

# ከንግሥተ ሣባ - ሰመራ

ሃገል

ትግራይ ኦገስት 19, 2014

ከዓለም በሥልጣኔ ቀደምትነቷ የምትወሳ፤ በታሪክ ገናናነቷ በመጀመሪያዎቹ ረድፍ የምትሰለፍ ሀገር - ኢትዮጵያ። በጥንታዊ ሥልጣኔዋ መሪ የነበረችበት፤ ከዓለም ሀገራት በቁንጮነት ተጠቃሽ የሆነችበት ያ ወቅት - ብዙ...ብዙ ወደ ኋላ።

በየብስ ተሸከርካሪ፤ በምድር ባቡር እና በአየር ትራንስፖርቶች ዓለምን ቀድማ የተዋወቀች የዘመኑ ሥልጣን ነበረች - ኢትዮጵያ። በባሕር ትራንስፖርቱም የትናንት ጀማሪ አይደለችም። ይልቁን ከቀደምት የሥልጣኔ ማማ ላይ ቀድማ ተፈናጥጣ የዓለም መጠቋቋሚያ ነበረች - ይህችው ሀገር ኢትዮጵያ።

በአክሱም ዘመነ መንግሥት የያይዋ ዘመናዊ ሀገር ኢትዮጵያ ለገቢና ወጪ ንግድ ሆነ ለወታደራዊ እንቅስቃሴዎቿ ይህ የባሕር ትራንስፖርት አገልግሎት ታላቅ ድርሻ ነበረው።

በዘመኑ የዝሆንና የአውራሪስ ቀንዶች፣ የጉማሬ ቆዳ፣ የኤሊ ሸፋን (ሼል) እና ውድ ቅመማ ቅመሞቿ ሳይቀር በመርከብ ተጭነው ወደ ውጪው ዓለም ተጓጉዘዋል፤ ጨርቃ ጨርቅና አልባሣት፣ የመስታወት ሥራዎች፣ ጌጣ ጌጦች፣ ብረታ ብረቶች በባሕር ተጓጉዘው ሀገር ቤት ደርሰዋል።

ንግድ ብቻ አልነበረም፤ ከዘመነ ንጉሥ ካሌብ እስከ የመን ድረስ ለተካሄደው አስደናቂ ወታደራዊ ዘመቻዎች ይህ የባሕር ትራንስፖርት ብቸኛው አማራጭ ነበር።

ኢትዮጵያ በጥንታዊ ሥልጣኔዋና ገናናነቷ የተነሳ በወቅቱ በዓለም አቀፍ ንግድ ውስጥ ለነበራት ተፅዕኖ ፈጣሪነት የባሕር ትራንስፖርቱ ጉልህ ሚና ነበረው። በመርከብ ግንባታው ረገድም የኢትዮጵያ መርከቦች በዚያን ወቅት በዓይነታቸው ልዩ ነበሩ - ታሪክ እንደዘገበው። እንደ አለመታደል ሆኖ ይህ በጎ ጅምር በተለያዩ ምክንያቶች ዘለቁታነት ሊኖረው አልቻለም። በተለይ በመካከለኛው ምሥራቅ በዓረቡ ዓለም መስፋፋት ምክንያት የንግድ መስመሮቿ ተዘጉ፤ ያቺ በገናናነቷ ተጠቃሽ የነበረች ሀገር የሥልጣኔዋ ጀንበር በዚህ ጊዜ ማዘቅዘቅ ያዘ።

የሀገሬ ሰው "በእንቅርት ላይ ጆሮ ደግፍ" እንዲሉ የመሳፍንቱና መኳንንቱ ሽኩቻና ግጭት በሥፍራው ሲተካ፤ በሥልጣኔ ቀዳሚ ተብላ ስትሞካሽ የቆየች ሀገር በተለይ በወጪና ገቢ ንግድ እና በባሕር ትራንስፖርቱ ዘርፍ የነበራትን ትልቅ ቦታና ስም ለአንደዜው አጣች።

