



دور قطاع النقل بالسكك الحديدية في تحقيق التنمية الاقتصادية في العراق (منفذ زرباطية في محافظة واسط حالة دراسية)

احمد رحمن عبود⁽¹⁾

أ. م. د نور عبد الستار ابراهيم⁽²⁾

كلية الإدارة والاقتصاد /جامعة واسط

المستخلص

تتناول الدراسة واقع قطاع النقل والمواصلات بصورة عامة، وفي العراق بصورة خاصة؛ إذ يعد النقل المرآة التي تعكس واقع الاقتصاد لأي بلد سواء كان نامياً أم متقدماً؛ ولا سيما النقل بالسكك الحديدية، لما له من أهمية في نقل البضائع والمواد الأولية ثقيلة الوزن فضلاً عن نقل المسافرين، مما يؤدي إلى حدوث تغييرات في الاتصال الاجتماعي لأنه يربط أكثر من منطقة ومحافظة ولذا يساهم في التطور الاجتماعي، ومن الأهمية الأخرى هو تقليل البطالة إذ أنه يعمل على منح فرص عمل كثيرة للشباب، أي أنه يعمل على زيادة مستوى الدخل ورفع المستوى المعيشي وهي أحد أهداف التنمية المستدامة، كما أنه يعد من وسائل النقل الأكثر أماناً والأقل تلوثاً للبيئة كما أنه يحقق وفورات كبيرة من حيث عوائده الاقتصادية وتوصلت الدراسة إلى أن النقل بالسكك الحديدية يقلل من حجم الزخم المروري خاصة في المناسبات الدينية لقدرته على استيعاب أعداد كبيرة من المسافرين ويقلل الحوادث التي يمكن أن تسببها طرق النقل البرية، فضلاً عن الأرباح المتحققة من المشروع المقترح، إذ تبين أنه عند تطبيق معايير الخاصة بدراسة المشروع أنه يسترد رأس ماله الاستثماري خلال مدة تصل إلى (6.5) حوالي ست سنوات وخمسة أشهر، وهي مدة جيدة مقارنة بعمر المشروع الافتراضي البالغ نحو (30) سنة وما تبقى هو يمثل العمر الاقتصادي للمشروع، ويعد هذا العمر المحقق للأرباح، وعلى هذا الأساس هذا المؤشر يكون المشروع مقبولاً وذو جدوى اقتصادية.

فضلاً عن أن المشروع يحقق عائداً سنوياً على كل (100) ألف دينار عراقي مستثمرة في المشروع أكبر من سعر الفائدة السائدة في السوق والبالغة (4%) فعليه يعد مشروعاً مقبولاً من الناحية الاقتصادية وله جدوى اقتصادية من إقامة هذا المشروع.

ومن الضرورة الاهتمام بقطاع النقل بالسكك الحديدية وصيانة المتهالك والمتقادم منها والعمل على إنشاء سكك حديد جديدة تربط مناطق مختلفة من أجل تحقيق عوائد اقتصادية ومن ثم تحقيق التنمية الوطنية.

Abstract

The study addresses the reality of the transport and communication sector in general and in Iraq in particular, as it is the mirror that reflects the reality of the economy of any country, whether developing or developed, especially railway transport, because of its importance in transporting goods and heavy-weight raw materials as well as transporting passengers, which It leads to changes in social communication because it connects more than one region and governorate and thus contributes to social development.

Another important thing is reducing unemployment, as it works to provide many job opportunities for young people, meaning it works to increase the level of income and raise the standard of living, which is one of the goals of sustainable development. It is also considered one of the safest means of transportation and the least polluting of the environment. It also achieves significant savings in terms of its economic returns. The study concluded that railway transportation reduces the amount of traffic congestion, especially on religious occasions, due to its ability to accommodate large numbers of travelers and reduces accidents that could occur. Caused by land transportation methods, in addition to the profits achieved from establishing this project, as it was found that when applying the criteria for studying the project, it recovers its investment capital within a period of up to (6.5) about six years and five months, which is a good period compared to the project's hypothetical lifespan of about (30).

(One year and what remains represents the economic life of the project, and this is the life of achieving profits, and based on this indicator, the project is acceptable and economically feasible. In addition, the project achieves an annual return on every (100) thousand Iraqi dinars invested in the project that is greater than the prevailing interest rate in the market, amounting to (4%), so it is considered an acceptable project from an economic standpoint and it has economic feasibility from establishing this project.

