

دور وأهمية النقل بسكك حديد العراق في تحقيق التنمية الاقتصادية ١٩٧٠-١٩٩٠

*الدكتور فريد إسماعيل السيفو

المقدمة

يعدّ النقل بسكك حديد العراق من مشاريع البنى الارتكازية التي تؤدي دوراً مهماً في عملية التنمية الاقتصادية وفي وسائل النقل التي تحقق الاتصال بين أجزاء القطر الواحد والأقطار الخارجية ، وكذلك يتسم بالتطور السريع وتقديم أفضل الخدمات التي يحتاجها طالبها.

مشكلة البحث

هذا النمط من النقل لا يزال يعاني الكثير من المشاكل التي تستوجب من المحللين الاقتصاديين والمتخصصين بالنقل العمل على إيجاد الحلول المناسبة لها لرفع كفاءته كونه يعدّ شريان الحياة في الوقت الحاضر .

هدف البحث

يهدف البحث التعرف على واقع قطاع النقل بسكك حديد العراق والعمل على تطويره لتأثيره المباشر على عملية التنمية الاقتصادية .

فرضية البحث

يفترض الباحث أن للتطور السريع لقطاع النقل بسكك حديد العراق تأثيراً إيجابياً في عملية التنمية الاقتصادية من خلال استخدامه لمتغير الإيرادات ومرحلة معينة هي مرحلة النقلة النوعية من عام ١٩٧٠-١٩٨٠ .

منهج البحث

لقد تمّ الاعتماد على المنهج التحليلي في دراسة واقع قطاع النقل بسكك حديد العراق وتطوره من جهة ، ومنهج القياس الاقتصادي لمعرفة اثر تطور إيرادات هذا القطاع على عملية التنمية الاقتصادية خلال المدة ١٩٧٠-١٩٩٠ من جهة أخرى. حيث أظهرت المرحلة الأولى منها وجود الاستقرار السياسي والاقتصادي والاجتماعي المتمثل في حينها بالتنمية الانفجارية ، ثم المرحلة الثانية التي تمثل تردي أوضاع هذا القطاع تدريجياً إلى أن أصبح مهماً وبشكل تام خلال فترة الحرب منذ عام ١٩٨٠-١٩٨٨ وما تلاها من أحداث حتى عام ٢٠٠٣ وهي فترة سقوط النظام البائد.

*استاذ مساعد / جامعة الموصل / كلية الادارة والاقتصاد

التحليل والمناقشة

- أولاً. مفهوم النقل وأنواعه .
- ثانياً. الأهمية الاقتصادية للنقل .
- ثالثاً. معوقات النقل ومشاكله .
- رابعاً. مؤشرات تطور قطاع النقل بسكك حديد العراق للمدة ١٩٧٠-١٩٩٠ .
- خامساً. القياس الاقتصادي .
- النتائج والمقترحات .
- المصادر

أولاً. مفهوم النقل وأنواعه

يعرّف الاقتصاديين النقل بأنه نشاط اقتصادي يتعلق بحركة الناس والسلع من مكان لآخر متجاوزاً المساحة المكانية والبعد الزمني بهدف خلق المنافع أو زيادتها أو تطويرها ، أو أنه مجموعة الطرق والأساليب والوسائط التكنولوجية والإجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف إلى تحويل الإنسان وإنتاجه من مكان لآخر^(١)، أو كما يسميه الاقتصادي البرازيلي تشيلوفورنادو بأنه "الخدمات الأساسية المنظمة لحاجات الاقتصاد"^(٢)، ويعدّ في الوقت نفسه من ضمن مرافق البناء التحتي (Economic nfrastructure)^(٣) ، والنقل يعدّ أيضاً جزء من الناتج القومي إذ يخلق منفعة مكانية ، فالسلعة يجب أن تنقل من حيث إنتاجها إلى حيث يكون الطلب عليها أو استهلاكها ويزيد التقدم في النقل عندما يتم نقل السلعة عند أقل نفقة وأقل وقت ممكن.

أنواعه

توجد أربعة نظم رئيسة تمثل مختلف أنماط وأنواع النقل ، وهي^(٤):

النقل البري Land Transportation ، ويشمل :

- أ. الطريق البري السريع High Way .
- ب. السكك الحديدية Rail Way .

النقل الجوي Air Transportation ، ويشمل

- أ. المحلي Domestic .
- ب. الدولي International .

النقل المائي Water Transportation ، ويشمل :

- أ. الداخلي Inland .
- ب. الساحلي Coastal .
- ج. البحري Ocean .

