



ميناء عدن .. ما مستقبله؟!؟



بإستقلال وصلاحيات واسعة، ولها مجلس إدارة يدعى بـ (مجلس الأمناء- The Board of Trustees) ويعين الحاكم العام لعهد رئيس المجلس، ويشترك في عضوية المجلس، العديد من ممثلي الجهات الرسمية ذات العلاقة وكذا ممثلون للشركات الرئيسية العاملة في الميناء.

6 - وضعت (أمانة ميناء عدن) حينها سياسة إشرافية بالغة الصرامة ،على الخدمات والأنشطة التي تقدمها مختلف الشركات والجهات العاملة في الميناء، من حيث كفاءة الأداء، وإخضاع كافة أسعار الخدمات المقدمة من قبل مختلف الجهات، لشرط الموافقة المسبقة عليها من قبل سلطات الميناء، بما في ذلك الأسعار اليومية للمواد الغذائية للسفن، كالخضروات والأسماك واللحوم وغيرها، كما كانت تتعامل بصرامة بالغة أيضا مع الشكاوى المرفوعة من السفن والوكلاء، وغيرهم وتتخذ بحقها الإجراءات الفورية.

7 - وضعت (أمانة ميناء عدن) سياسة مالية، تهدف في موازنتها السنوية إلى تحقيق إيرادات توازي تغطية النفقات فقط، ولا تهدف موازنتها تلك إلى تحقيق أرباح مباشرة. لينعكس ذلك على هدف تحقيق النزول برسوم الميناء الرسمية المختلفة، كرسوم الإرساء والإرشاد والقطر والبقاء وغيرها، إلى أدنى حد ممكن ، بل وتمتع الكثير من التسهيلات، مثل الدخول إلى الميناء الخارجي وبقرة بقاء مجانية تصل إلى أربع وعشرين ساعة، وذلك للسفن العابرة التي تدخله لأغراض مختلفة أو لظروف طارئة.

8 - لقد حول ذلك الازدهار مدينة عدن في تلك الفترة، إلى سوق عامة لكل البلاد المجاورة، في الجزيرة والخليج والقرن الأفريقي وشرق أفريقيا ودول الجزر والمحيط الهندي وغيرها، حيث كانت العشرات من السفن تقوم بنقل مختلف أنواع البضائع والسلع وغيرها، إلى تلك البلاد لما اشتهرت بها عدن من سعة حسة في سهولة المعاملات الخالية من الروتين والفساد، بالإضافة إلى رخص وجوده والسلع والبضائع التي تزرخ بها أسواقها الخالية من الضرائب الجمركية، باعتبار أن عدن كلها كانت "منطقة حرة".

9 - بسبب أعداد السفن التي كان يخطئ بها ميناء عدن، فقد أوجد ركاب وبحارة تلك السفن حركة تسوق كبيرة، حيث كانت أسواق التواهي وكريتر مفتوحة على مدار الساعة في أكثر أيام الأسبوع، وتزخر بأحدث السلع والمنتجات الحديثة، الرخيصة الثمن لخلوها من الضرائب الجمركية، والتي تلبى حاجة البحارة والركاب، كما كان لتلك المحلات التجارية ، فروع عاتمة في الميناء، قوارب مليئة بكل أنواع السلع، وصل تعدادها إلى أكثر من خمسمائة قارب، تنتقل في ما بين السفن، مستخدمة السلال والحبال في عمليات البيع والشراء بين القوارب والبحارة الواقفين على أسطح السفن، مما مكن البحارة الموجودين على العشرات من تلك السفن، والذين لم تمكنهم ظروفهم من النزول إلى اليابسة ، من الحصول على فرص الشراء، وتجري الحركة الدائرية بين الميناء والمدينة بكل سهولة ويسر، دون عوائق من أي نوع ، عدا إجراءات مكتب الهجرة البسيطة والسريعة، وقوارب الشرطة البحرية بملابسهم البيضاء الزاهية، تجوب الميناء ذهابا وإيابا، حفاظا على أمن الميناء، والسفن، ولقد أطلق بحارة وركاب السفن حينذاك على عدن صفة جنة المشترين .

" The paradise of buyers "

□ مدير عام شركة الملاحة الوطنية الأسبق

الوقود، وأعداد السفن الواسعة إليه. ويمكننا اليوم مشاهدة منشآت الوقود الضخمة بمختلف تجهيزاتها، في منطقتي التواهي و كالتكس، وكذلك مراسي سفن الوقود الثلاثة عشر دون عمل يذكر. ولابد لنا من الإشارة هنا، إلى إن تعاقدات بيع الوقود بالأجل، بين شركات السفن وشركات الوقود ذات الفروع العالمية، تؤدي بالسفن إلى برمجة عمليات التزود في الموانئ التي يتواجد فيها فروع للممونين.

