

**رؤية حول استعادة دور المنطقة الحرة عدن
في تعزيز مستقبل
النشاط الاقتصادي لعدن
الانطلاق - التمخر وأسبابه - الحلول**

الأستاذ /علوي باهرمز

مدير عام خدمة الاستثمارات في المنطقة الحرة عدن

مستشار -محافظ م/عدن للاستثمار والمناطق الحرة

مستشار اقتصادي لعدد من مجموعات صناعية في اليمن

رؤية حول استعادة دور المنطقة الحرة عدن في تعزيز مستقبل

النشاط الاقتصادي لعدن

الانطلاقة -التحضر واسبابه - الحلول

مقدمة:

تشكل اقتصاديات المناطق الحرة رافدا قويا للنمو الاقتصادي في أي بلد ولهذا سعت الكثير من الدول الى فتح العديد من المناطق الحرة بغية جذب الاستثمارات اليها وقد اطلقت العديد من المناطق الحرة في البلدان المجاورة لهذا الغرض مثلا في الامارات العربية المتحدة الحقت (6) مناطق حرة في ابوظبي بالإضافة الى المنطقة الحرة جبل علي والشارقة والفجيرة وفي سلطنة عمان هناك ثلاث مناطق حرة (صلالة- المزينة -الدقم) وفي المملكة العربية السعودية فتحت مؤخرا اربع مناطق اقتصادية تتمتع بالتسهيلات الضريبية وهناك ميناء جيبوتي وقد نشهد افتتاح العديد من المناطق الحرة في المناطق المجاورة.

ميزة المناطق الحرة إضافة الى التسهيلات الجمركية والضريبية في انها تشمل معظم قطاعات الاقتصاد تقريبا (انشطة الموانئ والانشطة الصناعية والتخزينية والتجارية والملاحية والسياحية وغيرها ...).

والمناطق الحرة اما تقام على الحدود من اجل تسهيل التجارة بين بلدين او ان تقام على الموانئ البحرية او الجوية من اجل تسهيل التجارة مع العالم.

وفي ظل الأوضاع الصعبة التي تعيشها بلادنا من جراء القلاقل السياسية التي بدأت في 2011م ونشوء الحرب لاحقاً واستمرارها حتى اللحظة والتي اثرت سلبا على النشاط الاقتصادي برمته، ومنها عزوف المستثمرين عن الاستثمار في البلاد عامة والمنطقة الحرة خاصة مما سبب ركود اقتصادي غير مسبوق وزيادة حجم التضخم وعجز البنوك عن الإيفاء بالالتزاماتها نتيجة نقص السيولة النقدية وانخفاض قيمة العملة المحلية مقابل العملات الأجنبية والعجز الكبير في الميزان التجاري وغيرها مثل الاختلالات الأمنية وضعف أجهزة

الدولة مثل الأراضي والعقارات خلافا عن البنية التحتية المتواضعة واهتزاز قوة القانون.

كل هذا جعل النشاط الاقتصادي يمر بأصعب مراحلته وخلق تحديات اثرت سلبا على حياة الناس ووضعها المعيشي، ومن اجل تعزيز النشاط يجب علينا أولا دراسة الوضع الراهن بالشكل الصحيح ومن ثم البحث عن الحلول التي يمكن ان تساعدنا في زيادة الدخل وتحسين بيئة العمل ومحاولة استعادة الثقة لدى المستثمرين وخاصة في مجال موضوع الدراسة وهو (العمل في المنطقة الحرة عدن)

ومدينة عدن تمتلك أفضل المقومات الطبيعية التي تجعل منها أفضل منطقة حرة في الشرق الأوسط إذا توفرت الظروف الذاتية، لكن الاحداث السياسية التي عصفت في البلد وصراع القادة والمسؤولين الذي لديهم نظرة ضيقة لأهمية الاستقرار والمستقبل الاقتصادي قد أضر بسمعة عدن ومستقبلها الاقتصادي.

ان عملية الفصل بين الميناء والمنطقة الحرة وكذا تشريع الأنشطة السكنية وتحويل اهم أراضي المنطقة الحرة الى جهة ليست لها علاقة بتنفيذ قانون المناطق الحرة، كل هذه القرارات التي صدرت من مجلس الوزراء قد أحدثت ضررا بالغاً بمشروع المنطقة الحرة وميناءها العظيم ناهيك عن أن هذه القرارات قد خالفت قانون المناطق الحرة رقم (4) لعام 1993م وبينت بوضوح صعوبة نجاح مشروع المنطقة الحرة عدن بعد هذه القرارات الحكومية.