النقل بخطوط الأنابيب Pipelines Transportation ويشمل :

- أ. النفط Oil .
- ب. الغاز Gas .
- ج. أخرى Other .

ومما سبق يتضح لنا بأن الطلب على خدمة النقل بشكل عام يعدّ طلباً مشتقاً Derived Demand بوصف أن حركة الأفراد والسلع لا تقيم طلباً على وسيلة النقل

نفسها ، وإنما على الخدمة التي تقدمها تلك الوسائل المعدة لأغراض نقل الأفراد والسلع ، وبذلك فإن خدمة النقل تشابه العديد من السلع والخدمات التي يتصف الطلب عليها بأنه مشتق^(٥)، كما توجد أيضاً علاقة مشتركة ما بين عمليات النقل والتسويق ، حيث تتحقق تلك العلاقة من المزيج من الخدمات كالترويج والتوزيع والبدائل والظروف التي تحيط بسياسة التسعير ... الخ، ويوضح هذه العلاقة التعريف التالي لتسويق النقل، إذ يمثل نظاماً متكاملًا لمجموعة من الأنشطة المنظمة لإنجاز وبفاعلية العلاقة ما بين الحاجات الحالية والمحتملة وتقديم الخدمات سواء أكان ذلك بالنسبة للمسافرين أو لعمليات النقل المتنوعة^(٦)، وإن مثل هذه العلاقة ستسحب على عدد آخر من العلاقات منها العلاقات بين خدمة النقل والاستثمار فيها ، والعلاقة بين تخطيط النقل والتنمية الشاملة ... الخ ، إن كل ذلك يبرهن على أنه ليس للنقل هدفاً معزولاً لا علاقة له بأهداف التنمية الاقتصادية للبلد ، ذلك لأن أي بلد إذا ما امتلك ثروات اقتصادية من زراعية، صناعية، تجارية، بيئية، ... الخ، فإن ذلك يجعله يحتاج إلى الاهتمام للعمل على القيام بالاستثمار الكبير لتطوير ودعم مشاريع النقل والتخطيط لها لتأمين تنفيذ الحركة والتنقل بأقل تكلفة من الناحية الاقتصادية وتحقيق إيرادات تساعد الدولة على دعم بقية القطاعات الاقتصادية الأخرى المرتبطة بها.

ثانياً. الأهمية الاقتصادية للنقل

إن الجهود التي بذلت لتحسين وتطوير النقل كانت كبيرة جداً ، إذ ن نمو الأمم والأقاليم والمدن والصناعات والشركات التجارية يعتمد اعتماداً عظيماً على توفير خدمة النقل، فمناطق العالم التي تطورت ثقافياً وعلمياً واقتصادياً وبسرعة كانت مناطق تتوفر فيها خدمة نقل متطورة باستمرار وبشكل كافٍ، حيث يظهر ذلك من الفوائد التي يحصل عليها المجتمع من أنماط النقل المتطورة التي تمكن المستهلكين من التمتع بفوائد السلع التي لا يمكنهم الحصول عليها إلا بواسطة نقلها من مناطق بعيدة أو لأنهم غير قادرين على إنتاجها بسبب عدم توفر البيئة من مناخ ونوعية التربة أو عدم توفر المواد الخام أو المهارات أو بسبب التكاليف العالية للإنتاج^(٧).

مما تقدم يتضح لنا أن النقل يمكن أن يؤدي دوراً مهماً في التنمية الاقتصادية لأية منطقة جغرافية سواء أكانت دولة أم إقليماً أم مدينة ، لأن مستوى النشاط الاقتصادي في أية منطقة جغرافية يعتمد على مدى كبير على كمية ونوعية وكلفة خدمة النقل المتوفرة فيها ، لذا نجد أن البرامج التي صممت لدفع عملية التنمية الاقتصادية إلى الأمام في البلدان الأقل تطوراً غالباً ما تؤكد على الاستثمار في تطوير وتحسين النقل لأن مثل هذا الاستثمار يعدّ أداة مهمة جداً في التنمية الاقتصادية في الفترة اللاحقة للحرب العالمية الثانية ، مما شجع تلك البلدان الأقل تطوراً على تخصيص بين (٢٠%-٤٠%) من الإنفاق الحكومي الكلي على الاستثمار في قطاع النقل من أجل تطويره وتحسين أداءه^(٨).