It is necessary to pay attention are the need to pay attention to the railway transport sector, maintain dilapidated and obsolete ones, and work to establish new railways linking different regions in order to achieve economic returns and thus achieve national development.

1. المقدمة

يعد النقل من أهم القطاعات الاقتصادية التي لها الأثر الكبير على جميع القطاعات الاقتصادية الأخرى، فالنقل يسمح بتوسيع السوق واستغلال موارد بشرية ومادية لم تكن مستخدمة من قبل وانه يعد وسيلة لانتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن الأكبر التي تكون فيها أكثر نفعاً ويساعد الأشخاص والمشروعات على التوطين في الأماكن الملائمة ، فهو يقلل من عدم المنفعة التي يفرضها بعد المسافة ولذلك يعد النقل عنصراً رئيسياً لتقدم المجتمعات وتطورها.

ان سكك الحديد هي واحدة من وسائل النقل الرئيسية للنقل عموماً لقابليتها على نقل كميات ضخمة من البضائع وأعداد كبيرة من المسافرين في الرحلة الواحدة وإضافة إلى مميزات أخرى كالسرعة والامان والاستمرارية وقلة استهلاك الطاقة والمحافظة على البيئة من التلوث ، كل هذه العوامل وكل هذه الأسباب كانت الدافع لاختيار هذا المشروع الذي يهدف إلى تقديم خدمة نقل للمسافرين والنقل المتكامل للبضائع عن طريق اتباع أسلوب النقل المتعدد الانماط بواسطة خطوط السكك الحديد للمسافات الطويلة التي تعد أقل كلفة من انماط النقل الأخرى، فضلا عن نقل الزائرين دول أخرى والذي يأتيون لزيارة العتبات المقدسة عبر منفذ زرباطية الحدودي في محافظة واسط وايضا تقليل أو تخفيض الزخم البشري والزخم المروري الحاصل خصوصاً في المناسبات الدينية ، إذ ان انشاء سكة حديد لقطار من منفذ زرباطية إلى محافظة كربلاء المقدسة يوفر إمكانية كبيرة في تسهيل وصول المسافرين والزائرين والبضائع من وإلى كربلاء المقدسة عبر هذا المنفذ .

2. مشكلة البحث :

يعاني قطاع النقل بالسكك الحديدية من الكثير من مشاكل ومعوقات عديدة حالت دون قدرته على تحقيق التنمية الاقتصادية، ومن هنا يبرز التساؤل الآتي : هل ان قطاع النقل بواسطة السكك الحديدية قادراً على تحقيق تنمية اقتصادية ؟.

3. فرضية البحث :

يستند البحث الى فرضية مفادها ان لقطاع النقل بالسكك الحديدية دوراً مهماً في تحقيق التنمية الاقتصادية في العراق بصورة عامة ومحافظة واسط بصورة خاصة.

4. أهمية البحث :

تتمثل أهمية البحث في دراسة وتحليل أحد الموضوعات المتعلقة بقطاع النقل الذي تنعكس أهميته ومنفعته بشكل مباشر على البلد والمجتمع من الناحية الاقتصادية والاجتماعية والسياسية.

5. أهداف البحث :

1. دراسة واقع تطور النقل بالسكك الحديدية في العراق
2. معرفة الاسباب والمعوقات التي ادت الى ضعف هذه الوسيلة من النقل
3. إعداد دراسة الجدوى الاقتصادية والجدوى المالية لإنشاء سكة حديد من منفذ زرباطية إلى كربلاء المقدسة.
4. بيان أهمية النقل بالسكك الحديدية في زيادة الإيرادات العامة

5. تحليل وتقدير التكاليف والإيرادات والربحية لإقامة المشروع .

6. منهج البحث :

اعتمد الباحث على المنهج الوصفي التحليلي، و جمع الكثير من البيانات من مختلف المصادر من اجل بيان اهمية النقل بالسكك الحديدية.

7. حدود البحث :

الحدود المكانية : منفذ زرباطية الحدودي إلى محافظة كربلاء المقدسة .