في هذه الدراسة نريد ان نوضح لأصحاب القرار في البلاد كيف ان القطار قد خرج عن السكة ويجب إعادته الى مساره، يجب ان يكون لدينا ذات الطموح لمجارة ما يجري في الدول المجاورة التي تسعى بسرعه متواتره وكبيرة الى تعزيز اقتصاديات المناطق الحرة في بلدانها بغرض السعي لجذب الاستثمارات، والذي نحن بأمس الحاجة إليه، ولنبدأ أولاً بجذب الاستثمارات الخاصة بالمغتربين والمستثمرين الذين ينحدرون من أصول يمنية وإذا ما نجحنا في ذلك سيعد عامل مشجع لجذب الاستثمار الأجنبي.

خلفية عامة:

قامت المنطقة الحرة عدن استنادا الى بنيه تشريعيه ممتازة تمثلت في:

1. قانون المناطق الحرة رقم (4) لعام 1993م
2. قرار مجلس الوزراء رقم (65) لعام 1993م
3. الخطة العامة للمنطقة الحرة المعدة من قبل شركة رايتون الأمريكية.

أولاً: قانون المناطق الحرة رقم (4) لعام 1993م والذي نص في المادة رقم (2) كالتالي:

((تنشأ بمقتضى احكام هذا القانون منطقة حرة تشمل مدينة عدن، ويتم تطبيق نظام المنطقة الحرة فيها على مراحل، ويحدد مجلس الوزراء بقرار ينشر في الجريدة الرسمية الحدود الجغرافية للمنطقة الحرة والموقع التي سيبدأ فيها التطبيق وتاريخه))
وحدد القانون بتشكيل إدارة المنطقة الحرة والاعمال المرخصة والمحظورة وكذا المزايا والضمانات وغيرها من المواد.

ثانياً: قرار مجلس الوزراء رقم (65) لسنة 1993م وحدودها الجغرافية التي سيطبق سيطبق فيها نظام المنطقة الحرة في عدن كما جاء في القانون المادة (2) منه وقد حدد القرار كالتالي:

المنطقة الأولى: والرمز لها بالحرف (A) الموقع: ميناء المعلا

الاستعمالات الحالية: ميناء عدن

المساحة: 59 هكتار ((590000 متر مربع))

الوصف: تشمل هذه المنطقة حدود ميناء عدن بالمعلا بجميع تسهيلات واهمية هذه المنطقة تتبع من تنشيط حركة شحن البضائع وتفصيل ذلك النشاط ليتلاءم مع أنشطة المنطقة الحرة.

المنطقة الثانية: والرمز لها في الخارطة بالحرف (B)

الموقع: جنوب ميناء المعلا الحالي
الاستعمالات الحالية: مناطق صناعية ومناطق غير مستخدمة
المساحة: 9 هكتار ((90000 متر مربع))
الوصف: هي المنطقة جنوب ميناء المعلا وعلى امتداده والغرض من
حجز هذه المنطقة هي الاعمال توسعة المساحة التخزينية للميناء
بالإضافة الى بناء المزيد من المخازن لأهداف تخزين البضاعة بهدف
إعادة التصدير.

المنطقة الثالثة: والرمز لها في الخارطة بالحرف (C)

الموقع: المحيط البحري الميناء عدن
الاستعمالات الحالية: غير محددة
الوصف: وهي شمال المحيط البحري والمحيط البحري لميناء عدن
بما في ذلك الجزر وخاصة منطقة ورصيف كالتكس والمنطقة شمال
وجنوب جزيرة العمال وذلك لغرض تطوير ميناء كالتكس وإيجاد
المساحة اللازمة لتطوير الأنشطة المتصلة بميناء عدن.

المنطقة الرابعة: والرمز لها في الخارطة بالحرف (D)

الموقع: جبل حديد
الاستعمالات الحالية: عسكرية
المساحة: 95 هكتار ((950000 متر مربع))
الوصف: ك معسكر جبل حديد بالاستفادة منه بتطوير المخازن
المتوفرة به لزيادة السعة التخزينية لميناء عدن بالإضافة الى الحماية
الأمنية التي يتمتع بها الموقع ومن الممكن إيجاد ربط مباشرة للميناء
من خلاله.

المنطقة الخامسة: والرمز لها في الخارطة بالحرف (C)

الموقع: معسكر طارق
الاستعمالات الحالية: عسكرية
المساحة: جميع أرض المعسكر

الوصف: وتشمل جزء من معسكر طارق وهو الجزء المماس لدوار فندق عدن والخط المتجه الى منطقة كريتر من الدوار وذلك من اجل أعمال توسعه وتغيير دوار فندق عدن لتسهيل حركة المرور خلاله للربط السريع بين الميناء والمطار.

المنطقة السادسة: والمرمز لها في الخارطة بالحرف (F)

الموقع: معسكر بدر ومدرسة الطيران الحربي

الاستعمالات الحالية: عسكرية

المساحة 198 هكتار ((1980000))

الوصف: وتشمل معسكر بدر ومدرسة الطيران الوقعتان جنوب غرب نهاية المطار تحتوي المنطقة أيضا على موقع محطة كهرباء خور مكسر.

