الرئيس التنفيذي لمؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية لـ(14 أكتوبر) :

سمعة ميناء عدن تحسنت كثيراً .. وقريباً ستعود عدن إلى سابق عهدها كمدينة تجارية

الميناء شهد في الفترة الأخيرة إقبالاً كبيراً من السياح والسفن التجارية عربياً وعالمياً

المهندس/ محمد عبد الله مبارك مع المحررة

مبنى مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية

ميناء عدن

مؤسسة خليج عدن تمتلك القدرة على اتخاذ القرار الاقتصادي في كل أنشطتها

لايوجد خلل في التشريعات والقوانين .. ولكن الخلل في العقول القديمة

نركز حالياً على ثلاثة مشاريع إستراتيجية وهي: تطوير محطات الحاويات وتوسيع القناة الملاحية وإصلاح وترميم وبناء السفن

يعد ميناء عدن من أبرز الموانئ الاستراتيجية المؤثرة في عملية الملاحة الدولية نظراً لموقعه الاستراتيجي الحساس . وقد شهد الميناء ازدهاراً كبيراً في فترة من فترات عمره ثم خبى ذلك البريق وتلاشى الاهتمام به . ومنذ صدور القرار الجمهوري بتأسيس أو إنشاء هيئات الموانئ البحرية الثلاث وإحداها هيئة موانئ خليج عدن حتى عاد النشاط للميناء من جديد.

للتعرف على أبرز تلك المتغيرات والجهود المبذولة كان لنا هذا اللقاء مع الأخ المهندس محمد عبدالله بن عيفان الرئيس التنفيذي رئيس مجلس الإدارة ليسلط الضوء على مجمل القضايا التي طرحناها عليه فكان ما يلي.

لقاء/ نبيلة عبده محمد
تصوير / جان عبدالحميد

ميناء اكتسب هويته المستقلة

هل لك أن تحدثنا متى تم تأسيس المؤسسة وأين تكمن أهميتها؟

- في البدء أرحب بمندوب صحيفة 14 أكتوبر وجميع الجهات القائمة على الصحيفة واشكرهم على هذه الفرصة الطيبة والحرص الشديد على متابعة مجريات الأمور في المؤسسة.. وحول سؤالكم هذا فإنشاء المؤسسة جاء بقرار جمهوري حيث كان تأسيس موانئ خليج عدن عام 2007م وكانت سابقاً بحالة مزيج من الأنظمة الشطرية أو على نمط الاحتلال البريطاني في الخمسينات.... أما بعد قرار الإنشاء وإعلان المؤسسة تم تأطيرها على أساس جغرافي تمثلت بقطاع الموانئ وله ثلاث مؤسسات ، مؤسسة في موانئ خليج عدن وهي الحالية التي نحن فيها ومؤسسة موانئ البحر العربي اليمنية التي كانت ضمن ميناء عدن سابقاً وصارت مؤسسة مستقلة حالياً وادارياً ولها صفة اعتبارية والثالثة هي مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية والتي كانت تعرف سابقاً بميناء الحديدة والتقسيم على شكل... جغرافي أعطي تركيزاً أفضل للإمكانيات والتخصص وصارت كل مؤسسة بحسب موقعها وصفتها الملاحية وارتباطها بالاقتصاد الوطني العالمي وبقرار الإنشاء صارت مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية لها القدرة والمرونة على اتخاذ القرار الاقتصادي مثل بناء بنيته التحتية وقدراته الذاتية ، وبوجود الصفة المستقلة للمؤسسة مالياً وادارياً تمكنت من انجاز المشروع الاستراتيجي في ميناء عدن ، الذي صار بموجبه استثمار القطاع الخاص والمشغل الدوري شريكاً اساسياً للمؤسسة لتشغيل وتطوير أهم منشآت ميناء عدن وهو محطة الحاويات واتفاقية الشراكة مع القطاع الخاص وشركة دبي العالمية ونتج عن هذه الشراكة شركة دبي وعدن لتطوير الموانئ التي تشرف الآن على تشغيل وتطوير الحاويات في ميناء عدن الذي تديره شركة موانئ دبي العالمية ضمن أكثر من 43 ميناء في العالم .

