

واقع سكك الحديد في العراق وسبل تنميتها

م.د. منتهى طعيمة عناد

الجامعة المستنصرية / كلية التربية الاساسية

muntahairaq76@gmail.com

المستخلص

يتناول البحث دراسة واقع النقل بسكك الحديد في العراق، اذ يعاني هذا القطاع من تدهور ملحوظ في مستوى الخدمات المقدمة للمسافرين واصحاب البضائع، مما أدى الى عزوف معظم الافراد عن اقتناء هذه الوساطة للتنقل، على الرغم من أنه يعد من ارخص وسائل النقل.

أن تهالك وقدم البنى التحتية لهذه الوساطة والمتمثلة بخطوط السكك والقاطرات والعربات جعلها تفتقر الى السرعة والراحة والامان، مما أدى الى خفض الطلب على خدمة النقل بالسكك الحديدية، على الرغم من اهمية هذه الوساطة في التقليل من الازدحامات المرورية التي أصبحت في تزايد مستمر نتيجة لازدياد اعداد السكان والمركبات.

أستند البحث على منهج التحليل الموضوعي للبيانات الرسمية وتحويلها الى جداول واشكال بيانية لسهولة المقارنة، اضافة الى المنهج الوصفي، للخروج بالنتائج النهائية التي توصل اليها البحث، وأيجاد بعض الحلول المناسبة للارتقاء بمنظومة النقل السككي في العراق.

الكلمات المفتاحية: تحليل واقع النقل السككي،المشكلات التي تواجهه،مشاريع مقترحة لرفع الكفاءة



العدد الثالث والأربعون
الجزء الأول/ أيار/ ٢٠٢١

جامعة واسط
مجلة كلية التربية

The reality of railways in Iraq and ways to develop them

Dr.Muntaha Taima Enad

Al Mustansiriyy / College of Basic Education

muntahairaq76@gmail.com

Abstract

The research deals with studying the reality of railway transportation in Iraq, as this sector suffers from a marked deterioration in the level of services provided to travelers and cargo owners, which has led to the reluctance of most individuals to acquire this means of transportation, despite it being one of the cheapest means of transport. The wear and tear of the infrastructure of this medium, represented by railways, locomotives and wagons, made it lack speed, comfort and safety, which led to a reduction in the demand for rail transport service, despite the importance of this method in reducing traffic congestion that has become continuously increasing as a result of the increase in population And vehicles, the research was based on the methodology of objective analysis of official data and converting them into tables and graphs for ease of comparison, in addition to the descriptive approach, to come out with the final results reached by the research, and to find some appropriate solutions to upgrade the rail transport system in Iraq.

Key words: analysis of the railway transport reality, problems it faces, proposed projects

المقدمة

تعد السكك الحديدية من أهم وسائط النقل في العالم، لاسيما العراق فهي تشكل شرياناً حيوياً واستراتيجية فاعلاً في عملية التنمية، فقد أحدثت تغييرات كبيرة في العالم، وقلبت المفاهيم التي كانت سائدة من حيث التوزيع السكاني وربط المناطق الزراعية والصناعية بالأسواق والمدن. فضلاً عن كونها وسيلة نقل آمنة ونظيفة ومنخفضة التكلفة.

لذا بدأت العديد من دول العالم المتقدمة والنامية بعملية تطويرها واستثمارها بكفاءة أكبر. وإذا ما نظرنا للعراق على الرغم من موقعه الاستراتيجي الذي يمكن استثماره في حركة نقل البضائع بتنشيط التجارة الخارجية من وإلى العراق بصفته محطة عبور إلى دول العالم المختلفة عبر شبكة سكك الحديد، نجد الإهمال الذي أصاب هذه الشبكة ولاسيما بعد عام ٢٠٠٣، بسبب الأوضاع التي تعرض لها البلد من عمليات تخريب لمكونات سكك الحديد الثابتة والمتحركة فضلاً عن تهالك وقدم الشبكات والقاطرات وفقدانها لجزء كبير من مقومات السلامة والأمان والسرعة والراحة.

وعليه تمثلت مشكلة البحث بالتساؤل الآتي :

١. هل ان ضعف البنى التحتية المتمثلة بخطوط سكك الحديد والوحدات المتحركة التي تشمل القاطرات والعربات أدى إلى خفض الطلب على هذه الوساطة النقلية.
٢. ضعف الخدمات المقدمة للمسافرين والبضائع كالراحة، السرعة، الأمان والخدمات الأخرى . جعل الأفراد يعزفون عن تلك الوساطة وأختيارهم لوسائط النقل الأخرى مما أدى إلى انخفاض الطلب عليها.

فرضية البحث

أن عدم وجود خطة عمل واضحة وتخطيط صحيح في مجال النقل بسكك الحديد. كان أحد الأسباب التي أدت إلى عدم قدرة هذه الوساطة النقلية على منافسة وسائط النقل الأخرى من حيث الخدمات المقدمة للمسافرين وأصحاب البضائع .

هدف البحث

يهدف البحث إلى تحليل واقع النقل بسكك الحديد في العراق والمشكلات التي تواجهه، ووضع المشاريع المقترحة التي تعمل على تطويره وتنميته.

حدود البحث

أعتمد البحث على بيانات السنوية لسكك الحديد ووزارتي التخطيط والنقل في العراق للمدة (٢٠٠٢-٢٠١٧).

منهجية البحث

اعتمد البحث على المنهج الاستقرائي والاستنباطي، إضافة الى تحليل البيانات الخاصة بسكك الحديد، وتبويب البيانات في جداول وتحويلها الى اشكال بيانية لسهولة المقارنة وإبراز تباين نشاط سكك الحديد حسب نوع الخط. وعليه يتناول البحث واقع سكك الحديد العراقية وفق التالي :

تاريخ نشأة وتطور سكك الحديد في العراق

شهد العراق أول خط حديدي لعربات الترام عام ١٨٦٩م، عندما أقام الوالي العثماني مدحت باشا شركة ترامواي بغداد - الكاظمية وقد استخدمت الخيول لجر العربات وكان يعرف بالكاروي . فيما بعد أنشأ خط مشابه ليربط النجف الأشرف بمدينة الكوفة. وقد كانت المنافسة شديدة بين المانيا وبريطانيا من أجل إنشاء خطوط سكك الحديدية في العراق، ففي عام ١٩٠٢م حصلت المانيا على امتياز من الحكومة العثمانية لإنشاء سكة حديد ((أقونية - اضنة - حلب - موصل - بغداد)) وفي عام ١٩١٢م وضع الالمان حجر الأساس لمشروع سكة حديد ((بغداد - سامراء)) بطول ١٢١ كم، وتم تسير أول قطار عليه ١٩١٤م بعدها تشكلت إدارة للسكك الحديد في العراق وكانت تحت سيطرة الجيش البريطاني ثم انتقلت الى إدارة مدنية بريطانية عام ١٩٢٠م ثم تحولت الى إدارة مدنية عراقية في عام ١٩٣٦م. (السلطان، ١٩٩٠، ص ١٥٠)

