

الأزمة المالية العالمية وتأثيرها في قطاع النقل في العراق

أ.م.د. مناهل مصطفى العمري

كلية الإدارة والاقتصاد

جامعة بغداد

م.د. افتخار محمد الرفيعي

كلية الإدارة والاقتصاد

الجامعة الإسلامية

م.م. سهيلة نجم

كلية الإدارة والاقتصاد / جامعة بغداد

مقدمة

يواجه العالم أزمة مالية خطيرة مصدرها كان قلب النظام الرأسمالي نفسه، وهي الولايات المتحدة الأمريكية- وهي أكبر دول العالم اقتصادياً- والتي كشفت عن هشاشة الأنظمة المالية ومعاناتها من مواطن ضعف صارمة، تمثلت أهم مظاهرها في انهيار بنوك دولية عملاقة في ظل اقتصاد يعاني أصلاً من عجز في ميزانه التجاري إلى جانب العجز في الميزانية، فضلاً عن السياسات الخاطئة للولايات المتحدة الأمريكية التي شهد العالم خلالها طغيان هذه الدولة والظلم العالمي الذي مارسه ضد البشرية، والدور الأكبر في ارتفاع حجم الإنفاق العسكري الذي تسبب بدوره في ارتفاع حجم الديون الحكومية والتي قدرت حسب المصادر الأمريكية بنحو (١١) تريليون دولار أمريكي، وهي تشكل ما يزيد عن ٦٥٪ من GDP، كما قُدره خبراء آخرون بواقع (٣٨٠) ألف دولار أمريكي في الدقيقة الواحدة.

ألقت الأزمة المالية الأمريكية للعام ٢٠٠٨ بظلالها على أغلب اقتصادات دول العالم، ولاسيما دول الخليج وبالذات الدول المصدرة للنفط. جاءت أهمية البحث والمتمثلة في توضيح التلكؤ الذي حدث في تنفيذ مشروعات النقل في العراق من خلال تأثر تخصيصات هذا القطاع في الموازنة العامة.

انطلق البحث من فرضية مفادها «أن قطاع النقل في العراق قد تأثر بالأزمة المالية الأمريكية عام ٢٠٠٨ بشكل غير مباشر من خلال تأثر إيراداته النفطية بها».

ولتحقيق هدف البحث فقد جرى تقسيمه إلى أربعة محاور وضح المحور الأول مفهوم الأزمة، وتطرق الثاني إلى أسباب الأزمة المباشرة وغير المباشرة، فيما كرس المحور الثالث لتوضيح تأثير الأزمة في الاقتصادات الأخرى، في حين خصص المحور الرابع لبيان تأثير الأزمة في قطاع النقل في العراق، وأختتم البحث ببعض الاستنتاجات والتوصيات.

المحور الأول مفهوم الأزمة

تعرف الأزمة المالية على إنها الانخفاض المفاجئ في أسعار نوع أو أكثر من الأصول. تكون الأصول إما أصول مادية أو مالية، فالأصول المادية هي رأس المال المادي الذي يستخدم في العملية الإنتاجية مثل (الآلات، المعدات، المكنائن، والأبنية).

أما الأصول المالية تتمثل في حقوق الملكية لرأس المال المادي أو المخزون السلعي مثل (الأسهم وحسابات الادخار) أو تتمثل في حقوق الملكية للأصول المالية وتسمى (المشتقات المالية) ومنها العقود المستقبلية أو العملات الأجنبية، فيعني الانهيار المفاجئ لقيمة أصول ما إفلاس أو انهيار قيمة المؤسسة التي تملكها.

قد تأخذ الأزمة المالية شكل انهيار مفاجئ في سوق الأسهم أو عملة دولة ما، أو في سوق العقارات أو مجموعة من المؤسسات المالية لتمتد بعد ذلك إلى أجزاء الاقتصاد الأخرى. قد يحدث مثل هذا الانهيار في أسعار الأصول نتيجة لانفجار فقاعة سعرية (فقاعة المالية) وأحياناً تسمى فقاعة المضاربة، التي هي نتاج لعملية بيع وشراء كميات ضخمة من نوع أو أكثر من الأصول المالية أو المادية (الأسهم والمنازل) بأسعار تفوق أسعارها الطبيعية (أو الحقيقية) من أجل الحصول على الربح الرأسمالي المتوقع وليس بناءً على العائد المنتظم أو غير المنتظم لتلك الأصول^(١).

تدعو الضرورة هنا إلى توضيح: كيف تنشأ الفقاعة؟

تنشأ الفقاعة عندما تُصب أموال على أصول أكثر مما تبرره عوائدها، كما يحدث في عملية المضاربة، التي هي عملية بيع وشراء الأصول بأنواعها لذاتها للاستفادة من تقلبات أسعارها وليس لاستخدامها في الأغراض التي وجدت من أجلها، أو للاستفادة من عوائدها.

لا يوجد أجماع في علم الاقتصاد الغربي على أسباب الفقاعات أو طريقة نشوئها. فجماعة تقر بوجودها ويعزو لها لعوامل عرضية لا يمكن التنبؤ بها. وهناك نماذج أكاديمية تحاول إثبات أمكانية حدوث الأزمات المالية حتى من دون وجود مضاربة أو اللابقيين أو عدم اكتمال المعلومات. وجماعة ثانية تتكرر وجود الفقاعات أصلاً، معتبرة إن الارتفاع والانخفاض في أسعار الأصول ما هي إلا عمليات تصحيح ذاتي طبيعية بالنسبة للسوق،

وتقول إن السوق لا تخطئ أبداً، وإن حدثت الفقاعة فيها، فهذا حدث طبيعي لا يمكن تجنبه (كالزلازل والبراكين).

يمثل هذا الموقف دفاعاً عن المضاربة المالية، ويرفض أي قيود اجتماعية أو حكومية على الرغم من قدرتها على إطلاق الأزمات المالية وزعزعة استقرار الاقتصاد. وأخرى ثلاثة تُرجع سبب حدوث الفقاعة أحياناً إلى خطأ في السياسة النقدية وليس في حرية السوق. فعندما يلجأ البنك المركزي إلى إبقاء معدل الفائدة أقل من المطلوب، فسيؤدي ذلك إلى تدفق سيولة نقدية كبيرة لشراء كمية محدودة من الأصول، ومن ثم ارتفاع في أسعار الأصول بشكل مفتعل على وفق قانون العرض والطلب^(٢).

يتميز تحليل الأزمات الاقتصادية بمشاكل حقيقية منها البطالة، التضخم، اختلال النمو... الخ، وبالإمكان اعتبار الأزمة ظاهرة، وبهذا المعنى تُعرف الأزمة بنتائجها «فهي انهيار بورصة، مضاربات نقدية كبيرة، بطالة دائمة». وهناك من يُعرف الأزمة بأسبابها «على إنها فترة انقطاع في مسار النمو الاقتصادي السابق».

من هنا فأن بعض الدول لا تكون في أزمة قياساً على معدل التضخم لأنه منخفض، إلا أنها بلا شك تكون في أزمة إذا ما قسناها بالنسبة لمعدل النمو الاقتصادي السابق الذي انخفض بصورة كبيرة.

المحور الثاني أسباب الأزمة المالية العالمي^(٣)

مرت سوق الأسهم بانفجار فقاعات ضخمة من قبل، منها تضخم أسعار أسهم الشركات العاملة في قطاع الإنترنت كما تعرف (فقاعة دوت كوم) بين العامين (١٩٩٥-٢٠٠١) وصولاً إلى انهيار بشكل مريع.