المطلب الأول: طبيعة واقع السكك الحديدية في العراق

أولاً: مفهوم النقل بالسكك الحديدية

تعرف السكك الحديد بانها وسيلة من وسائل النقل بواسطة القطارات المؤلفة من عربة جرار تسحب عربات مختلفة ويمتاز بإمكانية ربطه بين الموانئ المختلفة وبين الدول وبين المراكز الانتاجية وموانئ التصدير أو الاستيراد وهو أقل تكلفة نسبة إلى المسافات التي يقطعها والحمولات الكبيرة التي ينقلها إذ تمتاز عربات السكك الحديدية بإمكانية حمل حمولة إجمالية تصل إلى (2000)طن وبالنسبة للمسافرين تحتوي القاطرة الواحدة ما يقارب (100) مقعد مما يعني إمكانية نقل ما يقارب (3000) مسافر أو راكب دفعة واحدة وبهذا يعد النقل بواسطة السكك الحديدية من وسائل النقل الاقتصادية⁽¹⁾ .

تعد السكك الحديدية من أهم وسائل النقل في العالم ، وخاصة في العراق فهي تمثل شرياناً حيوياً وأساسياً واستراتيجياً مؤثراً وفاعلاً في عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، إذ أسهمت في حصول تغييرات كبيرة في العالم ، وقلبت المفاهيم التي كانت راسخة وسائدة من ناحية التوزيع السكاني وكذلك إمكانية ربط المناطق الصناعية والزراعية بالأسواق والمدن ، فضلاً عن كونها واسطة نقل آمنة ومريحة ونظيفة ومنخفضة التكلفة⁽²⁾ .

لذلك بدأت الكثير من البلدان العالمية المتقدمة والنامية بعملية تطوير واستثمار قطاع السكك الحديد وبكفاءة عالية ، وإذا ما دققنا النظر إلى العراق فانه على الرغم من تميزه بموقع استراتيجي يمكن استغلاله في حركة النقل فيما يتعلق بنقل البضائع والمسافرين وذلك من خلال تنشيط التجارة الخارجية من وإلى العراق بصفة محطة عبور إلى الدول العالمية المختلفة عبر سكك الحديد ، نجد الإهمال الذي أصاب شبكة السكك الحديدية في العراق خصوصاً بعد عام 2003 وذلك نتيجة للأوضاع التي مر بها العراق من عمليات تخريب لوحدات السكك الحديد الثابتة والمتحركة فضلاً عن تهالك وقدم الشبكات والقاطرات وافتقارها لجزء كبير من مقومات السلامة وكذلك السرعة والراحة⁽³⁾ .

ثانياً: خصائص السكك الحديدية :

هناك عدد من الخصائص الخاصة بالسكك الحديد منها :-

1. الحمولة :

بعد ان قامت معظم إدارات السكك الحديد في العالم بوضع القاطرات ذات قدرة السحب العادية في الخدمة فإن حمولة القطار الواحد من البضائع تزيد عن (1500) ألف وخمسمائة طن صاف⁽⁴⁾ أي ما يعادل حمولة (50) خمسون سيارة نقل بري كبيرة .

2. سرعة النقل :

أصبحت سرعة القطارات في العراق في معظم شبكات السكك الحديد المستخدمة في إدارات السكك الحديد في العالم كبيرة جداً فتجاوزت (300 كم/ساعة) ثلاثمائة كيلومتر في الساعة ففي بعض الدول الأوربية مثل فرنسا (خط باريس – ليون – مرسيليا) وصلت فيها سرعة قطارات المسافرين إلى (310 كم/ساعة) ثلاثمائة وعشرة كيلومتر في الساعة وكذلك فقد بدأت الان قطارات البضائع في عديد من المؤسسات للسكك الحديدية تختلف في صورتها عن الصورة التقليدية؛ إذ تسير قطارات البضائع في الولايات المتحدة الأمريكية وأكثر بلدان العالم بسرعة (110-140 كم/ساعة) وبحمولات هائلة وان مثل هذه القطارات هي بحق روح النهضة التي تمثلها ديناميكية السكك الحديدية السوقية والتي تعكس عصرأ جديداً للسكك الحديد فشيئاً تعود للمراكز الصناعية الكبرى لتعتمد الاعتماد الكلي على سكك الحديد كوسيلة قادرة على النقل أخذت من العصر الحديث صفة السرعة الفائقة والانتظام في مواعيد سفر القطارات مع الاحتفاظ بالميزة التقليدية لها وهي كفاءتها لأعلى درجات الأمان ، يضاف إلى ذلك، فان المنفعة المعبر عنها بمقدار الاختزال في زمن الرحلات بدأ ينظر إليها من زاوية أخرى وتتمثل في كون زيادة السرعة لمنظومة النقل سوف تزيد من مساحة انجاز الفعاليات في المكان، أي ان المنفعة لا تقاس بمقدار الزمن المختزل بل ان تحسين السرعة سوف تزيد من حرية الأفراد في انجاز الفعاليات من خلال زيادة مساحة عدسة الزمان والمكان.