بعد انتهاء الحرب العالمية الأولى بوشر بتمديد خط سامراء - بجي بعدها امتد الى الشرفاء - الموصل وفي عام ١٩٤٠م تم تمديده الى الحدود السورية وربطه بالخطوط السورية والتركية ثم بالشبكة الاوربية. (فليح، ٢٠١١، ص ١٨٢)، وفي نفس الفترة تم إنشاء خط بغداد - البصرة والذي تبنته بريطانيا لخدمة اغراضها العسكرية، وخط حديدي رابط بين مدينتي بغداد - فلوجة وصولاً الى سن الذبان قرب بحيرة الحبانية، بعدها تم إنشاء خط بغداد - الحلة - الكفل، وخط بغداد - بعقوبة - كركوك . وفي عام ١٩٤٥م بوشر بإنشاء الخط الحديدي بين كركوك - اربيل، كما شيد جسر حديدي مشترك للقطارات والسيارات ببغداد ((جسر الصرافية))، وبناء المحطة العالمية المركزية في عام ١٩٥٢م. (سعيد، ١٩٩٦، ص ٤٧)

وتبنت الحكومة العراقية خلال خطط التنمية القومية في فترة السبعينات والثمانينات من القرن الماضي تنفيذ مشروعات استراتيجية وبمواصفات من بينها الخط الحديدي بغداد - حصيبه - عكاشات والذي يربط مناجم الفوسفات بالمعامل الرئيسية والأسمدة في عكاشات بموانئ البصرة ،

أضافة الى ربط العراق بسوريا عن طريق نهر الفرات، خط سكة حديد كركوك - بيجي - حديثة، وجزء من الخط القوسي مسيب - كربلاء - نجف - سماوة، وخط الموصل بزاخو وخط بغداد - القائم - حصيبه، وبسرعة تشغيلية لقطارات المسافرين ١٦٠ كم/ساعة ولقطارات البضائع ١٠٠ كم/ ساعة. (الجنابي، ٢٠١١، ص ٨-٩)

كما قدمت مشاريع عديدة منها ربط منطقتي صفوان والعمارة بخط سكة حديد بغداد - البصرة، فضلاً عن مشروع خطة سكة حديد العراق - الكويت، ومشروع خط سكة حديد العراق - الأردن. ازدادت أطوال خطوط سكة الحديد العراقية من (١١٩٢) كم في عام ١٩٦٨ الى (٢٠٤١) كم عام ١٩٧٧ محققة زيادة قدرها (٨٤٩) كم . تتألف من خطوط مترية طولها (٥٣٣) كم وأخرى قياسية طولها (١٥٠٨) كم.

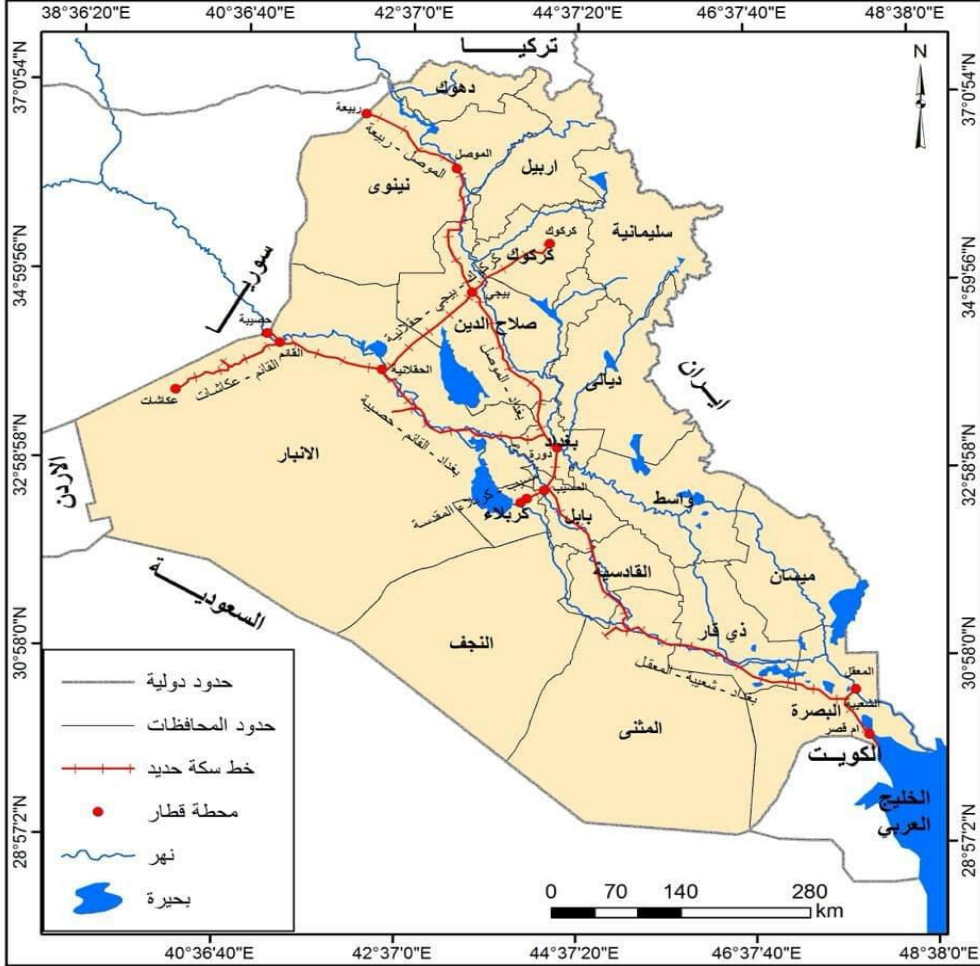
أدت هذه الخطوط دوراً في ربط مناطق العراق ببعضها البعض لاسيما أنها تمر بمناطق مهمة من الناحية الاقتصادية فضلاً عن أنها ربطت العراق مع سوريا وتركيا وسهلت عملية نقل البضائع وحركة التجارة. (طعماس، ١٩٨٧، ص ٢٦٩)

لقد بلغت اطوال السكك الحديد العراقية عام ٢٠٠٨م ما مجوعة (٢٢٩٥) كم منها (١٩٠١) كم خطوط رئيسية و (٣٩٤) كم خطوط فرعية، اما عدد القاطرات العاملة فقد بلغ (١٠٦) قاطرة من أصل (٤٩٤) قاطرة و (٦٥) عربة مسافرين من اصل (٢٥٠) عربة و (٢٤٦٠) شاحنة لنقل البضائع من أصل (١٠٢٦٦) شاحنة. (محسن، ٢٠١٢، ص ٤٩٣)

كانت الخدمات التي تقدمها سكة الحديد في مطلع الثمانينيات من القرن الماضي متطورة نوعاً ما نتيجة لاستبدال القاطرات القديمة بقاطرات فرنسية الا أنها تراجعت خلال سنوات الحصار الاقتصادي، اذ كان يتم تسيير ٤ قطارات يومياً.

وقد بلغ عدد المسافرين من محطة قطار البصرة على سبيل المثال الى اكثر من ١٦ الف مسافر في اليوم الواحد، وبعد عام ٢٠٠٣م تعرضت خطوط سكة الحديد الى أعمال النهب والسلب والتخريب بالإضافة الى توقف خطوط المحافظات الغربية . تنظر خريطة رقم (١)

خريطة رقم (١)
الخطوط الحالية لشبكة سكك الحديد العراقية



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على وزارة التخطيط، مديرية النقل والمواصلات، شعبة Gis.

