

سابتكو  
SAPTCO

الشركة السعودية للنقل الجماعي

الملف  
الصحفي  
NEWSPAPER FILE

حلول النقل المتكامل  
Integrated Transport Solutions



اليوم : الاحد 22 / 5 / 2016م

## المحتوى

<p><u>لجنة النقل» تطلع على خطط تطوير « »السعودية</u></p>	
<p><u>دعوات لإنشاء لجان مشتركة.. مستثمرون ومختصون: تطوير النقل بالشرقية ضرورة</u></p>	
<p><u>النقل تكلف فريقاً للوقوف على هبوط طريق المزاحمية - الرين</u></p>	
<p><u>سكة حديد أهم مصادر التنمية</u></p>	

## «لجنة النقل» تطلع على خطط تطوير «السعودية»

زار رئيس وأعضاء لجنة النقل والاتصالات والتقنية في مجلس الشورى المؤسسة العامة للخطوط الجوية العربية السعودية، التقوا خلالها بقيادات المؤسسة وشركاتها ووحداتها الإستراتيجية، وتجولوا في مرافقها، وزاروا مراكز التدريب ومواقع الخدمة، والتقوا بالموظفين والمتدربين، واطلعوا على تقارير الأداء التشغيلي والخطط التطويرية التي يجري تنفيذها حالياً.

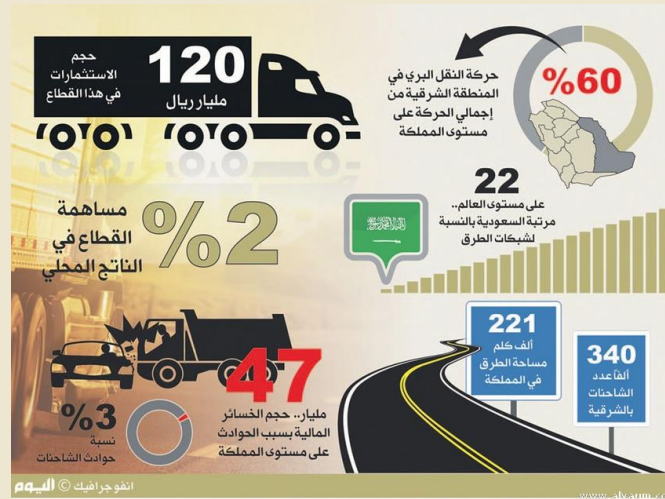
واستهل أعضاء الوفد زيارتهم بقاء مع مدير عام المؤسسة المهندس صالح الجاسر ومساعديه التنفيذيين ورؤساء شركات الخدمات الأرضية، وهندسة وصناعة الطيران، والتموين، وأكاديمية الأمير سلطان لعلوم الطيران ورؤساء القطاعات التشغيلية.

وشاهد الجميع عرضاً مرئياً عن ما تم إنجازه من مبادرات ضمن برنامج التحول الذي تنفذه المؤسسة وكافة شركاتها ووحداتها الإستراتيجية وأرقام الأداء التشغيلي للعام الماضي 2015، والربع الأول من العام الحالي، وقدم المهندس الجاسر شرحاً مفصلاً عن أهداف الخطة الإستراتيجية التي تعتمد على أربعة أركان رئيسية هي: النمو في الأسطول، وأعداد الرحلات، والضيوف، والسعة المقعدية، والوجهات الدولية، والمنتجات، ورفع كفاءة وجودة التشغيل، وتطبيق مفهوم الخدمة الشاملة، وتطوير المنتج من خلال تقسيمه إلى أربع فئات ذات جودة عالية تناسب مختلف شرائح الضيوف المسافرين.

وتخللت العرض مداخلات من رئيس وأعضاء وفد الشورى حول تفاصيل برنامج التحول والخطة الخمسية وأرقام الأداء التشغيلي ومبادرات تطوير المنتجات والخدمات، وأجاب مدير عام المؤسسة ورؤساء الشركات والوحدات الإستراتيجية على تساؤلاتهم، ثم جرى حوار مفتوح أداره رئيس لجنة النقل والاتصالات والتقنية اللواء ناصر العتيبي. كما زار الوفد أكاديمية الأمير سلطان لعلوم الطيران، ومقر شركة الخطوط السعودية للتموين.