وخصصت لأعمال توسعه مطار عدن والاستفادة من التسهيلات المتوفرة بالمطار الحربي.

المنطقة السابعة: والمرمز لها بالخارطة بالحرف (G)

الموقع: جنوب شرق المطار

الاستعمالات الحالية: صناعية / مخازن / إدارات حكومية / مكاتب شركات

المساحة: 30 هكتار ((300000 متر مربع))

الوصف: وتقع في الجنوب الشرقي من نهاية المطار الحالي ويحدها من الشرق طريق ساحل ابين ويفصلها من المطار طريق يؤدي الى ساحل ابين وتستغل هذه المنطقة ممن قبل ورشة لوزارة الانشاءات ومبنى وزارة الصحة وبعض المصانع متوقفة وبعض مكاتب شركات النفط.

المنطقة الثامنة: والمرمز لها بالخارطة بالحرف (H)

الموقع: مطار عدن الدولي

الاستعمالات الحالية: مطار

المساحة: 284 هكتار ((2840000 متر مربع))

الوصف: وتشمل مطار عدن بجميع تجهيزاته وتسهيلاته وخصصت لتطوير المطار الحالي ليتلاءم مع ازدياد حركة الأنشطة الاقتصادية المتوقعة.

المنطقة التاسعة: والمرمز لها بالخارطة بالحرف (i)

الموقع: شمال مطار عدن الدولي
الاستعمالات الحالية: معسكرات / مختلفة
المساحة: 1469 هكتار ((14690000 متر مربع))
الوصف وتقع شمال مطار عدن ومحاذة لحدود المطار شاملة كلا من معسكر النصر وردفان والصوليان بالإضافة الى الأراضي الغير مستخدمه.
وخصص هذا الموقع لغرض التوسع في منشآت مطار عدن من تخزين وصانه طائرات بالإضافة الى بناء مدرج إضافي اخر موازي للمدرج الحالي وللصناعات المرتبطة بالمطار.

المنطقة العاشرة: والمرمز لها بالخارطة بالحرف (j)

الموقع: من جولة كالتكس الى الحسوه
الاستعمالات الحالية: مختلفة / مساحات غير مستخدمة
المساحة: 3340 هكتار ((33400000 متر مربع))
الوصف: وتشمل المنطقة جولة كالتكس والشعب حتى الحسوة. وتشمل جميع أراضي من الشريط الساحلي الى الشمال حتى حدود المحافظة.
وخصصت لتطوير ميناء كالتكس وإيجاد مخازن للتخزين والتوسيع بالإضافة الى خلق منطقة للصناعات الخفيفة.

المنطقة الحادي عشر: والمرمز لها بالخارطة بالحرف (k)

الموقع: شمال غرب محافظة عدن
الاستعمالات الحالية: غير مستخدمة
المساحة 2770 هكتار ((27700000 متر مربع))
الوصف: وتقع غرب وشمال مدينة الشعب، بالقرب من الحدود الشمالية لمحافظة عدن.
وخصصت هذه المنطقة لإنشاء المطار المستقبلي للمدينة بجميع تسهيلاتة وتجهيزاته.

المنطقة الثانية عشر: المرمرز لها بالخارطة بالحرف (ا)

الموقع شمال غرب محافظة عدن
الاستعمالات الحالية: غير مستخدمة
المساحة: 14000 هكتار ((1400000000 متر مربع))
الوصف: وتشمل معظم الراضي غرب مدينة الشعب، جنوب حدود محافظة عدن الشمالية وشمال مدينة عدن الصغرى، وتمتد غرب الى حدود المحافظة الغربية.
وخصت هذه المنطقة لخلق منطقة للصناعات الثقيلة بجميع تسهيلات وتجهيزات. وتقع المنطقة الحادي عشر داخلها ولكنها ليست ضمن مساحتها.

المنطقة الثاني عشر: والمرمرز لها بالخارطة بالحرف (m)

الموقع: الساحل الغربي
الاستعمالات الحالية: مختلفة
المساحة: 2200 هكتار ((22000000 متر مربع))
الوصف: وتشمل الشريط الساحلي من مدينة الشعب الى ميناء مصافي عدن بالإضافة الى خليج مدينة عدن الصغرى.
وخصت هذه المنطقة لأعمال تطوير ميناء مصافي عدن بالإضافة الى ميناء شمال مصافي عدن بغرض التصدير لمنتجات الصناعات الثقيلة.

المنطقة الرابعة عشر: والمرمرز لها بالخارطة بالحرف (N)

الموقع: عدن الصغرى
الاستعمالات الحالية: مصفاة / غير مستخدمة
المساحة: 910 هكتار ((9100000 متر مربع))
المساحة: وتشمل منطقة المصافي في عدن الصغرى بالإضافة الى المناطق الى الجنوب والجنوب الغربي من المصفاة.
وخصت لغرض أعمال التوسع بمصافي عدن وخلق منطقة صناعات بتروكيماوية.

