

الرياض

الاثنين ١٥ ذي القعدة ١٤٢٥ هـ - ٢٧ ديسمبر ٢٠٠٤ م - العدد ١٣٣٥

نخطط لاختصار زمن الرحلة ما بين الرياض والدمام ودرجة «الرحاب»
شاهد على تطور سكة الحديد



المهندس خالد الجحبي

أجرى الحوار - محمد الصفيان

أكد الرئيس العام للمؤسسة العامة للخطوط الحديدية خالد بن حمد الجحبي ان البرنامج التنفيذي لتوسعة الشبكة الحديدية قطع شوطاً كبيراً باتجاه طرح المشاريع المدرجة فيه لتنفيذها عن طريق القطاع الخاص بأسلوب البناء والتشغيل ثم الاعادة (BOT) ، متطلعاً الى دعوة المستثمرين الى اجتماع يتم فيه عرض فرص الاستثمار في المشاريع الجديدة مع مطلع العام الميلادي القادم.

وأشار المهندس الجحبي في حديثه مع «الرياض» الى ان المؤسسة تتعرض لنقد متحامل من جانب بعض الصحف المحلية وبشكل واضح للعيان لأسباب لا تخفى، وقال الجحبي بأنه يعتب على الصحف التي تنجرف في هذا الاتجاه دون بذل ادنى جهد لمعرفة الحقيقة بالرغم من استعداد المؤسسة الدائم للتعاون في اصال المعلومة الصحيحة متى ما التزمت الوسيلة الإعلامية بنشرها كاملة دون تحريف او زيادة او نقصان.

وكشف الجحبي خلال حديثه لـ «الرياض» عن عزم المؤسسة العامة للخطوط الحديدية البدء في اطلاق خدمة الرحاب مع ادخال المؤسسة للعربات الجديدة للخدمة التي تم تصنيعها وفق مواصفات غاية في الفخامة يستمتع الراكب فيها بمستويات عالية من الراحة والسعة والترفيه، كما انه سيكون بالامكان اختصار زمن الرحلة ما بين الرياض الى الدمام بفارق ملموس على قطارات مباشرة لا تتوقف في المحطات الوسطية والى نص اللقاء الذي اجرته «الرياض» مع المهندس خالد الجحبي:

* «الرياض»: الملاحظ أن هناك نمواً بارزاً في حجم النقل للركاب والبضائع خلال هذا العام. وكذلك كان الحال في العامين الماضيين، فكيف تتحقق هذه القفزات، وكيف ستواكب الزيادة القادمة في ظل محدودية الإمكانيات؟

• اليحيى: تبنت المؤسسة في السنوات الأخيرة النهج الإداري المعروف بالتخطيط الاستراتيجي والذي يسعى إلى تحقيق عدد من الأهداف أهمها اعتماد معايير واضحة لقياس الأداء كمياً ونوعياً يرفع مستوياته. وكذلك تمكين الموظف على كافة المستويات الإدارية باتخاذ القرارات الصحيحة اللازمة دون تأخير مسترشداً في ذلك برسالة ورؤية للمؤسسة قام هو بالإسهام في صياغتها وانبثقت منها مجموعة من الأهداف التي يسعى الجميع لتحقيقها بتناغم تام. وفي الواقع إن تبني هذا النهج الإداري عالمياً في العديد من المؤسسات المرموقة أسفر عن تحقيق نتائج طيبة وهو ما حصل والحمد لله في المؤسسة حيث تم تعبئة جهود العاملين فيها نحو إعادة تأهيل أسطولها من المعدات التي كان الكثير منها متوقفاً لأسباب مختلفة، إضافة إلى مضاعفة مستوى إنتاجية الموظف مما كان له الأثر الأكبر في استيعاب الزيادات التاريخية المتلاحقة في الطلب على خدمات المؤسسة دون شراء أي قطارات أو عربات جديدة. أما بالنسبة لسؤالك عن الزيادات القادمة مستقبلاً فأؤكد لكم ولجمهور عملائنا من الركاب والشاحنين إن المؤسسة استعدت للزيادات المتوقعة استمرارها مستقبلاً بتوقيع عدد من العقود خلال الأعوام الماضية الثلاثة لتصنيع ثمان قطارات و ١٣ عربة ركاب فخمة و ٢٠٠ عربة نقل حاويات بنظام التحميل المزدوج وجميع هذه المعدات متوقعة استلامها في الأشهر القادمة.