የዘመነ መሳፍንቱ የኋለኛው ታሪካችን እንዲያከትም፤ ሀገሪቱም ወደ ቀደም ሥልጣኔዋ እንድትመለስ መሻት የነበራቸው አጼ ቴዎድሮስ ብቅ አሉ። በዚህ ጽኑ ፍላጎታቸው የተነሳ

በሀገር ውስጥ ከጦር መሣሪያ ማምረት ጎን ለጎን ለመርከብ ግንባታውም ትኩረት ሰጡ። ሥራውንም በውጪ ሀገር ዜጎች እገዛ አስጀመሩ። ዳሩ ምን ያደርጋል! አጼው ከውስጥና ከውጪ በገጠማቸው ተቃውሞ ሀሳብና ፍላጎታቸው፣ ዕቅድና ውጥናቸው ለፍሬ ሳይበቃ በአጭሩ ተቀጩ፤ በባዶ መካኒ።

እንዲህም ሆኖ ግን በቀጣዮቹ ዓመታት ሀገሪቱ በሌሎቹ የትራንስፖርት መስኮች ማለትም በየብስ ተሽከርካሪ፣ በምድር ባቡር እና በአየር ትራንስፖርት ዘርፍ ከዘመኑ ሥልጣኔ ጋር ተዋወቀች። ለባሕር ትራንስፖርቱ ግን አሁንም ባዳ እንደሆነች ቆየች።

ይህ የባሕር ትራንስፖርት አገልግሎት አጀማመር የረዥም ዘመን ታሪክ አለው። በኢትዮጵያ የቅርብ ዘመን ታሪክ ዘርፉ በተደራጀ መልክ የሕግ ማዕቀፍ ተበጅቶለት ሥራ የጀመረው ከዛሬ 50 ዓመታት በፊት ነው።

ያ ወቅት ብዙዎቹ የአፍሪካ ሀገራት ገና ከቅኝ ገዥዎቻቸው ተላቀው ነፃነታቸውን የተቀዳጁበት ጊዜ ነበር። ከዚህ ጋር ተያይዞ ነጻ ሀገራቱ የወጪና ገቢ ዕቃዎቻቸውን ለማጓጓዝ እንዲረዳቸው የመርከብ ድርጅቶቻቸውን ለማቋቋም ደፋ ቀና የሚሉበት ጊዜም ነበር።

ለቅኝ ገዥዎች ያልተንበረከከቸው ብቸኛዋ ነፃይቱ ሀገር ኢትዮጵያም የገቢና ወጪ ንግድ እንቅስቃሴዋ በተለይ ከሰሜን የአውሮፓ ሀገራት ጋር እየጨመረ በመምጣቱ የብሔራዊ ንግድ መርከብ ድርጅት የማቋቋም አስፈላጊነት ግድ አለ። እናም በወርሃ መጋቢት 1956 ዓ.ም ለዘመናዊው የባሕር ትራንስፖርት ዘርፍ የመሠረተ ድንጋይ ተጣለ። ይህ ወቅት ለኢትዮጵያ ምጣኔ ሀብት የብሩህ ዘመን ብሥራት ሊባል ቢቃ።

ግማሽ ምዕተ ዓመት የኋሊት። ብዙ ቁም ነገሮችን ያስታውሰናል። ሀገሪቱ ዘመናዊውን የባሕር ላይ የትራንስፖርት አገልግሎትን አሁዱ ብላ የጀመረችበት ወቅት ነበር - ዛሬ 50ኛ ዓመቱን ደፍኗል። ታዲያ በዚያን ወቅት የትራንስፖርት አገልግሎቱ ሲቋቋም የነበረው መነሻ ካፒታል 50 ሺህ ብር መሆኑን ልብ ይበሉ።

