

الدكتور عبدالجليل الشعبي لـ "الثورة" :

مستقبل المنطقة الحرة مرتبط بشكل وثيق بميناء عدن.. وعجلة الاستثمار لن تدور إلا في ظل الاستقرار الأمني والاقتصادي

حاوره / صلاح سيف

* يتحدث الدكتور عبدالجليل الشعبي رئيس الهيئة العامة للمنطقة الحرة - عدن - بمرارة عن الوضع الاستثنائي الذي يعيشه الوطن اليوم وانعكاسه بشكل سلبي على الوضع الاقتصادي للبلد بشكل عام والمنطقة الحرة - عدن بشكل خاص والذي أدى إلى تعثر العديد من المشاريع الاستثمارية التي كانت قيد التنفيذ أهمها مشروع المنطة الصناعية عدن والذي كان سيوفر (20) ألف فرصة عمل وسينقل مدينة عدن إلى مصافي المدن المتطورة .

الدكتور عبدالجليل الشعبي رجل اقتصادي بامتياز يملك رؤية اقتصادية جيدة ويعرف ماذا يريد وعندما يتحدث يستند إلى حجج ونصوص قانونية لدعم فكرته، " صحيفة الثورة" التقت الدكتور الشعبي وأجرت معه هذا الحوار الذي نظرنا فيه إلى قضايا الاستثمار والمشاريع الاستثمارية في إطار المنطقة الحرة - عدن والمشاكل والصعوبات التي تواجهها قيادة المنطقة الحرة - عدن إضافة إلى قضايا الأراضي والخلاف القائم بين قيادة المنطقة الحرة وقيادة وزارة النقل ومؤسسة موانئ خليج عدن وقرارات مجلس الوزراء الخاصة بكل الخلاف بينهما.. فإلى تفاصيل الحوار:

المنطقة الحرة عدن تعاني

من ضائقة مالية بعد سحب ميناء الحاويات وحرمانها من أهم مورد مالي كان يخصص لإقامة البنى التحتية

نحن مستعدون للجلوس

والتفاهم مع أي جهة حكومية تدعي ملكيتها لبعض المواقع التي سلمت للمنطقة الحرة بشكل رسمي وفقا لقرار مجلس الوزراء رقم (65) لعام 1993

لم نعترض على تسجيل شركة عدن لتطوير الموانئ

فالشركة لم تلتزم بشروط القانون رقم (4) لعام 93م

● قبل وبعد صدور القرارات الحكومية الأخيرة المتعلقة بحل النزاع بين المنطقة الحرة - عدن ومؤسسة موانئ خليج عدن ، انتقدت الحكومة وقراراتها وقالت إنها تتفق لرؤية اقتصادية فيما البعض يرى أن مشروع المنطقة الحرة أثبت فشله بسبب غياب رؤية إستراتيجية واقتصادية لها وأن مهمتها اقتصر على توزيع أراض الدولة بما فيها أراض تابعة لموانئ عدن دون وجه حق وخارج صلاحيتها.. كيف ترد؟

- من أهم أهداف إنشاء المنطقة الحرة هو تحويل مدينة عدن إلى ميناء محوري ومركز للتجارة الدولية والاستثمار وربط اقتصاد اليمن بالاقتصاد العالمي وإحداث نقلة نوعية في تطوير وتنوع مشاريع التنمية الاقتصادية بنموذج معاصر يتفق مع معطيات ومتطلبات الألفية الثالثة، ولكون مدينة عدن من أولى المناطق الحرة في الجزيرة العربية التي مارست نشاط التجارة الحرة منذ العام 1850 وحتى العام 1969م وتمتعت بمزايا ومقومات عدة تؤهلها للعب هذا الدور الريادي فقد قررت الحكومة اليمنية الاستفادة من إمكانياتها (الجغرافية- الاقتصادية- البشرية) وتطويرها وإعادة تأهيلها لإقامة منطقة حرة متكاملة، لذا نصت المادة (2) من قانون المناطق الحرة رقم (4) لعام 1993م على إنشاء منطقة حرة تشمل (مناطق) حضرية وأخرى ريفية. وقد وافق مجلس الوزراء على إصدار قراره رقم (65) لعام 93م والذي حدد (15) موقعا لتطبيق نظام المناطق الحرة عليه .