بنية تحتية متطورة

وفق أي آلية يسير العمل ومتى بدأ العمل في هذه المؤسسة؟

- هي تعد مؤسسة مستقلة مالياً وادارياً وهي ذات طابع استثماري اقتصادي تنافسي وهذه الآلية لديها القدرة على اتخاذ القرار السريع والمنافسة وهي آلتي تشغيل بها ونستفيد بشكل اكبر من ميناء عدن وميزته لمصلحة تطوير النشاط الميناني وهذه الصفة ساعدتنا على تطوير البنية التحتية والتجهيز الأفضل للميناء والعمل بطريقة اقتصادية ومنافسة وليس بالنفس السابق والعقلية الحكومية الجامدة والميناء الآن يعمل بآلية وسياسة اقتصادية ٪100 تخدم المصلحة الوطنية وتنمي موارد البلد وتطور الخدمات وتتيح فرصة أكثر للاستثمار... فالمستثمر حينما يستثمر بحاجة إلى وجود ميناء منافس وعنده امكانيات وخدمات أفضل وهذا عامل مهم جداً لقدوم المستثمرين والمشاريع الاستثمارية للبلد.

وآلية العمل الجديدة بدأنا بها بعد قرار إنشاء المؤسسة عام 2007م وكان الفضل في إنشاء النظم واللوائح والقوانين لمعالي وزير النقل وكل شيء أصبح على خلفية اقتصادية تنافسية وكانت النتائج ممتازة واستطعنا أن ننفذ سياسة الدولة في رفع مستوى المواطن مثل تحسين أحوال العمال والموظفين المشتغلين في المؤسسة بسبب التطور الذي حصل في الميناء ومنذ يوم إنشاء المؤسسة حتى اليوم مرت حوالي ثلاث سنوات تضاعفت جهودهم ونفذت كل سياسات الدولة من اجل تحسين مستوى معيشتهم.

فلدينا حوالي 1200 عامل معناها تحسين معيشة 1200 أسرة وهذا بسبب زيادة موارد الميناء والتطور الذي حصل فيه.

تحرير عملية الشحن انعكس ايجاباً على الجميع

هل لك أن تذكر ما تم انجازه في المؤسسة من أعمال خلال العام السابق 2009م وما هي الإيرادات والمحصلات التي حققها ؟

- استطيع أن أورد بالذات التغيرات الأساسية والإستراتيجية التي انعكست على حياة الناس أو المواطنين في الميناء أو على نوعية الخدمات المقدمة لزبائن الميناء من أصحاب البضاعة المحلية أو من الناقلين ملاك السفن الأجانب وخطوط الملاحة ، فبرعاية وبقيادة وزارة النقل ولمساهمة المؤسسة هو تحرير الشحن والتفريغ ليصبح نشاط اقتصادي فيه التنافس للمصلحة النوعية وتقديم مصلحة الخدمة خدمة أصحاب البضاعة وملاك السفن وشركة التأمين على البضاعة والعاملين في هذا القطاع كل هذه الأطراف استفادوا بشكل أفضل بعد تحرير عملية الشحن والتفريغ وسمعة الميناء كثيراً تحسنت لان أي خدمة أو نشاط لا يجري فيه تنافس منظم لا تعطي نتيجة حسنة وجادة للزبائن ودخول القطاع الخاص والشركات العالمية ذات الباع الطويل في الأنشطة الملاحية كشركاء معنا .. فجزء استراتيجي عظيم ، تحقق للشركة وشركة (موانئ دبي العالمية) وعلى القطاع الخاص .. إضافة إلى هذه اللوائح التنظيمية للمؤسسة ولوائح الرسوم والسياسات التشريعية التي تنظم هذه العملية والتطوير الذي حصل في البنية التحتية في مجال التخزين صارت الخدمات في ميناء عدن منظمة وأحسن حالاً وعلى سبيل المثال الخدمات الملاحية أسهمت اسهاماً كبيراً وصار عندنا مساعدات ملاحية احدث مايكون في المنطقة... وصارت الاتصالات لخدمة الملاحة وسلامتها متوافرة .. وصارت بحالة أفضل في مجال الأمن البحري نتيجة لجهود مصلحة خفر السواحل التي تعمل على تأمين مؤسسة الموانئ.

وهذا عامل مهم الأمن السفن ودخولها إلى ميناء عدن ولولا ما حصل من تطوير في البنية التحتية لتأثرنا بالمستجدات الخارجية والخارجة عن إرادتنا مثل التطورات السلبية اليوم على العالم.

