



آداب

ISSN 0302- 8844 ■ مجلة كلية الآداب جامعة الخرطوم

مجلة علمية نصف سنوية محكمة. تصدر عن كلية الآداب – جامعة الخرطوم



العدد 55

المجلد 2

يوليو 2026



آداب



ISSN 0302- 8844

مجلة كلية الآداب جامعة الخرطوم

مجلة علمية نصف سنوية محكمة. تصدر عن كلية الآداب – جامعة الخرطوم

العدد ٥٥ المجلد ٢. يوليو ٢٠٢٦

هيئة التحرير	الهيئة الاستشارية
رئيس التحرير أ.د. صديق مصطفى الريح مدير التحرير أ.د. أزهرى مصطفى صادق علي أعضاء هيئة التحرير أ.د. الصادق يحيى عبد الله د. محمد الفاتح حياتي د. عفاف محمد الحسن د. رشا البارودي د. نادرة عبد الله علي د. وليد نورالدائم د. أحمد عبد المنعم سكرتارية المجلة أ. وليد مدثر أ. سارة مأمون	أ.د. فدوى عبد الرحمن علي طه أ.د. علي عثمان محمد صالح أ.د. جلال الدين الطيب أ.د. رقية السيد الطيب العباس أ.د. حمد النيل محمد الحسن أ.د. الحسين النوريوسف أ.د. يحيى فضل طاهر أ.د. مبارك حسين نجم الدين د. يونس الأمين د. محاسن حاج الصافي د. حسن علي عيسى
تعلنون إلى رئيس التحرير: كلية الآداب جامعة الخرطوم. ص. ب ٣٢١ أو البريد الإلكتروني: Journal.art@uofk.edu أو siddig.alrattyah@uofk.edu	

المحتويات

القسم العربي

١	 أثر القرآن الكريم في اللغة العربية. د. عبد القادر محمد أحمد
٢٥	 مسائل صرفية من كتاب (مجالس العلماء) للإمام أبي القاسم الزجاجي. محي الدين محمد جبريل محمد
٣	 المعلقات السبع جدليتا الرواية والتعليق. د. أبو هداية محمد إسماعيل محمد. أ. د. يوسف محمد توتو محمد
٥٨	 علي
٩٤	 ٤. هندسة الاختبارات اللغوية من معايير الصدق والثبات إلى تحديات التطبيق (دراسة تحليلية في ضوء بطاقة تحليل). د. سعيدة عمر محمد ثاني
١٥٢	 ٥. منطقة الحلاوين في ظل الدولة السَّائِرَة ١٥٠٤ - ١٨٢١ م. د. محمد الفاتح حياتي
١٧٧	 ٦. الجذور السوسيو-اقتصادية للصراع في السودان: مراجعة تحليلية نقدية للأدبيات المعاصرة ٢٠٢٠ م - ٢٠٢٥ م
١٩٦	 د. بابكر عيسى أحمد محمد
	 ٧. الخطوط الحديدية السعودية في منتصف القرن العشرين: دراسة تحليلية لأبعادها الإدارية والاقتصادية
	 وأثرها التنموي (١٣٦٦هـ - ١٣٧٥هـ / ١٩٤٧م - ١٩٥٥م). د. حمد بن محمد صالح الصيخان

القسم الأجنبي

8. Artificial Intelligence -Assisted Translation and the Future of Professional Translators (Descriptive and analytical Study). Dr .Muntasir Mohammed Elhadi Elnor Mohammed.	244
9. Talent and Torment: The Emotional Burden of Literary Genius in Modern Sudanese Writing. Eiman Abbas El-Nour, Adil Babikir.....	285
10. Tempestuous Relations: Adaptation as Textual Movement in Césaire's Une Tempête Suha Anam	310

قواعد النشر وشروطه

آداب مجلة علمية محكمة تصدر في يناير ويوليو من كل عام عن كلية الآداب جامعة الخرطوم وتقبل البحوث في مجالات الآداب والفنون والعلوم الإنسانية باللغة العربية والإنجليزية والفرنسية مع مراعاة الآتي:

١. ألا يكون البحث المقدم للمجلة قد نشر أو قدم للنشر في مكان آخر.
٢. تخضع البحوث المنشورة في هذه المجلة للتحكيم العلمي الذي يتولاه أساتذة مختصون وفق ضوابط موضوعية.
٣. تسلم نسختان مطبوعتان من البحث على معالج نصوص (حاسوب) مع أسطوانة مدمجة تحتوي على البحث. أو ترسل على البريد الإلكتروني journal.art@uofk.edu أو prof.siddig.alrayyah@gmail.com.
٤. يراعى في البحث ألا يتجاوز ١٠,٠٠٠ كلمة، وألا يقل عن ٥٠٠٠ كلمة، ويرفق الباحث مستخلصاً باللغتين العربية والإنجليزية لبحثه بما لا يتجاوز صفحة واحدة (٢٠٠) كلمة، ويذيل هذا المستخلص بما لا يزيد على خمس كلمات مفتاحية تبرز أهم المواضيع التي يتطرق إليها البحث. ويراعى أن تحتوي الصفحة الأولى من البحث على عنوان البحث واسم الباحث، والجامعة أو المؤسسة الأكاديمية وعنوان البريد والبريد الإلكتروني باللغتين العربية والإنجليزية.
٥. تنشر المجلة مراجعات الكتب بحدود (٢٠٠) كلمة، على ألا يكون قد مضى على صدور الكتاب أكثر من عامين، ويدون في أعلى الصفحة عنوان الكتاب واسم المؤلف ومكان النشر وتاريخه وعدد الصفحات. وتتألف المراجعة من عرض وتحليل ونقد، وأن تتضمن المراجعة خلاصة مركزة لمحتويات الكتاب. مع مراعاة الاهتمام بمناقشة مصداقية مصادر المؤلف وصحة استنتاجاته.
٦. أن يوثق البحث علمياً بذكر المصادر والمراجع التي اعتمدها الباحث في نهاية البحث. وترتب المراجع في نهاية البحث هجائياً على ألا تحتوي قائمة المراجع إلا على تلك التي تمت الإشارة إليها في متن البحث. يشار إلى جميع المصادر في متن البحث بالطريقة التالية (اسم العائلة. سنة النشر. الصفحة أو الصفحات) مثال: (صديق، ٢٠٢١، ١٤) (Adams, 2000, 14). وتوثق في قائمة المراجع والمصادر كما يلي:
للكتب وبعث المؤتمرات:
● أحمد بدوي، أسس النقد الأدبي عند العرب، القاهرة، دار نهضة مصر، ١٩٦٤م.
للمقالات والفصول في الكتب:
● قاسم المومني، "علاقة النص بصاحبه دراسة في نقود عبد القاهر الجرجاني الشعرية"، عالم الفكر، الكويت: العدد الثالث يناير/مارس ١٩٩٧م، ١١٣-١٢٨.
٧. يراعى في المراجع الأجنبية النمط نفسه
٨. تعبر البحوث التي تنشرها المجلة عن آراء كاتبها، ولا تعبر بالضرورة عن وجهة نظر المجلة أو أية جهة أخرى يرتبط بها صاحب البحث.
٩. لهيئة التحرير الحق في إدخال التحرير والتعديل اللازمين على الأبحاث. وتعد هيئة التحرير رأي محكم المقال نافذاً بالنسبة لنشر البحث أو عدمه أو إدخال التعديلات التي يوصي بها المحكم.
٩. لا تقبل البحوث والدراسات التي تعد لإكمال مطلوبات إجازة الرسائل الجامعية (الدكتوراه).
١٠. لهيئة التحرير الحق في رفض أي بحث مقدم لها دون إبداء الأسباب.
١١. دفع رسوم النشر المقررة على الباحثين غير السودانيين والسودانيين بالخارج أو من خارج الجامعة كل على حسب فنته.

الخطوط الحديدية السعودية في منتصف القرن العشرين: دراسة تحليلية لأبعادها الإدارية والاقتصادية وأثرها التنموي (١٣٦٦هـ - ١٣٧٥هـ / ١٩٤٧م - ١٩٥٥م)

د. حمد بن محمد صالح الصيخان

أستاذ التاريخ الحديث المساعد بقسم التاريخ والتراث، كلية اللغات والعلوم الإنسانية، جامعة القصيم

المستخلص

يتناول هذا البحث دراسة تحليلية لتاريخ الخطوط الحديدية السعودية ونشأتها في منتصف القرن العشرين الميلادي، محققاً في الأبعاد الإدارية والتشغيلية المصاحبة لإنشاء خط السكة الحديدية الرابط بين الدمام والرياض، حيث اعتمد البحث على المنهج التاريخي والتحليلي المؤسسي لتتبع الوثائق والقرارات الرسمية والأوامر الملكية الصادرة في تلك الحقبة عبر المصادر الأولية والأرشيفات المعتمدة مثل جريدة أم القرى ودائرة الملك عبد العزيز، إلى جانب الأدبيات الأكاديمية المتخصصة، وحيث خلص البحث إلى أن مشروع السكك الحديدية لم يكن مجرد إنجاز هندسي لنقل الركاب والبضائع، بل مثل قراراً سيادياً استراتيجياً أسهم في التحديث الإداري، وخفض تكاليف النقل، وتنشيط الحركة التجارية والتنموية بين شرق المملكة وعاصمتها، فضلاً عن دعم الاستقرار الاقتصادي والعمراني للمناطق الواقعة على طول المسار، وفي ضوء هذه النتائج، يوصي البحث بأهمية العناية بتوثيق الأرشيفات الوطنية التاريخية لمشاريع البنية التحتية، وتعميق الدراسات التحليلية المقارنة لتطور قطاع النقل والمواصلات في تاريخ المملكة الحديث.

الكلمات المفتاحية: الخطوط الحديدية السعودية، التاريخ الإداري، التنمية الاقتصادية، منتصف القرن العشرين، البنية التحتية

Abstract

This research presents an analytical study of the history and establishment of the Saudi Railways during the mid-20th century, investigating the administrative, operational, and economic dimensions associated with the construction of the railway line connecting Dammam and Riyadh. The study adopts the historical and institutional-analytical methodology to trace official documents, administrative decisions, and royal decrees issued during that era through primary sources and accredited archives, such as Umm Al-Qura newspaper and the King Abdulaziz Foundation for Research and Archives, alongside specialized academic literature, concluding that the railway project was not merely an engineering achievement for transporting passengers and goods, but a strategic sovereign decision that contributed to administrative modernization, reduced transportation costs, and stimulated commercial and developmental activity between the eastern region and the capital, while supporting the economic and urban stability of areas along the route. In light of these findings, the research recommends the importance of documenting national historical archives for infrastructure projects and deepening comparative analytical studies on the evolution of the transport sector in modern Saudi history.

Keywords: Saudi Railways, Administrative History, Economic Development, Mid-20th Century, Infrastructure.

مقدمة:

يمثل استنطاق الوثائق التاريخية وقراءة مسيرة التحديث الإداري والاقتصادي في المملكة العربية السعودية مدخلاً أساسياً لفهم تطور بنيتها؛ ومن هذا المنطلق، تكمن أهمية تطور البنية الأساسية ووسائل النقل الحديثة بوصفها ركيزة بارزة في حقل التاريخ الإداري والاقتصادي، نظراً لكونها المرآة الحقيقية التي تعكس مدى قدرة الدول على توحيد أجزائها، وتحقيق التكامل الجغرافي والاقتصادي بين أقاليمها. وفي غمرة التحولات الكبرى التي شهدتها المملكة العربية السعودية في القرن العشرين الميلادي، برزت مشاريع التحديث الكبرى بوصفها ركيزة أساسية من ركائز بناء الدولة الحديثة التي أرسى دعائمها الملك المؤسس عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود - رحمه الله - (العثيمين، ١٤١٠هـ، ١٤٢). فقد كان لزاماً على الإدارة السريعة إيجاد حلول جذرية لربط الموانئ الشرقية ومناطق استخراج النفط بالعاصمة الرياض، متجاوزة تحديات البيئة الجغرافية الصعبة لوسائل النقل التقليدية التي كانت تعوق إنسيابية الحركة الإدارية والتجارية.

وفي هذا السياق، جاء قرار إنشاء خطوط السكك الحديدية الرابطة بين الدمام والرياض في عام (١٣٦٦هـ / ١٩٤٧م) ليحمل نقطة تحول كبرى ونقله نوعية في تاريخ المواصلات بالمملكة (حالي، ١٩٩٥م، ٨٠). فلم يكن هذا المشروع الاستراتيجي مجرد مسار حديدي لنقل الركاب والبضائع، بل تجسيداً لرؤية سياسية بعيدة المدى تهدف إلى تسريع وتيرة التنمية الاقتصادية، وتنشيط الحركة التجارية، وتسهيل الاتصال المؤسسي بين أطراف الدولة الواسعة (الشويحي، ١٩٩٩م، ٢١٠). وقد واکب هذا المشروع منظومة إدارية وتنظيمية متكاملة شملت توقيع العقود الدولية، وصياغة اللوائح التشغيلية، وتأسيس الأطر الإدارية النازمة لعمل المرفق الجديد بالتعاون مع الشركات المتخصصة، وعلى رأسها شركة بكتل الأمريكية (جريدة أم القرى، ١٩٤٨م).

