

وزير النقل معقباً على «إشراق» د. هاشم:

بناء جدة يملك منظومة متكاملة تؤهله لاستقبال جميع أنواع السفن والبضائع

وضعتنا خصيصاً مختلفة لزيادة القدرات الاستيعابية في الموانئ السعودية



أحوكم جبارة بن عيد الصيريري *

«سعادة رئيس تحرير جريدة «الرياض»

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته
إشارة إلى المقالة المنشورة في جريدة «الرياض»، بالعدد رقم 14699 الصادر بتاريخ 13 رمضان 1429هـ تحت عنوان (إشراق - ماذا يجري في جدة والدمام) بقلم سعادة الدكتور هاشم عبيد هاشم، وحيث تضمنت المقالة عدم الدقة في بعض ما ذكر عن الإمكانات المتاحة في موانئ المملكة البحرية بصفة عامة وميناء جدة الإسلامي بصفة خاصة، فإنني أود توضيح الحقائق التالية:

والبضائع على مدار العام دون تكس أو ازدحام ووفقاً لأعلى مستويات الجودة والأداء، ولعلكم تتفقون معي أنه لا يمكن أن تجاهل أداء الميناء وإنجازاته المتعددة على مدار العام بسبب الإزحام الذي حدث مؤخراً بسبب عوامل معظمها يتعلق بظفرة الاستيراد التي حدثت نتيجة النمو غير المسوق في المشاريع التنموية وما تشهده المملكة من ازدهار اقتصادي.

ثانياً: أعداد ميناء جدة الإسلامي في مثل هذه الفترة من كل عام أن يستقبل أعداداً كبيرة من السفن والبضائع في وقت متزامن وبشكل يفوق معدلات التردد الاعتيادية لحركة السفن القادمة والمغادرة، والبعض منها يصل دون برمجة، وما يحدث هذا العام ليس بجديد، وإن كان بشكل أكثر كثافة، ولا يمكن أن نحمل الميناء مسؤولية التأخر في فسح البضائع ونحن نعلم الأسباب الحقيقية لهذا التأخر. ليست المشكلة هنا في عدم كفاية التجهيزات والأرصدة بالميناء، بل هناك عوامل أخرى تسبب في هذا الإزحام من بينها: التوقيت، وصول غالبية السفن

بحمولتها القصوى وعدم وجود مساحات و فراغات بها تساعد على عملية الإسراع في التفريخ، تعتمد بعض التجار تخزين بضائعهم بالميناء لفترات طويلة، الإجراءات النظامية المطلوبة لفسح البضائع.

ثالثاً: يمتلك ميناء جدة الإسلامي (58) رصيفاً متنوعاً في حين كانت أعداد الأرصفة عند إنشاء المؤسسة العامة للموانئ لا تتجاوز (14) رصيفاً فقط، وتتوفر بالميناء أحدث المعدات والمرافق والتجهيزات، ويوجد به العديد من المحطات المتخصصة لمناولة البضائع العامة والبضائع الباردة والمجدة، والمواشي، والحبوب السائبة، بالإضافة إلى محطتين متخصصتين لمناولة الحاويات، ويضم العديد من مناطق التخزين، التي تشتمل على مستودعات، ساحات مكشوفة، مستودعات مبردة، حظائر للمواشي، مستودعات للبضائع الخطرة، وساحات للحاويات.

رابعاً: ليس من العدل والإنصاف أن يوصف العاملون بالميناء بتواضع الخيرات وهم من خيرة التخصصين بهذا النشاط، وللعلم شهد ميناء جدة الإسلامي نقلة حقيقية في كميات البضائع التي ناوحتها وأعداد الحاويات وعلى رأسها ميناء يستقبلها سنوياً وفي معدلات الأداء والتشغيل، خلال السنوات الأخيرة، وذلك على النحو التالي:

* كانت كميات البضائع

المناولة في عام 2001م (19,7) مليون طن وزني، وصلت في عام 2007م إلى (42,2) مليون طن وزني، بزيادة تصل إلى أكثر من (114%).

* ارتفاعت العمليات الإجمالية لمناولة الحاويات بنسبة (121%) حيث كانت في عام 2003م (1,4) مليون حاوية قياسية، في حين وصلت في عام 2007م إلى (3,1) ملايين حاوية قياسية. * كانت أعداد حاويات المسافنة في عام 2001م (335) ألف حاوية قياسية، وصلت في عام 2007م إلى أكثر من (1,9) مليون حاوية قياسية أي أكثر من خمسة أضعاف وبنسبة زيادة (545%).

* بلغ متوسط إنتاجية مناولة الوئش الواحد في عام 2007م (24) حاوية قياسية/ساعة بينما كان في عام 2001م (12) حاوية قياسية فقط في الساعة. هذه المعلومات وغيرها متوفرة على موقع المؤسسة وموقع الميناء وليت كل من كتب عن الميناء أطلع عليها قبل الكتابة.