ثالثاً : معوقات ومشاكل واقع السكك الحديد في العراق

لقد مر قطاع السكك الحديدية في العراق بمعوقات ومشاكل عديدة منها :-

(أ) المعوقات / تعاني السكك الحديدية في العراق من الكثير من المعوقات وهي كالآتي :- (5)

1. ارتفاع كلفة الانشاء الذي يتطلب مبالغ ضخمة ولذلك تعد مشاريع السكك الحديد من المشاريع التي تتطلب استثمارات كبيرة جداً في بداية المشروع.
2. ارتفاع اقساط الاندثار لمكونات المشروع وموجوداتها الثابتة نتيجة لارتفاع كلفة مكونات المشروع وموجوداته مما يؤثر في المكانة المالية للشركة السكك باعتبارها المالكة للمشروع والتي تظهر في حساباتها الختامية السنوية هذه الاقساط كديون واجب تسديدها بعكس الحال في الطرق البرية ، التي تعد خطوطاً قومية مملوكة للاقتصاد الوطني ولا تظهر كقيم سالبة سنوباً في حسابات أي شركة حكومية .
3. التعريف المنخفضة لنقل البضائع والمسافرين والتي لا تتناسب مع الكلفة الحقيقية لتكلفة وحدة النقل سواء للمسافرين أو للبضائع وان دراسة الحسابات الختامية لسكك حديد الجمهورية العراقية لفترة (5) سنوات للمدة (١٩٨2 – 1978م) تبين

مدى الفارق بين تعريفه نقل البضائع والكلفة الحقيقية لوحدة النقل حيث تواجه السكك خسارة مستمرة ما لم يتم تعديل تعريفه النقل لكي يتسنى تغطية النفقات اذ توصلت الدراسة الى ان متوسط كلفة نقل طن - كم للبضائع ١١٠٩٠٩ فلس / طن . كم في حين ان معدل تعريفه النقل المعمول بها هي 8.12 فلس/طن. كم .

4. عدم التطابق بين الطاقة المخططة والطاقة المتاحة وبين الطلب الفعلي في مرحلة التشغيل مما يؤدي إلى خسارة كبيرة في حالة كون الطلب اقل بكثير من الطاقة المتاحة أو المخططة وبالعكس سيكون هنالك قصور كبير في سد الطلب في حالة كونه أكبر بكثير من الطاقة المخططة إذ ستكون معالجته صعبة لعدم مرونة مشاريع السكك الحديدية.

5. يتطلب كادر على مستوى عالي من الكفاءة ومتنوع التخصصات ودورات تدريبية مستمرة لغرض الارتقاء بالمستوى ومواكبة التطور واستخدام الطاقات المتاحة بكفاءة عالية.

6. إذا ما أريد لمشاريع السكك الحديدية ان تعمل بطاقتها القصوى فيطلب التنسيق مع القطاعات العامة الأخرى للنقل بأشكاله المختلفة سواء النهري أو البري لكي ترفد السكك الحديدية بالحمولات وان لا تعمل بمفردها وانما يتم كل منها عمل الآخر وبالتالي الوصول لفكرة النقل المتكامل، ويتطلب الأمر التنسيق مع القطاعات العامة وبالأخص القطاع الانتاجي لغرض توفير خدمة النقل اليها عن طريق السكك الحديدية أو بتقديم خدمة النقل المتكامل .

