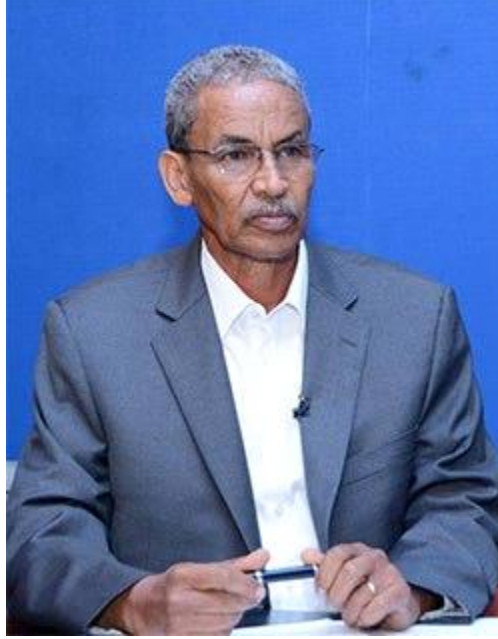


مسيرة تطور خدمات المواصلات والإتصالات في البلاد وآفاقها المستقبلية الواعدة



أجرت وسائل الإعلام المحلية حواراً مستفيضاً مع وزير المواصلات والإتصالات السيد/ تسفاسلاسي برهاني، حول تطور خدمات الإتصالات والمواصلات، والبرامج المستقبلية للوزارة. وفيما يلي نقدم لقرائنا الكرام خلاصة ما جرى معه من حوار.

ترجمة/ محمد علي حميدة

جريدة " ارتريا الحديثة "

معالي الوزير كيف تقيم تطور خدمات المواصلات والإتصالات على مدار الأعوام الماضية؟

إذا ما نظرنا إلى المواصلات البرية المختلفة، كانت سيارات النقل التي وجدناها في عام 1991 بعد التحرير لا تتجاوز 267 شاحنة منها 240 سيارة لنقل المواد الصلبة، والـ 27 المتبقية كانت عبارة عن ناقلات للمواد السائلة. لكن في الأعوام الـ 27 الماضية بعد التحرير، تضاعف هذا العدد فوصل اليوم إلى 1548 سيارة نقل. منها نحو 3244 شاحنة، منها 2918 لنقل المواد الصلبة، و326 ناقلة للمواد السائلة. وقد استثمرت الدولة في هذا نحو 1.6 مليار نقفة، 727 مليون نقفة لسيارات النقل، و 185 مليون نقفة للباصات والحافلات العاملة داخل المدن. و 474 مليون نقفة للباصات القرى والضواحي، وبموازاة هذا الإنجاز يمكننا أيضاً أن نرى ما ذا حدث من تطور في الطرق والخطوط، حيث كانت الخطوط قبل الإستقلال لا تتجاوز نحو 26 خط فقط، ارتقت اليوم إلى 294 خط مواصلات، بمعدل زيادة 7 خطوط في العام.

وبالعودة إلى المواصلات الشعبية من باصات وحافلات وتكاسي. فمثلاً كان عدد الباصات قبل التحرير 257 باصاً، ليصل اليوم إلى 1793 باصاً أي بزيادة 562% منها نحو 475 باصاً تابع لشركة حرات، إذ كان الإستثمار في هذه الشركة كبيراً للغاية. وهي تغطي جميع مناطق إرتريا تقريباً. فأى طريق تم تعبيده تسعى شركة حرات لتغطيته، بالإضافة إلى ذلك أعطت حرات في

العامين الماضيين، بعض المدن كمدينة كرن، ومصوع، وعصب، وبارنتو، وتسني، ومندفرا، كل منها باصين للمواصلات الداخلية في تلك المدن. ولدينا احصاء تم في عام 1993م يشير إلى أن عدد المسافرين بلغ في ذلك العام 9.8 مليون مسافر، لكن العدد وصل في عام 2017 نحو 92.4 مليون مسافر. كذلك التاكسي، إذ نجد أن عدد التاكسي قبل التحرير كان أقل من 200 تاكسي على مستوى الوطن، أما في عام 2017 فقد بلغ العدد، 1363 وهذا ما يوضح بجلاء نسبة الطفرة العالية التي حدثت في هذا الجانب.

بشكل عام فإن أعداد الباصات الكبيرة تصل الى 163، ويصل عدد الباصات المتوسطة 312 باصا، أي ما مجموعه 475 باصا. بالطبع أخذت هذه الزيادة تتضاعف عاما إثر آخر. فحركة المواصلات التي بدأت بنحو 257 باصا نجدها اليوم تصل إلى 1793. في ذات الوقت تتزايد المناطق والقرى التي تحصل على خدمات المواصلات يوما إثر آخر، وفي كل الأقاليم. حيث وصلت الى الآن نحو 1890 بلدة وقرية.