قام بنك الاحتياطي الفيدرالي (البنك المركزي الأمريكي) لإبقاء الاقتصاد الأمريكي بعيداً عن الركود بعد انفجار فقاعة (دوت كوم) بتخفيض معدلات الفائدة الأساس من ٦.٥٪ إلى ١٪ جزئياً، ولم يؤد انفجار هذه الفقاعة إلى انهيار اقتصادي. هذا الإجراء أدى بدوره إلى إطلاق العنان في منح القروض لغرض المضاربة والاستهلاك لا لغرض الاستثمار

المنتج. وعليه يكون انفجار فقاعة شركات الانترنت (دوت كوم) له دوراً فعالاً في انتقال رؤوس الأموال المضاربة إلى سوق العقارات.

فالقروض العقارية تُعرف على إنها أصول مالية تدر عائداً للمصرف أو للصندوق الاستثماري الذي يملكها، ومن ثم أوراق الرهون العقارية هي أصول مشتقة (شكل من أشكال المشتقات المالية). كانت بعض المؤسسات المالية العملاقة مثل (فاني ماي Fannie Mae) و(فريدي ماك Freddy Mac) و(جيني ماي Ginne Mae) تضمن حقوق مشتري أوراق الرهون العقارية من خطر تعثر دفع الأقساط.

كانت (Fannie Mae) و(Freddy Mac) تملكان أو تضمنان كلاهما نصف الرهون العقارية في الولايات المتحدة عام ٢٠٠٨، علماً إن حجم الرهون يبلغ ١٢ تريليون دولار أمريكي خلال العام نفسه، ومن ثم أدى انفجار الفقاعة العقارية إلى تدهور قيمة أسهمها بشكل حاد. في يوم ٨/٩/٢٠٠٨ أعلنت الحكومة الأمريكية وضع اليد على الشركتين لحماية قيمة العقارات ككل، ووضعت مائتي مليار دولار كضمان لهما، أما شركة (Ginnie Mae) فهي حكومية أصلاً، وأن كل هذه الشركات هي مجرد شركات وساطة مالية لا تقدم قروضاً عقارية للزبائن، بل تستثمر القروض العقارية من المصارف وتورقها. هذا يدل على إن الحكومة كانت جزءاً من عملية التوريق (التسديد).

أولاً- الأسباب المباشرة:

١- أقدام العديد من المؤسسات المالية المختصة في قطاع العقار بإقراض أموال عقارية لأسر غير قادرة على التسديد من ذوي الدخل المحدود متجاهلة بذلك قاعدة الحذر وتقييم المخاطر. وقد جرى تشجيع هذه العملية من قبل الحكومة الأمريكية بمقتضى قانون يعود إلى العام ١٩٧٧، الذي ينص على إمكانية أن تطلب أية مؤسسة مالية وتحصل على ضمانات لودائعها المالية من الدولة (الهيئة الفيدرالية للتأمين على الودائع) إذ ألترمت بالإقراض إلى أسر أمريكية من ذوي الدخل المتواضع^(٤).

٢- حاولت المصارف التي عانت من عجز الاقتراض من المصارف الأخرى عبّر السوق النقدية، لكون المصارف أصبحت ترفض الإقراض لغيرها، واتسعت رقعة المصارف التي تعاني من العجز، مما ساهم في ظهور أزمة في النشاط المالي، وعملت البنوك المركزية

- بصفقتها الملجأ الأخير للإقراض على تقديم مليارات الدولارات كقروض لهذه المصارف (التي تعاني من العجز)، لكن الوضع ازداد سوءاً^(٥).
- ٣- حدثت مضاربة كبيرة في البورصة، إذ أقدم الوسطاء الماليون على بيع سندات بإعداد كبيرة لضمان الحصول على السيولة، مما ساهم في انخفاض قيمة السندات ولا تزال قيمة الأسهم والسندات التي تمثل قطاعات صناعية تسجل تراجعاً، ومعروف إن المضاربات تولد ما يسمى ب (اقتصاد الفقاعات) الذي ينهار أثر أية هزة^(٦).
- ٤- السبب الرئيس المباشر للآزمة يتعلق بالوضع الاقتصادي والمالي الأمريكي منذ فترة طويلة وحتى ما بعد اندلاع الأزمة، الذي يتجلى في إن الأزمة الراهنة قد لا تشبه تماماً الأزمات السابقة، إذ بدأت الولايات المتحدة في سبعينيات القرن العشرين بعملية نزع التصنيع أو اللاتصنيع deindustrialization التي انتقلت بموجبها من الاعتماد على الأسواق المحلية - القومية إلى الأنموذج المتعولم الحالي من العولمة عبر نقل الصناعات الثقيلة الملوثة إلى الصين والهند وغيرها، وتزامن ذلك مع تحرير أسواق المال ورفع كل القيود المنظمة لها الذي ترتب عليه هجرة جماعية لرؤوس الأموال إلى البلدان الآسيوية، وتقسيم عمل دولي جديد - التقنية المتطورة، والبحث والتطوير، والخدمات المالية في المراكز الرأسمالية، والعمليات الصناعية التقليدية في الأطراف - الذي بدوره أدى إلى توسع هائل في الأسواق المالية التي تعولمت بسرعة، فأصبح القطاع المالي في بريطانيا مثلاً مسؤولاً عن نصف النمو الاقتصادي، والقطاع المالي والعقاري في أمريكا حتى العام ٢٠٠٦ اللذان لم يعتمدا على الاقتصاد الحقيقي بل على المضاربة بشكل كامل^(٧).
- ٥- سلسلة الأحداث المالية التي حدثت في أمريكا وأوروبا منذ شباط ٢٠٠٧ وحتى تفجر الأزمة، تثبتت للجميع أن الأزمة هي مرحلة حتمية لم يتفاجئ المراقبين الماليين والاقتصاديين بها^(٨).

ثانياً - الأسباب غير المباشرة^(٩):

- ١- يتمثل السبب غير المباشر الرئيس في انشغال الإدارة الأمريكية بالسياسات الخارجية والهيمنة والعنصرية مع إهمال الوضع الداخلي.

- ٢-توظيف الموارد الاقتصادية الأمريكية بما يخدم سياساتها وهيمنتها الخارجية على حساب إهمال المراقبة والمتابعة لأحوال الأوضاع الداخلية المالية والاقتصادية.
- ٣-انتشار الفساد الأخلاقي الاقتصادي مثل استغلال الكذب، والشائعات المغرضة، والغش، والتدليس، والاحتكار، والمعاملات الوهمية. كل هذا يؤدي إلى حدوث الثورات الاجتماعية عند عدم تسديد الديون والقروض.
- ٤-قيام النظام المالي والمصرفي على جدولة الديون بسعر فائدة أعلى أو استبدال قرض واجب السداد بقرض جديد بسعر فائدة أعلى. إذ إن هذا الإجراء يلقي أعباء إضافية على المقترضين المدينين الذين عجزوا عن سداد القروض الأولى بسبب سعر الفائدة الأعلى.

المحور الثالث

تأثيرات الأزمة العالمية في الاقتصادات الأخرى

ألقت الأزمة العالمية بظلالها على مفاصل الاقتصاد المختلفة في العالم، ووصلت تأثيراتها إلى حيث لم يتوقع أن تصل من قبل متمثلة بدول الخليج العربي. وأدت ضمن تأثيراتها إلى انخفاض الطلب على الوقود في العالم بأكمله، وهو ما يوجب إيجاد إصلاحات هيكلية وإعادة النظر بالسياستين المالية والنقدية لدول العالم كافة ومنها العراق.

