

تصلت عن اتفاقيات التطوير وتمارس تدميراً ممنهجاً وتتجاهل الإضرابات العمالية المتصاعدة

بعد (7) أعوام من إدارة موانئ دبي.. ميناء عدن «مهلك سر»



تدمير الميناء والقضاء على سمعته ونشاطه ومكانته العالمية كصرح اقتصادي لليمن عموماً وعدن خصوصاً.

بحسب الأخ/ حمدان الحيدري نائب رئيس اللجنة العمالية في ميناء كالتكس للحاويات فإن الإضراب الأخير الذي استمر من تاريخ 18 أبريل إلى 9 مايو المنصرم، ويعد أطول إضراب في تاريخ الموانئ اليمنية، علق حتى 9 يوليو القادم، بعد تدخل الوزارة وموانئ خليج عدن، وسيجدد اذا لم تلتزم دبي بالفترة المتفق عليها لتنفيذ مطالبهم ومعالجتها.

وأضاف الحيدري: تجري اللجنة العمالية حالياً لقاءات مع مؤسسة موانئ خليج عدن لإعداد هيكل أجور لنا، وإنهاء الأزدواجية التي يتم التعامل بها معنا، منذ تم فصلنا عن المنطقة الحرة وتحولنا إلى موانئ خليج عدن

واليا الإدارة المشتركة بين عدن وديبي، مؤكداً: وضعنا القانوني خاطئ ويجب حسم هذا الأمر.

مؤخراً كشفت عدد من المذكرات والمراسلات القضائية بين رئيس المحكمة التجارية الابتدائية في عدن ومدراء فروع عدد من البنوك بعدن، ان دبي لا يوجد لديها حسابات بنكية لدى المصارف اليمنية الرسمية، حيث طلب رئيس المحكمة التجارية بعدن، البنك الأهلي اليمني والبنك العربي فرعي عدن، بحجز مبلغ يتجاوز 100 الف دولار أمريكي من حساب شركة موانئ دبي، وتوريد جميع المبالغ المحتجزة إلى حساب المحكمة التجارية الابتدائية في عدن، على خلفية الدعوى التي تقدمت بها مؤسسة «موانئ خليج عدن» والحكم القضائي الصادر في 7 فبراير الماضي، لصالح دفع حقوق

ورواتب العمال المعارين في ميناء الملا للحاويات وعددهم 67 بعد أن قامت شركة دبي بإنهاء إعارتهم دون أسباب موضوعية، في منتصف سبتمبر العام الماضي.

غير أن مذكرة بعث بها مدير عام البنك الأهلي اليمني بعدن، في تاريخ 13 مايو، إلى المحكمة التجارية بعدن «تفيد بأن شركة موانئ دبي لا تحتفظ بأي حسابات لدى إدارة البنك»، وفي مذكرة أخرى وجهها مدير عام البنك المركزي اليمني بعدن، إلى رئيس المحكمة التجارية الابتدائية، في 13 مايو الجاري، رداً على طلب بشأن موافاة المحكمة التجارية عن البنوك اليمنية التي توجد فيها حسابات لشركة موانئ دبي، غير أن محتوى المذكرة حمل رداً صاعقاً عن عدم علم «البنك المركزي اليمني» بأسماء البنوك الرسمية اليمنية التي يتوفر بها حسابات مودعة باسم شركة موانئ دبي.

تدمير ممنهج

يرى سعيد الصبيحي رئيس اللجنة العمالية لمحطة المعلق للحاويات: إن إدارة دبي للميناء خيبت كل الآمال بتطوير الميناء وتحسين سعته عالمياً، حيث تواصل تراجع أداء الميناء نتيجة تكريس الشغل سياسة الهمم المعتمد من خلال تنصله عن كل الاتفاقيات المنصوص عليها بتحديث الميناء بمعدات وأليات جديدة، وما زاد من سوء وضع الميناء هو عدم قيام المشغل بشراء قطع الغيار وإجراء الصيانة للمعدات السابقة التي أخذت تتآكل وتتهالو، بحسب الصبيحي الذي أضاف: عند استلام موانئ دبي لميناء عدن، كانت لدينا أجهزة اتصال لا سلكي (راديو) وعند استمرار استخدامها وعدم الصيانة توقفت أجهزة الاتصال ولم توفرها دبي ما سيستبب بكارثة إذا ما حدث خلل ما .

