14 أكتوبر
يومية - سياسية - عامة
الأحد 24 مايو 2009 م - العدد (14478) السنة الحادية و الأربعون
Email: 14october@14october.com

نحن حريصون كل الحرص على أن لا تراق قطرة دم واحدة بعد ماحدث في 94 م

علي عبدالله صالح - رئيس الجمهورية

في الذكرى الـ 19 للعيد الوطني

منجزات الوحدة شواهد شامخة لا ينكرها إلا جاحد

لن نجافي الحقيقة إن قلنا بملء الفم إن يوم الثاني والعشرين من مايو 1990م، هو يوم انطلاقة التنمية الحقيقية في يمن الثورة والجمهورية عموما، وفي المحافظات الجنوبية والشرقية - سابقا - على وجه الخصوص، ذلك أن التنمية قبل ذلك التاريخ لم تكن سوى مجرد هبات هنا وهناك، في هذا القطاع أو ذاك، تتربص بها الأحداث، والاصطراع الدوري، القبلي، المناطقي، التي ظلت حريصة على صفات، وإلصاق صفات اليمين واليسار الماركسي، مع أنها كانت أبعد ما يكون عنها، باستثناء منطلقاتها الحقيقية المتخلفة المعروفة، والتي ظلت تحكم العلاقة الدموية بين مختلف القبائل والعشائر المتناحرة.

عدن / عبدالجبار ثابت - تصوير / علي الدرب

صحيح أن المحافظات الشمالية - سابقا - كانت بدأت تشهد وتيرة حركة تنموية نشيطة منذ ما قبل ذلك التاريخ بسنوات بعد تسلم فخامة الأخ الرئيس مقاليد السلطة عام 1978م، إلا أن ذلك كان لا يمثل شيئا كثيرا أمام الوضعية المتخلفة لهذه المحافظات الخارجة لتوها من حروب قبلية وسلالية وحزبية تداخلت أو تلت معارك الثورة ضد الملكيين، وانتصار المقاومة الشعبية ضد فلولهم.

وهكذا؛ فقد مثلت الوحدة، مع توأمها (الديمقراطية) ميدانا واسعا للبناء، وإعادة البناء المادي، والمعنوي، ومنطلقا، وبيئة خصبة لمسيرة تنمية عظمى تتحدث عنها الأرقام، وتؤكدها المنجزات، من وضع لأحجار الأساس، وافتتاح لمشاريع جديدة في كل مناسبة، وفي كل محافظة، وبمليارات الريالات، والدولارات.

وحسب رئيس الوزراء في حديثه في الاجتماع الموسع للقيادات والشخصيات الوطنية الذي رأسه فخامة الأخ الرئيس علي عبدالله صالح رئيس الجمهورية مؤخرا؛ فإن المعدل السنوي لبناء المدارس قد بلغ اليوم «1200» مدرسة لاستيعاب الطلاب في مختلف مستويات التعليم، فيما ارتفع عدد الجامعات إلى ثماني جامعات حكومية مقارنة بجامعتين فقط عام 1990م، فضلا عن خمس جامعات حكومية هي الآن قيد الإنشاء إضافة إلى عدد من الجامعات الأهلية.

هذه فقط صورة مختصرة ومشرقة من منظومة الصور البليغة المعبرة عن الواقع الحي في مسيرة البناء، والتي يحاول البعض جحودها والتنكر لها، والتقليل من شأن ما تحقق، وتصوير الواقع بغير صورته الحقيقية، والدعوة للعودة إلى الخلف، وتصوير حياة الناس في ذلك الزمن التعيس، وكأنهم كانوا «في جنات النعيم» مع أن الجميع يعلمون كذب هذه الإدعاءات ويتذكرون مدى الحرمان الذي عاشوه مقاتلين من أجل كيلو بصل، أو مناضلين في سوق السمك من أجل الفوز بكيلو سمك «أبو ثمرة» في الوقت الذي كانت القيادات غارقة في ميزات بطائق شركة النصر للتجارة الحرة.