أولاً- التأثيرات المالية للأزمة^(١):

١- إفلاس وخسائر عدد من المؤسسات المالية العملاقة:

كان أول تأثيرات الأزمة انهيار مؤسسات مالية عملاقة بلغ عمرها أكثر من قرن من الزمن، منها:

❖إفلاس مصرف الأعمال الأمريكي (ليمان بروذرز) وهو رابع أكبر مصرف في الولايات المتحدة.

❖تعثر (ميريل لينش) الذي خسر في عام واحد ما قيمته ٢٣ مليار دولار، وأعلن عن بيعه لمنافسه (بنك أوف أمريكا) مقابل ٥٠ مليون دولار.

❖انهيار (واشنطن ميو تشوال) أحد أكبر مصارف التوفير والقروض في الولايات المتحدة.

❖ تدهور قيمة أسهم كل من شركتي (فاني ماي) و(فريدي ماك) العملاقتين المتخصصةتين بتمويل العقارات بشكل مذهل إذ بلغت خسائر شركة (فاني ماي) لوحدها ٢٣٠٢ مليار دولار خلال الربع الأول من العام ٢٠٠٩.

❖ تعرضت مجموعة (سي تي غروب) المصرفية الأمريكية إلى خسائر فادحة.

❖ تعرض المصرف الأمريكي العملاق (جي بي مورغان تشيس) إلى خسائر أدت إلى شراءه من قبل مصرف (بيير ستيرنس) في آذار ٢٠٠٨.

❖ إفلاس أكبر شركة تأمين في الولايات المتحدة الأمريكية والعالم وهي (AIG) دافعة معها قطاع شركات التأمين في العالم إلى الهبوط، حتى إن سهم هذه الشركة أصبح يتداول عند سعر ٤٦ سنتاً أمريكياً فقط في شهر آذار ٢٠٠٩ بعد إن فقد أكثر من ٩٠٪ من قيمته.

تعدت الأزمة حدود الولايات المتحدة لتضرب مؤسسات مالية ضخمة في أوروبا

منها:

📁 مصرف (نورثن روك) في بريطانيا للتسليف العقاري، الذي قامت الحكومة بتأميمه.

📁 مصرف (إتش بي أو إس) رابع مصرف في بريطانيا من حيث الرسمة.

📁 مصرف (هاليفاكس بنك أوف سكوت لاند) الذي قام مصرف (لويديز) البريطاني بشراؤه.

📁 شركة (غلتنير) المالية في أيسلندا، ومصرف (هيبو ريل إيسيتيت) في ألمانيا.

ولازالت الأزمة تطيح بالعديد من المؤسسات المالية وتُمني أخرى بخسائر كبيرة كل

يوم من دون أن يتضح لها نهاية.

٢ - أزمة سيولة عالمية:

أفرزت الأزمة المالية العالمية أزمة سيولة تولد عنها أزمة ثقة بين المصارف في أنحاء العالم كافة. الأمر الذي ترتب عليه انخفاض الإقراض على مستوى العالم بشكل كبير، وقد حاولت البنوك المركزية مواجهة هذا الانكماش في السيولة وإعادة الثقة إلى النظام المصرفي.

ثانياً - التأثيرات الاقتصادية:

تعددت تأثيرات الأزمة النظام المالي الأمريكي إلى الاقتصاد الأمريكي بأسره والعالمي، نتيجة الارتباط الوثيق بين الاقتصادات العالمية، مع تباين درجة هذه التأثيرات في اقتصادات الدول تبعاً لفاوت درجة انفتاحها على الاقتصاد العالمي وارتباطها به. ويمكننا توضيحها كما يأتي:

١ - الانهيارات في الأسواق المالية العالمية^(١١):

حدثت سلسلة انهيارات متتالية في أسواق المال العالمية، بدأت من الولايات المتحدة الأمريكية وامتدت إلى معظم دول العالم، قدرت وكالة بلومبيرغ المالية التي تابعة أداء ٨٩ سوقاً مالية حول العالم خسارة هذه الأسواق حوالي ٣٠ تريليون دولار في العام ٢٠٠٨. بينما تشير تقديرات بنك التنمية الآسيوي إلى أن خسارة العالم من الأصول المالية في العام ٢٠٠٨ قاربت الـ ٥٠ تريليون دولار. هنا لابد من ذكر بعض الأسواق المالية العالمية التي منيت بخسائر جراء الأزمة^(١٢):

- ⊗ خسر مؤشر (داو جونز) الصناعي في الولايات المتحدة ما يقارب ٥٠٪ من قيمته من أعلى مستوى له عند (١٤٠٤٣) نقطة في ٨ تشرين الأول من العام ٢٠٠٧.
- ⊗ خسر مؤشر (فاينانشال تايمز) لبورصة لندن في إنجلترا ما يقارب ٤٠٪ من قيمته خلال أقل من سنة منذ أيار ٢٠٠٨ وحتى آذار ٢٠٠٩.
- ⊗ خسر مؤشر (داكس) في ألمانيا صاحبة أكبر اقتصاد في أوروبا ما يقارب ٤٥٪ من قيمته خلال أقل من سنة منذ أيار ٢٠٠٨ وحتى آذار ٢٠٠٩.
- ⊗ خسر مؤشر نيكاي لبورصة طوكيو في اليابان ما يقارب ٤٢٪ من قيمته خلال العام ٢٠٠٨.

أما على صعيد أسواق المال العربية التي منيت بخسائر جراء الأزمة المالية وعلى وفق تقرير لبنك الكويت الوطني فهي^(١٣):

- ⊗ سوق دبي كانت أكبر الخاسرين عربياً، فقد خسرت ٧٢٪ من قيمتها.
- ⊗ سوق السعودية، ثاني أكبر الأسواق العربية، خسرت ٥٧٪ من قيمتها، أي ما يقارب ١,٠٢ تريليون ريال سعودي أي ما يعادل (٢٧٢) مليار دولار.
- ⊗ خسرت سوق مصر ٥٣,٩٪ من قيمتها.
- ⊗ خسرت سوق الكويت ٣٨٪ من قيمتها.

ينبغي هنا أن نذكر خسائر الصناديق السيادية الخليجية المملوكة لحكومات الدول الخليجية، وعلى وفق البنك الألماني (دويتشه بنك) بلغت قيمة هذه الصناديق ما يقارب ١,٣ تريليون دولار، في حين بلغت خسائرها ٤٥٠ مليار دولار، هذا المبلغ يعادل عوائد منطقة الخليج من النفط لعام ٢٠٠٨ كاملاً^(١٤).

٢ - البطالة والفقر:

لم تتحسر تأثيرات الأزمة المالية على المؤسسات المالية والعقارية في العالم بل امتدت إلى القطاعات الأخرى مثلاً الخسائر التي منيت بها شركة (جنرال موتورز) أكبر شركة للسيارات في العالم في العام ٢٠٠٨ ما قيمته ٣٠,٩ مليار دولار، كما بلغت خسائر شركة (تويوتا) ٧ مليار دولار خلال الربع الأول من العام ٢٠٠٩، بسبب تراجع مبيعاتها نتيجة لانخفاض الطلب العالمي عليها^(١٥).

بديهيًا تعتمد تلك المؤسسات إلى تسريح أعداد كبيرة من العاملين لديها، بهدف التقليل من التكاليف والهروب من الإفلاس، الأمر الذي يؤدي إلى ارتفاع في معدلات البطالة والفقر في العالم.

