

المال البحري السائب (٢)

بعد كل ما نشر في الصحافة المحلية من انتقادات وتعليقات على شركة الملاحة العربية المتحدة، وعلى مدى سنوات أربع، وبعد صمت قارب صمت القبور، قام واحد من كبار مسؤوليها بإجراء مقابلة مع صحيفة «الرأي العام» سعى من خلالها للدفاع عن تصرفات القائمين على إدارة الشركة وتبرير تصرفاتهم المحجفة بحق الكويت ومواطنيها.

ولنا التعليقات التالية على تلك المقابلة:

(١) اعترف السيد عبدالله ماضي، الرئيس التنفيذي والمدير العام لشركة الملاحة العربية المتحدة، بأن الشركة تقوم بنقل بضائع الى العراق، حيث قال إنهم يقومون بهذا العمل كتجار!! وإنهم يقبضون أجورهم من أطراف خارجية!! وفي رد على سؤال من الصحيفة رفض تحديد هوية تلك «الأطراف الخارجية» أو السبب الذي جعل الشركة ترفض دخول الموانئ الكويتية بعد التحرير، ولا تزال غالبية بواخرها الرئيسية تفرغ ما عليها من حمولة للكويت في موانئ دبي حيث تقوم سفن أخرى بنقلها إلى الموانئ الكويتية. وقد وصف المسؤول عملية الشحن للموانئ العراقية بأنه أمر تجاري بحت، وهذا تبرير مقبول على مضمون، ولكنه يتناقض مع ما ذكره من أقوال في نص المقابلة من أن الأمور الاستراتيجية أهم لدى الشركة من مسألة الربح أو الخسارة!!

(٢) أقر السيد ماضي بوجود انخفاض في اعداد العمالة الخليجية في الشركة، والتي بلغت نسبتها في «عهده» ٢١٪ من مجموع العاملين!! ويحدث هذا بعد مرور ما يقارب الربع قرن على تأسيس الشركة.

(٣) ذكر السيد ماضي أن عدد الكويتيين في الشركة يبلغ ٢٨ موظفا مقابل ٥٠ سعودي و٢٠ بحرينيا (!!!) وتثور هنا عذة تساؤلات تتعلق بالسبب الذي يجعل عدد الكويتيين بهذه النسبة المتدنية وهي التي تمتلك ٢٠٪ من أسهم الشركة، وبها مركز الشركة الرئيسي، الذي قدمته الحكومة للشركة مجانا، كما ضحت الكويت بشركتها الملاحية الوطنية الوحيدة من أجل أن تكون نواة لهذه الشركة «الجاحدة»!! كل ذلك في الوقت الذي يبلغ فيه عدد موظفي البحرين في الشركة أكثر من عدد الكويتيين على الرغم من أن مساهمتها في رأسمال الشركة لا يتجاوز ١٤٪ من حصة الكويت!! طبعاً نقول «صحة» لأشقائنا في البحرين، ولكن اعتراضنا ينصب هنا على ما وجهه السيد ماضي من إهانة للموظف الكويتي عندما قال بالحرف الواحد بأن «الكويتيين على الراس والعين، ولكني أنظر الى انتاجية الموظف عند التعيين»!! وهذا يعني بصورة تلقائية أن انتاجية الموظف الكويتي منخفضة بصورة مطلقة مقارنة بشقيقه السعودي أو البحريني!! ومرتفعة جدا مقارنة بشقيقه الإماراتي والقطري على اعتبار أن اعداد موظفي هاتين الدولتين في الشركة أقل بكثير من اعداد بقية أشقائهم الخليجيين الآخرين، وهذا قول يحمل الكثير من السخف، ويتطلب تدخل وزارة المالية، وهي الجهة التي تشرف على استثمارات الدولة وتعديل تلك التركيبة لصالح المواطن الكويتي أو العمل بنظام الحصص «الكوتا» على الأقل.

ومطلوب كذلك من السيد ماضي، إذا كان يملك الشجاعة الكاملة، ولا أخاله إلا مالكاها، نشر أسماء الموظفين الكويتيين ومناصبهم ودورهم «الاستراتيجي» في إدارة الشركة وعددهم في الشركات التابعة المنتشرة في العالم.

(٤) أما في ما يتعلق بحصة العراق من الأرباح، وبأن الشركة قد قامت بتجميدها وعمل مقاصة بينها وبين ديون العراق للشركة التي تبلغ ٦٠ مليون دولار فهو كلام غير دقيق حيث سبق أن اتخذت إدارة الشركة في صيف هذا العام قرارا بصرف ارباح العراق عن سنوات ٩١/٩٠ ولولا التدخل الكويتي السريع في ذلك الأمر لما تم تجميد تلك الأرباح في اللحظات الأخيرة!!

(٥) أما ما يتعلق بالاستراتيجية فاننا نتمنى من السيد المدير التنفيذي، والمتخصص في الأمور الادارية البحتة، اعلامنا عن السبب الذي جعل الشركة تتصرف بتلك الطريقة المخجلة أثناء الغزو، عندما رفضت وضع سفنها بتصرف الكويت وحلفائها وزادت من رسوم الشحن للموانئ الكويتية!! وعن السبب الذي جعلها، وإلى سنوات قرييبة، تصر على تفريغ البضائع المتجهة الى الكويت على بواخرها في موانئ دبي، لكي تقوم سفن ساحلية صغيرة بنقلها الى الكويت؟؟

٦) كما نطلب من السيد المدير التنفيذي ان يفيدنا عن السبب الذي جعل ادارة الشركة تصر على الاسراع بتوقيع عقود بستمائة مليون دولار لبناء عشر سفن شحن دفعة واحدة مع شركات يابانية، وعدم اعطاء الفرصة لتجمع الشركات الكورية لتقديم عرض منافس بديل على الرغم من توسلهم، ومن هو المسؤول عن ذلك الانخفاض الذي طرأ على تكلفة صنع هذه السفن منذ تاريخ توقيع عقد بنائها، والذي يقال انه بحدود ٢٠٠ مليون دولار احتسبت كخسارة محققة على الشركة!!!



● آخر «كلام الناس»:

- الديمقراطية ضمان أساسي لحماية المال العام.

أحمد الصراف