ميلادها يعود إلى ماقبل الثورة

مؤسسة النقل البري.. تعود إلى نقطة البداية

أصولها وأراضيها تقدَّر بعشرات المليارات.. وهناك من أرادوها بربع قيمتها

* الأصالة، العراقة، الخبرة.. مفردات ومصطلحات تتفاخر بها الشركات والمؤسسات الاقتصادية في المنافسة أو التسويق لمنتجاتها، وكلما مرّت سنوات وعقود من الزمن على نشأة أي مشروع، كان الاعتزاز به أكبر..

ولم يسبق وأن سمعنا أو قرأنا ان هناك مؤسسات استراتيجية وخصوصاً التي يرتبط نشاطها أو خدماتها بحياة الناس وحركتهم قد اصابتهم الشيخوخة إلاّ عندنا هنا في اليمن، تكون سبباً رئيسياً لتدمير ووأد أي مشروع مهما كان حجمه أو تاريخه، وفي زمن قياسي.. باتباع كل الحلول المربحة، والطرق الممكنة لذلك، وأبسطها موضة العصر في المصطلحات الاقتصادية- الخصخصة- بمفهومهم..

❖تحقيق: منصور الغدره

والحال هنا ينطبق على الوضع الذي وصلت إليه اليوم المؤسسة العامة للنقل البري، ولحظات الاحتضار التي بقيت من عمرها الطويل الذي يمتد لنصف قرن تقريباً، وهو الشريان النابض الوحيد في حركة وتنقّل المواطن اليمني، بعد كل هذا العمر يجرى له حالياً تفصيل «كفن» التصفية والترتيب لمراسيم (التشييع) ودفنها إلى الأبد..!!

وحتى لاتذهب جريمة انهيار هذا المشروع دون معاقبة أو مساءلة، لابد من المرور على مراحله منذ نشأته- من المهد إلى اللحد- الذي يتم تسويته اليوم ليغيب إلى الأبد..

الحكاية من البداية

○ هنا في صنعاء كان موطن الميلاد قبل ٤٨ سنة- أي مطلع عام ١٩٦١م حينما اتفق تسعة من التجار حينها على رأسهم الحاج علي محمد السنيدار- أول رئيس لمجلس الإدارة- على تأسيس شركة الخطوط البرية اليمانية- شركة مساهمة برأس مال (٢٥٠) ألف ريال فرنسي- تريزا- وزعت في (٥٠) ألف سهم، وقابلة للزيادة إلى مليوني ريال في (٤٠٠) ألف سهم، وفقاً للنظام الأساسي وتضمنت أهداف الشركة الأولى في اليمن كشركة مساهمة للقطاع الخاص- توفير خدمات النقل للمواطنين والبضائع داخل المدن الرئيسية.

وحسب تقرير المحاسب القانوني في عام ١٩٧٣م- حققت الشركة أرباحاً السنوات العشر الأولى من عمرها- خلال الفترة ٦١-١٩٧٠م بنسبة نمو ٢٠٪ ليرتفع رأسمالها إلى ٦٨٣ ألف ريال جمهوري..

لكن يبدو ان الشركة قد أصابتها (عين)، فمنذ التاريخ وحالها غير مستقر، فتوالت عليها قرارات الوصايات ولجان التصفية إلى اليوم، ولا تكاد تخرج من تصفية إلاّ ودخلت في أخرى، ولم يستقر بها المقام إلاّ في منتصف عام ١٩٨٢م عندما صدر القرار رقم (٤٠) والقاضي بإنشاء المؤسسة العامة للنقل البري لتحل بديلة عن الشركة اليمنية للنقل البري التي هي الأخرى كانت قد حلت مكان شركة الخطوط البرية اليمانية، ولأن الشركة اليمنية التي شكلت كقطاع مختلط برأسمال (٢٠) مليون ريال بمساهمة الحكومة بنسبة ٥١٪ وشركة رينو الفرنسية بنسبة ١٥٪ ونسبة المساهمين لموجودات أصول الشركة المنحلة ١٦٪، وطرحت نسبة ١٨٪ للاكتتاب العام.. لكن هذه الشركة لم تدم، فظلت محل خلاف حتى أواخر عام ١٩٧٨م، حينما بدأت الحكومة التفكيرفي مفاوضات مع الشركاء لشراء الأسهم لتصبح بالكامل مملوكة للدولة بتاريخ ٢٠ يونيو ١٩٨٢م، والذي يعتبر هو يوم ميلاد المؤسسة العامة للنقل البري- برأسمال (١٠٠) مليون ريال، لتتوسع بعد ذلك في نشاطها واستثماراتها ليصل إجمالي ما أنفقته على المشروعات الاستثمارية في شراء الأراضي وتشييد مباني فروعها خلال أربع سنوات فقط للفترة ٨٢-١٩٨٥م مبلغ وقدره ٧٧,٨٧٢,٦٨٣ ريالاً، إضافة إلى ما كان موجوداً لديها في السابق منذ سنوات التأسيس، وزادت العدد السنوي لرحلات اسطولها بين المحافظات ليصل في عام ١٩٨٥م- إلى ١٨,٦٩٠ رحلة بمعدل ٥٢ رحلة يومياً، نقلت ٦٥٧,٥٧١ راكباً على متن اسطولها البري الذي كان قد وصل حينذاك إلى ٩٠ باصاً حديثاً..

