

Economic Analysis for Establishment of the Intersection in Diwaniyah City Depending on the Parameters of Economic Growth, Traffic and the Level of Service According to the Principle of Build, Operate and Transfer (B.O.T)Investment

Sada Abdalkhaliq Hasan

Engineering College, University of Al-Qadisiyah/ Al-Qadisiyah

Email: sada2alyasri2012@gmail.com

Received on:20/3/2014 & Accepted on :6/11/2014

ABSTRACT

The research study the effect of economic growth rate in Iraq at the rate of traffic growth and the need to create intersections with multiple levels in the city of Diwaniya –Iraq .The study included an economic analysis to establish bridge intersections with multiple levels by using type of investment Build, Operate and Transfer (B.O.T) and the calculate present worth value and internal rate of return for the project and thus determine the ideal investment period to achieve the ideal of cooperation between national institution and in contracts sector and construction jobs . The study showed high economic growth rate in Iraq include Diwaniya city for 2006- 2011 . It is between(2.4%-9.9%) that impacted extrusive on the growth rate of traffic and doubling the number of vehicles in Diwaniya city more than 200% , Traffic jams have become an issue requiring quick solution in front of real deficit in the financial allocation that earmarked for reconstruction in Diwaniya city such us intersections to create multiple levels .

التحليل الاقتصادي لإنشاء تقاطع جسر بمستويات متعددة في مدينة الديوانية اعتمادا على معاملات النمو الاقتصادي، المروري، ومستوى الخدمة وحسب مبدأ الاستثمار (بناء-تشغيل-نقل الملكية)

الخلاصة:

يتناول البحث دراسة تأثير معدلات النمو الاقتصادي في العراق على معدل النمو المروري والحاجة الى انشاء تقاطعات مجسرة في مدينة الديوانية- العراق. تضمنت الدراسة اجراء تحليل اقتصادي لإنشاء الجسر بأسلوب الاستثمار (بناء- تشغيل- تحويل ويرمز له اختصارا B.O.T) بحساب القيمة الحالية للتدفقات النقدية وإيجاد العائد الداخلي للمشروع وبالتالي تحديد فترة الاستثمار المثالية وبما يحقق التعاون بين المؤسسات الحكومية والاهلية في مجال المقاولات واعمال التشييد. اظهرت الدراسة ان ارتفاع معدلات النمو الاقتصادي في العراق ومنها مدينة الديوانية للاعوام (2006-2011) تراوحت بين (2,4-9,9) % بحيث انعكست بشكل مضطرب على معدلات النمو المروري ومضاعفة أعداد المركبات في مدينة الديوانية (أكثر من 200%) وأصبحت الاختناقات المرورية مشكلة تقتضي الحلول السريعة إمام عجز حقيقي في التخصيصات المالية المخصصة لاعادة الاعمار في محافظة الديوانية لإنشاء التقاطعات بمستويات متعددة.

المقدمة:

يحثل النقل البري بالسيارات نسبة كبيرة مقارنة بباقي أنواع النقل في محافظة الديوانية، لذا ينبغي الاهتمام بإدارته والتخطيط العلمي لوضع الحلول الناجعة لمشاكله. وتشكل الاستثمارات في مجال البنى الأساسية (التحتية) عاملاً مهماً في دفع عجلة النمو الاقتصادي في أي بلد مع تضاعف الامكانيات المالية للحكومات على توفير تلك البنى. برزت الحاجة إلى استقطاب الاستثمار المحلي والأجنبي بصيغ متعددة منها نظام الاستثمار المعروف (بناء- تشغيل- تحويل ويرمز له اختصاراً B.O.T). يقوم المستثمر بموجب نظام BOT بتصميم وتشغيل المشروع وبعد فترة استثمار يتم الاتفاق عليها بين المستثمر والحكومة يتم تحويل أصول المشروع إلى الحكومة. يحقق نظام BOT مصالح القطاع الخاص ويساعد على بناء اقتصاد وطني رصين من خلال التفات الحكومات إلى توظيف عائداتها المالية في مجال التنمية الاقتصادية. ويمكن إدراك أهمية نظام BOT من خلال التجارب الناجحة للمشاريع الإستراتيجية المبينة بالجدول (1).

الجدول (1) اكبر تسع مشاريع استثمارية بأسلوب BOT للفترة (1984-1995) [1]

موقع المشروع	نوع لمشروع	نوع العقد	الكلفة (مليون دولار)
فرنسا - بريطانيا	نفق القناة	BOT (55 سنة)	19000
تاوان	نظام المرور السريع/ تايبيه	BOT	17000
اليابان	مطار كاناسي الدولي	BOT	15000
الارجنتين	خدمات الماء والمجاري لمدينة بوينس ايرس	BOT (30 سنة)	4000
تايلند	شبكة اتصالات اسيا	BOT (25 سنة)	4000
الصين	معمل توليد الكهرباء بالطاقة النووية	BOT Build Owen Operate	3700
ماليزيا	طريق المرور السريع	BOT (30 سنة)	3400
المكسيك	معمل توليد الكهرباء بالفحم	BOT	3000
تايلند	نظام المترو المعلق	BOT (30 سنة)	2981

هدف البحث

يهدف البحث إلى دراسة الجوانب الاقتصادية وإجراء التحليل الاقتصادي لإنشاء طريق مجسر تقاطع النسيج (محافظة القادسية) وفقاً لنظام BOT ودراسة العلاقة بين معدلات النمو الاقتصادي في العراق وتأثيرها على معدل النمو المروري. الأشكال (2،3) توضح موقع وشكل التقاطع موضوع البحث. كانت محافظة القادسية تنوي إحالة هذا التقاطع بتمويل حكومي إلى جانب تقاطع مجسر العروبة وبسبب الكلفة العالية نسبياً للمجسر (45 مليار دينار) وعجز التخصيصات المالية للمحافظة، تم أرجاء هذا التقاطع بالرغم من أهميته المرورية والخدمية. جاءت فكرة البحث من حاجة المحافظة للمشروع وعدم وجود التمويل في الوقت الحاضر بالإضافة إلى قناعة الباحثين بضرورة تخصيص أموال المحافظة إلى مشاريع التنمية الاقتصادية لتقليص البطالة وتعزيب موارد المحافظة المالية وإيراداتها وتشجيع القطاع الخاص الوطني أو الأجنبي على إنشاء وإدارة مشاريع البنى التحتية الحيوية للمحافظة، إذ أن المستثمر يمكن أن يحقق فوائد هامة من خلال عقود B.O.T أهمها :

-الدخول في مجالات استثمارية مرتفعة العائد حيث يمكن للمستثمر في عقود (B.O.T) أن يحقق أرباحاً كبيرة بالمقارنة بالمشاريع الأخرى .