المنطقة الخامسة عشر: والمرمز بالخارطة (O)

الموقع: عدن الصغرى / فقم / رأس عمران
الاستعمالات الحالية: مختلفة / قري

المساحة: 4000 هكتار ((400000000 متر مربع))

الوصف: وتشمل الشريط الساحلي لمدينة عدن الصغرى ابتداء من ميناء المصافي مرور حول بندر فقم الى رأس عمران حتى حدود محافظة عدن.

وخصت هذه المنطقة للأنشطة السياحية.

ثالثاً: الخطة العامة للمنطقة الحرة عدن:

ابرمت هيئة المنطقة الحرة اتفاقاً مع شركة الدار للاستشارات الهندسية والخدمات الفنية المحدودة لدعمها في اعداد (الدراسات والخطط العامة لتنمية المنطقة الحرة، وبدورها تعاقدت شركة الدار مع شركة (اتحاد المهندسين العالميين) وهي شركة من مجموعة شركات رايتون العملاقة الأمريكية لأعداد الخطة العامة للمنطقة الحرة عدن.

وبعد انجاز الدراسات من قبل شركة اتحاد المهندسين العالميين الأمريكية قدمت خلالها التقارير التالية:

- تقرير حول المساحة الموصى بحجزها للمنطقة الحرة عدن وقد تم إقرارها من قبل مجلس الوزراء في قرار رقم (65) لعام 1993م
- الأهداف المحددة للمنطقة الحرة
- تقرير حول الوضع الراهن آنذاك
- مخطط استخدام الأرض
- خطة مراحل تطوير المنطقة الحرة
- التوجيهات حول القواعد والمعايير والمتطلبات التنظيمية.

من المهم ذكر الأهداف العامة التي قامت من اجلها المنطقة الحرة عدن كما جاء في الخطة وهي:

- خلق بيئة استثمارية
- تحقيق تنمية مستدامة
- تشجيع الابتكارات المحلية
- ضمان الاعتماد على النفس
- حماية البيئة الطبيعية والعمرانية والبشرية

وعلى ضوء هذه البنود فقد ابرزت الدراسة خطة لتطوير البنية التحتية لمدينة عدن.
اعداد تفاصيل كاملة للعناصر التي سيتم تطويرها. وتكلفة تطوير هذه العناصر على
أربع مراحل على مدى 25 سنة بأجمالي تكلفة تصل الى 5.793.959.000 دولار
امريكي.

وقد حددت الخطة تفاصيل عمليات التطوير لكل المراحل حتى تصل مدينة عدن
الى مدينة عالمية تستطيع جذب كافة الاستثمارات اليها.

مؤشر حجم التكلفة التقديرية لمرحل تطوير المنطقة الحرة عدن

| العنصر | المرحلة الأولى | المرحلة الثانية | المرحلة الثالثة | المرحلة الرابعة | الإجمالي |
|-------------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|
| المصفاة | 339.991.000 | 397.105.000 | 1.402.603.000 | 702.985.000 | 2.842.684.000 |
| المياه | 113.693.000 | 126.149.000 | 0 | 1.082.000 | 366.756.000 |
| المطار | 52.435.000 | 66.223.000 | 125.832.000 | 13.953.000 | 225.629.000 |
| الكهرباء | 16.724.000 | 300.045.000 | 93.018.000 | 266.382.000 | 866.028.000 |
| المجاري | 14.369.000 | 48.111.000 | 282.877.000 | 20.679.000 | 118.628.000 |
| السياحة | 10.567.000 | 88.653.000 | 35.469.000 | 59.778.000 | 218.776.000 |
| الميناء | 10.225.000 | 184.527.000 | 59.778.000 | 107.944.000 | 907.914.000 |
| الخبز/ التوزيع | 3.974.000 | 31.671.000 | 605.218.000 | 40.675.000 | 107.991.000 |
| الصناعة | 3.352.000 | 13.984.000 | 31.671.000 | 33.919.000 | 68.936.000 |
| الطرق | 2.582.000 | 27.062.000 | 17.681.000 | 19.871.000 | 69.617.000 |
| الاجمالي | 567.912.000 | 1.283.530.000 | 20.102.000 | 1.267.268.00 | 5.792.959.000 |

هذه التكلفة المقدرة بخمسة مليار وسبعمائة واثنان وتسعون مليون دولار
تشمل تطوير البنية التحتية لمدينة عدن موزعة على أربع مراحل على مدى
25 سنة حتى تصل عدن الى مدينة عالمية.