ممتلكات مغرية

○ ما تمتلكه المؤسسة من أصول وأراض ومبانٍ لفت الانظار إليها ماجعلها هدفاً الجميع، ومنذ عام ١٩٩٨م والمؤسسة بكل ما تملكه من أصول وموظفين تعيش تحت رحمة اطماع النافذين..

سيما وان هناك أراض اشترتها المؤسسة خلال فترة ٦١-١٩٨٥م في صنعاء والحديدة وتعز تصل قيمتها إلى ٤,١٠٦,٣٤٧ ريالاً.. لكم أن تتخيلوا مثل هذا المبلغ في ذلك الوقت.. ولنفس الفترة أنفقت المؤسسة على إنشاء

فضيحة «رينوجت» أمام نيابة الأموال.. ومسؤولو النقل يؤكدون على تسوية القضية

مبانيها مبلغ ١٤,٠٥٩,٧٩٦ ريالاً.

○ موضوع القضاء على مؤسسات ومشروعات حيوية لأجل نهب أراضيها يجذب إليه الكثير للتفتيش في خباياه وصناديقه التي لاتزال حتى اللحظة مغلقة، والتي كانت بالأمس لاتتوقف عن حركتها الدؤوبة والمواكبة لنشاط أسطول مؤسستهم الفانية، فيما اليوم تجدهم هناك في الفناء الطويل العريض في شارع تعز شاردين بتفكيرهم، لايحبذون التخلّي بسهولة عن حقهم لمن اسموهم (ثيران) الأراضي..

لكن عندما تطلب ما بحوزة المؤسسة وما قد اغتصب، سرعان ماتجد الجميع يعدد الأراضي والمباني في المركز الرئيسي بصنعاء وفروعها..

فضيحة أخرى

○ وقبل أن نحط رحالنا على الحال الذي وصلت إليه المؤسسة اليوم، لابد من الاشارة إلى فضيحة «رينوجت» على غرار «وترجت»، وهي صفقة شراء (١٥٠) باصاً جديداً من تصنيع شركة رينو الفرنسية..

قصة الصفقة المغشوشة كما يرويها المطلعون على خفاياها من موظفي المؤسسة: إن الصفقة تمت عندما قام وزير النقل الأسبق في عام ٢٠٠٠م بالاتفاق مع شركة إيرانية بتوريد الأخيرة (١٥٠) باصاً جديداً «رينو» للمؤسسة بقيمة (١١) مليون دولار تم حينها تسديد (٦٣٨) ألف دولار- القسط الأول- واستلام (٢٠) باصاً كدفعة أولى من الصفقة، وكل هذا تم دون علم إدارة المؤسسة.. وعندما وصلت هذه الباصات إلى المؤسسة تمهيداً لدخولها العمل اكتشف انها ليست جديدة، بل مستهلكة اعيد تصنيعها، حينها اعترض العاملون عليها وكشفوا الأمر، إلاّ أن المتورطين في الصفقة عملوا على تهدئة الأمور بطرقهم المعهودة..

إدارة المؤسسة رفضت تسديد بقية المبالغ المستحقة عليها مقابل سكوتها وعدم إثارتها للقضية مع شرط استلام بقية الباصات المحددة في الاتفاقية أو إعادة المبلغ المدفوع كقسط أول، فظلت تطالب الإيرانيين بإعادة المبلغ المسلّم لهم، والايرانيون يرفضون إعادة المبلغ، وفيما كانت بعض الباصات لاتزال تعمل ضمن اسطول المؤسسة لمدة سنتين، توصل الطرفان إلى اتفاق بإعادة الباصات الـ(٢٠) مقابل توريد الشركة الايرانية باصين جديدين للمؤسسة- أي ما يعادل نسبة ٥٠٪ من المبلغ المدفوع وهو ماتم فعلاً، ليعتبر المسؤولون في وزارة النقل والمؤسسة ان القضية «إيران جت» قد انتهت وان الملف اغلق.. في حين القضية لاتزال منظورة أمام نيابة الأموال العامة، بناءً على تقرير الجهاز المركزي والرقابة الذي يؤكد ان الصفقة تم الاتفاق عليها دون ضمانات كافية أو دراسة.