7. الهدر في الطاقة الناتجة، إما عن ترك الشاحنات أو التأخير في انزال الحمولة من قبل الجهات المنتفعة أو التلكؤ في استغلال كامل الاعداد من الشاحنات التي تجهز اليها في الأوقات المحددة وتأخيرها مما يسبب طول مدة دورة الشاحنة وعدم انتظام أعمال التشغيل وما يقابل ذلك من اختناقات في النقل وخسائر مالية ويضاف لذلك الهدر في الطاقة الناتج من عدم استغلال الشاحنات التخصصية الاستغلال الامثل اذ يسبب ذلك خسائر مالية كبيرة بسبب العدد الكبير لهذه الشاحنات مثل شاحنات نقل الكبريت السائل والصلب وحامض الكبريتيك والجبس والمنتجات النفطية وخامات الفوسفات وغيرها ففي الوقت الذي تطلب فيه الجهات تأمين اعداد كافية للتحميل عندما تكون العملية الانتاجية مستمرة فانه ليس بإمكان السكك الحديدية استغلال هذه الشاحنات لأغراض نقل آخر عند الطلب عليها من نفس الجهة المستفيدة وبذلك فأنها تعد وسائل انتاج سكك متوقفة عن العمل في مثل هذه الحالات، وان السكك تتحمل أعباء مالية بسبب توقفها في حين تستمر حسابات الاندثار السنوي عليها وتظهر في ميزانية السكك الحديدية كنتيجة لا يمكن التحكم بها⁽⁶⁾.

ب- المشاكل : هناك الكثير من المشاكل التي تتعرض لها خطوط السكك الحديدية وهي:-⁽⁷⁾

1. انخفاض كفاءة تشغيل منظومة الإشارات والاتصالات لخطوط شبكة السكك الحديدية العراقية :-

ان انخفاض كفاءة التشغيل يعود إلى قدم هذه المنظومة وعطل الكثير منها ، فضلاً عن التجاوزات العشوائية والتي تمتد على طول خطوط السكك الحديدية في محافظة بغداد وعدد من محافظات العراق الجنوبية ، يضاف الى ذلك عزوف مؤسسات الدولة العراقية، وكذلك شركات القطاع الخاص عن بضاعتها عن طريق السكك الحديد والاكثفاء بناقلات أو شاحنات النقل البري. الأمر الذي يؤدي إلى خسارة مالية كبيرة للشركة العامة للسكك الحديد العراقية .

2. تقادم خطوط السكك الحديدية :

تعاني السكك الحديدية وبعض من الأجزاء الكبيرة من الخطوط السككية المصممة من تقادم كبير لها والتي لا تلبي احتياجات أو متطلبات تشغيل القطارات الجديدة عليها، إذ ان معظمها تم تأسيسها في فترة السبعينات والثمانينيات من القرن الماضي ، كما ان صيانتها تتطلب أموال كبيرة تفوق الإيرادات المالية المتحققة من الوحدات المتحركة ولاسيما قطارات المسافرين ، فضلاً عن ما تعرض له العراق من أحداث بعد عام 2003 وما رافقها من أحداث وتردي الأوضاع الأمنية والاقتصادية فاتخذت الحكومة المركزية في عام 2005 قرارات بتحويل عدد من الشركات التابعة لبعض

الوزارات إلى شركات خاسرة ومنها وزارة النقل ، فقد أحالت (17) شركة ومنها الشركة العامة للسكك الحديدية وعليه يكون تمويلها ذاتي وجزء منه من وزارة المالية الاتحادية مما أدى إلى تقاعد عدد كبير من الموظفين الأمر الذي أدى إلى انخفاض عدد الكوادر التي تقوم بصيانة العربات⁽⁸⁾.

المطلب الثاني/ دراسة الجدوى الاقتصادية لإنشاء سكة حديد من منفذ زرباطية في محافظة واسط إلى كربلاء المقدسة

مع تطبيق معايير الربحية التجارية للمشروع

أولاً :- نبذة مختصرة عن المشروع

طبيعة المشروع المقترح وأهميته

أ : وصف المشروع :

هو مشروع لإنشاء خط سكك حديد يمتد من منفذ زرباطية الحدودية في محافظة واسط مروراً بالأقضية والنواحي مثل واسط وبابل حتى يصب إلى محافظة كربلاء ويمكن استخدامه من قبل السكان المحليين والزوار والأجانب، لغرض السفر ونقل أمتعتهم وبضائعهم وخاصة عند أوقات الزيارات الدينية والمناسبات الدينية مع ملاحظة أن إقامة مثل هكذا مشروع وتحقيق إيرادات عالية سيؤدي إلى تشجيع الاستثمارات في البلد والمحافظة المار بها، الأمر الذي يعزز مفهوم تنمية الاقتصاد الوطني .