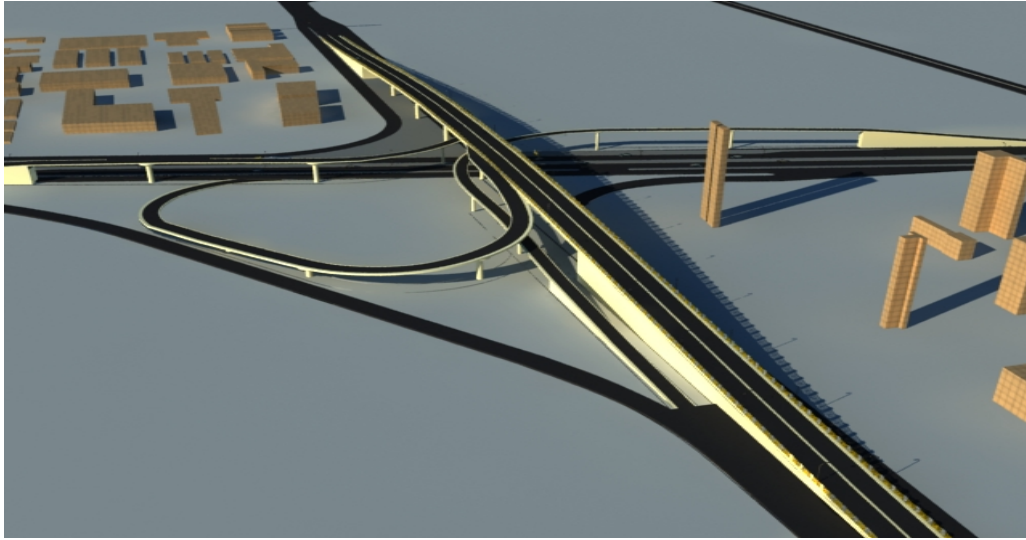
-عقود (B.O.T) تفتح الأبواب أمام المستثمرين الصغار عن طريق شراء أسهم وسندات المشروع .

-عقود (B.O.T) تفتح الأبواب أمام مؤسسات التمويل عن طريق تحريك أموالهم الراكدة بتقديم قروض وتسهيلات ائتمانية إلى المستثمر المتعاقد وفقاً لعقود B.O.T ولدراسة تطبيق هذه العقود تم اختيار مشروع إنشاء مجسر النسيج في تقاطع النسيج في محافظة الديوانية كما مبين صورته الجوية في الشكل (1).



الشكل (1) موقع مشروع طريق تقاطع النسيج الجسر

إن التقاطع بالأصل من نوع الاستدارة Round About بأربعة اذرع وبحجوم مرورية عالية ولأكثر أيام الأسبوع وعلى مدار الساعة تقريبا.



الشكل (2) منظور طريق تقاطع النسيج الجسر

عند مقارنة البيئة الاستثمارية في العراق بمجموعة من الدول كمصر والاردن وايران والمغرب وماليزيا وسنغافورة باستخدام بيانات المسح الاقتصادي الذي اعده البنك الدولي لعام 2008 Doing Business نجد فروقا كبيرة تؤثر الى ان العراق يمثل نسبيا اصعب بيئة استثمارية ولا شك ان سهولة البيئة تنعكس ايجابيا على رفاهية المواطن فمثلا نجد ان التسهيلات الاستثمارية التي توفرها سنغافورة (وهي دولة تفتقر للموارد الطبيعية) تجعل معدل دخل الفرد يعادل 48 ألف \$، في حين ان دخل الفرد العراقي يعادل 3600 \$ (لعام 2007) [2]. لذا كان من الافضل ايجاد حلول اقتصادية تسهم دعم اقتصاد البلد ومنها العمل بمبدأ الاستثمار BOT (الذي يعتبر احد

انظمة الاستثمار المعتمدة في ادارة المشاريع [3,4]. النظام الاقتصادي والقانوني للاستثمار وفقاً لنظام B . O . T :

تسعى الدول إلى وضع الأنظمة القانونية التي تمكنها من مواكبة المتغيرات الاقتصادية وأهمها العولمة Globalization والخصخصة Privatization حيث اتجهت كافة الدول إلى اقتصاد السوق الحر، وبدأت الدراسات الاقتصادية تنظر إلى التنمية الاقتصادية من منظور جديد قوامه إفساح المجال أمام الاستثمار المباشر للمؤسسات الاقتصادية غير الحكومية والسماح لها بالدخول والمشاركة بدور رئيسي في تحقيق تلك التنمية و مشروعات النشاط الاقتصادي والخدمي.

وفي إطار هذا التوجه أعدت لجان الأمم المتحدة العديد من الدراسات وقدمت العديد من المقترحات بهدف إيجاد آليات جديدة لتحقيق التنمية الاقتصادية للدول المختلفة دون أن يكون ذلك عبئاً على ميزانيتها فعملت على تخفيف تلك الآليات بالقوانين والإجراءات القانونية وأحاطتها بالضمانات اللازمة حتى تضمن تشجيع الاستثمار وحركة تداول وانتقال رؤوس الأموال بين دول العالم حيث نجحت في نشر العديد من الصور والأنظمة القانونية التي تحقق الغاية لطرفيها ، ومن أبرز هذه الآليات العقود بنظام BOT . وعقود الفيديك Fidic فضلاً عن تطور نظام التحكيم الذي يمثل حماية أساسية للاستثمار بنوعية الوطني والاجنبي ويشجع عملية انتقال رؤوس الأموال والتكنولوجيا المتقدمة بين الدول المختلفة. ويتكون نظام الاستثمار BOT من عدد من العقود والاتفاقيات أهمها [4]،[5]

1. اتفاقية وعقد الامتياز بين الحكومة والمؤسسة او الشركة صاحبة الامتياز (Concession Agreement).
2. اتفاقية وعقد التمويل بين البنك الممول والمؤسسة او الشركة صاحبة الامتياز (Loan Agreement).
3. اتفاقية وعقد الاسهم بين الشركاء والمساهمين (Shareholder Agreement).
4. اتفاقية وعقد الانشاء بين صاحب الامتياز وشركات التنفيذ (Constructio Agreement).
5. اتفاقية وعقد تجهيز المواد، المعدات والوقود بين صاحب الامتياز والمجهزين (Supply Agreement).
6. اتفاقية وعقد الزام صاحب الامتياز بشراء الطاقة من الحكومة (Off-take Agreement).
7. اتفاقية وعقد التشغيل والصيانة بين صاحب الامتياز وشركة التشغيل (O & M Agreement).

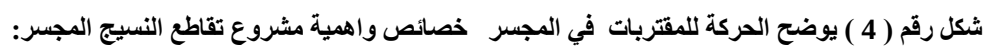
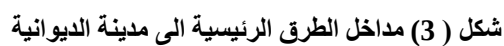
عقود مشاركة القطاع الخاص للعام الخيار الاستراتيجي للاقتصاد العراقي

عالمياً تتجلى أهمية "عقود مشاركة القطاع الخاص للعام" في تشييد البنى التحتية وفي تقديم خدمات نوعية . في هذه الدراسة نحاول تسليط الضوء على الأهمية الاستراتيجية لهذه العقود في مواجهة اشكاليات الحكومة العراقية في تقديم الخدمات الأساسية من خلال دراسة الجدوى الاقتصادية لاقامة مجسر في تقاطع النسيج في مدينة الديوانية باستخدام اسلوب B.O.T . ولا تتوقف أهمية هذه العقود في ملء الفجوة الاستثمارية من خلال توفير سيولة نقدية للمشاركة بل تتعدى ذلك الى ادخال الممارسات الادارية الحديثة ,ومن جهة اخرى بتطوير واقع القطاع الخاص(من خلال توثمة لقطاع الخاص بالاجنبي).

