



على طريق العيد الوطني السادس عشر (22 مايو)

ميناء عدن

بين الماضي والحاضر والمستقبل

نظراً لاستتباب الأمن فيه ولما يتمتع به من مزايا فإن مستقبل ميناء عدن سيكون واعداً

موانئ العالم وذلك لشحة السفن الزائرة لغرض التزود بالوقود والذي كان يمثل العامل الرئيسي لكثافة الحركة في الميناء. ولكن ولحسن الحظ بدأت الحركة التجارية بين آسيا وأوروبا بالإنعاش بسبب التطور الصناعي الذي تشهده القارة الآسيوية وبالذات في جنوب شرق آسيا، مما أدى إلى زيادة الحركة الملاحية بين القارتين وتكون البحر الأحمر يمثل أقصر حلقة وصل بينهما فإن الحركة الملاحية فيه كذلك شهدت نمواً ملموساً. وقد أدركت الحكومات والمؤسسات المعنية بالاستفادة من كثافة هذه الحركة في المياه الإقليمية وبالذات بعد ازدياد استخدام الحاويات في النشاط التجاري العالمي، وبذلك تبلور هذا الإدراك بتطوير ميناء عدن كميناء ترانزيت للحاويات وتم في سنة 1990 إستلام وصيف الملا المتعدد الأغراض والقابل لاستيعاب الحاويات، ومن ثم وبعد ازدياد الإقبال على الرصيف تم في أواخر التسعينيات إنشاء محطة عن الحاويات في ذلك النشاط بالانتعاش بشكل كبير حتى إن الجهات المختصة قررت البت في المرحلة الثانية من المشروع وذلك ببناء المزيد من الأرصفة لمواكبة الأعداد المتزايدة من الحاويات المتداولة في الميناء، ولكن وللأسف الشديد كان لحادثتي الهجوم الإرهابيتين على المدمرة الأمريكية كول وناقلة النفط الفرنسية ليمبيرج في المياه اليمنية الأثر البالغ على نشاطات حاويات الترانزيت والحركة الملاحية بشكل عام في ميناء عدن، فقد تدهورت الحركة الملاحية خلال تلك الالة إلى أن وصلت إلى الصفر وخاصة بعد فرض شركات التأمين العالمية رسوم مخففة على السفن الزائرة لئلا تنسحب من ميناء عدن.



مياد سعيد اليافعي *

ثانياً: تقلص عدد سفن نقل الركاب في العالم، فمع ازدياد الطيران كوسيلة نقل حديثة وسريعة قل بشكل كبير اعتماد المسافرين على السفن كوسيلة نقل والذي كان أساس استخدام هذا النوع من السفن، وتدرجياً اقتصر استخدامها على الرحلات السياحية فقط. ولكن ما زاد الوضع سوءاً بالنسبة لميناء عدن هو أن معظم السفن السياحية في حينها كانت تبحر حول رأس الرجاء الصالح للاستمتاع برحلات السفاري التي توفرها الدول الأفريقية فضلاً على الإبحار في البحر الأحمر التي لم تنشط السياحة بعد في البلدان المطلة عليه.

ثالثاً: كان لتدهور الوضع السياسي في المنطقة الأثر البالغ على الميناء، فمن جهة مثل انتعاش جنوب الوطن الاشتراكي خلال فترة الحرب الباردة حاجز أمام الكثير من السفن الغربية التي عثرت عن زيارة ميناء عدن إلا عند الضرورة القصوى، كما لم يساعد ذلك الوضع على اجتذاب مستثمرين لتطوير ميناء عدن كما كان يحدث في الموانئ المجاورة مما جعلها تتطور وتعدى ميناء عدن بمراحل عديدة والتي لا زالت تتطور حتى يومنا هذا. ومن جهة أخرى شكل قرار إغلاق قناة السويس في 1967م ولدة ثمان سنوات، شكل إغلاق شبه كلي لميناء عدن خلال تلك الفترة وذلك بسبب تقلص وبشكل كبير عدد السفن الزائرة وخاصة تلك الزائرة لغرض التموين بالوقود. وبسبب هذا الإغلاق عكفت الشركات الملاحية المستخدمة للبحر الأحمر على تحويل مسارات سفنها لتبحر حول القارة الأفريقية. وبسبب طول فترة الإغلاق للقطعة البحرية التجارية في موانئ القارة الأفريقية مما جعل منها موانئ أساسية بدلاً من