ولكن بفضل العمل المؤسسي والتطوير في البنية التحتية والقدرات في تطوير وتحسين القدرات البشرية ومازال التطور مستمراً.

وكذلك قدرات الإرشاد البحرية تطلب منا شراء كثير من القاطرات وزوارق الإرشاد وأعطت الإمكانيات للمرشدين البحريين وميناؤنا من الموانئ الفريدة في المنطقة التي تدار بكوادر يمنية وطنية ويجري الآن الترتيب لتطويرهم وتأهيلهم في الأكاديمية البريطانية وكل هذا انعكس على تحسين الخدمات الجاذبة والشرط الأساسي لمجئ السفن للميناء وبأقل سعر هو الخدمة التي يقدمها الميناء من خلال خفر السواحل في تأمين الملاحة البحرية ضد الأعمال التخريبية والإرهابية بوسائل اتصال الفاعلة والحديثة هذه أيضاً من الخدمات الجاذبة وفي عملية تفاعل مباشر بين تحسين عملية الميناء والحركة الملاحية والتقنية والتنمية الوطنية داخل البلد، فهناك ترابط بين الاثنين.

لا يمكن أن يكون هناك تطور اقتصادي بدون أن يكون في المنطقة الساحلية ميناء متطور قادر على أن يقدم خدمات في أحسن حالاتها وبطريقة جاذبة لأننا في تنافس صحيح وفي صفة جغرافية لا تتأثر بالموانئ الأخرى وهي القرب من الملاحة الدولية وميناء عدن أقرب إلى خطوط الملاحة العالمية وإذا لم يكن هناك تجهيز مناسب فإن الخدمات تذهب إلى الموانئ الأخرى لا تتمتع بالصفة الجغرافية بسبب وجود الخدمات هناك وانعدامها هنا، وهذا هو الأساس فيما نسعى إليه ومن حنت الآن من تنمية وطنية ومن تطوير في البنية التحتية، فمدينة عدن واليمن الخدمات فيها تطورت والتنمية في تحسن مستمر في كثير من الموانئ اليمنية عكس ما كانت سابقاً، ومن المدن المتفاعلة مع الميناء على سبيل المثال مدينة عدن والحديدة والمكلا وبقية المدن تحسنت وتطورت صيانتها في البنية التحتية وصارت الحركة الاقتصادية أفضل والخدمات أفضل ..

ولهذا نجد التعبير عن هذا النشاط الاقتصادي للبشر في البلد والإقبال عليها من المغتربين والدول المجاورة، وفي الفترة الأخيرة صرنا نشهد إقبالاً كبيراً من سفن السواح والتي لا شك أنكم في الصحافة شاهدتموها في الشهور الماضية وفي أيام عيد الفطر والأضحى المباركين .. ونحن نقدم كل التسهيلات ونقدم كل أسعار الخدمات المنافسة لهذا السوق وحتى نعلن إننا ممكن في سبيل استقبالها لا نبحث عن الربح لأن بالنسبة لنا هذه السفن عندما تكرر زيارتنا وتزداد هو عنوان الميناء أمام العالم الخارجي بأن الميناء أمن وسليم والخدمات فيه ممتازة ليس هذا فقط بل إننا نعبر عن البلد .

أنها تتمتع بأمن واستقرار وليس كما يحاول البعض تشويشها في الخارج، وهذا أساس نحن نشتغل عليه لجذب سفن السواح إلى ميناء عدن وتقديم الخدمات ايضاً للسفن التي نعمل في المنطقة مثل سفن الدول الشقيقة التي تشتغل في مكافحة القرصنة هذه السفن تجد في الموانئ اليمنية ملاذاً آمناً لاستلام الخدمة مطلوبة ومواصلة عملها.

نعاني من مشكلة تداخل الأراضي بين المنطقة الحرة والموانئ وكذا من التصرف في الأراضي على حوض الميناء

والتجهيزات هذه جعلتنا نستوعب التطورات السلبية العالمية مثل الأزمة المالية العالمية والركود الاقتصادي والقرصنة وما إلى ذلك استطعنا أن نستوعبها ونكون في حال غير منهار وفي تطور وقابلية للاستمرارية .

