

برغم أهميته في كل دول العالم

الشركة العامة لسكك الحديد العراقية قطاع بعيد عن التطور والنهضة

بينما كنا نروم السفر في إحدى قاطرات العاصمة بغداد الى محافظة ينوى صدمنا بان ساعات السفر طويلة تتجاوز الـ١٢ ساعة في وقت يتسابق الناس في دول العالم لاستثمار الوقت . المهم اننا تحملنا تارجح عربات القطار في سيرها الذي كان فرصة لتستعيد فيها معاناتنا المستمرة في القطع المبرمج بالتيار الكهربائي الذي جعلنا نستخدم (قداحات) السكائر لإضاءة العربات التي كانت مقاعدها ممزقة بعد ان جار عليها الزمن فعاتت سنوات طوال من الاهمال وعدم الاهتمام بالامبالاة من كل من امسك سكك الحديد العراقية .. فحال السكك الحديد برغم تاريخها القديم لا يعدو غير قاطرات قديمة تسير ببطء سرعتها لا تجعلها تتسابق سرعة الرياح التي تهب على العاصمة بين فترة وأخرى محملة بذرات تراب تدفع بالكثير الى مراجعة مستشفيات هي الأخرى تحتاج الى من يدفع بها للحاق بدول العالم . وبين المسؤول والمواطن وسكك حديد بغداد بقيت محطة بغداد العالمية كما تسمى تحمل ساعتها الجدارية المعلقة لتدور بعقاربها القديمة من دون أن تدخل التطور السريع لقطارات اخترعت في العالم لتسابق ساعات الزمن فإين نحن من كل هذا؟

أعد الملف: سها الشيعلي وإيناس طارق عدسة / أدهم يوسف

بعد أحداث ٢٠٠٣ ما الذي أصاب السكك؟



الحررة مع أحد مسؤولي الشركة

قطاع لا يتلقى الدعم؟
بدوره أكد مدير عام التخطيط والمتابعة في الشركة رئيس المهندسين هلال عبد الرضا القريشي صحة ما قلناه في العدد ٤٠٠ من المتبقي صالحا للعمل في الشركة ما يعني تعطيل ما نسبته ٦٠٪ مشيراً الى أن أغلب أسباب ما لحق بالشركة من اضرار خارجة عن ارادتنا ومن أبرزها الظرف الأمني المدهور، وعزوف التجار ودوائر الدولة والشركات والقطاع الخاص من نقل البضائع

ولكنها مثل قطاعات ومرافق خدمية أخرى مرت بمراحل نمو واتساع، ومرحلة انتكاس وانحدار بتأثير عوالم عدة أهمها الحروب التي مرت على العراق وسوء التخطيط والإدارة في ظل الاقتصاد الأوامري المركزي ونقص الاستثمار. و يوضح المسؤول فيقول: بعد الركود الذي عانته الشركة العامة للسكك الحديد على امتداد ثلاثة عشر عاماً من العقوبات الدولية، تفاقم الأضرار التي لحقت بالبنشآت جراء ما حدث في العراق في ٢٠٠٣ وما أعقب ذلك من عمليات نهب وتخريب تسببت في تعطيل الكثير من مرافق الشركة بما فيها القاطرات ما تسبب بإيقاف رحلات القطارات نهائياً وما ضاعف من صعوبة عملنا تدهور الوضع الأمني خاصة وأن خطوط السكك وكما هو معروف تمتد إلى

مناطق نائية ما يعني سهولة استهداف الركاب، خاصة وأن مهمة عناصر حماية السكك بسيطة وهي غير مهياة لمجابهة مثل تلك الأعمال الإرهابية. ولفت المسؤول الى أن هناك مشاريع عملاقة سيتم العمل بها منها: مشروع الخط الدائري حول مدينة بغداد، مشروع سكة بغداد - كوت عمارة - ناصرية - بصرة مشروع سكة بغداد - كركوك - أربيل - موصل - خانقين - المنذرية - إيران، مشروع خط سكة مسيب - كربلاء - نجف - كوفة - ساموة، مشروع الخط الفرعي كربلاء - رمادي، مشروع خط سكة حديد كركوك - سلبيانية، مشروع ربط العراق بالكويت، مشروع ربط العراق بالاردن، مشروع ربط العراق بتركيا، مشروع ربط العراق مع إيران، وهناك العشرات من المشاريع العملاقة الأخرى للنهوض بواقع السكك.

