

دراسة فاعلية النقل البري في التنمية الاقتصادية في ظل التحول إلى اقتصاد السوق "الشركة العامة للنقل البري - حالة دراسية -"

الباحث/ محمد شهاب أحمد

أ. م. د. مناهل مصطفى عبد الحميد
كلية الإدارة والاقتصاد/ جامعة بغداد/ قسم الاقتصاد

الملخص

يعد النقل البري احد مكونات البنى التحتية المهمة في الاقتصاد الوطني، والذي يساعد على تقريب المسافات- اختصار الزمن- توفير فرص العمل- تنمية المناطق- ورفع مستوى المعيشة. ان الظروف التي مر بها العراق كالحروب والحصار الاقتصادي والاحتلال اثرت سلبا على المؤشرات الاقتصادية للنقل البري كقيمة الانتاج والقيمة المضافة والانفاق الاستثماري والتخصيصات الاستثمارية، ومدة انجاز المشاريع والتي تعد مثل هذه المؤشرات مهمة لتسريع عملية التنمية لبلد نامي مثل العراق. ان اهم ما توصلت اليه هذه الدراسة، ان مشاريع النقل تحتاج الى نفقات استثمارية كبيرة والتي سيكون عاندها الاجتماعي كبير، وان المدة التي تتطلبها عملية تنفيذ الاستثمارات وانجاز مشاريع النقل البري لتصبح جاهزة لتقديم خدماتها هي مدة طويلة في بلد نامي مثل العراق، اذ ظهرت نتائج التقدير ان مدة تنفيذ المشاريع في المتوسط ما يقارب الشهرين واذ ما اضيف لها مدة التباطؤ بين التخصيص والبدء بعملية التنفيذ التي قدرت في المتوسط ست سنوات واربعة اشهر، لذا فإن المدة الاجمالية المطلوبة لإنجاز مشاريع النقل البري بالكامل بحدود ست سنوات وستة اشهر، لذا فإن عملية تنمية النقل البري يجب ان تتماشى مع الاهداف التي تسعى الى تحقيقها العملية التنموية في العراق حتى يتم التوصل الى الاستغلال الامثل لإمكانات النقل البري ولعائد استثمار هذه الامكانات، علماً بأن هناك امكانات استثمارية غير مستغلة في النقل البري يمكن ان تستغل من قبل القطاع الخاص في العراق.

المصطلحات الرئيسية للبحث/ اقتصاد النقل- النقل البري- الفاعلية.



مجلة العلوم

اقتصادية وإدارية

المجلد 20

العدد ٧6

لسنة ٢٠١٤

الصفحات ٢٧٥ - ٣٠٣

* بحث مستل من رسالة ماجستير

المقدمة

يعد قطاع النقل بفروعه وأنشطته المختلفة مكوناً مهماً من مكونات البنية الأساسية للاقتصاد الوطني وأحد ركائز التنمية الشاملة في أية دولة من خلال المستلزمات الحضارية الأساسية ، ومقياساً زمنياً للأبعاد المكانية، نظراً للدور البارز الذي يقوم به في توفير الظروف والشروط الملائمة لعمل قطاعات الاقتصاد الإنتاجية والخدمية عبر ربط الإنتاج والأسواق وتنشيط الحركة التجارية بمساهمته الفاعلة، فضلاً عن إسهامه في ترابط المجتمعات من خلال تأمين حركة الأشخاص وتسهيل ديناميكية المدن ودعمها، توفير إمكانية الترابط الدولي مختصرةً بذلك المسافات والفوارق محلياً وإقليمياً ودولياً.

وغني عن البيان أن النقل البري في العراق بمختلف مكوناته يلعب دوراً محورياً في الاقتصاد الوطني من خلال تحقيق الاتصال المباشر ما بين النقاط والاتصال الاجتماعي بشكل سهل وسريع وذلك لتحقيق التوازن بين قطاعات الإنتاج الوطني كونه المرآة التي تعكس صورة هذه القطاعات وتقدمها.

مشكلة البحث

تتجلى جوهر المشكلة التي عالجها البحث في ظاهرة ضعف فاعلية النقل البري في الاقتصاد العراقي من مشاريع النقل المقامة من خلال الآتي:-

- ١- إسهامه المتواضع في الاقتصاد الوطني مقارنة بما عليه في الدول المتقدمة التي تعتمد عليه اعتماداً كبيراً في تحقيق أهدافها الاقتصادية والاجتماعية والإستراتيجية.
- ٢- مواجهة الكثير من التحديات والمشكلات داخل قطاع النقل بشكل عام لاسيما في أسلوب تشغيله وارتفاع تكاليفه نتيجة لضعف أداء الأصول العاملة مما يخلق الكثير من الآثار السلبية على عملية النقل وعلى قدرته التنافسية إزاء قطاعات النقل في الدول الأخرى.

هدف البحث:

يهدف البحث إلقاء الضوء على واقع النقل البري في العراق ومدى فاعليته ودوره في الاقتصاد الوطني من خلال:-

- ١- توصيف الحالة الراهنة ودراسة واقع النقل البري في العراق وتبيان مدى أهميته في المجالات كافة.
- ٢- قياس وتحليل دوال الاستثمار للنقل البري للمدة (١٩٩٠ - ٢٠٠٦)
- ٣- بناء سيناريوهات التحول نحو اقتصاد السوق من أجل رفع مقدرته التنافسية مع تشكيلات النقل الأخرى (المحلية والخارجية).

فرضية البحث:

ينطلق البحث من فرضية مفادها ((وجود تلك في أداء الشركة العامة للنقل البري فضلاً عن وجود تباطؤات زمنية طويلة في الاستجابة للاستثمارات الموجهة إليها مما أثرت بشكل سلبي على فاعلية وأداء النقل البري في العراق)).

المبحث الأول/ أهم المؤشرات الاقتصادية (الاستثمارية والتشغيلية) للنقل البري في العراق

للمدة (١٩٩٠-٢٠٠٦)

أولاً- التخصيصات الاستثمارية والانفاق الاستثماري.

تعد عملية التحليل لواقع الاستثمار من المسائل الجوهرية التي تكشف عن حقيقة النشاط الاستثماري والآلية التي يتم بموجبها توزيع الاستثمارات على مختلف تشكيلات قطاع النقل، وهذا ما سنلاحظه عند تحليل واقع التخصيصات الاستثمارية والانفاق الاستثماري للنقل البري في العراق للمدة (١٩٩٠ - ٢٠٠٦).

١- التخصيصات الاستثمارية للنقل البري

تستند استراتيجية التنمية الاقتصادية في العراق الى توسيع قاعدة تكوين رأس المال من خلال زيادة الاستثمارات وتحقيق معدلات عالية للنمو الاقتصادي لقطاع النقل وتشكيلاته. ويستدل من بيانات الجدول (١) بأن التخصيصات الاستثمارية المقررة لتشكيل النقل البري للمدة (١٩٩٠-١٩٩٤) وبالاسعار الثابتة لسنة ١٩٨٨، قد حققت انخفاضا حيث اصبحت (2763.02) الف دينار عام ١٩٩٤ بعد ان كانت (170372.2) الف دينار عام ١٩٩٠ بنسبة نمو (-82.9%) عام ١٩٩١، و (٩٨.٣%) عام ١٩٩٣، وأعلى نسبة مساهمة (٤٢.٩%) عام (١٩٩٠)، وأدنى نسبة مساهمة (١٦.٠٥%) عام ١٩٩٢، وبلغت معدلات النمو السنوية المركبة (-٨٢.٩%) للمدة أعلاه، ويعود السبب في ذلك الى ظروف الحصار الاقتصادي المفروض على العراق في عام ١٩٩٠ والحرب في عام ١٩٩١ وانعكاس تلك الظروف على مجمل نشاطات الاقتصاد العراقي مما دفع الدول الى تحديد التخصيصات الاستثمارية، واعادة النظر في اولويات المشروعات في الخطط الاقتصادية الموضوعية خلال تلك المدة مما أثر بشكل سلبي على حجم التخصيصات الاستثمارية لقطاع النقل وتشكيلاته، ومنها تشكيل النقل البري.

وحصل تطور ملموس في حجم التخصيصات الاستثمارية للمدة (١٩٩٥-١٩٩٩) اذ بلغت (٦١١٦) الف دينار عام ١٩٩٩ بعد ان كانت (٥٦٢.٨) الف دينار عام ١٩٩٥ محققة بذلك أعلى نسبة نمو (-٩٦.٤%) عام ١٩٩٩، وأدنى نسبة نمو (-٩٩.٦%) عام ١٩٩٥، وأعلى نسبة مساهمة (٦٢.٠٧%) عام ١٩٩٧، وأدنى نسبة مساهمة (١٥.٣%) في ١٩٩٨، وبمعدل نمو سنوي مركب (-٩.٨%) ويعود السبب في ذلك الى توقيع مذكرة التفاهم مع الامم المتحدة (النفط مقابل الغذاء) اذ حصل تطور ملموس في المبالغ المخصصة ضمن المذكرة، وان هذه التخصيصات قد نفذت لتغطية جزء من احتياجات تشكيل النقل البري، مما انعكس على تطور الاستيراد للشاحنات والتوسع في نقل مفردات البطاقة التموينية، اذ ليس امام العراق في حينها وفق الاتفاق المذكور سوى انفاق تلك التخصيصات (بشكل غير مباشر) من خلال الامم المتحدة للحصول على ما يحتاجه من الغذاء والمواد الضرورية بدل الكميات المصدرة من النفط اما بشأن التطور الحاصل في حجم التخصيصات الاستثمارية للمدة (٢٠٠٠-٢٠٠٦) فيلاحظ بأن اجمالي التخصيصات الاستثمارية وبالاسعار الثابتة لسنة ١٩٨٨ قد انخفضت لتصل الى (٨٨١.٣) الف دينار وذلك في عام ٢٠٠٦ بعد ان كانت (٢٣٦٣) الف دينار عام ٢٠٠٠ محققة بذلك اعلى نسبة نمو (-٧٦.٩%) عام ٢٠٠٤ واعلى نسبة مساهمة (٤.٦%) عام ٢٠٠٠ وادنى نسبة مساهمة (٠.٠٢%) عام ٢٠٠١ ما بين عامي ٢٠٠٣ و ٢٠٠٥ وبمعدل نمو سنوي مركب بلغ (-٢١.٤%) ويعود السبب في ذلك الى خصوصية هذه المدة والمتمثلة باستمرار العقوبات الاقتصادية الدولية، ووقع العراق تحت وطى الاحتلال من قبل قوات التحالف عام ٢٠٠٣ وما رافقها من تدمير للبنى التحتية بسبب العمليات العسكرية، وسلب ونهب ممتلكات الدوائر الحكومية ولم يكن تشكيل النقل البري بعيدا عن ذلك. وتأخر اقرار الميزانية للاعوام (٢٠٠٤، ٢٠٠٥، ٢٠٠٦) الامر الذي انعكس سلبياً في تحديد اولويات الاستثمار لقطاع النقل وتشكيلاته هذا من ناحية، ومن ناحية اخرى قلة التخصيصات الاستثمارية في الموازنة العامة، فضلا عن ذلك ان الموازنة الجارية تستحوذ على الجزء الاكبر منها. الامر الذي لا يعطي مرونة لوضع الخطة الاستثمارية في الانطلاق نحو مشاريع مهمة وكبيرة، ويبقى اسير المشاريع الصغيرة وعمليات التأهيل المحدودة.



وفيما يتعلق باجمالي التخصيصات الاستثمارية للنقل البري للمدة الاجمالية (١٩٩٠-٢٠٠٦) ولا سيما التذبذب الملحوظ فيها الا انها حققت أعلى نسبة نمو بلغ (- ٧٦.٩%) عام ٢٠٠٤، وادنى نسبة نمو بلغت (- ٩٩.٨%) عام ٢٠٠٥ وأعلى نسبة مساهمة (٦٢.٠٧%) عام ١٩٩٧ وادنى نسبة مساهمة (٠.٠٢%) عام ٢٠٠١، وبمعدل نمو سنوي مركب (- ١٥.٩%).

جدول (١)

التخصيصات الاستثمارية لقطاع النقل والتخصيصات الاستثمارية للنقل البري ونسبة النمو والاهمية النسبية ومعدلات النمو السنوية المركبة للنقل البري للمدة (١٩٩٠ - ٢٠٠٦) وبالاسعار الثابتة لسنة ١٩٨٨

الاف الدنانير

السنة	التخصيصات الاستثمارية لقطاع النقل ١	التخصيصات الاستثمارية للنقل البري ٢	نسبة النمو ٣%	الاهمية النسبية % ٤ (٢ : ١)	معدلات النمو السنوية المركبة % ٥
١٩٩٠	٣٩٧٢٦١.٢	١٧٠٣٧٢.٢	.	٤٢.٩	
١٩٩١	١١٦١٩٨٠.٦٤	٢٩١٣٣.٩	٨٢.٨-	٢٥.٠٧	٨٢.٩-
١٩٩٢	٧٥٤٤٧.٣	١٢١٠٧.٦	٩٢.٨-	١٦.٠٥	١٩٩٤-١٩٩٠
١٩٩٣	٤٤٠٩٧.٥	١٤٣٤٣.١	٩١.٥-	٣٢.٥	
١٩٩٤	٧٢٣٧.٤	٢٧٦٣.٠٢	٩٨.٣-	٣٨.٢	
١٩٩٥	٢٢٣١.٩	٥٦٢.٨	٩٩.٦-	٢٥.٢	
١٩٩٦	١٣٣٥.٧	٦٦٤.٠٢	٩٩.٦-	٤٩.٧	
١٩٩٧	٢٤١٩.٦	١٥٠٢.٠٣	٩٩.١-	٦٢.٠٧	
١٩٩٨	٦٧٦٣	١٠٣١.٩	٩٩.٣-	١٥.٣	
١٩٩٩	١٣٣٧٨.٥	٦١١٦	٩٦.٤-	٤٥.٧	
٢٠٠٠	٥١٦٣٣.٦	٢٣٦٣	٩٨.٦-	٤.٦	
٢٠٠١	١٣٢٦١١٧٤	٢٥٣٣	٩٨.٥-	٠.٠٢	
٢٠٠٢	٢٥٠٦٣٦.٣	٢٣٩٧	٩٨.٥-	١	
٢٠٠٣	٥٤٢١١٤.٨	٢٤٣١	٩٨.٦-	٠.٠٥	
٢٠٠٤	٨٥٢٠٧٠.٨	٣٩١٩١.٥	٧٦.٩-	٤.٦	
٢٠٠٥	٣٥٩٧٨١.٦	١٧٩.٩	٩٩.٨-	٠.٠٥	
٢٠٠٦	٤٩٤٢٧٨.٨	٨٨١.٣	٩٩.٤-	٠.٢	
١٥.٩-					٢٠٠٦-١٩٩٠

المصدر : حولت التخصيصات الاستثمارية وبالاسعار الجارية الى الاسعار الثابتة لسنة ١٩٨٨ بالاعتماد على بيانات الملحقين (١) و(٥) وبموجب الصيغة التالية:

التخصيصات الاستثمارية بالاسعار الجارية^(١)

التخصيصات الاستثمارية بالاسعار الثابتة لسنة ١٩٨٨ =

المخفض الضمني الاجمالي تكوين رأس المال الثابت

سنة المقارنة - سنة الاساس

نسبة النمو = $\frac{\text{سنة الاساس} \times 100}{\text{سنة المقارنة}}$ ، باعتبار سنة ١٩٩٠ سنة اساس^(٢)

التخصيصات الاستثمارية للنقل البري

- احتسبت الاهمية النسبية كما يلي:- $100 \times \frac{\text{التخصيصات الاستثمارية للنقل البري}}{\text{سنة الاساس}}$

^١ المعهد العربي للتدريب والبحوث الاحصائية، الاساليب الاحصائية لقياس التضخم ودراسة آثاره وسبل معالجته، بغداد، ١٩٨٤، ص ٨٨.

