شركات النقل البحري غيرت خطوطها الملاحية والغرفة التجارية تدق ناقوس الخطر

موت بطيء لميناء الحاويات بعدن

التوقف يدخل أسبوعه الثالث والحكومة ووزارة النقل (شاهد ماشفش حاجة)

مع دخوله الأسبوع الثالث على التوالي، يدق توقف ميناء عدن للحاويات ناقوس الخطر، على مستقبل الميناء خصوصا بعد تغيير عدد من شركات النقل البحري الكبرى خطوطها الملاحية إلى ميناء جيبوتي والموانئ المجاورة، وهو ما أدى إلى شلل الحركة بالميناء، وإلحاق خسائر فادحة بالاقتصاد الوطني، بالإضافة إلى تكبد التجار والشركات خسائر فادحة بسبب تأخر بضائعهم ورسوماً إضافية للنقل وإعادة الشحن وإيجارات التخزين، ناهيك عن معاناة شريحة واسعة من مالكي شاحنات النقل الثقيل الذين فقدوا قوت أطفالهم بسبب توقف العمل في الميناء.

تحقيق/ وائل القباطي

إبطاء العمل بنسبة 50 % كبد الميناء والتجار وسائقي الشاحنات خسائر فادحة

بامشموس ينفي أكذوبة التطوير ودادية يؤكد أن خسارة التجار (5) مليارات دولار

مغادرة الخطوط الملاحية

اسوأ ضربة قاصمة تعرض لها ميناء الحاويات بعدن، تمثلت بإقدام عدد من الخطوط الملاحية والشركات الناقلة للحاويات الاسبوع الماضي بتغيير خطوطها من ميناء عدن الى موانئ مجاورة، ومنها الخط الملاحي ايفر جرين وشركة PIL (اهم شركة حاويات وسفن تنقل حاوياتها إلى أو عبر ميناء (عدن)، بالاضافة الى شركة APL، حيث ارجع عدد من الفنيين خلال نزول «14أكتوبر» الى الميناء سبب مغادرة الخطوط الملاحية الى: انخفاض في الإنتاجية في الميناء، وهو ما اثر على الموثوقية التجارية والتشغيلية للخطوط الملاحية، علاوة على التكاليف والرسوم الباهظة الإضافية التي تتكبدها هذه الشركات خلال توقفها لفترة طويلة في الميناء، مؤكدين ان تلك الشركات غيرت خطوطها الى ميناء جيبوتي وعدد من الموانئ المجاورة وان ذلك يعني تدمير ميناء عدن.

التجار يدقون ناقوس الخطر

مؤخرا تداعى التجار ورجال الأعمال إلى عقد لقاء في الغرفة التجارية عقب تغيير عدد من شركات النقل البحري خطوطها الملاحية إلى موانئ مجاورة، بهدف مناشدة رئيس الجمهورية ورئيس الحكومة باتخاذ إجراءات عاجلة لتصحيح الأوضاع في الميناء، محذرين من تداعيات شلل العمل في الميناء ونتائجه الكارثية على الاقتصاد الوطني، والتي ستؤدي إلى إفلاس العديد من الشركات والتجار المتعاملين مع الميناء.

وقال محمد عمر بامشموس رئيس الغرفة التجارية والصناعية بمحافظة عدن:«ابلغنا كافة الجهات المعنية في الدولة بدءاً برئيس الجمهورية عبدربه منصور هادي، ورئيس الوزراء محمد سالم باسندوة ، حيث سعينا لايضاح ما يعانيه الميناء لكافة الجهات المختصة ، واوضحنا لهذه الجهات ان الادارة الجيدة للميناء هي من ستجلب الاستثمار والمستثمرين ولكن لا حياة لمن تنادي».

واضاف: وصلنا إلى مرحلة من اليأس من اصلاح اوضاع الميناء والارتقاء به إلى مستوى ينافس الموانئ المجاورة والتوقف الاخير للميناء لما قارب الاسبوعين اصبح تهديدا للأمن الغذائي والخطوط الملاحية حولت والشركات ترفض الشحن إلى ميناء عدن بسبب العقبات وصعوبة المعاملات، مشيرا الى ان التجار يسعون إلى توفير السلع كافة للمواطن في السوق لكنهم يتعرضون للعقاب ونتيجة لعدم وجود تسهيل لتخليص البضائع في الميناء، كما تلفت المواد الغذائية نتيجة تأخيرها في الميناء وقد اصيب احد تجار المواد الغذائية بجلطة.