التخصصيات
بعد ٢٠٠٣
لا تسد سوى
٥٪ من حاجة
القطاع

مشاريع
اتفاقيات
لتحديث السكك
الحديد لم تر
النور بعد

مواطنون؛
السفر في
قطاراتنا متعب
وبطيء

الاتفاقية العراقية - الفرنسية

ويشير المهندس القريشي إلى أن زيارته الى فرنسا قام بالتوقيع على مذكرة تفاهم مع مجموعة من الشركات تحمل اسم (الستوم) وهي شركة فرنسية عالمية مختصة بالسكك الحديد بعد مفاوضات استمرت ثلاثة أشهر تم خلالها الاتفاق على تنفيذ مشروع خط سكة حديد بغداد - البصرة / السريع عبر محور كربلاء - النجف - السماوة الناصرية - البصرة، وهذا المشروع ضخم يبلغ طوله ٦٥٠ كم وهو مزيج (نهابا وإيابا) وبسرعة ٢٥٠ كم في الساعة وسيبر بالطاقة الكهربائية وستقوم الشركة بتنفيذ وتجهيز المشروع كاملاً، ولم تحدد تعد الآن الدراسات حول الكلفة واسلوب التنفيذ وطرق التمويل والفوائد. وبعد استكمال المفاوضات الحكومية يتم التنفيذ حيث تستغرق مثل هذه الأمور بين سنة الى سنة ونصف، كما يتوقع أن تكون مدة تنفيذ المشروع خمس سنوات وينفذ على شكل قطاعات، ولدينا مشكلة تتمثل باستملاك الأراضي وتعمل الآن مع الجهات المعنية للأسراع بالعمل عليها.

ويبين المهندس القريشي ان لدى الشركة تصاميم كبرى منها مشروع خط السكة الدائري حول مدينة بغداد الذي سيمنع دخول القطارات الى

عن طريق السكك الحديد والجوء الى استخدام الشاحنات بسبب التجاوز بالحمولات ذلك لأن كلفة الطن الواحد أقل سعرا من النقل بقطارات الشحن، من دون اعتبار لما يلقونه من اضرار بالطرق العامة ، كما ان توقف الدعم للشركة من قبل الحكومة إبان النظام السابق بسبب الحروب والحصار الاقتصادي كان سبباً آخر، عجل في انهيار البنى التحتية للشركة، علماً ان آخر استيراد للوحدات المتحركة التي تشمل القاطرات وعربات المسافرين والتي تم استيرادها من فرنسا كانت في عام ١٩٨٣، ومنذ ذلك الوقت وإلى الآن لم يتم تحديث أسطول الشركة ولكن ان تصوروا مقدار الإهمال، اما الدعم المالي فيؤكد المهندس القريشي ان توجهات النظام السابق وكما هو معروف كانت تنصب على دعم المجهود الحربي والصنيع العسكري، مستدركاً بالقول ان التخصصيات المالية لهذا القطاع بقيت ضعيفة وقليلة حتى بعد ٢٠٠٣ ولا تسد الاحتياجات بل فقط تسد ٥٪ من الحاجة الفعلية، الى جانب الظرف الأمني. وأشار الى أننا حالياً نعمل على وفق خطة كبيرة لتجاوز هذه المشكلة وهو الإنفتاح على الشركات العالمية والاتفاق معها على الدفع الأجل في الاستثمار، وهناك مفاوضات مع الهيئة الوطنية للاستثمار لارصد مبلغ كبير لتنفيذ مشاريع الشركة المستعجلة، ولدينا مناقشات مع شركات عالمية لتنفيذ بعض المشاريع على وفق هذه الطريقة.

مركز العاصمة ويحول دون المرور بها، وهو مشروع لنقل المسافرين والبضائع، ويتضمن فروعا عدة للمحافظات، و يفترض كما هو الاتفاق أن تنفذ الشركة الفرنسية ٥٠٪ من هذا المشروع الذي هو من ضمن الاتفاقية الفرنسية - العراقية، اما المشروع الآخر ، والحديث ما زال مدير التخطيط هو بغداد - بعقوبة - كركوك - أربيل - الموصل وهو مشروع قديم منذ الثمانينيات وقد انجزت له التصميمات منذ فترة طويلة وهو معروض في الهيئة الوطنية للاستثمار، وتنفيذه ينتظر التخصصات المالية ويحتاج الى تسير بسرعة ٢٥٠ كم في الساعة وهو مشروع موصل - دهوك - زاخو - تركيا يرتبط بعدها بالشبكة العراقية في السابق وإين هو الآن؟ الدولة الأوروبية، وهنا تذكرنا قطار الشرق السريع الذي كان يمر بالعراق في السابق وإين هو الآن؟ فبين لنا القريشي انه كان يمر ببغداد حتى عام ١٩٨٠، وكان يصل بغداد ببرلين وهو أحد أسباب دخول بريطانيا الى العراق في الحرب العالمية الأولى، وقد توقف هذا الخط أثناء الحرب الإيرانية العراقية بعد غلق الحدود مع سوريا، إلا ان السكة لا تزال موجودة حتى الآن من تركيا - العراق في السانق وإين هو الآن؟ القامشلي ثم الى ربيعة في الموصل، وهو لا يزال يعمل في أوروبا بعيدا عن الأراضي العراقية.