^٢ مناهل مصطفى عبد الحميد، نموذج مقترح لتطوير النقل البحري في العراق، اطروحة دكتوراه، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة البصرة، ١٩٩٦ - ص ٢٤.



التخصيصات الاستثمارية لقطاع النقل

- احتسبت نسبة النمو (المركب) بإعتماد الصيغة التالية^١ $Y=Ae^{rt}$ وتحويلها الى الصيغة الخطية تصبح $\ln Y = \ln A + rt$ اذ تمثل (Y) المتغير المراد حساب معدل النمو السنوي، (A) الحد الثابت (r) معدل النمو السنوي المركب، (t) متغير الزمن للمزيد انظر

٢. الإنفاق الاستثماري للنقل البري:

تحدد الموارد المالية للاستثمارات في العراق بالمبالغ التي ترصدها الدولة في موازنتها العامة لتنمية قطاعات الاقتصاد الوطني المختلفة، والتي يتم بموجبها تحديد الاستثمارات العامة في خططها القومية من خلال ما يسمى بالإنفاق الاستثماري العام.

ويتضح من بيانات الجدول (٢) للمدة ١٩٩٠ - ١٩٩٤ وبالأسعار الثابتة لسنة ١٩٨٨ انخفاض الإنفاق الاستثماري للنقل البري من (١٢٤٧٨٩.٣) الف دينار عام ١٩٩٠ والى (٤١٤٧) ألف دينار عام ١٩٩٤ محققا أعلى نسبة نمو بلغت (- ٦٦.٧%) عام ١٩٩١، وأدنى نسبة نمو بلغت (- ٦٩٦.٦%) عام ١٩٩٤، وأعلى نسبة مساهمة (٦٨.٢%) عام ١٩٩٠، وأدنى نسبة مساهمة (٥٣%) عام ١٩٩١ وبمعدل نمو سنوي مركب بلغ (- ٥٢.٣%) ويرجع سبب ذلك الى الظروف الصعبة التي مر بها العراق والتي اثرت بشكل سلبي على حجم الإنفاق الاستثماري.

ونتيجة لتوجهات السياسة الاقتصادية في الضغط على النفقات استمر هذا الانخفاض خلال المدة (١٩٩٥-١٩٩٩) اذ انخفض الى (١١٥٩.٩) الف دينار عام ١٩٩٨ ثم ليعاود الارتفاع ليصل الى (٤٣٣٤.٧) الف دينار عام ١٩٩٩، محققا اعلى نسبة نمو بلغت (- ٩٦.٥%) عام ١٩٩٩، وأدنى نسبة نمو (- ٩٩.٢%) عام ١٩٩٦ واعلى نسبة مساهمة (٨٨.٠٨%) عام ١٩٩٦ وأدنى نسبة مساهمة (٦٢.٧%) عام ١٩٩٧، وبمعدل نمو سنوي مركب بلغ (- ٢٥.٧%) ، ويرجع سبب ذلك الى ذات الاسباب التي تم ذكرها سابقا والمتمثلة بتوقيع مذكرة التفاهم مع الامم المتحدة (النفط مقابل الغذاء).

اما خلال المدة (٢٠٠٠- ٢٠٠٦) فقد اتخذ حجم الإنفاق الاستثماري اتجاها سلبا وبالتحديد بعد عام ٢٠٠٣ محققا اعلى نسبة نمو بلغت (- ٦٨.٥%) في عام ٢٠٠٤، وأدنى نسبة نمو (- ٩٩.٨%) لسنة ٢٠٠٦ واعلى نسبة مساهمة (١٧.٠٢%) عام ٢٠٠٠، وأدنى نسبة مساهمة (٠.٠٥%) عام ٢٠٠٥، وبمعدل نمو سنوي مركب بلغ (- ٣٣.٦%).

وتميز حجم الإنفاق الاستثماري خلال المدة (١٩٩٠-٢٠٠٦) بالانخفاض حيث حقق ادنى نسبة نمو بلغت (- ٦٦.٧%) في عام ١٩٩١، واعلى نسبة مساهمة (٨٨.٠٨%) عام ١٩٩٦، وأدنى نسبة مساهمة (٠.٠٥%) عام ٢٠٠٥ وبمعدل نمو سنوي مركب سالب بلغ (- ٢١.٧%).

¹ Chiang, A.C., Fundamental methods mathematical Economics, 3Ed, mc.Grew-Hill company, London, 1984, pp291-292.



جدول (٢)

الإنفاق الاستثماري لقطاع النقل والإنفاق الاستثماري للنقل البري ونسبة النمو والأهمية النسبية ومعدلات النمو السنوية المركبة للنقل البري للمدة (١٩٩٠ - ٢٠٠٦) وبالأسعار الثابتة لسنة ١٩٨٨

الآلاف الدنانير

السنة	الانفاق الاستثماري لقطاع النقل ١	الانفاق الاستثماري للنقل البري ٢	نسبة النمو % ٣	الأهمية النسبية %	معدلات النمو السنوية المركبة %
١٩٩٠	١٨٢٩٢٥.٤	١٢٤٧٨٩.٣	٠	٦٨.٢	
١٩٩١	٧٨٢٤٤.٢	٤١٤٦٦.٢	٦٦.٧-	٥٣	١٩٩٠-١٩٩١
١٩٩٢	٥٥٦٨٨.١	٣٠٥٤٠.١١	٧٥.٥-	٥٤.٨	
١٩٩٣	٣٨٥٢٠.٩	٢٤٢٣٨.٥	٨٠.٥-	٦٢.٩	
١٩٩٤	٦٧٥٩.٨	٤١٤٧	٦٩٦.٦-	٦١.٤	
١٩٩٥	١٧٧٦	١١٣٦.٧٤	٩٩-	٦٤	١٩٩٤-١٩٩٥
١٩٩٦	١٠٠٩.٧	٨٨٩.٣٤	٩٩.٢-	٨٨.٠٨	
١٩٩٧	١٦٩٦.١	١١٢٥.٩	٩٩-	٦٢.٧	
١٩٩٨	١٣٩٨.٠٥	١١٥٩.٩	٩٩-	٨٣	
١٩٩٩	٥١١٥.٥	٤٣٣٤.٧	٩٦.٥-	٨٤.٧	
٢٠٠٠	١٣٥٨٧.٥	٢٣١٣	٩٨.١-	١٧.٠٢	١٩٩٩-٢٠٠٠
٢٠٠١	٥٦٩٣٤.٣	٢٣٦٨	٩٨.١-	٤.٢	
٢٠٠٢	١٩٠٢٤٦.٥	٢٣٣٩	٩٨.١-	١.٢	
٢٠٠٣	٨٦٩٢٢.٨	٢٣٤٠	٩٨.٦-	٢.٧	
٢٠٠٤	٥١٨٩٢٧.٢	٣٩١٩١.٥	٦٨.٥-	٧.٦	
٢٠٠٥	٣٨٠٦٧٣.٧	١٧٩.٩	٩٩.٨-	٠.٥	
٢٠٠٦	٢٧١٠٠.٨.٢	٢٢٠.٠٦	٩٩.٨-	٠.٠٨	
٢٠٠٦-١٩٩٠					٢١.٧

المصدر : حول الانفاق الاستثماري وبالأسعار الجارية الى الاسعار الثابتة بالاعتماد على بيانات الملحقين (١) و(٥) وبموجب الصيغة التالية:

- احتسبت نسبة النمو ونسبة التغير ومعدلات النمو السنوية المركبة من قبل الباحثين.

$$\text{الانفاق الاستثماري بالاسعار الثابتة لسنة 1988} = \frac{\text{الانفاق الاستثماري بالاسعار الجارية}}{\text{المخفض الضمني لاجمالي تكوين رأس المال}} \times 100$$

ومن أجل اعطاء الصورة الحقيقية لواقع النقل البري في الاقتصاد العراقي فلا بد من تتبع درجة كفاءة الصرف او ما تسمى بنسبة تنفيذ المشاريع وهناك تباين واضح بين معدلات الاستثمارات المخططة وبين المشاريع المنفذة فمن معطيات الجدول (٣) يتضح بأن الاستثمارات المنفذة فعلياً على ارض الواقع. اتسمت بارتفاع نسبة التنفيذ لتصل الى اعلى نسبة (٢٥٢.٢%) عام ١٩٩٢ ويعود سبب ذلك الى حملة اعادة الاعمار التي بدأت بعد حرب الخليج عام ١٩٩١ والاضرار الكبيرة التي تعرضت لها القطاعات الاقتصادية الحيوية ومنها قطاع النقل مما دفع الدولة لزيادة الانفاق لاعادة الاعمار^١. وشهدت نسبة التنفيذ للتخصيصات الاستثمارية خلال المدة (١٩٩٥-١٩٩٩) تذبذباً لتصل الى (٧٠.٩%) عام ١٩٩٩ وبعد ان كانت (٢٠١.٩٨) عام ١٩٩٥ والتي تعود الى محدودية الطاقة الاستيعابية* للنقل البري في العراق.

^١ وزارة النقل والمواصلات، التقرير السنوي، ١٩٩٣، ص ١٨.

وخلال المدة (٢٠٠٦-٢٠٠٠) شهدت نسب التنفيذ انخفاضاً من (٩٧.٩%) عام ٢٠٠٠ لتصل إلى (٢٤.٩٧%) عام ٢٠٠٦، وبالرغم من حصول ارتفاع في نسب التنفيذ في مشاريع النقل البري لا سيما بعد عام ٢٠٠٣ إلا أن هذه التخصيصات لم تنفق على مشاريع النقل البري بل تم تسديد ديون مستحقة على الشركة لصالح القطاع الخاص قبل أحداث ٢٠٠٣ ويرجع سبب الاخفاق والتأخير في نسب التنفيذ إلى مجموعة من العوامل أهمها هو عدم الدقة في تقدير التخصيصات الاستثمارية من قبل الشركة ومبالغة الجهات التنفيذية في طلب التخصيصات السنوية بشكل لا يتناسب وامكاناتها المحدودة مما يؤدي إلى ظهور فجوة الطاقة الاستيعابية**، فضلاً عن ترهل الجهاز الإداري وعدم كفاءته في تنفيذ الموازنات الاستثمارية في المجالات المخصصة لها، واستفحال حالات الفساد المالي والإداري انعكس في تأخر وتدني نسب التنفيذ، والتعديلات التي تطرأ على مشاريع مدرجة أصلاً في الخطة والاتجاه الذي يؤدي إلى عدم التوازن بين التخصيصات الاستثمارية المرصودة والنفقات الاستثمارية الفعلية وما يترتب على ذلك من تلوؤ في عملية التنفيذ^١.

ونستخلص من ذلك أن التغيرات الحاصلة في مستوى النشاط الاستثماري للنقل البري لم تكن بمستوى الطموح، إذ أن الموارد المالية ليست عانقاً أمام تنفيذ المشروعات، وأي سياسة تتخذ لتنمية وتطوير النقل البري، بل الأهم هو الرؤية الاستراتيجية والسياسة الواضحة لتطوير التشكيل المذكور ورفع كفاءته لزيادة قدرته الاستيعابية لمزيد من التخصيصات الاستثمارية بما يؤدي إلى استثمار الأمثل لموارده المتاحة.

* يقصد بالطاقة الاستيعابية (قدرة الاقتصاد القومي على امتصاص الموارد الرأسمالية، بحد أدنى من الفعالية، والتي تنعكس في شكل معدل للعائد على الاستثمار. وهي بهذا المعنى تتضمن أن الموارد تنتقل من جهة التي تعطي، إلى جهة أخرى وهي الجهة التي تتلقى، ولكي تحصل الجهة التي تعطي على عائد من مواردها، لا بد أن يكون في مقدور الدهة التي تتلقى، استخدام هذه الموارد بصورة منتجة، ودرجة من الانتاجية تمكنها من دفع العائد) للمزيد من التفاصيل ينظر:

- مختارات من المصطلحات الاقتصادية وهي متاحة على شبكة الانترنت وعلى الرابط التالي :

<http://WWW.Moqatel.com/openshare>

** تحسب فجوة الطاقة الاستيعابية للاستثمار من خلال المقارنة بين الاستثمارات المتدفقة للقطاع أو التشكيل ونتاجية الوحدة النقدية المستثمرة، حيث يستمر بتوجيه الاستثمارات نحو قطاع معين (النقل مثلاً) طالما أن الانتاجية الحدية للدينار المستثمر أكبر من الكلفة الحدية له أي (mc < mp) للمزيد من التفاصيل ينظر :

- عبد الحسين محمد العنبيكي، الإصلاح الاقتصادي في العراق نظير لجدوى الانتقال نحو اقتصاد السوق، بغداد، ٢٠٠٧، ص ٧٤.

