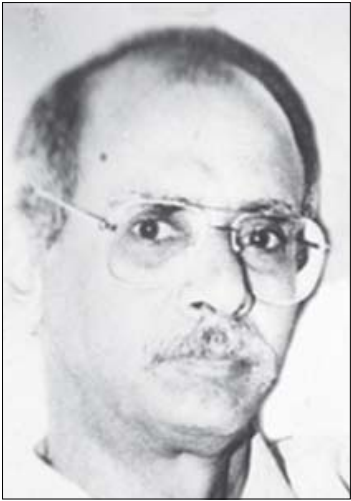


ميناء عدن الذي كان دولياً!



استنلاله:

(إن ازدهار وضمحلل موانئ تهامة قد أثبت صدق مقولة إن عدن هي (عين اليمن) فنحن نعلم من سفر حز قبال من الكتاب المقدس إن عدن كانت مزدهرة في العام 600 قبل الميلاد) و(اكتسبت عدن دورها الذي جعل العرب يدعونها "عين اليمن" أي الجارحة التي تطل من خلالها اليمن على العالم الخارجي وتتصل به، وكانت عدن تزدهر كلما حافظت على دورها كسوق وميناء وقلعة وحماية، وكلما ظلت أشبه بمحطة سكة حديد رئيسية ومعرض تجاري كبير، بينما كانت تضمحل كلما أصبحت مسرحاً للصراع المذهبي الديني والتنافس على السلطة) وليم هارولد إنجرامز - اليمن أئمة وحكام وثورات- ترجمة نجيب سعيد باوزير مراجعة أستاذ عبد الكريم سالم الحمكي، ووصف جوردن وتوفريدل في سلاطين عدن (ومدينة عدن هي تكوين بركاني عجيب يمتد داخل البحر، ولها ميناءان ممتازان، حازا إعجاب القبطان "هينس" وبالتأكيد فقد حازا إعجاب آخرين قبله، مثل اللورد فالنستيا في مطلع القرن الثامن عشر الذي وصفها بأنها جبل طارق الشرق) و(قد أطلق على عدن في العهد القسطنطيني اسم المتجر الروماني لما كانت عليه من الازدهار التجاري) و(كانت صادراتها، حبوب الذرة، النحاس، البن، وسوقاً رئيسياً للصمغ والمواشي التي يجلبها التجار الصوماليون) و(ورد ذكر شهرة عدن التجارية في الإنجيل وجاء في كتاب بريبلوس، وصف لتجارها).
تلك هي عدن الميناء والمدينة، ومن أوائل الموانئ العالمية في ترويد السفن بالقوود، وثالث ميناء تجاري ورابع ميناء عالمي كسوق حرة، ومركز رئيسي للسفن الشراعية والساحلية والسفن عابرات البحار، حتى العهد القريب!!



بدر عبده شيباني



بداية النهاية:

لا بد من الإشارة في لمحة سريعة إلى مراحل تفكك مصلحة الموانئ اليمنية - ميناء عدن- وتحويله من إدارة أربعة موانئ إلى إدارة ميناء فقط منذ العام 2007م، وتبعها في عام 2008م تسليم محطة حاويات الميناء وميناء حاويات كالتكس إلى (الثالث) شركة أجنبية لتشغيل مجال مناولة الحاويات وفشلت جميعها بل أفقدت الميناء ما كان بيده من أكبر الخطوط الملاحية (P.I.L.A. و A.P.L.A) وأوصلته إلى هذه الكارثة الراهنة، استكمالاً للتصفيات السابقة للإدارات التابعة له والمتخصصة في جوانب عدة من نشاطه، وكذلك المؤسسات الوطنية المكملة لنشاط الخدمات البحرية، التي يقدمها إلى حركة الملاحة الدولية، وتسليمها للقطاع الخاص وأغلبه لا يفقه العمل في هذه المجالات ولم يمارسها مطلقاً، نتج عن كل ذلك خسارة الميناء لأكثر من (80%) من إيراداته السنوية، وأفقد الخزانة العامة للدولة (85%) من إيرادات أهم المصادر الإيرادية بالعمليتين المحلية والأجنبية، وذهبت لصالح القطاع الخاص مما أدى إلى إضعاف قدرات الميناء في توفير مصادر تمويل لتحديث معداته ووسائل العمل لمواكبة تطور صناعة النقل البحري التي انتهت بشكل متسارع إلى النقل بالحاويات والصب، مع بداية التسعينات، وانعكس كل ذلك سلباً على تدني مستوى أداء الخدمات المقدمة للسفن بفعل التسريح القسري للبحارة المؤهلة للعمالة وزيادة معدلات البطالة. أضف إلى ذلك بيع (51%) من أسهمه التي أسس فيها شركة الطلاء والإملاش المحدودة بالمعلا- عدن، وكان مصنعا من أنجح المصانع ويقدم أجود المنتجات، ونخلص من كل ذلك إلى تحقيق الهدف الأساسي (وهو تصفية كل مصادر الإيرادات التي كان يعتمد عليها ميناء عدن) وسحبت كل أنشطة الخدمات اللازمة التي كان يوفرها الميناء ويقدمها بالأسلوب الأمثل الذي يحتاجه الشاحنون وشركات الخطوط الملاحية الدولية كأهم عامل جذب وترغيب، إضافة إلى ما يتمتع به من مميزات توهلان يلعب دوراً أساسياً كميناء ومركز تجاري عالمي لخدمة المنطقة، وستظل هذه المميزات تعطيه الأفضلية والريادة العالمية متى ما اختيرت القيادة المؤهلة والمتخصصة التي تدرک معنى استغلال تلك المميزات التي أشار إليها القبطان/ عبدالمعطي حسن وهي كالآتي:

- يقع الميناء في موقع إستراتيجي ومباشرة وسط الخط القاري الملاحي العالمي الذي يجعله مؤهلاً ليكون محطة عالمية للبضائع.
- تحتاج السفن لتغيير الاتجاه من المياه الدولية إلى مسافة 4 أميال بحرية فقط لتصل إلى محطة الإرشاد بالميناء.
- وصول السفن من المياه العميقة إلى الميناء آمنة وخالية من العوائق المرجانية.
- يتمتع الميناء بحماية طبيعية تحمي السفن من عواصف الرياح على مدار السنة.
- يتمتع الميناء بالقدرة والكفاءة على توفير كافة خدمات التموين للخطوط الملاحية الدولية.

مرحلة الحاويات.. أربع معارك لاتفاقيات خاسرة!

تلك المميزات إضافة إلى قوانين سلطات الميناء هي التي جعلت من ميناء عدن على مدى تاريخ نشوء التجارة البحرية، يمتلك الأفضلية ومؤهلاً في خدمات الملاحة الدولية، حتى حلول التسعينات اتجهت صناعة النقل إلى النقل بالحاويات، ورافقها تطور في صناعة السفن الخاصة بها بلغت اليوم الجيل السادس، التي يبلغ طولها 397 متراً وعرضها 56 متراً وغاطس بعضها يصل إلى 18 - 21 متراً، وتحمل 11 - 15 ألف حاوية، وكانت كوادر الميناء قد أدركت أفاق المستقبل حينها وقدمت باسم 89 رؤيتها المستقبلية لمشاريعها التطويرية في وثيقة عيسى (ماستربلان) التي تعد النواة الأولى لمشروع المنطقة الحرة وإنشاء مراس وارفصة لمناولة الحاويات في المعلا وكالتكس (وتشغيلها) بكوادرن المحلية تحت إدارة ميناء عدن التي أدارت الميناء طوال العهود الماضية، وشدت المرحلة الأولى في إنشاء محطة المعلا بدعم من الصناديق العربية، وتم تشغيلها في العام 95م وتمكنت من مناولة (57.537) حاوية عام 98م وبلغت عدد السفن (2500) سفينة، ويعد الحرب تم التوقيع على اتفاقية لإنشاء وتشغيل

محطة للحاويات مع منطقة صناعية في كالتكس في نوفمبر 95م.

وفي العام 98م سلمت محطة كالتكس لشركة (يمنفست) لتشغيلها وفشلت ودفعت الدولة مائتي مليون دولار تعويضاً لها مقابل إلغاء العقد! ومجدداً سلمت المحطة لشركة أخرى بمسمى (O.P.M) في أكتوبر 2003م وفشلت خلال عامين وظلت أمورها سرياً! وفي العام 2005م أبرمت اتفاقية مع شركة موانئ دبي (تأكيد على عدم إيمان سلطاتنا الحاكمة بقدرات وكفاءة كوادرنا المحلية ومنح استحقاقات مالية للغير واقتصادنا في أمس الحاجة إليها من مراقبه السيادة).

ونخلص قضيتنا مع شركة دبي المشغلة من واقع سرد معالي وزير النقل السابق وحقائق الأمور القائمة حسب الآتي:

- 1 - تعد اتفاقية 2005م الاتفاقية الثالثة التي توقع مع شركة أجنبية، وأثارت موجة من الانتقادات ضدها، ولم يؤخذ بها، على الرغم من قناعة حكومتي بإجمال ومجور (بأنها وضعت من قبل خبرة عالمية متخصصة وتحمي مصالحنا وتنتهي اقتصادنا) ومع ذلك جرى انتقادها وكانت صريحة ولم يؤخذ بها!
- 2 - شكلت لجنة وزارية (غير مختصة ولا مؤهلة في الشؤون البحرية) ظلت تعمل وتعتمد على الاستشاريين الدوليين حتى العام 2008م، وظلت اتفاقية 2005م، المجددة بقرار رئاسي قائمة، وأضافت لها اتفاقية رابعة (ثانية مع دبي) في مارس 2008م، بإنشاء شركة مشتركة برأس مال 220 مليون دولار منصفة بين مؤسسة موانئ خليج عدن وموانئ دبي (تكون تابعة لإدارة شركة موانئ دبي ومقرها دبي)!! (اتفاقية سرية خارج ما قدم في المناقصة بل وتتعارض معها) بموافقة مجلس الوزراء بقرار رقم (482) لعام 2007م!!