* «الرياض»: ما تصوركم لنوعية القطارات التي ستستعينون بها في توسعة الشبكة الحديدية، وهل ستكون بنفس السرعة الحالية؟

• اليحيى: لدينا طموحات كبيرة فيما يتعلق بتقنية قطارات الركاب التي ستدخل الخدمة مع اكتمال التوسعة الجديدة فنحن نتطلع إلى استخدام أحدث تقنية للقطارات العاملة بوقود الديزل والمعروفة بوحدات الديزل المتعددة (MULTIPLIED DIESEL UNITS-DMU) بسرعة تصل إلى ٢٣٠ كم بالساعة. هذا فيما يتعلق بالقطارات أما البنية الأساسية فقد تم تصميمها لسرعة ٢٥٠ كم على الخط الجديد ما بين الرياض وجدة كما إن الخط الحالي بين الرياض والدمام سيتم تحديثه لمواكبة هذه المواصفات. وبالنسبة للخط ما بين مكة المكرمة والمدينة المنورة فإن الاحتمال الكبير في كهربة الخط يمكن أن يتيح سرعات أعلى من (٢٥٠) كيلومتراً بالساعة ويبقى القرار مرهوناً بالاعتبارات الاقتصادية.

* «الرياض»: ربط مجلس التعاون بالخطوط الحديدية يبدو أنه أصبح مشروعاً استراتيجياً لدى دول المنطقة، ما مدى قناعة معاليكم بالحاجة العاجلة لهذا المشروع، وما الذي يمكن أن يحققه لدول المنطقة اقتصادياً واجتماعياً؟

• اليحيى: ليس لدي أدنى شك في أن الربط السككي بين دول تربطها أصلاً أو أصر الأخاء والمحبة كدول مجلس التعاون سيكون له بالغ الأثر في الإسهام في التكامل الاقتصادي والاجتماعي فيما بينها، وقناعتي هي أن الحاجة موجودة لتنفيذ مثل هذه الرؤية الطموحة وهو ما لم يغيب عن القادة في دول المجلس الذين قرروا إدراج هذا الموضوع في اجتماعهم القادم الذي سينعقد خلال شهر ديسمبر الحالي.

* «الرياض»: ما هي أبرز ملامح الخدمة الجديدة للعربات الحديثة التي ستستلمها المؤسسة في غضون الشهرين القادمين؟ وما هي مميزاتها؟

- اليحيى: أولاً يسرني أن أعلن من خلال صحيفة الرياض وللمرة الأولى بأنه وقع اختيار مسمى «الرحاب» المدرجة التي سوف تطلقها المؤسسة مع ادخال العربات الجديدة للخدمة. هذه العربات تم تصنيعها وفق مواصفات غاية في الفخامة يستمتع الراكب فيها بمستويات عالية من الراحة والسعة والترفيه، كما انه سيكون بالامكان اختصار زمن الرحلة ما بين الرياض الى الدمام بفارق ملموس على قطارات مباشرة لا تتوقف في المحطات الوسطية.

* «الرياض»: يتساءل الكثيرون عن امكانية مرور مشروع الخط الحديدي القادم من الدمام للجبيل بمطار الملك فهد الدولي، استباقاً للتطورات المستقبلية والتوسعية للمنطقة فهل تناولتم هذا الموضوع في دراستكم المبدئية؟

- اليحيى: أعتقد أن خدمة مطار الملك فهد الدولي بقطار للركاب ممكن من الناحية الفنية ويسهل القيام به في إطار مشروع ربط الدمام بالجبيل إلا ان ذلك يجب أن يخضع لدراسة لحجم الطلب المتوقع ليتخذ القرار المناسب في ضوء ذلك.

* «الرياض»: في ظل مشاريع التطوير وتوسعة شبكة الخطوط الحديدية هل تجدون الدعم المناسب من الجهات الحكومية لإنجاحها؟

اليحيى : بكل تأكيد فنحن نشكر في المقام الأول المجلس الاقتصادي الأعلى بقيادة سيدي صاحب السمو الملكي الأمير عبدالله بن عبدالعزيز على توفير المظلة التي انطلقت من تحتها مشاريع التوسعة الطموحة والتي سيكون لها اهم الأثر في دعم اقتصاد المملكة وتوفير خدمات جلية لمواطنيها. كما لا يفوتني ان اشكر لمعالي وزير النقل رئيس مجلس الإدارة دعمه ومتابعته لكل ما يسهم في تعزيز مكانة النقل السككي في بلد مترامية اطرافه كالمملكة.