أصبح خط بغداد - البصرة هو الخط الوحيد الذي يعمل في الوقت الحاضر وبسرعة لا تزيد على ٦٠ كم / ساعة (البراك، ٢٠١٦، ص ٢٥)، في حين أصبح في دول مثل اليابان وفرنسا وألمانيا وأمريكا قطارات فائقة السرعة وهو أحد المعايير التي من خلالها تقاس كفاءة النقل.

نشاط النقل بسكك الحديد في العراق

يعد النقل بالسكك الحديدية احد البنى الارتكازية للأقتصاد الوطني، من خلال مساهمته في الناتج المحلي لقطاع النقل. والذي يتمثل في الايرادات المتحصلة من نقل المسافرين والبضائع . لكن الذي نجده في سكك الحديد العراقية أنها تعاني من قلة الايرادات المالية المتحصلة من نشاطه الخدمي من نقل المسافرين والبضائع والذي زاد بعد عام ٢٠٠٣ نتيجة لعدم الاستقرار الامني والتخريب وتهالك الخطوط والقاطرات والعربات والتي جعلت من هذا القطاع يشكل عبئ على الاقتصاد الوطني بدلاً من أن يساهم في تنشيطه .

وهذا ما سيتم ملاحظته من خلال الجدول (١) و (٣) الذي يبين لنا اعداد المسافرين وحجم البضائع المنقولة والاييرادات المستحصلة منهما عبر خطوط سكك الحديد وللمدة (٢٠٠٢- ٢٠١٧) .

اعداد المسافرين المنقولين عبر خطوط السكك الحديدية

يعد نقل المسافرين من الأنشطة المهمة التي يقوم بها النقل بسكك الحديد، يظهر من خلال الجدول والشكل (١) ان هناك فرق كبير في اعداد المسافرين قبل عام ٢٠٠٣ وبعدها مما ترتب على ذلك انخفاض مستوى الايرادات.

فقد بلغ عدد المسافرين عام ٢٠٠٢ (١٢٤٨) مسافر، انخفض العدد الى (٣٤٥) مسافر عام ٢٠٠٣ بفارق (٩٠٣) مسافر مما انعكس ذلك على انخفاض الايرادات . وفي السنوات التي تلت عام ٢٠٠٣ تباينت اعداد المسافرين وايراداتها، فقد سجل عام ٢٠٠٧ ادنى مستوى لأعداد المسافرين المنقولين للمدة (٢٠٠٣- ٢٠١٧) حيث بلغ (٤٠٠٠) مسافر وبإيرادات بلغت (١٥) مليون دينار.

ويعزى ذلك الى تراجع الوضع الامني وفقدان الحكومة العراقية السيطرة على معظم المحافظات وانتشار المجموعات المسلحة وارتفاع معدلات العبوات والتفجيرات، فضلاً عن صعوبة توفير الحماية للمسافرين، أستمر التراجع في أعداد المسافرين ومستوى الايرادات الى عام ٢٠٠٨ الذي سجل ارتفاع في عدد المسافرين ومستوى الايرادات والاعتماد الاكبر على خط بغداد - البصرة الذي يمر بعدد من المحافظات الجنوبية.

لقد سجل عام ٢٠٠٨ ارتفاعا في عدد المسافرين المنقولين بلغ (١٠٧) مسافر نتيجة لتحسن الوضع الامني فضلاً عن تحسن الوضع الاقتصادي، حيث بلغ سعر برميل النفط في عام ٢٠٠٨ (١٣٦) (\$) (ارزروني، ٢٠١٢، ص١٨٩) مما حقق وفرة مالية للدولة ادت الى ارتفاع دخل الفرد مما دفع المديرية العامة لسكك الحديد العراقية الى رفع تسعيرة السفر للدرجة الاولى (٢٥٠٠٠) دينار

والدرجة الثانية (٢١٠٠٠) دينار، وسعر الدرجة الثالثة (٧٠٠٠) دينار بعد ان كان سعر التذكرة لعام ٢٠٠٣ (٥٠٠٠) دينار للدرجة الاولى ، والثانية (٣٥٠٠) دينار، و (١٥٠٠) دينار للدرجة الثالثة (وزارة التخطيط الجهاز المركزي للإحصاء، ٢٠٠٣، ص٥).

جدول (١)

عدد المسافرين وايراداتهم للمدة (٢٠٠٢ - ٢٠١٧)

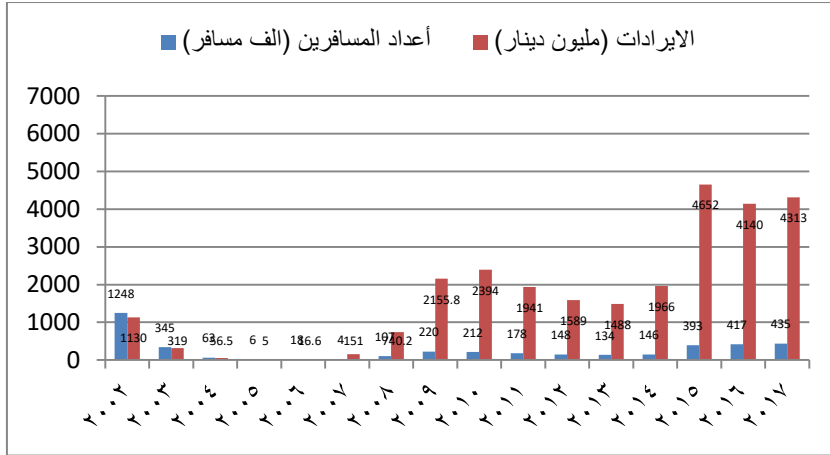
الايادات (مليون دينار)	أعداد المسافرين (الف مسافر)	السنة
١١٣٠	١٢٤٨	٢٠٠٢
٣١٩	٣٤٥	٢٠٠٣
٥٦.٥	٦٣	٢٠٠٤
٥	٦	٢٠٠٥
١٦.٦	١٨	٢٠٠٦
١٥١	٤	٢٠٠٧
٧٤٠.٢	١٠٧	٢٠٠٨
٢١٥٥.٨	٢٢٠	٢٠٠٩
٢٣٩٤	٢١٢	٢٠١٠
١٩٤١	١٧٨	٢٠١١
١٥٨٩	١٤٨	٢٠١٢
١٤٨٨	١٣٤	٢٠١٣
١٩٦٦	١٤٦	٢٠١٤
٤٦٥٢	٣٩٣	٢٠١٥
٤١٤٠	٤١٧	٢٠١٦
٤٣١٣	٤٣٥	٢٠١٧

المصدر: وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية احصاءات النقل والاتصالات،

احصاء نشاط سكك الحديد للسنوات (٢٠٠٢ - ٢٠١٧)

شكل (١)

عدد المسافرين و إيراداتهم لسكك الحديدية للمدة (٢٠٠٢ - ٢٠١٧)



المصدر من عمل الباحثة بالاعتماد على جدول (١)

أما المدة من (٢٠٠٩-٢٠١٧) كانت أعداد المسافرين والإيرادات فيها ما بين الصعود والنزول، وفق الوضع الأمني والسرعة والراحة التي لا تلي طموح المسافرين على الرغم من استيراد القطارات الصينية، التي استخدمت على الخط بغداد - البصرة. بالإضافة إلى تقارب أسعار أجور النقل بالسيارات وأجور النقل على الدرجة الأولى والثانية.