تشير تقديرات منظمة العمل الدولية إلى أن العالم فقد ما يقارب (٥١) مليون وظيفة في العام ٢٠٠٩، نتيجة الأزمة المالية وما تبعها من ركود اقتصادي، الأمر الذي رفع نسبة البطالة في كل من الولايات المتحدة ودول اليورو إلى ٨,٥٪^(١٦)، كما تشير توقعات المنظمة إلى وصول عدد العاطلين عن العمل في العالم العربي إلى (٢٢) مليون عاطل^(١٧).

عمقت هذه المظاهر من ظاهرة الفقر في العالم. وقد أشار تقرير صادر عن صندوق النقد والبنك الدولي أن الأزمة المالية تعرقل جهوداً تبذلها المؤسسات الدولية لتخفيض أعداد من يعيشون تحت خط الفقر إلى النصف بحلول عام ٢٠١٥، كما يتوقع التقرير ارتفاع مستويات الفقر في أكثر من نصف الدول النامية، وعدد الذين يعانون من فقر مدقع وصل إلى أكثر من مليار نسمة عام ٢٠٠٩^(١٨).

أما عن تأثير الأزمة المالية العالمية في زيادة معدلات الفقر في العالم، فقد أشار التقرير الصادر عن البنك الدولي إلى الآتي^(١٩):

٤ تأثير الأزمة المالية في معدلات الفقر في أفريقيا:

حذر من إن أفريقيا قد تصبح أشد مناطق العالم تضرراً من الأزمة، على الرغم من إنها أقل المناطق اندماجاً مع النظم الاقتصادية والمالية العالمية، كما أوضح تأثر أفريقيا من الأزمة يكون من المجالات الآتية:

- أ. انخفاض تدفقات رؤوس الأموال الداخلة: الأمر الذي أدى إلى إلغاء مشاريع حيوية وتأجيل أخرى، هذا سينعكس سلباً على خطط مكافحة الفقر.
 - ب. انخفاض تحويلات المغتربين: يكون له تأثير في قنوات تدفق المعونات التي يتيحها المغتربون للفقراء وخاصة في الأوقات العصيبة، فنسبة ٧٧٪ من التحويلات تأتي من الولايات المتحدة وغرب أوروبا التي تأثرت بالأزمة.
 - ج. انخفاض المعونات: أخذت المعونة الأجنبية للدول الفقيرة في التناقص بسبب الأزمة وتداعياتها على البلدان التي تقدم المعونة، وانكماش اقتصادها.
 - د. انخفاض أسعار السلع الأساسية: أغلب صادرات الدول الأفريقية هي سلع أساسية ومواد خام، فقد أدى انهيار أسعارها إلى إلحاق الضرر بكثير من البلدان الأفريقية.
- تؤدي العوامل المذكورة أنفاً إلى انخفاض في معدلات النمو الاقتصادي المتوقع للقارة الأفريقية بمعدل ٣٪، ويكون لهذا الانخفاض تأثيرات مدمرة في الاقتصادات الأفريقية على المدى الطويل، ومن المتوقع أن يؤدي إلى وقوع أزمات إنسانية شديدة.

٤ تأثير الأزمة المالية في معدلات الفقر في أوروبا وآسيا الوسطى:

شهدت منطقة أوروبا وآسيا الوسطى تأثيرات الأزمة المالية العالمية التي دفعت بحوالي (٣٥) مليون شخص إلى الفقر والمعانات، أي حوالي ثلث عدد السكان الذين كانوا فوق خط الفقر خلال السنوات العشرة الماضية.

فالأزمة إذاً أسهمت في توسيع فجوة الفقر في العالم، وخصوصاً في البلدان النامية، حتى إن بعض الدول الغنية أو التي كانت بعيدة عن مصطلحات الفقر أصبحت تعد العدة لمواجهة زيادة محتملة في أعداد الفقراء، ومنها أيسلندا التي شارفت على الإفلاس نتيجة الأزمة بعد أن ارتفع حجم مديونيتها بشكل كبير، ومن ثم اضطرت الحكومة إلى وضع يدها على معظم القطاع المصرفي في البلاد، والتخلي عن خطة الدفاع عن عملتها، وإيقاف عمليات بيع وشراء الأسهم، والبحث عن طرق للحصول على المساعدات من الخارج.

٣- انخفاض أسعار النفط^(٢٠):

كان لتأثير الأزمة المالية العالمية في مجمل النشاط الاقتصادي ومعدلات النمو انعكاس سلبي على أسعار النفط نتيجة لتوقع انخفاض الطلب عليه على المستوى العالمي، فقد انهارت أسعار النفط من أعلى مستوياتها عند (١٤٧) دولاراً للبرميل في تموز من العام ٢٠٠٨ إلى ما دون (٤٠) دولار في نهاية عام ٢٠٠٨، أي بأكثر من ٧٠٪. انعكس هذا التراجع الكبير لأسعار النفط على شكل عجوزات ظهرت موازنات بعض الدول الخليجية، فقد بلغ عجز الموازنة السعودية لعام ٢٠٠٩ ما قيمته (٦٥) مليار ريال وهو الأول من نوعه منذ العام ٢٠٠٢، وهذا ينسحب طبعاً على باقي الدول الخليجية^(٢١).

المحور الرابع

تأثير الأزمة في قطاع النقل في العراق

أما تأثير الأزمة في الاقتصاد العراقي فقد كان من خلال تأثيرها في القطاع النفطي، إذ إن الانخفاض في أسعاره باتت تأثيراته وتداعياته في مفاصل الاقتصاد العراقي كافة ومنها الإنفاق الحكومي، الذي يعتمد بالدرجة الأساس على عائدات النفط. وذلك للطبيعة الربعية للاقتصاد العراقي واعتماده على العائدات النفطية، التي تؤثر خللاً قائماً في بلد يتطلع إلى بناء جديد على وفق الوصفات القاصرة المقدمة للارتقاء به إلى تلك التطورات. أن هذا الخلل سيستمر لمدة من الزمن، طالما بقي الهيكل الاقتصادي والقطاعات الإنتاجية والخدمية على وضعها الحالي غير المتوازن.

ولقد أشار العديد من الخبراء الاقتصاديين والأكاديميين والمختصين بهذا الشأن في وزارة المالية، إلى أن خسارة العراق قدرت بنحو ٣٠ مليار دولار جراء انخفاض أسعار النفط في السوق العالمية من ١٤٧ دولار إلى ٤٥ دولار للبرميل بسبب الأزمة المالية العالمية ٢٠٠٨، وانعكس ذلك سلباً على موازنة العام ٢٠٠٩. والذي بدوره أثر في تخصيصات الوزارات الجارية والاستثمارية، منها وزارة النقل. فقد اقترحت حكومة العراق في أيلول ٢٠٠٨ موازنتها العامة على أساس تسعيره (٨٠) دولاراً للبرميل، لكن تراجع أسعاره نتيجة لانخفاض

الطلب عليه فضلاً عن عدم انتظام صادراته النفطية، بسبب الاحتلال وما ترتب عليه من انفلات الوضع الأمني. جعلها تعود لتقترح في كانون الثاني ٢٠٠٩ موازنتها على أساس (٥٠) دولاراً للبرميل. وعلى الرغم من إن مساهمة العراق في معدل النمو الاقتصادي العالمي ضعيفة جداً، ولكن الأزمة المالية العالمية امتدت إلى العراق نتيجة انخفاض أسعار النفط، الذي بدوره أدى إلى توقف أو تكلؤ تنفيذ مشاريع أعمار البنى التحتية (الصحة والنقل والتعليم...) (٢٢).

فقد أوجدت الأزمة المالية العالمية تحديات على الاقتصاد العراقي هي:

✦ انخفاض أسعار النفط أدى إلى خسارة أكثر من ٦٠٪ من قيمة البرميل، فضلاً عن انحسار في البيئة الاستثمارية في مشاريع عديدة للنفط والغاز. كما رافق ذلك خفض الإنتاج بسبب ظروف فنية وأمنية زادت من تداعيات الأزمة العالمية.

