

دور الشركات الملاحية في عملية تنشيط ميناء عدن وجمرک المنطقة الحرة

الحجلی: العلاقة بين ميناء محطة عدن للحاويات والوكالات الملاحية علاقة متميزة ومتراصة

استطلاع / هشام الحاج

في تاريخ 13 أغسطس من العام الجاري عقدت الغرفة الملاحية في العاصمة المؤقتة عدن اجتماعاً بالتنسيق الأول لهذا العام 2017 تحت شعار تنشيط العمل الملاحى بميناء عدن. وكرس هذا الاجتماع مناقشة مجمل القضايا والمواضيع المتعلقة بتنشيط العمل الملاحى بالميناء، وإزالة كل المعوقات التي تقف حائلاً في طريق ازدهار الحركة الملاحية ومناولة البضائع وتجارة النقل البحري إلى ميناء عدن العريق، وتفعيل دور الشركات الملاحية في تنشيط ميناء عدن، ونحن في هذا الاستطلاع نستطلع دور الشركات الملاحية في تنشيط ميناء عدن، ونستعرض الدور التي تلعبه تلك الشركات في نمو الاقتصاد وزيادة الإيرادات للمنفذ البحري الوحيد الذي يطبق تعرفه الجمارك الحكومية عكس بقية الموانئ الأخرى.

علاقة متميزة ومتراصة

قال الأستاذ فضل الحجلي نائب مدير شركة عدن لتطوير الموانئ إن النشاط التجاري الملاحى يرتبط بمدى حركة السوق المحلية والظروف الاقتصادية المواتية في البلد، وكلما تحسنت تلك الظروف انعكست إيجاباً على حجم الزيادة في استخدام المواد السلعية والاستهلاكية وحركة السوق التجارية، وفي الجانب الآخر تأتي الأهمية في تحسين الخدمات، وتقديم التسهيلات المطلوبة للوكالات والخطوط الملاحية والمجموعات والبيوت التجارية لتمكينهم وتشجيعهم على استمرارية العلاقة التجارية عبر هذه المنافذ بالإضافة إلى الاهتمام بتشجيع الصادرات التي لازالت تعاني من الانخفاض نظراً لضعف المنافسة والطلب على تلك الصادرات المحلية في الأسواق الخارجية، وتلك هي أبرز المعطيات والعوامل الأساسية التي تبنى عليها مقومات النشاط التجاري البحري للحاويات والتي على ضوءها يمكننا تحديد موقعنا من هذا النشاط والزيادة في محطة عدن للحاويات والتي نشعر بأننا في استمرارية ونجاح مقبول في ظل الأوضاع الراهنة ووفق الظروف والمعطيات المذكورة سالفاً، والتي تعبر المعيار الحقيقي لتحديد حجم النشاط التجاري المحلي والمستند عليه في تقييم نشاطنا التجاري.

نشاط عمل الترانزيت

وقال الحجلي إن مفهوم النشاط التجاري للترانزيت يختلف تماماً عن النشاط التجاري المحلي والذي سبق أن أشرنا إليه في سؤالكم السابق، وكذلك هو على اختلاف المقومات التي تبنى عليها النشاط المحلي لأسباب منها أن النشاط المحلي يتم التعامل معه وفق رؤية عدم وجود المنافس عليه على صعيد الموانئ الأجنبية وحتمية وصوله إلى البلد المعنى، وعبر المنافذ البحرية المحلية وفيما الآخر وهو نشاط الترانزيت والذي يختلف كلياً حيث أنه متروك للمنافسة ويتم التعامل معه وفق رؤية وإستراتيجية الخطوط الملاحية وقناعتها في اختيار الميناء المناسب والذي يضمن العوامل التالية:

أولاً: قوة الاقتناع التجارية ومردودها الاقتصادي ثانياً: نوعية الخدمات والتسهيلات المقدمة من ميناء الاختيار ثالثاً: المحفزات التنافسية والتشجيعية الجاذبة لهذا النشاط رابعاً: الاستقرار والضمانات الأمنية لسلامة بقاء وتخزين البضائع المصدرة إلى تلك الموانئ مع



بعض الاشتراطات والتسهيلات الثانوية الأخرى.