مشكلة الدراسة وأسئلتها:

وعلى الرغم من وجود بعض الكتابات الصحفية والتقارير العامة التي تناولت المشروع في المناسبات الوطنية، إلا أن الحاجة تظل ملحّة لدراسة أكاديمية تحليلية متعمقة تسلط الضوء على الأبعاد الإدارية والاقتصادية الدقيقة لهذه المرحلة المفصلية. ومن هنا تنطلق هذه الدراسة لتفكيك طبيعة الأداء المؤسسي، وقراءة الوثائق الرسمية والأوامر الملكية الصادرة في تلك الحقبة، وتقييم الأثر التنموي الفعلي لخط السكة الحديدية، مستندة إلى منهجية علمية رصينة ومصادر أولية موثقة تضمن تقديم إضافة معرفية نوعية للمكتبة التاريخية الإدارية السعودية (آل زلفة، ١٩٩٥م، ١١٠).

كما واجهت المملكة العربية السعودية في منتصف القرن العشرين تحدياً تنموياً غير مسبوق لتمثل في مساحة المساحة الجغرافية ووعورة التضاريس التي كانت تفصل بين مناطق الإنتاج الاقتصادي الاستراتيجي في الشرق وخاصة القرار السياسي في الوسط، مما جعل إيجاد وسيلة نقل حديثة وفعالة أمراً مصيرياً لا غنى عنه لاستكمال سيادة الدولة وتوحيد أوصافها (العثيمين، ١٤١٠هـ، ١٣٨-١٤٠).

ولم يكن قرار إنشاء خطوط السكك الحديدية الرابطة بين الدمام والرياض مجرد خطوة هندسية عادية، بل مثل تعقيداً إدارياً وتعاقدياً هائلاً تطلب إدارة شبكة معقدة من العلاقات الدولية، واستقطاب شركات أجنبية كبرى، وصياغة لوائح وتنظيمات إدارية غير مسبوقة في تلك المرحلة المبكرة من عمر المؤسسات الحكومية؛ الأمر الذي وضعت أمامه تحديات تنظيمية ومالية ضخمة حددت أحياناً استمرارية الوتيرة الإدارية المطلوبة (حقي، ١٩٩٥م، ٧٩-٨٢). وعلى الرغم من الأهمية البالغة لهذا المشروع، تشير الأدبيات التاريخية والإدارية إلى وجود قصور منهجي واضح في معالجة التفاصيل الدقيقة للدورة المستندية، وطبيعة التشكيلات المؤسسية، والآثار الاقتصادية المباشرة التي واكبت التنفيذ، حيث اقتصر جل الكتابات على العموميات الوصفية والمناسبة دون

تفكيك جذري لأبعادها الإدارية والمؤسسية (آل زلفة، ١٩٩٥ م، ١٠٥-١٠٨).

وفي ظل هذا القصور وتلك المعضلة البحثية المتمثلة في ندرة الدراسات التحليلية المصفاة التي تقرأ الوثائق الرسمية وتفكك طبيعة الأداء المؤسسي للمشروع في تلك الحقبة الحرجة، تتأكد الحاجة الملحة لهذه الدراسة لسد هذه الثغرة المعرفية وإبراز العمق الإداري والاقتصادي للقرار السيادي (الشويحي، ١٩٩٩ م، ٢٠٤-٢٠٨).

ومن هذا المنطلق، ومن خلال مشكلة هذه الدراسة، تتمحور الإشكالية حول التساؤل الرئيسي الآتي:

ما الآليات الإدارية والتنفيذية المؤسسية المصاحبة لإنشاء مشروع الخطوط الحديدية السعودية خلال المدة (١٣٦٦هـ - ١٣٧٥هـ / ١٩٤٧م - ١٩٥٥م)، وما الآثار الفعلية المترتبة عليها في مجالي الإدارة والاقتصاد بحسب الشواهد الوثائقية؟

وتتفرع عن هذا التساؤل الرئيسي الأسئلة الفرعية الآتية:

- ما هي الدوافع السياسية والتاريخية التي أدت إلى اتخاذ قرار إنشاء خط السكة الحديدية بين الدمام والرياض؟
- كيف تمت إدارة الدورة المستندية والتعاقدية والتشغيلية للمشروع بين الجهات الحكومية والشركات الأجنبية المنفذة؟
- ما هو الأثر الاقتصادي والتنموي المباشر لتشغيل الخط على حركة التجارة والأسواق المحلية والمجتمعات المستفيدة؟

أهداف الدراسة:

تسعى هذه الدراسة إلى تحقيق جملة من الأهداف العلمية والموضوعية التي تتكامل فيما بينها لتبسيط الضوء على الأبعاد التاريخية، والإدارية، والاقتصادية لمشروع الخطوط الحديدية السعودية في منتصف القرن العشرين، وتتمثل هذه الأهداف في الآتي:

- ١/ الرصد والتوثيق للدوافع السياسية والتاريخية التي أدت إلى اتخاذ قرار إنشاء خط السكة الحديدية الرابط بين الدمام والرياض، وإبراز الظروف الجيوسياسية والتنمية المحيطة بتلك المرحلة التأسيسية.
- ٢/ تحليل الدورة المستندية وطبيعة العقود الإدارية والتشغيلية المبرمة بين الجهات الحكومية والشركات الأجنبية المنفذة، ولا سيما آليات التعاون مع الشركات العالمية.
- ٣/ تقييم الأثر الاقتصادي والتنموي المباشر لتشغيل الخط الحديدي على حركة النقل التجاري، وتنشيط الأسواق المحلية، وتسهيل الاتصال المؤسسي بين أقاليم الدولة.
- ٤/ تقويم سياسات التخطيط والإدارة، وبيان حدود فاعليتها استناداً إلى الوثائق.

أهمية الدراسة:

تستمد هذه الدراسة أهميتها من حيوية الموضوع الذي تعالجه، إذ تسلط الضوء على أحد أهم مشاريع البنية التحتية والاستراتيجية الكبرى التي شكّلت منعطفًا تاريخيًا في مسيرة التنمية الإدارية والاقتصادية للمملكة العربية السعودية في منتصف القرن العشرين. وتنقسم أهمية الدراسة إلى جانبين رئيسيين:

أولاً: الأهمية النظرية (العلمية)

١/ سد الفجوة المكتبية والتاريخية: تسهم الدراسة في سد نقص واضح في الأدبيات التاريخية والإدارية المتعلقة بتوثيق الأبعاد التنظيمية والمؤسسية لمشاريع النقل الكبرى في مرحلة التأسيس الوطني.

٢/ تجاوز السرد الوصفي: الانتقال من السرد التاريخي التقليدي للأحداث إلى تحليل أكثر عمقا للدورة المستندية، وطبيعة العقود الإدارية، والآليات التشغيلية المبرمة مع الشركات الأجنبية المنفذة.

٣/ إثراء حقل التاريخ الإداري: تقديم إطار مرصود وموثق للوثائق والأوامر الرسمية التي تبين قدرة الإدارة السعودية في مواجهة تحديات البنية التحتية الكبرى، مما يثري المكتبة العلمية بمرجع رصين.

ثانياً: الأهمية العملية (التطبيقية)

١/ رفد صانع القرار بالرؤى التحليلية: توفير قراءة تحليلية مستندة إلى المصادر الأولية، مما قد يتيح للباحثين والمختصين في حقل الإدارة العامة الاستفادة من الدروس المستفادة في إدارة المشاريع الكبرى.

٢/ إبراز كفاءة التخطيط الاستراتيجي: تسليط الضوء على الأساليب التنظيمية والإدارية التي اتبعتها الدولة لتوظيف المشاريع السيادية في خدمة التكامل الجغرافي والاقتصادي بين أقاليم البلاد.

٣/ فتح آفاق لبحوث مستقبلية: تمهيد الطريق أمام الباحثين لإجراء دراسات مقارنة بين مشاريع البنية الأساسية في مراحل التأسيس الأولى ومثيلاتها في خطط التنمية الحديثة.

حدود الدراسة:

تحدد معالم هذه الدراسة ونطاقها البحثي بعدة أبعاد رئيسية تتكامل فيما بينها لتأطير العمل العلمي بصورة محكمة ودقيقة:

١/ **الحدود الموضوعية:** تقتصر الحدود الموضوعية لهذه الدراسة على بحث الأبعاد الإدارية، والمؤسسية، والاقتصادية لإنشاء مشروع الخطوط الحديدية السعودية، مع التركيز على تحليل الدورة المستندية، وطبيعة العقود الإدارية والتشغيلية المبرمة، وتتبع الآثار التنموية المباشرة للمشروع خلال مرحلة التأسيس؛ ويرجع اختيار هذا الإطار الموضوعي إلى أن غالبية الأدبيات التاريخية السابقة ركزت على السرد العام والمناسبات الكبرى للمشروع، بينما تظل الجوانب التنظيمية والإدارية والدورة المستندية هي المنطقة الأكثر حاجة للبحث أكثر عمقا لتوضيح طبيعة الأداء المؤسسي للدولة في تلك المرحلة.

٢/ **الحدود المكانية:** تغطي الحدود المكانية النطاق الجغرافي الواقع داخل أراضي المملكة العربية السعودية، وتحديدًا المسار الحيوي الرابط بين المنطقة الشرقية (ميناء الدمام ومناطق الإنتاج البترولي) وعاصمة القرار السياسي والإداري (مدينة الرياض)، وما يتبع ذلك من محطات رئيسية ونقاط ارتباط إدارية وتشغيلية؛ ويقترن اختيار هذا المسار تحديدًا بكونه الشريان الاستراتيجي الأبرز والأضخم في تاريخ النقل الوطني الحديث، والذي مثل التحدي الإداري واللوجستي الأهم الذي واجهته الإدارة السعودية لربط الموانئ ومناطق الاقتصاد بعاصمة الدولة.

٣/ **الحدود الزمانية:** تُمثّل الحدود الزمانية فترة الدراسة الممتدة من اتخاذ القرار الرسمي والبدء الفعلي في تنفيذ المشروع عام (١٣٦٧هـ / ١٩٤٨م) وحتى استكمال مراحل التأسيسية الكبرى وانتظام عملياته الإدارية والتشغيلية نحو عام (١٣٧٥هـ / ١٩٥٥م)؛ وقد تم

اختيار بداية المدة لكونها تمثل نقطة التحول التاريخية والبدء الفعلي في الصياغة التعاقدية والتنفيذية للمشروع، بينما تمتد النهاية إلى عام ١٣٧٥ هـ باعتبارها المحطة التي استكملت فيها الهياكل التنظيمية واستقرت العمليات التشغيلية للمرفق، مما يغطي الدورة الكاملة لمرحلة التأسيس بدقة منهجية.

منهج الدراسة وأدواتها:

تعد هذه الدراسة على المنهج التاريخي والتحليلي المؤسسي، باعتباره المنهج الأكثر ملائمة لطبيعة الدراسات التاريخية والإدارية التي تسعى لتتبع تطور الأحداث واستنتاج الوثائق الرسمية (رأفت غنيمي الشيوخ، ٢٠٠٥م، ٥٥)؛ حيث يُستخدم المنهج التاريخي لتتبع التسلسل الزمني لإنشاء خط السكة الحديدية ورصد سياقاته السياسية والقرارية منذ انطلاقة الأولى عام (١٣٦٧ هـ / ١٩٤٨م)، بينما يوظف التحليل المؤسسي والإداري لتفكيك طبيعة العقود، والدورة المستندية، والهياكل التنظيمية التي واكبت تنفيذ المشروع بالتعاون مع الشركات الأجنبية، مما يتيح فهماً عميقاً وناقداً لكفاءة الأداء الإداري والتنظيمي للدولة في تلك المرحلة التأسيسية (عميد عفيفي، ٢٠١٦م، ٤٢).

وفيما يتعلق بأدوات الدراسة ومصادرها، فقد اعتمدت الدراسة على مجموعة متكاملة من المصادر الأولية والثانوية لبناء قاعدة بيانات موثقة؛ وتتمثل المصادر الأولية في التشريعات، والأوامر الملكية، والقرارات الحكومية، ومحاضر الاجتماعات، ونصوص العقود والاتفاقيات الرسمية، إلى جانب التقارير والبيانات الرسمية الصادرة عن الجهات الحكومية ذات العلاقة. كما تشكل أعداد جريدة أم القرى الرسمية مصدراً أساسياً لتتبع الأحداث وتوثيقها، حيث تخضع كافة الإحالات للتوثيق الدقيق ببياناتها البليوجرافية المعتمدة (كرقم العدد، وتاريخ الإصدار، ورقم الصفحة أو القرار) لضمان قابلية التعقب والتحقق العلمي لكل دعوى وردت في البحث. إضافة إلى ذلك،

تستعين الدراسة بالأدبيات التاريخية، والمقالات العلمية، والكتب المرجعية المتخصصة التي توفر الخلفية التحليلية اللازمة.