أحصائية مناولة الحاويات في ميناء عدن للحاويات ٢٠٠٠-٢٠١٣



الانطلاق

بعد توقيع اتفقيه التطوير للمنطقة الحرة عدن كنواة أولى مع شركة (Yemen invest) (في تاريخ 18/مارس 1996م بدأت الشركة بدورها اشراك مطور دولي متمثل في (PSA) هيئة ميناء سنغافورة كشريك أساس في الشركة ثم بدأت الانشاءات لبناء ميناء الحاويات وتعميق القناة البحرية لتستوعب اكبر سفن الحاويات وتطوير منطقة صناعية وتخزينيه بالقرب من الميناء وتم افتتاح هذه المشاريع في عام 1999م وبدا ميناء الحاويات يعمل بشكل جيد وتحولت عدد من شركات الملاحة الى عدن وارتفعت الحركة بشكل سريع وشكلت حاويات الترانزيت نسبة اكبر من الحاويات المتجهة محليا وهذا هو الهدف الذي كان تسعى اليه المحطة على ان يكون ميناء عدن ميناء محوري للموانئ المجاورة وشرق افريقيا وفي الجدول التالي والذي يوضح تطور حركة الحاويات منذ افتتاح المنطقة الحرة عدن .

من خلال الرسم البياني لحركة الحاويات يتضح ان الحركة تصاعدت مع افتتاح ميناء المنطقة الحرة للحاويات منذ 2000 ثم هبطت بفعل الهجمة الإرهابية للسفينة الفرنسية ((ليمبرج)) ثم تصاعدت مره أخرى بعد ان دفعت الدولة ضمانا ماليه لشركات التأمين.

ومن خلال متابعتنا لحركة الحاويات في المنطقة الحرة فإن نسبة الحاويات التي تشكل بعض الأحيان الى 90% منها ترانزيت عندما كان الميناء يتبع هيئة المنطقة الحرة لكن للأسف في المراحل اللاحقة وحتى الان فإنه نسبة حركة الحاويات كترانزيت يصل الى نقطة الصفر مما جعل الميناء محلي فقط.

هذه الانطلاقة القوية والذي إذا استمرت بالتأكيد ستكون عدن هي المحطة المثلى لجميع الموانئ المجاورة وموانئ شرق افريقيا ولكن للأسف حصلت احداث امنية وسياسية وحكومية جعلت من ميناء عدن محلي وتراجعت حركة الحاويات الترانزيت الى الصفر تقريبا.

فما الذي حدث؟

ان العثرات الذي حصلت ، منها سياسية وامنية ومنها سوء قرارات حكومية ضربت الخطة العامة للمنطقة الحرة في مقتل فالأحداث الأمنية التي حصلت من تفجير السفينة الفرنسية (ليمبرج) في تاريخ 2002/10/6م في حضرموت جعلت شركات التامين ترفع التامين على السفن الداخلة الى الموانئ اليمنية مئات المرات وطالبت شركة (Psa) الحكومة اليمنية بالتدخل لدى شركات التامين العالمية لوضع ضمان مالي حتى تتراجع هذه الشركات عن الزيادة الكبيرة في التامين على السفن الداخلة الى الموانئ اليمنية لكن الحكومة تباطأت في قبول هذا الطلب وبعد عام من ذلك دخلت الشركة في مفاوضات مع الحكومة بالخروج من الاتفاقية وفعلا خرجت الشركة من عدن بعد تعويض مناسب قدم لها من الحكومة مقابل حجم الاستثمارات في انجاز مشروع المنطقة الحرة عدن .

بعد ذلك تحولت إدارة الميناء الى الشركة صغيرة أسست في سنغافورة اسمها (OPM) وعادت الحركة شيئاً فشيئاً بعد وضع ضمان مالي من الحكومة لدى شركات التامين العالمية .

يمكن تلخيص اهم التعثرات التي عصفت بالمنطقة الحرة عدن

أولاً: الاحداث السياسية:

لعل من اهم عوامل جذب الاستثمارات في أي بلد هو الاستقرار السياسي وهذا يعني عدم وجود ثورات انقلابات حروب أهلية واهم شيء هو استقرار القوانين وعدم خضوعها لا مزجة الثوار او الانقلابيين بل ان الاستقرار يعمل على تطور القوانين الى الاحسن.

وبلادنا مرت بأحداث سياسية مختلفة مما عرض مدينة عدن الى حروب متعاقبة حتى وضعت في التصنيف كمدينة غير مستقرة.

ثانياً: الاحداث الأمنية الإرهابية:

يعتبر الامن من اهم عوامل نجاح البيئة الاستثمارية والمؤسسة الأمنية تلعب دور مهم في توفير الحماية لكل الناس بما فيهم المستثمرين، ساهم الوضع الأمني المتردي في عدن الى تفاقم الاحداث الإرهابية التي عكست صورة سيئة جداً، وهذا بدوره يؤدي الى طرد الاستثمارات بدلا من جذبها، لكن في الأونة الأخيرة تراجعت العمليات الإرهابية في عدن بشكل كبير ويأتي تعزيز الدور الأمني للحفاظ على الممتلكات من اجل طمأنة المستثمرين على حقوقهم من عمليات البسط والنهب.