إدارة العمل بالشراكة

أهم التغييرات المستحدثة للمؤسسة في المجالات المحلية والإقليمية والدولية؟

- سياسة الشغل وإدارة العمل لولا هذا التغير لما صرنا نعمل بالشراكة مع القطاع الخاص والمشغل الدولي ولما استطعنا نتجهز في فترة بسيطة لنعيد وعلى سبيل المثال البنية التحتية في الميناء المتمثلة في إصلاح السفن والآن بفضل هذه السياسات أصبحنا نعيد تأهيلها ونستطيع أن نصلح ونرحم معداتنا البحرية التي كانت تكلفنا الكثير واستطعنا ايضاً إيجاد خدمات للغير وعلى سبيل المثال قاطرات ميناء جيبوتي الآن تصان في ميناء عدن هناك بيئة تحتية لإصلاحها وهذه خدمة من زمان ولكن لم تعط فرصة لهذه القدرات بسبب تلك القوانين المكبلة لها ..

تطور البنية التحتية في الداخل

مامدى تأثير الخدمات البحرية على عملية التنمية الوطنية؟

-الميناء عمل على جلب البضائع من خلال السفن فهذه بحاجة إلى الخدمات وعندما يكون لدينا خدمات أفضل يكون ذلك انعكاسا للتطور الاقتصادي الداخلي الأفضل ومعناه تجارة أفضل ومعناه عدد أكثر من المشتغلين المستفيدين في هذه القطاعات على المستوى المحلي والأنشطة الاقتصادية ذات الارتباط بالميناء فعلى سبيل المثال ما حصل في الخدمة الملاحية من تطور خلال ثلاثة سنوات من حيث التجهيزات والتطوير ساهم حاوية تأخذها السفينة من هذا الجيل، سفن الجيل القادم، سيكون بإمكان ميناء عدن أن يتعامل معها وأن تتطور محطات الحاويات وأن تتطور بقية الخدمات في الميناء، وإذا تم توسيع وتعميق الميناء وهذا المشروع بدأنا به بفضل الجهود الكبيرة والتوجيهات من فخامة الأخ الرئيس ومعالي وزير النقل والحكومة بشكل عام وبفضل هذه الجهود ثم الاتفاق مع دولة الإمارات العربية على تقديم منحة من أبوظبي لليمن أو المؤسسة والميناء لإنجاز هذا المشروع الضخم .. وقد بدأنا الخطوات الإجرائية فيه، ونحن في الترتيب للشركات الاستثمارية وإعداد المواصفات التي سيشتغل عليها المقاول الناجح في هذا الإطار وسيتم فيه تعميق الميناء من 15 متر ـ 18 متر وتوسعة القناة الملاحية من حوالي 183 متراً إلى 240 متراً هذا هو المشروع الأساسي الاستراتيجي الثاني.

المشروع الإستراتيجي الثالث ـ داخل في مجال الاستفادة من موقع ميناء عدن وتعزيزه على المستوى الإقليمي والدولي وهو القرار المتخذ في مجال أحواض السفن وصلنا إلى تحديد المطلوب، حيث يجري الآن الإعداد لوجود شراكة دولية مع إمكانيات وطنية، حيث تجري شراكة مع شركة أحواض السفن ومؤسسة موانئ خليج عدن ومشغل دولي يكون أحدى كبريات الشركات العالمية المتخصصة في مجال إصلاح وترميم بناء السفن ..

نحن نعول ليس على الإصلاح والترميم ولكن أن تبدأ قدرات في البناء فهذا مشروع إستراتيجي ثالث صناعي بكل تأكيد في الأفق وقادم وقد بدأنا الخطوات الإجرائية الأولية فيه وهو الحلم الذي نأمله أن يكون في ميناء عدن محطة إصلاح وترميم وبناء السفن تكون تحت إدارة كبريات الشركات العالمية المتخصصة في هذا المجال، وهذا له الكثير من الفوائد لا نستطيع الاستثمار فيه لوحدنا في هذا الجانب ونحن بحاجة إلى شريك وبحاجة إلى الخبرات العالمية وتطوير الدراسات والخبرات الوطنية التي ستشتغل وتعمل في هذا المشغل الدولي، وبحاجة إلى السوق لهذه الخدمة والسوق لن يأتي آليك بسهولة الا إذا أنشأت هذه الخدمة وجعلناها تحت إدارة دولية متخصصة ومعروفة ومشهورة لأنها ذات ارتباط بجهات دولية أخرى على سبيل المثال مؤسسة تصنيع السفن الدولية.