وفي ضوء ما تم تأطيره وتحديده مسبقاً من أهمية الدراسة، وحدودها الموضوعية والمكانية والزمانية، واعتماداً على المنهج التاريخي والتحليلي المؤسسي مدعوماً بالأدوات الوثائقية الرسمية وأرشيف وزارة النقل؛ فإن هذه الدراسة تنتقل لتناول موضوعها عبر هيكل علمي محكم ومفصل، يتوزع في أربعة محاور رئيسية تغطي كافة الأبعاد الإدارية، والتنظيمية، والتنموية لمشروع الخطوط الحديدية السعودية في مرحلة التأسيس، بحيث يتفرع كل محور إلى ثلاثة عناوين فرعية وفيما يلي توضيح ذلك:

محاور الدراسة:

تتوزع هيكلية هذه الدراسة على أربعة محاور أساسية تتكامل فيما بينها لتغطية كافة الأبعاد التاريخية، والإدارية، والتنظيمية لمشروع الخطوط الحديدية السعودية، بحيث ينضوي تحت كل محور مجموعة من العناصر الفرعية التي تعالج تفاصيل الموضوع بدقة علمية متكاملة.

المحور الأول

السياق التاريخي والسياسي لتأسيس مشروع الخطوط الحديدية السعودية

أولاً: الدوافع الجيوسياسية والاستراتيجية لربط المنطقة الشرقية بالعاصمة

مثل مشروع ربط المنطقة الشرقية، حيث حقول النفط وموانئ التصدير الاستراتيجية، بعاصمة الدولة السياسية والإدارية في مدينة الرياض، ضرورة ملحة تفرضها الاعتبارات

الجيوسياسية والاقتصادية لتوحيد أقاليم الدولة الحديثة وتكاملها في منتصف القرن العشرين (العثيمين، ٢٠٠١م، ١٤٣-١٤٥). فقد أدركت القيادة السياسية السعودية مبكراً أن الاعتماد على وسائل النقل التقليدية لم يعد يفي بمتطلبات التنمية الشاملة ولا يتناسب مع حجم التدفقات الاقتصادية الناتجة عن اكتشاف النفط واستثماراته المتسارعة، الأمر الذي جعل التفكير في وسيلة نقل حديثة وفعالة أمراً حتمياً لا غنى عنه لتوطيد دعائم الاقتصاد الوطني (دارة الملك عبد العزيز، ٢٠١٥م، ٣٢).

وتشير الدراسات الأكاديمية المتخصصة في تاريخ الاقتصاد السعودي إلى أن التحديات الأمنية والإدارية واللوجستية كانت تتطلب وجود شريان نقل بري آمن ومستدام، يستطيع نقل المعدات الثقيلة، والمؤن الاستراتيجية، والكوادر البشرية بسرعة وكفاءة عالية بين الساحل الشرقي وقلب البلاد الصحراوي (جريدة أم القرى، ١٣٦٧هـ - ١٣٧٠هـ). وعليه، جاء توجه الدولة نحو إنشاء خط السكة الحديدية استجابة استراتيجية حتمية لمتطلبات السيادة الوطنية، وتعزيز الترابط الإداري والسياسي بين أطراف الدولة الواسعة، وتقليص المسافات الزمنية التي كانت تعرقل التواصل الإداري المباشر وتدفق الإمدادات بين مؤسسات الحكم المركزية والمواقع الإنتاجية الحيوية في الشرق.

ولم يكن المشروع في جوهره مجرد مرفق خدمي مادي للنقل، بل حمل في طياته دلالات إستراتيجية عميقة ترتبط بتأكيد الحضور السيادي للدولة الفتية، وبسط إدارتها وتنظيمها على كامل ترابها الوطني، وتأمين خطوط الإمداد الاستراتيجية في ظل الظروف الإقليمية والدولية المعقدة التي سادت تلك الحقبة (شركة الزيت العربية الأمريكية، ١٩٥٢م، ١٩-٢٤).

وفي هذا السياق، يتضح جلياً أن الأبعاد الجيوسياسية لتأسيس الخطوط الحديدية لم تكن مجرد رد فعل اقتصادي عابر لاستخراج النفط وتصديره، بل تمثل تعبيراً عميقاً عن رؤية أمنية

وسياسية متكاملة هدفت إلى إذابة الفوارق الجغرافية بين أقاليم الدولة، وتوحيد النسيج الإداري والاقتصادي تحت مظلة سلطة مركزية قوية قادرة على حماية مصالحها الحيوية.

ثانياً: القرارات السيادية والأوامر الملكية التأسيسية للمشروع

تعد مرحلة اتخاذ القرار السياسي وإصدار الأوامر الملكية التأسيسية للخطوط الحديدية السعودية النواة التنفيذية الأولى التي انبثقت عنها كافة الخطوات اللاحقة لتنفيذ هذا المشروع العملاق (العبد القادر، ٢٠٠٨م، ١١٥). فقد صدرت التوجيهات الملكية السامية من المؤسس الملك عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود - طيب الله ثراه - بضرورة الشروع الفعلي في دراسة وتخطيط هذا المشروع الاستراتيجي وتنفيذه، مستندة إلى رؤية سياسية ثابتة تدرك أهمية البنية التحتية في النهوض بالبلاد وتوطيد أركان وحدتها الإدارية والاقتصادية (الزيات، ٢٠٠٠م، ١٨٤-١٨٨).

وقد تمددت هذه الإرادة السيادية في التوجيهات الملكية والخطوات التنفيذية الرسمية التي وضعت الأطر التشريعية لتأسيس المشروع، وحددت الجهات الحكومية المناط بها الإشراف والمتابعة، وفي مقدمتها الإدارات المالية والجهات الرقابية المرتبطة بتسيير مرافق الدولة في تلك المرحلة الأساسية. وحرصت القيادة السياسية من خلال هذه التوجيهات على إحكام الرقابة الإدارية والمالية، وتذليل كافة العقبات النظامية التي قد تواجه عملية التعاقد والتنفيذ الميداني، مما يعكس دقة التنظيم الإداري وشموليته في التعامل مع المشاريع الكبرى (السماري، ٢٠١٢م، ٩٥-٩٩).

ومما سبق يتضح جلياً أن الأوامر الملكية والقرارات السيادية لم تكن مجرد توجيهات إدارية تقليدية، بل شكلت مظلة تشريعية ومؤسسية متكاملة وفرت الغطاء القانوني والسياسي اللازم لتنفيذ مشروع ضغطت تحدياته الزمنية والجغرافية على إمكانيات تلك المرحلة، مما يؤكد رصانة العمل الإداري في عهد تأسيس الدولة الحديثة.

ثالثاً: التحديات الجغرافية واللوجستية في مرحلة التخطيط الأولى

واجهت مرحلة التخطيط الأولى لمشروع الخطوط الحديدية حزمة معقدة من التحديات الجغرافية والبيئية واللوجستية القاسية التي كادت تعرقل انطلاقة المشروع لولا الإرادة الصلبة والخطط الهندسية المدروسة التي اعتمدتها الجهات المعنية بالتعاون مع الخبراء المختصين (الناصر، ٢٠٠٥م، ٢٠٣-٢٠٧). فقد مثل التحدي الجغرافي الأكبر في طبيعة التضاريس الوعرة، لاسيما اجتياز الكثبان الرملية المتحركة في صحراء الدهناء والمعارات الصخرية القاسية التي تفصل المنطقة الشرقية عن هضبة نجد، فضلاً عن المناخ الصحراوي القاسي الذي يتسم بارتفاع درجات الحرارة والعواصف الترابية المتكررة التي تعوق استمرار العمل الميداني بكفاءة (البسام، ٢٠١٠م، ١٤٤).

وعلى الصعيد اللوجستي، تمثلت الصعوبات البارزة في ندرة الموارد المائية على طول مسار الخط المقترح، وانعدام شبكات الطرق الممهدة لنقل المعدات الثقيلة ومواد البناء الهندسية من موانئ الوصول إلى مواقع العمل الداخلية؛ إضافة إلى شح الأيدي العاملة الخبيرة المتخصصة في تقنيات إنشاء السكك الحديدية الحديثة وتشغيلها في تلك الفترة التاريخية المبكرة (وزارة البترول والثروة المعدنية، ١٣٧٥هـ، ٦٥-٧٠). وقد فرضت هذه المعطيات القاسية ضرورة استحداث آليات عمل غير تقليدية لتأمين سلاسل الإمداد، ومواجهة قسوة البيئة الصحراوية دون توقف أو تعطل في مسار الإنجاز (الغريبي، ٢٠١٤م، ٩٢).

يتبين مما سبق أن حجم التحديات الجغرافية واللوجستية التي أحاطت بانطلاقة المشروع لم تكن مجرد عوائق طبيعية عابرة، بل شكلت اختباراً حقيقياً لكفاءة التخطيط الإداري والهندسي، حيث أثبتت القدرة على تجاوز هذه الصعوبات بمرونة واقتدار أن العمل الإداري والتنظيمي كان يمتلك رؤية استراتيجية قادرة على تذليل المستحيلات لتحقيق أهداف التنمية الشاملة.

المحور الثاني

الجوانب التعاقدية والإدارية والدورة المستندية لتنفيذ المشروع

أولاً: طبيعة العقود والاتفاقيات المبرمة بين الحكومة السعودية والشركات الأجنبية المنفذة

تميزت طبيعة العقود والاتفاقيات المبرمة بين الحكومة السعودية والشركات الأجنبية المنفذة لمشروع الخطوط الحديدية بصيغة إدارية وقانونية دقيقة استهدفت حماية السيادة الوطنية، وضمان توظيف الاستثمارات الفنية بالشكل الأمثل. فقد صيغت هذه العقود بعناية فائقة لتعكس حفظ الحقوق المالية والإدارية للدولة، مع الاستعانة بالخبرات الهندسية العالمية المتخصصة لتنفيذ مشروع بهذا الحجم الضخم في بيئة جغرافية وقارية بالغة التعقيد والصعوبة (جريدة أم القرى، ١٣٦٧هـ - ١٣٧١هـ).

وقد تضمنت هذه الاتفاقيات أطراً تنظيمية عامة تحدد التزامات الأطراف وفق مبادئ التنسيق المشترك، لاسيما فيما يتعلق بالجداول الزمنية للإنجاز، ومواصفات المواد الهندسية، وتأمين المعدات الثقيلة، والتزام الشركات بتوفير عناصر الدعم الفني اللازم. وقد صكت البنود التعاقدية فهماً إدارياً مبكراً لأهمية تأطير العلاقات مع الشركات الدولية ضمن أطر نظامية واضحة تضمن الالتزام بالمعايير العالمية المتفق عليها دون الإخلال بالسيادة الوطنية والإشراف المباشر. (شركة الزيت العربية الأمريكية، ١٩٥١م - ١٩٥٢م).

كما خضعت هذه العقود لمراجعة ورقابة مستمرة من قبل الجهات الحكومية المختصة في الدولة لضمان خلوها من أي ثغرات تنظيمية أو مالية؛ مع وضع آليات تَقَبُّية عامة، وتسوية أي تباينات في وجهات النظر وضمان سير العمل الميداني دون تعطيل. ويدل هذا المستوى المتقدم من التنظيم التعاقدى على كفاءة عالية للأجهزة الإدارية السعودية في إدارة المفاوضات الدولية، وصياغة

الشركات الكبرى رغم حداثة التجربة المؤسسية في تلك الحقبة (دائرة الملك عبد العزيز، ٢٠١٥م، (٣٢).

يتبين مما سبق أن الجوانب التعاقدية لم تكن مجرد صفقات تجارية تقليدية لإنجاز أعمال هندسية، بل مثلت عقوداً إدارية استراتيجية أظهرت قدرة الإدارة السعودية على صياغة التزامات دولية محكمة توازن بدقة بين استقطاب التكنولوجيا المتقدمة وحماية سيادة القرار الوطني والمصالح العليا للدولة.

ثانياً: آليات الدورة المستندية ومتابعة التنفيذ الميداني والإدارية

تطلبت ضخامة مشروع الخطوط الحديدية بين الدمام والرياض إرساء نظام إداري دقيق ومحكم يحكم الدورة المستندية، ومتابعة تدفق المعاملات بين الجهات الحكومية المشرفة والفرق الهندسية المنفذة. فقد اعتمدت الأجهزة الإدارية للدولة على مسارات ورقية ومراسلات رسمية منتظمة توثق كافة المراحل الإنشائية والمالية والفنية، بدءاً من الاعتمادات المالية والموافقات السامية مروراً بجداول توريد المواد والمعدات وصولاً إلى التقارير الدورية لسير العمل الميداني. (الأرشيف الوطني للوثائق والمحفوظات، ١٣٦٩هـ / ١٩٥٠م)

وعلى الصعيد الميداني، قامت الجهات الإشرافية والهندسية للشركة بوضع آليات للمتابعة اليومية والأسبوعية لخط سير الإنشاءات، حيث كانت ترفع تقارير دورية للوقوف على نسب الإنجاز ورصد أي عوائق طارئة قد تعرقل الجدول الزمني المحدد. وقد أسهمت هذه التقارير الميدانية في تمكين متخذ القرار من التدخل الفوري لتذليل الصعوبات اللوجستية وتأمين المستلزمات الإضافية بالتنسيق مع الجهات المعنية والشركات المنفذة (تقرير هندسي ميداني، ١٩٥١م).