رؤية اقتصادية واضحة

بعد ذلك رسمت الهيئة العامة للمناطق الحرة مخططاتها العام وخطتها التنفيذية وبرامجها وأعدت الدراسات المستفيضة من قبل شركات أجنبية متخصصة، تم إنشاء ميناء عدن للحاويات في القطاع (C) وهو أهم مشروع اقتصادي منجز إضافة إلى إنشاء المنطقة الصناعية التخزينية المحاذية للميناء في نفس القطاع وإقامة مشاريع البنى التحتية في القطاع (A، B) ، واليوم هناك العديد من المشاريع الاستثمارية (صناعية، خدمية، سكنية، تخزينية) قائمة على تلك القطاعات، وأعدت هذه المشاريع يدل على امتلاك المنطقة الحرة - عدن لاستراتيجية ورؤية اقتصادية واضحة وليس كما طرح في سؤالكم ومن ناحية أخرى فهذه المشاريع لم تقم إطلاقا على أرض تتبع مؤسسة موانئ خليج عدن ، أما القرارات الحكومية الأخيرة فقد كانت لنا ملاحظات عليها وأبلغنا الأمانة العامة لمجلس الوزراء والجهات المعنية الأخرى بتلك الملاحظات الفنية والقانونية انطلاقا من المهام والواجبات الموكلة للبنا بحسب (قانون رقم (4) لعام 93) ولم يكن المقصد من طرح ورق تلك الملاحظات الهجوم على الحكومة بل الدفاع على حق عام .

● كيف تقييم وضع الهيئة العامة للمنطقة الحرة - عدن اليوم ؟
-وضع المنطقة الحرة - عدن لا يمكن عزله أو فصله عن الوضع العام الذي يمر به الوطن، فنحن جهة استثمارية ونشاطنا يعتمد في الأساس على جذب الاستثمارات المحلية والأجنبية التي تتطلب توفر عدة عوامل أساسية أهمها) الاستقرار السياسي والاقتصادي وتوفر الأمن والأمان والبنى التحتية الأساسية(، فالوضع العام للبلد لم يساعدا إطلاقا على توفير أسبغ العوامل الخاصة خلال الثلاث السنوات الماضية وذلك تعثر عمليا بشكل ملحوظ وسعيينا على الحفاظ على ما هو موجود وقائم و لازلنا نعمل على التوصل الى المستثمر مع جهات استثمارية محلية ودولية إلى جانب بعض سفراء الدول المعتمدين لدى بلدنا (الهند ، باكستان ، تونس ، أندونيسيا ، والصين) وحثهم على الاستثمار في المنطقة الحرة وهناك وعود من مجموعات استثمارية مختلفة ولكنها تنتظر توفر بعض المقومات وتحسن ظروف البلد الأمنية .

● وعقمت العديد من الاتفاقيات مع الشركات ورأس المال المحلي والعربي وغيره وما جدوى هذه الاتفاقيات وهل هناك مشاريع قائمة على أرض الواقع ؟

- وفقا لتساؤلنا وبرامجنا الترويجية تم توقيع عدد من الاتفاقيات ومذكرات التفاهم مع شركات ومجموعات استثمارية محلية وأجنبية لإقامة مشاريع مختلفة (صناعية ، تجارية ، سكنية ولو جسيمة) ، البعض منها تم تنفيذها خاصة في القطاع الصناعي والسكني وعلى سبيل المثال (مصنع الحديد والصلب، مصنع ستار إسمنت، مصنع الزجاج للعبور ،مصنع أندومي، مصنع البلاستيك ،مصنع للزيوت ،مصانع تركيب البيوت الجاهزة ، مدينة إندما السكنية ، مدينة المرسي السكنية ، وغيرها من المشاريع الخدمية والتخزينية) والبعض الآخر من تلك الاتفاقيات لم يتم تنفيذها لأسباب عديدة أهمها الوضع العام والأمني للبلد وأهم اتفاقية تم توقيعها كانت مع شركة عدن جلف لتطوير المنطقة الصناعية التخزينية في القطاع (J) وبمسافة 1000 هكتار وكان من المفترض أن يبدأ العمل بها في بداية 2011م ونتيجة لأحداث التي مرت بها البلد لم تتمكن الشركة من القيام بشيء ونحن بصدد إعادة تقييم الدراسات التي أعدت لهذا المشروع وفقا للمعطيات الحالية فهذا المشروع الإستراتيجي كان سيخلق فرص عمل لأكثر