ب : موقع المشروع :

يقع المشروع في محافظة واسط (ناحية زرباطية) إذ تقع محافظة واسط في وسط العراق وتبعد عن العاصمة بغداد بمسافة تقدر (180) كم² ويبلغ عدد سكان محافظة واسط (مليون واربعمائة وتسعة وثمانون ألف وستمائة وواحد وثلاثون نسمة) حسب تقديرات سكان العراق حسب المحافظات والبيئة والجنس لسنة 2021 الصادرة من وزارة التخطيط / الجهاز المركزي للإحصاء لمحافظة واسط والجدير بالذكر أن إقامة مشروع لمد سكة حديد من منفذ زرباطية الحدودية وصولاً إلى محافظة كربلاء المقدسة سيؤدي إلى تشجيع إنشاء مشاريع استثمارية في محافظة واسط وبالتالي تحسين البيئة الاقتصادية والاستثمارية للعراق بشكل عام ومحافظة واسط بشكل خاص ، كما أن هذا المشروع يقع ضمن الخريطة الاستثمارية لمحافظة واسط .

ج: مبررات إنشاء المشروع :

إن إنشاء مشروع سكة حديد يعد من أهم مشاريع البنى التحتية التي لا تكتمل البنى الاقتصادية إلا بوجودها لما لها من أهمية في التطور الاقتصادي إذ أنه يساهم في تأمين نقل البضائع والمسافرين المحليين والأجانب القادمين لأداء زيارة العتبات المقدسة من إيران وغيرها كونه أحد وسائل النقل الآمنة، فضلاً عن تخفيف الضغط الحاصل على الطرق البرية التي تستخدمها السيارات والمركبات والشاحنات وتقليل حجم الأضرار المتوقعة نتيجة حوادث السير، فضلاً عن تحقيق إيرادات إضافية يدخل ضمن إيرادات الدولة .

د : أهداف المشروع :

1. تأمين نقل المسافرين من السكان المحليين والسياح الأجانب والبضائع من منفذ زرباطية الحدودي وصولاً إلى محافظة كربلاء المقدسة .
2. تخفيف الضغط الكبير الذي يحصل في أيام المناسبات الدينية نتيجة دخول أعداد كبيرة من الزائرين الأجانب مما يؤدي إلى حصول ضغط كبير خصوصاً في قطاع النقل فوجوده يمكن ان يقلل وبنسبة كبيرة من هذا الضغط الحاصل
3. تأمين فرص عمل للكثير من الأيدي العاملة أي يعمل على تقليل البطالة .
4. تنشيط القطاعين الصناعي والزراعي فضلاً عن القطاع التجاري إذ يسهل نقل المواد والاحتياجات اللازمة لإقامة الصناعات وكذلك المساهمة بنقل المنتجات للأسواق أو للمدن فضلاً عن وجود نشاط تجاري في منفذ زرباطية الحدودي مع إيران وهذا بدوره سيرفع حجم التبادل التجاري .
5. تخفيض حجم الأضرار التي تحصل نتيجة حوادث السير بسبب عدم كفاءة الطريق البري وتتمثل تلك الأضرار بالبشرية والمادية .
6. تقليل التكاليف الباهظة التي تنفق سنوياً لصيانة الطرق التي تتعرض للتلف بسبب ضغط عجلات الشاحنات الكبيرة .
7. تقليل التلوث والوضوءاء في المدن الناتج عن حركة السيارات .

ه : المستفيدون من المشروع :

