

خطوط النقل البحرية في اليمن .. جدوى اقتصادية كبيرة واستثمار غائب

فكرة إنشاء خط بحري سيسهم في تنشيط السياحة في البلاد



شركات الملاحة ومكاتب السياحة المنتشرة في المحافظة لاتعمل إلا في المواسم

خدمة الخطوط البحرية في اليمن لم تر النور ولم تحظ بالاهتمام الكافي

بأن من سيدقم على هذه الخطوة لن يخسر بل سيكون له ربح كبير لما لها من جدوى اقتصادية

لكن الأمر يتطلب القيام بعملية ترويج بصورة جيدة للخطوط البحرية من فوائدها بيئية كبيرة تتمثل في تقليص نسبة العادم من السيارات وقال "شركات السياحة تمتنع فعدد من مالكي شركات السياحة في عموم الجمهورية استقبلوا فكرة إنشاء خط بحري بشيء من الامتعاض والتهرب من الإجابة واكتفوا بالقول لا نظن ان أحدا من المواطنين او السياح سيغامرون في استخدام مثل هذه الوسائل للنقل لما لها من خطورة كوننا نسمع بين الحين والآخر أنباء عن غرق عبارات كان آخرها العبارة المصرية السلام ٩٨ " وأضاف " حتى وان قدما مقترح وأقمنا خط بحري ووفرنا عبارات لنقل المواطنين مثلا من عدن إلى المكلا او من مديرية التواهي إلى البريقة فلا نظن ان هناك كثافة بشرية لاستخدام مثل هذه الخدمات "

"فئة مستفيدة"

الصيدون بدورهم تحمسوا خلال اللقاء معهم بفكرة إنشاء خط بحري بين المحافظات والمناطق الساحلية حيث يقول الصيد علي حسن محمد "أرى ان وجود مثل هذه الخدمة سيصرف الناس بجمال سواحلنا الغنية بالجزر الصغيرة التي يمكن الاستفادة منها سياحيا بدلا من إبقائها كصخرة هامة يخشى الناس الاقتراب منها "

أما الصيداء محمد صالح المنعفي فيرى ان توفر مثل هذه الخدمة سيجعل من مدينة عدن وواحدة من المدن الاقتصادية في المنطقة.

موقع استراتيجي مطل على البحرين الأحمر والعربي كما أنه مفتوح وليس مغلقا..ولفت إلى ان هذا المجال بحاجة إلى استثمارات القطاع الخاص ونحن نشجع أي استثمار في الجانب خاصة اذا توفرت ناقلات سياحية لنقل الحجاج ايام الحج فليس هناك مانع .

"جدوى اقتصادية"

وعن الجدوى الاقتصادية للاستثمار في إقامة الخطوط البحرية يؤكد استاذ الاستثمار والتمويل المساعد بكلية الاقتصاد جامعة عدن الدكتور محمد حسن ان هذه الخدمة ذات جدوى اقتصادية وربحية كبيرة وخاصة من ناحية السياحة الداخلية.

وقال "انا شخصيا قمت برحلات بحرية بين مدينة التواهي والبريقة مع عدد من الأجانب وقد سألوني لماذا لا يكون هناك خط بحري بين مديرتي التواهي والبريقة".

وأوضح بأن هناك معوقات تعيق إقامة خط بحري بين مديرتي التواهي والبريقة على سبيل المثال نظرا لأن الميناء الموجود في البريقة خاص بالمصافي ويمنع دخول اي احد اليه كما أن تكلفة التاكسي قد تكون مرتفعة.

واستدرك قائلا بأن القطاع الخاص هو الذي يفترض ان يكون اكثر الماما بالأمر "

"فوائد بيئية"

ويؤكد استاذ الاقتصاد الدولي المشارك في نفس الكلية الدكتور عبد الله محسن

لا يقتصر إنشاء خطوط نقل بحرية بين المدن والمناطق الساحلية على رخص ثمن انتقال الركاب بين منطقة وأخرى فقط، بل يتعداه إلى ما هو ابعد من ذلك باعتبارها إحدى وسائل جذب الاستثمارات السياحية، خاصة إذا وجدت عدد من الجزر القريبة من الشواطئ البحرية كما هو الحال في محافظتي عدن والحديدة.