✦ صعوبة الحصول على التمويل، فضلاً عن ارتفاع كلفته بالنسبة للشركات المحلية والأجنبية، التي تمارس أو تنوي ممارسة أنشطتها في البلاد لأنه في حالة كساد وانعدام الثقة الأقرضية بين المصارف، هذا الأمر قلل من اندفاع شركات النفط العالمية للاستثمار في قطاع النفط؛ وذلك لزيادة التكاليف الاستثمارية وبقاء الأوضاع الأمنية دون مستوى الاستقرار النهائي.

✦ تباطؤ معدل النمو الاقتصادي منذ العام ٢٠٠٣ وحتى الآن.

✦ انخفاض معدلات التضخم، وهي نتيجة طبيعية تصاحب حالات الركود الاقتصادي عادة.

إن انخفاض الإيرادات النفطية نتيجة الأزمة العالمية، الذي ترتب عليه انخفاض في الموازنة العامة لعام ٢٠٠٩، وما ترتب عليه تقليص الأنفاق الحكومي على قطاعات الاقتصاد. فقد تأثر قطاع النقل والاتصالات بشكل غير مباشر بالأزمة العالمية من خلال تأثيرها في القطاع النفطي، ويتضح ذلك من الجدولين (١) و(٢) التاليين الآتي:

١ - الكلفة الكلية لمشروعات الموازنة الاستثمارية:

إن الكلفة الكلية لإنشاء وأعمار المشروعات لعام ٢٠٠٨، قد بلغت (٢٥٦٠٣٩٦,٥) مليون دينار، في حين بلغت نظيرتها لعام (٥٩٠٠٨٤٠,٠) مليون دينار. وهذا يعني أن الكلفة

الكلية لإنشاء وأعمار المشروعات لعام ٢٠٠٩ قد ازدادت (٢,٣) مرة عن نظيرتها للعام ٢٠٠٨.

احتلت فقرة إنشاء المشروعات الخاصة بالنقل البري (سكك الحديد) المرتبة الأولى من حيث الكلفة في كلا العامين، إذ بلغت (١٧٩١٩٣٧,٥) مليون دينار و(٤٩٣٣٠٤٠,٠) مليون دينار على التوالي للعامين ٢٠٠٨ و٢٠٠٩. وجاء في المرتبة الثالثة للكلفة الكلية لإنشاء مشروعات النقل الجوي (الخطوط والطيران)، إذ بلغت (٢٢٨٠٠,٠) مليون دينار و(١٩٢٠٥٠,٠) مليون دينار على التوالي للعامين المذكورين. واحتلت المرتبة الرابعة إنشاء مشروعات النقل البري (السيارات)، فقد بلغت (١٥٣٠٥٩,٠) مليون دينار و(١١٦٧٥٠,٠) مليون دينار على التوالي لعامي ٢٠٠٨ و٢٠٠٩.

أما فيما يتعلق بالكلفة الكلية لأعمار المشروعات، فيتضح إن أعمار مشروعات النقل البحري (الموانئ) احتل المرتبة الأولى من حيث الأهمية النسبية للكلفة الكلية للعامين ٢٠٠٨ و٢٠٠٩، إذ بلغت (٥٥,٠٥% و٦٤,٧٥%) على التوالي. وجاءت في المرتبة الثانية أعمار مشروعات كل من النقل الجوي (الخطوط والطيران) والوزارة، إذ بلغت الأهمية النسبية للنقل الجوي (الخطوط والطيران) (١٤,٨٠% و١٤,٥٦%) وللوزارة (١٤,٨٠% و١٣,٢٤%) على التوالي للعامين ذاتهما. كما احتلت المرتبة الثالثة من حيث الأهمية النسبية للكلفة الكلية لأعمار مشروعات النقل البري (السكك الحديد)، إذ بلغت (٧,٩٥% و٧,٤٥%) على التوالي للعامين ٢٠٠٨ و٢٠٠٩، أما النقل الجوي (الأنواء) فقد بلغت (٧,٤٠%) لعام ٢٠٠٨ فقط.

٢- التخصيصات لإنشاء مشروعات وأعمار مشروعات.

أ يتضح إن الأهمية النسبية لأجمالي التخصيصات لإنشاء مشروعات وأعمار أخرى إلى إجمالي الكلفة الكلية لها في العام ٢٠٠٩، قد انخفضت إلى ٦,٤% بعد إن كانت ١٤,٣٢% في العام ٢٠٠٨.

الجدول (١)

تخصيصات إنشاء وإعمار مشروعات ووزارة النقل على وفق الموازنة الاستثمارية لعام ٢٠٠٨

الأزمة المالية العالمية وتأثيرها في قطاع...

نسبة الإنجاز المالي %	الأهمية النسبية %	المصرف الفعلي	الأهمية النسبية %	التخصيصات لعام ٢٠٠٨	الأهمية النسبية %	الكلفة الكلية	اسم التشكيل	نوع النقل	إنشاء وإعمار
٧,٨٨	٥,٣٩	٢٤٦٠,٨٨٧	٢٣,٤٦	٨٥٤,٧,٥٦٤	٥,٩٨	١٥٣,٥٩,٠	السيارات	النقل البري	إنشاء
٢٣,٠	٦٧,٧٤	٢٨٠,٩٣,٨٢٧	٣٣,٥٤	١٢٢١٢٣,٧٢٨	٦,٩,٩٩	١٧٩١,٩٣٧,٥	السكك	النقل البري	
٢,٤٧	٦,٠١	٢٤٩٢,٣٨٨	٢٧,٧٢	١٠٠,٩٢٦,٥٠٠	١٥,٥٨	٣٩٨,٩٥٠,٠	الموانئ	النقل البحري	
١٣,٢٦	٢,٧٦	١١٤٤,٠٣٣	٢,٣٧	٨٦٢٦,٧٨١	٠,٥٣	١٣٦٥٠,٠	الأقواء	النقل الجوي	
١٥,٥٠	١٧,٥٠	٧٢٨٣,٠	١٢,٩١	٤٧٠,٠٠,٠	٧,٩٢	٢٠,٢٨٠,٠,٠	الخطوط والطيران	النقل الجوي	
المجموع									
١١,٣٩	٧٤,٤٨	٤١٤٧٤,١٣٥	٩٤,٢٩	٣٦٤٠,٨٤,٥٧٣	٩٤,٩٩	٢٥٦٠,٣٩٦,٥	السكك	النقل البري	إعمار
٦٩,٣٧	٢,٦٥	٣٧٩,٨٩٦	٢,٤٨	٥٤٧,٦٦٩	٧,٩٥	١٠,٧٥٠,٠	الموانئ	النقل البحري	
٧١,٥٩	٦٤,٦٨	٩٢٨١,٠٠٣	٥٨,٨٢	١٢٩٦٤,٨١٤	٥٥,٠٥	٧٤٤٠,٠,٠	الأقواء	النقل الجوي	
٣,٨٥	٠,٤٧	٦٧,٣٣٦	٧,٩٤	١٧٥٠,٠	٧,٤٠	١٠٠٠٠,٠	الخطوط والطيران	النقل الجوي	
٤٢,٦٥	١٠,٤٠	١٤٩٢,٧٨٨	١٥,٨٨	٣٥٠,٠,٠	١٤,٨٠	٢٠٠٠٠,٠	الوزارة	الوزارة	
٩٥,٤٢	٢١,٨٠	٣١٢٧,٥٠٦	١٤,٨٧	٣٢٧٧,٥٠٧	١٤,٨٠	٢٠٠٠٠,٠	مجموع الإعمار		
٦٥,١٠	٢٥,٧٠	١٤٣٤,٨,٥٢٩	٥,٧١	٢٢٠,٣٩,٩٨٩	٥,٠١	١٣٥١٥,٠,٠	المجموع الكلي		
.	١٠٠,٠	٥٥٨٢٢,٦٦٤	١٠٠,٠	٣٨٦١٢٤,٥٦٢	١٠٠,٠	٢٦٩٥٥٤٦,٥			

المصدر: من عمل الباحثان وبالا اعتماد على بيانات وزارة النقل، دائرة التخطيط والمتابعة، قسم التخطيط، لغاية ٣١/١٢/٢٠٠٨

الجدول (٢)

الأزمة المالية العالمية وتأثيرها في قطاع...