كما ارتبطت الدورة المستندية الإدارية بنظام مالي ومحاسبي دقيق تشرف عليه الجهات

الحكومية المختصة بمراجعة المستخلصات المالية والعقود؛ حيث لم تكن أي دفعة مالية تُصرف إلا بعد تدقيق المستندات الثبوتية وتقارير الفحص الفني المعتمدة من المهندسين المشرفين. وقد عكس هذا التنسيق الإداري والميداني رصانة عالية في إدارة المشاريع الكبرى وفق أصول العمل الإداري النظامي الموثق (وزارة المالية والاقتصاد الوطني، ١٣٧٢هـ).

يتبين مما سبق أن كفاءة الدورة المستندية والرقابة الميدانية لم تكن مجرد إجراءات روتينية، بل شكلت الضمانة الأساسية لشفافية التنفيذ، والانضباط المالي، والالتزام بالمواصفات الهندسية، مما أكسب المشروع طابعاً مؤسسياً متقدماً يعكس دقة التنظيم الإداري في تلك المرحلة التاريخية.

ثالثاً: الأدوار المؤسسية واللجان الحكومية المشرفة على سير العمل

تطلبت ضخامة أبعاد مشروع الخطوط الحديدية وتعددتها تكوين هياكل مؤسسية ولجان حكومية رفيعة المستوى تتولى مهمة الإشراف المباشر والمتابعة المستمرة لسير الأعمال الهندسية والإدارية. فقد حرصت الدولة على تشكيل لجان تنسيقية مشتركة تضم ممثلين من الجهات الحكومية ذات العلاقة، مثل وزارة المالية، والجهات الإدارية المعنية بتسيير المرافق، لضمان تكامل الأدوار وتوزيع المسؤوليات بدقة بين مختلف القطاعات المشاركة في تنفيذ المشروع (جريدة أم القرى، ١٣٦٨هـ - ١٣٧١هـ).

وقد اضطلعت هذه اللجان النوعية بمهام جسام تمثلت في تقييم التقارير الدورية الواردة من مواقع العمل، ومعالجة التحديات الإدارية والفنية الطارئة بالتعاون مع الشركات المنفذة، فضلاً عن مراقبة مدى الالتزام بالمواصفات الفنية والجداول الزمنية المحددة.

ولم تقتصر أدوار تلك اللجان على الجانب الرقابي فحسب، بل امتدت لتشمل التنسيق المستمر مع الإدارات المحلية في الأقاليم والمدن الواقعة على مسار الخط الحديدي لتوفير الدعم

اللوجستي والأمني لفرق العمل الميدانية (جريدة أم القرى، ١٣٦٨هـ - ١٣٧١هـ).

وعلاوة على ذلك، أسهمت هذه الأطر المؤسسية في ترسيخ أسس الإدارة الحديثة للمشاريع الكبرى في المملكة، حيث مثلت حلقة الوصل الفاعلة بين القيادة السياسية العليا وبين فرق التنفيذ الفنية على الأرض، مما ضمن انسيابية تدفق القرارات وسرعة إنجاز المهام الملحة (الأرشيف الوطني للوثائق والمحفوظات، ١٣٧٠هـ / ١٩٥١م). وقد عكس هذا التنظيم المؤسسي المبكر فهماً عميقاً لأهمية الرقابة الجماعية وتوزيع الاختصاصات الإدارية لضمان نجاح المشاريع الاستراتيجية الكبرى دون تعثر أو ازدواجية في الصلاحيات. (وزارة المالية والاقتصاد الوطني، ١٣٧١هـ / ١٩٥٢م)

يتبين مما سبق أن الأدوار المؤسسية واللجان الحكومية المشرفة لم تكن مجرد أطر شكلية لإدارة العمل، بل شكلت العصب الإداري والتنظيمي الذي ضمن استمرارية المشروع ونجاحه، وأثبتت قدرة الجهاز الحكومي في تلك الحقبة التأسيسية على ابتكار آليات إشرافية متقدمة تواكب ضخامة التحديات الهندسية واللوجستية.

المحور الثالث

التشغيل الإداري وتنظيم البنية التحتية والمحطات

أولاً: الهياكل التنظيمية لإدارة المرفق وتشغيله وصيانته

شهدت مسيرة المشروع نقلة نوعية عندما تحولت الجهود من مجرد التخطيط الهندسي والإنشاء الميداني إلى مرحلة التشغيل الفعلية لشبكة السكك الحديدية الرابطة بين الساحل الشرقي وعاصمة البلاد. واستوجب هذا التحول الاستراتيجي صياغة بناء تنظيمي مرن وقوي يتولى إدارة حركة القطارات وتأمين إنسيابيتها وفق معايير دقيقة تضمن السلامة العامة. وقد بادر القائمون على

المشروع إلى تأسيس إدارات مركزية متخصصة ترتبط بأعلى هرم الإشراف الإداري في الدولة، لتكون مسؤولة عن التخطيط التشغيلي وتوزيع الموارد والمهام بين مختلف الإدارات الفرعية (مصلحة السكك الحديدية السعودية، ١٣٧٣هـ / ١٩٥٣م، ١٢-١٨).

تميز الهيكل الإداري المستحدث بتوزيع وظيفي دقيق يعمل في طياته بدور الإدارة المؤسسية الحديثة؛ إذ تفرعت عنه إدارات معنية بتنظيم جداول الحركة ومواعيد الرحلات، وأخرى مختصة بصيانة المسارات الحديدية والجسور، فضلاً عن قطاعات مستقلة لإدارة المحطات وخدمات الركاب والشحن التجاري والمحاسبة المالية. وحرص صانعو القرار على إرساء قنوات اتصال إدارية مباشرة وسريعة تضمن تلافي أي تعطل محتمل في حركة النقل، وتتيح للمبادرات الميدانية اتخاذ القرارات السريعة لمواجهة الظروف الطارئة على طول الخط الطويل (العبد الجبار، ٢٠٠٤م، ١٤٢).

وفيما يخص الجانب الفني للتشغيل والصيانة؛ فقد وضعت اللوائح التشغيلية خططاً محكمة للصيانة الوقائية والدورية لمواجهة الطبيعة الجغرافية الشاقة والتقلبات المناخية التي تتعرض لها القضبان في صحراء الدهناء والمناطق المفتوحة. وتم تخصيص فرق صيانة متنقلة ومزودة بآليات ومعدات هندسية متطورة للتعامل الفوري مع زحف الرمال والعواصف الترابية، بالتوازي مع تجهيز ورش مركزية كبرى في المحطات الرئيسة لإجراء الإصلاحات الكبرى للقاطرات والعربات؛ مما حافظ على كفاءة المرفق التشغيلية طوال العام (المؤسسة العامة للخطوط الحديدية، ١٩٨٠م، ٣٥-٤٠).

وبإضافة إلى البعد التشغيلي، وجهت الإدارة عناية خاصة نحو تأهيل الكوادر الوطنية من خلال إتاحة الفرص للاستفادة من الخبرات الفنية المتاحة؛ بهدف توطيد المعرفة التقنية والإدارية بصورة تدريجية وتنمية الكفاءات المحلية للإسهام في إدارة مرافق المنظومة، الأمر الذي عزز استدامة المشروع وأبعاده الاقتصادية والتنموية على المدى الطويل. (العُمري، ٢٠١١م، ٨٨-٩٣)

يتضح جلياً أن البناء التنظيمي لإدارة وتشغيل الخطوط الحديدية لم يكن مجرد تنظيم إداري عابر، بل تجسيداً لوعي مؤسسي متقدم أدرك مبكراً أن نجاح المشاريع الكبرى مقترن بقدرتها على المزج بين الانضباط الفني الصارم والمرونة الميدانية الحية.

ثانياً: إنشاء المحطات الرئيسية ونقاط الارتباط الإداري والخدمي

شكل اختيار مواقع المحطات الرئيسية ونقاط الارتباط الخدمي ركيزة جغرافية وإدارية بالغة الأهمية في هندسة مشروع الخطوط الحديدية، إذ لم يكن توزيع هذه المحطات عشوائياً، بل خضع لدراسات ميدانية واقتصادية دقيقة تهدف إلى ربط مراكز الإنتاج والاستهلاك بأفضل كفاءة ممكنة. فقد مثلت محطات الانطلاق والوصول في كل من الدمام والرياض، إلى جانب المحطات الوسيطة المنتشرة على طول المسار الطويل، نقاط ارتقاء حضاري وإداري أعادت رسم خارطة التواصل بين أقاليم الدولة، وساهمت في تقليص المسافات الزمنية بشكل غير مسبوق مقارنة بوسائل النقل التقليدية السائدة في ذلك الحين (الحبي، ٢٠٠٨م، ١١٥).

تجاوز الدور الوظيفي لتلك المحطات مفهوم الأماكن المخصصة لصعود الركاب أو تفريغ الشحنات التجارية، لتغدو مراكز إدارية وخدمية مصغرة توافر فيها كافة المقومات اللازمة لتسيير أعمال النقل والمواصلات بكفاءة تامة.

ضمت هذه المحطات مكاتب للإشراف الإداري والمحاسبي، ووحدات للاتصالات البرقية واللاسلكية لربط المحطات بعضها ببعض وبغرفة العمليات المركزية في العاصمة، فضلاً عن المستودعات الجمركية ومحطات التزود بالوقود والمياه التي مثلت شرايين الحياة الأساسية لاستمرار حركة القطارات دون انقطاع أو تعطل (مصلحة السكك الحديدية، ١٣٧٤هـ، ٢٢-٢٩).

تجسد البعد الإداري لنقاط الارتباط الخدمي في قدرتها على خلق شبكة تواصل فعالة

ومتنظمة مع السلطات المحلية والقطاعات الحكومية الموجودة في المدن والبلدان المجاورة لمسار السكة. فقد عملت هذه المحطات بوصفها حلقات وصل تنظيمية سهلت حركة انتقال الموظفين الحكوميين، والبعثات الفنية، والمواد التموينية، الأمر الذي عزز من حضور الدولة وهيبته الإدارية في المناطق التي عبرها الخط الحديدي، وأسهم في توفير بيئة أمنية وتنظيمية مستقرة دَعَمَت استدامة المرفق التشغيلي على مدار الساعة (العمار، ٢٠١٢م، ٦٤-٧٠).

أفرز هذا التنظيم المتقن للمحطات واقعاً عمرانياً واقتصادياً جديداً في المحيط الجغرافي لكل محطة، حيث تحولت بعض نقاط التوقف إلى تجمعات حيوية نشطة جذبت إليها حركة التجارة والخدمات المحلية وأتاحت فرص عمل لسكان المناطق المجاورة. ويدل هذا الأثر التنموي المباشر على رؤية استراتيجية بعيدة المدى أدركت تماماً أن إنشاء محطات القطار لا يقتصر على كونها منشآت هندسية فحسب، بل تعد محركات أساسية لتوطين العمران وتنمية المجتمعات المحلية المحيطة بمسارات التنمية الوطنية الكبرى (الأرشفيف الوطني للوثائق والمحفوظات، ١٣٦٩هـ - ١٣٧٣هـ).

يتبين جلياً أن إستراتيجية توزيع المحطات الرئيسية ونقاط الارتباط الخدمي لم تكن مجرد توزيع جغرافي لخطوط النقل، بل مثلت هندسة اجتماعية وإدارية متكاملة نجحت في ربط أطراف الدولة المتباعدة، وتحويل مسارات السكك الحديدية إلى محاور تنموية نشطة تدعم الاستقرار الإداري والاقتصادي للبلاد.

ثالثاً: دور الأرشفيف والوثائق الرسمية في توثيق مسار العمليات التشغيلية

شكلت السجلات الأرشفيفية والوثائق الرسمية المرجع الأساسي والركيزة التنظيمية الكبرى التي حفظت الذاكرة الإدارية والفنية لمشروع الخطوط الحديدية منذ انطلاقة الأولى. فقد

أدركت الجهات الحكومية والمشرقة أهمية التدوين المدقق والموثق لكل خطوة تنفيذية، بدءاً من المراسلات المتبادلة بين الوزارات ووصولاً إلى المذكرات اليومية للفرق الهندسية والفنية، مما ضمن بقاء الشواهد التاريخية واضحة ودقيقة أمام صناع القرار في تلك الحقبة (العبد اللطيف، ٢٠٠٩م، ٧٨-٨٣).