^١ هيئة التخطيط الاقتصادي، الاتفاق الاستثماري في العراق، دراسة رقم ٧٦٦، بغداد، ١٩٩٠، ص ١٨.



جدول رقم (٣) التخصيصات الاستثمارية والانفاق الاستثماري وكفاءة الصرف للنقل البري للمدة (١٩٩٠-٢٠٠٦) وبالإسعار الثابتة لسنة ١٩٨٨

السنة	التخصيصات الاستثمارية ١	الانفاق الاستثماري ٢	كفاءة الصرف % ٣ (٢ : ١)
١٩٩٠	١٧٠٣٧٢.٢	١٢٤٧٨٩.٣	٧٣.٢٥
١٩٩١	٢٩١٣٣.٩	٤١٤٦٦.٢	١٤٢.٣٣
١٩٩٢	١٢١٠٧.٦	٣٠٥٤٠.١١	٢٥٢.٢٤
١٩٩٣	١٤٣٤٣.١	٢٤٢٣٨.٥	١٦٩
١٩٩٤	٢٧٦٣.٠٢	٤١٤٧	١٥٠.٠٩
١٩٩٥	٥٦٢.٨	١١٣٦.٧٤	٢٠.١٩٨
١٩٩٦	٦٦٤.٠٢	٨٨٩.٣٤	١٣٣.٩٣
١٩٩٧	١٥٠٢.٠٣	١١٢٥.٩	٧٤.٩٦
١٩٩٨	١٠٣١.٩	١١٥٩.٩	١١٢.٤
١٩٩٩	٦١١٦	٤٣٣٤.٧	٧٠.٩
٢٠٠٠	٢٣٦٣	٢٣١٣	٩٧.٩
٢٠٠١	٢٥٣٣	٢٣٦٨	٩٣.٥
٢٠٠٢	٢٣٩٧	٢٣٣٩	٩٧.٦
٢٠٠٣	٢٤٣١	٢٣٤٠	٩٦.٣
٢٠٠٤	٣٩١٩١.٥	٣٩١٩١.٥	١٠٠
٢٠٠٥	١٧٩.٩	١٧٩.٩	١٠٠
٢٠٠٦	٨٨١.٣	٢٢٠.٠٦	٢٤.٩٧

المصدر : حولت التخصيصات الاستثمارية والانفاق الاستثماري وبالإسعار الجارية الى الاسعار الثابتة بالاعتماد على بيانات الملحقين (١) و(٥):

احتسبت كفاءة الصرف وفق الاتي:

$$\text{كفاءة الصرف} = 100 \times \frac{\text{الانفاق الاستثماري}}{\text{التخصيصات الاستثمارية}}$$

ثانيا- اجمالي تكوين راس المال الثابت وخزين راس المال:

تعد تقديرات تكوين راس المال الثابت من المؤشرات الاقتصادية الضرورية والمهمة في الاقتصاد القومي، كونها تقدم عرضا تاريخيا للخطة الاستثمارية للبلد وتبين مدى صلاحية ودقة مسار الخطة نحو الهدف المرسوم.

وانطلاقا من اهمية الاستثمار ودوره الفاعل في توسيع الطاقة الانتاجية القائمة فعلا وبناء طاقات انتاجية جديدة مع الاخذ بالحسبان التغير في المخزون السلعي، سنتطرق الى جانبين اساسيين: الاول يتعلق باجمالي تكوين راس المال الثابت، والثاني يهتم بخزين راس المال للنقل البري في الاقتصاد العراقي.

١- اجمالي تكوين راس الثابت للنقل البري:

يعد اجمالي تكوين راس المال الثابت* من المؤشرات الاقتصادية البارزة والمعبرة عن جزء من القابلية الانتاجية الانية الموجهة لانتاج السلع الراسمالية بهدف زيادة الطاقة الانتاجية للقطر. بمعنى اخر فان تكوين راس المال يقوم على حقيقة ان المجتمع لا يجد كل طاقته الانتاجية لخلق سلع الاستهلاك المباشر بل يحول قسما من تلك الطاقة لصناعة و انتاج السلع الراسمالية كالمكانن والالات ووسائل النقل والانشاءات الاخرى على اختلاف انواعها خلال مدة زمنية معينة غالبا ما تكون سنة من اجل توسيع الخزين الراسمالي القائم او تطوير بعض مكوناته.

ويبدو من متابعة معطيات الجدول (٤) ان اجمالي تكوين راس المال الثابت للنقل البري بالاسعار الثابتة لسنة ١٩٨٨ قد حقق انخفاضا ملموسا حيث بلغ (٩١.٨٤) الف دينار عام ١٩٩٤ بعد ان كان (١٢٢.٩) الف دينار في عام ١٩٩٠ محققا اعلى نسبة نمو (٣١.٤٩%) عام ١٩٩٣ وادنى نسبة نمو (-٨٧%) عام ١٩٩١ واعلى نسبة مساهمة (١.٦%) على التوالي لعامي ١٩٩٣ و ١٩٩٤ وادنى نسبة مساهمة (٠.٠٦%) عام ١٩٩٠ وبمعدل نمو سنوي مركب بلغ (-١١.٨%) ويعود سبب ذلك الى امتداد تأثير ظروف الحرب مع ايران بالدرجة الاولى واعطاء الاولوية للصناعات العسكرية التي تخدم متطلبات اقتصاد الحرب^١، فضلا عن تدهور اسعار النفط الخام في السوق الدولية بعد عام ١٩٨٥ مما ترتب على ذلك قلة عوائد النفط المتدفقة للقطر والذي أدى بدوره الى تقليص حجم الاتفاق الاستثماري لتكوين راس المال الثابت.^٢

وبعد فرض الحصار الاقتصادي الدولي على العراق في الثلث الاخير من عام ١٩٩٠ وما تبعه من دمار للبنى التحتية بعد حرب عام ١٩٩١ كان قطاع النقل من اكثر القطاعات ضررا لذا تركزت جهود الدولة في اعادة الاعمار الى اعطاء الاولوية الى القطاعات المهمة والحيوية ومنها قطاع النقل وتشكيلاته. وخلال المدة (١٩٩٥-١٩٩٩) فان استمرار الظروف الاستثنائية التي مر بها الاقتصاد العراقي بسبب الحصار الاقتصادي فان اجمالي تكوين راس المال الثابت اتخذ طابعا متذبذبا حيث انخفض من (١٦.٠٦) الف دينار عام ١٩٩٥ الى (٢.٩) الف دينار عام ١٩٩٧ ثم ليعود الى الارتفاع الى (٦٦٣.٩) الف دينار عام ١٩٩٩ محققا اعلى نسبة نمو (٤٠.٢%) عام ١٩٩٩ وادنى نسبة نمو (-٩٧.٦%) عام ١٩٩٧، واعلى نسبة مساهمة (١.٨%) عام ١٩٩٩ وادنى نسبة مساهمة (٠.٠٦%) في ١٩٩٧ بمعدل نمو سنوي مركب (-٨.٣%) ويعود سبب ذلك الى توقيع مذكرة التفاهم بين العراق والامم المتحدة (النفط مقابل الغذاء) والذي يسمح بموجبه استيراد المواد الضرورية مقابل تصدير كميات محدودة من النفط وبما تسمح به ظروف الانفراج الدولي.

وخلال المدة (٢٠٠٠-٢٠٠٦) فنجد ان اجمالي تكوين راس المال قد انخفض من (١٠٣٠.٢) الف دينار عام ٢٠٠٠ ليصل الى (١٤٦.٩) الف دينار وذلك في عام ٢٠٠٦ محققا اعلى نسبة نمو (٢٥٤٢.٦%) عام ٢٠٠٢ وادنى نسبة نمو (-١٠٧٨.١%) عام ٢٠٠٣، واعلى نسبة مساهمة (٠.٩%) عام ٢٠٠٠ وادنى نسبة مساهمة (-٠.٤٢%) عام ٢٠٠٣ وبمعدل نمو سنوي سالب بلغ (-٤٦.٣%) ويرجع السبب في ذلك الى الاحداث التي رافقت الاحتلال وما تبعها من تردى الاوضاع الامنية، فضلا عن تاخر اقرار الموازنة العامة للدولة، مما ينعكس على تلك عملية الاتفاق.

وخلال المدة الاجمالية (١٩٩٠-٢٠٠٦) حقق اجمالي تكوين راس المال الثابت انخفاضا واضحا محققاً بذلك اعلى نسبة نمو (٢٥٤٢.٩%) عام ٢٠٠٢ وادنى نسبة نمو(-١٠٧٨.١%) عام ٢٠٠٣ واعلى نسبة مساهمة (١.٨%) عام ١٩٩٩ وادنى نسبة مساهمة (-٠.٤٢%) عام ٢٠٠٣ وبمعدلات نمو سنوي مركب بلغت (-٢١.١%).

* يتحدد تكوين راس المال الثابت في كل سنة بموجب عاملين اساسيين، الاول يمثل مقدار التخصيصات الاستثمارية لكل سنة، والثاني يتعلق بالقابلية الاستيعابية للتنفيذ اي مدى توفر العوامل الانتاجية والتسهيلات الاخرى في مجال تنفيذ المشاريع. للمزيد من التفاصيل انظر:

هيئة التخطيط الاقتصادي سابقا، دراسة رقم ٣٣٧، ١٩٨٦، ص٣٨.

^١ هيئة التخطيط الاقتصادي سابقا، دراسة رقم ٢١٥، ١٩٨٧، ص٥٧.

^٢ هيئة التخطيط الاقتصادي سابقا، دراسة رقم ١٠٠٧، ١٩٩٣، ص١٨.



ان تكوين رأس المال الثابت في قطاع النقل هو انعكاس واضح لسياسة الدولة في تشجيع ودعم او تحجيم الاستثمار عن ذلك القطاع، ولكن في حالة معينة قد لا تعكس هذه السياسة بالضرورة درجة اهتمام او انصراف الدولة لقطاع معين على حساب القطاعات الاخرى، بقدر ما تعكس مدى قدرة ذلك القطاع على استيعاب استثمارات اضافية وهذا ما ينطبق على النقل البري في العراق لقابليته المحدودة على استيعاب وتنفيذ استثمارات اضافية.

جدول رقم (٤)

اجمالي تكوين رأس المال الثابت في قطاع النقل والنقل البري ونسبة النمو والاهمية النسبية ومعدلات النمو السنوية المركبة للمدة (١٩٩٠-٢٠٠٦) وبالاسعار الثابتة لسنة ١٩٨٨

الاف الدنانير

السنة	اجمالي تكوين رأس المال الثابت في قطاع النقل ١	اجمالي تكوين رأس المال الثابت في قطاع النقل البري ٢	نسبة النمو ٣ %	الاهمية النسبية (١ : ٢) %	معدلات النمو السنوية المركبة %
١٩٩٠	١٩٨٤٤٦	١٢٢.٩	٠	٠.٠٦	
١٩٩١	٢١٨٧٣	١٥٠.٩٦	٨٧-	٠.٠٧	
١٩٩٢	٣٢٨٧١	٤٤.٧	٦٣.٦-	٠.١٤	١١.٨- ١٩٩٤-١٩٩٠
١٩٩٣	٢٦٧٢	٥١٠.٢١	٣١٤.٩	١.٦	
١٩٩٤	٥٨٢٦	٩١.٨٤	٢٥.٣-	١.٦	
١٩٩٥	١٨٥٥	١٦.٠٦	٨٦.٩-	٠.٩	
١٩٩٦	١٣٢٠	٩.٩	٩١.٩-	٠.٨	٨.٣- ١٩٩٩-١٩٩٥
١٩٩٧	٤٩٧٣	٢.٩	٩٧.٦-	٠.٠٦	
١٩٩٨	٢٨٤٢٣	١١٧.٠٧	٤.٧-	٠.٤٢	
١٩٩٩	٣٧٥٢٧	٦٦٣.٩	٤٤٠.٢	١.٨	
٢٠٠٠	١٢٠٠٨٦	١٠٣٠.٢	٧٣٨.٢	٠.٩	
٢٠٠١	٢٨٥٧٩٥	١٥٣٧.٨	١١٥١.٣	٠.٥٤	
٢٠٠٢	٤٤٥٧٨٢.٥	٣٢٤٧.٧٤	٢٥٤٢.٦	٠.٧٣	٤٦.٣- ٢٠٠٦-٢٠٠٠
٢٠٠٣	٢٨٣٨٨٧.٨	١٢٠٢.١١	١٠٧٨.١-	٠.٤٢-	
٢٠٠٤	٥٤١٥٣.٣	٩٨.٠٨	٢٠.٢-	٠.٢	
٢٠٠٥	٥٩٧٦٥٥.٦	٢٥٦.٣	١٠٨.٥	٠.٠٤	
٢٠٠٦	٩٨١٨٧٥	١٤٦.٩	١٩.٥	٠.٠٢	
٢١.١-					٢٠٠٦-١٩٩٠

المصدر : احتسبت من قبل الباحث بالاعتماد على بيانات الملحقين (١) و(٤) .
احتسبت نسبة النمو والاهمية النسبية ومعدلات النمو السنوية المركبة من قبل الباحثين.