من عشرين ألف شخص وسيساعد في تطور مدينة عدن ونقلها إلى مصاف المدن المتطورة، إضافة إلى مشاريع أخرى توقفت وعزوف عدد من المستثمرين بسبب تلك الأحداث ومازلنا نعمل بشكل جاد لإعادة الثقة، فالاستثمار



● د/عبدالجليل الشعبي

الهدف الأساسي من إنشاء المنطقة الحرة هو تحويل مدينة عدن إلى منطقة حرة وفقاً للمادة 2 من القانون رقم (4) لعام 93م وليس العكس

يتطلب توفر المناخ الملائم والاستقرار الأمني والاقتصادي .
● يوجد لدى المنطقة الحرة - عدن مخطط بالقطاعات الخاصة بها ، هل يوجد في هذه القطاعات مخطط للاستثمار في مجال بناء عقارات ومدن سكنية ؟

- وفقا لقرار مجلس الوزراء رقم (65) لعام 93م تم تحديد 15 قطاعا للبدء في تطبيق نظام المنطقة الحرة فيه وعلى هذا الأساس تم تحديد القطاعات ونوعية النشاط الذي سيستوعبه، هناك قطاعات خصصت للنشاط الصناعي بمختلف أنواعه (صناعات خفيفة، صناعات ثقيلة وبتروكيماوية) وأخرى للنشاط التخزيني والنشاط الاقتصادي واللوجستي وقطاع آخر لإنشاء ميناء للخامات وقطاع للأنشطة المرتبطة بالمطار كقرية الشحن الجوي وأخر مخصص للنشاط السياحي، وهناك مخططات للاستثمار في مجال بناء العقارات السكنية فمدينة إندما - مدينة المرسي ،ومدينة درة عدن كلها تقع في القطاع المخصص

لمثل هذه المشاريع .
● عند القيام ببناء استثمارات صناعية هل يمكن لها أن تقام في ظل وجود تخمعات سكنية وكيف ستعالجون تأثير الغازات الصناعية على السكان ؟
-في الأساس نحن لا نسمح بإقامة مشاريع صناعية في محيط التجمعات السكنية فقد خصصنا القطاع (L) لهذا النوع من النشاط وبإمكانكم التأكد من ذلك فكل المصانع تقع في ذلك القطاع وبالنسبة للغازات والمواد هناك معالجات يتم اتخاذها من قبل القائمين على تلك المشاريع الصناعية، فقد الزمنا كل مصنع الحديد والصلب وستار إسمنت بضرورة التقييد بالعايير الدولية للسلامة المهنية وتم استيراد معدات وآلات حديثة لمعالجة الغازات ويتم تركيبها في الوقت الحالي، ومن البديهي أن تعاني كل المدن الصناعية في العالم من تأثير الغازات الصناعية بنسب مختلفة وسمح بها حيث لا يمكن إيقاف مثل هذا النشاط لارتباطه الوثيق بالحياة العامة والخاصة .

● ماهي المشاريع الصناعية (الصناعات التقلية) التي استقطبتها المنطقة الحرة - عدن للاستثمار في عدن كون تلك الصناعات هي من ستزود الخزينة العامة بموارد مالية وستوفر فرص عمل للشباب ؟

- كل المشاريع القائمة في المنطقة الحرة تعمل بشكل جدي على رفد الخزينة العامة بالموارد المالية كما أنها تعمل على توفير فرص العمل للشباب والمساهمة في امتصاص البطالة وفي هذا السياق فقد وفرت المنطقة الحرة - عدن في إطار المشاريع المنفذة (8500) فرصة عمل في إطار المشاريع الاستثمارية المرصحة وعددها (284) مشروعاً استثمارياً بتكلفة بلغت أكثر من (1.75) مليار دولار .