የአሜሪካው ታውረስ ኢንቨስትመንት (Taurus Investment Inc.) 51 በመቶ፣ የኢትዮጵያ ንግድ ባንክ እና የገንዘብ ሚኒስቴር 49 በመቶ ድርሻ ይዘው በመጋቢት ወር 1956 ዓ.ም በሁለቱም ወገኖች የመጀመሪያው የሥራ አመራር ቦርድ ተቋቁሞ ድርጅቱ ሥራ ሲጀምር ካፒታሉ ወደ ሦስት ሚሊዮን ሰባት መቶ ሃምሳ ሺህ ብር አደገ።

ሦስት መርከቦችም ተገዙ። ደረቅ ዕቃ ጫኞቹ "ንግሥተ ሣባ" እና "የየሁዳ አንበሣ" ነዳጅ ጫጃ "ላሊበላ" የተባሉት መርከቦች ግንባታቸው ተጠናቅቆ ከሁለት ዓመታት በኋላ ሥራቸውን ጀመሩ።

በዚህ ብቻ አላበቃም፤ በዓመቱም "አዲሲስ" የተባለችው መርከብ ተገዛች፤ በቀጣይም "ጣና ሀይቅ" እና "አሸንጌ" የተባሉት መርከቦች መገዛታቸው ለድርጅቱ አስተማማኝ መሠረትን ጣለ፤ ድርጅቱም ጎልብቶ ግሥጋሴውን ቀጠለ።

ሆኖም በበጎ ተጀምሮ በመልካም ሂደት ላይ እየተጓዘ ለነበረው ለዚህ ድርጅት 1959 እስከ 1967 ዓ.ም ድረስ ያሉት ጊዜያት ጥሩ የሚባሉ አልነበሩም፤ መጥፎ ዜናን ይዞ መጣ። በእሥራኤልና በግብፅ መካከል በተነሣው ጦርነት ምክንያት የሰዊዝ ካናል ተዘጋ።

የድርጅቱ መርከቦችም በደቡብ አፍሪካ አድርገው በምዕራብ አፍሪካ በኩል ወደ ሰሜን አውሮፓ መጓጓዣ ግዴታ ሆነባቸው። የመርከቦቹ የምልልስ ጊዜ በእጅጉ ተራዘመ፤ ይህም ከፍተኛ የነዳጅ ወጪን ጠየቀ፤ በዚህም ለከፍተኛ ኪሣራ ተዳረገ። እንዲህም ሆኖ ድርጅቱ ህልውናውን ለማስጠበቅ መንገታት ያዘ።



ንግስተ ሣባ (ቀኝ) እና የይሁዳ አንበሳ (ግራ) - ድርጅቱ ሥራ የጀመረባቸው ቀደምት መርከቦች

ታዲያም በዚህ ሁኔታ ውስጥ እያለ በሀገሪቱ የመንግሥት ለውጥ መጣ፤ ይህን ተከትሎም ድርጅቶችና የማምረቻ ተቋማት ወደ መንግሥት ይዘታነት ተዛወሩ። ድርጅቱም የኢትዮጵያ ንግድ መርከብ ኮርፖሬሽን የሚል አዲስ ሥያሜን ይዞ በ22 ሚሊዮን ብር ካፒታል ወደ መንግሥት ይዘታነት ተዛወረ።

ከጥቂት ዓመታት በኋላም ካፒታሉ ወደ 37 ሚሊዮን ብር አደገ። ቀስ በቀስ ከኪሣራ ወጥቶም ትርፋማ ወደመሆን ተሸጋገረ። ድርጅታዊ አቋሙንም ይበልጥ አሳደገ። በሂደት "ራስ ደጀን" እና "ካራማራ" የተባሉ ያገለገሉ መርከቦችን በመግዛት ወደ ሥራ አስገባ። ቀጥሎም "ነበልባል" የተባለችውን ነዳጅ ጫኝ መርከብ ገዝቶ አቅሙን ይበልጥ አደረጀ።