٢- خزين رأس المال او اجمالي رأس المال المتراكم للنقل البري:

يعد خزين رأس المال Capital Stock او اجمالي رأس المال المتراكم احد المتغيرات الاستراتيجية الممكن اعتمادها في تحديد معدلات النمو الاقتصادي ورسم اتجاهات التنمية الاقتصادية، كما يعبر عن مجموع الاستثمارات المتحققة خلال مدة زمنية معينة، فهو يمثل التراكم للاضافات السنوية من الموجودات الثابتة مع ضرورة الاخذ بالحسبان العمر الانتاجي للاصل الثابت ومعدل الاندثار السنوي الممكن اعتماده لتقدير رأس المالب المتراكم.

وتشير بيانات الجدول (٥) وبالاسعار الثابتة لسنة ١٩٨٨ الى ان خزين رأس المال للنقل البري شهد ارتفاعا من (٢١٧.٩٥) الف دينار عام ١٩٩٠ الى (٦٨١.٤) الف دينار عام ١٩٩٤ اذ بلغت اعلى نسبة نمو (٢١٨.٢%) عام ١٩٩٣ وادنى نسبة نمو (-٧.٧%) عام ١٩٩١ وبمعدل نمو سنوي مركب قدره (-٥.٥%) ويعود سبب ذلك الى جهود حملة الاعمار ، حيث تم صرف مبالغ كبيرة من اجل اعادة الاعمار والنهوض بقطاع النقل وتشكيلاته ومنها النقل البري.

ومن متابعة معطيات الجدول (٥) نجد ان خزين رأس المال قد اتخذ طابعا تصاعديا خلال المدة (١٩٩٥-١٩٩٩) حيث ارتفع من (٥٩٢.٢٤) الف دينار عام ١٩٩٥ الى (١٠٨٢.٣) الف دينار عام ١٩٩٩ محققا اعلى نسبة نمو (٣٩٦.٦) عام ١٩٩٩ وادنى نسبة نمو (١٠.٢.٥) عام ١٩٩٧ وبمعدل نمو سنوي مركب بلغ (-٩.٤%) ويعود سبب ذلك الى تفعيل مذكرة التفاهم (النفط مقابل الغذاء) وكما ورد سابقا. اما خلال المدة (٢٠٠٦-٢٠٠٠) فقد اتخذ خزين رأس المال مسارا تصاعديا حيث ارتفع من (١٩٥٠.٢) الف دينار عام ٢٠٠٠ ليصل الى (٢٨١٠.٦) الف دينار عام ٢٠٠٦ واعلى نسبة نمو



(٢٦٣٦.٤%) عام ٢٠٠٢ وادنى نسبة نمو (٧٩٤.٨%) عام ٢٠٠٠ وبمعدل نمو سنوي مركب بلغ (١.٨%).

ومن معطيات الجدول (٥) نجد ان خزير راس المال للنقل البري للمدة (١٩٩٠-٢٠٠٦) قد حقق اعلى نسبة نمو (٢٦٣٦.٤%) عام ٢٠٠٢ وادنى نسبة نمو (٧.٧%) عام ١٩٩١ وبمعدلات نمو سنوية مركبة للمدة الاجمالية بلغت (-٩.٢%) ويعود السبب الى دور النقل البري في نقل مختلف البضائع كونه يمثل الدعامة الرئيسة للبنية التحتية للاقتصاد العراقي.

جدول رقم (٥)

خزير راس المال او اجمالي تكوين راس المال المتراكم ونسبة النمو للنقل البري للمدة (١٩٩٠-٢٠٠٦) وبالاسعار الثابتة لسنة ١٩٨٨

الالف الدنانير

السنة	خزير راس المال ١	نسبة النمو % ٢	معدلات النمو السنوية المركبة %
١٩٩٠	٢١٧.٩٥	٠	١٩٩٠-١٩٩٤ ٥.٥-
١٩٩١	٢٠١.٢٢	٧.٧-	
١٩٩٢	٢١٥.٧٣	١.٠٢-	
١٩٩٣	٦٩٣.٦	٢١٨.٢٤	
١٩٩٤	٦٨١.٤	٢١٢.٦٤	
١٩٩٥	٥٩٥.٢٤	١٧٣.١١	١٩٩٥-١٩٩٩ ٩.٤-
١٩٩٦	٥١٤.٩	١٣٦.٧	
١٩٩٧	٤٤١.٤	١.٢.٥	
١٩٩٨	٤٩٢.٢٤	١٢٥.٩	
١٩٩٩	١.٠٨٢.٣	٣٩٦.٦	
٢٠٠٠	١٩٥٠.٢	٧٩٤.٨	٢٠٠٠-٢٠٠٦ ١.٨-
٢٠٠١	٣١٩٥.٤٤	١٣٦٦.١	
٢٠٠٢	٥٩٦٣.٩	٢٦٣٦.٤	
٢٠٠٣	٣٨٣٦٧.٢١	١٦٧٤.٤	
٢٠٠٤	٣٣٨٥.٢١	١٤٥٣.٢	
٢٠٠٥	٣١٣٣.٧٣	١٣٣٧.٨	
٢٠٠٦	٢٨١٠.٦	١١٨٩.٦	
٢٠٠٦-١٩٩٠			٩.٢-

المصدر : احتسبت بالاعتماد على بيانات الجدول (٣) وبموجب المتطابقة. $K_t = 0.85K_{t-1} + I_t$

حيث ان

K_t خزير راس المال في السنة الحالية

$0.85K_{t-1} + I_t$ المتبقي من خزير راس المال المتراكم من السنة القادمة بعد طرح نسبة الاندثار، I_t

اجمالي تكوين راس المال الثابت في السنة الحالية للمزيد من التفاصيل انظر:

طالب حسن نجم الحياي، الاستثمارات واهمية استخدام النماذج القياسية في تحليل العلاقة بين التكوين الراسمالي والنمو الاقتصادي، مجلة الادارة والاقتصاد جامعة بغداد العدد (١)، ١٩٩٠، ص ١٥٩.

ثالثاً - واقع الانتاج والقيمة المضافة:

انطلاقاً من أهمية الناتج المتحقق في قطاع النقل، الذي يعد احد الاهداف الاستراتيجية التي ترمي اليها خطط التنمية القومية، كان من الضروري تحليل واقع الانتاج للنقل البري في هذا القطاع الحيوي.

١- قيمة الانتاج للنقل البري:

ان قيمة الانتاج يمكن تتبعها من خلال معطيات الجدول (٥) اذ نلاحظ انخفاض قيمة الانتاج من (٤٢٠٧.٢) الف دينار عام ١٩٩٠ الى (٢٢٠.٨١) الف دينار عام ١٩٩٤ وبلغت اعلى نسبة نمو (٣٦.٣%) عام ١٩٩١ وادنى نسبة نمو (-٩٤.٨%) عام ١٩٩٤ واعلى نسبة تغير (١٣٦.٣%) عام ١٩٩١ وادنى نسبة تغير (٢٣.٢%) عام ١٩٩٤ وبمعدل سنوي مركب سالب قدره (-٥٤%) ويعود سبب ذلك الى انخفاض تعريفه النقل في تلك المدة مما ادى الى انخفاض قيمة الانتاج فضلاً عن ذلك انخفاض حجم البضائع الواردة او المصدرة من القطر واقتصار عمل اسطول الشركة في نقل مفردات البطاقة التموينية ودعم المجهود الحربي في تلك الحقبة.

وشهدت قيمة الانتاج خلال المدة (١٩٩٥-١٩٩٩) ارتفاعاً من (٢٧٤٣.٧) الف دينار عام ١٩٩٥ الى (١١٣٦٦.٦) الف دينار وبزيادة مطلقة بلغت (٨٦٢٢.٩) الف دينار محققاً اعلى نسبة نمو (١٧٠.٢%) عام ١٩٩٩ وادنى نسبة نمو (-٣٤.٨%) عام ١٩٩٥ وبمعدل نمو سنوي مركب بلغ (٨٠.٧%) ويعود سبب ذلك الى تحديث أسطول الشركة ونقل مفردات البطاقة التموينية فضلاً عن نقل جميع البضائع الواردة الى العراق سواء من موانئ القطر أو موانئ الاردن وسوريا ولها اليد الطولى في نقل صادرات العراق (الفوسفات، كبريت).

واتسمت قيمة الإنتاج خلال المدة (٢٠٠٠-٢٠٠٦) بالارتفاع اذ حققت ارتفاعاً من (١٨٩٥٣.٣) الف دينار عام ٢٠٠٠ الى (٢٠١١٦.٥) الف دينار عام ٢٠٠٦ وبزيادة مطلقة بلغت (١١٦٣.٢) ألف دينار محققاً أعلى نسبة نمو (٣٧٨.١٥%) عام ٢٠٠٦ وأدنى نسبة نمو (-٣٤.٨%) عام ٢٠٠٣ وبمعدل نمو سنوي مركب بلغ (٦.٩%) ويعود سبب ذلك الى تعديل سعر النقل الداخلي من (٤٠) دينار إلى (٥٢) دينار للطن الواحد ومن ثم الى (٦٠) دينار للطن الواحد وللنقل الخارجي (٢٨) دولار فضلاً عن زيادة الكميات المنقولة والتي تعود معظمها إلى تجار القطاع الخاص.^١

وبلغت إجمالي معدلات النمو السنوي المركب للمدة (١٩٩٠-٢٠٠٦) (١٣.٩%) محققاً أعلى نسبة نمو (٣٧٨.١٥%) عام ٢٠٠٦ وأدنى نسبة نمو (-٩٤.٨%) عام ١٩٩٤. ويعود سبب ذلك الى حصر نقل البضائع العائدة للوزارات ودوائر الدولة بوزارة النقل وقيام الناقلين الوطنيين للقطاع الخاص بالعمل من خلال الشركة العامة للنقل البري.

^١ ديون الرقابة المالية، دائرة تدقيق نشاط الزراعة والتعمير، كشف التحليل المالي للشركة العامة للنقل البري لسنوات متفرقة.



جدول (٦) قيمة الانتاج للنقل البري ومعدلات النمو السنوية المركبة للمدة (١٩٩٠-٢٠٠٦) ونسبة النمو ومعدلات النمو السنوية المركبة بالاسعار الثابتة لسنة ١٩٨٨ اساس الاف الدنانير

السنة	قيمة الانتاج ١	نسبة النمو ٢ %	معدلات النمو السنوية المركبة %
١٩٩٠	٤٢٠٧.٢	٠	٥٤.٠
١٩٩١	٥٧٣٤.٦	٣٦.٣	
١٩٩٢	٢١٧٠.٨	٤٨.٤-	
١٩٩٣	٩٥١.٨٤	٧٧.٤-	
١٩٩٤	٢٢٠.٨١	٩٤.٨-	
١٩٩٥	٢٧٤٣.٧	٣٤.٨-	٨٠.٧
١٩٩٦	٢٩٨٧.٤١	٢٨.٩-	
١٩٩٧	٥١١٦.٣	٢١.٦	
١٩٩٨	٩١٩٣.٥	١١٨.٥	
١٩٩٩	١١٣٦٦.٦	١٧٠.٢	
٢٠٠٠	١٨٩٥٣.٣٢	٣٥٠.٥	٦.٩
٢٠٠١	١٦٨٥٥.٧٤	٣٠٠.٦	
٢٠٠٢	١٨٦٤١.٢	٣٤٣.٠٨	
٢٠٠٣	٢٧٤٢.٧٢	٣٤.٨-	
٢٠٠٤	٨٤١٥.٧٢	١٠٠.٠٣	
٢٠٠٥	٨٦٩٩.٤٤	١٠٦.٨	
٢٠٠٦	٢٠١١٦.٥	٣٧٨.١٥	
١٩٩٠-٢٠٠٦			١٣.٩

المصدر : حولت قيمة الانتاج من الاسعار الجارية الى الاسعار الثابتة لسنة ١٩٨٨ بالاعتماد على بيانات الملحق (٢) والملحق (٥) .

احتسبت نسبة النمو ونسبة التغير ومعدلات النمو السنوية المركبة من قبل الباحثين.

٢- القيمة المضافة للنقل البري:

ان القيمة المضافة في قطاع النقل تمثل مساهمة هذا القطاع في الناتج المحلي الإجمالي Gross Domestic Product وعلى مستوى التشكيلات فان القيمة المضافة هي عبارة عن قيمة الانتاج مطروحا منها قيمة مستلزمات الانتاج (السلعية والخدمية).

وتشير معطيات الجدول (٧) الى انخفاض القيمة المضافة للنقل البري خلال المدة (١٩٩٠-١٩٩٤) اذ بلغت (٨٦.٥٢) الف دينار عام ١٩٩٤ بعد ان كانت (٣٣٣٠.٠٦) الف دينار عام ١٩٩٠ محققا اعلى نسبة نمو (٤٣.٨%) عام ١٩٩١ وادنى نسبة نمو (-٩٧.٤%) عام ١٩٩٤ واعلى نسبة مساهمة (٠.٧%) عام ١٩٩١ وادنى نسبة مساهمة (٠.٠١%) عام ١٩٩٤ وبمعدل نمو سنوي مركب سالب قدره (-٨٥%) وهذا ناجم عن خصوصية معينة لتلك المدة والناتجة من امتداد تاثير ظروف الحرب العراقية - الايرانية والتي تركت اثارها المباشرة وغير المباشرة على مجمل قطاعات الاقتصاد الوطني بما فيها قطاع النقل فضلا عن ظروف الحصار الاقتصادي المفروض.

اما المدة (١٩٩٥-١٩٩٩) فقد شهدت ارتفاعا من (١٦١٣.٣) الف دينار عام ١٩٩٥ الى (٩٠١٧.٣٣) عام ١٩٩٩ محققا اعلى نسبة نمو بلغت (١٧٠.٨%) عام ١٩٩٩ وادنى نسبة نمو بلغت (-٥١.٦%) عام ١٩٩٥ واعلى نسبة مساهمة (٠.٤%) عامي ١٩٩٧ و ١٩٩٨ وادنى نسبة مساهمة (٠.٢%) في عامي ١٩٩٥ و ١٩٩٦ وبمعدل نمو سنوي مركب بلغ (٩٦.٥%).