القطار الملحق
ويواصل المهندس القريشي حديثه عن القطار الملحق المزمع إقامته في بغداد قائلاً: أنه من مشاريع مجلس محافظة بغداد وستنفذه الشركة الفرنسية بأسلوب الدفع الأجل وسيكون مكملاً لخطو بغداد وهو خاص بالنقل الداخلي للمسافرين باستخدام قاطرة كهربائية بسيطة بالإنجابهين مع عدد ٢-٤ عربات وبسرعة تتراوح بين ٧٠-٩٠ كم / ساعة ومشروع قطار بغداد الملحق سيكون بطول ٢٥ كم بين منطقة بداية مدينة الصدر - حي الجامعة المستنصرية والشعب والأغلبية والكثافية عبر جسر الحديدي ثم مطار الخنثى ومنطقة علاوي الحلة امام المحطة المركزية للسكك، وهناك مقترحات لتمديد الخط الى منطقة البلياع ومطار بغداد وكذلك مسارات اخرى تشمل الدورة والزعفرانية ومنطقة المسبح لكي تكون جميعها مكملة لمشروع مترو بغداد، ومذكرة التفاهم حددت مدة انجازه بخمس سنوات وتعتمد على كفاءة الشركة الفرنسية اما التمويل فهو قرض من البنوك الفرنسية بكفالة الحكومة العراقية.

الخطط السنوية والميزانية
وعن الخطط السنوية للشركة اشار المهندس القريشي انها توضع بالتنسيق مع وزارة التخطيط ووفق التفاهم حددت مدة انجازه بخمس التخصصات المالية وحاليا الاسبقية الاولى هي تحديث وتطوير وتأهيل خطوط السكك الحديد القديمة وكذلك الوحدات المتحركة والتي هي بغداد - ديوانية - بصرة - ام قصر وخط بغداد - بيجي - موصل - بيعة ونقوم الآن باعادة انشائها وتطويرها الى خطوط مزدوجة (نهابا وإيابا) وبامكاناتنا العراقية والاستعانة بالمقاولين العراقيين واستيراد مواد من خارج العراق، كما ستقوم بتأهيل واستحداث عربات متحركة للمسافرين لكل الاسطول العامل، ولدينا معامل وورش في بيجي والسماوة لتنفيذ الاعمال، وعن الميزانية فقد اوضح القريشي انها لهذا العام ٢٠٠ مليار دينار واصفا اياها بالقليلة جداً، مع العلم ان البنى التحتية لدينا مدمرة وقديمة وتحتاج الى صيانة وتحديث بحيث تخلفنا عن العالم المتقدم، بل لم نصل الى مستوى دول الجوار التي كنا مقدمين عليها في السابق.



شيء عن السكك في العالم

الهندية التي تمتلك أكبر شبكة سكك حديد في قارة آسيا على توسيع هذه الشبكة. وبحلول تسعينيات القرن العشرين، زاد عدد الركاب بالسكك الحديد نموًا سريعًا وأدى دورًا مهمًا وأساسياً في التطور الصناعي لبريطانيا في خمسينيات القرن التاسع عشر الميلادي. وبحلول منتصف القرن التاسع عشر، كانت هناك أيضًا سكك حديد لدول أخرى تعتمد على قاطرات بخارية. وفي أواخر القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين الميلادي انتشرت آلاف القطارات البخارية وشقت طريقها في جميع أنحاء الدول حاملة شحنات البضائع والركاب المسافرين لمسافات طوال. وقد اكتمل أول خط سكة حديد في الجانب الغربي من أمريكا الشمالية عام ١٨٦٩ م، وقد ساعد وجود هذه السكك الحديد على فتح المنطقة الغربية من أمريكا للمستوطنين. وعلى مر السنين، لاقت السكك الحديد منافسة شديدة من وسائل المواصلات الأخرى. ولذلك فإن الحكومات المركزية في معظم دول العالم تقوم بإنشاء السكك الحديد وتدعمها ماليًا. منذ منتصف القرن العشرين، دأبت الحكومة