إننا دائماً نسمع عن مكاة ميناء عدن المرموقة وعن ماضيه العريق وعن اعتلائه في النصف الأول من القرن المنصرم المركز الثالث بعد مينائي نيويورك في الولايات المتحدة الأمريكية وروتردام في مملكة هولندا من ناحية حركة السفن. كما أننا نتحسر دائماً بآلم عن فقدان ميناء عدن الميناء لهذه المكاة وعن ما آل إليه هذا المرفق الجبوي. ولكن دافعاً عن موظفي ميناء عدن في الماضي والحاضر وإنصافاً للتاريخ يجب علينا توضيح الأسباب التي أدت إلى تدهور تصنيف ميناء عدن من المركز الثالث بين موانئ العالم إلى وضعه الحالي. وقبل ذلك يجب توضيح أسباب اعتلاء ميناء عدن لذلك المركز المرموق في بداية الأمر.

هناك أسباب عدة لوصول ميناء عدن لذلك المركز ومنها الموقع والعوامل الجغرافية والطبيعية التي تستغرق لها لاحقاً، ولكن السبب الرئيسي لكثافة حركة السفن في الميناء يعود لتوفره خدمات التزود بالوقود والمؤن للسفن الزائرة. فقد كانت السفن تزور عدن في طريقها على الخطوط التجارية بين أوروبا وآسيا. وذلك للتزود بالوقود البحري في منطقة حيف بمديرية التواهي والذي كان يستورد من مناجم ويلز في المملكة المتحدة. وقد كان في حينها لسفن الركاب حين كبير من عدد السفن الزائرة والمستفيدة من هذه الخدمة، والتي بدورها ساهمت بشكل ملحوظ في تطوير مديرية التواهي بتعدد الفنادق والمطاعم الراقية فيها بالإضافة إلى ازدهار المحلات التجارية في سوقها الحر التي كانت توفر أرقي وأحدث منتجات العالم مثل ساعات الروكس وغيرها من الحلبي والالكترونيات بأسعار جذابه. حيث كانت الأفواج السياحية تنتهز فرصة تزود السفن بالوقود للترؤل إلى المدينة للتبضع في أسواقها الحرة وزيارة معالمها التاريخية، وبذلك فقد كانت القاعدة من توفير ميناء عدن لخدمة التزود بالوقود تعود لعن الميناء والمدينة، وهو ما أدى إلى شهرة ورفي سمعة الميناء عالمياً.

بالإضافة إلى ذلك هنالك عوامل أخرى لم تولي اهتماماً من قبل المؤرخين ولكن كان لها أثر مباشر على حركة السفن في عدن، وهي سلطة ونفوذ بريطانيا كإمبراطورها في وقتها بالإضافة إلى مترتبات الحرب العالمية الثانية. فقوة بريطانيا كدولة عظمى وبحكمها لكثير من دول العالم بالذات في الشرق الأوسط وإفريقيا وجنوب شرق آسيا أدى إلى احتكارها للخطوط التجارية في ذلك الجزء من العالم وخاصة وإنها كانت تمتلك أكبر أسطول تجاري بحري في العالم والذي كان ميناء عدن محطة رئيسية له على هذه الخطوط. أما العامل الآخر الذي قل نكره هو أثر الهجرة الواسعة التي حدثت أبان الحرب العالمية الثانية من أوروبا إلى أستراليا ونيوزيلندا الذي كلف عدد الرحلات في تلك الالة ولسنوات عدة، فكان المهاجرون يبيعون كل ما يملكون قبل رحيلهم من بلدانهم وإناء، وقومهم في عدن كانوا يستفيدون من أسعار سوقها الجذابة فيشتروا كل ما يحتاجون لبدء حياتهم الجديدة. فقد أثرت تلك الهجرة بشكل كبير ولو لدة وجيزة على عدن من حيث كثافة الحركة في مينائها وازدهار أسواقها.

وعامل آخر الذي كذلك يجب أن لا ننساه هو أن ميناء عدن في أنه كان الوحيد في المنطقة الذي لديه الإمكانيات لتوفير كل ما تحتاجه السفن من وقود وماء ومؤن بالإضافة لقطع الغيار وورش الصيانة... الخ، كما كان ميناء عدن الميناء الحديث الوحيد في شبه الجزيرة العربية والقرن الإفريقي مما جعله الميناء الرئيسي لتجارة دول المنطقة، فكانت الكثير من بضائع هذه الدول تصل إلى ميناء عدن على متن سفن ضخمة ثم تنقل إما على سفن صغيرة أو عبر القوارب الخشبية إلى تلك الدول. ولكن مع تطور موانئ دول الجوار انتهى الاعتماد على عدن بل أن الوضع انقلب فالكثير من البضاعة الآسيوية والغربية الموجودة في أسواق دول المنطقة خاصة في إريتريا وجيبوتي والصومال تأتي الآن من دبي.