وصف حركة المجسر المقترح

يمكن وصف الحركة لتقاطع النسيج المجسر كما يلي:

- 1- المطاط -المرور السريع: 400 متر
 - 2- المطاط- مركز المدينة: 250 م
 - 3- مركز المدينة- المرور السريع: 150 متر
 - 4- المرور السريع- النسيج: 250 متر
- والشكل رقم (3) يوضح مداخل مدينة الديوانية والشكل رقم (4) يوضح الحركة للمقترحات



يشكل محور الحركة المرورية للاليات الثقيلة كالشاحنات والاليات المتخصصة الذي يربط محافظتي المثنى والنجف بطريق المرور السريع وطريق التجارة المتنامية مع جمهورية ايران الاسلامية عبر نقطة الحدود العراقية الايرانية (مهران) وطريقي ناصرية-نجف و عمارة-نجف, اهم الطرق المطلوب تأمين انسيابية المرور لها عند تقاطع هذا المحور مع الحركة المرورية التي تربط جنوب مدينة الديوانية بمركز المدينة وشمالها. وكذلك يمثل الطريق الحولي الجنوبي لمدينة الديوانية لحركة الشاحنات المتجهة الى مخازن الحبوب جنوب المدينة وحركة الشاحنات المتجهة الى مقالع المواد الانشائية في محافظة النجف الاشراف.

الحركة المرورية للمجسر لاغراض الدراسة الاقتصادية:

- وسائط نقل البضاعة من البصرة الى النجف.
- وسائط نقل البضاعة من البصرة الى الديوانية.
- وسائط نقل السياحة الدينية من واسط الى النجف.
- وسائط نقل السياحة الدينية من العمارة الى النجف.
- وسائط نقل السياحة الدينية من الناصرية الى النجف.
- وسائط نقل المواد الانشائية من الكوت الى غرب الديوانية.
- وسائط نقل المواد الانشائية من النجف الى شرق الديوانية.
- وسائط النقل بين مركز الديوانية واطراف المدينة الجنوبية (دور النسيج، المطاط، منطقة خيري،... الخ) وبالعكس.
- وسائط النقل بين واسط والسماوة وبالعكس.
- وسائط النقل من احياء الديوانية الجنوبية الى النجف، منطقة المعارض، المرور، الجامعة،... الخ.

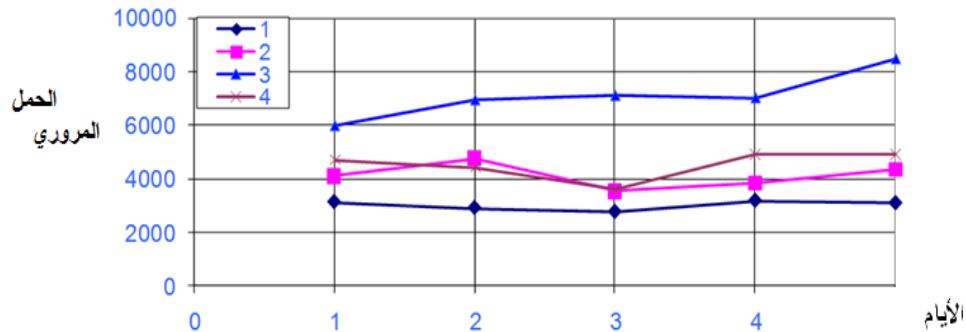
دراسة وتحليل الحركة المرورية للتقاطع

تم اعتماد البيانات المرورية التي تم درجها في التحليل المروري لحساب الحمل المروري وتصميم التقاطع وكما في الجدول رقم (2)، [7] ثم حساب الحمل المروري السنوي بموجب معدلات النمو للحركة المرورية اعتمادا على معدلات النمو الاقتصادي والتجاري للبلد بصورة عامة ومحافظة القادسية بصورة خاصة. الجدول (4) يبين الحمل المروري للعمر الافتراضي للامتياز الخاص بالمشروع (30 سنة) بعدها تؤول اصوله الى الحكومة المحلية لمحافظة القادسية.

الجدول (2) البيانات المرورية لتقاطع النسيج للعام 2008 [7]

رمز المقترح	الحمل المروري اليومي المسجل ل 12 ساعة للايام				
	الاثنين	الاثنين	السبت	الجمعة	الخميس
1	3080	3165	2766	2908	3119
2	4333	3822	3517	4753	4093
3	8461	7025	7110	6950	5989
4	4917	4918	3588	4422	470

ولغرض بيان أي من المقترحات هو الأثقل مروريا تم رسم البيانات المدرجة في الجدول أعلاه بالرسم البياني في الشكل (5).



الشكل (5) تغير الاعداد المرورية خلال ايام الاسبوع لمقتربات التقاطع الاربعة ولخمس ايام

يظهر من الشكل اعلاه ان اتجاه مركز المدينة- معمل النسيج أعلى من ناحية الأعداد المرورية من الاتجاه المتعاود معه وهو اتجاه معمل المطاط- الطريق السريع ولجميع الأيام

الجدول (3) تعريف المقتربات (محاور الحركة) الحالية

المقترب	الرمز	اتجاه الحركة
الاول	1	من معمل المطاط الى السريع
الثاني	2	من الطريق السريع الى المطاط
الثالث	3	من مركز المدينة الى النسيج
الرابع	4	من معمل النسيج الى مركز المدينة

جدول رقم (4) حمل المرور اليومي

الحمل المروري اليومي ADT(veh\day)	رمز المقترب
3698	1
5072	2
8979	3
5605	4

ولتحليل استيعابية التقاطع للحجوم المرورية المارة به من جميع المقتربات تم اعتماد التحليل اليدوي والتحليل باستخدام البرنامج الحاسوبي HCS2000 [7] وتبين الاستيعابية الواطنة للمقتربات مقارنة بالحجوم المرورية اليومية المارة حيث كان استيعابية المقترب المؤدي الى مركز المدينة 63 veh/h كحد أعلى والمقترب المؤدي الى معمل النسيج 60 veh/h والمقترب المؤدي الى الطريق السريع 60 veh/h والمقترب المؤدي الى معمل المطاط 70veh/h وهي اعداد منخفضة جدا.