وأضاف الصبيحي: استأجرت دبي (كاريكات بر متحركة) بـ 17 مليون ريال لتناول الحاويات نتيجة خروج الأليات الخاصة لتناول الحاويات عن الجاهزية بسبب عدم الصيانة، مشيراً إلى ان الشركة المشغلة لجأت إلى انتهاج سياسة الترفيع من خلال نقل معدات مستخدمة من محطة كالتكس إلى محطة المعلق لتغطية العجز ولم تلتزم بحسب ما هو متفق في اتفاقية الإعارة.

وأوضح الصبيحي: ميناء المعلق كان يستقبل حاويات الترانزيت فقط (-350 الف حاوية) سنوياً ومنذ أن استلمته موانئ دبي تراجع إلى الأسوأ حتى وصل إلى الصفر والإغلاق التام لمحطة الحاويات في ميناء المعلق ما اضطر شركات الملاحة الدولية إلى تحويل خطوط (الترانزيت) إلى ميناء جيبوتي وميناء صلالة في عمان، نتيجة لممارسة دبي سياسات التطفيش وخروج الأليات عن جاهزيتها ورفع تعرفة تناول الحاويات، حيث أصبح ميناء المعلق أشبه بخرابية في ظل إهمال دبي وغياب الرقابة والمحاسبة والذي وصل حد إن المشغل لم يقم بإجراء الإصلاحات البسيطة مثل الانارات الضوئية والنقاط الخاصة بالتلاجات، وبسبب ضعف الإنارة في أوقات الليل تحول الميناء إلى مكان مهجور مظلم - حد وصفه.

معدات تتحول إلى أطلال

يؤكد مروان عوض ناصر رئيس قسم الاستلام والتسليم في ميناء المعلق أن معدات الميناء التي كانت شغالة قبل أن تسلم موانئ دبي، تحولت فيما بعد إلى أكوام من الخراب، وقال واصفاً ما لحق بها من خراب: أصبحت المعدات مرمية في ساحة الميناء بشكل عشوائي.

وأضاف مثلاً فاضحاً لسياسات التدمير المنهج: الآلة (تنمر) وهي عبارة عن آلة خاصة وحديثة لتناول الحاويات، كانت ضمن المعدات التي تم تسليمها لدي وتبلغ قيمتها الشرائية أكثر من ستين مليون ريال يمني، مشيراً إلى أنها كانت بحاجة إلى صيانة تكلفتها لا تزيد على مليون ريال، تركت لتتحول إلى كومة خراب، وارجع خروج عدد من الكريكات التي تتناول الحاويات عن الجاهزية إلى تكسير (السكة) من قبل شركة دبي، محذراً من تلف وعطل أكوام المعدات التي تحتويها ورشة الصيانة (قواطر ورافعات وكمرلات وأشياء أخرى) الخاصة في تناول الحاويات، التي قال أنها خلقت إدارة الميناء ملايين الدولارات وتعرض حالياً للتهلاك جراء رطوبة المنطقة وأشعة الشمس والأترية وربما بفعل هذا الإهمال لم تعد صالحة للاستخدام في أي مجال حتى ولو أجزيت لها الصيانة بعد فترة، مرجعاً سبب إهمال دبي، كونها منحت ورشة الصيانة في الميناء بكافة ألياتها ومعداتنا مجاناً.

بحسب الأخ/ حمدان الحيدري نائب رئيس اللجنة العمالية في ميناء كالتكس للحاويات فإن الإضراب الأخير الذي استمر من تاريخ 18 أبريل إلى 9 مايو المنصرم، ويعد أطول إضراب في تاريخ الموانئ اليمنية، علق حتى 9 يوليو القادم، بعد تدخل الوزارة وموانئ خليج عدن، وسيجدد اذا لم تلتزم دبي بالفترة المتفق عليها لتنفيذ مطالبهم ومعالجتها.

