

E

الأمم المتحدة

Distr.
LIMITED

2 - 11-2001

المجلس



E/ESCWA/TRANS/2001/WG.1/2

11 October 2001

ORIGINAL: ARABIC

الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا
اجتماع فريق خبراء بشأن تنسيق القواعد
والأنظمة والنصوص القانونية الخاصة بالنقل،
من أجل تحقيق التعاون الإقليمي
بيروت، ١٥-١٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١

السكك الحديدية الأردنية

ملاحظة: طبعت هذه الوثيقة بالشكل الذي قدمت به ودون تحرير رسمي. والآراء الواردة فيها هي آراء المؤلف ولا تمثل بالضرورة آراء الإسكوا.

01-0872

مقدمة:

تتألف الخطوط الحديدية الأردنية من الخط الحديدي الحجازي الأردني والذي يمتد من الحدود الأردنية السورية شمال مروراً بالزرقاء وعمان ومعان حتى الحدود السعودية جنوباً حيث تم إنشاء هذا الخط خلال السنوات ١٩٠١ - ١٩٠٤ بطول حوالي ٤٦٠ كم كجزء من الخط الحديدي الحجازي الذي أمر بإنشائه السلطان العثماني عبد الحميد الذي وجه دعوة لكافة المسلمين الذين ساهموا في تمويله لذلك فقد اعتُبر هذا الخط وفقاً لإسلامياً لا يجوز المساس به ، وفي عام ١٩٤٣ تم إنشاء فرع من معان إلى رأس النقب بطول حوالي ٤٣,٥ كم للمساعدة في نقل البضائع والفوسفات من وإلى ميناء العقبة حيث كان يتم النقل بالسيارات بين العقبة ورأس النقب ثم بالقطار إلى عمان .

وعندما ازداد إنتاج وتصدير الأردن من الفوسفات وبعد افتتاح مناجم الحسا ، كان لا بد من إيجاد وسيلة لنقل هذا الإنتاج إلى ميناء العقبة مباشرة حيث تم إنشاء خط سكة حديد حطية العقبة الممتد من محطة بطن الغول جنوب شرق معان وحتى ميناء العقبة بطول ١١٦ كم وكذلك تم استئجار الجزء من الخط الحجازي والممتد من محطة الحسا إلى محطة بطن الغول وتم إعادة إنشاؤه وتقويته لرفع الحمل المحوري من ١٠,٥ طن إلى ١٦ طن ، وفي السادس من شهر تشرين أول عام ١٩٧٥ بوشر بنقل الفوسفات من الحسا إلى العقبة مباشرة بالقطارات . وعند افتتاح مناجم وادي الأبيض تم تمديد هذا الخط إلى مناجم الأبيض بطول ٢٢,٥ كم وبوشر بالنقل عليه اعتباراً من ١٩٨١/٢/٥ . وبذلك أصبح طول الخط المستغل فعلياً لنقل الفوسفات ٢٩٣,٧ كم.

حالياً تقوم على إدارة خطوط السكك الحديدية الأردنية مؤسستان هما مؤسسة الخط الحجازي الأردني ومؤسسة سكة حديد العقبة.

١- مؤسسة سكة حديد العقبة

تأسست مؤسسة سكة حديد العقبة عام ١٩٧٥ وباشرت بعمليات نقل الفوسفات بعد الانتهاء من إنشاء خط حطية (بطن الغول) - العقبة عام ١٩٧٥ ، وكانت الطاقة التصميمية لهذا الخط بحدود ١,٥ مليون طن سنوياً والتي تجاوزتها المؤسسة عام ١٩٨١ ، فقد باشرت المؤسسة عام ١٩٧٥ بنقل ٣٦٠٠٠ طن فوسفات من مناجم الحسا وأخذت بالزيادة حتى وصلت عام ١٩٨١ إلى ١,٦٤ مليون طن من منجمي الحسا والأبيض وفي عام ١٩٨٤ حققت رقماً قياسياً بنقل ٣,١٥ مليون طن ، وفي عام ١٩٩٦ باشرت المؤسسة بنقل الفوسفات من مناجم الشديدة بعد أن تم إنشاء جسر للتحميل في محطة عقبة حجاز حيث يتم نقل الفوسفات بالسيارات من المنجم إلى هذه المحطة ثم بالقطارات إلى ميناء العقبة وقد وصلت الكميات المنقولة في نفس العام إلى ٢,٩٤٥ مليون طن من المناجم الثلاثة.