العلاقات بين النمو الاقتصادي والتجاري والحمل المروري :-

من خلال بيانات وزارة التخطيط العراقية واحصائيات النمو المروري في محافظة القادسية بصورة عامة ومدينة الديوانية بصورة خاصة، نلاحظ انه كلما زاد معدل النمو الاقتصادي رافقته زيادة بمعدلات النمو المروري وحسب المعادلة التالية :

$$N = (1 + \frac{2}{N}) \dots (1)$$

حيث ان:

N: معدل النمو المروري

Nق: معدل النمو الاقتصادي

والجدول رقم (5) يوضح معدل النمو الاقتصادي والتجاري المتوقع و معدل النمو المروري المتوقع

الجدول (5) الحمل المروري لتقاطع النسيج الجسر للفترة من (2015- 2045)

السنة	معدل النمو الاقتصادي والتجاري المتوقع	معدل النمو المروري المتوقع	عدد المركبات اليومي
2015	%8	%4	6461
2016	%8	%4	6719
2017	%9	%5	7055
2018	%9	%5	7408
2019	%9	%5	7778
2020	%9	%5	8167
2021	%10	%6	8657
2022	%10	%6	9176
2023	%10	%6	9727
2024	%10	%6	10310
2025	%10	%6	10929
2026	%10	%6	11584
2027	%10	%6	12279
2028	%10	%6	13016
2029	%9	%5	13667
2030	%9	%5	14350
2031	%9	%5	15068
2032	%9	%5	15821
2033	%9	%5	16612
2034	%9	%5	17443
2035	%9	%5	18315
2036	%8	%4	19048
2037	%8	%4	19810
2038	%8	%4	20602
2039	%8	%4	21425
2040	%8	%4	22283
2041	%8	%4	23174
2042	%8	%4	24101
2043	%8	%4	25065
2044	%8	%4	26068
2045	%8	%4	27110

التحليل الاقتصادي (الفوائد/ الكلفة) بنظام B.O,T

في هذا النظام يتحمل المستثمر كلف الإنشاء والصيانة والإدارة وتعود عليه بالمقابل إيرادات من تعريف المرور
لحين انتهاء فترة الاستثمار في حين ان الدولة تنتفع من اختزال الوقت الضائع بالإضافة الى ان اصول الاستثمار
تؤؤل للدولة بعد نهاية فترة الاستثمار. [4]

وفيما يلي مفردات الكلف والمردودات لكل من المستثمر والدولة:

مفردات كلف إنشاء الجسر:

كلف التصميم، والإنشاء(كلف ثابتة): وتبلغ 45 مليار دينار عراقي [7]

كلف التشغيل (كلف متغيرة) :-

تزود مداخل المقتربات الاربعة للمجسر بنظام جبابة يدوي (الدفع نقدا) واوتوماتيكيا (اسلوب الدفع المسبق) بالإضافة الى اعتماد تخصيص الممرات حسب نوع السيارات (حمل، سيارات نقل عام، سيارات النقل الخاص) وان كل ممر مزود ببوابة الكترونية تسمح بمرور المركبة بعد استلام تعريفية المرور مع تواجد شخص (جابي ومسيطر) يتقاضى راتب شهري وهذا يترتب عليه الكلف التالية:

اجور الجابي السنوية : 4 X 1.8 مليون تزداد بمقدار 20% كل خمس سنوات

والجدول رقم (6) يوضح القيمة الحالية لتكاليف التشغيل والادارة ل (20) سنة

كلف الصيانة السنوية (كلف متغيرة تبدأ كلف الصيانة للمجسر بعد (5) سنوات من بدا التشغيل ،تبلغ كلف الصيانة (350 x 10⁶) دينار /كم حسب بيانات الهيئة العامة للطرق والجسور وباعتماد سعر صرف الدولار الواحد (1000 دينار) , بذلك فان كلف الصيانة للمجسر ذى الطول الكلي(1.1كم) تبلغ(385 x 10⁶) دينار وتبدأ بعد السنة الخامسة من عمر المنشأ ثم يترك المنشأ خمس سنوات وتكرر عملية الصيانة له أي انه خلال فترة الاستثمار 20 سنة فان صيانة الطريق ستكون اربع مرات وان هذه الكلف تزداد بمعدل 20% كل (5) سنوات حسب السوق وكما مبين في الجدول رقم (6) الذي يوضح التكاليف المترتبة عن انشاء المجسر ووفق معدل النمو الاقتصادي المتوقع مع ملاحظة ان سعر صرف الدولار اعتمد كحد ادنى بالنسبة لكل من الكلف والعوائد

جدول رقم (6) يوضح التكاليف المترتبة عن انشاء المجسر عند نسبة فائدة 8%

السنة	N	نسبة فائدة 18%	كلف الانشاء x ⁹ 10	كلف الصيانة x ⁶ 10	القيمة لمصاريف الصيانة x ⁶ 10	كلف التشغيل والادارة x ⁶ 10	القيمة الحالية للكلف x ⁶ 10
2015	0	18%	45				
2016	1	18%				7.2	6.101
2017	2	18%				7.2	5.170
2018	3	18%				7.2	4.382
2019	4	18%				7.2	3.713
2020	5	18%				8.64	3.776
2021	6	18%		420	155.581	8.64	3.200
2022	7	18%				8.64	2.712
2023	8	18%				8.64	2.298
2024	9	18%				8.64	1.947
2025	10	18%				10.36	1.979
2026	11	18%		504	81.607	10.36	1.677
2027	12	18%				10.36	1.421
2028	13	18%				10.36	1.204
2029	14	18%				10.36	1.020
2030	15	18%				12.44	1.038
2031	16	18%		604.8	42.805	12.44	0.880
2032	17	18%				12.44	0.746
2033	18	18%				12.44	0.632
2034	19	18%				12.44	0.535
2035	20	18%				14.928	0.544
2036	21	18%		725.76	22.452	14.928	0.793
2037	22	18%				14.928	0.391
2038	23	18%				14.928	0.331
2039	24	18%				14.928	0.281
المجموع			45 مليار		302.445 مليون		46.771 مليون
صافي القيمة الحالية للكلف							45349.216 مليون

جدول (7) يوضح التكاليف المترتبة عن إنشاء المجسر عند نسبة فائدة 18%

السنة	n	نسبة نسبة الفائدة	كف الإنشاء $x^9 10$	كف الصيانة $x^6 10$	القيمة الحالية لمصاريف الصيانة $x^6 10$	كف التشغيل والادارة $x^6 10$	القيمة الحالية لكلف الادارة والتشغيل $x^6 10$
2015	0	%8	45				
2016	1	%8				7.2	6.666
2017	2	%8				7.2	6.172
2018	3	%8				7.2	5.715
2019	4	%8				7.2	5.292
2020	5	%8				8.64	5.880
2021	6	%8		420	264.671	8.64	5.444
2022	7	%8				8.64	5.041
2023	8	%8				8.64	4.667
2024	9	%8				8.64	4.322
2025	10	%8				10.36	4.798
2026	11	%8		504	216.156	10.36	4.443
2027	12	%8				10.36	4.114
2028	13	%8				10.36	3.809
2029	14	%8				10.36	3.527
2030	15	%8				12.44	3.921
2031	16	%8		604.8	176.535	12.44	3.631
2032	17	%8				12.44	3.362
2033	18	%8				12.44	3.113
2034	19	%8				12.44	2.882
2035	20	%8				14.928	3.202
2036	21	%8		725.76	144.176	14.928	2.965
2037	22	%8				14.928	2.745
2038	23	%8				14.928	2.542
2039	24	%8				14.928	2.354
المجموع			45 مليار		801.538 مليون		100.607
صافي القيمة الحالية للكلف							45902.145 مليون دينار

