

جبارة الصريصري وزير النقل محاضرا في جمعية الاقتصاد السعودية:

الملك وجه باعتماد مبالغ إضافية لمشاريع البنية التحتية في المناطق المحتاجة



الأمير عبد العزيز بن سلمان مستقبلا جبارة الصريصري



د. جبارة الصريصري خلال المحاضرة التي ألقاها البارحة الأولى وإلى يمينه الأمير عبد العزيز بن سلمان، ويساره د. فهد البادي تصوير: إقبال حسين - الاقتصادية

الإعلان عن الجسر البري الذي يعمل على ربط موانئ المملكة
الرئيسية في جدة على الساحل الغربي والرياض قريبا
الأمير عبد العزيز بن سلمان: مشاريع وزارة النقل ستعكس
إيجابا على الاقتصاد الوطني

أيمن الرشيدان من الرياض

كشف الدكتور جبارة الصريصري وزير النقل، أن خدام الحرمين الشريفين الملك عبد الله بن عبد العزيز وجه باعتماد مبالغ كبيرة خارج الميزانية العامة للدولة، إضافة إلى ما اعتمد في الميزانية لتنفيذ مشاريع البنية التحتية في بعض المناطق التي اتضح حاجتها إلى دعم أكبر.

وقال الصريصري إن لدى وزارته شبكة واسعة من الطرق السريعة والمزدوجة والمضردة يبلغ طولها 53 ألف كيلومتر، وتحت التنفيذ طرق مختلفة يبلغ طولها 30 ألف كيلومتر، ويجري العمل فيها على عدة مسارات: بناء طرق جديدة، ورفع كفاءة الطرق الحالية بتحويل الطرق المضردة إلى مزدوجة، والمزدوجة إلى سريعة.

وأشار الوزير خلال محاضرة ألقاها البارحة الأولى في جمعية الاقتصاد السعودية عن تطوير مشروعات البنية التحتية وأثرها في الاقتصاد الوطني، في قاعة الأمير سلطان في فندق الفيصلية في الرياض، إلى أن وزارته

أيضا تولي اهتماما خاصا بالطرق الزراعية للاعتبارات التي تقدمت التي منها رفع مستوى الدخل للسكان في المناطق الزراعية، وإيجاد أنشطة اقتصادية تمكنهم من الاستقرار في مناطقهم.

ولفت الصريصري إلى أنه ومن خلال شبكة الخطوط الحديدية الحالية بين منطقتي الرياض والشرقية بخط للركاب وآخر للبضائع تم نقل مليون و100 ألف راكب و260 ألف حاوية في 2008. وتابع الوزير: «ولحاجة هذه الشبكة إلى التطوير قامت المؤسسة العامة للخطوط الحديدية بتحديث الخط الحديدي للركاب لتأهيله لتسيير قطارات عالية السرعة عليه وتقليص زمن الرحلة من الدمام إلى الرياض إلى ثلاث ساعات فقط منها توريد قطارات تبلغ سرعتها 180 كلم في الساعة، وتدشين مركز التحكم الرئيسي الذي يتيح تحويل القطارات من بعد ومراقبة سير القطارات والاتصال بطواقم القيادة، ومنها إنشاء 35 جسرا خرسانيا على امتداد الخط الحديدي من الدمام إلى الرياض، وتنفيذ السياج والبوابات على جانبي الخط الحديدي، والانتهاء من ازدواج 60 في المائة من الخط الحديدي، وتعزيز أسطول نقل البضائع بإضافة 420 عربة

جديدة تعمل بتقنية النقل المزدوج، إضافة إلى حزمة من الإجراءات المتعلقة بتحسين الخدمة منها إصدار التذاكر الإلكترونية والحجز عن طريق الإنترنت.