ونظراً للأهمية الاقتصادية التي تحظى بها هذه الخدمة فقد شهدت عدد من البلدان العربية والأجنبية في الآونة الأخيرة افتتاح خطوط بحرية للركاب كان آخرها الخط البحري بمدينة دبي في الإمارات العربية المتحدة.. وبحسب مختصين في الجانب السياحي فإن إقامة مثل هذه الخطوط تحتاج إلى الحس الاستثماري والاقتصادي أكثر من مجرد الرغبة في إقامتها بغرض الريح دون توافر الرؤية الإستراتيجية بعيدة المدى.

عدن / والية بجاش

قيام المؤسسة بإقامة مثل هذه الخدمة إلى الوضع المالي الصعب للمؤسسة الأمر الذي يجعل من الصعب عليها تحمل تكاليف إقامة خطوط نقل بحرية. وقال المؤسسة مهمتها متابعة الأرصفة والسفن الآتية والذاهبة ولا توجد لدينا بنى تحتية من الأرصفة والمراسي لعبارات نقل الركاب.. ونوه بأن المؤسسة تعمل حالياً على إعادة ترميم المرسى السياحي بحسب توجيهات المحافظ للمؤسسة الأمر الذي سيسهل على القطاع الخاص إقامة مثل هذه الخطوط البحرية.

"هيجان الأمواج"

نائب مدير الإدارة العامة للتسويق والإعلام بالمؤسسة مياذ سعيد يافعي يرى من جانبه ان غياب الكثافة السكانية في بلدنا كما هو الحال في مصر ودبي تعد اهم سبب يجعل الاستثمار في هذا المجال غير مجدي.

ويقول هيجان البحر والأمواج الكبيرة نظرا لأن بحرنا مفتوح تعرقل سير هذه القوارب والعبارات الأمر الذي يتطلب إقامة حاجز بحري وهذا مكلف.

"غياب المبادرة"

اما نائب مدير الهيئة العامة للتنمية السياحية بالمحافظة عبدالصمد عبدالجيد القدسي فيؤكد بدوره انه لا توجد أي معوقات لكن للأسف لم تقدم أي من الشركات السياحية تصور لإقامة مثل هذه الخدمات باستثناء شركة الكهالي التي تعمل حالياً على تنفيذ مشروع التلفريك في مديرية البريقة.

ويشير القدسي إلى ان هذا المجال جديد وجيد لشواطئ عدن لما لها من

ورغم تزايد الاهتمام بتوفير هذه الخدمة في الكثير من بلدان الجوار الا ان هذه الخدمة في اليمن لم ترى النور ولم تحظى بالاهتمام الكافي سواء من قبل الجهات الحكومية او القطاع الخاص، خاصة ان اليمن تمتلك شريطاً ساحلياً يمتد طوله أكثر من ٣ آلاف كيلو متر الأمر الذي يجعل الجدوى الاقتصادية لإقامة مثل هذا المشروع تأتي بشمارها على المدى القصير جداً، كما يؤكد مخبصون واقتصاديون.

ولعرفة أسباب غياب هذه الخدمة وعدم تشجيع القطاع الخاص المحلي والأجنبي في تنفيذ مثل هذه المشاريع والأهمية الاقتصادية لإقامتها طرحت وكالة الأنباء اليمنية (سبأ) هذه القضية بجميع إبعادها على عدد من مسؤولي الجهات ذات الاختصاص..