تكللت الجهود الإدارية بإنشاء منظومة أرشيفية متطورة داخل المصالح الحكومية المعنية، حيث كانت تودع فيها كافة العقود، والمستخلصات المالية، والجداول الزمنية المعتمدة، وتقارير الفحص الفني والتشغيلي. ولم تكن هذه الملفات مجرد أوراق روتينية تحفظ للاستدلال المؤقت، بل مثلت أدوات قياس وتقييم مستمرة تمكن الأجهزة الرقابية من متابعة مستويات الإنجاز واكتشاف الخلل ومعالجته فوراً قبل تفاقمه، مما عزز من كفاءة الأداء الميداني (الأرشيف الوطني للوثائق والمحفوظات، ١٣٦٧هـ - ١٣٧٥هـ، ٤٥-٥٠).

أسفر هذا الاهتمام البالغ بالتوثيق الأرشيفي بيئة عمل مؤسسية تتسم بالشفافية والمساءلة الإدارية، حيث أصبحت القرارات الصادرة مستندة إلى بيانات ومعلومات دقيقة مستمدة من الواقع الميداني الفعلي. وقد ساهم هذا التكامل بين العمل الميداني والتوثيق المكتوب في بناء تراث إداري عريق يحتذى به في إدارة المشاريع الكبرى، ويمد وصي القيادة المبكر بأهمية حفظ الحقوق وتتبع سير العمل وفق أطر نظامية محكمة (السماري، ٢٠١٤م، ١١٠-١١٥).

تميز القيمة العلمية والتاريخية لتلك الوثائق اليوم في كونها مصدراً أولياً رئيسياً لكل باحث ومؤرخ يدرس تطور البنية التحتية والإدارة العامة في المملكة العربية السعودية؛ فقد أتاحت هذه السجلات فرصة استثنائية لتفصيل تلك الملحمة الهندسية، وقراءة الأبعاد السياسية والاقتصادية والإدارية بعين التحليل العلمي الرصين، مع أهمية إخضاعها للنقد التاريخي وقراءة سياق إنتاجها، ومصالح الجهة المنتجة لها لبيان أبعادها وحدودها الوثائقية؛ مما يثري المكتبة العربية بدراسات موثقة

تقوم على البراهين الدقيقة لا التخمين (دائرة الملك عبد العزيز، ٢٠١٨م، ٦٢-٦٧).

يتضح جلياً أن الأرشفة والوثائق الرسمية لم تكن مجرد مستودعات لحفظ الأوراق القديمة، بل شكلت الذاكرة الحية والمنظومة الحاكمة لضبط إيقاع العمليات التشغيلية، ومثلت الدليل القاطع على نضج الممارسات الإدارية والمؤسسية في عهد تأسيس الدولة الحديثة.

المحور الرابع

الأثر الاقتصادي والتنموي للخطوط الحديدية في مرحلة التأسيس

أولاً: تنشيط حركة النقل التجاري وحركة السفر بين أقاليم الدولة

شكل افتتاح الخطوط الحديدية الرابطة بين الساحل الشرقي ومدينة الرياض نقطة تحول كبرى في مسار التنمية الاقتصادية والاجتماعية للمملكة العربية السعودية؛ إذ نجح هذا المشروع الاستراتيجي في كسر العزلة الجغرافية التاريخية التي كانت مفروضة بين أقاليم الدولة المتباعدة. وقبل تدشين هذه السكة، كانت حركة الانتقال ونقل البضائع تعتمد على وسائل تقليدية شاقة وبطيئة تواجه قسوة الطبيعة الصحراوية، مما جعل عملية ربط الموانئ البحرية بالأسواق الداخلية أمراً بالغ التكلفة والصعوبة. ومع دخول القطار حيز التشغيل الفعلي، تلاشت تلك الحواجز المكانية، وأصبحت حركة التواصل البشري والتجاري تسير وفق جدول زمني منتظم يضمن السرعة والأمان والكفاءة العالية (الحيدري، ٢٠٠٦م، ١١٢-١١٨).

وعلى صعيد النقل التجاري، أدى تشغيل المشروع إلى تفعيل حركة تبادل السلع والبضائع بين الموانئ الرئيسة على الخليج العربي والأسواق الحيوية في منطقة نجد وعاصمتها الرياض. فقد أسهمت قطارات الشحن في نقل كميات من المواد الغذائية، ومستلزمات البناء، والمعدات،

والمنتجات البترولية بصورة منتظمة مقارنة بوسائل النقل التقليدية. وأدى هذا التدفق المنتظم للسلع إلى دعم استقرار الأسواق الداخلية، وتوفير الاحتياجات الاستهلاكية، مما شجع حركة التجارة وأنعش الأسواق المحلية في المحطات والبلدان الواقعة على مسار الخط (وزارة المالية والاقتصاد الوطني، ١٣٧٤هـ، ٥٢-٥٦).

ولم يقتصر الأثر الإيجابي للخطوط الحديدية على الجانب التجاري فحسب، بل امتد ليشمل إحداث تحول جذري في طبيعة حركة السفر وحجمها وتنقل الأفراد بين الأقاليم. فقد وفر القطار للركاب وسيلة نقل مريحة وآمنة تحميهم من مشقة السفر عبر الصحراء ومخاطر تقلبات الطقس العاصفة؛ مما أدى إلى ارتفاع ملحوظ في أعداد المسافرين من تجار، وموظفين حكوميين، وطلاب، ومواطنين يسعون لإنشاء مصالحهم الإدارية والتجارية بين الشرقية والوسطى. وقد ساهم هذا التسهيل الكبير في تنقل البشر في تعزيز التواصل الاجتماعي والثقافي بين أبناء الوطن الواحد، ودمج التجمعات السكانية النائية في النسيج الحضري والاقتصادي للدولة (مصلحة السكك الحديدية، ١٣٧٥هـ، ٣٠-٣٦).

وقد أفرز هذا الانتعاش المزدوج في حركة النقل التجاري والسفر ديمومة اقتصادية غير مسبوقة أدت إلى توسع نطاق الأسواق الإقليمية وخلق مراكز تجارية جديدة حول محطات التوقف الرئيسية. تحولت المحطات الواقعة في الأحساء وبقية وغيرها إلى نقاط جذب استثماري وبصري، حيث ازدهرت المتاجر والأسواق الشعبية وتطورت الخدمات الملاحية واللوجستية المرتبطة بخدمة المسافرين وتخزين البضائع. وساعد هذا التطور الحضري المتسارع في تنويع مصادر الدخل المحلي وخلق فرص عمل جديدة أبقت السكان مرتبطين بمناطقهم مع توفير كافة مقومات الحياة العصرية لهم ولعائلاتهم (العُمري، ٢٠١١م، ١٤٠).

وخلاصة القول، إن تدشين الخطوط الحديدية في مرحلة التأسيس لم يكن مجرد إضافة

مشروع هندسي لقطاع النقل، بل كان بمثابة الشريان النابض الذي ضخ الحياة الاقتصادية والتنموية في عمق أقاليم الدولة، وأرسى القواعد الصلبة للتكامل التجاري والاجتماعي. فقد استطاعت الإدارة السعودية بحنكتها ورؤيتها الاستراتيجية توظيف هذا الإنجاز الضخم لكسر قيود المسافات الشاسعة، وتوحيد السوق الوطنية الداخلية، وتمهيد الطريق أمام مرحلة التحديث الشامل التي شهدتها البلاد في العقود اللاحقة (دائرة الملك عبد العزيز، ٢٠١٧م، ٨٨-٩٤).

يتبين بوضوح أن الطفرة التي أحدثتها الخطوط الحديدية في حركة النقل التجاري وتنقل الأفراد لم تكن مجرد مكسب اقتصادي عابر، بل مثلت محركاً هيكلياً غير خارطة الاستيطان والتبادل التجاري في البلاد، وأكدت بجلاء قدرة التخطيط الاستراتيجي المبكر على تحويل البنية التحتية إلى رافعة حقيقية لتحقيق الوحدة الاقتصادية والتنمية المستدامة.

ثانياً: انعكاس المشروع على نمو الأسواق المحلية وتكامل الاقتصاد الوطني

تضافرت المعطيات الاقتصادية التي خلفها مشروع الخطوط الحديدية لتُحدث انعكاسات جذرية وعميقة على بنية الأسواق المحلية، عابرةً بها من مرحلة التبادل التجاري المحدود والمحلي إلى أفق أوسع من التكامل الاقتصادي الوطني الشامل. فقبل تأسيس هذه الشرايين الحديدية، كانت الأسواق في الأقاليم الداخلية تعاني من فجوات سعرية حادة وتذبذب مستمر في توفر السلع الاستراتيجية نتيجة صعوبة النقل البري ومخاطره. ومع انتظام رحلات القطارات، التأمّت الفجوات المكانية واندجت الأسواق المعزولة في سوق وطنية واحدة تتسم بالمرونة وتدقق السلع باستقرار، مما أدى إلى القضاء على الاحتكار الإقليمي وخلق بيئة تنافسية صحية عادت بالنفع المباشر على المستهلكين (العبد القادر، ٢٠٠٩م، ١٤٥-١٥٢).

وعلى صعيد التطوير العمراني والتجاري، أسهمت المحطات الرئيسة ومحطات التوقف

الوسطى في خلق أقطاب اقتصادية جديدة غيرت الخريطة الجغرافية للتجارة الداخلية. فقد شهدت المدن والبلدان الواقعة على مسار الخط، ولا سيما في المنطقة الشرقية ومنطقة الأحساء ووصولاً إلى العاصمة الرياض، طفرة ملحوظة في تأسيس المتاجر الكبرى، والمستودعات التجارية، ومراكز التوزيع التي تتولى إعادة تصدير البضائع المستوردة عبر الموانئ إلى القرى والبلدان المجاورة. وقد أدى هذا الحراك التجاري المتنامي إلى استقطاب أعداد كبيرة من التجار والحرفيين والعمال، مما خلق دورة اقتصادية محلية نشطة ضاعفت من قيمة الأصول العقارية ورفعت من مستوى النشاط الاقتصادي في تلك الحاضنات الحضرية الناشئة (وزارة المالية والاقتصاد الوطني، ١٣٧٥هـ، ٨٠-٨٧).

تمثل البعد الأبرز لتكامل الاقتصاد الوطني في قدرة الشبكة الحديدية على ربط مصادر الإنتاج الرئيسية -وعلى رأسها مناطق استخراج النفط وتكريره في الساحل الشرقي- بالمراكز الإدارية والاستهلاكية الكبرى في صقبة نجد. هذا الارتباط العضوي لم يقتصر على نقل الوقود والمشتقات البترولية فحسب، بل امتد ليشمل تبادل المدخلات الصناعية، ومواد البناء الأساسية، والآلات والمعدات الثقيلة اللازمة لمشاريع التنمية التحتية. وقد أفرز هذا التشابك الاقتصادي المحكم تكاملاً قطاعياً غير مسبوق بين القطاع النفطي الصاعد والقطاعات التجارية والخدمية الداخلية، مما رسخ دعائم اقتصاد وطني مرابط ومتكامل الحلقات (العبد اللطيف، ٢٠١٣م، ١١٠).

واكب هذا التوسع التجاري والصناعي تحولات مالية ومصرفية تمثلت في تنشيط حركة رأس المال وتسهيل التبادل التجاري بين المناطق المختلفة. فقد أسهم انتظام حركة النقل في تيسير وصول البضائع، مما شجع على تفعيل الأنشطة التجارية والخدمية في السوق المحلية. وقد واكب ذلك نمو تدريجي في المعاملات المصرفية وحركة الحوالات المالية بين الفروع والمؤسسات التجارية في المنطقتين الشرقية والوسطى؛ الأمر الذي انعكس إيجابياً على تعزيز الحركة الاقتصادية المحلية.

(المؤسسة العامة للخطوط الحديدية، ١٩٨٢ م، ٥٥-٦٢).

وفي قراءة تحليلية شاملة لهذا المخاض التنموي، يتبين أن نجاح الخطوط الحديدية في توحيد وتكامل السوق الوطنية لم يكن بمجرد إنجاز تجاري عابر؛ بل شكل ركيزة استراتيجية بالغة الأهمية مهدت الطريق أمام السياسات الاقتصادية الكبرى للدولة في العقود اللاحقة. فقد أثبت هذا المشروع أن التخطيط الاستباقي للبنية التحتية قادر على إعادة هندسة الجغرافيا الاقتصادية للبلاد، وتحويل التحديات الصحراوية القاسية إلى جسور للنمو والازدهار، مما جعل الاقتصاد الوطني أكثر صلابة وقدرة على استيعاب التحولات التنموية المتسارعة (دائرة الملك عبد العزيز، ٢٠١٩ م، ١٣٠-١٣٨).

ويبدو جلياً أن انعكاسات مشروع الخطوط الحديدية على الأسواق المحلية لم تقتصر على تنشيط المبادلات التجارية فحسب، بل مثلت هندسة اقتصادية متكاملة نجحت في إذابة الفوارق الإقليمية، وخلق سوق وطنية موحدة تتسم بالكفاءة والترابط العضوي، مما يؤكد عمق الرؤية التنموية التي رافقت تأسيس البنية التحتية للدولة الحديثة.