الايادات والفوائد المتوخاة من اقامة المجسر:

1. الايرادات الناتجة عن تعريفه المرور للمركبات على المجسر
2. اختزال وقت الرحلة (من خلال تحسين مستوى الخدمة)
3. تقليل الحوادث المرورية (من خلال تحسين مستوى الخدمة)
4. تقليل الملوثات الصوتية وتلوث الهواء (من خلال تحسين مستوى الخدمة)

وفيما يلي التفاصيل لكل من مفردات الكلف والايادات:

الايادات للمستثمر

تخمين معدل التعريفه المرورية للمركبة عند سنة تشغيل المشروع محسوبة على اساس ان عدد الشاحنات يساوي 40% وان تعريفه مرور الشاحنة (1.25 \$) وتعريفه مرور بقية انواع المركبات (0.85 \$) ليكون معدل التعريفه المرورية (1.01 دولار) اي ما يعادل (1000 دينار تقريباً). ولوفرنا ان التعريفه تزداد بمعدل 20% كل (5) سنوات لغرض حساب العائدات السنوية للمشروع. الجدول (7) يوضح العائدات المالية السنوية للمشروع وفقاً للفرضيات اعلاه.

جدول رقم (8) القيمة الحالية للايرادات وفق معدل النمو المروري ونسب الفائدة 8% و 18%

السنة	N	الحمل المروري اليومي	معدل التعريف (دينار)	نسبة العائد الداخلي	العائد السنوي (مليون دينار)	القيمة الحالية للايرادات (مليون دينار) عند 8% القيمة الحالية للايرادات (مليون دينار) عند 18%
2015	0					
2016	1	6719	1000	8%	2452.435	2270.773
2017	2	7055	1000	8%	2575.075	2207.712
2018	3	7408	1000	8%	2703.92	2146.459
2019	4	7778	1000	8%	2838.97	2086.728
2020	5	8167	1200	8%	3577.146	2434.545
2021	6	8657	1200	8%	3791.766	2389.456
2022	7	9176	1200	8%	4019.088	2345.099
2023	8	9727	1200	8%	4260.426	2301.776
2024	9	10310	1200	8%	4515.78	2259.014
2025	10	10929	1440	8%	5744.2824	2660.714
2026	11	11584	1440	8%	6088.5504	2611.275
2027	12	12279	1440	8%	6453.8424	2562.91
2028	13	13016	1440	8%	6841.2096	2515.499
2029	14	13667	1440	8%	7183.3752	2445.659
2030	15	14350	1728	8%	9050.832	2853.2
2031	16	15068	2073	8%	11401.1269	3327.88
2032	17	15821	2073	8%	11970.8805	3235.357
2033	18	16612	2073	8%	12569.3867	3145.477
2034	19	17443	2073	8%	13198.1587	3058.173
2035	20	18315	2073	8%	13857.9532	2973.199
2036	21	19048	2487.6	8%	17295.0888	3435.769
2037	22	19810	2487.6	8%	17986.9649	3308.531
2038	23	20602	2487.6	8%	18706.0803	3185.931
2039	24	21425	2487.6	8%	19453.343	3067.779
		المجموع				
					64828.92 مليون دينار	23674.29 مليون دينار

التحليل الاقتصادي والمالي للمشروع

تم اعتماد صافي القيمة الحالية للتدفقات النقدية لاغراض التحليل الاقتصادي لتحديد فيما اذا كان المشروع مربحاً ام لا بالنسبة للمستثمر وبالاعتماد على معدل النمو المروري للمركبات خلال سنوات الاستثمار وباختلاف نسب الفائدة (8% و 18%) وبالتالي تمكنا من حساب المعدل الداخلي للاستثمار وفي أي سنة ممكن للمستثمر استرجاع راس المال المستثمر مضافا عليه نسبة الاستثمار المفقودة كربح .

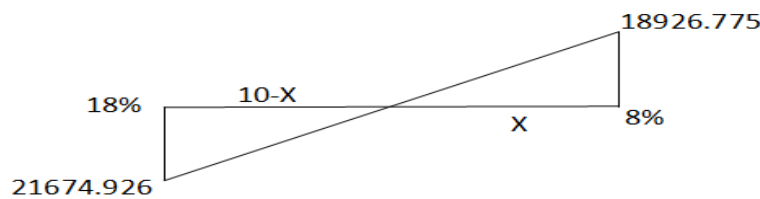
المؤشرات الاقتصادية للمشروع

من خلال صافي القيمة الحالية للتدفقات النقدية لكل من التكاليف والمردودات وباقل نسبة فائدة مصرفية (8%) كانت تساوي 18926.775 مليون دينار خلال 24 سنة يتبين ان المشروع مجدي اقتصاديا ويحقق ارباح كبيرة جدا للمستثمر ويفرز مؤشرا على ان المستثمر بإمكانه استرجاع راس المال المستثمر خلال فترة (19 سنة) مضافا عليه نسبة الاستثمار كربح مفقود نتيجة الاستثمار وكما موضح في جدول القيمة الحالية للتكاليف والمنافع كما ان المعدل الداخلي للاستثمار كان كبير . 13.34% يفرز مؤشرا بان المشروع مربح بشكل كبير لكون هذه النسبة اعلى من الفائدة المصرفية 10% وكما مبين في جدول رقم 9 .

جدول رقم (9) ملخص صافي القيمة الحالية

نسبة الفائدة	مجموع القيمة الحالية للكلف (مليون دينار)	مجموع القيمة الحالية للمنافع (مليون دينار)	صافي القيمة الحالية (مليون دينار)
8%	45902.145	64828.92	18926.775
18%	45349.216	23674.29	-21674.926

$$\text{معدل المردود الداخلي} = 0.08 + \frac{(21674.926 \times 0.10)}{(21674.926 + 18926.775)} = 13.34\%$$



العوائد المتوخاة للدولة من اختزال وقت الرحلة

من المهم اقتصادياً معرفة وقياس زمن التأخير للمركبات الناتج بسبب الاختناق المروري الناتج من معدلات النمو المروري ومستوى الخدمة وبالتالي معرفة قيمة ذلك الوقت والتي تعتبر عوائد للبلد في حالة إنشاء الجسر، كونه سيتمتص الاختناقات المرورية، ذلك لأن انخفاض مستوى الخدمة ينعكس على زمن الرحلة بشكل كبير، وبالإستفادة من كلف التشغيل المباشرة والغير مباشرة وكلف شاغلي المركبات يتم حساب قيمة الوقت المهدور.