تخصيصات إنشاء وإعمار مشروعات وزارة النقل على وفق الموازنة الاستثمارية لعام ٢٠٠٩

نسبة الإنجاز المالي %	الأهمية النسبية %	المصرف الوطني	الأهمية النسبية %	التخصيصات لعام ٢٠٠٨	الأهمية النسبية %	التكلفة الكلية	اسم التشكيل	نوع النقل	إنشاء وإعمار
١٤,١٤	١٢,٢٨	٧١٢٤,٠٧٦	١٤,٢٥	٥٠٤٠,٠٠٠	٢,٠٣	١١٦٧٥,٠٠٠	السيارات	النقل البري	إنشاء
١٧,٥٠	٥٤,٢٤	٣١٤٧٥,٥١٢	٥٠,٨٥	١٧٩٨٨٩,٠	٨٥,٨٠	٤٩٣٣٠,٤٠٠	السكك	النقل البري	
١٦,١١	٢٣,٩٢	١٣٨٨١,٢٣٦	٢٤,٣٦	٨٦١٨١,٠	٨,٦٦	٤٩٧٧٠,٠٠٠	المواني	النقل البحري	
٥,٨١	٠,٧٧	٤٥٠,٠٠٠	٢,٢٠	٧٧٥,٠٠	٠,١٧	١٠١٥٠,٠٠	الأقواء	النقل الجوي	
١٧,٢٨	٨,٧٩	٥١٠,٣١,٩٢	٨,٣٥	٢٩٤٥,٠٠	٣,٣٤	١٩٢١٥,٠٠	الخطوط والطيران	النقل الجوي	
١٦,٤٠	٧٧,٥٠	٥٨٠,٣٤,٠١٦	٩٢,٥٠	٣٥٣٧٦,٠٠	٩٧,٤٤	٥٧٤٩٧٩,٠٠	المجموع		
٥٢,٠٠	١,٠٠	١٦٨٨,٧٦٢	١١,٣١	٣٢٥,٠٠	٧,٤٥	١١٢٥٠,٠٠	السكك	النقل البري	إعمار
٦٨,٦٥	٧٢,١٠	١٢١٤٣,٩٦٤	٦١,٥٥	١٧٦٩,٠٠	٦٤,٧٥	٩٧٨٠٠,٠٠	المواني	النقل البحري	
.	.	.	.	.	.	.	الأقواء	النقل الجوي	
٥٠,٢٣	١٧,٣٠	٢٩١٣,١٧٥	٢٠,٨١	٥٨٠,٠٠	١٤,٥٦	٢٢٠٠٠,٠٠	الخطوط والطيران	النقل الجوي	
٤,٩١	٠,٠٦	٩٨,١٠١	٦,٩٦	٢٠٠,٠٠	١٣,٢٤	٢٠٠٠٠,٠٠	الوزارة	الوزارة	
٥٨,٦١	٢٢,٥٠	١٦٨٤٤,٠٠٢	٧,٥٠	٢٨٧٤,٠٠	٢,٥٦	١٥١٠٥,٠٠	مجموع الإعمار		
.	١٠٠,٠٠	٧٤٨٧٨,٠١٨	١٠٠,٠٠	٣٨٢٥٠,٠٠	١٠٠,٠٠	٥٩٠٠٨٤,٠٠	المجموع الكلي		

المصدر: من عمل الباحثان وباعتماد على بيانات وزارة النقل، دائرة التخطيط والمتابعة، قسم التخطيط، لغاية ٣١/١٢/٢٠٠٩

Á كما إن الأهمية النسبية لتخصيصات إنشاء المشروعات إلى الكلفة الكلية لإنشاء المشروعات لعام ٢٠٠٩ قد انخفضت، إذ بلغت ٦,١٥٪ في حين بلغت نظيرتها ١٤,٢٢٪ في العام ٢٠٠٨.

Á في حين قد ارتفعت الأهمية النسبية لتخصيصات إعمار المشروعات نسبة إلى الكلفة الكلية لأعمار المشروعات من ١٦,٣٠٪ إلى ١٩,٠٣٪ للعامين ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩. وهذا الارتفاع ليس معناه حدوث زيادة في تخصيصات إعمار المشروعات للعام ٢٠٠٩ مقارنة بالعام ٢٠٠٨، تغيير في توجه الوزارة نحو إعمار المشروعات، ويعود السبب في ذلك إلى تكاتف عوامل داخلية تمثلت في انخفاض الإيرادات النفطية للقطر، وعوامل خارجية تمثلت في انخفاض أسعار النفط عالمياً، فضلاً عن انخفاض قيمة الدولار عالمياً، والتي انعكست بدورها على تخصيصات الوزارات كافة ووزارة النقل والاتصالات خاصة، لاعتمادها الواسع على النفط كأداة أولية وعلى إيراداته في تنفيذ مشروعاتها سواء كانت (إنشاء أم إعمار).

٣- المصروف الفعلي لإنشاء المشروعات وأعمار الأخرى:

يتضح إن الأهمية النسبية لإجمالي المصروف الفعلي لإنشاء المشروعات وأعمار مشروعات إلى إجمالي الكلفة الكلية انخفضت إلى ١,٢٧٪ لعام ٢٠٠٩ بعد إن كانت ٢,٠٧٪ في العام ٢٠٠٨.

كما يتبين إن الأهمية النسبية لإجمالي المصروف الفعلي لإنشاء المشروعات إلى إجمالي الكلفة الكلية للإنشاء هي الأخرى انخفضت من ١,٦٢٪ إلى ١,٠١٪ للعامين ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ على التوالي. وأن الأهمية النسبية لإجمالي المصروف الفعلي لأعمار المشروعات إلى إجمالي الكلفة الكلية للأعمار قد ازدادت، إذ بلغت ١١,١٥٪ لعام بعد إن كانت ١٠,٦٢٪ في العام ٢٠٠٨.

يتضح أيضاً إن الأهمية النسبية للمصروف الفعلي لإنشاء المشروعات إلى إجمالي المصروف الفعلي لعام ٢٠٠٩، قد انخفضت هي الأخرى إلى ٧٤,٢٨٪ بعد إن كانت ٧٧,٥٪ في العام ٢٠٠٨، وأن الأهمية النسبية للمصروف الفعلي لأعمار المشروعات

إلى إجمالي المصرف الفعلي، قد انخفضت إلى ٢٢,٥٪ للعام ٢٠٠٩ بعد أن كانت ٢٥,٧٪ في العام ٢٠٠٨.