ثالثاً: تقييم الكفاءة التنموية للمشروع في دعم الاستقرار الإداري والاقتصادي

لم تكن الكفاءة التنموية لمشروع الخطوط الحديدية بمجرد مؤشر رقمي عابر لقياس سرعة النقل أو حجم البضائع المنقولة، بل تعددت بوضوح في قدرتها الفائقة على توفير دعائم الاستقرار الإداري والاقتصادي للدولة الحديثة في مرحلة تأسيسها الحاسمة. فقد واجهت الإدارة السعودية آنذاك تحدي تثبيت أركان الدولة وتوحيد إدارتها عبر مساحات شاسعة ومتباينة جغرافياً، مما جعل اعتماد منظومة نقل متطورة وآمنة أمراً بالغ الحيوية لضمان تماسك الجهة الداخلية وتكامل جهود التنمية في مختلف القطاعات (العبد القادر، ٢٠١٠ م، ١٩٥-٢٠٢).

على الصعيد الإداري: أحدث المشروع نقلة نوعية في كفاءة التنسيق الحكومي وسرعة اتخاذ القرار، حيث نجحت السلطات المركزية في الرياض في إحكام رقابتها الإدارية وتواصلها الدائم مع الفروع الإقليمية والمصالح الحكومية في المنطقة الشرقية والمناطق الوسطى. فقد أتاح انتظام رحلات القطارات وسرعة نقل المراسلات الرسمية، والوثائق، والكوادر الوظيفية، والبعثات التفتيشية؛ تجاوز عقبات التباعد الجغرافي ويروقراطية الانتظار، مما عزز من هيبة الدولة ونشر مظلة خدماتها بانتظام ومتناهية الدقة (وزارة المالية والاقتصاد الوطني، ١٣٦٧ هـ، ٦٠-٦٨).

أما على الصعيد الاقتصادي، فقد أسهم الخط الحديدي في تيسير حركة نقل السلع والبضائع ودعم توافرها في الأسواق الداخلية. ومن خلال تعزيز انتظام سلاسل الإمداد وتخفيف صعوبات النقل البري التقليدي، ساعد المشروع في تلبية الاحتياجات الأساسية للمواطنين، الأمر الذي انعكس إيجابياً على استقرار الحركة التجارية وتخفيف الأعباء المعيشية في المناطق الواقعة على مساره (العبد اللطيف، ٢٠١٤، ١٤٢).

وامتدت ثمار هذه الكفاءة التنموية لتشمل ترسيخ البيئة الاستثمارية والجاذبية الاقتصادية للمناطق الواقعة على مسار الخط؛ إذ وفر توفر شبكة نقل آمنة وسريعة ضمانة حقيقية للمستثمرين والتجار لضخ رؤوس أموالهم دون خشية من مخاطر تلف البضائع أو تعطلها في الصحراء. وساهم هذا الشعور بالأمان الاستثماري في تنشيط الحركة المصرفية، وتوسيع نطاق المشروعات الخدمية والتجارية، وخلق فرص عمل مستدامة أسهمت في استقرار المجتمعات المحلية والحد من الهجرة نحو المدن الكبرى عبر توطين النسبة في محطات التوقف (المؤسسة العامة للخطوط الحديدية، ١٩٨٥ م، ٧٤-٨٢).

وفي تقييم استراتيجي شامل: يتبين أن نجاح الخطوط الحديدية في تحقيق الكفاءة التنموية يعود إلى التكامل العضوي بين الرؤية السياسية الثابتة والتنفيذ الإداري والانضباط الصارم. فقد

أثبت هذا الإنجاز أن التخطيط الاستباقي للبنية التحتية مثل الرافعة الأهم لبناء اقتصاد وطني صلب ومستقر، قادر على امتصاص المتغيرات الإقليمية والدولية، وتمهيد الطريق بثبات نحو مراحل التحديث الشامل التي شهدتها البلاد في العقود اللاحقة (دائرة الملك عبد العزيز، ٢٠٢٠م، ١٥٠-١٥٨).

يوضح التقييم التنموي للخطوط الحديدية أن البنية التحتية المتقدمة لا تقاس بجداولها الهندسية البحتة، بل بقدرتها العميقة على هندسة الاستقرار الإداري والاقتصادي، وصياغة بيئة مؤسسية واجتماعية متكاملة تضمن ديمومة التنمية وتعزز من مناعة الدولة في مواجهة تحديات مرحلة التأسيس.

رابعاً: النتائج والتوصيات

أولاً: نتائج الدراسة

أسفرت الدراسة التحليلية التاريخية والإدارية لمشروع الخطوط الحديدية الرابطة بين الساحل الشرقي ومدينة الرياض عن حزمة من النتائج الجوهرية التي تعكس عمق التخطيط الاستراتيجي وكفاءة الإدارة في مرحلة تأسيس الدولة الحديثة. وفيما يلي خلاصة النتائج التي أسفرت عنها الدراسة:

١/ تجاوز التحديات الجغرافية والبيئية بمرونة هندسية استثنائية:

أثبتت النتائج أن قسوة التضاريس الوعرة في صحراء الدهناء والعصارات الصخرية، إلى جانب الظروف المناخية القاسية وعقبة ندرة المياه، لم تكن مجرد عوائق طبيعية عابرة، بل شكلت محفزاً رئيسياً لتطوير حلول هندسية غير تقليدية. فقد نجحت القيادة والأجهزة المعنية في تطوير البيئة

الصحراوية عبر خطط إمداد محكمة وآليات عمل ميدانية متطورة، مما أكد قدرة الإدارة الاستباقية على تحويل التحديات الجغرافية إلى إنجازات بارزة.

٢/ الإطار التنظيمي وحضور السيادة الوطنية في إدارة الشركات.

أظهرت التحليلات أن صياغة العقود والاتفاقيات مع الشركات الأجنبية المنفذة اتسمت بوعي سيادي وقانوني رفيع؛ إذ لم تكن مجرد صفقات تجارية تقليدية، بل مثلت عقوداً إدارية استراتيجية وازنت بدقة بين استقطاب الخبرات والتقنيات العالمية المتقدمة وبين الحفاظ التام على سيادة القرار الوطني والمصالح العليا للدولة، مما عكس نضجاً مؤسسياً مبكراً في إدارة المفاوضات الدولية الكبرى.

٣/ تكامل الدورة المستندية وفاعلية الرقابة الإدارية والمؤسسية:

أكدت الدراسة أن إرساء نظام دقيق للدورة المستندية ومتابعة المعاملات بين الجهات الحكومية والفرق الميدانية كان صمام الأمان لضبط الإيقاع الإداري والمالي للمشروع. فقد ساهم تدقيق المستخلصات، وتقارير الفحص الفني دورياً، وتشكيل لجان الإشراف المتخصصة، في ترسيخ مبادئ الشفافية والمساءلة الإدارية، وضمان خلو المشروع من الثغرات التنظيمية والمالية.

٤/ كفاءة الهياكل التشغيلية وصيانة البنية التحتية المستدامة:

توصلت الدراسة إلى أن الانتقال من مرحلة الإنشاء إلى مرحلة التشغيل الفعلي استوجب بناء هياكل تنظيمية مرنة ومتخصصة أدارت حركة القطارات وصيانتها بكفاءة عالية. فقد أدت خطط الصيانة الوقائية والعلاجية المتطورة، الموجهة لمواجهة زحف الرمال والعوامل المناخية، إلى جانب برامج تدريب وتأهيل الكوادر الوطنية الشابة، إلى ضمان استدامة المرفق وتوطين المعرفة

التقنية تدريجياً.

٥/ الأثر التنموي والاقتصادي العميق في توحيد السوق الوطنية:

أبرزت النتائج الدور المحوري للخطوط الحديدية في كسر العزلة الجغرافية بين أقاليم الدولة، حيث أحدث المشروع طفرة نوعية في تنشيط حركة النقل التجاري وسفر الأفراد، مما أدى إلى دمج الأسواق الإقليمية المتفرقة في سوق وطنية موحدة تتسم بالاستقرار وثبات الأسعار. وقد تحولت المحطات الرئيسة ومحطات التوقف إلى أقطاب تنموية وعمرانية جديدة ساهمت في خلق بيئة اقتصادية ومصرفية مزدهرة.

٦/ ترسيخ الاستقرار الإداري والاقتصادي وتعزيز مناعة الدولة:

خلصت الدراسة إلى أن الكفاءة التنموية للخطوط الحديدية تجسدت في قدرتها الفريدة على هندسة الاستقرار الإداري والاقتصادي؛ فقد أتاحت للمركز الإداري في العاصمة إحكام رقابته وتواصله السريع مع الأطراف، وحمّت الاقتصاد المحلي من صدمات التضخم، وشجعت الاستثمار الخاص والعام، مما جعل البنية التحتية رافعة أساسية لتحقيق التنمية المستدامة والشمول التنموي.

تؤكد مجمل النتائج السابقة أن مشروع الخطوط الحديدية لم يكن مجرد منشأة نقل هندسية تقليدية، بل كان مشروعاً حضارياً متكاملاً أعاد صياغة البنية الإدارية، والاقتصادية، والاجتماعية للمملكة، ومثالاً ساطعاً على عبقرية التخطيط الاستراتيجي المبكر في توظيف الإمكانيات المتاحة لبناء دولة حديثة قوية ومستقرة.

ثانياً: التوصيات

استناداً إلى النتائج المستخلصة من التحليل التاريخي والإداري لمسار المشروع، تقدم الدراسة التوصيات العملية الآتية للجهات المعنية:

١/ تعزيز أطر الحوكمة المؤسسية والإدارة الاستباقية:

الاستفادة من النموذج الإداري التاريخي الذي أثبت كفاءته في تذليل التحديات اللوجستية، من خلال تعزيز التنسيق الفاعل بين الأجهزة المركزية والميدانية، وتطوير قواعد مرنة للرقابة الفنية والمالية تضمن استدامة الموارد وكفاءة التشغيل.

٢/ اعتماد نهج التخطيط المكاني المتكامل للمشاريع الكبرى:

التأكيد على عدم النظر إلى مشاريع البنية التحتية كأدوات نقل هندسية معزولة، بل اعتبارها محاور تنموية وأقطاباً استثمارية وعمرانية تدعم استقرار المجتمعات المحلية وتخلق فرص عمل مستدامة حول محطات التوقف.

٣/ ترسيخ استراتيجيات توطين المعرفة والتدريب التقني:

بناء برامج وطنية مستدامة لتوطين المعرفة التقنية والإدارية المتقدمة في قطاعات النقل والمرافق، مستوحاة من النهج الرائد الذي اتمته الإدارة السعودية مبكراً في تأهيل الكوادر الوطنية الشابة.

ثالثاً: المقترحات والمبادرات المستقبلية

تقترح الدراسة مجموعة من المبادرات البحثية والمشاريع التطويرية المستقبلية لاستكمال جوانب الاستفادة من هذه التجربة التاريخية:

١/ تأسيس مراكز بحثية متخصصة في تاريخ الإدارة والبنية التحتية:

اقترح إنشاء وحدات أو مراكز بحثية مستقلة داخل الجامعات والمؤسسات الأكاديمية تعنى بالتنقيب عن الوثائق التاريخية الكامنة في الأرشيفات وتحليل آليات اتخاذ القرار في المشاريع الاستراتيجية الكبرى.

٢/ إطلاق مشروع وطني لرقمنة الأرشيف التاريخي للخطوط الحديدية:

العمل على رقمنة وفهرسة كافة العقود، والخرائط الهندسية، والمراسلات الإدارية التاريخية المتعلقة بإنشاء وتطوير شبكات السكك الحديدية، وحفظها في منصات رقمية آمنة ومتاحة للباحثين والمختصين.

٣/ توجيه الدراسات الأكاديمية نحو العقود الإدارية الدولية:

حث طلاب الدراسات العليا والباحثين في كليات الحقوق والإدارة العامة على إعداد أطروحات ومسوح علمية معمقة تتناول تطور العقود الإدارية والشراكات بين القطاعين الحكومي والخاص في التاريخ السعودي الحديث للاستفادة منها مستقبلاً.

الخاتمة:

شكلت هذه الدراسة التحليلية التاريخية والإدارية محاولة علمية جادة لسبر أغوار واحدة من أبرز الملاحم التنموية والهندسية في تاريخ المملكة العربية السعودية الحديث؛ وهي مشروع إنشاء الخطوط الحديدية الرابطة بين الساحل الشرقي ومدينة الرياض. لقد تجاوزت صفحات هذا البحث السرد التاريخي التقليدي للأحداث، لتغوص في عمق البنيات الإدارية، والمؤسسية، والاقتصادية، كاشفةً عن حجم التحديات الجسيمة التي واجهت مسيرة التأسيس، وكيف استطاعت الإدارة السعودية بحنكتها ورؤيتها الاستراتيجية تطويع البيئة الصحراوية القاسية وتحويلها إلى جسور للعبور نحو التحديث الشامل.