ከዚህ በተጓዳኝ ድርጅቱ ትርፋማነቱን ይበልጥ ለማረጋገጥ ያረጁ መርከቦችን በማስወገድ በምትኩ ሌላ የመግዛት ሥራዎችን ሲያከናውን ቆየ። ሆኖም ጭነት የማንሳት አቅሙ አንዴ ከፍ ሌላ ጊዜ ደግሞ ዝቅ ሲል ቆየ፤ ገቢውም እንዲሁ።

እስከ 1977 ድረስ ባሉት ተከታታይ ዓመታት ድርጅቱ አቋሙን ለማሳደግ ከፍተኛ እንቅስቃሴ ያደረገበት ወቅት ነበር። “*ቀይ ኮከብ*”፣ “*ወልወል*”፣ “*መስከረም*”፣ “*አባይ ወንዝ*”፣ “*አብዮት*”፣ “*አንድነት*” እና “*ነፃነት*” የተባሉ መርከቦችንም ገዛ።

እነዚህ መርከቦች በአጭር ጊዜ ውስጥ ለድርጅቱ ከፍተኛ ገቢ አስገኙለት፤ የመጫን አቋሙንም አሳደጉለት። አገልግሎት የሚሰጥበትን የንግድ መስመሩንም ከቀይ ባሕር እስከ ሰሜን ምሥራቅ እና ሰሜን ምዕራብ አውሮፓ፣ እንግሊዝ፣ ሜዲትራኒያንና አድሪያቲክ እና ወደ መካከለኛው ምሥራቅ አካባቢዎች አስፋፋ።



ዝግይ የተባለችው መርከብ (ነዳጅ ጫኝ)

ድርጅቱ አቅሙን የማደራጀት ሥራውን ገፍቶበት “*አም ወንዝ*”፣ “*ዝግይ*”፣ “*ጫም*” እና “*አዎን*” ተብለው የተሰየሙ መርከቦችን ገዛ። ይበልጥ ትርፋማ እየሆነም መጣ።

ተደራሽነቱም ከሰሜን አውሮፓና የሩቅ ምሥራቅ ሀገሮች እስከ ጃፖን ዘለቀ፤ የአገልግሎት አድማሱም ሰፋ፤ የሀገሪቷን ወጪና ገቢ ዕቃዎች በተቀላጠፈ ሁኔታ በማጓጓዝ የአገልግሎት አድማሱንም አሰፋ።

ኢሕአዴግ በ1983 ዓ.ም ሀገሪቷን ከተቆጣጠረ በኋላ ሀገሪቷ ከዕዝ አኩኖሚ ወደ ነፃ የገበያ ኢኮኖሚ ስትሸጋገር ድርጅቱ ያረጁና አክሣሪ የሆኑ መርከቦችን በጥናት በማስወገድ የተሻለ አገልግሎት መስጠት የሚችሉ “*አድማስ*”፣ “*ተከዜ*”፣ “*ሸበሌ*” እና “*ጊቤ*” ተብለው የተሰየሙ ትላላቅ መርከቦችን በመግዛት ወደ ሥራ አሰማራ።

በዚህም የተሻለ አቋም በመፍጠር የሀገሪቱ ገቢና ወጪ ንግድ ዕቃዎች ዝውውር ሳይስተጓጎል በተቀላጠፈ ሁኔታ እንዲጓጓዙ ከፍተኛ አስተዋፅኦ አበረከተ።

የመንግሥት የልማት ድርጅቶች ራሳቸውን ችለው በገበያ ውስጥ በውድድር እንዲሰሩ መንግሥት የፖሊሲ አቅጣጫ የነደፈ ከመሆኑ ጋር ተያይዞ ድርጅቱ ቀደም ሲል ይደረግለት የነበረው የገበያ ጥበቃ እንዲነሳ ተደረገ።