ويتبين أن الأهمية النسبية لإنشاء مشروعات النقل البري (السيارات والسكك الحديدية) اختلت المرتبة الأولى، إذ بلغت ٧٣,٦٧٪ في العام ٢٠٠٨. ثم جاءت في المرتبة الثانية من حيث الأهمية النسبية للمصرف الفعلي لإنشاء مشروعات النقل الجوي، إذ بلغت ٢٠,٣٢٪ في العام ذاته، أما مشروعات النقل البحري (الموانئ)، فقد احتلت المرتبة الثالثة، إذ بلغت ٦,٠١٪ في العام ٢٠٠٨. أما في العام ٢٠٠٩، فإن الأهمية النسبية لإنشاء مشروعات النقل البري بقيت محافظة على المرتبة الأولى من إجمالي المصرف الفعلي لإنشاء المشروعات. في حين جاء في المرتبة الثانية من حيث الأهمية النسبية لمشروعات النقل البحري (الموانئ)، إذ بلغت ٢٣,٩٢٪، أما مشروعات النقل الجوي فقد تراجعت إلى المرتبة الثالثة، إذ بلغت ٩,٥٦٪.

كما يتضح إن الأهمية النسبية للمصرف الفعلي لإعمار مشروعات النقل البحري (الموانئ) خلال العام ٢٠٠٨ قد احتلت المرتبة الأولى، إذ بلغت ٦٤,٦٨٪ من إجمالي المصرف الفعلي لأعمار المشروعات، بينما جاءت في المرتبة الثانية من حيث الأهمية النسبية مشروعات أعمار الوزارة، إذ شكلت ٢١,٨٠٪ منه، واحتلت المرتبة الثالثة أعمار مشروعات النقل الجوي (الخطوط والطيران والأنواء)، إذ بلغت ١٠,٨٧٪. وأخيراً احتل أعمار مشروعات النقل البحري (الموانئ) المرتبة الرابعة، إذ بلغت ٢,٦٥٪ في العام نفسه.

أما خلال العام ٢٠٠٩، فتبين إن إعمار مشروعات النقل البحري (الموانئ) حافظت على مركزها الأول من حيث الأهمية النسبية إلى إجمالي المصرف الفعلي لأعمار المشروعات، فضلاً عن ازديادها، إذ بلغت ٧٢,١٪. وتقدمت المرتبة الثانية من حيث الأهمية النسبية أعمار مشروعات النقل الجوي (الخطوط والطيران)، إذ بلغت ١٧,٣٪ في العام ذاته، بينما احتلت المرتبة الثالثة أعمار مشروعات النقل البري (سكك الحديدية)، فقد بلغت ١٠,٠٪ من إجمالي المصرف الفعلي لأعمار المشروعات للعام ٢٠٠٩.

٤- الإنجاز المالي لإنشاء المشروعات وإعمار مشروعات:

% بشكل عام يتضح إن نسبة الإنجاز المالي لإنشاء المشروعات في العام ٢٠٠٩ ارتفعت إلى ١٦,٤٠% بعد إن كان ١١,٣٩% خلال العام ٢٠٠٨. في حين إن نسبة الإنجاز المالي لإعمار المشروعات في العام ٢٠٠٩ قد انخفضت إلى ٥٨,٦١% بعد أن كانت تشكل ٦٥,١٠% خلال العام ٢٠٠٨.

% بشكل خاص، يتضح إن نسبة الإنجاز المالي لإنشاء مشروعات النقل البري (السيارات) البحري (الموانئ) والنقل الجوي (الخطوط والطيران)، قد ارتفعت إلى ١٤,١٤% و ١٦,١١% و ١٧,٢٨% على التوالي في العام ٢٠٠٩ بعد إن كانت ٢,٨٨% و ٢,٤٧% و ١٥,٥٠% على التوالي للعام ٢٠٠٨.

% في حين انخفضت نسبة الإنجاز المالي لإنشاء مشروعات النقل البري (سكك الحديد) والنقل الجوي (الأنواء) إلى ١٧,٥٠% و ٥,٨١% على التوالي للعام ٢٠٠٩. بعد إن كانت ٢٣,٠% و ١٣,٢٦% خلال العام ٢٠٠٨.

% أما نسبة الإنجاز المالي لإعمار المشروعات فقد انخفضت في كل من النقل البري (سكك الحديد) والنقل البحري (الموانئ) ومشروعات إعمار الوزارة، إذ بلغت ٥٢,٠% و ٦٨,٦٥% و ٤,٩١% على التوالي للعام ٢٠٠٩ بعد إن كانت قد بلغت ٦٩,٣٧% و ٧١,٥٩% و ٩٥,٤٢% على التوالي للعام ٢٠٠٨، ما عدا إعمار مشروعات النقل الجوي (الخطوط والطيران)، فقد ارتفعت نسبة الإنجاز المالي إلى ٥٠,٢٣% للعام ٢٠٠٩ بعد إن كانت ٤٢,٦٥% للعام ٢٠٠٨. في حين نلاحظ إن أعمار مشروعات النقل الجوي (الأنواء) لم يحالفها الحظ لتتأثر جزء من تخصيصات الوزارة لعام ٢٠٠٩، وكذلك المصروف الفعلي لها على العكس مما موجود في العام ٢٠٠٨، إذ بلغت نسبة الإنجاز له ٣,٨٥%.

كل ذلك يعود إلى أسباب داخلية وخارجية، فالأسباب الداخلية منها تقشي مرض الفساد الإداري والمالي في مختلف مفاصل الحياة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، فضلاً عن انخفاض الإيرادات النفطية للعام ٢٠٠٨، فضلاً عن الخارجية والمتمثلة في الأزمة المالية وانعكاسها على موازنة العام ٢٠٠٩، والتي انعكست بشكل سلبي على التخصيصات الاستثمارية للوزارة كافة والنقل بشكل خاص.

الاستنتاجات والتوصيات

الاستنتاجات:

استنتاجات عامة:

- ١- أظهرت الأزمة وجود خلل في النظام الرأسمالي العالمي، إذ كان يقوم على أساس الرأسمالية التجارية ثم تحول إلى الرأسمالية الصناعية ثم تحول إلى الرأسمالية المالية.
- ٢- تراجع دور مؤسسات الاقتصاد الحقيقي، وأصبحت للبنوك والمؤسسات المالية الضخمة، وأسواق الأسهم والسندات الدور الأكبر في زيادة الثروات، إذ قدر حجم الإنتاج العالمي من السلع والخدمات ما قيمته (٤٨) تريليون دولار، أما حجم الأموال في الأسواق المالية فقد كانت قيمته (١٤,٤) تريليون دولار.
- ٣- انفصال النظام المالي والنقدي عن النظام الإنتاجي.
- ٤- غياب آليات الرقابة عن المؤسسات المالية.
- ٥- هزت هذه الأزمة أقدس أسس الفكر الرأسمالي، وهو عدم تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي.
- ٦- كشفت الأزمة عن الترابط بين الاقتصاد العالمي ككل، لما سببته من تأثيرات في أغلبها سواءً بشكل مباشر أو غير مباشر.

استنتاجات خاصة:

- ١- تأثير الأزمة في الاقتصاد العراقي حدث بشكل غير مباشر، فقد أثرت الأزمة في صادرات العراق النفطية، من خلال تأثيرها في الأسعار العالمية للنفط. هذا من منطلق إن السياسة الاستثمارية العراقية في الخارج تكاد تكون ضئيلة جداً إن لم نقل معدومة، وأن وجدت فهي في استثمارات قليلة المخاطر.
- ٢- أن الدينار العراقي مرتبط بالدولار الأمريكي، والاقتصاد العراقي يعتمد بشكل أساسي على صادراته النفطية، وكلاهما عرضة للتأثر في ما يحدث للاقتصاد الأمريكي، وتأثيره في الأسواق العالمية.
- ٣- اعتماد العراق في تمويل أنفاقه الاستهلاكي والاستثماري على الإيرادات النفطية بنسبة ٩٨٪، والذي هو أحد الأسباب في أخفاق أغلب الوزارات إن لم نقل كلها في تنفيذ خططها سواء ما يتعلق بإنشاء مشروعات أو أعمار أخرى.