● ما هو دور الهيئة العامة للاستثمار في ظل وجود المنطقة الحرة - عدن ؟ وكيف يمكن معالجة التداخل في الصلاحيات الخاصة بمنح التراخيص للمشاريع الاستثمارية ؟

- للهيئة العامة للاستثمار قانون خاص بها ينظم عملها لا يتعارض إطلاقا مع قانون المناطق الحرة رقم (4) لعام 93م، فمهمة الهيئة العامة للاستثمار هي تقديم الدعم والعون واستكمال إجراءات الاستثمار في كل

لم تنصرف بأي أراض واقعة ضمن المخطط التطويري لميناء عدن وما تم صرفه في القطاع (J) كان وفقا لمخططات المنطقة الحرة

وقبل صدور قرارات مجلس الوزراء الأخيرة

كل ما نراه تعنتاً وإصراراً لا مثيل له لاستقطاع المزيد من أراضي المنطقة الحرة وبدون أي رؤية اقتصادية

المنطقة الحرة عدن تعاني من ضائقة مالية بعد سحب ميناء الحاويات وحرمانها من أهم مورد مالي كان يخصص لإقامة البنى التحتية

الحررة - عدن شاركو في التوقيع على الاتفاقية مع شركة موانئ دبي العالمية ولا شاركو في اختيرها منذ 2004م ونحن مبعدون عن الإشراف على ميناء عدن للحاويات وللتوضيح في عام 2006م جرى تأسيس شركة دبي بي العالمية عدن "ذم م" بين كل من الشريك الأول "دي بي أي" عدن "م ح" والشريك الثاني دار الأستراع الدولية وقامت الشركة بتعديل مواد عقد التأسيس في 2008/3/15 ومن ضمنها تعديل الاسم التجاري لنفس الشركة إلى "دي بي وولد" اليمن المحدودة ولم تمر سوى ثلاثة أشهر وجرى تأسيس شركة دبي وعدن لتطوير الموانئ المحدودة كشراكة بين كل من مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية وشركة "دي بي وولد" اليمن المحدودة ومع ذلك لم نقف حجر عثرة أمامها، أما فيما يتعلق بالتدبير المنهج الذي تعتقدون أنه قد تم أدى توجيه هذا السؤال للمعنيين في وزارة النقل ومؤسسة موانئ خليج عدن للرد عليه كونهما الجهة المشرفة على الميناء

● هل قامت المنطقة الحرة بصرف أراض ومساحات واقعة ضمن المخطط التطويري لميناء عدن والذي تم التوقيع عليه من قبل كل الجهات الرسمية المعنية بما فيها المنطقة الحرة وصادق عليها مجلس الوزراء ؟

- غير صحيح ما يطرح بأننا قد قمنا بصرف أراض ومساحات واقعة ضمن المخطط التطويري لميناء عدن، وبالعودة إلى المخطط العام لمدينة عدن والمخطط للمنطقة الحرة والقطاعات الواقعة تحت إشرافها ستجدون أننا لم نتصرف إطلاقا بأية مساحة تخص تطوير الميناء، فالعروف أن تطوير الميناء يجب أن يكون في الجانب الغربي أي في اتجاه الخط الملاحي وليس في اتجاه جولة كالكس، ومع هذا فإن ما تم صرفه من قبلنا للمشاريع الاستثمارية قد كان قبل إصدار مجلس الوزراء لقراراته المتناقضة الأخيرة والتي للأسف ستؤدي إذا نفذت إلى استقطاع المزيد من الأراضي التابعة للمنطقة الحرة وتسليمها للخبر، فالهدف الأساسي من إنشاء المنطقة الحرة هو تحويل مدينة عدن كاملة إلى منطقة حرة وفقا للمادة 2 من القانون رقم (4) لعام 93م وليس العكس، وما نراه اليوم هو الاستقطاع المتكرر لقطاعات المنطقة الحرة بداية القطاع (O) المخصص للنشاط السياحي والأن القطاع (C) ، وتقديراً منا لنشاط الميناء واحتياجاته التطويرية فقد عملنا على تخصيص مساحة مردومة تقدر بـ (17.5) هكتاراً لتفعيل أي نشاط مستقبلي، ليس هذا فحسب بل قمنا بسحب وتجميد تراخيص قدر صرفت لإقامة مشاريع مختلفة في القطاع (C) تقدر بـ 47 هكتاراً وإلى يومنا هذا لم يتم استغلالها إطلاقا من قبل مؤسسة موانئ خليج عدن، وكل ما نراه تعنتاً وإصراراً لا مثيل له لاستقطاع المزيد من أراضي المنطقة الحرة وبدون أية رؤية اقتصادية .