ويعني ذلك بوضوح بأنه ما لم توجد في ميناء عدن شركات من تلك الشركات العالمية ، فلن يكون في مقدوره أن يكون ميناء فاعلا في التموين. ولسوف تقتصر عمليات التموين فيه، على طلبات السفن المحلية، أو الطليات النادرة والطارئة حين تتعرض سفينة ما لنفاذ الوقود بسبب الوقود الطويل في الميناء، ونعتقد أن وجود منشآت الوقود الضخمة في ميناء عدن، قد تشكل عاملا جاذبا ومغريا لشركات الوقود العالمية، لو خطط للأمر بصورة جيدة و سليمة.

2- وفي مجال الخدمات الملاحية، فقد تميز ميناء عدن بوجود كبريات الشركات الملاحية العالمية العاملة فيه، مثل شركة (البينو - بریطانية P&O، وشركة كوري براندرس - بریطانية Cory)، وشركة (سافون ريس- فرنسية Savon Ries) وهاتان الأخيرتان كونتا مع شركة "أخوان ثابت" ما عرفت بشركة (Stalco) .

3- وفي مجال إصلاح وترميم السفن، لم يكن يتوافر في المنطقة الممتدة بعد ميناء السويس مروراً بالبحر الأحمر فخليج عدن والمحيط الهندي وإلى ميناءي كراتشي و مومبي غربا، وممبسا شرقا، سوى أحواض سفن ميناء عدن ومزالقها التي توفر خدمات صيانة وترميم السفن التابعة للبلاد الواقعة في المنطقة المذكورة آنفا، وكذا السفن العابرة التي تتعرض للعطب أثناء رحلاتها، وكانت الحجزات لأغراض الصيانة الدورية، والعمرات، تتم مسبقا بسبب صعوبات الطليات المتزايدة، ويشمل ذلك السفن العسكرية الفرنسية الواقعة في قاعدة جيبوتي، وسفن البحرية الأثيوبية (حينذاك)، بالإضافة إلى سفن البحرية البريطانية المرابطة في قاعدتها بعيناء عدن، كما تشتمل خدمات الصيانة بعد استكمالها، إصدار شهادات الصلاحية المطلوبة لشركات التأمين الدولية، لمختلف آلات السفن وتجهيزاتها، من خلال مندوبيها لدى أحواض السفن.

4- في مجال إعادة نقل بضائع الترانزيت، والبضائع الأخرى، كانت تتواجد في ميناء عدن سفن كثيرة، يتجاوز عددها الخمسين سفينة، تتنافس على نقل تلك البضائع إلى وجهتها النهائية، بالإضافة إلى عدد كبير أيضا من السفن الخشبية (الأرغيم) والتي كانت تنقل البضائع هي الأخرى إلى المناطق الأقرب .

5 - كانت إدارة ميناء عدن أو ما كان يسمى حينها بـ (أمانة ميناء عدن- Aden Port Trust) ، تتمتع

الأداء، أولا بأول، والتأكد من تحقيق معدلات النمو، المتفق عليها، تحت سقف شعار يؤكد السعي لتحقيق خدمات أجود، وأرخص وأسرع .

6- ضرورة وضع صيغة تربط بموجبها الميناء بكل من المنطقة الحرة، ومطار عدن، وقرية البضائع ، وذلك من خلال الدراسة المقدمة من دار البحوث، بهدف إيجاد منظومة موحدة للمعاملات والتسهيلات بين مختلف تلك المرافق والمعاملين معها كضرورة لازمة لتحقيق السرعة والمرونة، وبأدنى حد من الإجراءات والمعاملات الخالية من الروتين، مع مختلف أنشطة الجهات العاملة، والمتعاملين مع كافة تلك القطاعات.

7- سوف يكون على الشركة العالمية المتعاقدة على إدارة ميناء عدن، القيام بالترويج عالميا للميناء ولمناطقته الحرة، وفقا لما ينص عليه العقد المبرم معها، وبأرقى وسائل الدعاية والإعلان الحديثة. وكذلك بقية الشركات المتعاقدة ، تقوم هي الأخرى بالدعاية دوليا لنشاطاتها، وعلى نفس الأسس.