## دعوات لإنشاء لجان مشتركة.. مستثمرون ومختصون:

## تطوير النقل بالشرقية ضرورة



كشف منتدى النقل البري الذي أقيم يوم الأربعاء الماضي في غرفة الشرقية تحت رعاية سمو أمير المنطقة الشرقية، عن حاجة المنطقة إلى منظومة متكاملة من الطرق البرية التي تساعد على انسياب الحركة التجارية، لا سيما أنها تملك حصة كبيرة بمساهمتها بالاقتصاد الوطني.

وقال مستثمرون ومختصون في النقل البري بالمنطقة الشرقية في استطلاع تجريه «اليوم» على ثلاث حلقات عن مستوى النقل العام في المنطقة الشرقية، أن النقل البري لا بد من تطويره، خصوصاً في الشرقية، وذلك لموقعها الإستراتيجي، ووجودها بين دول الخليج، وكذلك وجود أكبر الشركات فيها.

## تكليف أرامكو

وأوضح رئيس غرفة الشرقية عبد الرحمن العطيشان و«مستثمر في قطاع النقل البري»، أن النقل البري هو شريان رئيسي للمدن، وهو لا يرقى إلى المستوى المطلوب، ولا بد أن يكون أفضل من الوضع الحالي بكثير في المنطقة الشرقية، حيث إن الشرقية من أهم المدن في المملكة، وتشكل 50% من مدن المملكة لمكانها الاستراتيجي، وتواجهها بجانب 5 دول خليجية، وكذلك حجم الموانئ، والشركات الكبرى، مثل أرامكو وسابك، والمدن الصناعية. وأضاف العطيشان: إن النقل البري لدينا غير منظم، ويفترض أن شركة أرامكو هي من تنظم النقل، لأنها شريان مهم في المنطقة، ورئيسي لها، فمن الأولى أن تنظم وتخصص ساحات خاصة للشاحنات خارج المدينة، وتوجد بها جميع الخدمات، لتجتمع فيها الشاحنات بالأوقات التي تمنع دخولها داخل المدينة، وتكون بطريقة منظمة وميسرة لهم، بحيث تدخل الشاحنات للمدينة بعد فترات المنع،

فيكون سائق الشاحنة قد قضى حاجته من الراحة في هذه الساحة، ويدخل المدينة بفترة السماح له بالدخول وهو بحالة جيدة، وقد تمنع هذه الطريقة بعض الحوادث المميتة جراء السهر لسائقي الشاحنات. وأشار العطيشان إلى أن الشاحنات تعمل على تلف بعض الطرق، نتيجة أن بعض الطرق لها ما يقارب 30 سنة وقد انتهت صلاحيتها، فتنتم صيانتها بين الحين والآخر، ومن المفترض وجود طرق بديلة خلال هذه السنوات وعدم الاعتماد على هذه الطرق حتى تتلف، فبعض سائقي الشاحنات لا يلتزمون بالنظام والحمولات المسجلة في الطرق، لأنه لا يوجد أحد يحمل المسؤولية لهذه الشاحنات وهذا الاستهتار، فبكل تأكيد سيتلف الطريق بسبب الحمولات الزائدة. وقال العطيشان: كلنا أمل في هيئة النقل العام، وخطة وزارة النقل في تطوير النقل العام في مدن المملكة، انطلاقاً من توجيهات خادم الحرمين الشريفين - حفظه الله - وسياسات حكومتنا الرشيدة في توفير الراحة والرفاهية لأبناء هذا البلد الكريم، وإجراء عدة دراسات لإيجاد نظم نقل عام متطور أسوة بباقي مدن العالم.