● وفقاً للتعرف عليه دولياً من يتبع من الهيئة العامة للمنطقة الحرة أم العكس ؟
- أثبتت الدراسات والتجارب للمناطق الحرة في العالم بأن وجود ميناء حري في إطار المناطق الحرة أساسي جدا ومهم للغاية خاصة إذا كان يرتبط نشاط المنطقة الحرة لتجارة الترانزيت الذي قامت المنطقة الحرة عدن عند إنشائها بتشجيعه وبناء ميناء عدن للحاويات وذلك من خلال ردم مساحة قدرها (35) هكتاراً ومن مواردها الخاصة، فميناء عدن للحاويات أنشئ من قبل الهيئة العامة للمنطقة الحرة وتطبق على نشاطه كل المزايا والتسهيلات القانونية الواردة في قانون المناطق الحرة رقم (4) لعام 93م، ومنذ تشغيل الميناء عام 1996م كان يقع تحت إشراف المنطقة الحرة - عدن وبسبب الخلاف الذي نشأ بين رئيس الوزراء السابق د / عبد القادر باجمال ورئيس الهيئة العامة للمنطقة الحرة درهم تعمان عام 2004م اتخذ القرار التعسفي غير المنطقي رقم (112)

والذي ترتب عليه سحب ميناء عدن للحاويات من إدارة المنطقة الحرة وتكليف وزارة النقل بالإشراف عليه ، علماً بأن الميناء لا يزال حتى اليوم يعمل تحت مظلة قانون المناطق الحرة ويستفيد من كل المزايا الممنوحة، بينما نحن في المنطقة الحرة - عدن محرومون من العائدات المالية التي كان يفترض أن نستلمها كي نستخدمها لتحقيق البرامج والخطط التطويرية .

● مؤسسة موانئ خليج عدن تقول أن لديها قرارات صادرة من مجلس الوزراء تحدد أراضي وأصلاك الميناء إضافة إلى قانون الموانئ الذي صدر مؤخراً وأنكم في المنطقة الحرة لم تراعوا كل ذلك وقمتم بصرف عقود في أجزاء كبيرة من الأراضي باسم مشاريع استثمارية، ما صحة هذا الإدعاء ؟

- نحن لا ننكر أن هناك عدة قرارات تم إصدارها من مجلس الوزراء في 2012م، 2013م - بشأن أراضي وأصلاك الميناء وللأسف كل تلك القرارات تم اتخاذها دون التشاور معنا أو حتى استدعائنا لحضور تلك المناقشات كوننا إحدى الجهات الرئيسية المعنية بالتنفيذ وتم أيضاً تجاهل قانون المناطق الحرة رقم (4) لعام 93م الذي يعطي الحق في التصرف بالقطاعات التي تتبعنا، ومع ذلك ظل تعاملنا المرن المنطلق من مسؤوليتنا تجاه المصلحة العامة مع كل الأطراف في وزارة النقل ومؤسسة موانئ خليج عدن ، أما فيما يتعلق بما يطرح بأننا صرف عقوداً في أجزاء كبيرة من أراضي الميناء فهذا غير صحيح وما تم صرفه في القطاع (J) كان قبل اتخاذ تلك القرارات ووفقاً للمخطط العام التوجيهي لمدينة عدن ومخططات المنطقة الحرة - عدن زيادة على ذلك صرفت بناءً على توجيهات عليا .