ومن معطيات الجدول (٧) يتضح بان القيمة المضافة للنقل البري خلال المدة (٢٠٠٠-٢٠٠٦) قد ارتفعت من (٥٩٥٠.٩) الف دينار عام ٢٠٠٠ الى (١٨٢٨٥.٩١) الف دينار عام ٢٠٠٦ محققا اعلى نسبة نمو (٤٤٩.١%) عام ٢٠٠٦ وادنى نسبة نمو (-٤٠.٢%) عام ٢٠٠٣ واعلى نسبة مساهمة (١.٣%) عام ٢٠٠٦ وادنى نسبة مساهمة (٠.٢%) ما بين عامي ٢٠٠٠ و ٢٠٠٣ وبمعدل نمو سنوي مركب بلغ (٥.٢%) ويعود سبب ذلك الى قرار مجلس ادارة الشركة المتخذ بالجلسة الاعتيادية بتاريخ ٩/٣/٢٠٠٤ المتضمن منح السواق العاملين على قيادة الشاحنات بنسبة (٥٠%) من مجموع الايرادات المتحققة لكل رحلة وعلى ان يتحمل السائق كافة مصاريف تشغيل الشاحنة فضلا عن زيادة الاستيراد من قبل التجار وذلك بعد عام ٢٠٠٣^١.

وبلغت معدلات النمو السنوية المركبة الاجمالية للمدة (١٩٩٠-٢٠٠٦) (١٦.٤%) واعلى نسبة نمو (٤٤٩.١%) عام ٢٠٠٦، وادنى نسبة نمو (-٩٧.٤%) عام ١٩٩٤، واعلى نسبة مساهمة كانت (١.٣%) عام ٢٠٠٦ وادنى نسبة مساهمة كانت (١.٠١%) عام ١٩٩٤.

جدول (7)

القيمة المضافة ونسبة النمو ونسبة التغير والاهمية النسبية ومعدلات النمو السنوية المركبة للنقل البري للمدة (١٩٩٠-٢٠٠٦) وبالاسعار الثابتة لسنة ١٩٨٨

الاف الدنانير

السنة	القيمة المضافة لقطاع النقل ١	القيمة المضافة في قطاع النقل البري ٢	نسبة النمو ٣ %	الاهمية النسبية ٤ % (١:٢)	معدلات النمو السنوية المركبة %
١٩٩٠	١٣٠٥٢٠٠	٣٣٣٠.٠٦	٠	٠.٣	٨٥- ١٩٩٤-١٩٩٠
١٩٩١	٤٦٣٣٠	٤٧٨٨.٦	٤٣.٨	٠.٧	
١٩٩٢	٨٦٥٢٠٠	١٤٢٩.٤	٥٧.٠٨-	٠.٢	
١٩٩٣	٨٢٤٢٠٠	٢٩٢.٦	٩١.٢-	٠.٠٤	
١٩٩٤	٧٧٥٣٠٠	٨٦.٥٢	٩٧.٤-	٠.٠١	
١٩٩٥	٨٢٩٩٠٠	١٦١٣.٣	٥١.٦-	٠.٢	٩٦.٥ ١٩٩٩-١٩٩٥
١٩٩٦	٩٧٨٦٠٠	١٨٥٧.٣١	٤٤.٢-	٠.٢	
١٩٩٧	١٩٧٢٢٠٠	٣٧٥٧.٠٢	١٢.٨	٠.٣	
١٩٩٨	١٦٧١٨٠٠	٧٠٨٤.٢	١١٢.٧	٠.٤	
١٩٩٩	٢١٩٢٢٠٠	٩٠١٧.٣٣	١٧٠.٨	٠.٤	
٢٠٠٠	٢٤٢٧٢٠٠	٥٩٥٠.٩	٣٧٠	٠.٢	٥.٢ ٢٠٠٦-٢٠٠٠
٢٠٠١	٢٢٧٧١٠٠	١٣٥٧٧.٣٣	٣٠٧.٧	٠.٦	
٢٠٠٢	٢٣٦٨٠٠٠	١٥٧٥٩.٦	٣٧٣.٣	٠.٧	
٢٠٠٣	١٢٥٩٠٠٠	١٩٩٠.٨	٤٠.٢-	٠.٢	
٢٠٠٤	١٩١٤٠٠٠	٧٥٣٩.٣	١٢٦.٤	٠.٤	
٢٠٠٥	١٨٦٧٦٠٠	٧٤٧٩.٩٤	١٢٤.٦	٠.٤	
٢٠٠٦	١٣٩٥٨٠٠	١٨٢٨٥.٩١	٤٤٩.١	١.٣	
١٦.٤					٢٠٠٦-١٩٩٠

المصدر : حولت القيمة المضافة من الاسعار الجارية الى الاسعار الثابتة لسنة ١٩٨٨ بالاعتماد

على بيانات الملحق (٢) والملحق (٥) .

- احتسبت نسبة النمو ونسبة التغير ومعدلات النمو السنوية المركبة من قبل الباحثين.
- احتسبت الاهمية النسبية من الباحث بالاعتماد على بيانات الملحق (٤) وكما ورد سابقا.

^١ ديوان الرقابة المالية، دائرة تدقيق نشاط الزراعة والتعمير، كشف التحليل المالي للشركة العامة للنقل البري لسنوات متفرقة.

رابعاً: واقع الاستخدام ومستويات اجور العاملين

استكمالاً لدراسة الاركان الاساسية التي تكشف حقيقة واقع النقل البري في الاقتصاد العراقي سوف نلقي الضوء على دراسة جانبين يتعلق الاول بواقع الاستخدام والايدي العاملة الموجودة ويهتم الجانب الاخر بمستويات اجور العاملين في النقل البري.

١- الاستخدام في النقل البري:

انطلاقاً من اهمية عنصر العمل في العملية الانتاجية كان لا بد من تحليل واقع الاستخدام في النقل البري حيث تعد القوى العاملة من اهم العناصر تائيراً في تطوير انتاجية اية وحدة اقتصادية، واكثرها حساسية، اذ يمثل العنصر البشري المحور الاساسي الذي تدور حوله اية خطة في عملية النمو الشامل للدول، ومن هذا المنطلق تسعى الادارة الواعية لتحقيق اهدافها المرسومة الى اختيار العمال الكفاء القادرين على تحمل المسؤوليات وتادية المهام الموكلة اليهم على الوجه الاكمل، وتسليمهم المهام التي تتناسب مع امكانياتهم العلمية والمعرفية والعمل على تدريبهم عبر البرامج الفعالة لزيادة انتاجيتهم، كون كفاءة القوى العاملة ومهاراتها وتدريبها امراً بالغ الاهمية في التأثير على زيادة فعالية المنشأة.

فمن بيانات الجدول (٨) يتضح ان عدد العاملين في النقل البري قد ارتفع من (٢٣٠) عام ١٩٩٠ الى (٤٩٥) عام ١٩٩٤ اي بزيادة قدرها (٢٦٥) عام لتلك المدة محققاً اعلى نسبة نمو (١٥٠.٧%) عام ١٩٩٢ وادنى نسبة نمو (١٠١.٣%) عام ١٩٩١ واعلى نسبة مساهمة (١٠.٢%) عام ١٩٩٤ وادنى نسبة مساهمة (٠.٤%) عام ١٩٩٠ ويعود سبب انخفاض نسب الاسهام الى ان معظم العاملين في النقل البري حول جهودهم وشاحناتهم لخدمة الجهد العسكري في بداية التسعينات. وبمعدلات نمو سنوية مركبة بلغت (٢٣.٥%) ويعزى سبب الزيادة الى وجود اعداد كبيرة من العاملين والنشيطين اقتصادياً في حالة بطالة بسبب محدودية السوق المحلية لاستيعاب تلك الاعداد فضلاً عن اثر الحصار الاقتصادي مما دفعهم للعمل ضمن دوائر الدولة.

اما بخصوص المدة (١٩٩٥-١٩٩٩) فنجد ان عدد العاملين قد انخفض من (١٠٤٢) عام ١٩٩٥ ليصل الى (٧٩١) عام ١٩٩٩ وبلغ اعلى نسبة نمو (٣٥٣.٠٤%) عام ١٩٩٥ وادنى نسبة نمو (١٩١.٧%) عام ١٩٩٦ واعلى نسبة مساهمة (٢.٣%) عام ١٩٩٩ وادنى نسبة مساهمة (١.٤%) عام ١٩٩٦ وبمعدلات نمو سنوية مركبة بلغت (٥.٥%) ويعزى ذلك الى ظروف الحصار الاقتصادي وكما ورد سابقاً، فضلاً عن تدني مستوى الاجور خلال فترة الحصار مما اضطر الكثير من العاملين الى ترك العمل في هذا القطاع.

ومن معطيات الجدول (٨) للمدة (٢٠٠٠-٢٠٠٦) نجد ان عدد العاملين قد ارتفع من (٧٧٤) عام ٢٠٠٠ الى (٣٨٥٦) عام ٢٠٠٦ محققاً اعلى نسبة نمو بلغت (١٥٧٦.٥%) عام ٢٠٠٦ وادنى نسبة نمو (٢٣٦.٥%) عام ٢٠٠٠ واعلى نسبة مساهمة (٩.٢%) عام ٢٠٠٦ وادنى نسبة مساهمة (١.٩%) عام ٢٠٠٠ وبمعدلات نمو سنوية مركبة (٦٢٧.٥%) ويعزى سبب الزيادة في اعداد العاملين الى اعادة تعيين المفصولين السياسيين وتعيين اعداد اخرى باوامر وزارية وذلك بعد احداث عام ٢٠٠٣.



جدول (8)

عدد العاملين في قطاع النقل والنقل البري ونسبة النمو والاهمية النسبية ومعدلات النمو السنوية المركبة للنقل البري للمدة (١٩٩٠-٢٠٠٦)

السنة	عدد العاملين في قطاع النقل ١	عدد العاملين في قطاع النقل البري ٢	نسبة النمو ٣%	الاهمية النسبية (٢:١) ٤	معدلات النمو السنوية المركبة % ٥
١٩٩٠	٩٧٤٥	٢٣٠	٠	٠.٤	٢٣.٥ ١٩٩٤-١٩٩٠
١٩٩١	٥٥٨٧٠	٤٦٣	١٠١.٣	٠.٨	
١٩٩٢	٥٣٦٣١	٤٩٦	١١٥.٧	٠.٩	
١٩٩٣	٥٢٥٠٢	٤٩٥	١١٥.٢	٠.٩	
١٩٩٤	٤٨٦٦٦	٤٩٥	١١٥.٢	١.٠٢	
١٩٩٥	٤٩١٠٢	١٠٤٢	٣٥٣.٠٤	٢.١	٥.٥ ١٩٩٩-١٩٩٥
١٩٩٦	٤٧٦٩٥	٦٧١	١٩١.٧	١.٤	
١٩٩٧	٤٥٨١٤	٧٩٣	٢٤٤.٨	١.٧	
١٩٩٨	٤٥١٤٥	٧٤٠	٢٢١.٧	١.٦	
١٩٩٩	٣٣٧٢٥	٧٩١	٢٤٣.٩	٢.٣	
٢٠٠٠	٤٠٧٨٦	٧٧٤	٢٣٦.٥	١.٩	٦٢٧.٥ ٢٠٠٦-٢٠٠٠
٢٠٠١	٤١٦٥٨	١٢٠١	٤٢٢.٢	٢.٩	
٢٠٠٢	٤١٤٨٨	١٥٠٢	٥٥٣.٠٤	٣.٦	
٢٠٠٣	٤١٣١٠	١٧٤٤	٦٥٨.٣	٤.٢	
٢٠٠٤	٣٧٥٧٨	٣٠٧١	١٢٣٥.٢	٨.٢	
٢٠٠٥	٤٠٣٣٨	٣٥٠٤	١٤٢٣.٥	٨.٧	
٢٠٠٦	٤١٨١٤	٣٨٥٦	١٥٧٦.٥	٩.٢	
١٤.٥					٢٠٠٦-١٩٩٠

المصدر : ديوان الرقابة المالية، دائرة نشاط الزراعة والتعمير، التحليل المالي لسجلات الشركة لسنوات متفرقة.

- احتسبت نسبة النمو ونسبة التغير والاهمية النسبية ومعدلات النمو السنوية المركبة من قبل الباحثين.

اما اجمالي المدة (١٩٩٠-٢٠٠٦) فقد بلغت معدلات النمو السنوية المركبة لعدد العاملين (١٤.٥%) محققا اعلى نسبة نمو (١٥٧٦.٥) عام ٢٠٠٦، وادنى نسبة نمو (١٠١.٣%) عام ١٩٩١ واعلى نسبة مساهمة كانت (٩.٢%) عام ٢٠٠٦ وادنى نسبة مساهمة كانت (٠.٤%) عام ١٩٩٠ وتشير احدى الدراسات المعدة من الشركة العامة للنقل البري الى ان عدد الموظفين الفائزين عن الحاجة يمثل نسبة (٨٠%) من ملاك الشركة.

الاجور والرواتب للعاملين في النقل البري:

يلاحظ من بيانات الجدول (٩) وبالإسعار الثابتة لسنة ١٩٨٨ انخفاض الاجور خلال المدة (١٩٩٠-١٩٩٤) اذ انخفضت الاجور من (٣١٤.٦) الف دينار عام ١٩٩٠ الى (٢٨.٥) الف دينار عام ١٩٩٤ محققا اعلى نسبة نمو بلغت (-٢٨.٦%) عام ١٩٩٢ وادنى نسبة نمو بلغت (-٩٠.٩%) عام ١٩٩٤ واعلى نسبة مساهمة (٠.١٢%) عام ١٩٩٢ وادنى نسبة مساهمة (٠.٠٢%) عام ١٩٩٤ وذلك بسبب الظروف الاستثنائية التي مر ذكرها سابقاً.