أما أسباب التدهور فيمكن تلخيصها في ثلاثة نقاط أساسية وهي:

أولاً: من أهم أسباب تدهور عدد السفن الزائرة لميناء عدن لغرض التزود بالوقود هو تضخم حجم السفن. حيث أن بسبب طول الرحلات الملاحية المترتبة على إغلاق قناة السويس والذي استحدثت عنه أكثر لاحقاً وبسبب زيادة حجم التجارة الملاحية الدولية فقد تضخم حجم السفن كثيراً عبر السنين، وبذلك قلت الحاجة للوقوف المتكرر للتزود بالوقود كون خزانات الوقود قد زاد حجمها فاقصرت الحاجة للتزود بالوقود على موانئ الوصول والغادر، وبذلك أصبحت معظم السفن التي كانت تزود بالوقود في ميناء عدن تزود بالوقود في مينائي سنغافورة وروتردام بدلاً عنها كونهما كانا يمثلان حلقتي الوصل في الخطوط التجارية بين آسيا وأوروبا مقللة بذلك الحاجة للوقوف في عدن للتزود بالوقود.



قاع هذا الحوض يتكون من رمال سهلة الحفر والصالحة للرمم مما يقلل تكاليف التعمييق والرمم عند التوسعة، ويمتاز الحوض كذلك بعدم وجود تيارات تؤثر على الغاطس معدماً بذلك الحاجة لعمليات تعمييق دورية.

بالمقارنة فإن عوامل قوى الموانئ المجاورة تكمن في العامل البشري والاقتصادي اكان ذلك في الإدارة السليمة، الخبرات والعلاقات الدولية أو في اعتمادها الكبير على السيولة المالية التي توفرها عائدات النفط الطائلة لضخ الاستثمارات لتطوير موانئها. و لكن كل هذه العوامل غير ثابتة وتغير بوتيرة تغيرات الزمن اكانت الاقتصادية منها أو السياسية. فالكثير من هذه الموانئ وبسبب عوامل طبيعية تقتصر إلى القدرة على التوسعة والتعميق بشكل كبير أو توفير الحماية من الرياح طوال العام حيث أن توفير احدي هذه المتطلبات سيكون عالي الكلفة مما يجعلها غير مجدية اقتصادياً. و اما أن تبعد هذه الموانئ كثيراً عن الخطوط الملاحية الدولية مما يجعل الزيارة لها غير مجدية لطول مدة الرحلة وزيادة كلفتها لولا أن هذه الموانئ توفر خدمات وتسهيلات مغرية تعوض عن ذلك.

فميناء عدن على خلاف ذلك كون عامل الزمن لا يؤثر على عوامل قواه كونها طبيعية بل أن الزمن يمكن أن يعد عاملاً مساعداً تتطور خلاله بشكل اكبر العوامل البشرية والاقتصادية. فيمكن تصور مستقبل ميناء عدن بأنه ليس فقط يستطو ليكون ميناء ترانزيت حاويات رئيسي بالعالم فقط بل و أنه يمكن كذلك أن يتطور ليصبح مركز تصنيعي ضخم توزع منه المنتجات حول العالم بين الشرق والغرب. ولعل البعض يستنكر ذلك على عدن ولكن نذكر بأن الشركات المصنعة دائماً تبحث عن طرق لتقليص نفقاتها وزيادة ربحها ولذا رتبنا الكثير من الشركات الملاحية تحول مراكز انتاجها إلى دول أقل نمائاً في أوروبا الشرقية والصين والهند وذلك لرخص العمالة والكلفة الاجمالية فيها حتى وبعد احتساب كلفة تصدير المنتجات إلى اسواق البلدان المالكه. فلماذا لا تصبح عدن في الثلاثين أو الأربعين الاعوام القادمة مركز تصنيعي للدول الآسيوية والغربية كونها تمثل نقطة الوسط بينهم مما يقصر المسافة ويقلل الكلفة لنقل المنتجات لجميع أنحاء العالم فكل ما تقتقر إليه عدن من قدرات يمكن توفيرها وتطويرها خلال تلك الالة. و ما يدعم هذا التصور هو الدراسة التي اجريت في التسعينيات من القرن الماضي من قبل منظمات دولية متخصصة والتي استنتجت ان خلال العشرين العام القادم ستكون هناك خمس موانئ رئيسه في العالم وقد صنفت عدن كأحدها.