ثالثاً: القرارات الحكومية السيئة

1- قرار رقم (112) لعام 2004م الخاص بسحب ميناء الحاويات من هيئة المنطقة الحرة عدن الى وزارة النقل.

شكل هذا القرار صدمة لكل المتعاملين مع المنطقة الحرة عدن حيث ان ميناء الحاويات تم تشييده وتطويره وتشغيله بناء على اتفاقيات مع هيئة المنطقة الحرة وكان جميع المتعاملين مع الميناء من شركات الملاحة وخدمات وخدمات مساعدة ومشاريع تجارية وترانزيت يحصلون على جميع التراخيص والإجراءات من جهة واحدة هي هيئة المنطقة الحرة، هذه التراخيص تتضمن حوافز وامتيازات قانونيه لا تتوفر في القوانين الأخرى حتى جاء هذا القرار وفصل ميناء الحاويات عن هيئة المنطقة الحرة وهو بمثابة فصل القلب عن الجسم حيث ان الميناء يشكل محور العمليات الاقتصادية والتجارية في المنطقة الحرة عدن واصبح يتبع جهة ليس لها

علاقة بتنفيذ قانون المناطق الحرة وأصبح التعامل مع الميناء لا بد ان يحصل على تراخيص من جهتين حكوميتين هما هيئة المنطقة الحرة عدن ومؤسسة موانئ خليج عدن مما يؤدي الى تضارب الصلاحيات بين الجهتين وزيادة الروتين والرسوم المفروضة على المستثمرين وأصبح هذا القرار منفر للمستثمرين بدلا من التسهيل وهذه هي احدى العوائق التي تجعل المستثمرين يفضلون ميناء اخر بدلا من ميناء عدن.

2- قرار مجلس الوزراء رقم (24) لعام 2009م الخاص بأضافة النشاط السكني الى قطاع (J) وجاء هذا القرار أيضا نتيجة لضغوط كبيرة مورست على أصحاب القرار من أصحاب المصالح. وكذلك الأنشطة السكنية التي ليست متاحة في الخطة العامة في المنطقة الحرة وليست كذلك في قرار مجلس الوزراء رقم (65) 1993م وبهذا القرار تام التشريع بإضافة الأنشطة السكنية.

الأنشطة السكنية في المنطقة الحرة عدن والمحاذير التي تمثلها

شكّلت المشاريع السكنية الأكثر حضورا ونشاطاً في المنطقة الحرة عدن وذلك للأسباب التالية:

- أن الطلب يعتبر كبيراً على المشاريع السكنية
 - المشاريع السكنية مردودها المادي أسرع
 - ظهرت كثير من الأراضي التي يملكها افراد بواسطة اثبات ملكية وتم بيعها لشركات ومؤسسات وهؤلاء يرغبون في إقامة مشاريع سكنية وبما انها تقع في أراضي المنطقة الحرة تم منحهم التراخيص وفقاً للقانون.
- ومع هذا فإن هذا النوع من الأنشطة لديها كثير من محاذير التي قد تؤثر على أنشطة المنطقة الحرة عدن أبرزها كالتالي:
- هذه المشاريع ليست لها قيمة مضافة مستمرة.
 - لا تملك ميزه التجديد التي تتوفر في المناطق الحرة.

• ليست لها مزايا للأنشطة الممارسة في المناطق الحرة من حيث السيطرة من حيث دخول والقيود لدخول البضائع وخروجها وكذا القيود الجمركية بل أصبحت احياء شأنها شأن احياء المدينة غير خاضعة لقيود وإجراءات أنظمة المناطق الحرة.

3- قرار رقم (29) لعام 2021م

وهذا القرار يسمى بقرار (التأميم) حيث عارض مضمون هذا القرار قانون المناطق الحرة رقم (4) لعام 1993م وقد حدد هذا القرار بشكل واضح بإلغاء المشاريع المرخصة من قبل المنطقة الحرة في الأراضي المشمولة بهذا القرار والتي تقدر بأكثر من (130) مشروع رغم ان القانون يقول في مادته (16) صراحة في الفقرة (أ) ((لا يجوز تأميم او مصادرة المشاريع العاملة في المنطقة الحرة))

وبهذا يكون هذا القرار قد عكس تسرع الحكومة في الموافقة على هذا القرار بدون احالته الى الدراسة وبدون اخذ رأي الجهة المعنية وكذا رأي القطاع الخاص المتضرر الأكبر من هذا القرار والرسالة أصبحت واضحة للمستثمر من هذا القرار بأنه **لا امان لاستثماركم في عدن**.