أن للنقل دوره الفاعل في التنمية الاقتصادية ، ويتمثل بكونه دور حركي لأنه يسهل عملية استغلال الموارد غير المستغلة من خلال بناء وسائل النقل المختلفة للتنمية الصناعية والزراعية في المستقبل ، فهو العامل الذي يبدأ في المساعدة على النمو الاقتصادي^(٩)، لذا فإن الأهمية الاقتصادية لوظيفة النقل ستكون ضرورية عندما تظهر الحاجة لزيادة النمو الاقتصادي بالدولة إثر اكتشاف سلعة جديدة أو خلق سوق جديدة أو استعمال جديد لسلعة قديمة أو ظهور خامات جديدة أو طرق إنتاجية جديدة ، حيث أن كل ذلك إذا لم يتبع وسيلة

نقل متطورة ومتعادلة جنباً إلى جنب مع هذا النمو الاقتصادي سف يحدث عندئذ الهبوط والكساد ، ويضاف لما سبق أن للنقل وظيفة استراتيجية فهو وراء نجاح خطط تموين القوات المسلحة بميادين القتال ، إذ يعدّ كما يقال بأنه (دم الحياة للعمليات العسكرية الحربية) ، لذا فإن النقل المتطور سوف يساهم في تعزيز قدرة الأمة أو الدولة على الدفاع عن نفسها^(١٠). وأخيراً نجد أن دور النقل في التنمية الاقتصادية لا يتحدد فقط بالمؤشرات أو التأثيرات الاقتصادية، بل هناك متغيرات أخرى غير اقتصادية تتمثل بالأوضاع الاجتماعية والسكانية التي تمتلكها كل أمة وتعد بمثابة مدخلات (Input) متميزة لأغراض تخطيط النقل^(١١).

ثالثاً. معوقات النقل ومشاكله

ثمة أساليب كثيرة للتعرف على المشكلات المختلفة في حياة المجتمعات وظروف الدول المختلفة ، ومن هذه المشاكل والمعوقات التي تتعرض لها هذه الدول والمجتمعات هي مشكلة النقل التي تعني تلك العناصر المهمة بشكل غير مباشر ، والتي إما أن تتأثر بنظام النقل Transportation System الموجود ، أو أنها تؤثر في ذلك النظام ، إن جزءاً من تلك العناصر يدعى في علم الاقتصاد بالوفورات الخارجية ، لذ فهذه العناصر التي تشكل مجال مشكلة النقل يجب ن تعطى القدر نفسه من الاهتمام . إن مشكلات النقل في طبيعتها تصنف إلى مجموعات هي^(١٢):

أولاً. مشكلات خدمات النقل المباشرة والتي تؤثر في مستعملي تلك الخدمات.

ثانياً. المشكلات الموجودة في مجال النقل والتي تتأثر بالنقل .

ثالثاً. المشكلات الموجودة في مجال النقل التي تؤثر في النقل .

إن من أكثر مشكلات النقل التي حظيت بالاهتمام الكبير هي تلك المشكلات التي تؤثر على مستعملي نظام النقل والتي منها على سبيل المثال لا الحصر الازدحام أو الاختناق Congestion والتأخير والتكاليف العالية للسفر والأمان Safety وغيرها من المشكلات .

فمشكلة الاختناق تعدّ أولى المشكلات التي أعطيت الاهتمام وهي مشابهة للتأخيرات Delays فالازدحام يحصل من خلال قلة الشوارع السريعة وكثرة التقاطعات وكثرة السيارات مما يؤدي إلى بطء سرعة المركبات وخاصة مركبات النقل العام ، ومن المشكلات الأخرى ارتفاع تكاليف مستعمل خدمة النقل ، فالفرد الذي لا يستطيع أن يمتلك سيارة خاصة يهمله أن تكون خدمة النقل العام البرية سواء كانت السيارات أم القطارات بأجور معقولة ، أما مشكلة تلوث الهواء Air Pollution تؤثر في معظم أفراد المجتمع، أما الغازات التي تنبعث من عوادم السيارات أو المركبات تحتوي على مادة الكربون مونوكسايد وبخاصة من وقود زيت الديزل Diesel Fuel والعناصر غير المحترقة من الوقود ، حيث أن كربون مونوكسايد يسبب التسمم والعناصر غير المحترقة تسبب بعض الأمراض وبعض الالتهابات للعي والحنجرة ، وكل ذلك يؤكد على أن النقل مساهم رئيس في تلوث الهواء ، مما جعل الحكومات وشركات القطاع الخاص تهتم بمعالجته .