وأبان أنه يتم حالياً تنفيذ توجيهات خدام الحرمين الشريفين بتوسعة شبكة الخطوط الحديدية التي باستكمالها التي ستخدم مناطق لا يقل عدد سكانها عن 80 في المائة من السكان و80 في المائة من النشاط الاقتصادي، وتشمل التوسعة ثلاثة مشاريع عملاقة هي: قطار الشمال الجنوبي الذي يتكون من فرعين أحدهما لنقل المعادن من مناطق التعدين من شمال غرب ووسط المملكة إلى ميناء رأس الزور على الخليج العربي، والآخر لنقل الركاب والبضائع يبدأ من الحدود مع الأردن ويلتقي بالشبكة الحالية بالرياض مسروراً بمناطق الجوف والحدود الشمالية وحائل والقصيم ومن المقرر الانتهاء من الجزء الأول منه في العام المقبل.

وتابع الوزير: «وقطار الحرمين وهو عبارة عن خطوط حديدية مكهربة تربط مكة المكرمة والمدينة المنورة وجدة بقطارات سريعة، بأحدث التقنيات وبناء خمس محطات للركاب، محطة في مكة المكرمة ومحطتان في جدة إحداهما في مطار الملك عبد العزيز ومحطة في رابغ والخامسة في المدينة المنورة، وقد بدأ العمل بهذا المشروع ومن المقرر أن ينتهي العمل به في عام 2012».

وواصل حديثه قائلاً: «إضافة إلى الجسر البري الذي يعمل على ربط موانئ المملكة الرئيسية في جدة على الساحل الغربي والرياض (الميناء الجاف) في الوسط والدمام والجبيل على الساحل الشرقي، بخط حديدي يبلغ طوله 1150 كيلومتر، وسيكون لهذا المشروع أثر إيجابي كبير في الاقتصاد الوطني بنقله البضائع الواردة من أسواق شرق آسيا عن طريق الدمام والبضائع المنتجة في المناطق الصناعية في المنطقة الشرقية إلى أسواق المملكة في المناطق الأخرى والأسواق الأوروبية والأمريكية، وكذلك نقل البضائع الواردة من أوروبا وأمريكا عن طريق ميناء جدة والبضائع المنتجة في المناطق الصناعية في منطقة مكة المكرمة إلى أسواق المملكة الأخرى والأسواق الخليجية والآسيوية، ومن المقرر الإعلان عن المشروع قريباً».

وقال الصريصري إن لدى المملكة شبكة ممتدة من الموانئ على ساحلي البحر الأحمر والخليج العربي تتكون من ثمانية موانئ صناعية وتجارية، إضافة إلى ميناء تاسع للمعادن في رأس الزور على الخليج العربي تحت التنفيذ، هذه الموانئ مجهزة بأحدث المعدات والمرافق والتجهيزات ووسائل السلامة لاستقبال جميع وسائل النقل البحرية مهما بلغت مراحل تطورها، ويبلغ عدد الأرصفة في الموانئ 184 رصيفاً بطاقة استيعابية تبلغ 250 مليون طن سنوياً.

وبيّن الوزير أن الموانئ السعودية أول قطاع خدمي يتم تخصيص مرافقه، ففي 1997 صدر أمر سام بإسناد جميع أعمال تشغيل وصيانة وإدارة الأرصفة والمعدات التابعة للموانئ إلى القطاع الخاص، وهو الذي يتولى حالياً إدارة المحطات والاستثمار فيها بما في ذلك الإنفاق على التشغيل، وتأمين المعدات وبناء أرصفة جديدة والتعاقد مع الخطوط الملاحية للحصول على أكبر حصة ممكنة من سوق الشحن

والمسافنة في منطقة الشرق الأوسط.