كذا كان حال كل المحافظات الجنوبية والشرقية - سابقا - عناء في عناء.. وحرمان في حرمان.. باستثناء الموت، وسفك الدماء، فقد كان بالمجان.. وفي حينه في كل بضع سنوات.. ولم تستثن محافظة من هذا العبث بما في ذلك محافظتا عدن وحضرموت.. المعروفتان بأنهما الأميل إلى المسألة.. والتحضر.. وحب العمل.. والبعد عن التناحر.. ومع ذلك.. فقد كان ما كان ..

وها هما اليوم في عهد الوحدة.. محل الرعاية.. واتجاه العناية .. ومع ذلك لا يتركهما صناع الفتنة.. وكأنه قد كتب عليهما في اللوح المحفوظ أن تظلا مع الحرمان.. تشربان دموع الأحزان وتلبسان على الدوام ثياب الحداد.. ولا عجب بعد ذلك أن يخرج الناس في كلا المحافظتين يؤكدون وقوفهم مع الوحدة.. ويجددون العهد على المضي قدما خلف فخامة الأخ الرئيس القائد.. وخلف برنامجه الانتخابي لصنع المستقبل الحر والسعيد.

ولعل من المهم بعد هذا أن نضع النقاط على الحروف، فعدن وحضرموت مع الوحدة.. ولكن لماذا ؟ وهنا الإجابات ستجدونها أرقاما ومنجزات.

في عدن

تشهد المحافظة «عدن» حراكا تنمويا كبيرا، شمل مختلف صعد التنمية، ومجالات العمل الاقتصادي والتجاري والخدمي ومجالات الإنشاءات والبنية التحتية، ومن ذلك المنطقة الحرة التي كان النظام الشمولي الآفل قد وضع عليها آخر لمساته الهدامة المتمثلة بقانون التأميم، والذي مثل ثالثة الأثافي بعد حرب 1967م بين العرب وإسرائيل، وما تلاها من إغلاق قناة السويس، وتحويل مسار الملاحة العالمية باتجاه رأس الرجاء الصالح، فجاء هذا القانون ليكمل مراسم الدفن لثالث أو رابع ميناء حر على مستوى المعمورة، وينهي ازدهار عاشته عدن على مدى حقب طويلة من الزمان (1850 - 1969م)، عندما حلت المحافظة من زهرتها، فهجرها الاستثمار والمستثمرون، وسكنها الغربان، وزوار الليل الذي مزقوا علائقها، وشردوا سكانها، ونكلوا بأحرارها، وكل صاحب رأي مخالف.

عودة المنطقة الحرة

بعد إعادة توحيد الوطن في الثاني والعشرين من مايو 1990م، كانت هذه المدينة على ميعاد مع إشراقة شمس جديدة.. فقد جرى تعيين وتسمية مدينة عدن كعاصمة اقتصادية وتجارية للجمهورية الفتية.. الجمهورية اليمنية.. فوضعت الحكومة في أولويات مهامها الاقتصادية؛ الاستفادة القصوى من إمكانيات عدن جغرافيا، واقتصاديا، وبشريا، وتطويرها، وتأهيلها لاستيعاب إقامة منطقة حرة متكاملة فيها، تجعل منها مركزا للتجارة الدولية، وقاعدة ينهض عليه اقتصاد البلد، باتجاه تعزيز، وتنويع مصادر الدخل.

هذا التوجه - في الحقيقة - لم يأت من فراغ، فقد أصبحت عدن اليوم تحظى بأهمية متعاظمة بالنسبة إلى خطوط حركة التجارة العالمية، وخصوصا في مجال الشحن، والنقل البحري ما بين شرق آسيا، وشمال أوروبا.فضلاً عن أهميتها بالنسبة إلى خطوط التجارة الإقليمية؛ ما بين دول المنطقة، وذلك بالنظر إلى مزايا موقعها الإستراتيجي.

ولذلك؛ كان لابد من التسريع بخطى هذا التوجه الحكيم، فكان أن تم إعلانها عام 1991م؛ منطقة حرة، وفي الأول من أبريل 1993م صدر قانون المناطق الحرة رقم «4» الذي نصت المادة الثانية منه على إنشاء منطقة حرة تشمل مدينة عدن التي يتم فيها تطبيق نظام المنطقة الحرة على مراحل على أن يحدد مجلس الوزراء بقرار ينشر في الجريدة الرسمية الحدود الجغرافية للمنطقة «الحرة» والمواقع التي سيبدأ فيها التطبيق، وتاريخه.

