

قريباً ثمانى قاطرات و 13 عربة ركاب فخمة جديدة.. وإطلاق خدمة «الرحاب» للدرجة الأولى



م. خالد اليحيى

الدمام/ مكتب الرياض-محمد الصفيان :

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

وأشار المهندس اليحيى في حديثه ل«الرياض» إلى أن المؤسسة تتعرض لنقد متحامل من جانب بعض الصحف المحلية وبشكل واضح للعيان لأسباب لا تخفى، وقال اليحيى بأنه يعتبر على الصحف التي تنجرف في هذا الاتجاه دون بذل أدنى جهد لمعرفة الحقيقة بالرغم من استعداد المؤسسة الدائم للتعاون في إيصال المعلومة الصحيحة متى ما التزمت الوسيلة الإعلامية بنشرها كاملة دون تحريف أو زيادة أو نقصان. وكشف اليحيى خلال حديثه ل«الرياض» عن عزم المؤسسة العامة للخطوط الحديدية البدء في إطلاق خدمة الرحاب مع إدخال المؤسسة للعربات الجديدة للخدمة التي تم تصنيعها وفق مواصفات غاية في الفخامة يستمتع الراكب فيها بمستويات عالية من الراحة والسعة والترفيه، كما أنه سيكون بالإمكان اختصار زمن الرحلة ما بين الرياض إلى الدمام بفارق ملموس على قطارات مباشرة لا تتوقف في المحطات الوسطية، وإلى نص اللقاء الذي أجرته «الرياض» مع معاليه:

* الملاحظ أن هناك نمواً بارزاً في حجم النقل للركاب والبضائع خلال هذا العام. وكذلك كانت الحال في العامين الماضيين، فكيف تتحقق هذه القفزات، وكيف ستواكب الزيادة القادمة في ظل محدودية الامكانيات؟

- تبنت المؤسسة في السنوات الأخيرة النهج الإداري المعروف بالتخطيط الاستراتيجي والذي يسعى إلى تحقيق عدد من الأهداف أهمها اعتماد معايير واضحة لقياس الأداء كميّاً ونوعياً برفع مستوياته. وكذلك تمكين الموظف على كافة المستويات الإدارية باتخاذ القرارات الصحية اللازمة دون تأخير. أما عن الزيادات القادمة مستقبلاً فأؤكد لكم ولجمهور عملائنا من الركاب والشاحنين أن المؤسسة استعدت للزيادات المتوقعة استمرارها مستقبلاً بتوقيع عدد من العقود خلال الأعوام الماضية الثلاثة لتصنيع ثمانى قاطرات و 13 عربة ركاب فخمة و 200 عربة نقل حاويات بنظام التحميل المزدوج وجميع هذه المعدات متوقع استلامها في الأشهر القادمة.

ما تصوركم لنوعية القطارات التي ستستعينون بها في توسعة الشبكة الحديدية، وهل ستكون بنفس السرعة الحالية؟

- 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 (MULTIPLE DIESEL UNITS-DMU) بسرعة تصل إلى 230 كم بالساعة. هذا فيما يتعلّق بالقطارات. أما البنية الأساسية فقد تم تصميمها لسرعة 250 كم على الخط الجديد ما بين الرياض وجدة، كما أن الخط الحالي بين الرياض والدمام سيتم تحديثه لمواكبة هذه المواصفات. وبالنسبة للخط ما بين مكة المكرمة والمدينة المنورة فإن الاحتمال الكبير في كهرية الخط يمكن أن يتيح سرعات أعلى من (250) كيلومتراً بالساعة، ويبقى القرار مرهوناً بالاعتبارات الاقتصادية.

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؟

• ليس لدي أدنى شك في أن الربط السككي بين دول تربطها أصلاً أو أصر الإخاء 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.

• ما هي أبرز ملامح الخدمة الجديدة للعربات الحديثة التي ستستلمها المؤسسة في غضون الشهرين القادمين؟ وما هي مميزاتها؟

• أولاً يسرني أن أعلن من خلال صحيفة «الرياض» وللمرة الأولى بأنه وقع اختيار مسمى «الرحاب» للدرجة التي سوف تطلقها المؤسسة مع إدخال العربات الجديدة للخدمة. هذه العربات تم تصنيعها وفق مواصفات غاية في الفخامة يستمتع الراكب فيها بمستويات عالية من الراحة والسعة والترفيه، كما أنه سيكون بالإمكان اختصار زمن الرحلة ما بين الرياض إلى الدمام بفارق ملموس على قطارات مباشرة لا تتوقف في المحطات الوسيطة.