ومن المشكلات الأخرى التي يساهم فيها النقل هو التغير الجامح في قيم الأرض ، إذ أن هناك علاقة بين تسهيلات ومرافق ووسائل النقل من جهة ، واستخدام الأرض من

جهة أخرى ، فالنقل يؤثر في قيمة الأرض إما إيجاباً أو سلباً ، فعليه ، نجد مشاريع لنقل الجديدة قد تتسبب في زيادة قيم الأرض ، أو قد تسبب هذه المشاريع الجديدة للنقل إلى تخفيض قيمة الأرض التي أصبحت بعيدة عن الطرق الجديدة ، فضلاً عن أن سكان المناطق المحاذية للطرق قد يتأثرون سلباً بالضوضاء Noise وتلوث الهواء الذي تسببه وسائل النقل البرية المختلفة التي تستخدم تلك الخطوط ، إن حجم السكان Population وتوزيعهم يدخل في علاقة على نحو مهم جداً مع الحاجات المتنامية للنقل ، وأخيراً فإن التوجه نحو ضواحي المدن بعيداً عن مراكزها يتضمن مشكلات تتعلق أيضاً بالتكاليف المدفوعة مقابل خدمة النقل ومشكلات تتعلق باختيار النمط الملائم للنقل .

رابعاً. مؤشرات تطور قطاع النقل بسكك حديد العراق للمدة ١٩٧٠-١٩٩٠

قبل الدخول إلى المؤشرات لا بد من ذكر نبذة تاريخية عن أول قاطرة استخدمت كواسطة في عملية النقل في العراق ، وهي القاطرة التي تم استيرادها عام ١٩١٤ من شركة (أيوزيك الألمانية) بعد أن تم الاتفاق بين الدولة العثمانية وألمانيا بمد خط لسكك الحديد يربط بغداد ببرلين^(١٣)، لذا فإن قطاع النقل بسكك حديد العراق شكّل أهمية بالغة لقطاعات الاقتصاد الوطني كافة بوصفه أحد مشاريع البنى التحتية ، ويعدّ واحداً من أنماط النقل المهمة لنقل البضائع والمسافرين في العديد من اقتصاديات الدول كالولايات المتحدة الأمريكية ، كما لوحظ أن المراحل الأولية لقيام سكك حديد كانت ابتداءً من عام ١٩٤٣ مع وجود العديد من المحاولات لإقامة مشاريع سكك حديد في العراق ، ولكن حصل اهتمام كبير لسكك حديد العراق بعد عام ١٩٦٨ ، حيث تمكنت من تنفيذ مشاريع عديدة منها : مشروع تحسين وصيانة شبكة خطوط سكك الحديد ، مشروع تقوية السداد والجسور ، ومشروع استبدال الخطوط المترية القديمة بخطوط قياسية ، وكذلك المباشرة بإنشاء خطوط جديدة وتطوير الخطوط القائمة ، ولغرض الوقوف على تطور سكك حديد في العراق خلال المدة المذكورة، كانت هناك العديد من المؤشرات هي^(١٤):

مؤشر حجم الاستثمار في قطاع النقل بسكك حديد العراق .

مؤشر أطوال الخطوط في سكك حديد العراق .

مؤشر عدد الوحدات المتحركة .

مؤشر السرعة .

مؤشر عدد المسافرين المنقولين .

مؤشر حجم البضائع المنقولة .

مؤشر عدد العاملين في المنشأة العامة لسكك الحديدية في العراق .

مؤشر النفقات والإيرادات الكلية .

إن ما يهمننا في هذا البحث هو التعرف على إيرادات سكك حديد العراق للمدة ١٩٧٠-١٩٩٠، وما حصل فيها من تطور خلال هذه المدة، إذ لوحظ أن الإيرادات الكلية في سكك حديد العراق تتكون من إيرادات عن نقل البضائع والمسافرين وتشكل المجموعة الأولى أكثر من (٨٠%) من إجمالي الإيرادات الكلية، في حين أن النسبة المتبقية خاصة بالمسافرين والنشاطات المتعلقة ببعض الوحدات العائدة للسكك مثل الحوانيت والفنادق .. الخ ولغرض التعرف على تطور حجم الإيرادات لسكك حديد العراق نستعين بالجدول (١).