ريادة المنافسة

وتحدث فضل الحجلي عن أهمية ميناء عدن للحاويات ودوره في تبنى ريادة هذه المنافسة على هذا النشاط وفق العوامل الطبيعية والجغرافية التي تؤهله ويمتاز بها وتضعه في المستويات الأعلى لهذا التنافس ومباشرة تفعيل دوره في هذا النشاط، إلا أننا ورغم الجهود المبذولة لم نر طموحنا حقيقة ومباشرة هذا النشاط في المرحلة الراهنة وذلك للظروف وللأسباب الأمنية والمحيطية التي لم ترتق إلى مستوى وقوة القناعة لدى الشريك الرئيسي لهذا النشاط وهم الخطوط الملاحية والتي اظهروا فيه حالة التريث وعدم الوصول إلى القناعة التامة في اتخاذ قرارات التعامل مع الميناء، بالإضافة إلى الحقيقة التي ينبغي استيعابها وتعميق كل الجهود لتفعيل هذا النشاط وهو التأمينات المفروضة وغير الضرورية على السفن والواردات المتوجهة إلى مرافقنا، والتي خفضت كل الخطوط التي نراهن عليها في مخاطبة شركائنا، لذلك تظل مثل تلك القرص قائمة وملازمة لدى تحسين الظروف الأمنية والضامنة لتفعيل هذا النشاط التجاري، والذي نأمل رؤيته حقيقة واقعية في المرحلة القريبة بإذن الله بعد استيفاء كل الشروط والمقومات آتفة الذكر.

وأوضح الحجلي بأنه لإعطاء المقارنة في تنفيذ الإجراءات والقوانين التي كانت عليها مرحلة الشركة السنغافورية أي بداية العام 2000م يجب علينا أولاً مقارنة تلك المرحلة بالمرحلة الراهنة والأوضاع السائدة عليها والتي كلنا يدركها عن اختلافها كلياً على سير تطبيق الإجراءات والقوانين سواء على الصعيد الحكومي أو القطاع الخاص إلا أننا نستطيع القول والحمد لله على الرغم من الإدارة الحالية لمحطة عدن للحاويات هي أداره محليه 100% إلا أننا وبكل فخر نستطيع القول والتأكيد بان اجر اثنا لازالت مستخدمة من هذا الإرث السنغافوري المتميز في إدارة الموانئ وهذا بفضل قوة الاستفاداة والخبرات المتلقية لدى موظفينا وتفهمهم لأهمية ومسؤولية واجباتهم وما ينبغي تقديمه من هذا الصرح الاقتصادي والخدماتي للمجتمع.

أكبر عائق أمام تنشيط الميناء الأخ محسن قحطان مدير عام جمرک

وأكد الخضيرى على ضرورة تنشيط عمل الميناء من خلال تنشيط عمل الترانزيت في ظل الازمة والحرب التي تعيشها البلاد، ولا ننسى هنا ان نثمن الجهود الكبيرة التي يبذلها المدير التنفيذي لمؤسسة موانئ خليج عدن وكذلك جهود الأستاذ عارف الشعبي مدير عام شركة عدن لتطوير الموانئ وايضا نائبه الاخ فضل الحجلي على التوسعة الاخيرة في ميناء الحاويات والتي كانت نتيجة لتحويل الخطوط الملاحية من الحديدية الى عدن.

وطالب كل الجهات بان تجعل ميناء عدن الرافد الوحيد والمورد الرئيسي للدولة كما يجب الاهتمام بميناء محطة الحاويات وميناء رصيف الملا والحقاظ عليهما والمنافسة امام الموانئ المجاورة مثل ميناء صلالة وجيبوتي وجبل علي وجدة، فميناء عدن يبعد (5 ميل بحري وهذه الميزة تميزه عن بقية الموانئ الاخرى ونقول ان ميناء عدن للحاويات ليس لموظفي الميناء بل هو للوطن بأكمله واذا تحرك الميناء تحركت عدن بشكل عام وسيرفد الدولة والخزينة بالإيرادات التي ستعكس على التنمية الاقتصادية في عدن.

ازدحام خانق للحاويات

من جانبه تحدث نائب مدير أمن المنطقة الحرة بعدن الاخ احمد حسين احمد عن العوائق التي تعيق نشاط ميناء عدن حيث قال: هناك الكثير من العوائق امام تنشيط ميناء عدن للحاويات منها ضيق مساحة الجمارك مما سبب الازدحام الخانق وكذلك عدم التنسيق ما بين مكتب النقل وشركة موانئ عدن ومحطة الحاويات والجمارك وهذا يسبب عائق وتأخير في عملية سير العمل الجمركي وضعف قصص الأجهزة للحاويات والكشف عن الحاويات ولا بد ان يكون هناك اشارة كافية في جمرک المنطقة الحرة لسبب كثرة الحوادث بالقواطر واحتراق البعض منها وذلك لعدم وجود منظومة دفاع مدني وهناك عائق آخر وهو اقدمية طريق المنطقة الحرة الرابط بين الميناء والجمرك وهذا يمثل اكبر عائق في تأخير نقل البضائع بالرغم من افتتاح هذا الطريق من قبل رئيس الوزراء قبل شهر الا انه لم يتم العمل به حتى اللحظة. مشيراً الى انهم يعملون بجهود ذاتيه وانه لم يتم إغلاق الميناء نهائياً رغم عدم وجود مخصصات مالية في الموازنة.