حساب زمن التأخير (الهدر في الوقت) (T D):

تتم في هذه المرحلة عملية حساب وقت التأخير الناتج بسبب تردّي مستوى الخدمة للطرق ولكل مركبة

وعلى طول الطريق وفق للاعتبارات التالية [8]

$$\text{hour } 1 = TP$$

$$\text{minutes } 15 = LT$$

$$(2) \dots \quad IC > (veh \setminus 15min) TV \quad \text{إذا كان} \quad (veh \setminus 15min) \quad TV = D V$$

$$(3) \dots \quad IC < (veh \setminus 15min) TV \quad \text{إذا كان} \quad (veh \setminus 15min) \quad D V = IC$$

$$(4) \dots \quad D > IC \quad \text{إذا كان} \quad IC - D = Q_e$$

$$(5) \dots \quad D \geq IC \quad \text{إذا كان} \quad 0 = Q_e$$

$$(6) \dots \quad Q_e = Q_s \quad \text{للفترة التي تسبق الفترة الحالية}$$

$$(IST) \quad \min 15x \quad (2 / Q_e + Q_s) = AD$$

IST	D (Veh.)	DC (Veh.)	VD (Veh.)	CVD (Veh.)	Qe (Veh.)	Qs (Veh.)	AD (Veh-min)
				CVD عند نهاية الفترة			ADΣ

حيث:

TD زمن التأخير الكلي للمركبة
 TP وقت فترة القياس الحجم المروري (Time Period)، (1hour)
 LT طول فترة القياس (Length of time interval)، (15 min)
 IC سعة فترة القياس (interval Capacity)، (vehicles/15 min)
 D الحجم المروري خلال طول فترة القياس (Demand)، (vehicles)
 CD عدد السيارات المتجمع خلال فترة القياس (Cumulative Demand)، (vehicles)
 VD التصريف للسيارات المارة في المقطع لكل فترة قياس (vehicle Discharged)
 CVD العدد المتجمع للتصريف (Cumulative Discharged)
 AD معدل التأخير (Average Delay)
 IST وقت بدأ فترة القياس ذهاباً وإياباً
 TV الحجم المروري (Traffic Volume)
 Qe عدد السيارات الباقية في المقطع عند نهاية الفترة (Queue at End of interval)
 Qs عدد السيارات عند بداية الفترة (Queue at Start of interval)
 TDh زمن التأخير بالساعة الواحدة
 T الوقت المستغرق لإكمال الرحلة حسب طول الطريق والسرعة (hour)
 L طول الطريق (Km)
 S السرعة حسب مستوى الخدمة للطريق (Km/hr)
 وقت التأخير الكلي للمركبات كلها = مجموع معدل التأخير (AD) (Veh-min)
 وقت التأخير للمركبة الواحدة = وقت التأخير الكلي للمركبات/الحجم المروري المتجمع الأخير للتصريف (CVD)
 هنا نستخرج وقت التأخير لكل ساعة سير على اعتبار اخذ أربع فترات ولساعة واحدة
 $T D = TD_h (\text{min/hr}) \times T$
 وحيث أن الزمن (T) له علاقة بطول الطريق والسرعة حسب مستوى الخدمة أذن

$$T D = TD_h \times \frac{L(km)}{S(km \setminus hr)}$$

ومن تطبيق الطريقة اعلاه على مقاطع الطريق فان الوقت المهدور يحسب كما مبين ادناه والذي يوضح مقترب المطاط-المرور السريع بطول 400 متر ذهاباً و 40 متر اياباً للطريق ونفس الطريقة تطبق على بقية المقتربات :

المقطع الأول (المطاط – الطريق السريع ذهاباً وإياباً):-

$L_1 = 800 \text{ m}$
 $IC = 70 (\text{veh/hr})$
 $S = 60 \text{ km/hr}$

TST		D (Veh.)	CD (Veh.)	VD (Veh.)	CVD (Veh.)	Qe (Veh.)	Qs (Veh.)	AD Veh. –min
إياب	ذهاباً							
8:30	2:30	126	126	70	70	56	0	420
8:45	2:45	118	244	70	140	48	56	780
9:0	3:00	119	363	70	210	49	48	727.5
9:15	3:15	121	484	70	280	51	49	750
					280			Σ1977.5

$$TDh \text{ (min/hr)} = \sum AD/280(\text{veh.}) = 1977.5/280 = 7.0625 \text{ min/hr.}$$

$$TD_1 = \frac{TDh * L}{S} \text{ (min. km/hr)}$$

$$TD_1 = 7.0625 * (L/S) = 7.0625 \text{ (min/hr.)} * 0.8 \text{ km} / 60 \text{ (km/hr.)}$$

$$TD = 0.094167 \text{ hr.}$$

وبنفس الطريقة لباقي المقتربات حيث:

$$TD = TD_1 + TD_2 + TD_3 + TD_4$$

$$TD = 0.094167 + 0.13536 + 0.102 + 0.0934$$

$$TD = 0.424927 \text{ hr.}$$

حساب قيمة الوقت

لحساب قيمة الوقت المهدور لابد من حساب مقدار التوفير بمجموع كلف تشغيل المركبات وكلف الزمن لمستخدمي الطريق (شاغلي المركبات) والنتائج عن التوفير بالزمن في حالة إنشاء الجسر والتي تمثل في نفس الوقت عوائد المشروع قبل وبعد ان تؤول أصوله للدولة وكالاتي:

1. عوائد التوفير في كلف التشغيل السنوية $C1D = \text{الوقت المهدور} \times \text{كلفة التشغيل بالساعة} (C1) \times$

الحجم المروري اليومي $365X (V)$

2. عوائد التوفير في كلف مستخدمي الطريق $C2D = \text{الوقت المهدور} \times \text{كلف مستخدمي الطريق} (C2)$

الحجم المروري اليومي $365 \times (V)$

$$CTD = C1D + C2D$$

$$CTD = [C1/60 + C2] \times TD \times 365 \times V$$

.....(7)

حيث:

$C1$ كلفة التشغيل للمركبات (DI/hour)

$C2$ كلفة الزمن لمستخدمي الطريق (DI/min)

CTD قيمة الوقت (DI)

$C1D$ عوائد التوفير في كلف التشغيل السنوية

$C2D$ عوائد التوفير في كلف مستخدمي الطريق

حساب كلف تشغيل المركبات $C2$

تمثل كلف التشغيل الكلف الثابتة والكلف المتغيرة [8]، [10]، [11] حيث:

الكلف السنوية الثابتة:

الاندثار = قيمة المركبة بدون الإطارات / عمرها الاقتصادي

الصيانة = 20% x الاندثار أو حسب ما يتم تحديده كنسبة مئوية

الاستثمار = 8% x معدل الكلفة

حيث معدل الكلفة = 60% x قيمة المركبة

الكلفة الثابتة بالساعة = مجموع الكلف السنوية / عمر المركبة بالساعات

الكلف المتغيرة بالساعة

اندثار الإطار = قيمة الإطارات / عمرها بالساعة

الصيانة = 15% x الاندثار للإطار

الوقود = قيمة 1 لتر وقود x كميته

الزيت = قيمة 1 لتر زيت x كميته

حيث كمية كل من الوقود والزيت تحدد كالاتي: - [9]