جدول رقم (١)

مؤشر حجم الإيرادات الكلية لسكك حديد العراق للمدة ١٩٧٠-١٩٩٠ بالدينار

السنة	الإيرادات الكلية
-------	------------------

٦١٨٥١٧٢	١٩٧٠
٧٠٥٦٧٩	١٩٧١
٧٩٢٣٠٣٥	١٩٧٢
٩٤٥٣٥٠٤	١٩٧٣
١٢٦١٤٥٥١	١٩٧٤
١٣٦٣٠٠٧١	١٩٧٥
١٤٩٩٨٩٣٢	١٩٧٦
١٨١٠٩٣٦٥	١٩٧٧
١٧٧٩٦٧١٦	١٩٧٨
٢٣٧٥٧٧٥٩	١٩٧٩
٢٤٠٠٢٠٣٥	١٩٨٠
٢٠٦٢٦٣٣٧	١٩٨١
١٥٢٧٢٧٤٧	١٩٨٢
١٣١٩٩٣١٣	١٩٨٣
١٦٥٠٢٦٧٣	١٩٨٤
١٧٢٥٦١٤٢	١٩٨٥
١٧١٦٧٦٦٠	١٩٨٦
٢٠٣٩٠١٦٠	١٩٨٧
٢٧١٧٢٤٥٥	١٩٨٨
٢٩٠٠٣٠٧٣	١٩٨٩
٤١٧٠٣٠٤٠	١٩٩٠

المصدر : أخذت البيانات من :

وزارة النقل والمواصلات، المؤسسة العامة للسكك الحديدية العراقية، بنك المعلومات في قسم التخطيط والمتابعة، بغداد، مصدر بدون صفحة .
وزارة النقل والمواصلات ، المؤسسة العامة للسكك الحديدية العراقية ، جدول الحسابات الختامية للمدة (١٩٧٠-١٩٩٠) ، شعبة الحسابات ، بدون صفحة .
يعكس الجدول (١) تراجع الإيرادات لأسباب تتعلق بانخفاض لتعريفه وتذبذب عدد المسافرين المنقولين وحجم البضائع المنقولة ووجود المنافسة للنقل بسكك الحديد من الأنماط الأخرى لتوافر عناصر السرعة والملاءمة لتلك الأنماط ، وأخيراً الانخفاض الحاصل في مرونة النقل بسكك الحديد مقارنة بالأنواع الأخرى لوسائل النقل البديلة كالسيارات مثلاً .

خامساً. القياس الاقتصادي

من أجل معرفة أثر عوائد (إيرادات) النقل بسكك حديد العراق في عملية التنمية الاقتصادية المتمثلة بمعدل التغير السنوي في (GDP) ، فقد تم اختبار معادلة لوغاريتمية بسيطة للمدة (١٩٧٠-١٩٩٠) ، وكانت النتائج كما يأتي :

$$\text{LogY} = \text{Log a} + b \text{ Log X}$$

حيث أن :

$$\text{Log Y} = \text{لوغاريتم معدل التغير السنوي في GDP} .$$

$$\text{Log X} = \text{لوغاريتم إيرادات النقل بسكك حديد العراق} .$$

$$\text{Log a} = \text{لوغاريتم الحد المطلق} .$$

$$\text{LogY} = 9.5 + 0.765 \text{ Log X}$$

$$(t) \quad (0.59) \quad (0.79)$$

$$R^2 = 3.2 \quad D.F = 20$$

يتضح أن أثر عوائد (إيرادات) النقل بسكك حديد العراق غير معنوي في عملية التنمية الاقتصادية للتذبذب الحاصل في الإيرادات المتعلقة بالمسافرين والبضائع وللمدة (١٩٧٠-١٩٩٠) وذلك لأن قيمتي (t) و (R²) ير مقبولة إحصائياً .

ومن أجل التعرف على التطور الحاصل في تأثير عوائد (إيرادات) النقل بسكك حديد العراق على عملية التنمية الاقتصادية ، فقد تم تجزئة الفترة الكلية إلى قسمين يمثلان مرحلتين من التطور، الأولى الفترة من (١٩٧٠-١٩٨٠) وهي فترة الاستقرار السياسي والاقتصادي والاجتماعي التي أظهرتها التنمية الانفجارية آنذاك ، والثانية الفترة من (١٩٨١-١٩٩٠) وتعدّ فترة حرب وعدم استقرار سياسي واقتصادي واجتماعي وذلك لتعرض خلالها إلى الحرب العراقية الإيرانية .

وكانت نتائج التقدير كما يأتي :

الفترة الأولى :

$$\text{LogY} = 18.1 + 1.287 \text{ Log X}$$

$$(t) \quad (1.71) \quad (2)$$

$$R^2 = 30.7\% \quad D.F = 10$$

الفترة الثانية :

$$\text{LogY} = 16.2 - 0.755 \text{ Log X}$$

$$(t) \quad (0.34) \quad (0.27)$$

$$R^2 = 0.9\% \quad D.F = 9$$

يتضح أن عوائد (إيرادات) النقل بسكك حديد العراق للمسافرين والبضائع في الفترة الأولى ذات أثر إيجابي ومعنوية إحصائية مقبولة في عملية التنمية الاقتصادية حيث بلغ معامل المرونة (1.29) ومعامل اختبار (t) (2) وهي أكبر من (t) الجدولية ومعامل (R²) (30.7%) ، وقد انخفض هذا الأثر الإيجابي في الفترة الثانية ، حيث بلغ معامل المرونة (-0.76) وقيمة (t) (0.27) ومعامل (R²) (0.9%) .