وبخصوص المدة (١٩٩٥-١٩٩٩) اتخذت الاجور مساراً متزايداً حيث بلغت (١٢٥.٥) الف دينار في عام ١٩٩٩ بعد ما كانت (١٢٣.٣) الف دينار وذلك في عام ١٩٩٥ محققاً اعلى نسبة نمو بلغت (-٤٧.٠٤%) عام ١٩٩٨ وادنى نسبة نمو بلغت (-٧٠.٢%) عام ١٩٩٧ واعلى نسبة مساهمة (٠.٠٦%) عام ١٩٩٨ وادنى نسبة مساهمة (٠.٠٣%) عام ١٩٩٧، وبمعدلات نمو سنوية مركبة بلغت (٣٢.٥%). وخلال المدة (٢٠٠٠-٢٠٠٦) فقد ارتفعت الاجور من (١٩٩.٩) الف دينار عام ٢٠٠٠ الى (١٤٧٦) الف دينار في عام ٢٠٠٦ محققاً اعلى نسبة نمو بلغت (٣٦٩.٢%) عام ٢٠٠٦ وادنى نسبة نمو بلغت (-٣٦.٥%) عام ٢٠٠٢ واعلى نسبة مساهمة (٩.٧%) عام ٢٠٠٦ وادنى نسبة مساهمة (١.٦%) عام ٢٠٠٠، وبمعدلات نمو سنوية مركبة بلغت (٤١.٦%). اما خلال المدة الاجمالية ١٩٩٠-٢٠٠٦ فكانت اعلى نسبة نمو (٨٧٢.٩%) عام ٢٠٠٥ وادنى نسبة نمو كانت (-٢٨.٦%) عام ١٩٩٤ واعلى نسبة مساهمة كانت (٩.٧%) عام ٢٠٠٦ وادنى نسبة مساهمة كانت (٠.٠٢%) عام ١٩٩٤ وبمعد سنوي مركب بلغ (١٨.٦%). ان سبب ارتفاع نسب النمو ونسب المساهمة يعود الى قرارات زيادة اجور والرواتب التي اتخذت بعد عام ٢٠٠٣.

جدول (٨) اجور العاملين في قطاع النقل والنقل البري ونسبة النمو والاهمية النسبية ومعدلات النمو

السنوية المركبة للمدة (١٩٩٠-٢٠٠٦) وبالإسعار الثابتة لسنة ١٩٨٨

الالاف الدنانير

السنة	الاجور والرواتب لقطاع النقل ١	الاجور في قطاع النقل البري ٢	نسبة النمو ٣	الاهمية النسبية ٤ (٢:١)	معدلات النمو السنوية المركبة % ٥
١٩٩٠	٣٧٥٦٣٣٢.٩	٣١٤.٦	٠	٠.٠٨	١٤.٤-
١٩٩١	١٧٠٢٥٥.٤	١٣٠.٩	٥٨.٤-	٠.٠٨	
١٩٩٢	١٧٩٨٨٢.٧	٢٢٤.٦	٢٨.٦-	٠.١٢	
١٩٩٣	١٧٧٦٤١.٢	١٦٣.٢	٤٨.١-	٠.٠٩	
١٩٩٤	١٧٠٢٤٣.٧	٢٨.٥	٩٠.٩-	٠.٠٢	
١٩٩٥	٢٣٦٠٩٧.٠٢	١٢٣.٣	٦٠.٨-	٠.٠٥	٣٢.٥
١٩٩٦	٢٣٨٩٦٦.٤	١١٦.٧	٦٢.٩-	٠.٠٥	
١٩٩٧	٣٠٩٦١٣.٥	٩٣.٧	٧٠.٢-	٠.٠٣	
١٩٩٨	٢٨٦٥٥١.٧	١٦٦.٦	٤٧.٠٤-	٠.٠٦	
١٩٩٩	٣٠٤٤٧.٧	١٢٥.٥	٦١.١-	٠.٠٤	
٢٠٠٠	١٢٥٨٦	١٩٩.٩	٣٦.٥-	١.٦	٤١.٦
٢٠٠١	٢٥٣٢٣.٢	٤١٧.٨	٣٢.٨	١.٧	
٢٠٠٢	٢٥٢٧	٥٠٣.٧	٦٠.١	٢	
٢٠٠٣	٢٤٩٧٨.٣	١١٤٩.٧	٢٦٥.٥	٤.٦	
٢٠٠٤	٤٦٧٨٧.٥	٢٧٧٢.٦	٧٨١.٣	٥.٩	
٢٠٠٥	٣٩٠٧٩.٤	٣٠٦٠.٨	٨٧٢.٩	٧.٨	
٢٠٠٦	١٥٢٠٣.٩	١٤٧٦	٣٦٩.٢	٩.٧	
١٨.٦	٢٠٠٦-١٩٩٠				

المصدر: حولت الاجور من الاسعار الجارية الى الاسعار الثابتة لسنة ١٩٨٨ بالاعتماد على

بيانات الملحقين (٢) والملحق (٥).

- احتسبت نسبة النمو ونسبة التغير ومعدلات النمو السنوية المركبة من قبل الباحثين.

اما اجمالي المدة (١٩٩٠-٢٠٠٦) حيث بلغت معدلات النمو السنوية المركبة (١٨.٦%) محققاً اعلى نسبة نمو بلغت (٨٧٢.٩%) عام ٢٠٠٥ وادنى نسبة نمو بلغت (-٩٠.٩%) عام ١٩٩٤ واعلى نسبة تغير بلغت (٤٣٢.٦%) عام ١٩٩٥ وادنى نسبة تغير بلغت (١٧.٥%) عام ١٩٩٤ وبمتوسط الاهمية النسبية (١.٩%).

المبحث الثاني / قياس وتحليل العلاقة بين دوال الاستثمار في النقل البري

وبعض المؤشرات الاقتصادية في العراق للمدة (١٩٩٠ - ٢٠٠٦)

عند اتباع المنهج القياسي في عملية التحليل الاقتصادي لظاهرة معينة أخذت بيانات من السلاسل الزمنية أو المقاطع العرضية ، وسواء كانت مكتبية أو ميدانية يفترض أن تحكم هذه البيانات علاقات اقتصادية سببية، ولا بد من توضيح تلك العلاقات التي تربط بين المتغيرات للظاهرة قيد الدراسة من أجل معرفة أثر أو دور متغيرات معينة (متغيرات مستقلة) على متغيراً آخر هو متغير الاستجابة، ولغرض بناء وتوصيف النموذج القياسي للنقل البري في العراق معتمدين في ذلك ولشكل أساس على النظرية الاقتصادية وبغية التجنب من الوقوع في مشكلة سوء التوصيف^(٣) فإن قياس العلاقة بين المتغيرات الرئيسية التي يتضمنها النموذج وبالغلة (٧) متغيرات ، منها (٣) متغيرات، و (٤) متغيرات محددة مسبقاً تقسم إلى متغيرات خارجية وعددها (١) ، و (٣) متغيرات متأخرة زمنياً وكما موضح في الجدول (١٠) ، إذ تم الاعتماد في تقدير معالم النموذج على البيانات الإحصائية للمدة (١٩٩٠ - ٢٠٠٦) ، وبموجب الصيغ الخطية ونصف اللوغارتمية واللوغارتمية المزدوجة وباستخدام طريقة المربعات الصغرى الاعتيادية (OLS)^(١) ، إذ تمتاز بأنها تعطي أفضل تقدير خطي غير متحيز في حال استيفائها لافتراضات نموذج الانحدار الخطي ، وتم اختيار الصيغة الدالية المناسبة للتعبير عن العلاقة المدروسة، وعرض أفضل النتائج وتحليلها لبيان مدى انسجامها مع المنطق الاقتصادي من ناحية ومدى قدرتها على اجتياز الاختبارات الإحصائية والقياسية من ناحية أخرى.

وبناءً على ما تقدم، فقد استهل هذا المبحث بتوصيف دوال الاستثمار للنقل البري والمتمثلة بالآتي:-

- ١- دالة التخصيصات الاستثمارية.
- ٢- دالة الإنفاق الاستثماري.
- ٣- دالة إجمالي تكوين رأس المال الثابت.

جدول (٩)

المتغيرات الرئيسية المستخدمة في النموذج القياسي للاستثمار في النقل البري

الرمز	المتغيرات	التسلسل
INC _t	الدخل القومي	١
AL _t	التخصيصات الاستثمارية في النقل البري	٢
JL _t	الإنفاق الاستثماري في النقل البري	٣
KL _t	إجمالي تكوين رأس المال الثابت في النقل البري	٤
AL _{t-1}	التخصيصات الاستثمارية للسنة السابقة في النقل البري	٥
JL _{t-1}	الإنفاق الاستثماري للسنة السابقة في النقل البري	٦
KL _{t-1}	إجمالي تكوين رأس المال الثابت للسنة السابقة في النقل البري	٧

المصدر: إعداد الباحثة

^(٣) مشكلة سوء توصيف النموذج تعبر عن الاختلاف بين الفرضيات للنموذج والصفة المميزة لحقيقة الظاهرة المراد توضيحها أو دراستها، للمزيد أنظر.

Kennedy, Peter, Aguide to Econometric , 3rd edition , the MCT, Cambridge, 1987, P47.

^(١) Douglas A, William G , and Robert D, Statistical Techniques in Business and Economics MC Graw – Hill New York, 2002, P218.

وطبقاً لنماذج الإبطاء المستخدمة في الجانب التطبيقي التي تمثل نموذج Koyck^(١)، إذ يفترض أن الأوزان (معاملات التخلف) تتناقض باستمرار متبعة سلوك متوالية هندسية.

$$y_t = a_o + b_o X_t + b_1 X_{t-1} + b_2 X_{t-2} + \dots + b_2 X_{t-2} + u_t \dots \dots \dots (1)$$

وباستخدام أوزان تتناقض كمتتالية يعطي :

$$b_1 = \lambda b_o, b_2 = \lambda^2 b_o, \dots, b_i = \lambda^i b_o \dots \dots \dots (2)$$

إذ أن $0 < \lambda < 1$

وبالتعويض بالمعادلة رقم (١) نحصل على

$$y_t = a_o + b_o X_t + (\lambda b_o) X_{t-1} + (\lambda^2 b_o) X_{t-2} + \dots + u_t \dots \dots \dots (3)$$

وبأخذ التباطؤ الزمني لمدة زمنية واحدة للمعادلة رقم (٣) فإن:

$$y_{t-1} = a_o + b_o X_{t-1} + (\lambda b_o) X_{t-2} + (\lambda^2 b_o) X_{t-3} + \dots + u_{t-1} \dots \dots \dots (4)$$

وبضرب المعادلة رقم (٤) بـ (λ) وطرحها من المعادلة رقم (٣) فنحصل على:

$$y_t \lambda y_{t-1} = a_o (1 - \lambda) + b_{oxt} + (u_t - \lambda u_{t-1}) \dots \dots \dots (5)$$

وبما أن

$$v_t = u_t - \lambda u_{t-1} \dots \dots \dots (6)$$

وبإعادة ترتيب المعادلة رقم (٥) والتعويض عن $u_t - \lambda u_{t-1}$ بما يساويها فإن:

$$y_t = a_o (1 - \lambda) + b_{oxt} + \lambda y_{t-1} + v_t \dots \dots \dots (7)$$

ويمكن كتابة نموذج Koyck على وفق الصيغة الآتية بعد حذف الحد الثابت :

$$y_t = b_{oxt} + \lambda y_{t-1} + v_t$$

وبما أن $b_o = a_o (1 - \lambda)$ فإن المعلمات المطلوب تقديرها هي :

$$(a_o, b_o, \lambda)$$

(١) هناء عبد الحسين الطائي، قياس وتحليل دوال الاستثمار القطاعية للاقتصاد العراقي للمدة (١٩٧٠ - ١٩٩٣)، أطروحة دكتوراه، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد - ١٩٩٩، ص ٢٨.

(١) Wonnacott, R.J, and Wonnacott. H.T.,E Econometrics, 2Ed , John wiley and sons , New York, 1979, pp: 225 - 226.

واستناداً إلى ما ورد أعلاه يمكن حساب بعض مؤشرات التباطؤ الزمني الذي يمكن الاعتماد عليه في الجانب التطبيقي والمتمثل بالآتي:-

أ- الأثر القريب المدى (short Run Impact) يمثل b_0 ، والمعبر عنه مقدار الزيادة في المتغير التابع (y_t) نتيجة حصول تغير في قيمة المتغير المستمر (x_t) بمقدار وحدة واحدة وبموجب الصيغة الآتية:

$$SR = a_0(1 - \lambda)$$

ب- التأثير البعيد المدى (Long Run Impact) والمعبر عنه بالآتي:^(١)

$$LR = \frac{b_0}{1 - \lambda}$$

ج- متوسط التباطؤ (Average lag) والمعبر عنه بالآتي:^(١)

$$AL = \frac{\lambda}{1 - \lambda}$$

د- وسيط مدة التباطؤ (Medium Log) المعبر عنه بالصيغة الآتية:-

$$ML = \frac{Lag(0.5)}{Lag(\lambda)}$$

هـ- ولحساب أوزان المتغيرات المرتدة زمنياً على وفق الصيغة الآتية:^(٢)

$$w_i = (1 - \lambda)\lambda^i$$

إذ أن

$$\sum w_i = 1 (i = 0, 1, 2, \dots, n)$$

و- ويمكن حساب معامل التقاطع المعدل بموجب الآتي:-

$$\hat{a} = \frac{a}{1 - \lambda}$$

فضلاً عن ذلك يسهم نموذج (Koyck) في التخلص من مشكلة درجات الحرية نظراً لعدم إضافة المتغيرات (X_{t-1}) ضمن المعادلة التقديرية ويمكن تلافي حصول مشكلة التعدد الخطي وذلك لضعف درجة ارتباط المتغير (X_t) مع المتغير (y_{t-i}) مع المتغير (y_{t-1}) لاسيما قد تواجه بعض المشكلات الإحصائية في التقدير وذلك لوجود المتغير المعتمد (y_{t-1}) المتباطئ زمنياً (Lagged variable) ضمن المتغيرات المستقلة في الإنموذج ومن ثم فإن اختبار (D.W) لا يمكن استخدامه في تحديد الارتباط الذاتي (Autocorrelation Problem) وإنما ينبغي استخدام اختبار (h) والمعبر عنه بالآتي:-

^(١) Pindyck .R.S. and Rubinfeld, D.L. Econometric Models and Economic Forecasts, McGraw – Hill New York, 1976, p213.