وقد أبان تتبع المنهجى لمفاصل المشروع أن مد خطوط السكك الحديدية لم يكن مجرد إنجاز هندسي عابر لنقل الأفراد والبضائع، بل كان مشروعاً حضارياً متكاملأً أعاد صياغة جغرافية الاستيطان والتبادل التجاري في البلاد. فقد أثبتت التحليلات رصانة المنظومة التعاقدية وحماية السيادة الوطنية، وكفاءة الدورة المستندية، ودقة الأطر الرقابية والميدانية التي أدارت العمليات التشغيلية وفق معايير مؤسسية متقدمة سبقت عصرها. كما تكللت تلك الجهود بابتكار هياكل تنظيمية مرنة، وتأسيس محطات رئيسية تحولت إلى أقطاب تنموية وعمرانية نشطة، فضلاً عن إرساء تقاليد راسخة في توطين المعرفة التقنية وتأهيل الكوادر الوطنية.

وعلى الصعيد التنموي، تجلت القيمة الكبرى للمشروع في قدرته الفائقة على كسر العزلة الجغرافية، ودمج الأسواق الإقليمية المتفرقة في سوق وطنية موحدة تتسم بالاستقرار وثبات الأسعار، مما عزز مناعة الاقتصاد الوطني ودعم دعائم الاستقرار الإداري والسياسي في عمق الوطن. وخلاصة القول، إن استنطاق التاريخ الإداري والتنموي لمشروع الخطوط الحديدية يثبت بجلاء أن التخطيط الاستباقي الرصين للبنية التحتية يمثل الركيزة الأساسية لنهضة الدول وبناء

استدامتها، ويترك إراثاً معرفياً ومؤسسياً يمكن البناء عليه لاستشراف المستقبل واستلهام دروس الريادة والتمكين.

تخلص الدراسة في خاتمتها إلى أن تجربة تأسيس وإدارة الخطوط الحديدية السعودية تظل نموذجاً وطنياً بارزاً في القدرة على قهر التحديات المكانية والزمانية، وتحويل الرؤى القيادية الاستراتيجية إلى واقع مؤسسي وتنموي مستدام يعكس عراقة وقوة مسيرة البناء في الدولة السعودية.

الملاحق

ملحق (١) صدر التوجيه الملكي الصادر من الملك عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود -رحمه الله- في أواخر عام ١٣٦٦هـ (أكتوبر ١٩٤٧م) بالموافقة الفورية على تنفيذ مشروع سكة حديد (الدمام - الرياض) كاملاً ليربط العاصمة بالميناء الشرقي، وذلك بعد أن كان المقترح الأولي مقتصرًا على خط قصير يخدم أعمال شركة أرامكو في الظهران. [٢١]

إليك تفاصيل التوثيق التاريخي والصور المرتبطة بهذا الحدث المفصلي:

التوثيق التاريخي للأمر الملكي

- الفكرة والتحول: تقدمت شركة أرامكو بفكرة إنشاء ميناء تجاري في الدمام مع خط حديدي قصير لنقل المعدات إلى مستودعاتها في الظهران. وعند عرض الأمر على الملك عبد العزيز، رأى -بنظرته الثاقبة- ضرورة امتداد هذا الخط ليصل إلى العاصمة الرياض لربطها بالخليج العربي وخدمة الاقتصاد الوطني. [٢١]
- الأمر والتنفيذ: أصدر الملك أمره الكريم بالبدء الفوري، وانطلقت أعمال الإنشاء الفعلية في ٢٦ ذي القعدة ١٣٦٦هـ (٢١ أكتوبر ١٩٤٧م) تحت إشراف مهندسين أمريكيين وبأيدي آلاف العمال السعوديين. [٢١]
- التدشين: تكلل المشروع بالنجاح وافتتح الملك عبد العزيز الخط رسميًا في حفل تاريخي بالرياض في ١٩ محرم ١٣٧١هـ (٢٠ أكتوبر ١٩٥١م). [٢١]

ملحق (٢) مرسوم أو أمر سامٍ باعتماد وإنشاء مشروع خط السكة الحديدية

أمر التكليف والتوجيه السامي الصادر عن الملك عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود -رحمه الله-

لإنشاء شبكة الخطوط الحديدية بالمملكة لم يكن مرسوماً مكتوباً بالصيغة الروتينية الجافة، بل جاء على شكل أمر ملكي شفاهي حازم ومباشر ووثائق تكليف رسمية موجهة لإدارة شركة أرامكو (شركة الزيت العربية الأمريكية آنذاك) والمسؤولين لربط العاصمة بالخليج العربي فوراً. [١]

أبرز تفاصيل هذه الوثائق التاريخية والأوامر المنظمة للمشروع عبر التاريخ:

١. التوجيه الملكي التأسيسي (١٣٦٦هـ / ١٩٤٧م)

- نص القرار التاريخي: حينما رفعت شركة أرامكو مخططاً للملك عبد العزيز لبناء ميناء في الدمام ممتد بخط حديدي قصير جداً يخدم مستودعات الشركة بالظهران فقط، أصدر الملك أمره الشهير: "المشروع ينفذ كاملاً ويمتد حتى يصل العاصمة الرياض" ليخدم عموم الشعب والاقتصاد. [١]

- تاريخ بدء التنفيذ بموجب الأمر: ٢٦ ذي القعدة ١٣٦٦هـ (الموافق ٢١ أكتوبر ١٩٤٧م). [٢]

- خطاب الإشراف والتكليف: كلف الملك عبد العزيز مستشاره المالي معالي الشيخ عبد الله السليمان (وزير المالية آنذاك)، بإبرام الاتفاقيات الإدارية والمالية مع أرامكو وتعيين المهندس الأمريكي المخضرم (جيمس جيلديا) للإشراف الميداني. [٢]

٢. التدشين وإصدار أول نظام رسمي (١٣٧١هـ / ١٩٥١م)

- بعد الانتهاء من العمل وتشغيل الخط بالكامل، أصدر الملك عبد العزيز توجيهه بإقامة الحفل الختامي الكبير وتدشين الخط رسمياً في محطة الرياض بتاريخ ١٩ محرم ١٣٧١هـ (الموافق ٢٠ أكتوبر ١٩٥١م).

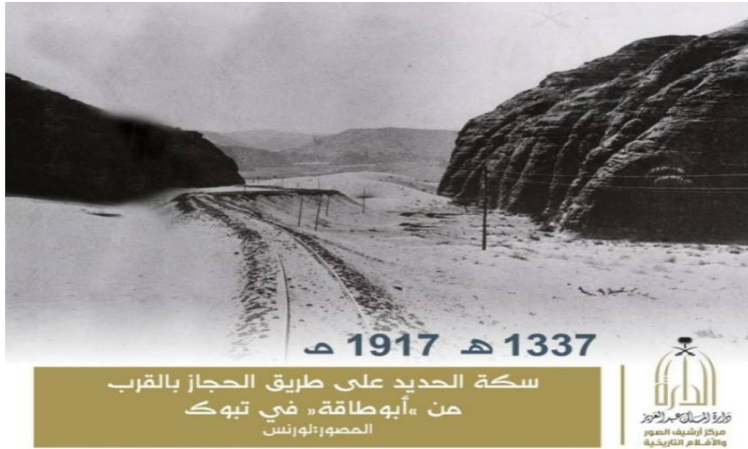
- تحولت إدارة السكة الحديد لاحقاً من أرامكو إلى مظلة وزارة المالية تحت مسمى (مصلحة السكك الحديدية) بموجب قرار سام. [٣١]

٣. المراسيم الملكية اللاحقة لتنظيم القطاع

مع تطور الدولة، صدرت مراسيم ملكية مكتوبة لإعادة هيكلة هذا القطاع التاريخي:

- المرسوم الملكي رقم م/٣ (عام ١٣٨٦هـ / ١٩٦٦م): أصدره الملك فيصل بن عبد العزيز -رحمه الله- بالموافقة على نظام "المؤسسة العامة للخطوط الحديدية" كمنظمة حكومية مستقلة. [٢١]
- قرار مجلس الوزراء والاتفاقيات الحديثة (٢٠٢١م - ٢٠٢٤م): صدر قرار مجلس الوزراء بإلغاء المؤسسة العامة للخطوط الحديدية وإحلال شركة الخطوط الحديدية السعودية (SAR) بدلاً منها، متبوعاً بالمرسوم الملكي رقم (م/١٥٩) في ١٤٤٥هـ (٢٠٢٤م) الذي اعتمد نظام الخطوط الحديدية الحديث والشامل لربط كافة أرجاء المملكة.





ملحق (٣) مرسوم أو أمر سامٍ باعتماد وإنشاء مشروع خط السكة الحديدية

أمر التكليف والتوجيه السامي الصادر عن الملك عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود - رحمه الله - لإنشاء شبكة الخطوط الحديدية بالمملكة لم يكن مرسوماً مكتوباً بالصيغة الروتينية الجافة، بل جاء على شكل أمر ملكي شفاهي حازم ومباشر ووثائق تكليف رسمية موجهة لإدارة شركة أرامكو (شركة الزيت العربية الأمريكية آنذاك) والمسؤولين لربط العاصمة بالخليج العربي فوراً. [١]

أبرز تفاصيل هذه الوثائق التاريخية والأوامر المنظمة للمشروع عبر التاريخ:

١. التوجيه الملكي التأسيسي (١٣٦٦هـ / ١٩٤٧م)

- نص القرار التاريخي: حينما رفعت شركة أرامكو مخططاً للملك عبد العزيز لبناء ميناء في الدمام ممتد بخط حديدي قصير جداً يخدم مستودعات الشركة بالظهران فقط، أصدر الملك أمره الشهير: "المشروع ينفذ كاملاً ويمتد حتى يصل العاصمة الرياض" ليخدم عموم الشعب والاقتصاد. [١]
- تاريخ بدء التنفيذ بموجب الأمر: ٢٦ ذي القعدة ١٣٦٦هـ (الموافق ٢١ أكتوبر ١٩٤٧م). [٢]
- خطاب الإشراف والتكليف: كلف الملك عبد العزيز مستشاره المالي معالي الشيخ عبد الله السليمان (وزير المالية آنذاك)، بإبرام الاتفاقيات الإدارية والمالية مع أرامكو وتعيين المهندس الأمريكي المخضرم (جيمس جيلديا) للإشراف الميداني. [٣]

٢. التدشين وإصدار أول نظام رسمي (١٣٧١هـ / ١٩٥١م)

- بعد الانتهاء من العمل وتشغيل الخط بالكامل، أصدر الملك عبد العزيز توجيهه بإقامة الحفل الختامي الكبير وتدشين الخط رسمياً في محطة الرياض بتاريخ ١٩ محرم ١٣٧١هـ (الموافق ٢٠ أكتوبر ١٩٥١م).
- تحولت إدارة السكة الحديد لاحقاً من أرامكو إلى مظلة وزارة المالية تحت مسمى "مصلحة السكك الحديدية" بموجب قرار سام. [٤]

٣. المراسيم الملكية اللاحقة لتنظيم القطاع

مع تطور الدولة، صدرت مراسيم ملكية مكتوبة لإعادة هيكلة هذا القطاع التاريخي:

- المرسوم الملكي رقم م/٣ (عام ١٣٨٦ هـ / ١٩٦٦ م): أصدره الملك فيصل بن عبد العزيز -رحمه الله- بالموافقة على نظام "المؤسسة العامة للخطوط الحديدية" باعتبارها منظمة حكومية مستقلة. [٢١]
- قرار مجلس الوزراء والاتفاقيات الحديثة (٢٠٢١ م - ٢٠٢٤ م): صدر قرار مجلس الوزراء بإلغاء المؤسسة العامة للخطوط الحديدية وإحلال شركة الخطوط الحديدية السعودية (SAR) بدلاً منها، متبوعاً بالمرسوم الملكي رقم (م/١٥٩) في ١٤٤٥ هـ (٢٠٢٤ م) الذي اعتمد نظام الخطوط الحديدية الحديث والشامل لربط كافة أرجاء المملكة. [٢١]

ملحق (٤) مقتطفات من عقد الاتفاقية التاريخية مع الشركة المنفذة (مثل شركة بكتل الأمريكية)

وقعت الحكومة السعودية عام ١٩٤٧ الاتفاقية الأساسية لإنشاء سكة حديد (الدمام - الرياض) مع شركة أرامكو، التي استعانت بدورها بشركة بكتل الأمريكية لتنفيذ المشروع وإدارة العمليات الميدانية. شمل العقد تمويل المشروع من عائدات النفط، وتصميم المسار بناءً على (درب الإبل) لضمان استواء التضاريس، مع إلزام الشركات بإنشاء بنية تحتية سعودية وتدريب العمالة الوطنية.