الميناء يتدهور

ونبه بامشموس إلى عزوف التجار عن الاستيراد خلال الفترة الماضية نتيجة أوضاع الميناء المتردية، مضيفاً: نسمع في الإعلام عن ان الميناء والمنطقة الحرة في تقدم وهذا نوع من المغالطة، لأن الميناء يتدهور كل يوم وكان الأمل ان تزداد الحاويات بعد خروج دبي لكن الوضع ما زال كما هو عليه 180 حاوية في اليوم فقط، لافتا إلى ان الإضرابات العمالية أدت إلى زيادة أجور الشحن وكذا التأمين وضاعفت خسائر التجار لكن المواطن لا يعرف إلا التاجر، الكثير من المستثمرين استقطبناهم وأحضرناهم إلى عدن ولكنهم وجدوا ابتزازاً وعقبات جعلتهم يعيدون التفكير في الاستثمار.

وأكد رئيس الغرفة التجارية ان كثيراً من التجار أفلسوا وضاعت رؤوس أموالهم بسبب الخسائر التي تعرضوا لها، نتيجة الإضرابات وغياب التسهيلات وغياب الأمن والقانون، ولدينا مستثمرون كبار استطاعوا بناء دول المهجر وهم سيعودون إلى الوطن وقادرون على بنائه متى ما توفرت الظروف الملائمة.

■ محمد عمر بامشموس

تضرر سائقي النقل

المئات من شاحنات النقل الثقيل ترتص على طول الطريق من جولة كالتكس إلى بوابة ميناء الحاويات، ينتظر سائقوها منذ أيام استئناف النشاط ليأتي دورهم في نقل الحاويات، حيث يشكو هؤلاء السائقون ومثلهم عمال نقل البضائع من والى الحاويات، يشكون من تعرضهم لخسائر فادحة نتيجة توقف نشاط الميناء.

■ الشيخ عبدالسلام الرماح

الأخ/ انيس المطري – رئيس نقابة السائقين – النقل الثقيل من الميناء إلى المحافظات قال :«ان السائقين خسروا لقمة عيشهم نتيجة توقف العمل في الميناء، حيث مازالت مئات الشاحنات متوقفة منذ أكثر من أسبوعين في الميناء بانتظار استئناف نشاط الميناء بنفس الطاقة السابقة، حيث يتحمل مالكو القاطرات خسائر فادحة»، لافتا الى ان سائقي الشاحنات صدموا بالآلية التي فرضها عمال وموظفو الميناء للعمل بنصف الطاقة وهو ما يعني انتظار الشاحنة الواحدة عدة ساعات في الميناء محملة بحاوية وزنها عشرات الأطنان، والأسوأ من ذلك ان العمل بهذه الطريقة يحمل سائقي الشاحنات خسائر فادحة نتيجة التأخير ومصروفات السائقين المناوبين في الطابور أمام الميناء .

خسارة (5) مليارات دولار

الشيخ عبدالله سالم الرماح نائب رئيس الغرفة التجارية والصناعية بعدن يقول:«تكبد التجار خسائر فادحة أدت ببعضهم إلى الإفلاس وفقدنا رأس المال المحلي الذي تحول للاستثمار في الخارج وكذا رأس المال الخليجي الذي أقدم على الاستثمار في عدن واليمن خلال السنوات الماضية، مشيرا الى ان إدارة الميناء تعهدت الأسبوع الماضي بفترة سماح وإعفاء لرسوم الأرضيات على التجار، لكنها تراجعت وألغت فترة سماح وإعفاء رسوم الأرضيات على التجار».

وأضاف :«نستطيع ان نقول ان سوء إدارة الموانئ اليمنية والأوضاع أدت إلى خسائر في رأس المال الوطني بلغت أكثر من 5 مليارات دولار خلال هذا العام ، حيث أصبحت وظيفة الموانئ عكسية، وبدلا من تسهيل عمل التجار تقدم اسوأ خدمات في المنطقة والعالم رغم ان أسعارها الأغلى بين موانئ المنطقة والإيجارات فيها اكبر من غيرها من الموانئ، والأسوأ من ذلك أن الانتظار في الميناء يصل إلى شهر كامل كما يحدث مع ميناء الحديدة.

خسائر تصل إلى مليون دولار

خسائر فادحة تكبدتها الخطوط الملاحية، نتيجة إبطاء العمل في ميناء عدن الأسبوعين الماضيين عقب اعلان اللجنة العمالية صبيحة يوم 2 ديسمبر 2013 إبطاء نشاط الميناء (Slow Operation) في ظل تجاهل إدارة مؤانىء خليج عدن ووزارة النقل، حيث مازال الإبطاء مستمراً في وقت قدرت فيه مصادر في وزارة النقل حجم الضرر المادي والخسائر الناتجة عن توقف الخطوط الملاحية بما يقارب مليون دولار أمريكي، وقبلها نفذ العمال العمل خلال الفترة من 1 أكتوبر 2013 حتى 3 أكتوبر 2013 م، عملية إبطاء للعمل قبل رفعها عقب اللقاء مع قائد المنطقة الرابعة المكلف من الجانب الحكومي بالنظر في المشكلة، وقدرت الخطوط الملاحية تكاليف الضرر وحجم الخسائر التي تكبدتها بـ 150 الف دولار أمريكي بحسب المصدر ذاته.