من خلال الجدول والشكل (٢) يتضح أن أغلب إيرادات نقل المسافرين خلال المدة (٢٠٠٧-٢٠١٧) تأتي من خط بغداد - البصرة، حيث بلغ مجموع إيرادات هذا الخط (٢١٧٣٣٣١٢) دينار بعده خط بغداد - كربلاء (١٤٣٧٣٦٥) دينار، أما باقي الخطوط فتشكل نسب ضئيلة جداً والسبب في ذلك أن أعداد المسافرين على خط بغداد - البصرة تكون ذات نسبة مرتفعة نتيجة كون هذا الخط يربط العديد من المحافظات الجنوبية، فهو يربط بين مدينة الحلة، المسيب، كربلاء، ديوانية، الناصرية، السماوة، فضلاً عن كونه يربط بين العاصمة بغداد ومحافظة البصرة التي تعد من أكثر المدن الجنوبية تطوراً وذات جذب سياحي واقتصادي، مما انعكس على حجم الإيرادات، أما في باقي الخطوط فهناك نسبة قليلة من المسافرين بسبب الأوضاع الأمنية غير المستقرة التي تمر عبرها تلك الخطوط.

جدول (٢)

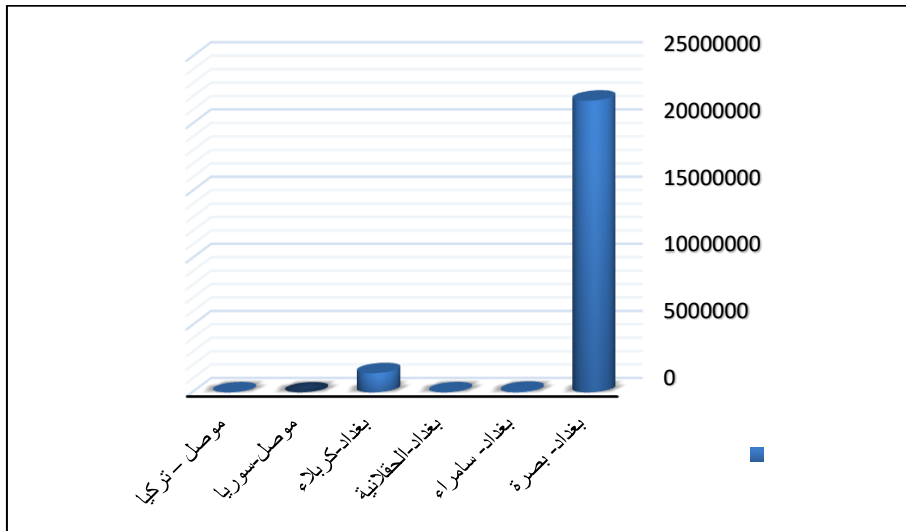
إيرادات نقل المسافرين بسكك الحديد حسب نوع الخط للمدة (٢٠٠٧-٢٠١٧)

السنة	بغداد- بصره	بغداد- سامراء	بغداد- الحقلانية	بغداد- كربلاء	موصل- سوريا	موصل - تركيا
٢٠٠٧	١٥٤٠٦	-	-	-	-	-
٢٠٠٨	٧٤٠٢١٥	-	-	-	-	-
٢٠٠٩	٢٠٤٠٦٦٥	٤١٢٤٩	٦٠٢٤	-	-	-
٢٠١٠	٢٣٦٨٢٠٠	١١٤٢٨	٤٧١٧	-	٥٢٥	٩١١٧
٢٠١١	١٩٣٨٥١٩	٢٧٣٧	-	-	-	-
٢٠١٢	١٥٨٩٠٠٢	-	-	-	-	-
٢٠١٣	١٤٨٧٩٢٥	-	-	-	-	-
٢٠١٤	١٩٦٠٨١٥	-	-	٦١٤٥	-	-
٢٠١٥	١٨٥٠٦٢٠	-	-	٦٢٢٠	-	-
٢٠١٦	٣٤٢٩٠٠٠	-	-	٧١١٠٠٠	-	-
٢٠١٧	٤٣١٢٩٤٥	-	-	٧١٤٠٠٠	-	-
المجموع	٢١٧٣٣٣١٢	٥٥٤١٤	١٠٧٤١	١٤٣٧٣٦٥	٥٢٥	٩١١٧

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على: وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاء نشاط سكك الحديد.

شكل (٢)

إيرادات نقل المسافرين بسكك الحديد حسب نوع الخط للمدة (٢٠٠٧-٢٠١٧)



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على جدول (٢)

كمية البضائع المنقولة عبر خطوط السكك الحديدية

يعد نقل البضائع عن طريق السكك الحديدية مهمة من بين مهام هذا النوع من النقل، والاعتماد عليها يكون بشكل كبير لقدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة كما ان اغلب ايرادات سكك الحديد تأتي من البضائع المنقولة عبر خطوطها ولاسيما على الخطوط التي تنقل الفوسفات ونقل النفط الخام والمواد الاخرى والبضائع القادمة من موانئ البصرة.

لقد انخفضت كمية البضائع المنقولة عبر سكك الحديد وبشكل واضح بعد عام ٢٠٠٣ نتيجة للأوضاع السياسية التي شهدها البلد فضلاً عن وجود أسباب أخرى أدت إلى تفضيل نقل البضائع عبر شاحنات النقل البري منها الاوضاع غير المستقرة وعدم التأمين على البضائع المنقولة عبر تلك الخطوط، وعدم توفر الامان والسرعة اللازمة مما أدى الى توقف اغلب الخطوط الناقلة للبضائع. ويبين الجدول والشكل (٣) كمية البضائع المنقولة وايراداتها خلال المدة (٢٠٠٢-٢٠١٧) يلاحظ ان عام ٢٠٠٢ سجل اعلى مستوى لكمية البضائع المنقولة خلال مدة البحث إذ بلغت (٥٢٢٧) الف/طن بإيرادات بلغت (٢٢٦٨٧) مليون دينار. ويعود هذا الارتفاع الى استخدام سكك الحديد في نقل منتجات معمل الحديد والصلب في منطقة خور الزبير والاسمدة في منطقة ابو الخصيب والاسمنت من معمل سمنت ام قصر يضاف الى ذلك نقل الحبوب والنفط الخام بدأ الانخفاض في كمية البضائع ومستوى الايرادات بعد عام ٢٠٠٣ إذ سجل عام ٢٠٠٧ الحد الأدنى في نقل البضائع للمدة (٢٠٠٣ - ٢٠٠٩) فقد بلغت (١٦٥) الف/طن، أستمر الانخفاض الى عام ٢٠٠٨ تحسن الوضع الامني أدى الى ارتفاع حجم البضائع المنقولة في عام ٢٠٠٨ الى (٤٣٢) الف/طن بفارق (٢٦٧) الف/طن عن عام ٢٠٠٧ وبعد عام ٢٠٠٩ بدأ ارتفاع تدريجي في كمية البضائع المنقولة سجل اعلاها في عام ٢٠١٣ إذ بلغت (١٧٠٣) الف /طن بفارق (١٢٧١) الف/طن عن عام ٢٠٠٨.