وأضاف الحيدري: تجري اللجنة العمالية حالياً لقاءات مع مؤسسة موانئ خليج عدن لإعداد هيكل أجور لنا، وإنهاء الأزدواجية التي يتم التعامل بها معنا، منذ تم فصلنا عن المنطقة الحرة وتحولنا إلى موانئ خليج عدن

واليا الإدارة المشتركة بين عدن وديبي، مؤكداً: وضعنا القانوني خاطئ ويجب حسم هذا الأمر.

تحركات عليا وتجاهل دبي

آخر التحركات الرسمية في قضية ميناء عدن جاءت من وزير النقل الدكتور واعد عبدالله باذيب الذي قال: ان اللجنة الوزارية المكلفة



فنيون: لم تبدأ الشركة أي خطوة تطوير فعلية منذ تسلمت الميناء

الميناء خسر واحداً من أهم الخطوط الملاحية نتيجة إهمال دبي

دراسة ملف اتفاقية موانئ دبي المشغلة لمحطة الحاويات بمدينة عدن برئاسة وزير الخارجية الدكتور أبو بكر القربي أقرت في اجتماعها الثالث رفع رسالة إلى قيادة دولة الإمارات لبحث الالتقاء بمسئوليها ومعرفة ردهم

بوضع إزاء إخراج الميناء من حالة الركود وبحث أفق الشراكة والاتفاقية برمتها.

وأردف الوزير باذيب « عندما أتينا إلى الوزارة كان الاطلاع على الاتفاقية الموقعة بين موانئ دبي وميناء عدن جرمًا يعاقب عليه القانون»، وأشار إلى ان الميناء خارج الخطط التطويرية والتنموية لشركة موانئ دبي حتى عام 2014 وهي الموقعة على اتفاقية بشأن تشغيله وتطويره، مؤكداً ان الوزارة بصدد إعادة النظر في العقود والاتفاقيات المبرمة ومراجعتها لما فيه خدمة الصالح العام مجدداً تأكيداً للزم على مواصلة الانتصار لحقوق العمال في كافة القطاعات والعمل على محاربة الفساد ومن يحقق وراء تبديد موارد البلد السيادية.

إغلاق رصيف «المعلا»

تضمن الاتفاق مع دبي، استئجار الشركة لرصيف الحاويات بميناء المعلا لمدة سبع سنوات او اقل حتى تنتهي من المرحلة الاولى من المشروع، ولم تقتصر تبعات ادارة دبي الفاشلة على نشاط الميناء الذي تراجع بشكل حاد والمردود الاقتصادي، إذ أنها ارتكبت مأساة كبيرة بحق 197 موظفاً في ميناء المعلا، لم يتبق منهم سوى 67 موظفاً يزالون عملهم في الميناء ويوقعون على حافظة الدوام على الرغم من إن إدارة موانئ دبي أوقفت رواتبهم منذ تسعة اشهر حتى اليوم بغرض إجبارهم على مغادرة الميناء.

وبعد جهود كبرى بذلها العاملون لحل الإشكال، لجأ 67 موظفاً إلى القضاء لرفع قضية ضد إدارة موانئ دبي التي تنصلت عن اتفاقية الإعارة التي نمت على ان تلتزم دبي بإعادة تشغيل محطة ميناء المعلا للحاويات بموظفيها المتخصصين علمياً ومهنياً بمجال

7 اعوام مضت منذ تسلمت شركة موانئ دبي العالمية إدارة ميناء الحاويات بعدن، عقب

اتفاقية مثيرة للجدل وقعت منتصف 2005م ولكونها- مجحفة- عدلت وأجريت عليها تحسينات

في 2008م، وتجري الحكومة حالياً مفاوضات رقيقة المستوى لإلزام دبي بتنفيذها، او إلغاء

الاتفاقية بحسب تصريحات قيادة وزارة النقل، في ظل التراجع المستمر لأداء الميناء من

«350.823» حاوية في 2006م إلى «208.967» حاوية خلال 2007م ووصل في العام 2008م

إلى «199.437» حاوية، بينما تراجع خلال النصف الأول من 2009م إلى «46716» حاوية فقط.