للمركبات التي تعمل بالبنزين $ph \times Fx 0.23$ كمية الوقود بالساعة =

للمركبات التي تعمل بالديزل $ph = x \times Fx 0.15$

كمية زيت التزليق (lubricating oil) بالساعة

$$g = \frac{hp * F * 0.0027(kg / hp - hr.)}{0.89(kg \setminus l)} + \frac{c}{t} \dots (8)$$

حيث :

Ph القدرة الحصانية للمحرك (hours power)

g كمية زيت التزليق (Lubricating oil)

F معامل التشغيل

C حجم خزان زيت التزليق (Litter)

T الزمن بين تبديلة زيت وأخرى (hour)

من العوامل المهمة التي تؤثر على كلفة التشغيل هي المدة التي تستعمل بها الماكينة خلال الساعة أو اليوم وهذا يمثل معامل التشغيل [F]. حيث

معامل التشغيل (F) = السرعة بأعلى قدرة حصانية / متوسط السرعة الحقيقية

إذن مجموع كلف التشغيل بالساعة = مجموع الكلف المتغيرة بالساعة + مجموع الكلف الثابتة بالساعة
ومن تطبيق المعادلات أعلاه وبالأسعار السائدة في السوق العراقية فإن :

الكلف الكلية لتشغيل مركبة صالون تساوي 7273 دينار / ساعة

الكلف الكلية لتشغيل مركبة نقل ركاب تساوي 10181.8 دينار / ساعة

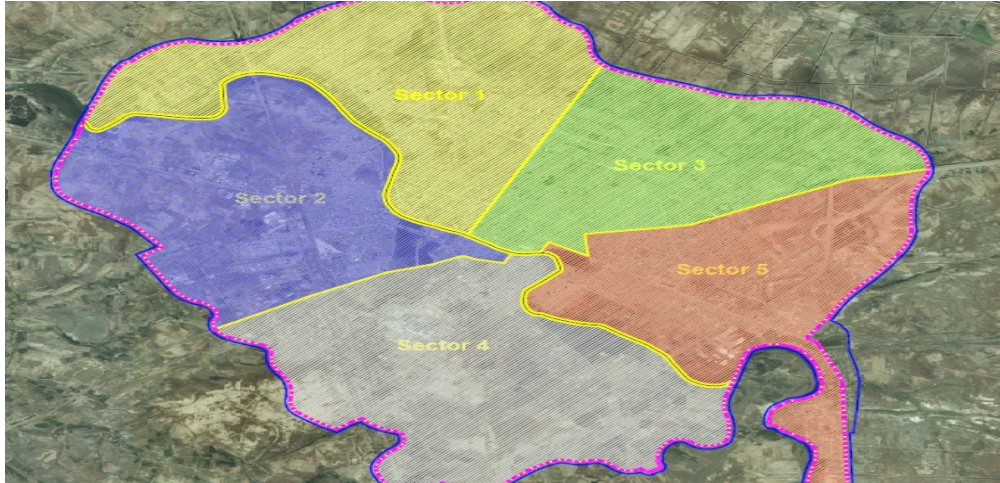
الكلف الكلية لتشغيل مركبة حمل ثقيل (شاحنات) تساوي 23502 دينار / ساعة

ومع الأخذ بنظر الاعتبار نسبة كل من المركبات الصالون والنقل (كيا) والحمل الثقيل والمارة على الطريق قيد الدراسة فإن :-

$$C1 = 7273(0.70303) + 10181.8(0.2424) + 23502(0.4) = 16982D/hr$$

● كلفة الزمن لمستخدمي الطريق [12]

كي يتم حساب كلف الزمن لمستخدمي الطريق علينا معرفة نسب من هم فوق سن الثامنة عشر ومن هم دون السنتين من العمر وكانت النسب كما مبين بالمخططات أدناه :
بعد تقسيم المدينة الى خمس قطاعات كما مبين في الشكل (6)



شكل رقم (6) القطاعات [13]

● كلفة الزمن لسيارات النقل (خاص - تكتسي - باص) [14]

أن معدل عدد شاغلي سيارات الركاب بما فيها السيارات الخاصة والتاكسي و الباص بحدود (5) أشخاص وان نسبة الذين خارج سن العمل (ممن تقل أعمارهم عن (14) سنة أو تزيد عن 60) يساوي 44.6 % [13] أي ان

نسبة من هم خارج هذه الحدود من عدد السكان 55.4% وان نسبة البطالة خلال عمر الطريق 10 % (حاليا نسبة البطالة أعلى من النسبة المذكورة غير أن توقعات الانتعاش الاقتصادي للبلد في ضوء تحسن الوضع الأمني ينعكس على تقليل نسبة البطالة بشكل كبير وإذا فرضنا أن معدل أجره الساعة الواحدة للشخص العامل (الموظف، العامل، الفلاح،) يساوي 1200 دينار/ساعة لذا يمكن حساب قيمة الزمن كاملي :-
-عدد الركاب العاملين = 55.4 % x 5 % x 90 = 2.498 ركب عامل
قيمة الزمن = $(1200/60) \times 2.498 = 49.96$ دينار /دقيقة

● كلفة الزمن لسيارات الحمل [14]

نفرض ان معدل عدد الركاب لسيارات الحمل يساوي 1.5 على أساس ان كل سيارة حمل يقودها سائق وفي (50 %) من تلك السيارات يوجد مساعد سائق يبلغ معدل أجره السائق أو مساعده حوالي 1800 دينار / ساعة وعليه تكون قيمة الزمن لسيارات الحمل كما يلي :

$$\text{قيمة الزمن} = (1800/60) \times 1.5 = 45 \text{ دينار /دقيقة}$$

$$C2 = 45 \text{ ID/min}$$

لذا فان قيمة الوقت المهدور يتمثل بالمعادلة التالية :

$$CTD = [C_{1/60} + C2] * TD * 365 V$$

$$= [16982 \text{ DI/hr} / 60 + 45 \text{ DI/min}] \times 0.424927 \text{ hr} \times 60 \times 365 \times 23354$$

$$CTD = 71.2903 \times 10^9 \text{ ID \ year}$$

هذا بالإضافة الى كلف المنفعة المفقودة الناتجة من استغلال الوقت المهدور لتحقيق إيرادات من اجور النقل للسيارات الاجرة لعدد الفرص المفقودة باليوم والتي من الممكن ان تكون اكثر من فرصتين لكون الزمن المفقود كبير .

الاستنتاجات

1- ان قطاع النقل دعامة رئيسية من دعامات الاقتصاد الوطني ، ولا تنمية حقيقية ومستدامة بدون تطوير هذا القطاع ، حيث يعتبر تخلف هذا القطاع قيذا على عملية التنمية ، و يعكس مستوى تطور هذا القطاع الحالة والصورة الحضارية للبلد و يعتبر احد مقاييس ومؤشرات الرفاهية Welfare ، لذا ينبغي ايلائه الاهتمام وهذا ما وجدناه من تحقيق الدولة للمنافع الاقتصادية الناتجة من تحسين التقاطع بانشاء المجسر والبالغة 71.2903×10^9 دينار عراقي سنويا.