هذه القرارات الحكومية المسيئة لمستقبل عدن الاقتصادي شكلت استهتارا واضحا بالقوانين والخطط الذي رسمت لعدن لتكون منطقة حرة ناجحة ولكن للأسف قد تم تدمير امكانية نجاحها بهذه القرارات بسبب صراع نفوذ بين رموز السلطة المتعاقبة دون النظر الى المصلحة العامة لمستقبل عدن الاقتصادي وإمكانية منافسة غيرها من المناطق الحرة للدول المجاورة.

الحلول المقترحة

أولاً: معالجة القرارات الحكومية المسيئة:

من اجل تعزيز البيئة الاستثمارية الجيدة وخلق مناخ حكومي صحي قابل للنمو والتطور يجب إزالة العوائق الحكومية عن طريق المستقبل الاقتصادي لعدن المتمثل في أبرزها منطقة حرة قادرة على جذب الاستثمارات الأجنبية وكون هذه القرارات التي تم ذكرها مخالفة للقانون وكذا الخطة العامة للمنطقة الحرة فإننا نضع مقترحين في هذا السياق:

- 1- ان يتم الغاء هذه القرارات والتي اضررت كثيرا بمستقبل المنطقة الحرة عدن ونزعت الثقة عند المستثمرين الذين يرغبون في جعل عدن مكان لاستثماراتهم.
- 2- نظرا للوضع المعقد في المرحلة الراهنة والذي يصعب فيه الغاء القرارات المذكورة فهناك حل اخر وهو دمج هيئة المنطقة الحرة عدن ومؤسسة موانئ خليج عدن في سلطة واحدة بحيث

نضمن تلاقي التداخل في الصلاحيات والتراخيص والرسوم وغيرها من التعقيدات الإدارية التي تعكس سمعة سيئة عن الإجراءات والحصول على تراخيص استثمارية وهذا الحل سيؤمن: -

- استراتيجية واحدة
- إجراءات واحدة
- قرارات تنبع من سلطة واحدة
- رسوم واحدة

وللعلم وكنموذج ناجح فإن سلطة المنطقة الحرة جبل علي في الامارات تشمل ايضاً موانئ دبي وكل من المنطقة الحرة جبل علي وموانئ دبي يخضع لسلطة واحدة وتم تلافي كثير من التعقيدات وتضارب الصلاحيات مثل ما هو حاصل في عدن حالياً.

ثانياً: تحديد الأولويات

من المهم جداً عند التخطيط لأي نشاط فإن النجاح يعتمد بالدرجة الأساسية على تحديد الأولويات وعند تحديد الأولويات يجب النظر باستمرار على الأهداف العامة التي أنشأت من أجلها المنطقة الحرة عدن.

وفي موضوعنا هنا فإن اهم نشاط ممكن أن يلعب دوراً حيوياً في النهوض بالمنطقة الحرة عدن، هو النشاط التخزينية والذي يجعل من المنطقة الحرة عدن مركزاً لتخزين البضائع وإعادة تصديرها الى الأسواق المستهدفة.

أنه المعيب حقاً أن تكون المنطقة الحرة عدن بعد 25 سنة من إنشائها لا تملك مخزناً واحداً تقدمه للمستثمرين، فإذا لم تكن هناك مخازن لتلبية احتياجات طلبات التخزين فما هو نشاط المنطقة الحرة إذا؟

من المفيد للمنطقة الحرة أن تعيد ترتيب الأولويات في ظل هذا التنافس الشرس مع المناطق الحرة الأخرى ويجب أن ينصب اهتمامها على بناء مستودعات تساعد ميناء الحاوليات على جذب مزيد من المستثمرين لاستخدام ميناء عدن كميناء محوري في المنطقة لإعادة توزيع البضائع للأسواق المستهدفة.

وعند استعراض أنواع أنشطة المناطق الحرة المماثلة فإن نشاط التخزين في منطقة جبل علي مثلاً يشكل 70% من مجمل الأنشطة وكذلك الحال بالنسبة إلى المناطق مثل صلالة والمزينة وجيبوتي فإن أنشطة التخزين تشكل أكثر من 60% من إجمالي الأنشطة.

نعلم أن ميزة المنطقة الحرة في انها كيان متجدد ولهذا لا تمنح تملك للأراضي بل تؤجر الأرض للمستثمرين لإنشاء مشاريعهم وفق شروط معينة تضمن تنفيذ المشروع وإذا تعثر فيمكن الغاء الترخيص ومنحه لآخر قادر على تنفيذه بصورة أنجح وبذلك تكون العملية متجدده دائما لصالح أنشطة المنطقة المنطقة الحرة.

لذا فإن تحديد الأولويات يمكن أن يعمل على تحسين الأداء وبالتالي تحقيق نجاحات تعود بالفائدة للمنطقة والمجتمع.