* «الرياض»: هل يمكن ان تحدثنا الأرقام عما تم تحقيقه من انجازات في مجال الخدمات خلال الأربع سنوات الماضية؟

اليحيى :نعم لقد كانت هناك عدد من الإنجازات لمواجهة للإقبال الكبير على خدمات المؤسسة ولكي تتضح هذه الإنجازات فيمكن الإشارة الى ان عدد الركاب في عام ١٤٢٠/١٤٢١ هـ بلغ ٨٥٥ الف راكب وفي عام ١٤٢٣/١٤٢٤ هـ بلغ ٩٠٠ الف وقد بلغت هذا الرقم هذا العام في الأشهر التسعة الأولى. اما الحاويات المنقولة ففي عام ١٤٢٠/١٤٢١ هـ فبلغت ١٧٠ الف حاوية نمطية في حين بلغ في عام ١٤٢٣/١٤٢٤ هـ ٢٤٠ الف حاوية نمطية اي بزيادة قدرها ٧٣٪. وفيما يتعلق بالإيرادات فقد بلغت عام ١٤٢٠/١٤٢١ هـ ١٣٠ مليون ريال في حين بلغت عام ١٤٢٣/١٤٢٤ هـ ١٩٥ مليون ريال اي بزيادة قدرها نحو ٥٠٪. ونتوقع هذا العام ان تتخطى الإيرادات حاجز المائتي مليون ريال للمرة الأولى. وبالنسبة لإنتاجية الموظف في عام ١٤٢٠/١٤٢١ هـ فكانت ٧٠ الف (ريال - موظف) بينما بلغت في ١٤٢٣/١٤٢٤ هـ ١٢٠ الف (ريال - موظف) اي بزيادة بلغت نحو ٥٠٪.

* «الرياض»: نتناول بعض الصحف جوانب سلبية للمؤسسة في مقابل التغاضي عن ايجابيات تحققها، ما مدى التأثير الذي تتركه مثل تلك التناقضات على العاملين بالمؤسسة؟

اليحيى : انا اتفق معك ان بعض الصحف متحاملة على المؤسسة بشكل واضح للعيان لأسباب لا تخفى.

فعلى سبيل المثال عملية التغيير وإعادة الهيكلة التي ارتقت بكمية ونوعية الأداء خلال السنوات الماضية الى مستويات تاريخية يعرفها جيدا المطلعون على شؤون المؤسسة كان لا بد لها وكما هو الحال في كافة عمليات الإصلاح الإداري ان تفرز قدرأ من الرفض والامتعاض عند البعض الذي وجد في بعض الصحف قناة لنشر اخبار مغلوطة او مبالغ فيها عن اوضاع المؤسسة. وفي الحقيقة انا لا استغرب من مثل هؤلاء سعيهم الى تشويه الحقيقة الا انه لدي بعض العتب على الصحف التي تتجرف في هذا الاتجاه دون بذل ادنى جهد لمعرفة الحقيقة بالرغم من استعداد المؤسسة الدائم

للتعاون في اىصال المعلومة الصحيحة متى ما التزمت الوسيلة الإعلامية بنشرها كاملة دون تحريف او زيادة او نقصان. ولا اود ان تفهم من كلامي هذا اننا ندعي الكمال فالعاملون بالمؤسسة مع فخرهم واعتزازهم بالإنجازات التي حققوها خلال السنوات الأخيرة يرون ان التطوير عملية مستمرة لا تنتهي مع الانتهاء من اهداف بعينها. اما بالنسبة لسؤالك عن التأثير الذي تتركه التغطية الإعلامية السلبية على موظفي المؤسسة فهو محدود جدا لأن العاملين فيها يقيسون نجاحهم في اداء مهامهم ليس بما ينشر من معلومات تنقصها في كثير من الأحيان المصداقية وإنما بالأرقام المحققة وبدرجة رضا العملاء عن خدماتها وهو ما تقوم المؤسسة بقياسه بوسائل عملية متعارف عليها كاستطلاع الآراء عن طريق الاستبيانات وهي الوسيلة التي تظهر تحسناً كبيراً ومستمرًا في الانطباعات عن خدمات المؤسسة. ومع ذلك فإننا نشكر لأي جهة كانت تقديمها للنقد الهادف البناء الذي يقصد منه مساعدتنا على تحسين الأداء.