جدول (٣)

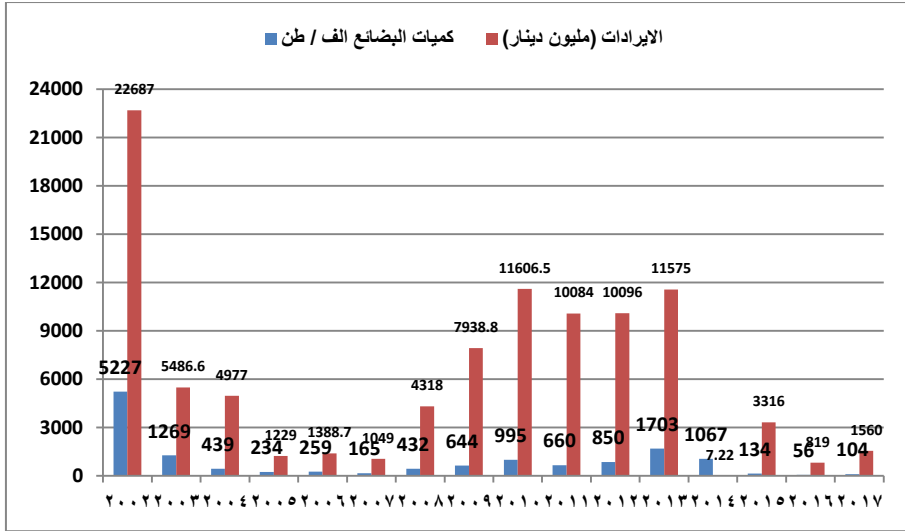
كمية البضائع المنقولة عبر السكك الحديدية والإيرادات للمدة (٢٠٠٢ - ٢٠١٧)

الاييرادات (مليون دينار)	كميات البضائع الف / طن	السنة
٢٢٦٨٧	٥٢٢٧	٢٠٠٢
٥٤٨٦.٦	١٢٦٩	٢٠٠٣
٤٩٧٧	٤٣٩	٢٠٠٤
١٢٢٩	٢٣٤	٢٠٠٥
١٣٨٨.٧	٢٥٩	٢٠٠٦
١٠.٤٩	١٦٥	٢٠٠٧
٤٣١٨	٤٣٢	٢٠٠٨
٧٩٣٨.٨	٦٤٤	٢٠٠٩
١١٦٠٦.٥	٩٩٥	٢٠١٠
١٠٠٨٤	٦٦٠	٢٠١١
١٠٠٩٦	٨٥٠	٢٠١٢
١١٥٧٥	١٧٠٣	٢٠١٣
٧.٢٢	١٠٦٧	٢٠١٤
٣٣١٦	١٣٤	٢٠١٥
٨١٩	٥٦	٢٠١٦
١٥٦٠	١٠٤	٢٠١٧

المصدر: وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاء النقل والاتصالات، مصدر سابق.

شكل (٣)

كمية البضائع المنقولة والايادات للمدة (٢٠٠٢ _ ٢٠١٧)



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على جدول (٣)

لكن بعد عام ٢٠١٤ تراجع كمية البضائع المنقولة والايادات بسبب ما تعرضت له المناطق الغربية من أرهاق وتوقف أغلب الخطوط وأصبحت كمية محددة تنقل عبر السكك الحديدية أذ بلغت الكمية المنقولة عام ٢٠١٦ (٥٦) الف /طن بإيرادات بلغت (٨١٩) دينار، و (١٠٤) الف / طن عام ٢٠١٧ وإيرادات (١٥٦٠) دينار يظهر في الجدول والشكل (٤).

أن أغلب إيرادات البضائع المنقولة وفق نوع الخط للمدة (٢٠٠٨-٢٠١٧) كانت لخط بغداد - البصرة الذي سجل أعلى نسبة في حجم الایادات يأتي بعدها خط بغداد - الموصل والذي قل في كمية البضائع المنقولة في عام ٢٠١١ وأستمر بانخفاض في السنوات اللاحقة وبعدها توقف بسبب عمليات التخريب التي شهدتها محافظة الموصل أدى الى توقف الخط، ويأتي خط بغداد - القائم في المرتبة الثالثة من حيث إيرادات نقل البضائع وهو الآخر توقف عن العمل بسبب الاحداث التي شهدتها محافظة الانبار أما خط بغداد - الحقلانية وبغداد - كركوك متوقفة منذ عام ٢٠١١. نستنتج مما تقدم أن الاعتماد الأكبر أصبح على خط بغداد - البصرة سواء لنقل المسافرين أو نقل البضائع مما أدى الى انخفاض حجم الایادات المتأتية من نقل المسافرين والبضائع. هذا يعد معياراً أو مؤشر مهم يعكس مستوى الخدمات المقدمة للمسافرين والبضائع المنقولة عبر خطوط سكك الحديد من حيث السرعة والدقة بالمواعيد والامان وانخفاض تكاليف النقل. (حمادي، ٢٠١٢، ص ١٠)

جدول (٤)

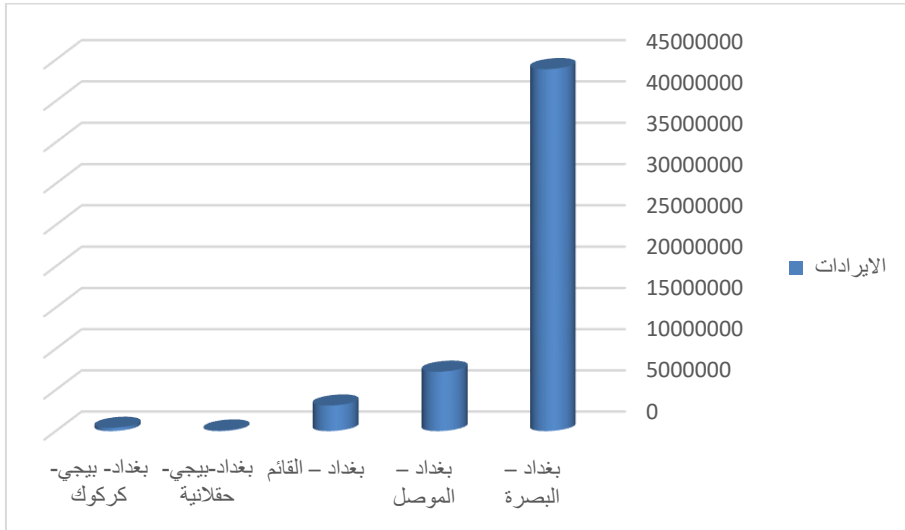
ايرادات البضائع المنقولة عبر سكك الحديد حسب نوع الخط للمدة (٢٠٠٨ - ٢٠١٧)

السنة	بغداد - البصرة	بغداد - الموصل	بغداد - القائم	بغداد-بيجي- حقلانية	بغداد- بيجي- كركوك
٢٠٠٨	٣٠٨٠٧٨٧	١٠٠٣٦٨٦	٢٣٣٦٧٧	-	-
٢٠٠٩	٤٩٣٦٣٥٠	١٦٩١٦٦٦	٩١٠٨٢٣	-	٣٩٩٩٥٨
٢٠١٠	٧٨٧٨٦٩٣	٢٠٤٥٤٩٠	١٦١١٦٤	٧٠٦٥٠	-
٢٠١١	٦٨٦١٢٢٢	٩٣٢٩٣١	٢٢٨٩٨٥	-	-
٢٠١٢	٥٥٨٨٤٣٦	٩٣٣٤٤٧	٣٥٧٤٥٢	-	-
٢٠١٣	٧٨٦٨١٨١	٦٠٦٩٦٠	٣٠٩٩٧٩	-	-
٢٠١٤	٦١١١٧٦٧	٦٩٠٠	٩٠٣٠٠٦	-	-
٢٠١٥	-	-	-	-	-
٢٠١٦	٨١٨٦١٩	-	-	-	-
٢٠١٧	٧٢٠٦٦٢	-	-	-	-
المجموع	٤٣٨٦٤٧١٧	٧٢٢١٠٨٠	٣١٠٥٠٨٦	٧٠٦٥٠	٣٩٩٩٥٨