ان لإقامة المشروع فوائد لجهات مختلفة ومنها :-

1. السكان المحليون في المحافظات والأقضية والنواحي التي يمر منها خط سكة الحديد كون مشروع مد سكة حديد لقطار من منفذ زرباطية الحدودي في محافظة واسط لغاية محافظة كربلاء المقدسة يعد وسيلة نقل آمنة ومريحة وسريعة ويكون وسيلة نقل فعالة لهؤلاء السكان القاطنين في هذه المدن .
2. سهولة وصول السياح الوافدين إلى العراق والقادمين لزيارة العتبات المقدسة في محافظة كربلاء خاصة في أوقات المناسبات الدينية .
3. تشجيع الاستثمار في العراق بشكل عام ومحافظة واسط بشكل خاص، إذ سيعمل المشروع على تشجيع الاستثمار وبالتالي فان خزينة الدولة هي المستفيدة من خلال إدخال إيرادات بإقامة هذا المشروع .
4. الفائدة المترتبة على إقامة هذا المشروع بالنسبة للجهات الحكومية الساندة المتابعة لحركة السير على الطرق البرية خصوصاً أوقات الزيارات الدينية الضخمة إذ سيخفف من الضغط الحاصل على هذه الجهات .
5. تزويد الحكومة المحلية بالإيرادات الناتجة عن قطاع النقل بالسكك الحديدية تضاف إلى مجموع الإيرادات العامة .

ثانيا/ معايير الربحية في ظل ظروف التأكد واليقين :-

1. معايير قياس الربحية التجارية غير المخصصة :-

أ- معيار مدة الاسترداد :-

نستخرج هذا المعيار بالاعتماد على ملحق رقم (1) والمعادلة التالية :

$$\text{معيار مدة الاسترداد} = \frac{\text{الكلفة الاستثمارية (الرأسمالية) الأولية (المبدئية)}}{\text{مجموع صافي التدفقات النقدية السنوية}}$$

$$\text{معيار مدة الاسترداد} = \frac{2097310000000}{32342500000}$$

معيار مدة الاسترداد = 6.482 ستة سنوات وخمسة أشهر

ان المشروع يسترد رأس ماله الاستثماري خلال مدة تصل إلى (6.5) حوالي ستة سنوات وخمسة أشهر وهي مدة جيدة مقارنة بعمر المشروع الافتراضي البالغ نحو (30) سنة وما تبقى هو يمثل العمر الاقتصادي للمشروع ، ويعد هذا العمر المحقق للأرباح وعلى هذا الأساس هذا المؤشر يكون المشروع مقبولاً وذا جدوى اقتصادية .

ب- معدل العائد المحاسبي :-

نستخرج معدل العائد المحاسبي من ملحق رقم (1) والمعادلات الآتية :

$$\text{متوسط صافي التدفقات النقدية السنوية} = \frac{\text{المجموع التراكمي لصافي التدفقات النقدية السنوية}}{\text{عمر المشروع}}$$

$$\frac{706275000000}{30} =$$

$$323542500000 =$$

$$\text{متوسط التكلفة الاستثمارية (الرأسمالية) الأولية} = \frac{\text{التكاليف الاستثمارية الأولية} + \text{قيمة الانقاص}}{2}$$

$$\text{متوسط التكلفة الاستثمارية (الرأسمالية) الأولية} = \frac{544600000000 + 209731000000}{2}$$

$$\text{متوسط التكلفة الاستثمارية (الرأسمالية) الأولية} = 1321135000000$$

$$\text{معيار متوسط العائد المحاسبي} = \frac{\text{متوسط صافي التدفقات النقدية السنوية}}{\text{متوسط التكلفة الاستثمارية الأولية}} \times 100$$

$$\text{معيار متوسط العائد المحاسبي} = \frac{323542500000}{1321135000000} \times 100$$

$$\text{معيار متوسط العائد المحاسبي} = 24.489\%$$

يحقق المشروع عائداً سنوياً على كل (100) ألف دينار عراقي مستثمرة في المشروع أكبر من سعر الفائدة السائدة في السوق والبالغة (4%) فيعد مشروعاً مقبولاً من الناحية الاقتصادية وله جدوى اقتصادية من إقامة هذا المشروع .

2. معايير قياس الربحية التجارية المخصوصة :-

أ- معيار صافي القيمة الحالية :-

يمكن احتساب معيار صافي القيمة الحالية للمشروع بسعر خصم (5%) ملحق رقم(2) من خلال المعادلات

التالية :-

صافي القيمة الحالية للمشروع = مجموع القيمة الحالية للتدفقات النقدية الداخلية – مجموع القيمة الحالية للتدفقات النقدية الخارجة (الكلفة الاستثمارية أو الرأسمالية الأولية للمشروع)

$$\text{صافي القيمة الحالية للمشروع} = 2.097.310.000.000 - 5.94.527.932.500$$

$$\text{صافي القيمة الحالية للمشروع} = 2.997.217.932.500$$

يحقق المشروع قيمة مالية موجبة وهذا يدل على ان القيمة الحالية للتدفقات النقدية الداخلة تتفوق على القيمة الحالية للتكاليف الرأسمالية (الاستثمارية) الأولية (المبدئية) وهذا يعني ان المشروع مقبول اقتصادياً وانه حقق معدل عائد أكبر من تكاليف انشائه عند سعر خصم 5%) سنوياً وله جدوى اقتصادية جيدة .