كل هذه السيارات والناقلات والباصات الخاصة والعامة والحافلات تؤدي دورها في خدمة المواطنين. إذ أن نسبة الباصات الخاصة في العدد الكلي كبيرة جدا. وبالتالي فإن شبكة المواصلات تغطي أكثر من 80% من الجغرافية الإرتية.

في المرتبة الثانية تأتي الملاحة البحرية حيث تم استثمار نحو 58 مليون دولار، في الأعوام الـ 27 الماضية، في تحديث وترميم الموانئ. ويشمل تجديد الموانئ وتوسيعها، وزيادة عمقها. كما أضيف إليها مبلغ 35 مليون نفقة. لقد تم إنجاز الكثير من الإستثمارات، وهناك إحصاءات دقيقة لكل جهد تم. والفوارق هائلة بين ما كانت عليه الموانئ في عام 1991م وبين ما هي عليه اليوم. حيث أصبحت الموانئ مهيئة لأداء الخدمات اللازمة، سواء في استقبال السفن وانطلاقها. وذلك لإتساعها وعمقها، وحدثة وتطور أجهزة ورافعات الشحن والتفريغ التي جلبت لها.

بعدها يأتي في المرتبة الثالثة النقل الجوي، والخطوة الأساسية في مجال الملاحة الجوية هو: إعداد البنى التحتية بالشكل المطلوب، أي تهيئة المطارات. وإذا كان المطار الوحيد في إرتريا مطار أسمرا في عهد الإستعمار يستخدم للأغراض العسكرية، وبالتالي سنجد فيه الكثير من النواقص إذا ما نظرنا إليه من زاوية الملاحة الجوية. لذا كان من المهم في البدء، تأهيل مطار أسمرا، ليصبح قادرا على استقبال الطائرات بالشكل المطلوب. بعد ذلك مطار عصب، كما دشّن مطار في ساوا. ومطارات صغيرة في كل من تسني وبارنتو وأم هميمي. بالإضافة إلى ذلك يتطلب الأمر إبرام اتفاقات ملاحة جوية مع مختلف المطارات حتى يتم الإستفادة من مطارات مختلف البلدان. وبالتالي قمنا بالتفاهم مع إيطاليا، وكذلك ألمانيا، والسودان، وكينيا ومصر والسعودية، واليمن وجيبوتي. وجنوب إفريقيا ونيجيريا. وبالتالي كان من المهم إعادة تأهيل مطار أسمرا، والأجهزة والآليات المطلوبة لخدمة المسافرين، وكذلك سيارة المطافئ. وإعداد مدارج الطائرات بما يضمن سلامة الإقلاع والهبوط. وقد بلغت تكلفة تلك الأدوات أكثر من مليون دولار. بالإضافة إلى ذلك بناء المستودع الذي توضع فيه مختلف الأغراض، والحقائب. كما أعدت بالشكل المطلوب ووسائل الإرصاء الجوي في المطار. وهكذا تم إعداد المطار بحيث يكون صالحا لإستقبال الطائرات بشكل ملائم. وإن لم يكن بمستوى المطارات الدولية الكبيرة.

والآن يستقبل المطار، طائرات من مختلف الخطوط، مثل مصر للطيران، وفلاي دبي، وتركيا، والخطوط العربية، والسودان، وغيرها.

وبالنظر إلى أن استراتيجية الإستثمار في إرتريا تضع في الحسبان القرى والمناطق النائية. لذا فإن عملية توزيع الطرق في تلك القرى والبلدات، نجدها تتماشى مع نسب كثرة السكان في تلك المناطق، مثلا لدينا في عنسبا 30 خطا، وفي شمال البحر الأحمر 28 طريقا، في حين نجد في القاش بركة، 83 خطا. وفي الجنوب 63 خطا.

وعلى الرغم من تلك الجهود، ونسبة للطلب المتزايد مع الوقت، فلا يمكننا القول بأننا نلبي تلك الطلبات مائة بالمائة، فهناك نواقص كثيرة. لكن العمل جار ومتواصل، ولم تتوقف الحكومة من جلب الباصات والناقلات بشكل مستمر. وعلى الرغم من التحسن الهائل الذي حدث في خدمات المواصلات مقارنة مع بداية التحرير، حيث دخلت المواصلات الى مواقع لم يكن في الحسبان الوصول إليها. إلا ان هناك نواقص يجرى العمل لتغطيتها.

تتجلى أهمية السلامة المرورية عند الحديث عن المواصلات والسيارات، فالحوادث التي تقع في بلادنا ليست قليلة، وتتسبب في خسائر مادية وبشرية. ماهي الخطوات والقوانين الرادعة للحد من تلك الحوادث؟

هناك قوانين بهذا الخصوص، لكن وجود القوانين شيء وتطبيقها شيء آخر. وإذا كنا نرغب في الحد من الحوادث، لا بد أن تكون القوانين التي وضعت رادعة وقوية، وبدون أي مجاملة. فإذا لم تكن تلك القوانين قوية ورادعة، هذا يشجع على تكرار الأخطاء والحوادث. لذا وحتى يمكننا الحد من الحوادث لا بد من مواصلة الرقابة الدائمة، وتشديد العقوبة. وعبر هذين العاملين يمكننا السيطرة على الحوادث. لا سيما وأن مستوى الإزدحام المروري ليس كثيرا مقارنة بالكثير من البلدان الأخرى.