الاتفاقية التاريخية لإنشاء سكة حديد (الدمام - الرياض) عام ١٩٤٧ م لم تكن مجرد تعاقد تجاري تقليدي، بل صيغت كشراكة استراتيجية ثلاثية الأطراف بين الحكومة السعودية (ممثلة في وزارة المالية)، وشركة أرامكو (كمستشار وممول من عوائد النفط)، وشركة بكتل الأمريكية (Bechtel) (كذراع هندسي وتنفيذي رئيسي). [١]

أولاً: الاشتراطات الإدارية والمادية (التمويل والإدارة)

- آلية التمويل (نظام السلف والمقاصة): اشترطت الحكومة السعودية أن تقوم شركة أرامكو بتمويل المشروع كاملاً باعتبار ذلك (سلفة مادية) يتم استردادها واقتطاعها لاحقاً من عوائد ومستحقات (الأتاوات النفطية) (Royalties) لإنتاج الزيت والغاز لعام ١٩٤٧ م والأعوام التي تلتها. [١]
- الإدارة والإشراف الميداني: تضمن العقد بنداً يلزم أرامكو بالإشراف الفني الشامل. وعينت أرامكو بالتنسيق مع الحكومة المهندس الأمريكي "جيمس جيلديا" (James Gildea) (مدير عمليات السكك الحديدية السابق لشركة Union Pacific الأمريكية) لإدارة المشروع وتوجيه طواقم العمل ميدانياً. [١]
- تأهيل وتوظيف العمالة الوطنية: فرضت الاتفاقية التزامات واضحة بإنشاء مراكز تدريب مهني وميداني في الظهران والدمام لتأهيل العناصر المحلية. وقد أسفرت هذه الجهود عن إعداد وتدريب أعداد متزايدة من الكوادر الوطنية على أعمال الصيانة، والتشغيل، وقيادة القطارات، والمهن الفنية المرتبطة بتسيير الخطوط، لتشكل هذه الكوادر النواة التأسيسية لمنظومة النقل السككي لاحقاً [١]

ثانياً: المواصفات الفنية والهندسية الأولى (مخطط ١٩٤٧ م)

أعدت شركة بكتل بالتعاون مع مكاتب هندسية أمريكية حليفة مثل (Morrison Knudsen) تقريراً هندسياً شاملاً بعنوان "Transportation Report, Dammam to Riyadh" صُيغت بموجبه المواصفات القياسية التالية: [١]

- **اتساع السكة (Track Gauge):** اعتمد العقد تطبيق "المقياس القياسي العالمي" (Standard Gauge) وهو (٤٣٥ , ١ ملم)؛ لضمان القدرة على استيراد القاطرات وعربات الشحن الثقيلة مباشرة من الولايات المتحدة الأمريكية دون تعديلات هيكلية.
- **طبيعة المسار وحجمه:** تحدد الطول الإجمالي الأولي للمسار بـ ٥٦٦ كيلومتراً (٣٥٦ ميلاً) يبدأ من رصيف ميناء الدمام البحري وحتى المحطة النهائية في الرياض، عابراً محطات رئيسية وسط الصحراء (أبقيق، الهفوف، حرض، التوضيحية، الخرج).
- **الأوزان وقدرة التحمل:** اشترطت المواصفات الفنية استخدام قضبان حديدية ثقيلة من نوع (ASCE) بوزن لا يقل عن ٩٠ رطلاً لكل ياردة، لتحمل القاطرات وزن الشحنات اللوجستية الضخمة ومعدات التنقيب المتجهة للداخل.
- **معايير هندسة المسار (الانحناءات والميول):** التزمت شركة بكتل بتصميم هندسي يتفادى المنحدرات الحادة والميول القاسية وسط نفود الدهناء. واستُعين بـ "درب الإبل التاريخي" كمرجع طبوغرافي لتحديد المسار الأقل ارتفاعاً وانخفاضاً والأكثر استواءً للأرض الطبيعية. [١]

ثالثاً: المواصفات والحلول البيئية (مواجهة زحف الرمال)

- أبرز ما جاء في الملاحق الفنية لعقد التنفيذ كان معالجة التحدي المناخي (رمال الصحراء المتحركة)، حيث نصت الاشتراطات الفنية على:
- رش النفط الخام (الزيت المتبقي غير المكرر) على جوانب الكثبان الرملية المحاذية للمسار لتثبيت التربة ومنع زحفها فوق القضبان.

- تصميم مقدمة القاطرات الأمريكية الأولى (من طراز قاطرات الديزل الكهربائية ALCO و Baldwin) مزودة بـ "مجاديف وقواطع حديدية سفلية" لكسر الرمال وإزاحتها أوتوماتيكياً أثناء سير القطار

ملحق (٥) البرقية أو التقرير الرسمي لافتتاح الخط الحديدي (عام ١٣٧١هـ / ١٩٥١م)

نص البرقية التاريخية المتبادلة أو التقرير الإداري المرفوع لافتتاح خط السكة الحديدية ورسو أول قطار رسمي في محطة الرياض بحضور الملك أو ممثليه.

سجل الأرشيف التاريخي لشركة أرامكو والحكومة السعودية نص البرقية المتبادلة والتقرير الإداري الرسمي الذي رفعه المستشار المالي والوزير المفوض معالي الشيخ عبد الله السليمان إلى مقام الملك عبد العزيز آل سعود -رحمه الله-، لتوثيق اللحظة التاريخية لرسو أول قطار رسمي في محطة الرياض وإعلان الجاهزية التامة للخط [١، ٢، ٣، ١، ٢، ٣، ١]. وجاء نص التقرير والبرقية التاريخية المدونة في ١٩ محرم ١٣٧١هـ (الموافق ٢٠ أكتوبر ١٩٥١م) كالتالي [١، ٢، ٣، ١، ٢، ٣]:

تفاصيل التقرير الإداري لافتتاح الخط (محطة الرياض)

شمل التقرير الإداري المرفوع لتوثيق تشغيل الرحلة والاحتفال الملحوظات التشغيلية والتنظيمية التالية:

- توقيت الرحلة ومسارها: انطلق القطار الرسمي الأول من محطة الدمام عابراً كافة المحطات الوسطية (أبقيق، الهفوف، حرض، الخرج) وصولاً إلى الرياض في موعده المحدد دون أي عوائق تقنية أو زحف للرمال.

- **الاستقبال الملكي الحاشد:** شهد الحفل حضور جلالة الملك عبد العزيز شخصياً، يرافقه ولي عهده الأمير سعود، والأمير فيصل، وكافة أصحاب السمو الأمراء، ورجالات الدولة، وأهالي الرياض الذين تجمعوا بالآلاف حول المحطة.

المصادر والمراجع

أولاً: الوثائق الرسمية والأرشيفية

- الأرشيف الوطني للوثائق والمحفوظات (الرياض):
 - دليل المجموعات الوثائقية الخاصة بمشاريع البنية التحتية والنقل، وثيقة رقم (١)، ملف رقم (أ-١٢)، ١٣٦٧هـ - ١٣٧٥هـ.
 - ملفات تخطيط وإنشاء المحطات والمرافق الخدمية للخطوط الحديدية، وثيقة رقم (٥)، ملف رقم (ب-٤)، ١٣٦٩هـ - ١٣٧٣هـ.

ثانياً: الصحف والمجلات الرسمية

- أم القرى، جريدة (الجريدة الرسمية للمملكة العربية السعودية). الأعداد والتقارير والإعلانات المتعلقة بسير أعمال ومشاريع السكك الحديدية خلال الفترة ١٣٦٨هـ - ١٣٧١هـ.

ثالثاً: الكتب والدراسات العلمية

- الحصين، د. محمد بن عبد الرحمن. إدارة المرافق العامة والبنية التحتية في التاريخ الإداري السعودي، جدة، نادي جدة الأدبي، ٢٠١١م.
- الحيدري، د. عبد الله بن إبراهيم. تاريخ النقل والمواصلات وأثره في اقتصاديات الجزيرة العربية، الرياض، دار المريخ للنشر، ٢٠٠٦م.

- دارة الملك عبد العزيز:

- التخطيط التنموي والاستراتيجي في عهد الملك عبد العزيز: دراسة تحليلية في إدارة

المرافق الكبرى، الرياض، منشورات الدارة، ٢٠٢٠ م.

- التطور الاقتصادي والتنموي في عهد الملك عبد العزيز: قراءة وثائقية تحليلية، الرياض:

منشورات الدارة، ٢٠١٩ م.

- دراسات وثائقية في تاريخ البنية التحتية والتنمية الاقتصادية في عهد الملك عبد العزيز،

الرياض: منشورات الدارة، ٢٠١٧ م.

- مجموعة الوثائق الرسمية لتأسيس البنية التحتية في عهد الملك عبد العزيز، الرياض:

منشورات الدارة، ٢٠١٥ م.

- المصادر التاريخية والوثائقية لتطور شبكات المواصلات والنقل البري في المملكة،

الرياض: منشورات الدارة، ٢٠١٨ م.

- السماري، د. فهد بن عبد الله. التوثيق الإداري والمؤسسي في مسيرة بناء الدولة السعودية

الحديثة، الرياض: مركز الملك عبد العزيز للبحوث والدراسات، ٢٠١٤ م.

- العبد الجبار، د. عبد الله بن أحمد، تطور الإدارة العامة في المملكة العربية السعودية: دراسة

تاريخية وتحليلية، الرياض: دار المريخ للنشر، ٢٠٠٤ م.

- العبد القادر، د. عبد الرحمن بن صالح:

- التكامل الاقتصادي ونشأة الأسواق المحلية في التاريخ الحديث للمملكة، الرياض:

جامعة الملك سعود للنشر، ٢٠٠٩ م.

- الكفاءة التنموية واقتصاديات البنية التحتية في تاريخ المملكة الحديث، الرياض:

جامعة الملك سعود للنشر، ٢٠١٠م.

• العبد اللطيف، د. إبراهيم بن محمد.

- اقتصاديات البنية التحتية: دراسة تحليلية لتطور شبكات النقل والطاقة في المملكة،

بيروت: المؤسسة العربية للدراسات، ٢٠١٣م.

- الاستقرار الاقتصادي وسياسات الدعم والتوجه التنموي في الاقتصاد السعودي

المبكر، بيروت: المؤسسة العربية للدراسات، ٢٠١٤م.

- الأرشيف الوطني والوثائق الرسمية في تاريخ المملكة العربية السعودية، الرياض: دار

المريخ للنشر، ٢٠٠٩م.

• العتيبي، د. عبد الرحمن بن صالح.

- شبكات النقل ومواقع المحطات في تاريخ البنية التحتية بالمملكة، الرياض: دار

المريخ للنشر، ٢٠٠٨م.

- التطور العمراني والاقتصادي للمدن الواقعة على مسار السكة الحديدية، الرياض:

جامعة الملك سعود للنشر، ٢٠١١م.

- التطور الإداري والعمراني للمدن الواقعة على مسار السكة الحديدية السعودية،

الدمام: دار الكتب الوطنية، ٢٠١٢م.

رابعاً: التقارير الحكومية والمؤسسية

• المؤسسة العامة للخطوط الحديدية:

- التقرير التوثيقي التاريخي لمسيرة الخطوط الحديدية السعودية: عقدان من التشغيل والصيانة، الدمام: إدارة العلاقات العامة، ١٩٨٠ م.

- الأثر التنموي للخطوط الحديدية في دعم الاقتصاد الوطني خلال مرحلة التأسيس، الدمام: إدارة الأرشفة والتوثيق، ١٩٨٢ م.

- الأبعاد التنموية والاستثمارية لشبكة السكك الحديدية في دعم التجمعات السكانية المحلية، الدمام: إدارة الأرشفة والتوثيق، ١٩٨٥ م.

• مصلحة السكك الحديدية السعودية:

- اللائحة التنظيمية والهيكل الإداري العام لإدارة وتشغيل الخطوط الحديدية، الرياض: مطابع مصلحة السكك الحديدية، ١٣٧٣ هـ / ١٩٥٣ م.

- دليل المحطات والخدمات الإدارية والتشغيلية لخط السكة الحديدية، الرياض: مطابع الحكومة المركزية، ١٣٧٤ هـ / ١٩٥٤ م.

- إحصاءات حركة الركاب والسفر والخدمات المقدمة للمسافرين، الدمام: مطابع مصلحة السكك الحديدية، ١٣٧٥ هـ / ١٩٥٦ م.

• وزارة المالية والاقتصاد الوطني:

- التقارير الاقتصادية والإحصائية عن حركة الشحن التجاري ونقل البضائع عبر الخطوط الحديدية. الرياض: مطابع الحكومة المركزية، ١٣٧٤ هـ / ١٩٥٥ م.

- التقارير الإحصائية السنوية عن حركة التبادل التجاري وتطور الأسواق الإقليمية، الرياض: مطابع الحكومة المركزية، ١٣٧٥ هـ / ١٩٥٦ م.

- التقارير الإدارية والتقييمية لفعالية المرافق العامة في دعم الاستقرار الإداري، الرياض: مطابع الحكومة المركزية، ١٣٧٦ هـ / ١٩٥٧ م. (يُستخدم هذا التقرير الصادر عام ١٩٥٧ م

منهجياً بوصفه شاهداً لاحقاً يقيس امتداد الأثر وتطورات المرحلة اللاحقة لتأسيس المشروع).