■ انيس المطري

تجاهل مطالب العمال

بحسب بيان صادر عن اللجنة العمالية حملت قيادة مؤسسة موانئ خليج عدن، مسئولية التجاهل المتعمد والمُنهج لمطالب عمال ميناء عدن للحاويات منذ إعلانهم تباطؤاً بالعمل وتحديد معدل 60 قاطرة حاويات فقط لإفراغها وتحميلها خلال النوبة الواحدة، وشكا العمال من سلبية مدير الميناء والمركزية والروتين الطويل الذي تمر به القرارات حتى الموافقة عليها من مجلس ادارة موانىء خليج عدن، مضيفين: مُدراء الأقسام لا يستطيعون شراء أي شيء إلا بتعليمات مركزية وبسقف مَتدن، ومدير قسم السلامة بالميناء لم يستطع توفير أحذية السلامة للعمال بسبب الفساد والروتين والبيروقراطية حد قولهم.

ويطالب العمال بإعادة (علاوة التشغيل/علاوة الإنتاج) والتي كانت تُدفع لنا من سابق وتصل إلى عشرين ألف ريال الآن، وصرف الحافز الإنتاجي السنوي الذي تستلمه كل المرافق الإنتاجية، والمطالبة بعلاوات الخطورة وطبيعة العمل والأستراتيجيات الوطنية التي تصرف لعمال وموظفي مؤسسة موانئ خليج عدن، بالإضافة إلى التأمين الطبي للوالدين والتثبيت الحكومي كونهم دون عقود منذُ رحيل المشغل السابق (شركة موانئ دُبي)، والمطالبة بصرف أراض للجمعية السكنية للموظفين والعاملين في الميناء.

الميناء محلك سر

أكثر من عام مضى منذ تسلمت مؤسسة موانىء خليج عدن، إدارة ميناء كالتكس للحاويات، عقب تنازل شركة موانئ دبي العالمية عن إدارة الميناء وديا أواخر سبتمبر العام الماضي، لكن حقيقة وضع الميناء مازالت محلك سر، في وقت يمطر فيه وزير النقل ومؤسسة موانىء خليج عدن وسائل الاعلام بتصريحات نارية، عن انتعاش الحركة في الميناء والنقلة النوعية التي حققتها عقب تسلمها من موانئ دبي.

وبالعودة إلى الأرقام الرسمية المنشورة على موقع مؤسسة موانئ خليج عدن في شبكة الانترنت، فقد تراجعت الحركة خلال النصف الثاني من هذا العام (مايو- أكتوبر)، حيث بلغ عدد الحاويات التي تم تناولها في الميناء خلال الفترة من (مايو- أكتوبر) العام الماضي 2012م، أكثر من 150 ألف حاوية بينما بلغت خلال الفترة نفسها هذا العام «145» الف حاوية فقط.

الحكومة (شاهد ما شفش حاجة)

الأسبوع الماضي وافق مجلس الوزراء على العقد المبرم بين مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية والشركة الصينية لهندسة الموانئ تشاينا هاربر لتطوير وتأهيل ميناء عدن للحاويات، واستكمال إجراءات القرض وتنفيذ هذا المشروع، وألزم المجلس إدارة المنطقة الحرة عدن بتسجيل شركة عدن لتطوير الموانئ باعتبارها شركة يمنية ذات مسئولية محدودة وفقا للقرارات الصادرة بهذا الشأن واستكمال الإجراءات القانونية والإدارية لديها.

وينفذ المشروع بكلفة 507 ملايين دولار ، وتنص الاتفاقية على تعميق وتوسعة حوض استدارة السفن وتركيب رافعات جسرية وقاطرات عملاقة ورافعة حاويات متنقلة لنقل الحاويات للمرحلة الأولى من الرصيف لرفع قدرة المناولة حتى مليون ونصف مليون حاوية في العام بإضافة 500 ألف حاوية ، وسخر فنيون في الميناء من هذا الاتفاق كون الحاويات التي يتم تناولها في الميناء لا تتجاوز 250 الف حاوية فقط، ما يعني ان الميناء لن يستفيد من هذه التوسعة غير المدروسة خلال السنوات القادمة.

كشف باجمالي اعداد الحاويات المتناولة خلال ادارة دبي في عام 2012م والادارة الحالية في عام 2013م.

الشهر/ العام	2012م	2013م
مايو	25000	23000
يونيو	31000	32000
يوليو	20000	30000
اغسطس	30000	20000
سبتمبر	22000	20000
اكتوبر	22000	20000
الاجمالي	150000	145000