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على ايرادات نقل البضائع حسب نوع الخط للمدة (٢٠٠٨ - ٢٠١٧)

شكل (٤)

ايرادات البضائع المنقولة عبر سكك الحديد حسب نوع الخط للمدة (٢٠٠٨_٢٠١٧)



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على جدول (٤)

وعليه فإن خطوط سكك الحديد العراقية تعاني من تدني مستوى الخدمات المقدمة للمسافرين وتراجع حجم البضائع المنقولة نتيجة للحروب التي مر بها العراق والعقوبات الاقتصادية التي أدت الى تدمير البنية التحتية اضافة الى البطء في مجال اعادة تأهيل مرافق سكك الحديد بعد عام ٢٠٠٣ وما رافقتها من مشكلات مالية عدت من اهم المعوقات التي تواجه تطور هذا القطاع والتي يمكن تناولها كما يلي :

أولاً: الجانب المادي

أصبحت الشركة العامة لسكك حديد العراق تعاني من عجز مالي نتيجة لتدني المردودات المالية التي تحصل عليها من نقل البضائع والمسافرين، ومن المفترض أنها تكون ربحية من شركات التمويل الذاتي التي تغطي مصروفاتها وتوفر المال لشراء القطارات، وأقامه المشاريع العملاقة التي تعود بالريح الوفير عليها، نجد في الواقع أن هذه الشركة أصبحت تعتمد على الاعانات المدفوعة من وزارة المالية، فقد بلغ حجم العجز المالي في ميزانية الشركة العامة لسكك الحديد العراقية للأعوام (٢٠١٠ - ٢٠١٧) ما مجموعه (٦٠١.٦) مليار دينار حسب جدول (٥) وهي من اكبر المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل بسكك الحديد .

ثانياً : القوى العاملة

لاستكمال المؤشرات التي تبين واقع النقل بسكك الحديد سوف نلقي الضوء على حجم القوى العاملة التي تمكن ادارة الشركة من تكوين مواردها البشرية وتتميتها وتطويرها، كما أنه يكشف للشركة الاعداد الزائدة عن متطلبات العمل، كما أنه يساعدنا في أيجاد جديدة أو التخلص من وظائف حالية. (عبد الباقي، ٢٠٠٣، ص ١٥)

ومن بيانات الجدول (٦) يتضح ان هناك تذبذب في اعداد العاملين ما بين الارتفاع والانخفاض، ففي المدة (٢٠٠٣ - ٢٠١٢) نجد ارتفاع في أعداد العاملين من (٩٢٤٣) عامل عام ٢٠٠٣ الى (١٠٥١٨) عامل في عام ٢٠٠٧.

ويعزى هذا الارتفاع الى إعادة تعيين المفصولين السياسيين فضلاً عن تعيين اعداد اخرى بأوامر وزارية بعد عام ٢٠٠٣، بعدها انخفضت الاعداد الى (٨٢٠١) عامل عام ٢٠١٢ و (٥٧٧٠) عامل عام ٢٠١٧ نتيجة بلوغ البعض سن التقاعد أو الانتقال الى شركات ودوائر أخرى . كما تشير بيانات الجدول (٦) الى ان اعداد العاملين اللذين يمتلكون شهادة المتوسطة فما دون بلغت (١٨٩٥٤) عامل للمدة (٢٠٠٣ - ٢٠١٧) ومن لديهم شهادة الاعدادية (٩٧٦٨) عامل و (٢٦٥٨) عامل لديهم دبلوم و (٢٣١٨) عامل لديهم شهادة البكالوريوس و (٣٤) من حملة الشهادات العليا.

وعليه يلاحظ ارتفاع اعداد العاملين اللذين يمتلكون شهادة الابتدائية فما دون مما يعني هذا افتقار النقل بسكك الحديد الى الاختصاصات والكفاءات، مما يتطلب ذلك عمل دورات تدريبية وتأهيلية للنهوض بأداء الشركة العامة لسكك الحديد العراقية.

جدول (٥)

حجم العجز المالي في ميزانية الشركة العامة لسكك الحديد العراقية

السنة	الايادات بالمليار	المصروفات بالمليار	حجم العجز بالمليار
٢٠١٠	١٦.٤	٨٢.٦	٦٦.٢
٢٠١١	٠.٥	٩٥	٩٤.٥
٢٠١٢	١١	٩٣.٥	٨٢
٢٠١٣	٧	٨٧.٢	٨٠.٢
٢٠١٤	١٧	٨٢.٢	٦٥.٢
٢٠١٥	٩	٨٠.٤	٧١.٤
٢٠١٦	٨	٧٩.٥	٧١.٥
٢٠١٧	٨	٧٨.٦	٧٠.٦
المجموع	٧٦.٩	٦٦٩	٦٠١.٦

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على : وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لسكك الحديد العراقية، قسم التخطيط والمتابعة، شعبة الاحصاء، تقارير احصائية للأعوام (٢٠١٠ - ٢٠١٧)، ص ١٣-١٦ .

جدول (٦)

عدد العاملين في سكك الحديد العراقية للمدة (٢٠٠٤ - ٢٠١٧)

السنة	الشهادات العليا	البكالوريوس	الدبلوم	الاعدادية	المتوسطة فما دون	المجموع	النسبة
٢٠٠٣	١٢	٣٨١	٦٢٠	٢٢٥٠	٥٩٨٠	٩٢٤٣	٢٧.٤
٢٠٠٧	١٢	٧٢٦	٧٦٥	٢٨٥٥	٦١٦٠	١٠٥١٨	٣١.٢
٢٠١٢	٦	٦١٥	٦٤٨	٢٣٩٣	٤٥٣٩	٨٢٠١	٢٤.٣
٢٠١٧	٤	٥٩٦	٦٢٥	٢٢٧٠	٢٢٧٥	٥٧٧٠	١٧.١
المجموع	٣٤	٢٣١٨	٢٦٥٨	٩٧٦٨	١٨٩٥٤	٣٣٧٣٢	%١٠٠

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لسكك الحديد العراقية، قسم التخطيط والمتابعة، شعبة الاحصاء، التقارير احصائية السنوية للأعوام (٢٠٠٣ - ٢٠١٧)، صفحات متفرقة.

ثالثاً : تلوؤ المشاريع

وضعت مديرية السكك الحديدية العديد من المشاريع من أجل النهوض بواقع سكك الحديد العراقية ورفع كفاءة منظومة النقل. وجدول (٧) يوضح المشروعات المخططة والتي وصلت المدة المقررة لإنجاز البعض منها الى ١٥ سنة ولم تنجز لغاية الان .