وتتابعت بعد ذلك الإجراءات؛ ففي 25 أبريل 1993م، صدر قرار رئيس مجلس الوزراء رقم (65) بشأن المواقع، وحدودها الجغرافية التي سيبدأ فيها التطبيق، وتضمن هذا القرار بالتحديد (15) منطقة في المحافظة؛ بمساحة تصل إلى 32,5 ألف هكتار.

وقد تحددت الأهداف العامة لإنشاء هذه المنطقة بدمج عدن بالاقتصاد العالمي، وتحويلها إلى مركز للاستثمار والتجارة الدولية، بما يعنيه ذلك من صناعة بيئة استثمارية خصبة، وتسريع وتيرة التنمية المستمرة، وتشجيع القدرات الإبداعية، والعلمية وملكة الابتكار لتأمين الوصول إلى الاعتماد على النفس، مع المحافظة على البيئة الطبيعية والعمرانية.

خطة عامة للتطوير

ومن أجل تحقيق ذلك الهدف الرائع تحويل شعار : إنشاء المنطقة الحرة كمطلب اقتصادي، إلى واقع حي - فقد قامت الهيئة العامة للمناطق الحرة خلال الفترة من 1991 - 1993م، وبمساعدة إحدى شركات الاختصاص الدولية بإعداد الدراسات الشاملة، والخطة العامة لتطوير المنطقة الحرة بعدن.

هذه الخطة شملت 45 مشروعا رئيسيا، و(110) مشاريع فرعية يتم تنفيذها على أربع مراحل، في مختلف قطاعات التطوير، والبنى الأساسية، وبقيمة قدرت بنحو «5,8» مليارات دولار.

وفي إطار مساعي الحكومة لوضع هذا المشروع في مساره الواقعي، الحي، الخصب، لم تنس أن تقدم أيضا المميزات، أو المزايا الجاذبة التي من شأنها جذب الشركات العالمية الكبرى للدخول في مضمار العمل.

ومن ذلك، وفي قائمته؛ إمكانية أن تكون الملكية أجنبية 100 %، والإعفاء من ضرائب الأرباح التجارية والصناعية، وضرائب الدخل السارية في البلاد لمدة لا تزيد على عشر سنين، وحرية تحويل رؤوس الأموال، والأرباح إلى خارج المنطقة الحرة، ورفع القيود على العملة، وإعفاء غير اليمنيين من ضرائب الدخل، ومن أي قيود على استقدامهم، واستخدامهم فضلا عن الحرية في اختيار : المجال الاستثماري، والشكل القانوني للمشروع وتحديد الأسعار والأرباح.

ويمكن أن نقول إن منطقة عدن الحرة أرض بكر ما زالت تنتظر الاستثمار في مختلف فروعه وأحجامه؛ سواء أكان في البنية الأساسية، أم في الصناعة، أو التخزين والتبريد، أو السياحة، أو الإسكان، أو المشاريع التجارية والخدماتية عموما.

وبالفعل فقد بدأ العمل في حينه، سواء أكان على مستوى مشاريع التطوير، أم البنى الأساسية، ومن ذلك؛ المرحلة الأولى من مشروع ميناء عدن للحاويات، وبقيمة بلغت (250 مليون دولار أمريكي).

ففي 26 / 8 / 1996م؛ قام فخامة الأخ الرئيس علي عبدالله صالح رئيس الجمهورية، وبمناسبة الاحتفال بالذكر «110» لتأسيس الغرفة التجارية والصناعية بمحافظة عدن بوضع حجر الأساس لمشروع محطة الحاويات والمنطقة الصناعية، حيث تم إنجاز هذه المرحلة خلال سنتين وثلاثة أشهر.

وقد تمثلت أعمال هذه المرحلة باستخراج ما مقداره «11,5 مليون متر مكعب» من التربة البحرية، وردم المرحلة الأولى، والثانية، والثالثة من المشروع، وحفر أساسات الرصيف إلى عمق «20,75 متر»، وتعميق المرسى إلى «16 مترا»، مع إمكانية تعميقه إلى 18 مترا، وتعميق مدخل القناة البحرية بطول «6,5» كيلو مترات ما بين 15 وحتى 15,5 مترا، وتعميق حوض الاستدارة بقطر سبعمائة متر، وعمق 15 مترا.

