



ولأن الكثير من الأسئلة تتبادر إلى الذهن بمجرد ذكر الرئاسة العامة للخطوط الحديدية بادرنا إلى لقاء المسؤول الأول في "الخطوط الحديدية" الأطول في المنطقة والأكثر تعقيداً، والمعقدة في مشاريعها وتداخلاتها مع العديد من الجهات. معالي الرئيس العام للخطوط الحديدية الدكتور محمد بن خالد السويكت كان كريماً في إجاباته فإلى نص الحوار:

١ - طالب مجلس الشورى مؤخراً بإعادة هيكلة قطاع النقل بالخطوط الحديدية، بما يحقق توحيد مرجعيته لوزارة النقل، كيف ترون انعكاس مثل هذا القرار على تطور السكك الحديدية بالمملكة؟

بداية أسجل اعتزازي بمجلس الشورى وتقديري له كونه وقف على حالة غير طبيعية وشخصها مبكراً قبل أن تتفاقم تداعياتها وتؤثر سلباً في هذا القطاع، إذ بدت تتشكل في الفترة الأخيرة، حالة غير مسبوقه أظهرت قطاع النقل الخاص بالخطوط الحديدية متشعباً ومشتتاً، وهذا ما لفت نظر المجلس حيث لاحظ قيام بعض الجهات (غير وزارة النقل) بتولي مسؤولية التخطيط والتصميم والتنفيذ والتشغيل لبعض مشاريع السكك الحديدية في المملكة، وقد ترتب على ذلك تعدد الرؤى واختلاف الاستراتيجيات وتضارب المشاريع أو عدم تكاملها، وحتما فيما لو تم اعتماد قرار مجلس الشورى بحيث تكون مرجعية هيكلة قطاع النقل بالخطوط الحديدية هي وزارة النقل، فإن كافة الأمور ستعود لوضعها الطبيعي وإلى الحالة التي ينبغي أن تكون عليها، حيث أن السكك الحديدية من أنماط النقل البري، والمسؤول عنها في جميع دول العالم هي وزارات النقل فقط، ولهذا فإن قرار مجلس الشورى



ليس أسوأ من تأخر الأقطار إلا ذلك القطار الذي لا يجيء، وتلك المحطة التي لم تر النور بعد، والأسوأ أيضاً أن يتعطل ويتراكم المسافرون في محطات نقل أخرى كان من الممكن أن تكون محطة القطار إحداها، وليست هناك دولة أحوج للقطارات من دولة مترامية الأطراف مثل المملكة العربية السعودية.

وبما أن مرجعية الخطوط الحديدية في المملكة تتوزع بين أكثر من جهة، فقد أدرك مجلس الشورى هذه المعضلة التي ربما كانت سبباً في تأخر قطاع النقل بالسكك الحديدية، حيث أصدر قراراً في جلسته الثالثة والخمسين من أعمال السنة الثانية للدورة السادسة المنعقدة بتاريخ ١٢ ذو القعدة ١٤٣٥هـ طالب فيه بإعادة هيكلة قطاع النقل بالخطوط الحديدية، بما يحقق توحيد مرجعيته لوزارة النقل، وربط مدينة ينبع بمشروع الجسر البري.

قرار وأصداء

مشاكل القطارات الجديدة مسؤولية
قرارات غير موفقة تم اتخاذها في
مرحلة سابقة

فمشاكل القطارات الجديدة التي تعمل حالياً ومشاكل قلة عدد المقاعد في نفس تلك القطارات والقطارات المتوقع وصولها قريباً كلها كما أسلفت ناجمة عن قرارات غير موفقة تم اتخاذها في مرحلة سابقة من قبل القائمين على المؤسسة آنذاك، ولكن القطارات الجديدة المزمع ترسيدها قريباً، تم تعديل مواصفاتها لزيادة الطاقة الاستيعابية للقطار تصل إلى أكثر من ٤٠٠ مقعد،

وفي العموم نعمل نحن الآن في المؤسسة على تلافي كل الملاحظات التي سجلت على القطارات التي تعمل حالياً كما نعمل على الأخذ بكل المواصفات التي تحدث نقلة نوعية في القطارات.

٦- ماهي الأسباب التي أدت إلى التأخير في تنفيذ قطار الحرمين؟

التعديلات السابقة لأجزاء من مسار القطار أدى إلى زيادة ومضاعفة نطاق العمل للمقاول وبالتالي أدى إلى زيادة التكاليف وزيادة المدة اللازمة لإنهاء المشروع، كما أن زيادة وصعوبة أعمال الاستملاكات، وتأخر الموافقة على التحويلات المرورية الكثيرة خاصة على الطرق الرئيسية مثل طريق الحرمين بجدة والطريق الدائري الثالث بمكة المكرمة والمدينة المنورة، تسببت في عدم تمكن المقاول من العمل في مواقع كثيرة بالمشروع.