ولفت الصريصري إلى أنه وفي السنوات القليلة الماضية انتقل التخصيص في الموانئ إلى مستوى أعلى ببناء محطات جديدة عملاقة متكاملة، بأحدث الأساليب وبآلاف الملايين من الريالات من قبل القطاع الخاص، بأسلوب الـ BOT منها المحطة الثالثة للحاويات في ميناء جدة الإسلامي التي ينفذها ويستثمر فيها تحالف سعودي ماليزي بطاقة استيعابية تصل إلى مليوني حاوية قياسية، ترفع الطاقة الاستيعابية للميناء إلى أعلى من خمسة ملايين حاوية قياسية، ومنها محطة ثانية مشابهة للحاويات في ميناء الملك عبد العزيز بالدمام.

وأشار وزير النقل إلى أنه وبمراجعة ما تحقق من خلال التخصيص نجد مزايا عديدة منها جذب استثمارات وطنية وأجنبية كبيرة للموانئ بشكل خاص والاقتصاد الوطني بشكل عام، ونقل التقنية من خلال إدارة المحطات بواسطة تحالف شركات سعودية مع شركات عالمية كبيرة رائدة في الصناعة البحرية، وتوفير فرص عمل للمواطنين، وزيادة تنافسية الموانئ السعودية، وتوفير مبالغ كبيرة للدولة كانت تنفق على بناء وإدارة المحطات، بل أصبحت الموانئ من مصادر الإيرادات المحلية للميزانية العامة.

وقال إن الموانئ لم تعد مرفقاً لاستيراد وتصدير السلع كما كانت سابقاً، بل أصبحت مدناً اقتصادية متكاملة

الوقت الذي يبدأ فيه الاقتصاد بالتعافي.

وقال إن المملكة أدركت هذه الحقيقة حيث قرر خادم الحرمين الشريفين الملك عبد الله بن عبد العزيز آل سعود منذ بداية الأزمة المالية العالمية أن مشاريع الدولة المعتمدة لن تتأثر بالأزمة وأنها لن تلغى أو تأجل بسببها، لذلك واصلت المملكة إنفاقها على مشاريع البنية التحتية بميزانية لهذا العام، هي الأعلى في تاريخها، ولعلنا نتفق أن العلاقة طردية بين التقدم الاقتصادي وتوفير البنية التحتية المتطورة، وبمراجعة خطط المملكة الخمسية نجد أن المملكة أدركت هذه الحقيقة منذ بداية التخطيط الاقتصادي المنظم فمثلا بلغت نسبة الإنفاق على مشروعات البنية التحتية في الخطط الخمسية الأولى والثانية والثالثة من جملة الإنفاق 41 في المائة و49 في المائة و41 في المائة على التوالي.

من جانبه، رحب الأمير عبد العزيز بن سلمان بن عبد العزيز رئيس شرف جمعية الاقتصاد السعودية بوزير النقل، مشيراً إلى أن حضور الوزير يمثل دعماً للجمعية. وأشار الأمير عبد العزيز بن سلمان إلى أنه سيتبع هذه المحاضرة في المستقبل محاضرات لعدد من الوزراء والمسؤولين في الجهات الحكومية.

وتطرق رئيس شرف جمعية الاقتصاد السعودية إلى أنشطة وبرامج الجمعية المستقبلية، مشيداً في الوقت ذاته بالمشاريع الضخمة التي تنفذها وزارة النقل وأنها ستعكس إيجاباً على الاقتصاد الوطني.

الشركات الأخرى إنتاجها وأقلست بنوك ومؤسسات مالية لم يكن بالحسبان من قبل إفلاسها، وزادت أعداد العاطلين عن العمل.

وأوضح الصريصري أنه وفي خضم هذه الظروف لم يكن الهدف فقط الخروج من الأزمة بأسرع وقت ممكن، وإن كان التركيز على هذا الهدف سياسياً وإعلامياً مفهوماً بسبب التداعيات الاقتصادية والسياسية والاجتماعية التي صاحبت الأزمة، العلاج السليم للخروج منها لا بد أن يشمل التخطيط لما بعدها، في تلك الفترة تصبح المنافسة بين الدول على التصدير والاستثمار شديدة، فالدول التي لديها اقتصادات مرنة ذات منافسة عالية هي التي تخرج من الركود الاقتصادي بشكل أسرع.