وذكر رئيس لجنة النقل البري في غرفة الشرقية بندر الجابري، أن قطاع النقل البري لتنمية المنطقة والمملكة مهم، لأنه عصب الاقتصاد ومؤشر التنمية الاقتصادية والثقافية والسياحية، ولتطويره نحتاج إلى تضافر جهود الجميع من جهات حكومية (وزارة النقل - الموانئ - السكك الحديدية - الجمارك - المرور - وزارة التجارة والاستثمار - وزارة العمل) والمستثمرين.

60% من السوق

وأشار إلى الحاجة لتحديث اللائحة التنظيمية الخاصة بقطاع النقل البري لدى وزارة النقل، كما أن نسبة المستثمرين في النقل بالشرقية 60% على مستوى المملكة، وذلك بحكم عدة عوامل، منها شركة أرامكو، والموانئ، وشركات البتروكيماويات في الجبيل، وكذلك قربها من دول الخليج. وأضاف الجابري: إننا نسعى إلى رصد وتحليل انعكاسات تطوير قطاع النقل البري على الاقتصاد الوطني، كونه من القطاعات الحيوية الداعمة لكافة القطاعات الاقتصادية، وإن صناعة النقل هي الركيزة الرئيسية التي تركز عليها البرامج التنموية للدولة، وفي ظل التطورات الاقتصادية، لرؤية المملكة 2030م أصبح قطاع النقل البري وتطوير وسائله المتعددة ضرورة ملحة ومطلبا تنمويا لا غنى عنه، لما تتميز به مملكتنا الغالية من موقع استراتيجي على خارطة العالم. وأوضح الجابري أن تلفيات الطرق، سببها الشاحنات غير النظامية التي تنهرب من الميزان على الطرق، وهذه مشكلة وزارة النقل، فمن المفترض مراقبة الشاحنات باستمرار، لحل هذه المشكلة.

المساهمة بالاقتصاد المحلي

وقال المستثمر في قطاع النقل مقرن الخالدي: إنه انطلاقاً من كون النقل البري قطاعاً حيوياً تعتمد عليه العديد من الأنشطة التجارية والصناعية والسياحية وغيره، يعتبر حجر الزاوية ومؤشراً قوياً على النمو الاقتصادي، وتمثل حركة النقل في المنطقة الشرقية 60% من إجمالي حركة النقل على مستوى المملكة، ويبلغ حجم الاستثمارات في هذا القطاع قرابة 120 مليار ريال

ومساهمة النقل البري في الناتج المحلي حوالي 2% ومتوقع مع انطلاق رؤية المملكة 2030 بما تتضمنه من تطلعات صناعية وتجارية وخدمات لوجستية كبرى، أن تصل هذه النسبة إلى أكثر من 10%، مما يوجب النظر إليه بعين الاعتبار وتطويره حتي يواكب المنظومة العالمية إن لم يتفوق عليها. وأضاف الخالدي: إننا نمتلك شبكة طرق وبنية تحتية قرابة 221 ألف كم وفقا لأحدث الإحصائيات لنحتل المرتبة 22 على مستوى العالم، كما أرى من وجهة نظري، إنشاء لجنة للنقل مشتركة وبصفة دائمة بين القائمين على اتخاذ القرار في القطاع الحكومي والمستثمرين في هذا القطاع العريض للتعرف على المشاكل فور حدوثها، والعمل على حلها فوراً، وسرعة تبادل الآراء مما يسهم في التطوير المستمر في تقديم الخدمة ومستوى السلامة والمحافظة على البيئة وغيرها. وأكد الخالدي إن مخرجات منتدى النقل ستكون قيمة مضافة تدعم منظومة النقل وتعزز مكانة المملكة كمنصة لوجستية مميزة بين القارات الثلاث وفق توجيهات القيادة الحكيمة ودعمها المتواصل لقطاع النقل لتقديم خدمة أفضل للوطن والمواطن، ومواكبة الاحتياجات المستقبلية بما يتماشى مع رؤية 2030 وذلك للإسهام في تعزيز التنمية الاقتصادية والقدرة التنافسية على المستويين المحلي والدولي.