قريباً .. ستعود عدن إلى نشاطها التجاري

وبوجود ميناء أحواض السفن الذي تديره شركة دولية في مجال إصلاح السفن ستكون هناك فرص أكثر لأن توجد في البلد مؤسسة تصنيعها السفن الدولية ومعناها خبرات محلية تشتغل معها وستطور وتستوعب التطورات والتكنولوجيا البحرية، وستوجد خدمة أفضل لشركة التأمين على السفن وعلى النقل البحري ووجود أحواض السفن بالطريقة التي نحلم بها، وبدأ المشروع بالتنفيذ وهو مفتاح ربما نعول عليه أكثر من أي تطورات أخرى لجذب أنشطة ميناية ولتوفير فرص عمل أكثر للمواطنين في مدينة عدن، فدائماً نجد أن مدن الموانئ مجال عملها ومعيشتها هي الموانئ والخدمات الموجودة.

قريب أن شاء الله سيكون مثل ما كان زمان في عدن كان معظم الناس مرتبطين بالميناء من حيث توسع عملها وقريب ايضاً مع التوسع والزيادة في عدد الناس أي عدد السكان في مدينة عدن سيكون عدد أكثر مرتبط بالميناء أو مرتبط بأحواض السفن ومرتبط في المنطقة الحرة .. وماتشهدون من منطقة صناعية ومنطقة تخزين وقرية شحن جوي كل هذه مجتمعه هي الحلم وهي الأمل والمستقبل الزاهر لمدينة عن ولليمن كلها بشكل عام.

نعاني من تداخل المهام والسطو على حرم الميناء

ما هي الصعوبات والعراقيل التي تواجهها المؤسسة وماهي المقترحات المذللة لهذه الصعوبات ؟

ـ نحن نعاني كثيراً من الصعوبات الناتجة من تداخل بعض الصلاحيات بين الجهات العاملة في نفس المجال مثلاً بعض التداخل بالنسبة لمشكلة الأراضي بين المنطقة الحرة الموانئ وبين التصرف في الأراضي في محيط الميناء تغير الأنشطة المينائية، بعض هذه الأمور على هذه الأمور على هذه الشاكلة، ولكن أنا أستطيع أن أقول بأن حل هذه المشاكل الأساسي فيها هو عامل الزمن فقط، لأنه لا يوجد خلل في التشريعات ولا في القوانين ولا في الأنظمة ولكن الخلل في حداثة التغييرات في هذه المجالات وبالتالي الكثير لم يستوعبها ومنشغل في الحياة اليومية ويشتغل في العقلية القديمة ولكن مع التطور والاحتكاك مع فرص تراكم الخبرات كثير نعول على أن كثيراً من هذه الصعوبات ستحل من تلقاء نفسها مع تراكم الخبرات عند السلطات والخبرات الوطنية العاملة في هذه المجالات.

ما هي أهم المشاريع المستقبلية للمؤسسة ؟

ـ بهذا الصدد أود التركيز على المشاريع الإستراتيجية وتسيير المشاريع في شراء العديد من المعدات والآليات لأن الأساس يكمن في المستقبل بالمشاريع الإستراتيجية وأنا أوجزها في ثلاثة مشاريع رئيسية، المشروع الأول والذي هو تطوير محطات الحاويات في ميناء عدن بالشراكة مع القطاع الخاص ودبي العالمية هذا سيستمر وسيشهد خلال السنوات القادمة زيادة عدد الأرصفة وقدرات استيعاب السفن والمشروع الثاني المستجد والترتيبات جارية فيه هو مشروع تعمير وتوسيع القناة الملاحية وحول الاستدارة في ميناء عدن مشروع حيوي جداً وإستراتيجي لتمكين الميناء من التعامل مع الجيل القادم، وبدون هذا المشروع يتعطل الموقع الجغرافي للميناء عدن كونه لا يستطيع التعامل مع الجيل القادم من السفن وهو جيل يتجه إلى السفن الأضخم والأكبر حجماً والأكبر من حيث القدرات الاستيعابية سفن الحاويات ستصل بين 8,000 إلى 12,000 والى 13,000