إضرابات عديدة نفذها العمال في ميناء الحاويات، آخرها الإضراب الذي استمر أكثر من

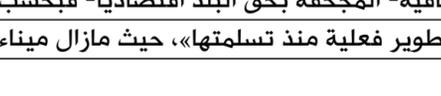
20 يوماً وعلق منتصف الشهر الماضي، بعد تدخل وزارة النقل وسط صمت وتجاهل موانئ

دبي لمطالب العمال وتنصلها عن التزاماتها المتكررة التي لا تغدو أكثر من حبر على ورق،

لكن أسوأ ما في الأمر هو تنصل دبي عن الاتفاقية- المجحفة بحق البلد اقتصادياً- فبحسب

فنيين في الميناء «لم تبدأ الشركة أي خطوة تطوير فعلية منذ تسلمتها»، حيث مازال ميناء

عدن«مهلك سر».



تحقيق / وائل القباطي

(ذلك لم يتم حتى اليوم)، وبرتت دبي بتباطؤها بالركود العالمي الذي أعقب الأزمة المالية العالمية وسبب توقف 50٪ من الاسطول البحري التجاري العالمي خاصة سفن الحاويات، ثم مشاكل التقطع للحاويات والبضائع المحلية الواصلة لميناء عدن في بعض الطرق البرية ضمن المحافظات الجنوبية والشرقية، ورغم ان السوق العالمية وسوق الحاويات بدأت تتعافى بعد ذلك في اقل من عام، الا ان الشركة واصلت إهمالها للميناء، وأخرت عملية التطوير في معظم الجوانب (من أهمها تأخر شراء 2 كبريات جسرية) وعدم تنفيذ بناء الرصيف، حيث أكد فنيون في الميناء ان دبي قامت بعمل معالجة ترقية محلية للأضرار التي أدت إلى تحطيم عدد من الكريكات، نتيجة عاصفة مطرية في عام 2009م وحتى اللحظة محذرين من خطورة ذلك.

مغادرة الخطوط الملاحية

ضربة موجعة تلقاها ميناء عدن في أغسطس 2010م، تمثلت بمغادرة



فنيون: لم تبدأ الشركة أي خطوة تطوير فعلية منذ تسلمت الميناء

الميناء خسر واحداً من أهم الخطوط الملاحية نتيجة إهمال دبي

الخط الملاحي الرئيسي (PIL) أهم شركة حاويات وسفن تنقل حاوياتها إلى او عبر ميناء (عدن)، بعد فيها منذ أكثر من عشرين عاماً، وتضمنت مذكرة وكيل الخط الملاحي PIL في اليمن حينها (بالإشارة للوضع التشغيلي

المقري في محطة الحاويات في الميناء قررنا نقل مركز تجارة الترانزيت من عدن) وهو ما وضع علامات إستفهام حقيقية عن مدى جدية موانئ دبي العالمية في تطوير ميناء عدن وتفضيلها ميناء جيبوتي على ميناء عدن.

واربع عدد من الفنيين خلال نزول" 14 أكتوبر" إلى الميناء سبب مغادرة الخطوط الملاحية إلى: الحوادث الكبيرة التي شهدها الميناء ونتج عنها حصول اختناقات في الميناء وانخفاض في الإنتاجية، وهو ما أثر على الموثوقية التجارية والتشغيلية للخطوط الملاحية، علاوة على التكاليف الباهظة الإضافية التي تكبدوها، نتيجة قيام العملاء بتحويل دعمهم إلى خطوط ملاحية أخرى، وأشاروا إلى انه بينما كان على موانئ دبي العالمية استغلال خطوط جديدة فقد اضعأت على الميناء الخط الرئيسي الذي يمثل حوالي 98 ٪ من نشاط حاويات الترانزيت، مؤكداً ان تلك الحاويات ذهبت لميناء جيبوتي المجاور الذي تديره الشركة نفسها وان معنى ذلك تدميراً لميناء عدن.