2- ان عقود المشاركة بين القطاعين الخاص والعام هو الخيار الاستراتيجي للأسباب التالية:

ا- انها بالإضافة الى توفير السيولة النقدية تعمل على نقل التكنولوجيا الحديثة.

ب- تعتبر اداة حاسمة لمعالجة تلك القطاع العام والخاص والاسراع ببناء البنى التحتية

ج- انها وسيلة لتشجيع قيام نشاطات اقتصادية اخرى ومن ثم خلق عمالة وتنوع في الناتج المحلي الاجمالي.

3- ان الاستيعابية للطريق الحالي جدا قليلة مقارنة مع النمو المروري وبالتالي فان مثل هذه الاعداد تعبر عن العجز التام للتقاطع بوضعه الحالي والحاجة الماسة لايجاد الحلول الهندسية الملائمة من الناحية الاقتصادية والمهنية حيث ان تعديل استيعابية الطريق يمكن ان تكون بتحويل التقاطع إلى تقاطع مجسر وهو الحل الامثل والذي يحول كل اتجاه إلى multilane highway .

4 - تشكل تكاليف النقل نسبة مهمة من تكاليف العملية الإنتاجية لكثير من المنتجات ومنها الخرسانة (تكاليف نقل المواد الأولية)، لذلك ينبغي إتباع الأساليب العلمية و المتطورة لخفض هذه التكاليف وبالتالي المساهمة الفاعلة والجادة في خفض أسعار السلع ومن ثم زيادة معدلات الرفاهية وترصين ودعم عوامل القوة والمنافسة للاقتصاد الوطني ويحقق تحسين الطريق باضافة المجسر زيادة في المنفعة المكانية والزمانية للسلع ومنها المواد الانشائية وبالتالي زيادة وتعميم الاستهلاك لعموم المناطق القريبة والبعيدة ، ومن ثم المساهمة الفاعلة في تحقيق الإنتاج الواسع وهذا ما تم استنتاجه فعلا من خلال المعادلة الرياضية والدراسة الاقتصادية وما تم حسابه من قيمة نقدية للوقت المهدور الناتج بسبب ارتفاع معدلات النمو المروري الناتج من ارتفاع النمو الاقتصادي للبلد بحيث لا يمكن للتقاطع الحالي استيعاب هذا النمو .

5- ان للمستثمر وحسب مايقفه من إيرادات من خلال الدراسة الاقتصادية ان يحقق بفترة (19) سنة

استرداداً لراس المال المستثمر بالإضافة الى نسبة الاستثمار كرجح مفقود نتيجة الاستثمار وبعده يصبح صافي القيمة الحالية للكلف والإيرادات كلها ربح صافي للمشروع .

6- وفق نظام الاستثمار B.O.T فان فترة الاستثمار المقترحة (30) سنه أي باضافة ثلث فترة استرداد راس المال تقريبا والبالغة 19 سنة يحقق المستثمر خلالها صافي الارباح من خلال (الإيرادات من معدل تعريفة

المرور على الجسر وتكاليف الإنشاء والصيانة والإدارة للجسر) ويسترجع رؤوس أمواله بعد 19 سنة مضافاً لها ما فاتته من ربح نتيجة الاستثمار بالمقابل يحقق البلد إيرادات سنوية منذ اشتغال الجسر نتيجة اختزال وقت الرحلة بتقليص زمن الهدر. وبعد انتهاء فترة الاستثمار (30 سنة) يؤؤل المشروع للدولة (الحكومة المحلية للديوانية) وتتحمّل ان ذلك تكاليف الصيانة السنوية فقط والتي تكون بسيطة مقارنة بالعوائد السنوية المتوخاة من اختزال وقت الرحلة 71.2903×10^9 . وعوائد معدل التعريفة المرورية بالسنة .

7- لا يخلو هذا النظام من المعوقات للعمل به في البلد لذا يجب قبل الشروع في مثل هكذا عقود سن التشريعات والقوانين التي تخدم وتسهل القيام بها وفي نفس الوقت تلزم الشركة ببعض القوانين لصالح البلد المقام به المشروع حتى يستمر المشروع بالعمل للغرض الذي أنشأ من أجله بعد نفاذ تاريخ العقد .

المصادر

- [1]. SAMEER AL-MUBARAK, "Build, Operate and Transfer (BOT) Project Delivery System in Saudi Arabia (Thesis), 2003.
- [2]. د. كمال البصري, "عقود مشاركة القطاع الخاص للعام الخيار الاستراتيجي للاقتصاد العراقي 2011-2014", المعهد العراقي للاصلاح الاقتصادي [IIER], 2011.
- [3]. A Guide to the Project Management Body of Knowledge", Third Edition, (PMBOK® Guide), an American National Standard ANSI/PMI 99-001-2004
- [4]. ASHISH P. WAGHMARE, S. S. PIMPLIKAR "Financial Analysis of Infrastructure Project - A Case Study on Built-Operate-Transfer Project in India" International Journal of Engineering and Advanced Technology (IJEAT) ISSN: 2249 – 8958, Volume-1, Issue-5, June 2012
- [5]. [نصار، د. جابر جاد, "عقود البوت B.O.T والتطور الحديث لعقد الالتزام" دار التنمية العربية, القاهرة 2002 .
- [6]. مكتب الخدمات العلمية والاستشارية "بيانات المسح المروري, والدراسة المرورية لمشروع جسر النسيج 2009".
- [7]. مكتب الخدمات العلمية والاستشارية "تصاميم وجدول كميات مشروع جسر النسيج" 2009 .
- [8]. Cliff J. Schexnayder, ph.D.P.E. Eminent Sholar, Sandra L.weber, ph.D.P.E. Associate professor, Christine Fiori, ph.D.P.E. Assistant professor, Arizona stste University, jun 2003 " Project cost Estimating a Synthesis of highway practice"
- [9]. R.L. peurifoy , 1970, " construction planning Equipment, and methods" , part1, 2ed Ed. Megaw-HSill book co.-New York.
- [10]. R.L. peurifoy , 1970, " construction planning Equipment, and method" part 2 , 2ed Ed. Megaw-Hill book co-New York.
- [11]. Harris, F, 1989 " Modern Construction Equipment and methods", John wiley and Sons Inc., -New York.
- [12]. موقع وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي , 2006, " تقرير التنمية الاقتصادية".
- [13]. Hamsa Abbas , "Trip generation modeling for selected zones in Dywania sity" ,Thesis, college of engineering ,Al-Mustansiriya University, 2011
- [14]. وحدة الصيانة, " معدلات وكلف استهلاك الوقود والزيوت " , كلية الهندسة / جامعة القادسية 2010.