"ليست من اختصاصنا"

يؤكد مدير مكتب النقل بمحافظة عدن فهد مشعري ان إنشاء هذه الخدمة لاتقع ضمن اختصاصات مكتب النقل.. إلا انه أشار ضمناً إلى ان إقامة مثل هذه الخطوط ستكون عديمة الفائدة لأن شركات الملاحة ومكاتب السياحة والتي انتشرت بشكل كبير في المحافظة لا تعمل إلا في المواسم..منوها بأن مؤسسة مواني خليج عدن هي المسئولة والختصة بمثل هذه الخدمات.

وقال " للأسف لا توجد سفن ملاحية حتى تكون هناك سفن خدماتيه بالرغم من الموقع الاستراتيجي الهام لمدينة عدن "

"وضع مالي صعب"

يدير مدير الإحصاء والتخطيط بمؤسسة مواني خليج عدن احمد مثنى عدم

استثمارات الاتحاد الأوروبي في مصر تنمو بسرعة السلاحفة

اتجاهين : الأول، محاولة النفاذ والتعامل مع دول الاتحاد الأوروبي ، والثاني يتم من خلال العلاقات الثنائية التي تقوم مصر بعدها مع الدول الأوروبية فمثلاً قامت مصر بعمل إتفاقات مع إيطاليا وبريطانيا لها استثمارات مهمة في قطاع الغاز "

سمات رئيسية

أما د: سمير رضوان المدير التنفيذي للمنتدى الاقتصادي المصري فأشار إلى أن مستويات الاستثمار الأجنبي المباشر بشكل عام عن منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا تنقسم بأربع سمات رئيسية هي : أولا ، أنها لم تتراكم داخل منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا مع التدفقات لسائر العالم ، ثانياً أن معظم التدفقات الاستثمارية توجهت لعدد قليل من الدول وتم تركيزها في قطاعات قليلة ذات مجال استثماري محدود ، ثالثاً تشير الأرصدة والتدفقات أنها لم تمثل سوى نسبة ضئيلة من اقتصاديات المنطقة سواء من حيث إجمالي التكوين " رأس المال الثابت" أو من حيث الناتج المحلي الاجمالي ، رابعاً : إن نسبة تدفقات الاستثمارات العربية البيئية تمثل نسبة كبيرة من التدفقات الاستثمارية إلى داخل دول المنطقة ، وغالباً ما تنخفض تقديراتها في الإحصاءات المالية الدولية "

ويضيف : إن الفترة الأخيرة شهدت زيادة في حجم الاستثمارات الأوروبية في مصر إلا أن هذه الزيادة لم تصل بعد إلى المستوى المطلوب ، وذلك يرجع لأسباب عديدة منها أن مناخ الاستثمار في مصر لم يكن في خلال الفترة السابقة على ما هو عليه الآن ، بالإضافة إلى التوجه الجديد لسدول الاتحاد الأوروبي وهي سياسة الجوار والتي تدخل نوعاً من الشروطية لفتح أسواقها للسلع من دول الجنوب وهذه الشروط تتمثل في متطلبات معينة مثل تحسين مناخ الاستثمار والديمقراطية وحقوق الإنسان " ويشير إلى أن مصر تسير حالياً في



د. عبدالرحمن يسري : الاستثمارات الحالية لا تناسب مع الامكانيات المتاحة

السير /جمال بيومي : تهيئة المناخ المحور الأول لزيادة الاستثمار

إلى الدائرة الأفريقية والعربية كأسبقية أولي ثم الأسواق العالمية ، مستغلين في ذلك ما يتحه اتفاقية المشاركة المصرية الأوروبية من تعاون في نقل التكنولوجيا وكذا إتفاقية

التدريب للعمالة المصرية ، وتشجيع رؤوس الأموال المصرية على المشاركة في مشروعات مشتركة لتصنيع منتجات ذات علامات تجارية عالمية داخل مصر ، ثم تصديرها ونقل التكنولوجيا الحديثة ورفع مستويات

بسبب العاملين في مجال الاستثمار ، ولذلك فلابد من تأهيل الكوادر للارتفاع بأدائهم والوصول إلى المستوى الذي يجعل المستثمر العربي والأجنبي يقدم على العمل في مصر دون خوف أو تردد "

