

## الموائئ ليست في القائمة!



محمد بن عبد الكريم بكر  
mohbakr@alum.mit.edu

عوامل كثيرة أسهمت في جعل الموائئ قادرة على مواكبة الطلب المتزايد على خدماتها. أهمها برنامج التخصص الذي أطلقه خادم الحرمين الشريفين عام 1417هـ حين كان ولياً للعهد.

كان على رأس الموضوعات التي ناقشها مجلس الوزراء في جلسة الأسبوع الماضي 2006/9/25 موعقات ترسية وتنفيذ بعض المشاريع التنموية. وما يُستشف من ثنايا بيان الجلسة أن تلك الموعقات تتوزع على أربعة محاور رئيسية: استخدام العمالة، إجراءات ترسية المشاريع الحكومية، صرف مستحقات المقاولين، وتوافر سلع المواد الإنشائية في الأسواق المحلية بأسعار مناسبة. وإذا أضفنا إلى تلك المحاور بوابر العجز التي بدأت تظلم علينا أخيراً في إمدادات المياه والكهرباء، نجد أنفسنا أمام إرماصات مقلقة لا تختلف كثيراً عن تلك التي أفرزت الاختناقات التي عصفت بالاقتصاد الوطني قبل نحو 30 عاماً في الفترة 1974 - 1977 في ظل ظروف مالية متضاربة تميزت بزيادة كبيرة في إيرادات النفط.

وإن كان من اختلاف بين الأمس واليوم، فهو غياب الموائئ البحرية من قائمة موعقات تنفيذ برامج التنمية اليوم، وهي نعمة نحمد الله سبحانه وتعالى عليها. إذ كانت الموائئ بالأساس تتصدر تلك القائمة، ولعل الكثير منا لا يزال يخترن في ذاكرته

صوراً لما أفضت إليه أزمة الموائئ الطاحنة آنذاك من شح في السلع بأنواعها وتأخر وصول المعدات والأليات، واضطرار المستوردين إلى استئصال بضائعهم عبر موائئ أخرى في لبنان وتركيا وغيرها ومن ثم نقلها براً إلى المملكة. وكانت تلك الأزمة من أهم الأسباب التي أدت إلى ارتفاع تكلفة العميقة بكل عناصرها من مأكّل ومسكن، كما أدت إلى مغالاة فاحشة في الأسعار التي قضاهاها شركات المقاولات الأجنبية ناهيك عن مطالبات التعويضات التي أسخفت أجهزة الدولة من مالية وقضائية لسنوات طويلة.

كانت السفن في ذروة الأزمة تنتظر أشهراً في كل من المينام وجزء لحين وصول دورها للتزوير، ما اضطر الدولة إلى اللجوء إلى وسائل غير تقليدية ومكلفة لمناولة البضائع، وكان من بين تلك الوسائل تفرير السفن في وسط البحر باستخدام الصنادل، وإنشاء تجهيزات مؤقتة خارج الموائئ. وقد بلغ تقادم الأزمة درجة أن استخدمت الطائرات العمودية في ميناء جدة الإسلامي لنقل الأسمنت من ظهر السفن الراسية خارج الأرصفة في

حوض الميناء إلى الساحات. وقد بلغت تكلفة تلك المناولة في ذلك الوقت 200 ريال للطن، أي عشرة ريالات للكيس الواحد يضاف إليها مبلغ مماثل نحو تكلفة شراء الأسمنت ذاته. وبالرغم من تحمل الخزينة، الهامة تلك التكلفة الباهظة للمناولة، واصلت أسعار الأسمنت صعودها في السوق المحلية إلى مستوى 40 ريالاً للكيس. وقد ضربت سلعة الأسمنت مثلاً لما كانت عليه مشكلة الكندس في الموائئ لأسباب منها، أن الأسمنت كان يمثل 50 في المائة تقريباً من مجموع البضائع الواردة، كما أن بياناتها وإحصاءات موثقة.

في المقابل، وبعد مرور 30 عاماً، تضاعفت حركة البضائع في الموائئ 72 مرة لتلاصق في العام المنتصر 2005 ستقفاً جديداً بلغ نحو 120 مليون طن، ولكم أن تتصوروا مدى الأضرار التي يمكن أن تطول الاقتصاد الوطني اليوم فيما لو اضطرت، لا سبب الله، منظومة العمل في هذا الميناء لساعات معدودة وليس أشهراً بعد ووصمة في جبين إدارة ذلك الميناء وإساءة بالغة سمعته. هناك مؤشرات

أخرى تقاس بها كفاية العمل في الميناء كمدل الإنتاجية الذي ارتفع بين خمسة إلى سبعة أضعاف، والدخل من مناولة البضائع بالأسس "قبل إنشاء المؤسسة العامة للموائئ عام 1976" كانت الدولة تنفق على تشغيل الموائئ نحو مليارين من الريالات سنوياً، بينما تحققت لها في العام الماضي إيرادات صافية تجاوزت 2.8 مليار ريال في ظل تعرفه أجور ثابتة لم تتغير في مجملها طوال العقود الثلاثة الفائتة.

بالطبع هناك عوامل كثيرة أسهمت في جعل الموائئ قادرة على الوفاء بالتزاماتها تجاه الاقتصاد الوطني ومواكبة الطلب المتزايد على خدماتها عاماً بعد عام، من بين تلك العوامل الدعم المالي السخي الذي أنفقته الدولة على بناء وتجهيز الموائئ في مطع الثمانينيات من القرن الميلادي الماضي، ثم هناك استقلالية الارتباط الإداري لمؤسسة العامة للموائئ ما وفر لها مرونة وسرعة في الحركة ساعدت في تنظيم العمل وفق معايير حديثة في فرض بحزم ومصرامة. إلا أن النسقلة النوعية في الموائئ السعودية يعود الفضل فيها، بعد الله

المصدر : الاقتصادية

التاريخ : 03-10-2006 العدد : 4740

الصفحات : 12 المسلسل : 71

تعالى، إلى قرار خادم الحرمين الشريفين الملك عبد الله بن عبد العزيز آل سعود بإطلاق أول برنامج للتخصيص في المملكة حين كان ولياً للعهد عندما أصدر أمره الكريم في 1417/11/6هـ بإسناد جميع أعمال تشغيل وصيانة وإدارة الأرصفة البحرية والمعدات إلى القطاع الخاص لإدارتها بأسلوب تجاري، وإعطاء حوافز للمستثمرين لتطوير التجهيزات وفق ضوابط حددها القرار مع استمرار ملكية الدولة للموانئ والمنشآت وبقاء دورها الإشرافي.

إن الموانئ بوابات التجارة والتنمية، وهي من أولى المواقع التي تتفاعل على ساحتها أدوات المنافسة الاقتصادية لأي دولة مع العالم الخارجي، لذا تم يكن اختيارها من قبل خادم الحرمين الشريفين كأول مرفق يتم تخصيصه في المملكة من سنبل الصدفية.