#### انعدام التخطيط

وذكر الخالدي: مما لا شك فيه أن وسائل النقل الحديثة «المترو والنقل العام» تشكل همزة الوصل بين المدن وداخلها وتمثل في وقتنا الحالي جزءاً رئيسياً من أي مجتمع، وتعتبر من أهم عناصر إنجاز الأعمال والمساهمة في البناء والتطوير، ومن أسباب تأخيرها في المنطقة عدم التخطيط المسبق لإنشائها، والتأخر في توسيع وتحسين شبكة الطرق والتخطيط العمراني، كما أنه في حالة الانتهاء منها سوف يكون لها أثر إيجابي في توفير الطاقة، إذ أن 23% من إجمالي الطلب على الطاقة من نصيب النقل وكذلك تقليل الزحام المروري والتلوث البيئي، والمحافظة وإطالة عمر شبكة الطرق وإيقاف النزيف السنوي من خسائر بشرية ومالية جراء الحوادث إذ بلغ على مستوى المملكة خسائر مالية بسبب الحوادث حوالي 47 مليار ريال. وأشار الخالدي إلى أن الإصابات والحوادث التي تفعلها الشاحنات كثيرة، وأنه لا بد من عمل حلول لهذه المشكلة، كإنشاء منطقة لوجستية خارج النطاق العمراني مع توفير جميع الخدمات فيها، وربطها بالميناء بطريق سريع لا توجد فيه مخارج للمدينة، وتوسعة منطقة انتظار الشاحنات في الميناء وتوفير جميع الخدمات كي لا يحتاج السائق للخروج بالشاحنة للمدينة، وتكثيف الرقابة المرورية، والتي لها دور كبير في حل المشكلة ووقف الزحف العمراني للمناطق المجاورة للميناء، كما لا ننسى دور شركات النقل، فلا بد أن تعمل على تأهيل وتدريب السائقين على احترام القواعد المرورية واحترام الطرق ويكون ذلك بصفة أساسية في تقييم وتحفيز السائق وعمل تصنيف لشركات النقل حيث يتم تقديم أولويات للشركات المصنفة بتأهيلها للمناقصات. وأضاف الخالدي: إنه لا بد من رفع مستوى المواصفات للطرق، فهو الحل الأمثل لتفادي التلقيات التي تعملها الشاحنات، وتكثيف الرقابة على تنفيذها وصيانتها ومخالفة الناقلات المتجاوزة أحمالها الحد المسموح به. وذكر الخالدي أن تكديس الشاحنات، وما يعطل مصالح الناس، هي البيروقراطية المتبعة من قبل

الشركات المشغلة وقلة عدد أجهزة الفحص الالكتروني وآليات التحميل التي لا تتناسب مع عدد الشاحنات، وهو أمر يفترض أن يكون غير مقبول في ميناء الملك عبدالعزيز، الذي يعد من أهم الموانئ في المملكة ويقع في منطقة اقتصادية هي الأكبر، حيث يصل الانتظار أحيانا إلى أكثر من يومين في ساحة مواقف الميناء حتى بعد البوابات الرئيسية، فلا بد من مضاعفة عدد أجهزة الفحص والقيام على صيانتها باستمرار وكذلك الحال بالنسبة للرافعات وأجهزة النقل والتحميل بالميناء، مؤكدا أن كل يوم يمر دون وضع حلول لهذه المشاكل يساهم في مشكلات كبيرة خاصة لشركات التخليص الجمركي والمقاولات التنفيذية والوساطة، التي تعمل في الميناء، والتي توظف سعوديين مهنيين بالتسريح في حالة استمرار الوضع على ما هو عليه.