إن النتائج أعلاه تتلاءم مع مسيرة تطور الاقتصاد العراقي ، إذ كان الاقتصاد في المرحلة الأولى في بداية مسيرته التنموية أي بداية التنمية الانفجارية عند تحقيق عائدات النفط العراقية بعد التأميم وتحصيل نتائجه ما بعد عام ١٩٧٤ بشكل واضح في الإنجازات الكبيرة التي قامت بها الحكومة العراقية في تثبيت الاستقرار السياسي والاقتصادي والاجتماعي وفي كل مفاصل الحياة الأخرى من خلال وضع العديد من السياسات الاقتصادية الناجحة لتطوير الاقتصاد بكل قطاعاته خاصة قطاع النقل والمواصلات والعمل على تذليل الكثير من العقبات التي حالت دون تقدمه مع تسخير كل الإمكانيات المادية المحلية والأجنبية لتطويره مع تقديم العديد من التسهيلات والإعفاءات الكمركية والضريبية التي ساعدت حينها على النهوض بقطاع النقل، في حين شهدت المرحلة الثانية تباطؤ وعدم اهتمام كبير وواضح بهذا القطاع الحيوي، وكذلك غيره من القطاعات الاقتصادية الأخرى وذلك لاعتبار هذه الفترة غير طبيعية ، حيث حصلت فيها الحرب العراقية - الإيرانية مما أدى إلى تدني الإيرادات بشكل واضح في هذا القطاع .

النتائج والمقترحات

تبرز أهمية البحوث العلمية التطبيقية في تشخيصا للواقع القائم وتقديمها الحلول للمشاكل التي يعاني منها ذلك الواقع من أجل تطوره والنهوض به لترداد كفاءته خصوصاً في قطا النقل بسكك حديد العراق موضوع الدراسة والبحث ، لقد توصل الباحث هنا إلى عدد من النتائج والمقترحات، هي :

النتائج

إن الأفراد يرغبون بالحركة والانتقال من مكان إلى آخر سواء لإنجاز عمل معين أو لنقل سلعة معينة ، وذلك تحت مجموعة من العوامل الاقتصادية وغير الاقتصادية. حصول نقلة نوعية وتطور كبير في قطاع السكك الحديدية العراقية خاصة خلال فترة الدراسة وبالتحديد المرحلة الأولى منها (١٩٧٠-١٩٨٠)

حصول تدني واضح في الإيرادات المتحققة من عملية نقل المسافرين والبضائع بسكك حديد العراق خلال الفترة (١٩٧٠-١٩٩٠) بشكل عام يرجع سببها إلى :
أ. تدني إيرادات نقل المسافرين لعجزها عن تغطية النفقات (التكاليف) مما جعلها تشكل عبئاً على الاقتصاد الوطني وربما سيكون هذا الأمر ذريعة لإلغائها أو بيعها إلى القطاع الخاص على الرغم من حاجة الفرد إليها كواسطة للنقل أكثر راحة وأمان ورخص مع قلة في المخاطر والتلف .

ب. أما الإيرادات المتحققة من عملية نقل البضائع هي الأخرى كانت متدنية لعجزها عن تغطية النفقات (التكاليف) بسبب (تباطؤ سرعة القطارات الناقله للبضائع ، وقلة الضمانات والأمان ، مع ضعف الاعتناء بالبضائع المنقولة ، ودم دقة مواعيد الانطلاق والوصول ، وأخيراً عدم الترويج والإعلان لعملية النقل بسكك حديد العراق بما يتلاءم والخدمة التي تقدمها هذه المنشأة للمجتمع) ، حيث ظهرت ذلك نتائج القياس الاقتصادي بأن إيرادات النقل بسكك حديد العراق أثراً غير معنوي في عملية التنمية الاقتصادية ، وإن هذا الأثر كان أكثر فاعلية وتأثيراً في الفترة الأولى (١٩٧٠-١٩٨٠) مقارنةً بالفترة الثانية (١٩٨١-١٩٩٠) .