كما تمثلت بإنشاء (680 مترا) من الرصيف بعمق (16 مترا) تحت مستوى سطح الماء، وتجهيز مرسيين لاستيعاب أكبر ناقلات الحاويات في العالم، وبطاقة استيعابية لـ «500» ألف حاوية سنويا، سعة 20 قدما، وإعداد ساحة للحاويات بمساحة (35 هكتارا)، وتجهيز هذه الساحة بـ «252» نقطة كهربائية لحاويات التبريد، فضلا عن توريد وتركيب : أربع رافعات جسرية للحاويات على الرصيف حمولتها أربعون طنا على بعد (55 مترا)، وثماني رافعات جسرية لتوزيع الحاويات على ساحة التخزين، ورافعتين شوكيتين للحاويات الفارغة، و22 قاطرة، و45 مقطورة، بالإضافة إلى معدات، وسيارات مختلفة، وتجهيز الميناء بأحدث أجهزة الاتصالات والكمبيوتر.

وقد شملت هذه المرحلة المنجزة كذلك : إنشاء محطة لتوليد الكهرباء بقدرة (14 ميجا وات)، قابلة للزيادة إلى (25 ميجا وات)، وإنشاء محطة لمعالجة الصرف الصحي، وتجهيز الميناء بنظام تموين السفن بالمياه، وإقامة نظام تصريف مخلفات السفن داخل منطقة الميناء حفاظا على البيئة، وتوسيع الطريق المؤدية إلى المشروع إلى أربع مسارات، فضلا عن مباني الإدارة، وورشة الصيانة، ومخزن تفريغ الحاويات.

ثم تحركت عجلة العمل ...

ففي 19 مارس 1999م، تم البدء بتشغيل ميناء عدن للحاويات بما أنجز في المرحلة الأولى، وفي 2001م، تم تركيب وتشغيل رافعة خامسة لرفع الحاويات لترتفع قدر الميناء على المناولة إلى (625 ألف حاوية T E U في السنة)، وفي 2001م، أنجزت المرحلة الأولى من مشروع المنطقة الصناعية - التخزينية بكلفة أربعة ملايين دولار والتي كان العمل فيها قد بدأ تنفيذيا عام 2000م، وتخطيطا، ودراسات عام 1997م ليبدأ العمل في تشغيلها نهاية عام 2001م.

إن هذا المشروع الذي أصبح اليوم يجتذب المئات من المشاريع الاستثمارية في مجالات الصناعة والتجارة والتخزين والساحة والإسكان والخدمات العامة، وبمليارات الدولارات.. يكفي وحده للإجابة عن سر هذا الالتفاف الذي تبديه جماهير المحافظة "عدن" حول قيادتها الوفية بزعامة فخامة الأخ الرئيس علي عبدالله صالح رئيس الجمهورية فما البال إذا وضعنا في الحسبان قائمة المنجزات العظيمة التي تتحقق يوما عن يوم في عدن - على سبيل المثال - قائمة بالمشاريع المنجزة وتكاليفها وسنوات الإنجاز

الاتصالات .. إنجازات مذهلة

لم يكن هذا القطاع يشغل أي حيز من الاهتمام.. حتى تحقيق وحدة الوطن في الـ "22" 1990م.. فقد استمرت الأجهزة القديمة والسنترالات التي أكل عليها الدهر وشرب، والتي أنشئت قبل الاستقلال الوطني عام 1967م، تعمل، وتؤدي وظيفتها المتواضعة حتى عام 1980م، عندما تم إنشاء هيئة الاتصالات السلكية واللاسلكية حيث تم البدء بإقامة شبكة ميكروويف لربط عدن بالمحافظات، وبناء سنترالات متنقلة، وإدخال التلكس الآلي.