إضرابات عمالية متصاعدة

خسائر فادحة تكبدها ميناء عدن طوال 3 أسابيع من الإضراب التام أغلق خلالها الميناء الشهرين الماضيين في ظل تجاهل ادارة دبي، التي لم تتحمل أي تبعات نتيجة عدم حسم مطالب عمال ميناء عدن للحاويات التي تعد الحد الأدنى لحقوق العمال مقارنة بنظرائهم في موانئ الدول المجاورة المشغلة من قبل موانئ دبي العالمية، بحسب تقارير اللجان الرسمية التي تدخلت للجلوس مع العمال لرفع الإضراب انطلاقاً من المصلحة العليا للبلاد والحرص على تفويت الفرصة على من يرمي إلى

مازال اللغظ يدور حول إدارة شركة موانئ دبي العالمية لميناء عدن، بعد 7 أعوام من تسلم الشركة للميناء، فرغم تأكيدات الجهات الرسمية

أن الاتفاقية تمت بشفافية مطلقة ووافق واطلع عليها مجلس الوزراء

والهيئة العليا لمكافحة الفساد وجهاز الرقابة والمحاسبة ومكتب رئاسة

الجمهورية، إضافة إلى مناقشة مجلس النواب لها واقتناع الجميع

بالإجراءات القانونية التي تمت لإبرام هذه الاتفاقية بل والاهم من

ذلك تأييد كتلة عدن في المجلس سواء المنتمين للمعارضة أو للمؤتمر

الشعبي العام لها، ليتم توقيع الاتفاقية مع شركة موانئ دبي في

2005م، ولاحقاً ونتيجة لعدم جدوى الاتفاقية والأضرار الاقتصادية

الكبيرة على البلد، اصدار مجلس الوزراء بتاريخ 15 يوليو 2008م قراراً

رقم (266) لعام 2008م بالموافقة على الاتفاقية الجديدة المحسنة التي

نصت على الشراكة بين الجانبين، لكن كل المؤشرات تؤكد تراجع الميناء

الحاد واحتمال توقفه قريباً اذا لم يتم التدخل بصورة عاجلة وتسليم

الميناء لإدارة جديدة تنتشله من وضعه الراهن.

اتفاقية 2005 مع دبي

اختيار شركة موانئ دبي لإدارة ميناء عدن، كان بمعيار البعد الاقتصادي وهو الأهم خاصة أن موانئ دبي تدير 51 ميناء حول العالم وتعد من اكبر الشركات العالمية المتخصصة، لكن الاتفاقية الموقعة عام 2005م لم تحقق أي طموح لتوفير جدوى اقتصادية حقيقية للبلد في ظل نصوص تلك الاتفاقية، وهو ما دفع بالجهات المعنية لاحقاً إلى التفاوض مع الشركة لإضافة عدد من الترتيبات والاتفاقيات- مازالت قائمة حالياً- وقعت عام 2008م، حيث حاولت الحكومة تحسين الاتفاقية التي وقعت بناء على نتائج المناقصة لضمان تطوير ميناء عدن وتحويله لميناء دولي محوري لحاويات الترانزيت، وارجع المعنيون في وزارة النقل القبول بالمناقصة السابقة كونها قامت في ظل وضع اقتصادي سيئ وحركة حاويات غير مقبولة، حيث كانت مناقصة الحاويات في عام 2003م 117488 حاوية بينما وصلت في عام 2006م إلى 350823 حاوية بنسبة زيادة 200٪ قبل ان يبدأ بالتراجع لاحقاً، وتتصلل دبي عن كافة التزاماتها المتعلقة بتطوير الميناء.