المستخدمة في سحب وجَر القطارات في بعض أجزاء من العالم. تتملك كل دولة من دول العالم تقريبًا خطًا حديديًا واحدًا على الأقل، وتتمد بعض خطوط السكك الحديد لمسافات قصيرة فقط. ومن المعروف أن أطول خط سكة حديد في العالم موجود في الاتحاد السوفييتي (السابق)، حيث يبلغ طول ذلك الخط الحديدي ٩,٠١٠ كم، وهو يربط موسكو وفلاديفوستوك في أقصى الجنوب الشرقي للبلاد، وإذا وضعت خطوط السكك الحديد في العالم بعضها بجانب بعض، فإن طولها يصل إلى ١,٢٠٧,٠٠٠ كم، أي ما يساوي ثلاثة أضعاف وربع المسافة التي تقع بين الأرض والقمر. تشير كلمة سكة حديد إلى طريقة النقل وأسلوبه، وتشتمل أيضًا المنظمات الأخرى التي توفر خدمات النقل على السكك الحديد، وتمتلك الحكومة المركزية في معظم دول العالم معظم السكك الحديد أو جميعها، وتدير هيئة حكومية أو مؤسسة تمتلكها الحكومة جميع خطوط السكك الحديد وتقوم بتشغيلها. بدأ تشغيل أول خطوط السكك الحديد للجمهور في إنجلترا في العشرينيات

تعد السكك الحديد أحد أهم وسائل النقل، ففي كل يوم وفي جميع أنحاء العالم، تجري آلاف القطارات على الخطوط الحديدية الممتدة. وتحمل بعض القطارات الركاب، ويحمل بعضها الآخر الفحم الحجري والحبوب والآلات والأخشاب والعديد من المنتجات الأخرى التي يعتمد عليها الكثير من الناس. وتُعد الطائرات وسيلة النقل الجماعي الأخرى الوحيدة الأسرع من السكك الحديد، في حين تُعد السفن الوسيلة الوحيدة القادرة على نقل البضائع والشحنات لمسافات أطول. ولقد زادت كثيرًا سرعة القطارات، حيث وصلت سرعة بعضها إلى ما يقرب من ٣٧٠ كم في الساعة، ويمكن لقاطرات الشحن حمل آلاف الأطنان من البضائع والمواد داخل القارة الواحدة. تستخدم السكك الحديد قضيبين من الفولاذ لتوجيه القطارات في مسار محدد. ولهذا، فإن القطارات لا يتم توجيهها على عكس الطائرات والسيارات والسفن التي تحتاج إلى عملية توجيه. تحرك معظم القطارات قاطرات ديزل كهربائية، أو قاطرات كهربائية قوية على امتداد الخطوط الحديدية، ومع ذلك مازالت هناك بعض القاطرات البخارية القديمة

تعد الشركة العامة لسكك الحديد العراقية من أقدم الشركات، فقد تم تشكيلها في أيلول من عام ١٩١٦ وكانت آنذاك تحت سيطرة الجيش البريطاني (عسكرية) ثم انتقلت إلى إدارة مدنية بريطانية عام ١٩٢٠ بعدها تحولت إلى إدارة مدنية عراقية في ١٦ نيسان/أبريل ١٩٣٦ حيث أصبح ذاك اليوم عيد السكك العراقية وتشير المعلومات الى انه تم تسيير أول رحلة من بغداد إلى الدجيل إلى الجنوب من مدينة سامراء عام ١٩١٤ كما سير أول قطار بين بغداد والبصرة عام ١٩٢٠ في حين تم تسيير أول قطار بين بغداد وكركوك عام ١٩٢٥ وأول قطار بين بغداد والموصل عام ١٩٤٠ وأول قطار من العراق إلى محطة حيدر باشا في إسطنبول في ١٥ تموز عام ١٩٤٠. وقد جرت مفاوضات بين الحكومة البريطانية والحكومة العراقية لنقل ملكية السكك إلى العراق فتم الاتفاق على ذلك على أن تدفع الحكومة العراقية مبلغ (٤٠٠) ألف