عوامل تنشيط ميناء عدن

وتحدث ايضا الاخ بدر زين علي رئيس قسم الشؤون القانونية في جمرک المنطقة الحرة قائلاً: من أبرز عوامل تنشيط ميناء عدن هو تأهيل الكادر النوعي والمتخصص في الإجراءات الجمركية وذلك للحد من قضايا التهريب والمخالفات الجمركية وتنشيط الأمن في المنطقة الحرة يعمل على تطوير عمل الجمرک، وكذلك إقامة الدورات التدريبية لموظفي الجمارك وهذا سيساعد في تسريع عمل جميع الإجراءات الجمركية وإخراج الحاويات بشكل أسرع وسيعمل على تسريع نقل الحاويات ويعكس تسريع العمل ما بين جمرک المنطقة الحرة وميناء عدن للحاويات في تأهيل التخصصات وعمل النوبات الجمركية في العمل الجمركي بشكل يومي مما يساعد في تسريع ورفد الدولة بالإيرادات مع تأهيل الإدارة الضبطية في إدارة مكافحة التهريب ولا يوجد مخصص مكافآت وحوافز للجهات الضابطة كتحفيز للعمل والإجراءات الجمركية.

العوادي: نطالب بأن يعود العمل في ميناء الحاويات كما كان في السابق مع الشركة السنغفورية

استعادة الغرف الملاحية

وقال طالب سليم "مدير عام شركة سبأ للملاحة": أن شركات الملاحة تلعب دور كبير في تنشيط ميناء عدن فإذا كان الوضع مستقر تماماً بالنسبة لخطوط الملاحة سيكون للتجار ورؤوس الأموال في خارج البلد دور هام أيضاً في عملية التنشيط ويحتاج تنشيط ميناء عدن لتأكيد الاتفاقات وتفعيلها بالنسبة للخطوط الملاحية حتى تضمن العمل في مقاييس خطوط الترانزيت. وإذا أردنا ان نزيل المعوقات التي تقف امام تنشيط الميناء يجب سرعة مفاوضات الحاويات وعدم بقاء البواخر لفترة طويلة في أرضية الميناء، مما يتسبب ذلك في أجور إضافية وهذا يعكس على التاجر. نعمل اتفاقيات مع وزارة النقل ومع الخطوط العالمية وإعطاء أسعار منافسة مقارنة مع الموانئ الأخرى، ويوجد تنسيق بين الشركات الملاحية مع رئيس الغرفة الملاحية وبداناً في الآونة الأخيرة نستعيد الغرف الملاحية من الأسبوع الثالث على اعتبار عودة نشاطها لمصلحة العمل ولتنشيط الشركات الملاحية وتوحيد آراء الشركات ويكون الاتفاق مع الغرفة التجارية والغرفة الملاحية وإدارة مؤسسة موانئ خليج عدن حتى تتفعل القرارات الموحدة التي تخدم عمل وتنشيط الميناء وكذلك شركة سبأ للملاحية.

معاودة العمل كما في السابق

وفي نفس السياق تحدث الاخ "صلاح العوادي وهو مخلص جمرکي في ميناء الحاويات قائلاً: نقترح ان يتسلم الوكلاء الملاحيين الحاويات الفاضية ويضعونها في الاحواش كي لا تتسبب بزعمة في رصيف ميناء الحاويات. ونطالب بان يعود العمل في ميناء الحاويات كما كان في السابق مع الشركة السنغفورية حيث كان العمل يتم باستمرار دون توقف بينما الان تجد ابسط موظف في الميناء يوقف العمل وينشغل بعمل آخر. وبالنسبة لعملية تنشيط الميناء فهي تحتاج الى آلية جديدة للعمل تنافس بها الموانئ المجاورة، ونشير هنا الى مشكلة يعاني منها الكثير في الميناء وهي احتكار مكتب النقل لعملية نقل البضائع وذلك من قبل النقابة وتفرض رسوم الإيجارات حسب مزاجهم والتأخير في تحميل الحاويات حيث يتم نقل الكثير منها الى منطقة خارج الجمرک وذلك يسبب إشكالية أثناء المعاينة نتيجة وقوفها في الطرقات. كما استعرض العوادي بعض المعوقات في عملية تنشيط الميناء وهي ان يتم الإفراج عن البضائع المحتجزة في المنافذ الأخرى (البرية والبحرية) بأسعار قليلة جداً، حيث تأخذ قيمة مقطوعة على السلعة عكس مايجري في المنطقة الحرة، وتعتمد على الأسعار الرسمية المعتمدة مع تخصيص أسعار لبعض السلع مثل (الزراعية - الموسمية - سلع أخرى) حسب البورصة العالمية.