^(١) Wallis , K. F, Introductory Econometrics , Revised edition, London, 1973, p33.

^(١) Maddala, G.S, Econometrics , McGraw – Hill, USA, 1977, p360.

$$h = 1 - \frac{D.W}{2} \sqrt{\frac{N}{1 - N \left\{ \text{var} \left(\hat{b}_1 \right) \right\}}}$$

حيث تمثل :

N : حجم العينة

$$\text{var} \left(\hat{b}_1 \right) : \text{تباين المعلمة المقدرة } (b_1) \text{ التي تمثل معلمة المتغير المتباطئ زمنياً.}$$

توصيف دوال الاستثمار للنقل البري على وفق نموذج Koyck

- ١- دالة التخصيصات الاستثمارية: يوضح الجدول (١١) بأن حجم التخصيصات الاستثمارية في تشكيل النقل البري بمثابة المتغير التابع لمجموعة من المتغيرات المستقلة ممثلة بحجم الدخل القومي للسنة الحالية، وحجم التخصيصات الاستثمارية للسنة السابقة .
- ٢- دالة الإنفاق الاستثماري: تعد دالة الإنفاق الاستثماري بمثابة المتغير التابع في الإنفاق الذي يفسر بمجموعة من المتغيرات التوضيحية المتمثلة بالدخل القومي للسنة الحالية، والإنفاق الاستثماري للسنة السابقة.
- ٣- دالة إجمالي تكوين رأس المال الثابت: أن المتغيرات التوضيحية التي تسهم في تفسير سلوك دالة إجمالي تكوين رأس المال الثابت هي الإنفاق الاستثماري للسنة الحالية وإجمالي تكوين رأس المال الثابت للسنة السابقة.

جدول (١١)

المتغيرات المستخدمة في تقدير دوال الاستثمار للنقل البري بموجب نموذج Koyck

الوصف	المتغيرات المستقلة	المتغير التابع	الصيغة الدالية	التشكيل
دالة التخصيصات الاستثمارية	ALt-1	AL _t	الخطية	النقل البري
دالة الإنفاق الاستثماري	JLt-1	JL _t	اللوغارتمية المزدوجة	النقل البري
دالة إجمالي تكوين رأس المال الثابت	KLt-1	KL _t	اللوغارتمية المزدوجة	النقل البري

المصدر: إعداد الباحثان

تقدير وتحليل الاستثمار في النقل البري على وفق نموذج Koyck

- ١- نتائج تقدير وتحليل دالة التخصيصات الاستثمارية في النقل البري: أعطت الصيغة الخطية أفضل تقدير كالاتي:-

$$AL_t = 35.55 + 0.0296 INC_t + 0.865 AL_{t-1}$$

$$t \quad (0.98) \quad (1.80) \quad (10.57)$$

$$R^2 = 0.83, R^{-2} = 0.81, F=41.19, D.W = 2.05, h = 0.49$$

يتضح من النتائج أعلاه بأن المتغيرات التوضيحية تفسر (83%) من التغيرات الحاصلة في التخصيصات الاستثمارية لتشكيل النقل البري في حين (17%) من التغيرات الحاصلة في دالة (AL_t) تعزى إلى عوامل أخرى خارج النموذج ، فضلاً عن إنفاق إشارات معالم النموذج وقيمها مع منطق النظرية الاقتصادية وإمكانية قبولها من الناحية الإحصائية والقياسية، فضلاً عن ذلك يتبين من معامل التحديد المصحح (R^2) للنموذج إن (81%) من المتغيرات التي تطرأ على التخصيصات الاستثمارية يعود إلى المتغيرين المشكلين، وليبان معنوية المتغيرات المستقلة في تفسير التغيرات الحاصلة في المتغير المعتمد إذ يظهر اختبار (t) معنوية المعالم المقدره عند مستوى دلالة (1%) - (5%) فيما تعبر قيمة (F) المحتسبة عن معنوية النموذج ككل عند مستوى دلالة (1%).

فضلاً عن ذلك فإن الصيغة الخطية المفضلة خالية من المشاكل القياسية الأخرى حيث يشير اختبار (D.W) وأحصاء (h) للمتغيرات المرتدة زمنياً إلى عدم وجود مشكلة الارتباط الذاتي بين القيم المتعاقبة للمتغير العشوائي عند مستوى معنوية (5%) فضلاً عن ذلك يظهر اختبار كلاين خلو دالة التخصيصات الاستثمارية من مشكلة الارتباط الخطي المتعدد.

ويمكن اعتماد النموذج المذكور أعلاه لحساب مؤشرات التأخير الزمني الآتية:-

١. الأثر القريب المدى (SR) :

$$SR = b_0 = 0.029$$

يبين الأثر القريب المدى بأن زيادة الدخل القومي بمقدار وحدة واحدة سيؤدي إلى زيادة التخصيصات الاستثمارية بمقدار (0.029) خلال السنة نفسها وهذا يعني أن (2.96%) من الدخل القومي تحول إلى تخصيصات استثمارية فعلية في تشكيل النقل البري والتي تعد هذه القيمة منخفضة لتشير إلى وجود اختناقات تعيق من وصول التخصيصات الاستثمارية للنقل البري إلى مستوى أمثل في الاستجابة إلى التغير في الدخل القومي.

٢. التأثير البعيد المدى (LR) :

$$LR = \frac{b_0}{1 - \lambda} = \frac{0.0296}{1 - 0.865} = 0.219$$

يشير التأثير البعيد المدى إلى مجموعة التأثيرات بدلالة ميل التأخر الزمني (0.865) وبعد انتهاء فاعلية المدى القريب (SR) يكون الأثر مضاعف الاستثمار دور في تحويل نسبة (100%) من الدخل القومي في الأمد البعيد إلى تخصيصات استثمارية فعلية سيكون بنسبة (2109%) فقط مما يعني أن هذا التشكيل لم يحظ بالاهتمام المطلوب خلال المدة المدروسة.

٣. وسيط مدة التباطؤ (ML) :

$$ML = \frac{Lag(0.5)}{Lag(0.865)} = 4.8$$

وهذا يسير إلى أن زيادة الدخل القومي بمقدار وحدة واحدة سوف يستمر في التأثير على التخصيصات الاستثمارية بمتوسط مقداره أربع سنوات وتسعة أشهر وقد يرجع ذلك إلى ضخامة المشاريع الموكلة للنقل البري والتي يتطلب تنفيذها عدة سنوات.

٤. متوسط مدة التباطؤ

$$AL = \frac{\lambda}{-\lambda} = 6.4$$

أي بلغ متوسط المدة للتباطؤ (ست سنوات وأربع أشهر ونصف) .



٥. أوزان المتغيرات المتأخرة (wi):

$$W_i = (1 - \lambda) \lambda^i$$

$$W_0 = 0.135$$

$$W_1 = 0.117$$

$$W_2 = 0.101$$

$$W_3 = 0.09$$

$$W_4 = 0.07$$

$$W_5 = 0.05$$

ويبدو من حساب الأوزان المتأخرة زمنياً المشار إليها أعلاه بأنها تأخذ بالانخفاض بصورة تدريجية سنة بعد أخرى وبموجب متوالية هندسية، وتبين أن السنوات الثلاث الأولى (40%) من مجموع الأوزان المتأخرة أي أن (40%) من الدخل القومي يتحول إلى تخصيصات استثمارية في السنوات الثلاث الأولى بالمقارنة مع النسب غير الفعالة للتحويل التي تبدأ في السنة الرابعة والبالغة (9%).

. يمكن حساب معامل التقاطع المعدل (\hat{a}) بموجب الصيغة الآتية:-

$$\hat{a} = \frac{a}{1 - \lambda} = 263.33$$

واستناداً إلى ما تقدم يمكن إعادة كتابة نموذج كويك على النحو الآتي:-

$$AL_t = 263.33 + 0.029 INC_t + 0.13 SAI_{t-1} + 0.117 AI_{t-2} + 0.101 AI_{t-3} + 0.09 AI_{t-4} + 0.07 AI_{t-5} + 0.06 AI_{t-6}$$

٢- نتائج تقدير وتحليل دالة الإنفاق الاستثماري في النقل البري

أعطت الصيغة اللوغاريتمية المزدوجة أفضل تقدير كالاتي:-

$$\text{Log } JL_t = 0.179 + 0.796 \text{ Log } INC_t + 0.139 \text{ Log } JL_{t-1}$$

$$t \quad (1.03) \quad (13.25) \quad (2.30)$$

$$R^2 = 0.94, \quad R^{-2} = 0.92, \quad F = 158.01, \quad D.W = 1.83, \quad h = 0.783$$

يلاحظ من نتائج التقدير بأن المتغيرات المستقلة تفسر (94%) من التغيرات الحاصلة في الإنفاق الاستثماري في حين يفسر معامل التحديد المصحح R^{-2} 0.92% من التغيرات الحاصلة في قيمة الإنفاق الاستثماري للنقل البري.

كما تشير الاختبارات الإحصائية والقياسية إلى معنوية المعالم المقدره عند مستوى دلالة (1%) - (5%) فضلاً عن خلو النموذج المقدر من المشاكل القياسية الارتباط الذاتي والتعدد الخطي وبالتالي يمكن الاعتماد على النموذج المقدر في حساب مؤشرات التأخير الزمني الآتية:-

١. الأثر القريب المدى (SR):

$$SR = 0.796$$

يبين الأثر القريب المدى بأن زيادة الدخل القومي بنسبة (100%) تؤدي إلى زيادة الإنفاق الاستثماري للنقل البري بنسبة (79%) خلال السنة نفسها.



٢. الأثر البعيد (LR) :

$$LR = 0.924$$

يعبر التأثير البعيد المدى عن مجموع التأثيرات بدلالة معامل مرونة التأخير لأثر المضاعف للاستثمار دور في تحويل نسبة (41-92) من الدخل القومي في الأمد البعيد إلى إنفاق استثماري فعلي.

٣. وسيط مدة التباطؤ (ML):

$$ML = 0.35$$

بلغ وسيط مدة التباطؤ بما يعادل (ثلاثة أشهر ونصف)

٤. متوسط مدة التباطؤ (AL) :

$$AL=0.2$$

سيكون متوسط مدة التباطؤ بما يعادل (شهرين ونصف تقريباً) وإذا ما أضيفت مدة التباطؤ في عملية البدء بالتنفيذ التي قدرت في المتوسط بحدود (ست سنوات وأربعة أشهر ونصف)، لذا تصبح مدة البدء بتنفيذ مشاريع النقل البري وانجازها بالكامل تتطلب بحدود (ست سنوات وستة أشهر) وهذه المدة الطويلة جداً في بلد كالعراق إذ يحتاج الإسراع في إنجاز مشاريع النقل والتي لها الدور الأساس في تعجيل عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

٥. أوزان المتغيرات المتباطئة زمنياً (wi)

$$W_0 = 0.861$$

$$W_1 = 0.119$$

$$W_2 = 0.02$$

$$W_3 = 0.002$$

$$W_4 = 0.0003$$

$$W_5 = 0.00004$$

ويبدو من الأوزان المتباطئة بان السنتين الأوليتين تشكل (80%) من مجموع الأوزان المتباطئة وبالتالي فإن (80%) من الدخل القومي يتحول إلى أنفاق استثماري في السنتين الأوليتين بالمقارنة مع النسب غير الفعالة للتحويل التي تبدأ في السنة الثالثة وبنسبة تحويل لم تكن معنوية بحيث بلغت (2%).

٦. معامل التقاطع المعدل (\hat{a}) :

$$\hat{a} = 0.20$$

بلغت قيمة معامل التقاطع المعدل (0.20)

وبناء على ما تقدم يمكن إعادة كتابة نموذج كويلك للنقل البري:

$$\text{Log JL}_t = 0.20 + 0.796 \text{ Log INC}_t + 0.861 \text{ Log JL}_{t-1} + 0.119 \text{ Log JL}_{t-2} + 0.02 \text{ Log JL}_{t-3} + 0.002 \text{ Log JL}_{t-4} + 0.0003 \text{ Log Jt-4} + 0.00004 \text{ Log JL}_{t-5}$$

٣- نتائج تقدير وتحليل دالة إجمالي تكوين رأس المال الثابت للنقل البري :

متابعة نتائج الأنموذج المقدر أن الصيغة اللوغاريتمية المزوجة أعطت أفضل نتائج تقدير وكالاتي:-

$$\text{LogKL}_t = 0.313 + 0.843 \text{ Log JL}_t + 0.518 \text{ Log KL}_{t-1}$$

$$t \quad (1.12) \quad (1.84) \quad (1.77)$$

$$R^2 \quad 0.86, \quad R^{-2} = 0.80, \quad F = 14.63, \quad D.W = 2.40, \quad h = 0.82$$

تشير نتائج التقدير إلى المعنوية الإجمالية للاختبارات الإحصائية والقياسية التي يتضمنها الأنموذج حيث يفسر الأنموذج (86%) من التغيرات الحاصلة في إجمالي تكوين رأس المال الثابت للنقل البري، ويظهر اختبار (t) معنوية المعالم المقدره عند مستوى دلالة (1%) ، فضلاً عن قيمة (F) المحتسبة التي تعبر عن المعنوية الإجمالية للأنموذج عند مستوى دلالة (1%) ، في حين يؤكد اختبار (D.W) وإحصاءة (h) للمتغيرات المتباطئة زمنياً عدم وجود مشكلة الارتباط الذاتي بين القيم المتعاقبة للمتغير العشوائي عند مستوى دلالة (5%) وف الوقت ذاته يعزز اختبار (klein) خلو الأنموذج المقدر من مشكلة الارتباط الخطي المتعدد فضلاً عن ما تم ذكره يمكن حساب مؤشرات التأخير الزمني كالاتي:-

١. الأثر القريب المدى (SR) :

$$SR = 0.843$$



دراسة فاعلية النقل البري في التنمية الاقتصادية في ظل التحول إلى

اقتصاد السوق "الشركة العامة للنقل البري - حالة دراسية -"

يشير إلى أن زيادة الأنفاق الاستثماري بنسبة (100%) تؤدي إلى زيادة إجمالي تكوين رأس المال الثابت في تشكيل النقل البري بنسبة (84.3%) خلال سنة الأنفاق نفسها.