8- سيكون على وزارة النقل ومؤسسة موانئ خليج عدن، الأخذ بعميار (العالمية) المطلوب استعادته لميناء عدن، وذلك من خلال التمسك الصارم بشرط عالمية مشغليه، وذلك عند الوقوف على اختيار الشركات المزمع التعاقد معها لتشغيل مكوناته الرئيسية، من خلال اختيار الأكثر شهرة عالميا والأقدر على الإسهام بإعادة ميناء عدن إلى عالميته، واعتبار ذلك شرطا أساسيا ملزما لا يجوز التفريط به أو التهاون معه بأية صورة من الصور. إذ لا عالمية لميناء عدن إلا بعالمية مشغليه. { يقصد بالعالمية، في مجال الموانئ، هو أن يكون حامل هذه الصفة، ذا حضور عالمي من خلال تواجده في كثير من الموانئ الكبرى، ويمتلك من العلاقات الواسعة عالميا والسعة الحسنة، ما يدفع بطالبي الخدمة إلى السعي من أجل الحصول على خدماته } .

لمحات من ماضي ميناء عدن

1- اشتهر ميناء عدن بتقديمه لمختلف أنواع الخدمات لمن توهه من السفن العابرة في الممر المائي الواقع على مقربة شديدة منه بمسافة لا تتجاوز بضعة كيلومترات، حيث وصلت حصته إلى مقدار 60 ٪ من السفن العابرة لقناة السويس، ويتعدا ويتجاوز الست مئة سفينة شهريا. وأهم خدماته كانت، التموين بالوقود، وهي التي أوصته إلى المرتبة الثانية عالميا في هذا المجال. بل إنه في العام 1965 ، تمكن من الوصول إلى المرتبة الأولى.

وقد تجاوزت مبيعاته في سنوات ازدهاره الأخيرة، الأربعة ملايين طن سنويا، من مختلف أنواع الوقود التي تطلبها السفن، وطلاقات ضخ أقصاها 1500 طن في الساعة، مكن حينها من إنجاز طلبات السفن بسرعات قياسية جعله من الأسرع عالميا. ولقد كانت تتواجد في ميناء عدن أعظم شركات العالم على الإطلاق في مجال تموين السفن بالوقود، مثل شركة بي بي- البريطانية (B.P)، وشركة (الكالكس)- الأمريكية Caltex وشركة (موبيل أويل- الأمريكية Mobil Oil) - وشركة (إيسو)- الأمريكية (Esso)، وشركة (شل)- البريطانية (Shell) ، وتلك شركات تتواجد فروعها في كثير من الموانئ الكبرى، وتقدم مبيعاتها للسفن، من خلال تعاقدات التموين للأجل النفع، معا يسر لميناء عدن الحصول على ذلك النصيب الوافر من حجم مبيعات

لقد وفرت الخطوة الطيبة التي خطتها وزارة النقل،

والمتمثلة بإعادة محطة الحاويات إلى مؤسسة موانئ خليج

عدن، فرصة طيبة للوقوف أمام المسؤولية الكبرى الملقاة

على عاتق الدولة ، وذلك للبدء الفوري بوضع الخطط العلمية

المدرسة، لتحقيق حلم الوطن والأمة بعودة ميناء عدن،

كل ميناء عدن إلى موقعه الطبيعي في الصف الأول بين أكثر

موانئ العالم شهرة وازدهارا .

ويعلم الجميع مدى الصعوبات والتعقيدات الواقعة في طريق تحقيق هذا الهدف الكبير، إلا أنه بإتباع سبل الدراسات العلمية، وتفاذي تكرار الوقوع في فخ الاجتهادات، والمعالجات تحت وطأة الاعتبارات الخاصة، مثل ما حدث مع ما سبق من الاتفاقيات مع مشغلي محطة الحاويات، التي زين للناس إن تلك هي بداية الطريق نحو العودة بعيناء عدن إلى عالميته، في حين أن ذلك لم يكن مشروعا كاملا لكل ميناء عدن، بكامل مكوناته . بل كان مشروعا مجتزئا ، اقتصر فقط على

2 - لا بد من أن تتمخض الدراسة العلمية التي ستقدمها دار البحوث المتعاقد معها، عن توصية بالتعاقد مع شركة دولية مرموقة ومتخصصة في إدارة الموانئ، (Port Management) لتتكفل بمهمة إدارة وتسويق ميناء عدن، بشرط ملزمة لتوصيله إلى المكانة الدولية المطلوبة التي يبينها ويفصلها العقد المبرم معها المستند إلى تلك الدراسة، وفق الأهداف المحددة والمواعيت المزمعة المبينة فيها، والشروط الملحقة بها.