ታዲያ ይህን አጋጣሚ በመጠቀም ሌሎች የውጭ ሀገር መርከብ ድርጅቶች የኢትዮጵያን ገቢና ወጪ ዕቃ ለማጓጓዝ ከፍተኛ ሽሚያ ውስጥ ገቡ፤ የተለያዩ ሥልጣኖችን በመንደፍ የድርጅቱ ገቢ እንዲያሸቆለቁልና አፕሬሽንና እንቅስቃሴውም እንዲዳከም ብርቱ ትግል አካሄዱ።

ይህ የውጪ የተወዳዳሪዎች አካሄድ ድርጅቱን ከገበያ ውጭ በማድረግና ለኪሣራ ተዳርጎ ሲዘጋ የሀገሪቱን ገቢና ወጪ ዕቃ የማጓጓዝ አገልግሎትን ጠቅልለው በመያዝ ከጊዜ በኋላ እንደፈለጉ ዋጋ በማናር ትርፍ ለማጋበስ ያለመ ነበር።

ይህም ሁኔታ በሀገሪቱ ውስጥ ገበያው እንዳይረጋጋና ኢኮኖሚው እንዲቀጭጭ አስተዋጽኦ የሚያደርግ መሆኑ እሙን ሆነ። በዚህ ሂደትም ድርጅቱ ለተወሰኑ ዓመታት አብዛኛውን ጊዜ ለኪሣራ እየተዳረገ አልፎ አልፎም ጥቂት ትርፎችን እያስመዘገበ ማዘገሙን ቀጠለ።

እንዲህም ሆኖ ግን ድርጅቱ ህልውናውን ጠብቆ እንዲጓዝ ለማድረግ የመንግሥት ድጋፍ አልተለየውም። ካፒታሉም ወደ 122 ሚሊዮን ብር አድጎ በመንግሥት የልማት ድርጅቶች ባለቤትነት ሥር እንዲተዳደር ተደረገ - በሚኒስትሮች ምክር ቤት ደንብ ቁጥር 196/1986 ዓ.ም እንደገና በመዋቀር።

ቀጥሎም በ1994 ዓ.ም ካፒታሉ ወደ 289 ሚሊዮን ብር እንዲያድግና በገንዘብና ኢኮኖሚ ልማት ሚኒስቴር ባለቤትነት ሥር ሆኖ በአክሲዮን ማህበርነት ተመዝግቦ እንዲቋቋም ሆነ።

የአንድ ሀገር የንግድ መርከብ ድርጅት መዳከም ብሎም አገልግሎቱ በውጭ ድርጅቶች ቁጥጥር ሥር መዋል የወጪና ገቢ ንግድ ፍላጎትን በሌሎች ላይ ጥገኛ ከማድረግ ባለፈ በዋጋ ንረትና በኑሮ ውድነት ላይም የሚያስከትለውን ጫና በጥናቶች ጭምር በማስደገፍ ለማሳየት የተደረገው ጥረት ፍሬ አፈራ።

ይህን መነሻ በማድረግ በ1990 ዓ.ም የመንግሥት የልማት ድርጅቶች በሙሉ ወደ ውጭ ሀገር የሚልኩትንና ከውጭ ወደ ሀገር ውስጥ የሚያስገቡትን ዕቃዎች በድርጅቱ መርከቦች ብቻ እንዲያስጭኑ በመንግሥት ተወሰነ። ድርጅቱ የባሕር ትራንስፖርት አገልግሎት ከሚሰጥባቸው ሀገሮች የሚገዙና ወደ ሀገር ውስጥ የሚገቡ ዕቃዎችም በድርጅቱ መርከቦች እንዲጫኑ ሆነ።

የመልቲ ሞዳል ትራንስፖርት ትግበራን ተከትሎም ድርጅቱ የሀገሪቱ የመልቲ ሞዳል አፕሬተር ለመሆን ቢቃ። በዚህም በወጪና ገቢ ንግድ ፍሰቱ ውስጥ አላስፈላጊ የውጭ ምንዛሪና ጊዜ እንዳይባክን የሚደረገውን ጥረት የማስተባበር እና የመምራት ኃላፊነት ተጣለበት።