3 - تضمنت التزامات شركة دبي التي قدمتها في المناقصة حسب ما جاء في إعلانات وزارة النقل حينها الآتي:

- أ - قبولها بتشغيل جميع العمال الموجودين حسب كشوفات الموظفين في الميناء.
- ب - الحق الحصري لإعمال الحاويات لمسافة 25 كيلو في محيط الميناء.
- ج - قبولها بالقيام بتطوير الأنشطة الاقتصادية الهامة بالنسبة للاقتصاد الوطني واقتصاد مدينة عدن المحلي وإنعاشه، ويكون المشغل الحقيقي لوظائف عمل جديدة بمدينة عدن مثل (أحواض السفن عبر شركة دبي لأحواض السفن) و (تطوير المنطقة الصناعية) و (قرية الشحن الجوي بالمنطقة الحرة عبر المنطقة الصناعية بجبل علي وقرية الشحن بمطار دبي) وتلك مشاريع

يجري الحديث حولها اليوم مع جهات أخرى؟!
د - رفع الطاقة الإنتاجية لمناولة الحاويات إلى ثلاثة ملايين و 500 ألف مباشرة فور استلامها للميناء، الذي تسلمته في أول نوفمبر 2008م (حسب المفاضلة المنشورة).

4- ألزمت اتفاقية الشركة المشتركة (التي مهد لها تفكيك مصلحة الموانئ اليمنية إلى ميناء واحد، وترقيعها إلى مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية في أبريل 2007م) القيام بتنفيذ مهمات والتزامات من مهام الشركة المشغلة، بل وأخلت مسؤوليتها عنها (آخر ما تفجرت عنه قريحة اللجنة الوزارية غير المتخصصة مع بيوت الخبرة الأجنبية) (وأخرج شروط المناقصة) وشملت مرحلتين الأولى والثانية وهما:

المرحلة الأولى وكلفتها مائتا مليون دولار:

- 1 - حددت اتفاقية الشراكة مع دبي فترة إيجار الأرض بـ (25) عاماً وتجدد على عشر سنوات، وتشمل مواقع محطة كالتكس والمرحلتين من تاريخ التوقيع مباشرة في 13 يوليو 2008م.
- 2 - حددت فترة المرحلة الأولى بخمس سنوات كحد أقصى، وتشمل توسعة مساحة حزن الحاويات، وشراء وتركيب رافعات رصيف جسرية ومعدات متحركة لمناولة الحاويات، وتركيب منظومة الكترونية للتشغيل ورفص ساحات الحاويات، ورفع الطاقة الإنتاجية من 500 ألف حاوية إلى 900 ألف حاوية في العام الواحد، وتصميم وإنشاء رصيف بطول 400 متر وعمق 17 متراً، بالإضافة إلى تركيب رافعات جسرية ورافعات متحركة وقاطرات، لرفع الطاقة لتصل إلى مليون و 800 ألف حاوية في العام الواحد. (ومضت أربعة أعوام من المرحلة الأولى، ولم ينجز شيء ولم تجلب دبي خبرة واحدة، واشتغلت بخبرتنا المحلية وبدلاً من رفع تأهيلها تم تسريحها باطلا لتزيدنا بطلاة، ولنتترك أسطولا من المعدات والقطع البحرية القديمة والجديدة مدمرة، وانخفض عدد مناولة الحاويات من 370.382 عام 2010م إلى 180.183 عام 2011م وبلغت إعادة الشحن 3% وكانت قبل تسليمها المحطتين قد حققت محطة المعلا لودحها حتى يونيو 2006م 174.237 حاوية، وحملت دبي الإخفاق على الشركة المشتركة؟!).

المرحلة الثانية وكلفتها (650) مليون دولار:

- 1 - تبدأ عند وصول حركة مناولة الحاويات في محطة

كالتكس إلى 70% من طاقتها (متى؟).