المقترحات

في ضوء نتائج البحث استطاع الباحث أن يضع بعض المقترحات التي يراها ضرورية ، وهي :

العمل على رفع كفاءة أداء وحدات السكك الحديدية الخاصة بالمسافرين والبضائع مع تحسين نوعية الخدمة والاستفادة من طبيعة التكاليف في نظام السكك الذي يؤمن إيرادات متزايدة من خلال زيادة حركة النقل في وحداتها .

تعديل تعريفه النقل للمسافرين والبضائع بما يؤدي إلى زيادة في حجم الإيرادات المتحققة لغرض تغطية حجم التكاليف بالسكك ، بالاستناد إلى أنظمة سرية تستند إلى أسس اقتصادية واضحة مع اعتماد نظام الخصم المحفز لزيادة الطلب على خدمة نقل المسافرين والبضائع بالسكك الحديدية .

زيادة حجم الاستثمار في هذا القطاع الحيوي كونه يساهم في تحقيق النمو الاقتصادي للبلد.
 العمل على إدخال أعلى درجات تكنولوجيا النقل بسكك الحديد المستخدمة في العالم المتقدم والمرتبطة بعمليات الحركة والتشغيل وعمليات الأرضية من إدارية وحسابية وغيرها .

المصادر

١. المصادر العربية
 أولاً. الكتب
 د. أحمد حبيب رسول ، النقل والتجارة الدولية : دراسة في الجغرافية الاقتصادية ، مطبعة الحوادث ، بغداد ١٩٨١ .
 تشيلوفورنادو ، النمو والتخلف ، ترجمة : د. أنور الصباغ . سهام الشريف ، منشورات وزارة الثقافة والإرشاد القومي ، دمشق .
 ثامر ياسر البكري ، "إدارة منشآت النقل والاتصالات" ، مطبعة القادسية ، بغداد ، ١٩٨٥ .
 د. مزاحم النورجي ، أهمية ودور البنيان التحتي في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للعراق ، مجلة الصناعي، العدد الثاني ، ١٩٧٥ .
 د. محمد صالح تركي القرشي ، و د. أحمد حسين الهيبي ، مقدمة في اقتصاد النقل ، دار الكتب للطباعة والنشر ، جامعة الموصل ، ١٩٩٢ .
 ثانياً. الرسائل الجامعية

١. فريد إسماعيل أمين السيفو، محددات الطلب على خدمة النقل بسكك الحديد في العراق للمدة ١٩٧٠-١٩٩٠، رسالة دكتوراه مقدمة إلى جامعة الموصل، كلية الإدارة والاقتصاد، ١٩٩٧، ص ٦٨-٧٩.

ثالثاً. النشرات والدوريات

وزارة النقل والمواصلات، المؤسسة العامة للسكك الحديدية العراقية، بنك المعلومات في قسم التخطيط والمتابعة، بغداد.

وزارة النقل والمواصلات، المؤسسة العامة للسكك الحديدية العراقية، جدول الحسابات الختامية للمدة (١٩٧٠-١٩٩٠)، شعبة الحسابات.

٢. المصادر الأجنبية من الكتب والمجلات

C. S. Papacostas, "Fundamental of Transportation Engineering", Prentice-Hall International Editon, 1987.

Edward K. Morlok, "Introduction to Transportation Engineering and Planning", McGraw-Hill Book Company, New York, 1978.

Farris, Mortin T., (Passenger Transportation), New Jersey, Prentice-Hall Inc., 1976.

George W. Wilson, "Transportation Investment and Economic Development Underdeveloped Countries", Proceedings of Transportation Research Forum, 1985.

John H. Kaufman, "Planning for Transport Investment in the development of Iran", American Economic Review, May, 1962.

Nazlichoucri, "Energy and Development in Latin American", Lexington Books, Lexington, U. S. A., 1982.

Stuart Daggett, "Principles of Inland Transportation", 4th. ed., (New York: Harper and Brothers, 1955).

البرنامج المستخدم في التحليل
على جميع بيانات السلسلة:
غير معنوي

Regr c3 on c4

$c8 = -9.5 + 0.765 c4$

Predicator	Coeff	Stdev	t-ratio
c4	-9.45	16.12	-0.59
c4	0.7648	0.9713	0.79
S=2.061	R2=3.2%		

Analysis of Variance

So.v	d.f	ss	Ms	F
Regression	1	2.634	2.634	0.62
Error	19	80.732	4.249	
Total	20	83.366		

انحدار على نصف السلسلة العلوي

$$c3 = 18.1 + 1.29 c4$$

Predicator	Coeff	Stdev	t-ratio
Constant	-18.1	10.56	-1.71
c4	1.2873	0.6449	2
S=0.9655	R2=30.7%		