ونتيجة للمباشرة في مشروع تخاصية المؤسسة فقد تم تقليص شراء قطع الغيار والاكتفاء بالحد الأدنى من الصيانة الضرورية جداً لضمان استمرار سير القطارات لحين استلام المشغل الجديد لعمليات التشغيل. وقد أدى تأخر المشروع إلى تدني الحالة الفنية للقطارات وبدأت الكميات المنقولة بالانخفاض إلى أن وصلت عام ٢٠٠٠ إلى ١,٥٧ مليون طن.

الخطوط الحديدية:

فرع منجم الأبيض

فرع منجم الحسا

تفرع الأبيض - بطن الغول (مستأجر من مؤسسة الخط الحجازي)

بطن الغول - ميناء العقبة

المجموع

٣ كم
٥ كم
١٦٨,٩ كم
١١٦,٨ كم
٢٩٣,٧ كم

مكونات الخط الحديدي

الجزء	الطول/كم	القضبان	العوارض	وسائل التثبيت	الحصمة	محاور التحويل
منجم الأبيض - تفرع الحسا	٢٢,٣	S-33 ملحوم + وصلات	اسمنتيه	باندربول	٢٥ ملم تحت العوارض	33-S زاوية ١ : ١٢
منجم الحسا - معان (مجدد بعض أجزائه)	٩١	S-33 ملحوم + وصلات	خشبية - ق أسمنتية - م	شوكة - ق باندربول - م	٢٥ ملم تحت العوارض	49-S زاوية ١ : ٩
معان - بطن الغول (مجدد)	٦٣,٦	S-34 & S-49 ملحوم + وصلات	إسمنتية + خشبية على المنعطفات	باندربول	٢٥ ملم تحت العوارض	S-49 زاوية ١ : ٩
بطن الغول - العقبة (مجدد)	١١٦,٨	49-S ملحوم	إسمنتية + خشبية على المنعطفات	باندربول	٢٥ ملم تحت العوارض	S-49 زاوية ١ : ٩

م - خط مجد

* ق - خط قديم

أنظمة الإشارات والاتصالات

يوجد على امتداد الخط الحديدي من مناجم الأبيض وحتى ميناء العقبة (١٨) محطة تم تزويدها جميعا بنظام الوحدة المغلقة ونظام الإشارات الضوئية وذلك لتسهيل وضمان سلامة سير القطارات ، كما وأن المقصات ومحاور التحويل التي تعمل كهربائياً يمكن تحويلها والتحكم بمسار القطارات من خلال لوحة التحكم الموجودة في كل محطة. أما بالنسبة للاتصالات فقد تم ربط كافة المحطات بأنظمة اتصالات (UHF) للاتصال المباشر بين كافة المحطات ومكتب مراقبة حركة القطارات ، كما وتم تزويد كافة المحطات بأجهزة راديو لاسلكية لتسهيل الاتصال مع المحطات المجاورة ومع سائقي القطارات وفرق العمال العاملة على امتداد الخط. وكذلك فإن كافة المحطات مزودة بأجهزة هاتف مربوطة على مقسمين للمؤسسة في كل من معان والعقبة.

إن أنظمة الإشارات والاتصالات الحالية قديمة وأصبح من الصعب الحصول على قطع الغيار اللازمة لصيانتها وهي الآن بحاجة إلى تحديث.

الأدوات المحركة والمتحركة

تقوم المؤسسة بتسيير قطارات مكونة من (٣٠-٣٤) شاحنة تجرها قاطرتا ديزل . وتستخدم المؤسسة لنقل الفوسفات شاحنات قادوسية HOPPER WAGONS ذات نظام كوابح هوائية لها خاصية التحميل من الأعلى والتفريغ من الأسفل وذلك لتسهيل عمليات التحميل والتفريغ وهذه الشاحنات مركبة على مجموعتين من العجلات (BOGIES) .

١ . القاطرات Locomotives

يوجد لدى المؤسسة ٢٩ قاطرة ديزل كهربائية من صنع شركة جنرال اليكتريك في الولايات المتحدة والبرازيل. ثمانية من هذه القاطرات مشطوبة بسبب الحوادث. كما يوجد لدى المؤسسة قاطرتين طراز 10 - UM مستأجرة من الخط الحجازي الأردني تستخدم في أعمال المناورة.