الشراكة في 2008

في يونيو 2007م اصدر مجلس الوزراء قراراً رقم (115) بشأن مواصلة المباحثات حول مشروع تشغيل وتطوير محطة الحاويات بميناء عدن، الذي نص على إعادة إنزال المناقصة من جديد وفتح المجال لجميع الشركات العالمية، وبعد لقاءات لوزارة النقل وممثلي شركة دبي تم الاتفاق على تعديل

الاتفاقية، بحيث يتم إنشاء شركة مشتركة بين الجانبين بنسبة خمسين في المائة لكل طرف وبحيث تتولى هذه الشركة المشتركة تطوير ميناء عدن ويتم تكليف موانئ دبي العالمية بإدارة الميناء تحت إشراف الشركة المشتركة، تم توقيعها بين ميناء عدن وميناء دبي في 9 مارس 2008م وتم تحديد الشراكة بين مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية وموانئ دبي العالمية ليمن المحدودة برأس مال 200 مليون دولار أمريكي وهي شركة تابعة لشركة موانئ دبي العالمية التي مقرها دبي، وتم الاتفاق على ان يتم التفاوض والاتفاق على إبرام أربع إتفاقيات اتفاقية خدمات الإدارة ، اتفاقية تأجير الارض ، اتفاقية خدمات الميناء، اتفاقية نقل العمالة) واعاد وتطوير خطة الاستثمار للمحطة على ان تكون الاتفاقية محكومة بقوانين الجمهورية اليمنية كما تضمنت بند الحفاظ على سرية المعلومات وتم الاتفاق على تنفيذ مرحلتين للتطوير.

ما طرح حينها هو أن: خيار الشراكة الذي اتفق عليه الطرفان كان أعلى إيرادا للميناء وأكثر ضمانا لتطويره خاصة أن الحكومة سوف تكون احد صاعبي القرار باعتبار أنها ترتب شراكة بين الطرفان وضمان تطوير ميناء عدن لتصل حركته إلى أكثر من خمسة ملايين حاوية في العام ، وبدا مؤخراً ليس أكثر من مجرد حلم ذراع الرياح.

مرحلة التطوير الأولى

نصت الاتفاقية على أن تبلغ كلفتها 200 مليون دولار تبدأ فوراً وتتخلص في تسعة مساحة خزن الحاويات في المحطة الحالية، وشراء وتركيب رافعات جسرية ومعدات متحركة لمناولة الحاويات، بالإضافة إلى توريد وتركيب منظومة الكترونية للمحطة، ورفص ساحة الحاويات بحيث يتم رفع الطاقة الاستيعابية من 50 ألف حاوية إلى 900 ألف حاوية في العام، وتصميم وإنشاء رصيف بطول 400 متر وبعمق لا يقل عن 17 متراً لاستيعاب سفن الحاويات العملاقة، وتركيب رافعات جسرية ورافعات متحركة وقاطرات وكل ما يلزم من أليات ومعدات لمناولة الحاويات ورفع الطاقة الاستيعابية للمحطة حتى مليون وثمانمائة ألف حاوية في العام.

مرحلة التطوير الثانية

المرحلة الثانية وقيمتها حوالي 650 مليون دولار، نصت الاتفاقية على ان تبدأ فور وصول الطاقة الاستيعابية للمحطة إلى 70 ٪ وفيها يتم إنشاء رصيف بطول 900 متر بحيث يكون لدى المحطة خمسة ارصفة إضافية بععمق 18 متراً، وكذا تركيب كافة الرافعات والمعدات لتشغيل الرصيف من أجل رفع الطاقة الاستيعابية ما بين 3.5 مليون حاوية إلى 5.5 مليون حاوية، كما وعدت الشركة بزيادة مراحل التسعة بحسب زيادة الحركة، لكن إعداد وتصميم الرصيف الجديد [بمساح طولية (400) متر تأخر حتى اليوم، حيث أكدت دبي للجهات اليمنية ان البدء في اعمال البناء للرصيف سيتم في بداية عام 2011م والاتلتانه منه في نهاية عام 2013م