● تنص المواثيق والأعراف الدولية بأن المسطحات المائية والسواحل بمثابة حرم الموانئ وتحديدًا ما يقارب 50 ياردة من آخر نقطة لوصول مياه البحر باتجاه اليابسة وهي جزء لا يتجزأ منها ، ولكن يقال أنكم قمتم بصرف مساحات من البحر للمستثمرين للاستثمار فيها وعلى سبيل المثال ما صرف لشركة إندما للتطوير العقاري ، ما تعليقكم ؟

- لم يتم على الإطلاق صرف أية أراض لمشاريع استثمارية قرب حرم الموانئ، فإذا كانت المواثيق والأعراف الدولية تقارب 50 ياردة من آخر نقطة لوصول مياه البحر باتجاه اليابسة فنحن في المنطقة الحرة نعتمد في صرفنا للمشاريع المحاذية للسواحل مسافة 200 متر من آخر نقطة مد ونشترط ضرورة الحصول مع موافقة الهيئة العامة لحماية البيئة وذلك تجنباً لأي تأثيرات بيئية قد تنتج عن تلك المشاريع، وبمقتضى إندما للتطوير العقاري وغيرها من المشاريع التي رخصت لها فهي لا تتعارض إطلاقاً مع المخطط العام لتطوير ميناء الحاويات والذي تم تسليمه لمؤسسة خليج عدن اليمنية بناء على قرار مجلس

الوزراء رقم (235) لعام 2008م ومشروع إنماء لم يسمح للبدء في تنفيذه إلا بعد موافقة فرع الهيئة العامة لحماية البيئة م / عدن، والتي جاء في تقريرها بأن الأرض التي سيقام عليها المشروع تعثر من أراضي السبخات وهي تربة جرى نقلها خلال القرن الماضي أثناء بناء خزانات النفط، كما أن الموقع لا يقع ضمن الأراضي الحساسة أو ضمن الأراضي الرطبة م / عدن وكذلك لعدم تعارض المشروع مع مخطط استخدامات الأرض وخصوصاً المخطط الجيبي م / عدن للأعوام 2005م -2025م والصادر بقرار مجلس الوزراء رقم (403) لعام 2005م .

● ماهي الموارد الأساسية للمنطقة الحرة بعد أن تم سحب محطة الحاويات ؟
- بعد سحب ميناء عدن للحاويات في عام 2004م وقرار تعسفي غير مدروس ولا يستند إلى رؤية اقتصادية أو قانونية والمنطقة الحرة عدن تعاني من ضائقة مالية لحرمانها من أهم مورد مالي كان يخصص للموانئ التحتية والخدمات المساعدة والمشاريع التطويرية والترجيحية المختلفة، ومع ذلك الحين وبالرغم من الاتفاق الذي تم في وزير النقل السابق وإدارة مؤسسة موانئ خليج عدن وبحضور نائب رئيس الوزراء و وزير التخطيط السابق الذي نص على دفع مبلغ سنوي قدره 250 ألف دولار للمنطقة الحرة مقابل الأرض والخدمات الأخرى التي تقدمها المنطقة للميناء إلا أن ذلك الاتفاق لم يشهد النور ، وحالياً نعتمد نفاطنا على الموازنة السنوية التي تقدمها وزارة المالية وهي لا تفي باحتياجاتنا إضافة إلى رسوم الإيجارات التي نستلمها من المشاريع الاستثمارية للمنطقة الحرة .

● كيف ننظر إلى مستقبل المنطقة الحرة ونشاطها القادم ؟
- مستقبل المنطقة الحرة عدن مرتبط بكل ما يدور في البلد من معطيات وأحداث ومتى ما كانت البلد تعيش حالة من الاستقرار الاقتصادي والأمني فمن المؤكد أن تدور جولة الاستثمار نحو الأمام خاصة وأن موقع عدن موقع إستراتيجي والمزايا والتسهيلات تعتبر من العوامل المحفزة والجاذبة للاستثمار ، وإلى ذلك يجب إعادة النظر في أحقية الإشراف على الميناء، فمستقبل المنطقة الحرة مرتبط بشكل وثيق بنشاط ميناء عدن للحاويات لاعتماد الأنشطة التخزينية والخدمات اللوجستية التي تقدمها المنطقة للمستثمرين وبمعدل علم هذا الاتجاه لا يمكن تحقيق الأفضل، فالمنطقة الحرة - عدن هي بوابة اليمن الاقتصادية إلى عالم التجارة والاستثمار .