الموجود الحالي من القاطرات العاملة

الطراز	سنة الصنع	العدد	القوة الحصانية
U 17 C	١٩٧٤	٧	١٨٢٥
U 18 C	١٩٧٧	٣	١٨٢٥
U 20 C	١٩٨٠	١١	٢١٥٠

٢ - الشاحنات Wagons

يوجد لدى المؤسسة أسطول مؤلف من أربعة أنواع من الشاحنات المخصصة لنقل الفوسفات موزعة كما يلي:

النوع	بلد المنشأ	سنة الصنع	العدد الكلي	العدد العامل	ملاحظات
بريمترو	بريطانيا	١٩٧٥	١٤٠	٥٦	
جريج	بلجيكا	١٩٨٠	٢١٠	١٢٦	
فوفيه جيرال	فرنسا	١٩٨٤	٦٠	٤٠	
دايوو	كوريا	١٩٨٦	٩٠	٨٦	
المجموع			٥٠٠	٣٠٨	

إضافة الى ٢٠ شاحنة مكشوفة من الأعلى مخصصة لنقل وتوزيع الحصة على الخط الحديدي.

٢- مؤسسة الخط الحديدي الحجازي الأردني

حيث أن الخط الحديدي الحجازي الأردني أنشئ قبل حوالي خمسة وتسعون عاماً فمن الطبيعي أن يكون في حالة سيئة جداً ، ولهذا فإنه لا يمكن استخدامه لعمليات نقل منتظمة ، ولكن يتم حالياً تسيير قطارين للركاب أسبوعياً وقطارات للبضائع عند توفرها بين عمان ودمشق . كذلك يتم تسيير عدد من القطارات للأفواج السياحية والرحلات المدرسية عند الطلب .

الخطوط الحديدية:

- الحدود السورية - تفرع منجم الأبيض
عمان - رأس النقب (مغلق وغير مستعمل)
بطن الغول - الحدود السعودية/المدورة (مغلق وغير مستعمل)
الخطوط الحديدية للخط الحجازي مكونة من قضبان (S - 20) موصولة بجبائر والعوارض معدنية (٣٨ - ٤٠ كغم)
والحصمة تحت العوارض بارتفاع ٢٥٠ ملم ومحاور التحويل (S - 20) بزاوية ١ : ٨ و ١ : ٨,٥
١. الأدوات المحركة والمتحركة

١- القاطرات

النوع	سنة الصنع	العدد الكلي	العدد العامل
UM10	١٩٧٦	٥	٥
قاطرة بخارية	١٩٥٨/١٩٥٢	١٢	٣

* قاطرتين UM10 مؤجرتين لمؤسسة سكة حديد العقبة

٢- العربات والشاحنات

النوع	سنة الصنع	العدد الكلي	العدد العامل
عربات ركاب	١٩٠٦	٨	٨
شاحنات بضائع وصهاريج	١٩٠٨/١٩٠٥	١٣٤	٠
شاحنات بضائع وصهاريج	١٩٥٨/١٩٤٥	١٧١	١٧١

المشاريع المستقبلية

نظراً للزيادة الكبيرة لعدد السكان في المملكة وما تبعها من زيادة في كثافة نقل الركاب والبضائع ، أصبح من الضروري وجود شبكة من خطوط السكك الحديدية الحديثة والقياسية لربط مختلف مناطق المملكة وربط المملكة إقليمياً مع الدول المجاورة . وهذه الشبكة تتألف من:-

- أولاً: مشروع خط سكة حديد الزرقاء - الحدود السورية مع فرع لمدينة اربد وكذلك خط سكة حديد خفيف LRS لنقل لركاب في مناطق الكثافة السكانية على مسار (الزرقاء - عمان - صويلح) .
ثانياً: مشروع خط سكة حديد الزرقاء - الحدود العراقية

ثالثاً: مشروع خط سكة حديد الزرقاء - العقبة

رابعاً: وصلت سكة حديد مناجم الشيدية ووادي/٢ في العقبة. نظراً لافتتاح مناجم فوسفات الشيدية وتوقع إغلاق المناجم الحالية (الحسا والأبيض) وكذلك قيام عدد من الصناعات المتعلقة بالفوسفات ومنتجاته في كل من الشيدية والمجمع الصناعي في وادي/٢. فقد تم الانتهاء من إعداد الدراسات والتصاميم النهائية لإنشاء وصلي سكة حديد لربط مناجم الشيدية بالخط الحديدي الحالي بطول ٢٢,٥ كم بكلفة حوالي ٢٤ مليون دولار وإيصال الخط الحديدي الحالي إلى المجمع الصناعي في منطقة وادي/٢ في العقبة بطول ١٩ كم بكلفة حوالي ٦٩ مليون دولار.