٤- استشرء ظاهرة الفساد الإداري والمالي والسياسي في مفاصل الحياة كافة، والذي ترتب عليه تبديد الثروات والموارد الطبيعية.

التوصيات:

توصيات عامة:

- ١- لابد من تكاتف الجهود الدولية لإعادة النظر في النظام النقدي الدولي الحالي بما يعطي الدول كافة الحرية الاقتصادية والسياسية الكاملة في اختيار ربط عملاتها بسلة عملات يتم الاتفاق عليها دولياً، أو (بوحدة حقوق السحب الخاصة).
- ٢- إصلاح آليات العمل في مؤسسات صندوق النقد الولي والبنك الدولي، بعد أصلاً أسس ومعوقات إنشائهما للحد من الهيمنة الأمريكية عليهما.
- ٣- معالجة قضايا الرقابة المالية على المؤسسات المالية من خلال إدارة وأشراف هيئات رقابية مستقلة تتمتع بالشفافية التامة.
- ٤- إيجاد إدارة أفضل للسيولة الدولية، ووقف الاعتماد على عملة الدولار الأمريكي، وذلك باعتماد وحدة حقوق السحب الخاصة لتكوين الاحتياطيات الدولية.

توصيات خاصة:

- ١- تقليل الاعتماد على الإيرادات من الصادرات النفطية، وتشجيع المصادر الأخرى مثل السياحة الدينية والآثار...
- ٢- وضع قانون لجباية الإيرادات السيادية (الضرائب) يتفق والبيئة الاقتصادية في العراق.
- ٣- القضاء على آفة الفساد الإداري والسياسي والمالي لكونه السبب في إخفاق تنفيذ معظم المشروعات.
- ٤- تفاعل السلطة النقدية والمالية مع المجتمع، ومع هواجس المواطن في مثل هذه الحالات.
- ٥- الوضوح والشفافية في كل شيء البيانات، المعلومات، المناقصات، جولات التراخيص، المشروعات التي تم إنجازها والمشروعات التي أخفت مع بيان الأسباب الحقيقية لذلك... الخ.

الهوامش

(١) إبراهيم علوش، الأزمة المالية العالمية وأسبابها، جريدة البديل، عربي دولي، ١١ / ١١ / ٢٠٠٨، ص ١.

(٢) المصدر نفسه، ص ٢.

(٣) إبراهيم علوش، المصدر السابق، ص ٣.

(٤) فريق عمل، أسباب الأزمة المالية العالمية، أرشيف المدونة الالكترونية، أكتوبر ٢٠٠٨، ص ١.

(٥) المصدر نفسه، ص ٣.

(٦) مازن الشاعر، الأزمة المالية الأمريكية أسبابها وتداعياتها، أخبار مكتوب، ٢٠ / ٩ / ٢٠٠٨، ص ٢.

(٧) خلود غنام، الأزمة المالية الأمريكية أسبابها وتداعياتها، ٢٢ / ٩ / ٢٠٠٨، ص ٢، على الموقع www.kalilabosaleem@yahoo.com

(٨) مازن الشاعر، مصدر سابق، ص ٤.

(٩) ينظر:

. حسين شحاته، الأزمة الاقتصادية الأسباب والبدائل، ص ١ - ٢، على الموقع

www.Islamonline.com أو على الموقع www.darlmashora.com

. د. افتخار محمد الرفيعي، أسباب الأزمة المالية العالمية ٢٠٠٨.

. من وجهة نظر إسلامية، أفاق تجارية، جريدة نصف شهرية، غرفة تجارة بغداد، السنة السادسة، العدد ٨٥، ٢٤ آذار ٢٠٠٩، ص ٤.

(١٠) ينظر:

. حصاد الجمعة الاقتصادي، الجزيرة، ٨ / ٥ / ٢٠٠٩.

. مؤشرات الأسهم الأمريكية، قناة CNBC عربية، ٣ / ٣ / ٢٠٠٩.

(١١) ينظر:

. محمد أيمن غزت الميداني، قراءات في الأزمة الاقتصادية الراهنة، ندوة الثلاثاء الاقتصادية، ٣ / ٣ / ٢٠٠٩.

. الجزيرة نت، الاقتصاد والأعمال، ٩ / ٣ / ٢٠٠٩.

- (١٢) مؤشرات الأسهم الأمريكية، على موقع شبكة CNN الأمريكية.
- (١٣) محمد أيمن عزت الميداني، مصدر سابق، ص ٥.
- (١٤) جريدة القبس الكويتية، العدد ٣٥، ٤ / ٢ / ٢٠٠٩.
- (١٥) ينظر:
- . الجزيرة نت، الاقتصاد والأعمال، ٢٦ / ٢ / ٢٠٠٩.
- . حصاد الجمعة الاقتصادي، الجزيرة، ٨ / ٥ / ٢٠٠٩.
- (١٦) الجزيرة نت، الاقتصاد والأعمال، ١٣ / ٣ و ٣ / ٤ / ٢٠٠٩.
- (١٧) موقع BBC، ٢٤ / ٤ / ٢٠٠٩.
- (١٨) موقع BBC، ٢٤ / ٤ / ٢٠٠٩.
- (١٩) ينظر:
- . موقع BBC، ١١ / ١٠ / ٢٠٠٩.
- . الجزيرة نت، الاقتصاد والأعمال، ٧ / ٤ / ٢٠٠٩.
- (٢٠) مؤشرات النفط على موقع BBC، ٩ / ٤ / ٢٠٠٩.
- (٢١) محمد أيمن عزت الميداني، مصدر سابق، ص ٤.
- (٢٢) جريدة أفاق تجارية، نصف شهرية، غرفة تجارة بغداد، السنة الخامسة، العدد ٨١، ٢٧ / ١٠ / ٢٠٠٨، ص ٤.

Abstract

The world is facing serious financial crisis which emerged from the capital system itself. This financial crisis which happened firstly in the USA displayed the frailty of the financial systems and suffering from several weakness points. These points represent in bankruptcy of mega international banks under economy already suffering from deficit into trade balance aside with budget deficit and the wrong policies which adopted by USA in the international community and against the humanity. The American financial crisis of 2008 has influenced most of the world economies, especially the Arab Gulf countries and in particular the oil export countries.

The financial crisis defines as the abrupt collapse in the price of one or more of assets. The assets may be financial or real.

The research explained the direct and indirect causes of the crisis. The direct causes were due to the financial institutions lent funds to families that cannot repay the loans. This is because these families have fixed income and the financial institutions have neglected prudence and evaluate the risks policies. The indirect causes included that the USA administration was busy with the external policies and enemy domination aside with the neglecting of the internal affairs. Furthermore, spread of economic and ethical corruption such as taping the lies, fake rumor, cheating, fraudulent, monopoly, and the illusory transactions. The research has also explained the impact of the financial crisis on the other economies which represent in financial impacts and international liquidity crisis and economic impacts took the form of collapsing of financial markets, unemployment, poverty and decrease of oil prices. The research focuses on the crisis influence into transportation sector in Iraq. It makes comparison between investment budget allowances of the years 2008 and 2009. The research finds that reduction of the importance these allowances and actual expenses to rebuild the projects as well as decline proportion of financial achievement of it.