شراء الباصات من الشركة الفرنسية عبر وسيط إيراني في ظل إمكانية الشراء المباشر دون وسطاء اعتبره بعض الموظفون في المؤسسة تواطؤاً من قبل الجانب اليمني الموقع على الصفقة من البداية.. لكنهم لايعتبرون ان الطرف الآخر- الشركة الايرانية- قد غشتهم.

لجان ولجان

○ ومع ان هناك أكثر من لجنة كانت قد شكلت لحصر وتقييم أصول المؤسسة في الطريق إلى التصفية، إلاّ أن موظفيها كانوا لهم بالمرصاد، رغم أن الذين كانوا يقودون الرأي بالتصفية نافذون من العيار الثقيل إلاّ أنهم لم يستطيعوا اختراق صمود موظفي المؤسسة، وفشلوا في تمرير رغباتهم.. وبدأ ذلك يتضح جلياً في المرحلة الأخيرة من التصفية عندما توصلوا إلى قيمة أصول وموجودات المؤسسة من باصات وورش ومعدات ومبان وأراض تصل بالكاد إلى ٤ مليارات ريال، فيّ الوقت"الذي كان فيه قد تقدم مستثمر اردني للمشاركة في رأس مال المؤسسة وبوضعها الحالي، وقدر قيمة أصولها بـ١٢٠ مليون دولار، ورحب المشاركة بنسبة ٥٠٪ من ذلك مقابل دفع ٦٠ مليون دولار.. لكن طلبه قوبل بالرفض..

وأمام ما يحدث من صراع تدخل الأسبوع قبل الماضي مجلس الوزراء وأصدر ثلاثة قرارات بتحويل المؤسسات الثلاث (صنعاء وفروعها في تعز والحديدة) وعدن وحضرموت إلى مؤسسات للنقل البري، وهو ما يجري العمل عليه الآن.. وأفاد مدير عام المؤسسة المكلف- ان اللجنة الحكومية المشكلة من الجهاز المركزي للرقابة والمحاسبة والمالية والنقل والشؤون القانونية شارفت على إنجاز مهمة الفصل بين المؤسسات الثلاث وإحلال بدلاً عنها مؤسسات محلية مستقلة كما كان عليه الحال قبل الوحدة قبل دمجها في مؤسسة واحدة، وبدلاً من تحقيق المؤسسة ما وضعته في خططها المستقبلية خلال منتصف ثمانينيات القرن الماضي والانتقال بنشاطها من النقل الداخلي إلى النقل الدولي، عادت من جديد إلى نقطة البداية.

كان الله في عون وزير الداخلية

عابد الشرقي

□ أعلم أن معالي وزير الداخلية ليس بحاجة للكتابة عنه، وأعلم أنه لا يرتاح لمن يتملقه أو يمتدحه.. إلاّ أنني أجد من الأهمية بمكان أن أكتب عنه وعن الداخلية وما وصلت اليه خلال الفترة ٢٠٠١-٢٠٠٦م، وحتى الفترة التي انقطعت خلالها عن الكتابة بسبب انشغالي بمهام المجلس المحلي كأمين عام للفترة السابقة.

فقد بدا لي أن أكتب هذه الخواطر، لأني بحكم غيابي عن العمل الشرطي طول هذه الفترة، أرى ما لا يراه العاملون الممارسون للمهنة، لأن أدوارهم وانجازاتهم ونجاحاتهم باتت روتيناً يومياً، والانتقال من انجاز الى انجاز ما هو سوى طبيعة العمل!!

وحتى يعذرني معالي الوزير والقراء الأعزاء، فأنا لا استطيع أن أخفي انبهاري بما شاهدته ولمسته من منجزات أمنية منذ تولي معاليه الوزارة عام ٢٠٠١م.

إذ قبل هذا التاريخ لم تكن هناك الشرطة الراجلة أو الشرطة السياحية أو ادارة الأحداث أو شرطة البيئة أو خفر السواحل أو المخدرات كإدارات عامة متخصصة، وهذا على سبيل المثال لا الحصر.

وقد يقول قائل إن الواقع الميداني تطلب وجود تلك الادارات وليس هناك جديد!!

وأقول: نعم وربما كان يفترض وجودهن منذ مطلع الثمانينيات أو التسعينيات، لكن ذلك الواقع لم يصادف عقلية الدكتور آنذاك.. وأنا هنا لا أتملق الوزير فهو استاذي وتتلمذت على يديه في دراستي الجامعية ودراساتي العليا بجامعة صنعاء وأعرفه تمام المعرفة.