فعلى سبيل المثال مشروع خط سكة (السماوة - ناصرية - غبيشة) المتعاقد عليه في عام ٢٠٠٤ كانت المدة المقررة لإنجاز ١٣ سنة وقد وصلت نسبة الانجاز الفعلي لهذا المشروع عام ٢٠١٧ (٦٠%) على حين كان الانجاز المخطط والمقرر حسب العقود المبرمة (١٠٠%) لعام ٢٠١٧ ومشروع سكة حديد (اليوسفية - حلة - سماوة) المتعاقد عليه عام ٢٠٠١ للمدة المقررة قدرها ١٥ سنة وصلت نسبة الانجاز الفعلي لعام ٢٠١٧ (٦٥%) ومشروع خط السكة الدائري حول مدينة بغداد والمتعاقد عليه عام ٢٠١٢ والذي بلغت نسبة الانجاز في عام ٢٠١٧ (٠%)، يلاحظ من الجدول (٧) أنه هناك اختلاف كبير بين الانجاز المخطط والفعلي للمشروعات، مما يدل ذلك على عدم أحالة هذه المشاريع الى شركات رصينة تملك من الخبرات ما يؤهلها لإنجاز هذه المشاريع ضمن المدة المحددة. كما أن أغلب المشروعات توقفت بعد عام ٢٠١٤ نتيجة الازمة المالية التي حدثت جراء انخفاض أسعار النفط والتي أدت الى توقف العمل بتنفيذ تلك المشروعات وفق الخطط المعمولة لها.

جدول (٧) بعض المشروعات المتكئة للسكك الحديدية

ت	اسم المشروع	نسبة الانجاز المخططة ٢٠١٦	نسبة الانجاز الفعلي ٢٠١٥	مدة التعاقد
١-	سكة حديد (سماوة - ناصرية - غبيشة) المباشرة ٢٠٠٤	%١٠٠	% ٦٠	١٣ سنة
٢-	سكة حديد (يوسفية - حلة - سماوة) المباشرة ٢٠٠١	%١٠٠	% ٦٥	١٥ سنة
٣-	سكة حديد (غبيشة - بصره - ام قصر) المباشرة ٢٠٠٢	%١٠٠	% ٧٠	١٤ سنة
٤-	سكة الخط الدائري حول مدينة بغداد / المباشرة ٢٠١٢	-	% ٠	١٦ سنة
٥-	سكة حديد (رمادي - كربلاء) المباشرة ٢٠٠٢	%٥٠	% ٠	١٢ سنة
٦-	تصاميم لمنظومة الاشارات والاتصالات للخطوط الحالية المباشرة ٢٠١٢	% ٠	% ٠	٢ سنة

المصدر : من عمل الباحثة بالاعتماد على وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لسكك الحديد العراقية، تقرير ديوان الرقابة المالية، ٢٠١٦، ص ٢٠٧ .

رابعاً : مشاكل أخرى

توجد مشاكل عدة في قطاع النقل بسكك الحديد منها :

- تقادم خطوط السكك الحديدية : تعاني اجزاء كبيرة من الخطوط من قدم تصميمها، ولم تلبى متطلبات تشغيل القطارات الجديدة عليها فأغلبها تم أنشائها في فترة السبعينيات والثمانينيات من القرن الماضي، واذ صيانتها تحتاج الى أموال كبيرة تفوق المردود المالي المتأتي من الوحدات المتحركة (القطارات) وخاصة قطارات المسافرين . فضلاً عن عدم قدرتها على تقديم خدمة مرضية للمسافرين (مجلة الشبكة العراقية، ٢٠١٨).
- انخفاض كفاءة تشغيل منظومة الاشارات والاتصالات لخطوط الشبكة بسبب قدمها وعطل الكثير منها، فضلاً عن التجاوزات العشوائية على طول خطوط سكك الحديد في محافظة بغداد وعدد من المحافظات الجنوبية (مجلة العربي الجديد، ٢٠١٩) وأضافه الى عزوف مؤسسات الدولة وشركات القطاع الخاص عن نقل بضاعتها بواسطة السكك الحديدية والاعتماد على شاحنات النقل البري، مما يسبب خسارة مالية كبيرة للشركة العامة لسكك الحديد العراقية.

بعض السيناريوهات المقترحة لرفع كفاءة النقل لسكك الحديد في العراق :

يظهر من خلال تحليل البيانات الاحصائية التي تم ذكرها سلفاً ان الشركة العامة لسكك الحديد العراقية المسؤولة عن ادارة وتشغيل هذا النوع من النقل تعاني من عجز مالي كبير وهي غير قادرة في الوقت الحاضر على هيكلة هذا القطاع الذي لا بد من تطويره بما يتفق مع التغييرات التي تطرأ على المجتمع واستيعاب احتياجاته من النقل مستقبلاً .ويمكن تبني بعض السيناريوهات التي تعمل على رفع كفاءة النقل بسكك الحديد ووفق الامكانيات المتاحة وهي كالآتي :-

١ . التوجه نحو القطاع الخاص للاستثمار في سكك الحديد، فمن الممكن ان تتعاقد الدولة مع شركات متخصصة في مجال السكك الحديدية لتطوير الشبكة وتوسيعها وتحديث منظومة الاتصالات والاشارات مما يساعد على تقديم أفضل أنواع خدمات النقل، فضلاً عن فتح باب الاستثمار امام الشركات العالمية المتخصصة وتوفير البيئة المناسبة لها وتقديم كافة التسهيلات للعمل في العراق، ويعد هذا الاسلوب من أنجح الأساليب في العديد من دول العالم .

٢ . يعد نقل المسافرين والبضائع النشاط الرئيسي لقطاع النقل بسكك الحديد يعاني هذا النشاط من ضعف شديد أدى الى تراجع الخدمة المقدمة، يمكن رفع هذه الخدمة من خلال تطوير خطوط السكك الحديدية الحالية لاسيما خطوط المناطق الغربية، اغلب الخطوط بحاجة الى اعادة بناء لأنها تمثل العمود الاساس الذي تسير عليه القطارات وهو نوع من رفع الخدمة المقدمة، وبناء خطوط جديدة في

مناطق الجذب السياحي والديني لخط رابط بين النجف - كربلاء - كاظمية - سامراء، واحياء مشروع مترو بغداد الذي تعاقبت عليه امانه بغداد مع شركة سيسترا الفرنسية منذ عام ٢٠٠٨ والذي يعمل على ربط مناطق بغداد كافة والتقليل من الازدحام المروري ويشكل مورداً أساسياً للدولة. بالإضافة الى تحديث القطارات والشاحنات والعربات وتوفير محطات حديثة ومتطورة تساعد على زيادة اعداد المسافرين وكمية البضائع المنقولة

كما تعد السرعة والامان والراحة وتوفير مواعيد تناسب المسافرين وبأسعار مخفضة من اهم العوامل التي تساعد في رفع الطلب على السكك الحديدية وتجعله منافساً لبقية وسائل النقل الاخرى.

٣. تشجيع مؤسسات ووزارات الدولة للتوجه لسكك الحديد في نقل بضاعتها وبالخصوص وزارة النفط والتجارة مما يساعد على نقل كميات كبيرة من المشتقات النفطية ومواد البطاقة التموينية من والى جميع محافظات العراق، ولن يتحقق ذلك الا بتطوير هذا القطاع .

الاستنتاجات والتوصيات

اولاً :- الاستنتاجات

١. تعاني السكك الحديدية في العراق من تقادم وتهالك معظم خطوط السكة مما أدى الى تكلؤ سير القطارات . اضافة الى الظروف والاحداث السياسية والاقتصادية التي مر بها البلد والتي أدت الى توقف معظم الخطوط بين المحافظات وخاصة المحافظات الغربية التي جرى بها عمليات تخريب الخطوط وتوقفها عن الخدمة وعطل أنظمة الاشارات والاتصالات مما كان له أثر سلبي على حركة نقل الاشخاص والبضائع .