بالإضافة لذلك فإن زيادة متطلبات بعض الجهات الحكومية والخدمات بأعمال إضافية عن العقد الأصلي، ساهم في زيادة نطاق العمل، وأثر على التكاليف والمدة الزمنية لتنفيذ المشروع، ومن ناحية أخرى فإن قلة موارد بعض المقاولين بالإضافة إلى قوانين العمل الجديدة بخصوص تأشيرات العمال التي صدرت خلال مرحلة التنفيذ، أثرت أيضاً على مدة التنفيذ.

٧- ماهي آثار تغيير مسار قطار الحرمين ليشمل مدينة الملك عبدالله الاقتصادية برايف؟

تغيير مسار القطار ليشمل مدينة الملك عبد الله الاقتصادية سيسهم بإذن الله في سرعة إعمار المدينة، حيث يتوقع أن يبلغ عدد سكانها ١,٧٧ مليون نسمة، كما سيسهم في حركة الطلاب من ساكني جدة والمدينة المنورة والعكس إلى الجامعات المحيطة برايف وكذلك الموظفين العاملين بمدينة الملك عبدالله الاقتصادية، حيث يبلغ زمن الرحلة من المدينة المنورة إلى رايف ٦١ دقيقة ومن جدة إلى رايف حوالي ٤٦ دقيقة، مما يحسن خيارات السفر بين المدن السعودية.

تم تعديل مواصفات عقود القطارات
الجديدة لزيادة طاقتها الاستيعابية
إلى ٤٠٠ مقعد

العدد ١٨٨ - قر المجلة ١٤٢٥هـ / أكتوبر ٢٠١٤م | الشورى ٤٥

بتوحيد مرجعية قطاع النقل بالخطوط الحديدية لوزارة النقل سيضمن التخطيط الشامل لجميع الخطوط الحديدية في المملكة وتربطها مع بعضها البعض لتشكيل شبكة مترابطة، كما سيؤخذ في الاعتبار رؤية واحدة لخدمة نقل الركاب ونقل البضائع، وبالإضافة لذلك يضمن ربطها بأنماط النقل الأخرى داخل المدن (مثل المترو والحافلات) بمحطات القطارات.

٢- لماذا لازالت الخطة الاستراتيجية للخطوط الحديدية تربط مناطق المملكة في مراحلها الأولى؟

وضعت المؤسسة العامة للخطوط الحديدية خطة عام ٢٠١٠م لتوسعة الخطوط الحديدية، تمتد إلى العام ٢٠٤٠م، تتضمن تنفيذ (١٩) خطاً حديدياً بطول إجمالي ٩٩٠٠ كلم، ولكن بعد أن أسندت لي مهام رئاسة المؤسسة، استجبت عدة أمور دفعت بنا إلى إعادة النظر في هذه الخطة وتقييمها من جديد، وعلى إثر ذلك التقييم اكتشفنا أن الخطة لا تغطي جميع مناطق المملكة (محافظةها ومدنها الرئيسية)، وأن مدة الخطة إلى عام ٢٠٤٠م تعتبر مدة طويلة لإنشاء البنية الأساسية للخطوط الحديدية، لذلك تم اتخاذ قرار بتحديث الخطة بحيث تشمل شبكة الخطوط الحديدية كافة مناطق المملكة وتخدم المناطق السكنية والصناعية والسياحية والموانئ وتشمل نقل الركاب والبضائع، ومن خلال عملية التحديث سيتم تحديد مدة التنفيذ لجميع الخطوط الحديدية بعد أقصى (١٥) سنة تنتهي عام ٢٠٣٠م، بحيث تنفذ على مراحل حسب الأولوية.

٤- هناك انتقادات لحالة قطارات المؤسسة الحالية، وصفت بعضها بالقديم وأخرى بغير المناسبة لأجواء المملكة، ما هو تعليقكم على ذلك؟

بالنسبة للقطارات القديمة فهي تعمل حالياً بالحد الأدنى لها خاصة بعد تشغيل القطارات الحديثة، وتدرجياً سيتم الاستغناء عنها عبر إحلال القطارات الجديدة مكانها، كما أننا على وشك استلام أربعة قطارات جديدة، وبالتالي سيتم الاستغناء عن القطارات القديمة كلياً. أما بالنسبة للقطارات الجديدة التي تعمل حالياً على خط الدمام الرياض، فنعلم هناك بعض الملاحظات الفنية عليها والمؤسسة تعمل مع الشركات المصنعة لها على حل هذه المشاكل.

٥- ما هو سبب الانخفاض في الطاقة الاستيعابية للقطارات الحالية؟

مواصفات القطارات الحالية، بما فيها الطاقة الاستيعابية، وضعت من قبل المؤسسة قبل عدة سنوات، ومع الأسف كانت رؤية المعتبرين بوضع تلك المواصفات محدودة وغير موفقة، إذ نجم عن تلك الرؤية خفض عدد مقاعد القطار إلى ٢٨٨ مقعداً، من خلال خمس عربات للركاب فقط، وللأسف هذا ينطبق أيضاً على القطارات التي تصنع حالياً، والمتوقع توريدها خلال شهرين، حيث أن عقدها مبرم منذ العام ١٤٣٣هـ.