أقل الطموحات

ويشير د: حمدي عبدالعظيم الخبير الاقتصادي أن دول الاتحاد الأوروبي هي الشريك التجاري الأكبر مع مصر ، حيث تمثل تجارة مصر مع دول الاتحاد حوالي ٢٠٪ من إجمالي تجارتها الخارجية ، وتعد بريطانيا على رأس الدول الأوروبية من حيث الاستثمار في مصر ، حيث يبلغ استثمارها حتى ٢٠٠٢ حوالي ٤٢٢ مليون جنيه ، وتستثمر أيضاً تحت مظلة قانون المناطق الحرة ٨٩٢ مليون دولار وتستثمر تحت القانون ٩٩٢ مبلغ ٩٩٢ مليار جنيه مصري ، وتأتي فرنسا وسويسرا وإيطاليا والمانيا على التوالي بعد بريطانيا في حجم الاستثمارات الأجنبية المنفذة في الأراضي المصرية "

ويؤكد على أهمية تشجيع جميع الاستثمارات سواء العربية أو الأجنبية ولا يقتصر الأمر على جهات بعينها دون الأخرى ، ومحددات الاستثمار واحدة ومن ثم فإن تهيئة المناخ وإزالة العقبات وأشكاله البيروقراطية التي يعاني منها المستثمر المصري أولاً قبل الأجنبي تعد هي الفيلس لجذب وزيادة معدلات الاستثمار بشكل عام ، والتشريعات الاستثمارية في مصر في حد ذاتها جيدة وتنافس أكبر الدول في الاستثمار كتشريعات "وكنك الإجراءات والإصلاحات الجبركية والضريبية التي حدثت مؤخراً تعد خطوة مهمة ، إلا أن التطبيق مازال به العديد من المشكلات

القاهرة / ١٤ أكتوبر /

تأتمر عبد الستار : في مقدمة الاستثمارات الأجنبية ، حيث يعد مع مصر وتمثل تجارة مصر مع الاتحاد حوالي ٤٠٪ من إجمالي التجارة الخارجية ، وتبلغ ٨.٥ مليار دولار ، في حين تأتي دول شرق آسيا في المرتبة الثانية بقيمة ٨.٣ مليار دولار ، والدول العربية بقيمة ٨.٢ مليار دولار ثم تأتي الولايات المتحدة الأمريكية بحجم تجارة مقداره مليار دولار فقط ، وتعد المملكة المتحدة على رأس الدول الأوروبية من حيث الاستثمار في مصر حيث بلغت استثماراتها لأكثر من ٤٢٢ مليون جنيه " ويؤكد اقتصاديون على أن هذه الأرقام لم تصل إلى الطموحات التي نريدها أو حتى الإمكانيات التي يتبناها مصر للمستثمرين ، حيث أن مستويات الاستثمار الأجنبي في مصر بشكل عام غير مرضي بالمرة ، إلا أنه من المتوقع وجود استثمارات أجنبية قائمة خاصة من دول الاتحاد الأوروبي خلال الفترة القادمة ، مؤكداً ان مصر بدأت تستعيد الثقة في تهيئة مناخ جيد، جانب للاستثمار ، مما يساعد على جذب رؤوس الأموال في مجالات مختلفة للاستثمار داخل مصر " وشهدوا على أهمية تشجيع كل الاستثمارات سواء العربية أو الأجنبية وتهيئة المناخ وإزالة العقبات وبعض أشكال البيروقراطية التي يعاني منها المستثمر المصري أولاً قبل الأجنبي ، وهذه النقطة هي الفيصل لجذب وزيادة معدلات الاستثمار بشكل عام ، ولابد من تأهيل كافة الكوادر الحكومية وخاصة في المجالات لارتفاع بأدائهم والوصول إلى المستوى الذي يجعل المستثمر العربي والأجنبي يقدم على العمل في مصر دون خوف أو تردد "