فخطة الانتشار الأمني بمراحلها الأولى والثانية وما حققته من نجاح خير دليل على ذلك وقانون السلاح الذي في طريقه الى الاقرار شاهد حال على العقلية الاجتماعية لمعالي الوزير.

فكل ذلك وغيره ثمرة اخلاصه ومثابرته على العمل، وكفى أنه يعمل بمكتبه صباح مساء حتى في منزله، تمنياتنا له بالنجاح الدائم والمستمر وكان الله في عونه على طريق الارتقاء بالعمل الأمني.

شرطة التموين..؟

وما دمنا في اطار متطلبات الميدان وأرض الواقع، فإن الحديث عن الحاجة الملحة لشرطة التموين باتت ضرورة، على غرار شرطة التموين في جمهورية مصر العربية، فقد طفح الكيل وزاد الوضع سوءاً وتعقيداً والمغالات في الاسعار والتلاعب بها من ابراز معطيات الواقع المعيشي وحديث الناس.

نعم لدينا ادارة عامة للإمداد والتموين.. لكني أقصد الشرطة التموينية التي تراقب الاسعار وتضبطها وتردع المخالفين بالتنسيق مع وزارة التجارة والتموين.. يكون مهمتها تنفيذ السياسة العامة للدولة وضبط السياسة السعرية بأدق تفاصيلها، فعند القول نزلوا الأسعار من القيادة السياسية، فإنه أمر ينفذ حرفياً أمام وجود هذه الادارة المتخصصة.

فالمواطن تتداخل لديه حاستي اللمس والرؤية عند شراء رغيف الخبز.. فلا يفرق بين حبة الخبز والورق الذي يلف الرغيف!!

ولا يستطيع المواطن أن يميز بين أصابع يديه وحجم «الروتي» إذ لا فرق بينهما!!

ومع كل محاولة لتخفيض الأسعار من قبل القيادة السياسية ينشط «اللوبي» الخفي لزيادة الأسعار، وكأنما لو كان الأمر عناداً، ونرى الجميع يتبادلون الاتهامات، بين السلطة والمعارضة وتجار الجملة والتجزئة، والبائعين والمشترين!! ويكون الضحية المواطن المسكين والموظف محدود الدخل، وهكذا فإن هذه الادارة ستعمل على الحد من هذه الظاهرة الخبيثة التي لامست شغاف القلوب.. وهذه فكرة نطرحها للتداول والتدارس لإمكانية التنفيذ على أرض الواقع.

مركز الأطراف إبداع قليل الأجر

عبدالعزيز الويز

□ للأداء الجميل دائماً نفوس خاصة تتقن فن الإبهار، ومشاعر رقراقة تخجل منها الأنسام، ويتعلم منها الجريان تقنية الإبحار.

أمامه يشعر المرء برغبة للبقاء والحاجة للتمسك بالحياة ولو أدركه أرذل العمر، في مركز الأطراف والعلاج الطبيعي تتلألأ صورة بهية لنموذج بشري من حملة الرداء الأبيض.. كلما حطوا أداءهم على وجع طرفي أينعت منه بشارات العافية، ليس لكرامات يمتلكونها أو معجزات خصهم الله بها ولكن اخلاصهم للواجب وخفضهم جناح الرحمة لمرضاهم هو سر روعتهم ونافلة سكنت بها محبتهم قلوب الناس.

لا يفصل المركز عن مبنى وزارة الصحة غير بضعة أمتار لكن المسافة بين مسئولي الوزارة واحتياجات المركز المطلوبة لعطاء مستمر ونجاح اكثر تطول بالهجران وغض الطرف عن نداءات الضرورة.

في مركز الاطراف تغيب قراطيس الأدوية المرهقة للجيب والجسد وتزدهر حلاوة العلاج الطبيعي بالتمارين الرياضية على أدوات صنعت لتناسب حالات مرضية مختلفة، وفوق هذا تأتي ساعات الانسانية التي يضع فيها الاطباء لمساتهم الرحيمة على أوجاع المرضى بالتدليك.

وما خلّفته الاعاقات المستديمة تقوم بتعويضه الأطراف الصناعية.

للعاملين في المركز دور كبير وجهود جسورة في تقديم الارتياح للمرضى وتحويل الاعاقات الى ابتسامات مقابل رواتب زهيدة يشكون شحتها في مواجهة ضروريات المعيشة.. لهذا فهم يأملون ممن وصلت المسئولية الى عتباتهم ويجاورونهم في العمل أن يتعهدوهم برفع سقف مرتباتهم أسوة بكوادر يقلون عنهم اداءً ويفوقونهم معاشاً..

أتمنى أن أرى استجابة لهذا النداء في وقت قريب فالضرورة داعية والأمل قائم والشكر مبذول.