وأبان الوزير أن الاستثمار في البنية التحتية في أوقات الركود الاقتصادي يحقق هدفين مهمين: الأول المساهمة في تحقيق النمو من خلال السيولة الناجمة عن الإنفاق الاستثماري، وقد رأينا ذلك في المملكة عندما صدرت الميزانية العامة للدولة بمشاريع ضخمة ورفعت معدلات الصرف عليها، والثاني: زيادة الطاقة الاستيعابية للاقتصاد بشكل يؤدي إلى الحيلولة دون ظهور اختناقات ضاغطة على النمو بحيث يتزامن استكمال مشاريع البنية التحتية مع

التحتية تعتبر شريان التنمية، ما لم تتوافر بنية تحتية متطورة تصبح جهود تحقيق التنمية المستدامة، والرفع من معدلات النمو الاقتصادي إلى المستوى الذي يحقق ارتفاعات متتالية بمستوى الدخل.

ولفت الصريصري إلى أن الجميع يعلم أنه عندما انفجرت الأزمة المالية العالمية قبل نحو سنتين أدت إلى دخول معظم الاقتصادات، ومنها اقتصادات الدول ذات التأثير البالغ في الاقتصاد العالمي في ركود، وانخفاض النمو في الدول التي كانت تشهد نمواً اقتصادياً عالياً ومستمرًا مثل الصين والهند انخفاضاً غير مسبوق تركزت الجهود الدولية ممثلة في مجموعة العشرين والمؤسسات المالية الدولية على تحفيز النمو الاقتصادي والخروج من الأزمة، وكان ذلك من خلال خطط منسقة للإنفاق الحكومي، وحظي القطاع المالي بالأضواء والتركيز الإعلامي المستمر، غير أن الإنفاق على البنية التحتية وبالذات في ظل هذه الظروف لا يقل أهمية، وإن لم يحظ بالاهتمام المستحق، تفاعلت الأزمة كما هو معروف فانخفضت الصادرات والواردات، وجفت منابع السيولة المحركة للاستثمار، وخرج عديد من الشركات من الأسواق، وخفضت

بها الأنشطة البحرية من صناعة وخدمات ذات صلة بهذا المرفق، مشيراً إلى أنه كلما نجحت في هذا الميدان ازدادت جذباً للاستثمارات والتقنية، وزادت مساهمتها في الاقتصاد الوطني، وأضاف:، وكمثال على ما تحقق في موانئنا دخلت صناعة بناء السفن المملكة في 1424هـ من خلال التعاون والتسهيلات التي قدمها ميناء الملك عبد العزيز في الدمام لشركة الزامل للصيانة والتشغيل، حيث أثمر هذا التعاون تأسيس شركة لبناء السفن في ساحة الميناء صنعت حتى الآن 13 قطعة بحرية متنوعة، وتعتزم الشركة التوسع في هذه الصناعة ذات الأهمية الاستراتيجية، والأبعاد الاقتصادية الجيدة. وواصل: كذلك دخلت صناعة المنشآت النفطية المملكة لأول مرة في الميناء ذاته، عندما قدمت المؤسسة العامة للموانئ في بداية عام 1428 تسهيلات لشركة الطاقة والرشيد للأعمال البحرية مع شريك أجنبي لتصنيع المنشآت النفطية الخاصة بالتنقيب وإنتاج النفط والغاز في عرض البحر، حيث بدأ التصنيع هذا العام وستكون الدفعة الأولى سبع منصات بحرية لشركة أرامكو السعودية. وأكد الصريصري أن البنية

العمل جار على تنفيذ طرق يبلغ طولها 30 ألف كيلومتر.. و53 ألف كيلو متر شبكة الطرق السريعة حالياً



شهدت المحاضرة تفاعلا من قبل الحضور.