የሎጂስቲክስ ዘርፉ የሚጠበቅበትን አገልግሎት በሚፈለገው ደረጃ መስጠት እንዲችል ከዚህ በፊት በተመሳሳይ አገልግሎት ተሰማርተውና በተናጠል አደረጃጀት ይሰሩ የነበሩትን የኢትዮጵያ ንግድ መርከብ አክሲዮን ማህበርን፣ የኢትዮጵያ የባሕርና ትራንዚት አገልግሎት ድርጅትንና የኢትዮጵያ ደረቅ ወደብ አገልግሎት ድርጅትን ማዋሃድ አስፈላጊ ሆኖ በመገኘቱም ይኸው ተግባራዊ ሆነ።

የኢትዮጵያ የባሕር ትራንስፖርትና ሎጂስቲክስ አገልግሎት ድርጅት (ኢባትሎአድ) በሚል ሥያሜ በሚኒስትሮች ምክር ቤት ደንብ ቁጥር 255/2004 ህዳር 11 ቀን 2004 ዓ.ም በ3 ነጥብ 76 ቢሊዮን ብር ካፒታል የመንግሥት የልማት ድርጅት ሆኖ በአዲስ መልክ እንደገና ተቋቋመ።

ዛሬ ድርጅቱ በአዲስ ለውጥ ላይ ይገኛል። በባሕር ትራንስፖርትና ሎጂስቲክስ ዘርፍ የተጀመረውን የለውጥ እንቅስቃሴና የመልቲ ሞዳል ትራንስፖርት ትግበራን ይበልጥ ለማፋጠን እየሰራ ይገኛል።

ኢባትሎአድ ከምሥረታው ጀምሮ ዘርፉ ብዙ የለውጥ እንቅስቃሴዎችን እያከናወነ ነው።

ለባሕር ትራንስፖርቱ አቅም ግንባታ ትኩረት በመስጠት በከፍተኛ ፍጥነት እያደገ ያለውን የሀገሪቱን ምጣኔ ሀብት ተከትሎ በዓይነቱም ሆነ በብዛቱ ከጊዜ ወደ ጊዜ እየጨመረ የመጣውን የወጪና ገቢ ዕቃዎች ፍሰት በአግባቡ ለማስተናገድ አቅሙን አጎልብቷል።

በአሁኑ ወቅት የዘጠኝ መርከቦች (ሰባት የደረቅ ጭነትና ሁለት ነዳጅ ጫኝ መርከቦች) ግንባታ አጠናቅቋል። በባሕር ዕቃ የማጓጓዝ አቅሙንም ከዓመታት በፊት ከነበረበት 47,185 ቶን ወደ 391,537 ቶን ሊያሳድግ ችሏል። አሠራሩንም ዘመናዊነትን አላብሏል። ዛሬ የአፍሪካ ሀገራት ተምሳሌታዊ የሆነውን ጉዞውን ቀጥሏል።

በስኬት ጎዳና ላይ እየተረማመደ ያለው ኢባትሎአድ 50ኛውን ዓመት የወርቅ ኢዮቤልዩ የምሥረታ በዓሉን በቅርቡ ለማክበር መሰናዶውን ከወዲሁ አጠናቅቋል።

በቀጣይ ክፍል ሁለት ጽሁፍ ኢባትሎአድ በቅርቡ ስለፈጸማቸው የዘጠኝ መርከብ ግዥዎች፣ ስለመልቲ ሞዳል ሥርዓት መዘርጋት፣ ስለገንባቸው ደረቅ ወደቦች፣ በሎጂስቲክስ ዘርፍ፣ ከአጋሮቹና ከዓለም ዓቀፍ ወኪሎች ጋር ስላለው የሥራ ግንኙነቶች፣ ስለአዳዲሶቹና ነባር ፕሮጀክቶች ትግበራ እንዳስሳለን። ቸር እንሰንብት።