2 - إنشاء رصيف بطول 200 متر، ليكون للمحطة خمسة مراس إضافية بطول إجمالي 2000 متر وعمق 18 متراً، وتركيب معدات مناولة لتصل طاقتها ما بين ثلاثة ملايين و 500 ألف إلى خمسة ملايين و 500 ألف حاوية في العام، وتصل الإيجارات خلال فترة

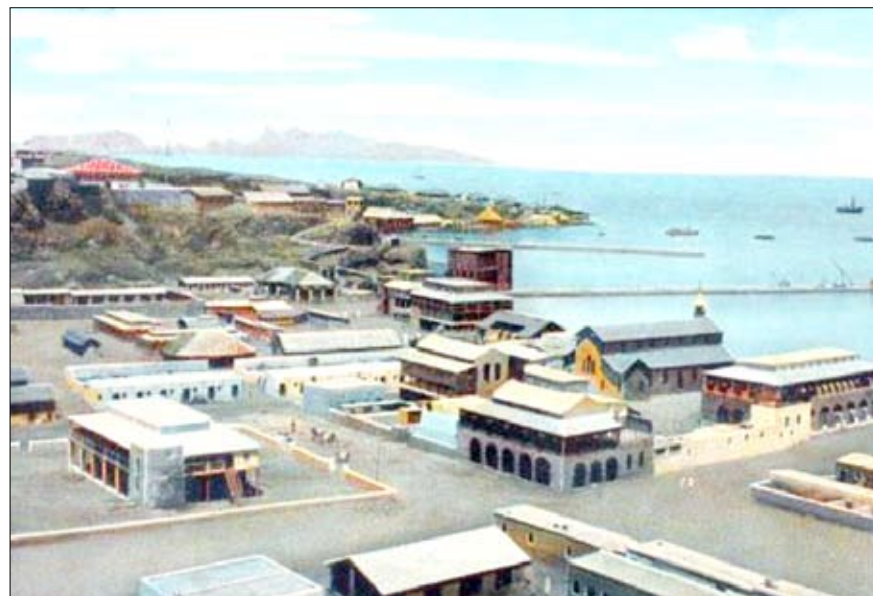
الاتفاقية إلى 872 مليون دولار في حدها الأدنى. لا يمكن أن يرى حتى الآن حتى الأعمى منّا مما سبق، غير إخفاقات وهزائم يعاد تكرارها أربع مرات، وأموال مهدورة من اقتصادنا المحتاج إليها، قادتها بإصرار حكومتنا باجمال ومجور، حول قضية واحدة لا توصف بغير (تصفية) كل مقومات وقدرات ميناء عدن كأشهر ميناء عالمي وأفضل موانئ المنطقة ومحورها الرئيسي لتوصله إلى أن تحل به الكارثة الحقيقية الناتجة عن الآتي:

3 - طلغت السياسة على عقلية حكومتي باجمال ومجور، بعدم الاعتماد على قدرات وكفاءات كوادرنا الوطنية المتخصصة والمؤهلة في الشؤون البحرية بإدارة هذه القضية، ولن يكون الاستشاريون وبيوت الخبرة الأجنبية، أكثر إدراكاً ووطنية وحرصاً على حماية مصالحنا من كوادرنا الوطنية وقدرتها.

4 - ارتكبت الحكومتان أخطاءً جسيمة و (متكررة) اقتصادياً واجتماعياً ووطنياً، وتوصف بأنها غير عقلانية في الاعتماد (بإدارة أولى في تاريخ الميناء) على لجنة وزارية غير مؤهلة لإقرار الاتفاقيات والتفاوض (بسريرة) في مجالات غير متخصصة فيها ولا علم لها بشؤونها، مما أضعف قدراتها في فهم وإدراك إلى أين توصلها اتجاهات أحكام تلك الاتفاقيات (لذلك تكررت إخفاقاتها وهزائمها) التي قدمتها بيوت الخبرة المتخصصة (وان كانت عالمية وأجنبية!!).

5 - وافقت الحكومتان على تصفية قدرات الميناء، وتسليمها أهم أنشطته بمعداته (بثمن بخس) باعتبارها (خردة وغير صالحة)؟ وخاصة الرافعات الجسرية للحاويات ومعدات مناولتها، وشغلت هذا النشاط لخمس سنوات بالمعدات ذاتها! كما لم تقم بشراء قطعة غيار واحدة، وخلفت أسطولا من المعدات المدمرة، وأرضية كل نشاط الحاويات مؤجرة 25 عاماً!!.

6 - على وزارة النقل وحكومة الوفاق الإسراع بوضع (خطة عمل منهجية) تبدأ بتشكيل لجنة من قدامى كوادر ميناء عدن (المتقاعدين) من المشهود لهم بالقدرة والكفاءة بتقديم تصور للمعالجات الشاملة لكل مستويات نشاط خدمات الميناء، وهيكلة التنظيمي، والمؤسسات المرتبطة به، ومراجعة (قانون الميناء) المجدد منذ سنوات والإسراع بإقراره، والمعالجة للإشكالية القائمة، قبل فوات الأوان!!.



صورتان تاريخيتان لميناء عدن أوائل القرن الماضي