### منع الشاحنات

وقال المستثمر في قطاع النقل احمد السيف: إن النقل البري هو قطاع حيوي ومكون رئيسي من مكونات الإنتاج، وداعم قوي للاقتصاد، حيث يوفر وسيلة نقل سريعة وأمنة وبأسعار تنافسية، مقارنة بوسائل النقل الأخرى، وأن 35% من واردات وصادرات المملكة تتم عبر ميناء الملك عبد العزيز بالدمام، بخلاف وجود عدة مدن صناعية تتم بينها وبين المدن الأخرى حركة تبادل تجاري وسلعي كبيرة جدا، وبسرعات عالية، تحتاج إلى خدمات نقل على نفس المستوى من السرعة والقوة والأمان. وأضاف السيف: إنه لا بد من اختبار جيد عند منح تراخيص نقل بري خاصة للأفراد والمؤسسات الصغيرة جدا، والتي لا يتوافر لديها مقومات رئيسية تقوم عليها صناعة النقل، مثل شاحنات حديثة ومطابقة للمواصفات، وسائق مؤهل وذو خبرة عالية، وصيانة دورية وقائية للشاحنات، ونظام الأمن والسلامة يكون على مستوى عال، حيث إنهم غالبا ما يستخدمون شاحنات قديمة ومتهاكة تضر بالبيئة، ولا يتوافر بها متطلبات الأمان، وكذلك سائقون بدون خبرات أغلبهم لم يقم بقيادة شاحنة سابقا، ولا يوفرون أي نوع من الصيانة الوقائية. وأشار السيف إلى أنه من الضروري مراجعة أوقات منع الشاحنات من دخول المدن الرئيسية، لأنها أثرت بشكل كبير على جداول تنفيذ الرحلات ورفعت تكلفة النقل بصورة كبيرة، ونحن هنا لا نقصد إلغائها، بل نطلب التقنين بحيث تغطي أوقات الذروة والطرق الرئيسية وتترك للشاحنات الفرصة لتنفيذ أعمالها بطريقة اقتصادية أكثر، ويمكن وضع الشروط التي تؤمن حركة الشاحنات مثل معدلات السرعة الآمنة، ومناطق محظورة على الشاحنات، وتحرك الشاحنات يكون في قوافل، وتحديد طرق الشاحنات وتكون لها انسيابية مرورية عالية.

### مشروع المترو

وأضاف السيف: إن سرعة إنهاء مشروع المترو، سوف تؤدي إلى خفض عدد سيارات الأجرة والسيارات الخاصة، خاصة في الأماكن التي تكون مزدحمة. وفيما يخص الحوادث المرورية وما تسببه الشاحنات، ذكر السيف أن أسبابها عديدة منها، عدم احترام سائقي السيارات الصغيرة، خاصة صغار السن للشاحنات، ومحاولة تجاوزها بشتى الطرق، وسائقي الشاحنات غير المدربين وأغلبهم يعملون لدى أفراد ومؤسسات صغيرة، وعدم تفعيل نظام النقاط، وعدم وجود حد أدنى

لعمر الشاحنة التي تعمل على الطريق، ونظام التأمين الإجباري وأهميته القصوى، والذي أدى إلى عدم حرص الأغلبية.

سليبات عديدة

وقال مدير عام النقل العام في أمانة المنطقة الشرقية، المهندس عماد الصحن: إن النقل البري بشكل عام مكون أساسي ومهم من مكونات النقل الشامل بالمدن، وهو رغم تأثيراته السلبية، إلا أنه يعد مؤشرا أساسيا على حركة الاقتصاد والازدهار والنشاط التجاري والصناعي فيها، وهو كأى قطاع آخر من قطاعات النقل يحتاج إلى خطط واستراتيجيات لتطويره وإلى سياسات وتشريعات منظمة له، خصوصا تلك المتعلقة بالحد من النواحي السلبية له، وذلك لما له من تأثير مباشر على مشكلة الطرق والشوارع في المدن وحركة المرور فيها.

وأضاف الصحن: إن قطاع النقل البري في المنطقة الشرقية يمثل نسبة كبيرة من حركة المرور في الطرق والشوارع وخصوصا الطرق السريعة والشريانية، وذلك باعتبار وجود الموانئ البحرية المهمة التجارية والصناعية في الدمام والجبيل، وكذلك حجم الحركة الكبيرة لسيارات النقل الترانزيت عبر الطرق السريعة، لاعتبارات الموقع الجغرافي للمنطقة، وطرق الربط مع دول الجوار، ومما لا شك فيه أن الحجم الكبير لهذا القطاع له الكثير من النواحي السلبية، خصوصا تلك المتعلقة بالنواحي المرورية، والمتمثلة في الازدحامات، والاختناقات المرورية وزيادة زمن الرحلات، والنواحي البيئية المتمثلة في زيادة معدلات التلوث والضوضاء، ونواحي السلامة المرورية على الطرق المتمثلة في الحوادث وما ينتج عنها من إصابات بالأرواح والخسائر المادية.