• يتساءل الكثيرون عن إمكانية مرور مشروع الخط الحديدي القادم من الدمام للجبيل بمطار الملك فهد الدولي، استباقاً للتطورات المستقبلية والتوسعية للمنطقة، فهل تناولتم هذا الموضوع في دراستكم المبدئية؟

• أعتقد أن خدمة مطار الملك فهد الدولي بقطار للركاب ممكنة من الناحية الفنية ويسهل القيام بها في إطار مشروع ربط الدمام بالجبيل، إلا أن ذلك يجب أن يخضع لدراسة لحجم الطلب المتوقع ليتخذ القرار المناسب في ضوء ذلك.

• في ظل مشاريع التطوير وتوسعة شبكة الخطوط الحديدية هل تجدون الدعم المناسب من الجهات الحكومية لإنجاحها؟

• 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 أهم الأثر في دعم اقتصاد المملكة وتوفير خدمات جليّة لمواطنيها. كما لا يفوتني أن أشكر لمعالى وزير النقل رئيس مجلس الإدارة دعمه ومتابعته لكل ما يسهم في تعزيز مكانة النقل السككي في بلد مترامية أطرافه كالمملكة.

• هل يمكن أن تحدثنا الأرقام عمّا تم تحقيقه من إنجازات في مجال الخدمات خلال الأربع سنوات الماضية؟

• نعم لقد كانت هناك عدد من الإنجازات لمواجهة الإقبال الكبير على خدمات المؤسسة ولكي تتضح هذه الإنجازات فيمكن الإشارة إلى أن عدد الركاب في عام 1421/1420 هـ بلغ 855 ألف راكب وفي عام 1424/1423 هـ بلغ 900 ألف. وقد بلغت هذا الرقم هذا العام في الأشهر التسعة الأولى. أما الحاويات المنقولة ففي عام 1421/1420 هـ فبلغت 170 ألف حاوية نمطية، في حين بلغت في عام 1424/1423 هـ 240 ألف حاوية نمطية أي بزيادة قدرها 73٪، وفيما يتعلق بالإيرادات فقد بلغت عام 1421/1420 هـ 130 مليون ريال، في حين بلغت عام 1424/1423 هـ 195 مليون ريال، أي بزيادة قدرها نحو 50٪ ونتوقع هذا العام أن تتخطى الإيرادات حاجز المائتي مليون ريال للمرة الأولى. وبالنسبة لإنتاجية الموظف في عام 1421/1420 هـ فكانت 70 ألف (ريال/ موظف) بينما بلغت في 1424/1423 هـ 120 ألف (ريال/موظف) أي بزيادة بلغت نحو 50٪.

• تتناول بعض الصحف جوانب سلبية للمؤسسة في مقابل التغاضي عن إيجابيات تحققها، ما مدى التأثير الذي تتركه مثل تلك التناقضات على العاملين بالمؤسسة؟

• أنا أتفق معك أن بعض الصحف متحاملة على المؤسسة بشكل واضح للعيان لأسباب لا تخفى، فعلى سبيل المثال عملية التغيير وإعادة الهيكلة التي ارتفعت بكمية ونوعية الأداء خلال السنوات الماضية إلى مستويات تاريخية يعرفها جيداً المطلعون على شؤون المؤسسة كان لا بد لها وكما هي الحال في كافة عمليات الإصلاح الإداري أن تفرز قدرأ من الرفض والامتناع عند البعض الذي وجد في بعض الصحف قناة لنشر أخبار مغلوطة أو مبالغ فيها عن أوضاع المؤسسة. وفي الحقيقة أنا لا أستغرب من مثل هؤلاء سعيهم إلى تشويه الحقيقة إلا أنه لدي بعض العتب على الصحف التي تنجرف في هذا الاتجاه دون بذل أدنى جهد لمعرفة الحقيقة بالرغم من استعداد المؤسسة الدائم للتعاون في إيصال المعلومة الصحيحة متي ما التزمت الوسيلة الإعلامية بنشرها كاملة دون تحريف أو زيادة أو نقصان. ولا أود أن تفهم من كلامي هذا أننا ندعي الكمال، فالعاملون بالمؤسسة مع فخرهم واعتزازهم بالإنجازات التي حققها خلال السنوات الأخيرة يرون أن التطوير عملية مستمرة لا تنتهي مع الانتهاء من أهداف بعينها. أما بالنسبة لسؤالك عن التأثير الذي تتركه التغطية الإعلامية السلبية على موظفي المؤسسة فهو محدود جداً لأن العاملين فيها يقيسون نجاحهم في أداء 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 علمية متعارف عليها كاستطلاع الآراء عن طريق الاستبيانات وهي الوسيلة التي تظهر تحسناً كبيراً ومستمرأ في الانطباعات عن خدمات المؤسسة. ومع ذلك فرننا نشكر أي جهة كانت تقديمها للنقد الهادف البناء الذي يقصد منه مساعدتنا على تحسين الأداء.