٢. تدني مستوى الخدمة المقدمة للمسافر والبضائع المنقولة أدى الى انخفاض الطلب على هذا النوع من النقل وتحول الافراد واصحاب البضائع الى وسيلة نقل بري اخرى.

٣. انخفاض الايرادات المتأتية من نقل المسافرين والبضائع نتيجة لانخفاض اعداد المسافرين وكمية البضائع المنقولة بسبب تردي الخدمات وعزوف الافراد على النقل بهذه الوساطة .

٤. أصبح النقل بسكك الحديد يعتمد على خط بغداد - البصرة في نقل المسافرين والبضائع. والذي يعد أهم خط حديدي في العراق لربطه الموانئ العراقية ببقية محافظات العراق وتوقف بقية الخطوط عن العمل منذ عام ٢٠١٤ مما أثر على حركة نقل البضائع والافراد، فضلاً عن أن الخطوط العاملة حالياً لا تتماشى مع السرعة الهائلة التي وصلت لها القطارات في باقي دول العالم. فعلى سبيل المثال

رحلة بغداد - البصرة تستغرق ((١١)) ساعة للوصول الى البصرة بينما في مركبات القطاع الخاص يكون الوقت أقل من ٦ ساعات مما ساعد على عزوف الافراد عن استعمال النقل بالسكك.
٥. التلكؤ في تنفيذ المشاريع وفق المدة التعاقدية بسبب غياب التخطيط، وعدم وجود خطة عمل واضحة، بسبب تفشي الفساد المالي والاداري في قطاع سكك الحديد العراقية .

ثانياً : التوصيات

١. العمل على تطوير النقل بسكك الحديد في العراق، من خلال إدخال التقنيات الحديثة ورفع مستوى الخدمات المقدمة للمسافرين واصحاب البضائع والارتقاء بتلك الخدمات بالمستوى الموجود بدول الجوار (تركيا، ايران) .
٢. العراق بحاجة الى النقل السككي لاسيما بعد زيادة عدد السكان و اعداد المركبات من سنة لأخرى والتي أدت الى كثرة الازدحامات في الطرق وعدم قدرتها على استيعاب تلك الاعداد، فيإمكان السكك الحديدية ان تقلل الزخم المروري على الطرق، وهي واسطة صديقة للبيئة . وان اغلب الدول تستعمل القطارات في التنقل عبر المدن ولاسيما المترو الذي اصبح ضرورة ملحة لإقامته في بغداد، فضلاً عن ربط شبكة السكك الحديدية في جميع محافظات العراق من شماله الى جنوبه و إنشاء محطة في كل محافظة لتكون منظومة نقل متكاملة .
٣. العمل على تطوير اداء الشركة العامة لسكك الحديد العراقية كونها المسؤولة عن ادارة قطاع النقل بسكك الحديد وجعلها قادرة على تقديم خدمات النقل للمسافرين والبضائع بالشكل الامثل .
٤. العمل على جذب اصحاب البضائع التي تأتي عبر الموانئ في البصرة بنقلها عبر خطوط السكك الحديدية عن طريق توفير السرعة والسلامة والامان ولن يتحقق ذلك الا من خلال زيادة سرعة القطارات وتحديد أسعار مناسبة وبسعر أقل بكثير من النقل بالسيارات.
٥. تشجيع القطاع الخاص بفتح مكاتب على غرار مكاتب الخطوط الجوية العراقية وفي أماكن متعددة لتسهيل عملية الحجز، بالإضافة الى استخدام شبكة الانترنت للحجز المسبق.
٦. تجنب الهدر المالي في المشاريع الاستثمارية الغير مهمة والتركيز على المشاريع التي تساعد بالنهوض بهذا القطاع من خلال اختيار شركات رصينة وفرض غرامات تأخيره على الشركات المتلكئة.
٧. تشجيع الاستثمار الاجنبي من خلال شركات عالمية متخصصة في قطاع السكك الحديدية وتوفير كافة التسهيلات للعمل في العراق.

المصادر

أولاً : الكتب :

١. الباقي، صلاح الدين محمد عبد، ادارة الموارد البشرية مدخل تطبيقي معاصر، دار الجامعة للنشر، القاهرة، ٢٠٠٣.
٢. السلطان، يوسف محمد، المدرس، سرى محمود، الخفاف، عبد علي، جغرافية النقل والتجارة الدولية، كلية الآداب، جامعة البصرة، ١٩٩٠.
٣. طعماس، يوسف يحيى، العبادي، عبد العزيز محمد، جغرافية النقل والتجارة الدولية، بيت الحكمة، بغداد، ١٩٨٦.

ثانياً : الرسائل والاطاريح :

١. البراك، امانى عبد الرزاق، النقل بالسكك الحديدية على طريق (بغداد - البصرة) وافاق المستقبلية، أطروحة دكتوراه، كلية التربية، جامعة البصرة، ٢٠١٦.
٢. محمد رؤوف سعيد، تطور بالسكك الحديد ودوره في اعادة توظيف المنشآت الصناعية الكبيرة في العراق، اطروحة دكتوراه، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة بغداد ١٩٩٦.

ثالثاً : المجلات والدوريات :

١. ارزروني، سونيا، دور النقل بالسكك الحديدية في تنمية محافظة البصرة للمدة (٢٠٠٤_٢٠١٠) مجلة دراسات البصرة، العدد ١٤، ٢٠١٢.
٢. الجنابي، خالد محمد، السكك الحديد العراقية ٧٥ عاماً من العطاء والتألق، صحيفة المثقف، مؤسسة المثقف العربي، العدد ١٧٢٩، ٢٠١١.
٣. حمادي، علي عبد الحر، طاقات النقل بالسكك الحديد، الشركة العامة لسكك الحديد العراقية، وزارة النقل، ٢٠١٢.
٤. فليح، مهيب كامل، واقع شبكة النقل بالعراق، مجلة المخطط والتنمية، العدد ٢٣، ٢٠١١.
٥. محسن، هشام صلاح، التحليل المكاني لاتجاهات سكك الحديد في العراق وافاق المستقبل، مجلة الآداب، العدد ١٠٠، ٢٠١٢.

رابعاً: التقارير والنشرات السنوية :

١. وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لسكك الحديد العراقية، قسم التخطيط والمتابعة، شعبة الاحصاء، تقارير الاحصائية السنوية للأعوام (٢٠٠٣ - ٢٠١٧) .
٢. وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لسكك الحديد العراقية، قسم التخطيط والمتابعة، شعبة الاحصاء، تقارير الاحصائية السنوية للأعوام (٢٠١٠-٢٠١٧) .
٣. وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لسكك الحديد العراقية، تقرير ديوان الرقابة المالية .
٤. وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية احصاءات النقل والاتصالات، ٢٠٠٣.



العدد الثالث والأربعون
الجزء الأول/ أيار/ ٢٠٢١

جامعة واسط
مجلة كلية التربية

خامساً: المواقع الالكترونية :

١. مجلة الشبكة العراقية، الشركة العامة لسكك الحديد - خطط النهوض تواجه معوقات كبيرة
<http://magazine.imn.iq/2018>,
٢. مجلة العربي الجديد، قطارات العراق ومعاناة سائقيها، ٢٠١٩
<http://ww.alaraby.com.uk/2019>