ومع أن هذه الأعمال قد كان من شأنها حل بعض الصعوبات والاختناقات؛ إلا أنها ظلت مع ذلك قديمة وتماثلية وغير مواكبة للنمو المتسارع على طلب الاتصالات، بل لا تتمشى مع متطلبات العصر الحديث حيث لم تتجاوز الخطوط الهاتفية المركبة في محافظة عدن الـ "19,600" خط هاتفي، فيما كانت ضواحي عدن قبل الوحدة تفتقر أشد الافتقار لهذه الخدمة لعدم القدرة على التغطية حتى بما هو متوافر من هذه التقنيات المتخلفة.

أما أنظمة التراسل بين هذه السنترالات، فقد كانت هي الأخرى قديمة، وعبارة عن كيبلات نحاسية كانت قد مدت في خمسينات القرن الميلادي المنصرم، وظل التراسل بين عدن والمحافظات الأخرى غير ممكن إلا عبر شبكة المايكرو ويف التي أنشئت عام 1985م، والتي كانت سعتها الإجمالية تبلغ (960 قناة)، منها (196 قناة) مخصصة للاتصال مع المحافظات، وقد توقف العمل بهذا النظام في التراسل عام 1999م.

ولذلك لم يكن أمام قيادة وزارة الاتصالات ومؤسسة الاتصالات - والحال كما ذكرنا - سوى الوقوف إزاء هذه الوضعية التي تقتضي المعالجة السريعة، فكان أن تم تأسيس فرع لإدارة الإنشاءات في المؤسسة العامة للاتصالات في العاصمة الاقتصادية والتجارية "عدن" مهمتها إنشاء البنية التحتية، وتنفيذ مشاريع الاتصالات في المحافظة، فضلا عن اتخاذ قرار بتحديث شبكة المايكروويف، وتحويلها من تماثلية قديمة بسعة (196 قناة) إلى شبكة رقمية بسعة (1960 قناة) رقمية حديثة.

وفي مايو 1992م، تم إدخال خدمة الهاتف السيار، وإدخال نظام اتصال حديث فكانت اليمن من أول دول المنطقة التي تدخل هذا النظام حينها، ثم جرى إلغاء جميع السنترالات القديمة التماثلية واستبدالها بسنترالات رقمية حديثة بسعة إجمالية بلغت في 5 مارس 2005م "116" ألفا و"212" خطا مجهزا يعمل منها (82 ألفا و984 خطا) بمبلغ إجمالي يقارب (69 مليونا و727 ألفا و200 دولار أمريكي).

كما ربطت البلاد بالعالم بكيبل بحري عبر منفذ عدن - جيبوتي بأحدث تقنيات الألياف البصرية بطول (266 كيلو مترا)، فضلا عن إنشاء محطة الربط الطرفية في المعلا لتربط شبكة الاتصالات القائمة «P S T N» ومنظومة الكيبل المذكور، وجهزت يومها بـ "1920" قناة، علما بأن السعة القصوى لهذا الكيبل تبلغ (عشرة آلاف قناة هاتفية دولة).

أما في عدن فقد تم تحديث هيكلية نظام التراسل مع المحافظات باستخدام أحدث تقنيات الألياف البصرية .. هذا المشروع مر بعدة مراحل، فبعد أول تحديث - كما ذكرنا سابقا - للوصول إلى الهيكل النبضي اللا تزامني والذي بلغت فيه السعة (1920 قناة)، ثم الاتجاه نحو الهيكل النبضي المتزامن، وقد مر هذا بثلاث مراحل، ابتدأت إلى (30240 قناة)، وما زال العمل متواصلا للتوسع والتحديث.

ولم يقف العمل عند الهاتف الثابت، بل تواصل بإقامة البنية التحتية للهاتف النقال، فتم إنشاء سنترال لـ "يمن موبايل" في دار سعد بسعة مركبة تبلغ "300,000 خط"، قابلة للزيادة إلى الضعف، بالإضافة إلى إقامة (15 محطة) تابعة لهذا النظام "الجيل الثالث من نظام CDMA لتغطية حاجة محافظة عدن، وبلغت كلفة هذا المشروع (804 ملايين و750 ألف ريال).