3 - سوف يكون على الشركة المتعاقدة على إدارة ميناء عدن، أن تتكفل بالسعي لاختيار شركات عالمية ومرموقة كمشغلين لمختلف مكونات الميناء الرئيسية، كمحطة الحاويات، ومنشآت التموين بالوقود، وصيانة وترميم السفن، وإنشاء الأحواض الجافة والعائمة لترميم وصيانة السفن، والسعي لاختيار شركات لمختلف الخدمات الأخرى، التي تتطلبها مستجدات خدمات حركة الملاحة البحرية ، وتوقيع العقود معها وفقا لما تبينه الدراسة، مع إتاحة المجال للشركات المحلية ذات الخبرة والمستوى العالي الكفاءة في مجالات عملها والترخيص لها بتقديم خدماتها.

4- يمكن أن تتكفل دار البحوث التي أعادت الدراسة، من خلال التعاقد معها، بالعمل كمتعهد استشاري لفترة يتفق بشأنها، وذلك للقيام بالإشراف والمراقبة على الشركة القائمة على إدارة ميناء عدن، وكذلك على الشركات القائمة على تشغيل مختلف أنشطة مكونات الميناء، للتأكد من تقيدها بشروط العمل معها، ومراقبة مستوى كفاءة أدائها ، وتحقيقها لمعدلات إنجاز العمل الذي تبينه عقود العمل المبرم معها وفقا للنسب الموضوعية في العقود المبرمة، وبما تنويه تلك العقود من جزاءات في حالات التنصير.

5 - سوف تكون الإدارة العامة "لمؤسسة موانئ خليج عدن" بمثابة صاحب المشروع والمالك له نيابة عن الدولة، ممثلة بوزارة النقل، وعليها أن تتكفل بمهمة الوقوف على هذا المشروع الاستراتيجي الهام وفقا لما خولت لها من الصلاحيات، والإشراف الكامل على مختلف الأطراف القائمة على تنفيذهِ، كمسؤولية دائمة، ومراقبة العمليات الجارية فيه ومستوى كفاءة

نشاط محطة الحاويات وحركة الترانزيت، وهي الحركة التي قضت عليها «شركة موانئ دبي» قبل أن تكبر واردات وصادرات البلاد فقط لا غير، وهو نشاط يعود فضله للمستوردين والمصدرين المحليين، ولا فضل في ذلك لـ «موانئ دبي» وما فعلته، هو أنها سوقت لتجريد محطة الحاويات ، مما كانت قد اكتسبته من حركة الترانزيت أثناء إدارة ميناء سنغفورة "P.S.A" ، حتى أتت عليها بصورة كاملة . (لم نقرأ أو نسمع

عن أي تحقيق قد أجري لمعرفة خلفيات تخلي ميناء سنغفورة" عن إدارة محطة الحاويات)، ونعود لنقول، إنه يتوجب التنبيه إلى إن فرص العودة بعيناء عدن إلى مركزه ، تضيق مع مرور الزمن، فغيابه الطويل عن أسواق الموانئ العالمية، قد أدى إلى ظهور العديد من الموانئ الجديدة في المنطقة، والشروع في بناء المزيد، وعليه فإنه لا بد من البدء الجاد والسريع بهذا المشروع الاستراتيجي الهام، من خلال دراسة علمية

تتضمن، تكلف بها دار خبرة دولية مرموقة ومتخصصة في الدراسات والبحوث لذات المجال، ووفق شروط تتحدد بموجبها وبصورة دقيقة أهداف الدراسة "Terms of reference" " على أن يكون هدفها بالأساس، هو العودة بعيناء عدن، كامل ميناء عدن، إلى المكانة التي وصل إليها في الماضي غير البعيد، إن الأمر لم يعد يحتمل المزيد من التأخير، فالفرص تضيق، وقد تتلاشى مع مرور الزمن. ونجدها هنا مناسبة أن نلفت النظر إلى أهمية تعزيز مكتب وزير النقل، بإنشاء مكتب استشاري للوزير مكون من بعض من الخبراء الدوليين والمحليين، في مجال نشاطات الوزارة ، وعلى وجه الخصوص الجوانب المتعلقة بمشروع إعادة ميناء عدن إلى مكانته الدولية .

ونود هنا أن نورد بعض الآراء حول هذا الشأن . ثم نورد بعدها للتذكير، بعضا من ما كانت عليه أوضاع ميناء عدن في الماضي ، حسب ما تبقى لدينا من معلومات متواضعة، وذلك كما يلي :-

1- إن محطة الحاويات على أهميتها، ليست إلا