خامساً: كيف يقال بعدم وجود تخطيط وقد وضعت المؤسسة العامة للموانئ خطة قصيرة المدى وأخرى متوسطة وطويلة المدى لزيادة القدرات الاستيعابية لمحطات المناولة في الموانئ السعودية وعلى رأسها ميناء جدة الإسلامي وميناء الملك عبدالعزيز بالدمام لمواجهة الطلب المتزايد على خدماتها خلال السنوات الماضية، فعلى المدى القصير تم دمج

القادمة للموانئ السعودية، يخضع للعديد من الاعتبارات من أهمها الأسعار المتغيرة لبوالص التأمين على الشحن البحري، أسعار البترول العالمية، زيادة الطلب على خدمات السفن والخطوط الملاحية المتجهة للمنطقة.. وبناءً عليه فإن أجور الشحن البحري للضائع القادمة من أوروبا إلى جميع الموانئ الخليجية سجلت ارتفاعاً بمقدار ١٠٪ خلال الفترة الماضية نتيجة زيادة الطلب على المنتجات الأوروبية، وتكدس السفن بالبحر المتجهة إلى المنطقة وعدم وجود مساحات وفراغات بتلك السفن، والمسألة في النهاية كما قلت ترتبط بالعرض والطلب وأسعار الوقود، وأنه من باب عدم الدقة وتبسيط الأمور أن يعزى ارتفاع أسعار الشحن للميناء.

وتعمل حالياً اللجان المشكلة من المؤسسة العامة للموانئ والجمارك والجهات الأخرى الساعمة داخل الموانئ، بالإضافة إلى المشاريع القائمة والمخطط لها على إيجاد حلول جذرية لمعالجة الوضع الحالي في الميناء والعمل على تلافي مثل هذه الحالات الطارئة مستقبلاً.

وأود أن أؤكد أن الدعم الكبير الذي تحظى به المؤسسة العامة للموانئ من حكومتنا الرشيدة بقيادة خادم الحرمين الشريفين وسمو ولي عهده الأمين يترجم بدقة من خلال الخطط والدراسات المستقبلية للمؤسسة. ولكم أطيب تحياتي.

اللازمة لتلك المحطة حتى قبل افتتاح المحطة الجديدة.

وفي ميناء الملك عبدالعزيز بالدمام تم الانتهاء من تنفيذ جميع أعمال التطوير والتوسعة لمحطة الحاويات الرئيسية في الميناء، وهذه التوسعة رفعت الطاقة الاستيعابية للمحطة من ٧٥٠ ألف حاوية إلى (١,٥ - ٢) مليون حاوية قياسية، أي أكثر من ضعف طاقتها الاستيعابية، وقد تضمنت أعمال التطوير التوسع رأسياً وأفقياً وتدعيم المحطة بمعدات التداول الحديثة وإضافة عدد جديد من ساحات الحاويات، ولقد قامت الشركة المشغلة للمحطة بتنفيذ تلك الأعمال بتكلفة إجمالية بلغت أكثر من (٢٠٠) مليون ريال، كما أنه تم إنجاز دراسة لإنشاء محطة حاويات جديدة تتكون من (٤) أرصفة لمواكبة نمو أعداد الحاويات المتزاولة في ميناء الدمام، واجتذاب أكبر عدد من السفن العابرة للوقوف في موانئ المملكة.

سادساً: إن تحديد تكاليف أجور الشحن على السفن

بعض المحطات والأرصفة في ميناء جدة الإسلامي وفصلها إلى محطتين متعددتي الأغراض، وعلى المدى المتوسط يجري العمل حالياً في تنفيذ وإنشاء محطة حاويات في منطقة إعادة التصدير تبلغ تكاليفها مليار وستمائة مليون ريال، ومن خلاله سيتمكن الميناء من رفع طاقته الاستيعابية بمقدار مليون ونصف المليون حاوية قياسية، وستشكل المحطة بعد بدء تشغيلها نقلة كبيرة للميناء في مواجهة المنافسة الإقليمية والعالمية، إن يتوقع عند الانتهاء من هذا المشروع قبل نهاية العام القادم (٢٠٠٩م) مناولة الميناء ما يزيد على ستة ملايين حاوية قياسية سنوياً، مما يجعل ميناء جدة الإسلامي أحد أكبر المراكز الرئيسية لمسافنة الحاويات في المنطقة، وتعتزم المؤسسة على المدى البعيد إقامة محطة حاويات عملاقة تصل طاقتها في المرحلة الأولى إلى أربعة ملايين حاوية قياسية وتجرى حالياً الدراسات



د. هاشم بن عبد الله بن عبد العزيز



جبار بن عبد العزيز

« وزير النقل

رئيس مجلس إدارة
المؤسسة العامة للموانئ