وهكذا، فقد تواصلت الخطوات الطموحة في هذا المجال، فبنيت المباني الجديدة للسنترالات وبمواصفات عالية، وتجهيزات كاملة عملية وإدارية وفنية، بل تم كذلك النهوض بمشروع متكامل للإنترنت، حيث بدأ العمل فيه عام 2002م في مختلف محافظات الوطن، ويوجد حاليا في عدن ستة سنترالات ATMTFR لتراسل المعطيات، وتم تركيب نظام ADSL في أربع مناطق من عدن : المعلا "120 قناة" وخور مكسر "70 قناة" ومثلها في المنصورة، ومثلها في عدن "كريتر" حيث بلغت الكلفة الإجمالية لمشاريع الاتصالات بعدن حتى عام 2005م (16 مليار ريال).

المياه والصرف الصحي

من أهم المشاريع المنجزة في هذا القطاع، مشروع مياه عدن الكبرى الذي ضم طائفة واسعة من الأعمال التي كان من شأن إنجازها الإسهام في توسيع طاقة الإنتاج، وتحسين منظومة تموين المياه في العاصمة الاقتصادية والتجارية / عدن.

كما أن من ضمن المشاريع المنفذة؛ مشروع مجاري عدن الكبرى العقد "201" والمرحلة الثانية "العقد 3" الذي شمل مجموعة من الأعمال بقيمة استثمارية للمشروعين بلغت (14 مليارا و885 مليون ريال).

هذا بالإضافة إلى عدد من المشروعات الفرعية التي نهض بها الصندوق الاجتماعي للتنمية، وهي سبعة مشاريع في قطاع المياه بكلفة (348 ألفا و500 دولار أمريكي تقريبا، وستة مشاريع في مجال الصرف الصحي بمليون و31 ألفا و270 دولارا أمريكيا، نفذ معظمها في أطراف المحافظة النائية.

الكهرباء

شهد هذا القطاع في عهد الوحدة اليمنية، وكغيره من القطاعات إنجاز عدد من المشاريع، كان من أهمها :

مشروع الطاقة الثالث الذي بلغت كلفته الإجمالية (23 مليونا و243 ألفا و243 دولارا أمريكيا، شمل بناء وتركيب وتشغيل خمس محطات تحويل رئيسة، بالإضافة إلى عدد من الأعمال الفرعية في جانب الشبكة.

أما خط الربط الكهربائي "تعز / عدن" فقد بلغت قيمته (67 مليونا و370 ألف دولار)، وهو المشروع الذي نفذ لربط المنظمتين الكهربائيتين بعد تحقيق وحدة الوطن.

كما تم النهوض بعدد من المشاريع الأخرى ومنها :

إعادة تأهيل منشآت الكهرباء المتضررة من السيول بكلفة مليون و507 آلاف و27 دولارا أمريكيا، ومشروع محطة كهرباء التواهي بكلفة أربعة ملايين و268 ألفا و953 دولارا، ومشروع تعزيز التوليد في محطة خور مكسر بخمسة ملايين و737 ألفا و89 دولارا أمريكياً، ومشروع مد الروافد الجديدة بقيمة مليون و189 ألفا و190 دولارا أمريكيا، ومشروع تحسين وتأهيل الشبكة بكلفة خمسة ملايين و227 ألفا و27 دولارا أمريكيا، ومشروع تحسين شبكة النقل / جهد 33 ك . ف، بكلفة خمسة ملايين و702 ألف و703 دولارات أمريكية.

ويبلغ إجمالي الطاقة المتوافرة حاليا 180 ميجا وات ومن المتوقع أن تصل عام 2010م إلى 250 ميجا وات، وقد بلغ إجمالي نفقات الدولة على قطاع الكهرباء في عدن خلال الفترة من 1990م حتى 2004م "41 مليونا و5 آلاف و405 دولارات أمريكية.

الطرق

تميزت محافظة عدن عن سائر حواضر المنطقة والبلدان المجاورة بنهضتها الحضرية المبكرة لموقعها الإستراتيجي المتميز، وارتباطها بحركة الملاحة الدولية، ومنحتها الإدارة البريطانية الأولوية في النمو مع بداية القرن العشرين الميلادي، فوصلت عدن بذلك الاهتمام إلى أعلى مستوى من النمو في الشرق الأوسط، وامتلكت كل مقومات المدينة الحديثة مدعومة بمنظومة عالية من البنى التحتية والأساسية، ومنها شبكة الطرق الحديثة والمسفلتة.