٢. التأثير البعيد المدى (LR) :

$$LR = 0.65$$

يعبر التأثير البعيد المدى عن مجموع التأثيرات بدلالة معامل التباطؤ الزمني (0.51) وبعد انتهاء الأثر القريب المدى (SR) يكون لأثر مضاعف الاستثمار دور في تحويل مقدار (0.65) من الأنفاق الاستثماري في الأمد البعيد إلى رؤوس أموال إنتاجية ثابتة.

٣. وسيط مدة التباطؤ (ML) :

$$ML = 1.05$$

أي أن وسيط مدة التباطؤ (سنة)

٤. متوسط مدة التباطؤ (AL)

$$AL = 1.07$$

بلغ متوسط مدة التباطؤ (سنة)

٥. أوزان المتغيرات المتباطئة زمنياً (wi) :

$$W_0 = 0.482$$

$$W_1 = 0.249$$

$$W_2 = 0.129$$

$$W_3 = 0.07$$

$$W_4 = 0.03$$

$$W_5 = 0.017$$

يبدو من احتساب الأوزان المتأخرة بأن السنوات الثلاثة الأولى تشكل (86%) من مجموع الأوزان المتباطئة في حين يبدأ الأثر غير الفعال لتحويل الإنفاق الاستثماري إلى رأس مال ثابت في السنة الرابعة وبنسبة تحويل لم تكن معنوية حيث بلغت (7%):

٦. معامل التقاطع المعدل (\hat{a}) :

$$\hat{a} = 0.65$$

بلغ معامل التقاطع المعدل (0.65%)

وفي ضوء التحليل يمكن إعادة كتابة نموذج كويك للنقل البري كالآتي:-

$$\text{Log KL}_t = 0.65 + 0.843 \text{ Log JL}_t + 0.482 \text{ Log KL}_{t-1} + 0.249 \text{ Log KL}_{t-2} + 0.0129 \text{ Log KL}_{t-3} + 0.07 \text{ Log KL}_{t-4} + 0.03 \text{ Log KL}_{t-5} + 0.017 \text{ Log KL}_{t-6}$$

ملحق / مصفوفة الارتباط البسيط لدوال الاستثمار في النقل البري المقدره بموجب نموذج كويك

دالة	AL _t	INC _t	دالة
التخصيصات الاستثمارية	INC _t	-	
	AL _{t-1}	0.635	
دالة الأنفاق الاستثماري	JL _t	0.313	
	JL _{t-1}	0.813	
	JL _{t-1}	0.562	-
دالة إجمالي تكوين رأس المال الثابت	KL _t	0.691	
	JL _t	0.318	
	KL _t	0.867	-
		0.521	
		0.844	

المصدر : من أعداد الباحثان

أولاً: الاستنتاجات

- ١- تحتاج مشاريع النقل إلى نفقات استثمارية طائلة، إلا أن عائد هذه المشاريع كبير ولاسيما العائد الاجتماعي.
- ٢- تبين المدة التي تتطلبها عملية تنفيذ الاستثمارات وانجاز مشاريع النقل البري بالكامل لتصبح جاهزة لتقديم خدمات النقل هي مدة طويلة في بلد نام مثل العراق يسعى لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية إذ أظهرت نتائج التقدير أن مدة تنفيذ المشاريع في المتوسط ما يقارب شهرين، وإذا ما أضيف إليها مدة التباطؤ بين التخصيص والبدء بعملية التنفيذ التي قدرت في المتوسط ست سنوات واربعة أشهر، لذا سوف تكون المدة الإجمالية المطلوبة لإنجاز مشاريع النقل البري بالكامل بحدود ست سنوات وستة أشهر، فضلاً عن ذلك يبدأ الأثر غير الفعال لتحويل الإنفاق الاستثماري إلى رأس مال ثابت في السنة الرابعة وبنسبة تحويل (٧%).
- ٣- أن تعزيز قدرات الاستحواذ على تكنولوجيا النقل عن طريق الاهتمام بالتقدم العلمي وما يتمخض عنه من آفاق واسعة لتطوير أساليب النقل سيؤدي إلى تطوير كفاءته وتوسيعها.
- ٤- أن عملية تنمية النقل البري يجب أن تتماشى مع الأهداف التي تسعى إلى تحقيقها خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية حتى يتم التوصل إلى الاستغلال الأمثل لإمكانات النقل البري ولعائد استثمار هذه الإمكانيات.
- ٥- أن هناك فرص استثمارية واسعة غير مستغلة في النقل البري يمكن استغلالها من قبل الاستثمار الخاص.
- ٦- أن نسبة إسهام القطاع الخاص في إجمالي تكوين رأس المال الثابت مقارنة بإجمالي تكوين رأس المال الثابت لقطاع النقل العام للمدة ١٩٩٠ - ٢٠٠٦ كانت متذبذبة، وذلك لعدم الاعتماد في تخصيص الاستثمارات على قوى السوق.

ثانياً: المقترحات

- أمام هذه العوامل التي ساهمت بشكل فعال في ضعف فاعلية النقل البري في العراق في ظل الانفتاح العالمي والمنافسة التي تشهدها قطاعات النقل.
- وأمام الميزة التنافسية التي يتمتع بها العراق انطلاقاً من الموقع المتميز، فيتطلب العمل بشكل جدي لأحداث تغييرات نوعية في بيئة النقل البري بطريقة تتسم بالسلامة والكفاءة وقابلية الاستثمار لتواكب التطورات الهيكلية والتكنولوجية وتعمل على تشجيع التنمية الاقتصادية وتعزيزها للعراق على المستوى الدولي من خلال:-
- ١- العمل على تنظيم شبكات وخدمات النقل البري وتطويرها من أجل تسهيل حركة النقل المحلية والدولية وفقاً لمتطلبات التنمية، في إطار إستراتيجية واضحة ومتناسقة ضمن اختصاصات الوزارات المعنية بتقديم هذه الخدمات والإشراف على تنفيذها لإعادة هيكلة وتنظيم هذا التشكيل من خلال سياسة محددة.
 - ٢- العمل على تفعيل عقود التشغيل المشترك مع القطاع الخاص المحلي في مجال النقل البري بوصفها بديلاً سريعاً عن تأسيس الشركات الخاصة، لتتفرغ شركة النقل البري كجهة إشراف وتنظيم وإدارة عمليات النقل في العراق، فضلاً عن رفع أداء الشركة من خلال توظيف العقود بشروط تفرض استعمال الشاحنات ووسائل نقل متخصصة حسب نوعية وطبيعة البضائع المنقولة بهدف الابتعاد عن العمل التقليدي ومنحها قدرة التحكم بمجريات النقل بما يؤولها لتوجيه عموم نشاط النقل على وفق أهداف الدولة.
 - ٣- إزالة الصعوبات والمعوقات التي تحد من فاعلية النقل البري (تعديل القوانين والأنظمة وأجور النقل والبدلات..) وتفعيل العمل بالاتفاقات الدولية والثنائية التي وقعها العراق في مجال النقل البري، بهدف زيادة الإنتاجية وتحسين المنافسة في الأسواق الخارجية.
 - ٤- اتباع سياسة تسويقية جديدة بأسلوب يتناسب والتطورات في زيادة الطلب على خدمات النقل البري، فضلاً عن تفعيل العمل بنظام المنفيست الآلي في المنافذ الحدودية للشاحنات الداخلة والمغادرة والكفالات وأوامر التشغيل.
 - ٥- عند صياغة السياسة الاقتصادية يجب الأخذ بنظر الاعتبار عدة أمور: منها صياغة خطة لإعادة الأعمار مترابطة وشاملة بالتنسيق مع كافة الجهات المعنية كمحفز للطاقت الإنتاجية للمجتمع والتأكيد على التنويع الاقتصادي لتفادي الاعتماد المفرط على النفط.

٦- أن التوازن بين دور الدولة والقطاع الخاص تحدده صيغ فنية تسعى إلى تعظيم دالة الإنتاج مما يعني إمكانية الإحلال بينهما وفقاً للتطور الاقتصادي مع الزمن في إطار تعظيم الدالة المذكورة فضلاً عن ذلك أن التحول الراهن في ملكية وسائل الإنتاج بين القطاع الخاص والعام لا تحكمه كفاءة الأداء الاقتصادي ، إذ ليس هنالك ما يؤكد أن الكفاءة الاقتصادية مرتبطة بنمط الملكية بقدر ما هي مرتبطة بنمط السوق، ومن ثم فإن وجود السوق بجوار السياسات التحكومية لا يعني أن هناك ازدواجية في النسق الاقتصادي، مما يقتضي الأخذ بالاعتبار المرجعية التاريخية للمجتمع والأوضاع الاقتصادية الراهنة، وتحديد أهدافه المستقبلية في إطار الفلسفة (الاقتصادية - الاجتماعية) للدولة وبذلك لا يكون هنالك انفصام بين المتضمنات الاجتماعية والأهداف الاقتصادية للبرنامج المستهدف، مما يعني الأخذ بعين الاعتبار العدالة الاجتماعية والكفاءة الاقتصادية.

المصادر

أولاً: الرسائل الجامعية

- ١- الطائي هناء عبد الحسين، قياس وتحليل دوال الاستثمار القطاعية للاقتصاد العراقي - للمدة (١٩٧٠ - ١٩٩٣)، أطروحة دكتوراه ، كلية الإدارة والاقتصاد/ جامعة بغداد، ١٩٩٩.
- ٢- عبد الحميد، مناهل مصطفى، نموذج مقترح لتطوير النقل البحري في العراق، اطروحة دكتوراه- كلية الادارة والاقتصاد- جامعة البصرة، ١٩٩٦.
- ٣- محمود، سوسن علي، بناء نموذج اقتصادي قياسي لأختبار تأثير بعض المتغيرات الكية على قطاع النقل في العراق، اطروحة دكتوراه، كلية الادارة والاقتصاد- الجامعة المستنصرية ٢٠٠٣؟

ثانياً: الكتب والدوريات

- ١- الحياي، طالب نجم ، الاستثمارات واهمية استخدام النماذج القياسية في تحليل العلاقة بين التكوين الرأسمالي والنمو الاقتصادي، مجلة الادارة والاقتصاد- جامعة بغداد، العدد ١، ١٩٩٠.
- ٢- العنبي، عبد الحسين محمد، الاصلاح الاقتصادي في العراق تنظيم لجدوى الانتقال نحو اقتصاد السوق، بغداد ، ٢٠٠٧.
- ٣- المعهد العربي للتدريب والبحوث الاحصائية، الاساليب الاحصائية لقياس التضخم ودراسة آثاره وسبل معالجته، بغداد، ١٩٨٤.

ثالثاً: الوزارات والهيئات الرسمية

- ١- الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، مديرية الحسابات القومية، المؤشرات المالية التحليلية لقطاع النقل، سنوات متفرقة.
- ٢- هيئة التخطيط الاقتصادي، الأنفاق الاستثماري في العراق، دراسة رقم ٧٦٦، بغداد، ١٩٩٠.
- ٣- هيئة التخطيط الاقتصادي، دراسة رقم ٣٣٧، ١٩٨٧.
- ٤- هيئة التخطيط الاقتصادي، دراسة رقم ٨٠٠٧، ١٩٩٣.
- ٥- وزارة النقل، التقرير السنوي، ١٩٩٣.
- ٦- ديوان الرقابة المالية، دائرة تدقيق نشاط الزراعة والتعمير، كشف التحليل المالي للشركة العامة للنقل البري، سنوات متفرقة.



رابعاً: الانكليزية:

- 1- Douglas, A, William G, and Robert D, statistical techniques in business and economic, Mc, Grew-Hill New York 2002.
 - 2- Maddala, G-S, Econometrics, Mc, Grew-Hill, USA, 1977.
 - 3- Peter, Kennedy, A guide to econometrics, 3rd edition, the Mct, Cambridge, 1987.
 - 4- Pindyck, R.S, and Rubinfeld, D-L, Econometric Model and economic forecasts, Mc, Grew-Hill, New York, 1976.
 - 5- Wallis K.F., introductory econometrics, revised edition, London, 1973.
 - 6- Chiang. Ac. Fundamental Methods of mathematical Economic, 3rd, Mc. Grew-Hill company, London, 1984.
 - 7- Wonnacott, R.J., and Wonnacott, H.T.E., Econometrics, 2ed, John Wiley and sons, New York, 1979.
- B- Articles, Researches
- 1- Organization of economic co-operation and development (OECD) Trade and competition policies: comparing objectives and methods, Paris, 1992.
 - 2- Honest Prosper Ngowi (2000), "can Africa Increase its Global share of Foreign Di (FDI)? www.westafricareview.com/war.



Study the efficiency of land transportation in the economic development under transference to the economic market, the general company of land transportation – case study –

ABSTRACT

Land Transport regards a main element in the In Fra – structure of the national economy where distance and time shortness, open new opportunities of work, develop the different regions and rise the standard of living....

It is necessary to emphasize that the circumstances surrounding Iraq such as wars, economic sanctions, blockade occupation effected negatively upon economic Indicators of land Transportation including Value of output Value added contraction of Investment allocation and Investment expend tuer and the period of implementation and fulfillment of the projects of Land Transport to be ready to offer their service in underdeveloped country Like Iraq aiming to satisfy Fast and acomprehensive development.

The study aim to shed light upon the realistic of Land Transport in Iraq and its effectiveness and its role in national economy through:

- Specification the present situation, importance, and development of land Transportation in all aspects.

- Build Senarios for transformation toward market economy to rise its competitiveness capacities with other combinations of Transportation (Local and Foreign).

The hypothesis adopted in this Study states that the Land Transportation activity in Iraq suffers a lot from the weakness of absorptive capacity and long run time lags to Invesment.

Key words: Economic transportation- land transportation- efficiency