وأوضح الصحن أن النقل العام يمثل العنصر الأساسي والفاعل بحركة وتنقل السكان في المدن الحديثة، وتعد نسبة استخدامه والاعتماد عليه من بين وسائل التنقل الأخرى، مؤشرا على مدى ثقافة ووعي سكان المدن، بمدى أهمية هذا المرفق وتأثيراته الإيجابية على مجمل نواحي الحياة، كما أن وسائل النقل العام أصبحت من السمات المميزة للمدن العصرية وازدهارها، مثل خطوط المترو، وخطوط الباصات السريعة، ذات المسارات المخصصة التي تستخدم فيها أفضل التقنيات ووسائل الاتصال والأنظمة الحديثة، وفيما يخص أسباب تأخره في بعض المدن فإن ذلك يعود لأسباب متعددة ولعل أهمها هو عدم وصول معدلات أحجام الحركة المرورية في السابق إلى الأحجام الحالية الكبيرة، والمزعجة وتفاقم مشاكلها وسلبياتها بشكل ملحوظ. وأشار الصحن إلى أن تنفيذ أنظمة حديثة للنقل العام في المدن يعد نقلة حضارية كبيرة في مجال النقل، وأن إقبال السكان على استخدامها سيكون له تأثير مباشر في تقليل أحجام الحركة المرورية وتقليل الازدحامات، وكذلك تقليل زمن الرحلات والحوادث المرورية وخفض معدلات التلوث.

وأشار إلى أن الحل في الحوادث المرورية للشاحنات هو تبني سياسات نقل وأنظمة وتشريعات تحد من هذه الظواهر، خصوصا في ما يتعلق بتنظيم حركة الشاحنات، وأوقاتها على الطرق السريعة، والداخلية للمدن، وكذلك تحسين مستوى الطرق بالشوارع بشكل عام.



## النقل تكلف فريقاً للوقوف على هبوط طريق المزاحمية - الرين

تجاوبا مع ما نشرته "الجزيرة أونلاين" أمس تحت عنوان "وفاة 3 أشخاص في حادث تصادم وجها لوجه على طريق المزاحمية - الرين" كلفت وزارة النقل فريق مختص بتفقد طريق الرياض - الرين - بيثه والمناطق الجاري إصلاحها والتحقق في الحادث الذي وقع مساء أمس الجمعة ونجح عنه وفاة 3 أشخاص وإصابة أربعة آخرين.

وأوضح وكيل وزارة النقل للطرق والمتحدث الرسمي للوزارة المهندس هذلول الهذلول أنه في عصر أمس الجمعة وقع حادث تصادم بين سيارتين إحداهما قادمة من الرين إلى الرياض والأخرى من الرياض متجهة إلى الرين نتج عنه وفاة ثلاثة أشخاص وإصابة أربعة، وتتقدم فيه الوزارة بخالص العزاء والمساواة لذوي المتوفين وتسأل الله الشفاء للمصابين، وأشار الهذلول وأنه فور وصول خبر الحادث أصدر وزير النقل سليمان الحمدان التوجيه بإرسال فريق متخصص حالاً من الوزارة للوقوف على موقع الحادث، وتقديم تقرير مفصل عن الطريق والمنطقة التي وقع بها الحادث وأسباب وقوعه وبناء على ذلك وقف صباح اليوم السبت، وبعد المعاينة تبين وجود حفر على سطح الطريق في عدة مواقع حيث قام مقاول الصيانة بإصلاحها بصفة مؤقتة ويجري الإعداد حالياً للتجهيز لإعادة إنشاء هذا الجزء المتضرر وجرى إعداد تقرير مفصل عن الحادث بالتنسيق مع المرور لاتخاذ الإجراءات المناسبة بناء على ما يصدر من نتائج. وأضاف الهذلول أن وزاره النقل تؤكد للجميع حرصها الشديد على سلامة الطرق ومستخدميها و أنها لن تتهاون على الإطلاق مع أي تقصير يحدث بتطبيق ما ينص عليه النظام في هذا الشأن. يذكر أن الطريق يشهد حوادث مأساوية بين الحين وآخر بسبب تدني مستوى الصيانة وظهور حفر وتشققات في الطبقة الإسفلتية وتجاهل السائقين لتعليمات السير وأنظمتها بجانب غياب شبه تام للجهات الأمنية على الطريق وهو الأمر الذي شجع البعض على تجاوز السرعة القانونية في