ثالثا: بعض الحلول الأخرى المقترحة لتعزيز النشاط:

1. يجب على الهيئة ان تحصر الأراضي التابعة للمنطقة الحرة والتي تم التعدي عليها واستكمال كل الإجراءات القانونية ورفع قضايا الى الجهات الأمنية والنيابية والقضائية ضد المعتدين سواء كانوا مؤسسات أو افراد، وكذلك نشر إعلانات تحذيرية بصورة دورية.
2. يجب التمسك بالقانون وإلغاء أي مشاريع تم الترخيص لها ولم تتم أي خطوات تنفيذية بحسب قرار الموافقة الأولية وسحب الأراضي الممنوحة لهذه المشاريع حتى لا تقع ضمن عمليات المتاجرة بالأراضي.
3. تعزيز قدرات الذراع الأمني للهيئة الممثلة بشرطة المنطقة الحرة ومنحها صلاحيات حماية أراضي المنطقة الحرة وتنظيم عملية الدخول والخروج لمواقع المنطقة الحرة.
4. العمل على توفير الأموال اللازمة لبناء على الأقل 40 مستودع يساعد على تلبية احتياجات المستثمرين في تخزين بضائعهم وبالتأكيد سيعطي دفعة قوية لأنشطة المنطقة الحرة
5. وسترشد الهيئة بمراد مالية جيدة، طبعاً هذا من حيث المبدأ اما من حيث التفاصيل فنحتاج الى جمع المعلومات ورفع تقرير مفصل حول هذا المقترح مبينا الجدوى الاقتصادية والترويجية لهذا المقترح.
6. تكوين مجلس تنسيقي يشمل كل الأجهزة الحكومية التي لها علاقة بأنشطة المنطقة الحرة يجتمع مره في الشهر من اجل تذليل الصعوبات التي تواجه المستثمرين من جراء تداخل الصلاحيات بين الأجهزة المختلفة وحل أي إشكاليات التي قد تطرأ بين الأجهزة وتؤثر سلباً على بيئة ومناخ الاستثمار.
7. العمل بجدية على تحصيل أموال المنطقة الحرة من المستثمرين ((الإيجارات المتخلفة)) وهي أموال كبيرة ستساعد في تمويل مشاريع المنطقة الحرة مثل المستودعات.
8. عمل دورات تنشيطيه لموظفي الهيئة من اجل رفع قدراتهم الفنية وتزويدهم بكل جديد فيما يخص اقتصاد المناطق الحرة وتزويدهم باخر الاحصائيات والمعلومات للمناطق الممثاله، بحيث يستطيع الموظف أن يتعامل مع المستثمرين المحتملين بكفاءة أكثر.
9. تحديث الأنظمة والإجراءات الحالية الخاصة بالتراخيص للمشاريع بما يتواءم مع أنشطة العالم الحديث.

10. تفعيل أعداد الخطط لعمل المنطقة الحرة بحيث يكون نشاطها وفق خطط مدروسة وضرورة متابعة تنفيذ هذه الخطط.
11. تقليص عدد الجهات الأمنية العاملة في ميناء المنطقة الحرة.
12. وضع سياسة رسوم قانونيه واضحة في التعامل مع الحاويات والقواطر التي تستخدم ميناء المنطقة الحرة.
13. الغاء الأنشطة السكنية في المشاريع المسموح لها في المنطقة الحرة عدن.

مثل هذه المعالجات ستعمل على تحسين الأداء قدر المستطاع في ظل ظروف غاية في الصعوبة تمر بها بلادنا ونبدأ على الأقل بجذب رجال الاعمال المحليين أولا الذين استخدموا موانئ مجاورة بسبب صعوبة العمل في موانئ عدن والعمل على انهاء أي إشكاليات تعيق عودتهم الى استخدام موانئ عدن بالتأكيد ستكون هناك صعوبة في بداية تنفيذ حزمة الإجراءات لتحسين الأداء لكن ليس هناك من حلول أخرى سواء أن نبدأ المعالجات وتقديم حلول ذاتيه والترفع عن صراع النفوذ من اجل المصلحة العامة.

أن العوائد من تقديم خدمة جيدة للمستثمرين ومستخدمي موانئ عدن ستكون كبيرة للمجتمع بشكل عام وستعمل على تحسين الحالة الاقتصادية بما فيها البنى التحتية للمدينة وكلما تم جذب أكبر عدد من المستثمرين كلما زادت العوائد الاقتصادية لذلك العالم يتنافس في جذب الاستثمارات عن طريق تقديم المزيد من التسهيلات.

هذا الطرح مقدم من قبل

الأستاذ /علوي باهرمز

مدير عام خدمة الاستثمارات في المنطقة الحرة عدن

مستشار – محافظ م/عدن للاستثمار والمناطق الحرة

مستشار اقتصادي لعدد من مجموعات صناعية في اليمن