Analysis of Variance

So.v	d.f	ss	Ms	F
Regression	1	3.7142	3.714	3.98*
Error	9	8.3895	0.9322	
Total	10	12.1037		

الخلاصة

دور أهمية النقل بسكك حديد العراق في تحقيق التنمية الاقتصادية

١٩٩٠-١٩٧٠

الغرض الرئيس لهذا البحث هو إعطاء فكرة عامة شاملة عن دور وأهمية النقل بسكك حديد العراق في تحقيق التنمية الاقتصادية (١٩٧٠-١٩٩٠)، لوحظ أن قطاع النقل بسكك حديد العراق كان يتصف بالتطور السريع وتقديم أفضل الخدمات التي يحتاجها الأفراد خصوصاً خلال الفترة الأولى (١٩٧٠-١٩٨٠) وهي فترة الاستقرار السياسي والاقتصادي والاجتماعي بسبب التنمية الانفجارية أما الفترة الثانية (١٩٨١-١٩٩٠) فقد حصل فيها قلة اهتمام بهذا القطاع لاندلاع الحرب العراقية - الإيرانية التي حفزت المحللين الاقتصاديين والمتخصصين بالنقل العمل على إيجاد الحلول المناسبة لمشاكله التي تعرض لها من أجل رفع كفاءته مستقبلاً.

Abstract

The Role and Importance Transportation in Iraqi Railways to Perform the Economic Development (1970-1990)

The main purpose of this research is to give a general comprehensive idea about the role and importance transportation in Iraqi railways to perform the economic development (1970-1990). The transportation sector of Iraqi railways was characterized in speedy progress and give the best services which people need especially through first years (1970-1980) it's stationary years of economic, policy and social, because of explosive development. Second years (1981-1990) it's years of less important of this sector because of Iraqi-Iranian war, which motivate specialists, economists and analytic in transportation t get a best solution for it's problems and increase future efficiency.

الهوامش

- ١- د. أحمد حبيب رسول ، النقل والتجارة الدولية : دراسة في الجغرافية الاقتصادية ، مطبعة الحوادث ، بغداد ١٩٨١ ، ص ١٣ .
- ٢- تشيلوفورنادو ، النمو والتخلف ، ترجمة : د. أنور الصباغ . سهام الشريف ، منشورات وزارة الثقافة والإرشاد القومي ، دمشق ، ص ٢٢٨ .
- ٣- د. مزاحم النورجي ، أهمية ودور البنيان التحتي في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للعراق ، مجلة الصناعي ، العدد الثاني ، ١٩٧٥ ، ص ٤٩ .
- ٤- C. S. Papacostas, "Fundamental of Transportation Engineering", Prentice-Hall International Editon, 1987, PP. 3-5.
- ٥- Edward K. Morlok, "Introduction to Transportation Engineering and Planning", McGraw-Hill Book Company, New York, 1978, PP. 413-415.
- ٦- Farris, Mortin T., (Passenger Transportation), New Jersey, Prentice-Hall Inc., 1976, P. 151.

- Stuart Daggett, "Principles of Inland Transportation", 4th. ed., (New York: Harper and Brothers, 1955), PP. 15-1.
- George W. Wilson, "Transportation Investment and Economic Development Underdeveloped Countries", Proceedings of Transportation Research Forum, 1985, P. 425.
- John H. Kaufman, "Planning for Transport Investment in the development of Iran", American Economic Review, May, 1962, P. 399.
- ١٠- د. محمد صالح القرشي، و د. أحمد حسين الهيتي، مقدمة في اقتصاد النقل، دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، ١٩٩٢، ص ٢١.
- Nazlichoucri, "Energy and Development in Latin American", Lexington Books, Lexington, U. S. A., 1982, P. 86.
- ١٢- د. محمد صالح القرشي، و د. أحمد حسين الهيتي، مقدمة في اقتصاد النقل، مصدر سابق، ص ١١-١٣.
- ١٣- ثامر ياسر البكري، "إدارة منشآت النقل والاتصالات"، مطبعة القادسية، بغداد، ١٩٨٥، ص ١٠.
- ١٤- لمزيد من المعلومات حول مؤشر التطور لخطوط سكك حديد العراق أنظر: فريد إسماعيل أمين السيفو، محددات الطلب على خدمة النقل بسكك الحديد في العراق للمدة ١٩٧٠-١٩٩٠، رسالة دكتوراه مقدمة إلى جامعة الموصل، كلية الإدارة والاقتصاد، ١٩٩٧، ص ٦٨-٧٩.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.