

# دراسة تطبيقية للحركة الترددية لخدمات نقل الحجاج بين مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز والبلد

إعداد

أ. محمد بن علي شكري

مدير فرع النقابة العامة للسيارات بالمدينة المنورة

## المخلص

المقدمة:

بدأت شركات نقل الحجاج ممثلة بالنقابة العامة للسيارات بتولي تنفيذ خدمات نقل الحجاج بين مطار الأمير/ محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة والبلد منذ أربعة أعوام بعد أن أسندت لها الخدمة كجزء من حزمة الخدمات المقدمة لنقل ضيوف الرحمن حصرياً من قبل الشركات المنضوية تحت مظلة النقابة العامة للسيارات بعد أن كانت مسندة للشركة السعودية للنقل الجماعي ضمن امتياز النقل الممنوح لها داخل المدن، واستمرت النقابة العامة للسيارات بتقديم الخدمة بمستوى أفضل أنحصر في توفر الحافلات بأعداد كافية تبعاً لضخامة حجم أسطول الشركات التي أرهاقها الالتزام والتعاقب على التواجد بالمطار لتنفيذ الخدمة على مدار موسم الحج في مقابل عوائد متواضعة مقارنة مع ما يتزامن عليها من التزامات أخرى لنقل الحجاج بين المدن ذات العوائد الأجزى، وبالتالي كانت فكرة المشروع لتخفيف العبء التشغيلي على الشركات ورفع عوائد الخدمة دون الإخلال بجوهر ما يقع عليها من التزامات لتأمين نقل الحجاج من وإلى المطار.

فكرة الدراسة:

إن المتتبع والممارس لصناعة نقل الركاب بالركبات ذات كثافة النقل العالية يلمس ارتفاع تكاليف تشغيل هذا النوع من النشاط التجاري وبالتالي لا بد من اللجوء لأساليب تشغيلية تقلص تكاليفها وتعظم عوائدها دون الإخلال بمعايير ومستوى الخدمات المطلوب تنفيذها، وكان أنسب

ما يمكن تطبيقه هو تبني أسلوب النقل الترددي الذي أثبت جدواه على المستوى التشغيلي والتنظيمي والمردود المادي على حد سواء أخذ بخصوصية ونوعية خدمات النقل المطلوب تنفيذها وتأمين نقل ضيوف الرحمن بالضوابط الواجب مراعاتها في تنقلاتهم والتعايش مع ضغوط عوامل المكان والزمان وارتفاع الكثافة العددية للمنقولين.

وقد توافرت كل العناصر المواتية لتطبيق خدمة النقل الترددي لخدمات نقل الحجاج من المطار للبلد لتلافي السلبات الآتية الذكر للأسباب التالية:

١. صغر منطقة التشغيل وانحسار الانتشار المطلوب للخدمة في حدود مخارج صالات القدوم بالمطار.

٢. إمكانية التحكم والسيطرة على مدخلات ومخرجات التشغيل بدرجة عالية جداً.

٣. قصر المسافة بين نقطتي الخدمة المطلوبة وسهولة تدوير الموارد بينهما.

٤. توفر المواد المطلوبة للخدمة وبحدودها الدنيا.

٥. توفر الخبرة المطلوبة لتشغيل هذا النوع من أساليب النقل.

وبناءً على ذلك تم التخطيط المسبق لبدء تنفيذ الخدمة الترددية لخدمات النقل من المطار مع بدء قدم طلائع ضيوف الرحمن لمطار الأمير/ محمد بن عبدالعزيز للموسم الأول لحج عام ١٤٢٦هـ وتم تنفيذها اعتباراً من ١٠/٢٦/١٤٢٦هـ حتى ١٢/٥/١٤٢٦هـ ولمدة أربعين يوماً أثمرت بكل ما كان متوقعاً منها وفقاً لما خطط ومن أهمها ما يلي:

١. حصر تنفيذ الخدمة شيوعاً بين الشركات في عدد لا يتجاوز ١٨٠ حافلة من مجمل حجم أسطول الشركات البالغ ١٤٣٠٠ حافلة أي بنسبة ١.٣٪ فقط.

٢. تخفيض عدد الحافلات المستخدمة بأكثر من ٨٠٪ عما يلزم توفيره لتنفيذ الخدمة بالأسلوب المعتاد سابقاً لنقل نفس العدد الذي تم نقله وبالتالي تحرير الفائض وإتاحة المجال للشركات لتوظيفها في التزاماتها الأخرى.

٣. تلاشي الإرباكات المرورية الناتجة عن دخول وخروج حافلات الشركات من وإلى المطار لنصاب التشغيل المتبع للسرا.

٤. القضاء على نقص الحافلات المطلوبة للخدمة الناتج عن تتابع تواجد الشركات بالمطار بين خروج حافلات حافلات الشركة القائمة بتنفيذ الخدمة عند تمام نصابها في الدور ودخول حافلات الشركة التالية بعدها في الدور.

٥. استمرار نمطية واحدة التشغيل من قبل موظفي النقابة المعنيين بالتشغيل الترددي بدلاً من موظفي كل شركة يلزمون بمتابعة إنفاذ نصيبهم من النقل عند حلول دورهم بالمطار.

٦. استمرار مجموعة محددة من السائقين من كل شركة منح ثباتاً نمطياً في الإلمام بطبيعة الخدمة والوفاء بمتطلباتها خلافاً لما كان يفرزه تعاقب سائقي الشركات على الخدمة في كل دور يقع عليها.

٧. عدم ورود أي من الملاحظات السابقة عن خدمات المطار والتي كانت تصلنا من الجهات الرقابية.

٨. انخفاض تكليف التشغيل المباشرة والغير مباشرة.

٩. ارتفاع العوائد المحققة للشركات لأكثر من تسعة أضعاف تجاوزت نسبة ٨٠٠٪ كمتوسط إيراد لكل حافلة مشاركة مقارنة بالأسلوب السابق.

ويعزز ما ذكر مثالية ما ذكر مثالية أسلوب النقل الترددي ونوصي بالتوسع في تطبيقه على بقية نشاط نقل الحجاج المناط بالنقابة العامة للسيارات على النقل بين المدن وإعداد الدراسات اللازمة لذلك، بمشاركة المختصين بمعهد خادم الحرمين الشريفين لأبحاث الحج لما سيعود بالكثير من الإيجابيات التنظيمية والاقتصادية على شركات النقل والارتقاء بمستويات الأداء التشغيلي لنقل ضيوف الرحمن.