ما مدى الجهود التي بذلت لتوفير خدمات وسائل ملاحه جوية فاعلة؟ وما هي برامجنا المستقبلية؟ وما هو واقع الملاحة البحرية؟

لدينا في هذه المرحلة نحو 6 أو 7 خطوط جوية تقدم خدماتها، وبالتالي نجد مطار اسمرأ يستقبل أكثر من طائرة بشكل يومي. ونسبة لقلّة المسافرين لدينا لا أرى أن هناك مشكلة في النقل الجوي. لكن هل هذا كاف، بالطبع لا، وانما سنعمل على زيادة الخطوط اكثر واكثر، وبالتالي نقص التكاليف نسبة للتنافس الذي يمكن أن يحدث. وهذا ما نرمي اليه. أما في مجال الملاحة البحرية لدينا برنامج لتطوير النقل في المستقبل، حيث ينبغي أن نكون على استعداد للمنافسة مع المحيط سواء من تأهيل الموانئ، وكل الوسائل التي تؤهلنا للتنافس. وزيادة توسعة الموانئ وتعميقها اكثر، حتى يمكنها استقبال سفن كبيرة. كذلك جلب المزيد من اللآليات.

بالنظر الى الاهمية التي تحظى بها وسائل الإتصالات وشبكة (الإنترنت)، كيف نقيم مستوى توفير خدمات الإتصالات في بلادنا، بالإضافة الى خدمات شبكة الإنترنت؟ وما هي البرامج المستقبلية لتطوير أنشطة الوزارة؟

إذا ما بدأنا بهيئة الإتصالات (الإريتيل)، يمكننا تقسيمها الى ثلاث مراحل. المرحلة الأولى تبدأ من 1991م وحتى 2000م ففي البداية استلمنا أدوات واجهزة اتصالات معطلة تماما، حيث تقدمت الأجهزة ومر عليها اكثر من 18 عاما لم تر فيها أي خطوة للترميم أو الإصلاح. وكانت الإتصالات تمر عبر اثيوبيا، وبعد التحرير تم قطع الميكروويف. لذا تم في عام 1992م تدشين خط للتواصل كخطوة انتقالية، بعدها وفي عام 1993 وحتى 1995م تم تشييد خطوط للإتصال وفق المعايير المطلوبة. ويعمل بأليات واجهزة حديثة مستخدمة في العالم. بالإضافة الى خطوط الإتصال بالخارج.

وفي ذات الوقت تم مد خط أرضي باتجاه مدينة كرن ومدينة مصوع، في كل منها خطوط تلفونية تلبي طلبات 4000 مواطن. أما ما يخص خط الإنترنت، ففي عام 2000م تم اىصال خط 512 انترنيت ، (داون لينك) سعة 256 كيلو بايت، ثلاث ارباع الميجابايت. هذه السعة المحدودة جدا التي بدأ العمل بها، كانت بمثابة تجربة. أما المرحلة الثانية من 2001 وحتى 2010، في هذه الفترة تمت قفزات مهمة، واستثمار مبالغ كبيرة في هذا الإتجاه. وقد بلغت الإستثمارات أكثر من 30 مليون دولار. فبدلا من ثلاث ارباع الميجابايت ارتفعت السعة الى 49 ميجابايت. وذلك حتى عام 2016 لتتضاعف السعة الى 300 ميجابايت.

وفي 22/3/2004م بدأ العمل بالهاتف النقال في اسمرأ، مصوع، مندفرا، دقمحري. وفي ذات الاتجاه كان العمل متواصلا لإصلاح خطوط الهاتف المعطلة. وبلغت تكلفة هذا الإصلاح نحو 23 مليون دولار، تم تحديث كل الخطوط القديمة في ارتريا كلها. وحتى نتفادى مد الخطوط تحت الأرض أو عبر الأعمدة، تم استخدام خطوط الشبكات اللاسلكية. ومن ثم الإستفادة من أبراج المعيدات التي تستقبل الإشارة و تقويها و تعيد إرسالها إلى المحطة التالية. وقد تم انشاء نحو 110 برج للإتصالات على مستوى الوطن. ويعمل نحو 42% منها بالطاقة الشمسية. وهكذا تم تغطية نحو 85% من الجغرافية الإرترية. لم يكن هذا كافيا، لكننا سنواصل العمل لإستكمال المهمة.

وفي هذا السياق تأتي خدمات البريد، فقد كان لدينا 11 مكتب بريد ثابت لاستقبال الرسائل، و 26 من الصناديق الوكيلية، أما اليوم فقد بلغت مكاتب البريد الثابتة 29 مكتبا، ومثلها أيضا الصناديق الوكيلية، حيث بلغ العدد الكلي 52 مكتبا للبريد.