الطريق-<http://www.al-jazirahonline.com/news/2016/20160521/81898#sthash.KpsxVPyU.dpuf>  
See more at:

## سكة حديد أهم مصادر التنمية

سكة الحديد بالمملكة بدأت بخطوات سريعة ومستمرة منذ عهد الملك عبدالله بن عبدالعزيز رحمة الله عليه، واستمرت إلى اليوم بعهد الملك سلمان بن عبدالعزيز حفظه الله . وبدأت سكة الحديد مشروعات كبيرة ومهمة من خلال شركة سار، وشركة سار تقوم بمشروعات متعددة اليوم من " الدمام الجبيل، الجسر البري من الوسطى للغربية، قطار الحرمين، مشروع خط الشمال الجنوب" هذا ما تنشره من خلال موقع سار، بالإضافة للخط القديم بين الرياض والدمام مرورا بالأحساء. الآن، المطلب برأيي "والملاح" من منظور متعدد الأسباب أولها "التلوث البيئي - التكلفة - السرعة - الأمان - حفظ الأرواح - صيانة الطرق المكلف - حاجة النقل بين المدن وتربطها اقتصاديا - السرعة - وغيره كثير من الأسباب" أن يكون لدينا سكك حديدية توازي الطرق السريعة بقدر المستطاع، بمعنى طريق يوازي الرياض القصيم والأهم هنا يمر بالمدن المحاذية له، من القصيم للمدينة المنورة ويمر بالمدن المحاذية له، من الدمام للخفجي وحفر الباطن، من الرياض لوادي الداوسر، الرياض الطائف ومكة وجدة ويرتبط بخط الحرمين، من المدينة لينبع لأملج للوجه، من القصيم لحائل وللشمال، وموازي للخطوط البرية، وتدرس اقتصاديا، وهي مهمة للتنمية الاقتصادية لبلادنا وستغير معالم بلادنا في الاقتصاد والنقل وللأفراد.

التحدي برأيي مستقبلا أن يكون وجود وسيلة نقل تخفف الضغط على الطرق البرية التي لن تستوعب النمو لدينا لرؤية 20 او 50 سنة قادمة، وسنغرق بطوفان السيارات والشاحنات لدرجة يصعب معها الحلول مستقبلا، هذا خارج المدن، مع أهمية النقل بالقطارات تحت الأرض وفوق الأرض بالمدن الكبرى بدأت الرياض، وبقي معها الدمام الخبر الأحساء، مكة جدة المدينة، وحتى المدن غير المزدهمة يجب أن تستعد ويبنى لها، وليس حين يحدث الزحام ويصعب الحلول وتكون مكلفة ماليا واجتماعيا ووقتا، أجد أن توفر "النقل" الذي هو الأساس في أي تنمية اقتصادية ناهيك عن مكاسب أخرى لا حصر لها، ضرورة ومحور استراتيجي مستقبلا، وأن يتم على أعلى المعايير كجودة وسرعة تسابق الساعة وليس مجرد قطارات تكون مكلفة وعبئا لا سمح الله، وأعتقد شركة سار تملك الآن الخبرة والمعرفة بصورة مميزة وكسبت خبرات عالية.