وفي الأخير لا يمكن الحديث عن مستقبل ميناء عدن دون التطرق إلى موضوع شركة دبي العالمية والتي رست عليها مناقصة تشغيل محطة الحاويات بعدن بالإضافة لعدة مرافق حيوية أخرى. فالحديث قد دار كثيراً عن كيفية تسليم هذه المرافق الاقتصادية المهمة وعلى رأسها ميناء عدن لجهة منافسه، فما يجب أن نتوه إليه هو أنه من حيث البندا لا ضرر من إدارة دبي العالمية لهذه المرافق المهمة كونها جهة منافسه. وقيل الحكم على هذا الرأي فلتنذكر أن اساس انزال هذه المناقصة هو ايجاد جهة ادارية كفوءة ذات قدرات تخصصية متعددة وعلاقات دولية واسعة بالإضافة إلى الاستحواذ على سيوله ماليه ضخمة لاستثمارها في تطوير الميناء، وانعاش نشاطه، فاذا تححصنا كفاءة شركة دبي العالمية من منطلق هذه المعايير لوجدنا ان ميناء عدن جبل على التي تديره الشركة يصنف ضمن العشر الموانئ الأولى في العالم، كما ان لدي دبي العالمية خبرات واسعة في إدارة موانئ عدة حول العالم من امريكا اللاتينية وإفريقيا وأوروبا والشرق الأوسط وجنوب شرق آسيا. بالإضافة إلى ذلك وما يزيد من قدرات دبي العالمية دعماً هو شرانها مؤخرأ شركة P&O العملاقة والذي جعلها تصنف كأحدى أضخم الشركات العالمية. وإن كرسست هذه الامكانيات لتطوير ميناء عدن دون تحفظ فإنها ستجعل من شركة دبي العالمية أكثر من مؤهلة لإدارة ميناء عدن والمرافق المرتبطة بها. ولكن ما هو مهم في أي اتفاقية تبرم هو أن تكون بنود هذه الاتفاقية واضحة ومنصفة للطرفين، خاصة وأن هذه الاتفاقية تخص واحد من أهم مصادر الدخل القومي لليمن مما يعني أن أي ثغرات في الإتفاقية ستكون لها عواقب وخيمة على الوطن والمواطن.

وتكون هذه الاتفاقية ستعرض على مجلس النواب قريباً للدراسة والموافقة، وتمنى من أعضاء هذا المجلس الموقر أن يتمنوا في دراسة بنود هذه الاتفاقية و ان يعتمدوا على مختصين عند الحاجة قبل اتخاذ قرارهم لما لهذه الاتفاقية من أثر كبير وعلى المدى الطويل على الاقتصاد الوطني. و انشاء الله وبعد التعديل في بعض البنود ان دعت الحاجة لذلك، سيوافق المجلس على إقرار هذه الاتفاقية. ختاماً نذكر بأن ميناء عدن بكل عوامل قواه ذو قدره ومرونة عالية على التغيير حيث استطاع ان يتأقلم مع متطلبات الملاحه الدولية للتغيير فدور ميناء عدن تغير بتغيير متطلبات الشركات الملاحية، فبالماضي كان نجاحه بدوره كميناء للتزود بالوقود وبالحاضر يكمن نجاحه في تطويره كمحطة ترانزيت للحاويات وبالمستقبل ربما يزيد كميناء مصُنع فلا احد غير الله سبحانه وتعالى يعلم ما تحمله الأقدار لهذا الميناء التاريخي والاقتصادي المهم. ولكن ما يجعلنا على ثقة عالية بأن مستقبل ميناء عدن سيكون واعد باستعادة مركزه كاحد أهم موانئ العالم هو أن عوامل قواه جغرافية طبيعية لا تتأثر بعامل الزمن... مهما طال.

* نائب مدير التسويق والإعلام
مصلحة الموانئ اليمنية

في أواخر التسعينيات تم إنشاء محطة عدن للحاويات في كالتكس على أفضل المقاييس العالمية وذلك لتطوير نشاط مدينة عدن كمنطقة حرة

