طهران منذ 3 سنوات.. وأوضحت القناة، أن المرفأ الجديد يرتبط بأنبوب طوله نحو ألف كيلومتر؛ "لنقل النفط الخام المنتج من خوزستان (جنوب غربي)، خاصة حقول كارون الغربية، من أجل التصدير خارج الخليج".

وقالت: إنه "مع بدء تصدير النفط الخام من جاسك في بحر عمان، فإن إيران ستكون لديها الفرصة لتتوسع محطات تصدير النفط بمزيد من الأمن والاستقرار، إضافة إلى تقليل عدد السفن الناقلة له".

بدوره، قال وزير النفط ريجين زنگنه: إن "نسبة التقدم في المشروع بلغت 82%، وهو أكبر خطة استراتيجية تم تنفيذها في حكومة روحاني"، حسبما نقلت القناة. وأوضح زنگنه أن 250 شركة محلية شاركت في المشروع وعمل فيه أكثر من 10 آلاف شخص.



معالي نائب رئيس الوزراء لشؤون الرؤية الوطنية الاستاذ القدير محمود الجعيد القيادي الوطني البارز في حكومة الإنقاذ الوطني أثناء تصفحه لصحيفة (النقل) في عدها الرابع.. ننوه بأن صحيفة (النقل) ستنتشر حوار خاص مع معاليه في العدد القادم.. بإذن الله.