ب- معيار العائد على التكاليف (دليل الربحية) :-

يمكننا حساب هذا المعيار بالاعتماد على بيانات ملحق رقم (2) (جدول صافي القيمة الحالية) إذ يتم حساب معيار العائد على التكاليف (دليل الربحية) من خلال المعادلة الآتية:

$$\text{دليل الربحية} = \frac{\text{القيمة الحالية لصافي التدفقات النقدية الداخلة}}{\text{القيمة الحالية لصافي التدفقات النقدية الخارجة (التكاليف الرأسمالية الأولية)}}$$

$$\text{دليل الربحية} = \frac{5094527932500}{2097310000000}$$

$$\text{دليل الربحية} = 2.429$$

$$1 < 2.429$$

$$\text{صافي معدل دليل الربحية} = \text{دلي الربحية} - 1 = 100 \times 1 - 2.429$$

$$\text{صافي معدل دليل الربحية} = 100 \times 1 - 2.429 = 142.9\%$$

ان معيار دليل الربحية حقق نسبة أكبر من واحد صحيح وان الشروع ذو ربحية اقتصادية جيدة أي ان المشروع يحقق نسبة بلغت 2.429 كعائد كلي على الوحدة الاستثمارية الكلية وصافي دليل الربحية حقق نسبة بلغت 142.9% وهذا يبين ان التدفقات المالية الداخلة أكبر من التدفقات النقدية أو المالية الخارجة ، ومن ثم فان المشروع المقترح للإنشاء مربح اقتصادياً وذو جدوى اقتصادية .

ج- معيار معدل العائد الداخلي :-

نقوم بحساب مؤشر معدل العائد الداخلي للمشروع من صافي التدفقات النقدية الداخلة ثم نختار سعر خصم وليكن (10%) ثم نحسب القيمة الحالية لسعر الخصم فان كانت النتيجة موجبة نزيد سعر الخصم بحيث لا يتجاوز (5%) عن سعر الخصم السابق وليكن سعر الخصم (15%) فتكون لدينا قيمتان موجبتان أو قيمتان موجبة وسالبة لصافي القيمة الحالية للتدفقات النقدية الداخلة ثم باستعمال سعر الخصم الأصغر (10%) وسعر الخصم الأكبر (15%) إذ يقع معدل العائد الداخلي للمشروع بين سعري الخصم كما في ملحق رقم (3) والمعادلات الآتية:-

$$\text{القيمة الحالية الأولى بسعر خصم 10\% - التكلفة الاستثمارية (الرأسمالية) الأولية}$$

$$3044248272500 - 2097310000000$$

$$= 946938272500 \text{ صافي القيمة الحالية لسعر خصم 10\%}$$

$$\text{القيمة الحالية الأولى بسعر خصم 15\% - التكلفة الاستثمارية (الرأسمالية) الأولية}$$

$$2127377775000 - 2097310000000$$

$$= 30067775000 \text{ صافي القيمة الحالية لسعر خصم 15\%}$$

$$\text{معدل العائد الداخلي} = 0.10 + \frac{(946938272500) \times (0.10 - 0.15)}{(30067775000 - 946938272500)} \times 100$$

$$= 0.10 + \frac{47346913625}{916870497500} \times 100$$

$$= 15.16\%$$

ان المشروع حقق عائد داخلي بنسبة (15.16%) أكبر من سعر الفائدة السائدة في السوق وهو (4-7%) المعتمد من قبل البنك المركزي العراقي ، فالمشروع لا يعتمد على القرض ولا توجد عليه فائدة ، إذ يعد المشروع مقبولاً اقتصادياً وله جدوى اقتصادية جيدة ، وتبين ان التدفقات النقدية والمالية المتحققة من المشروع أعلى من التدفقات النقدية أو المالية المتحققة من الفوائد في البنوك .

المطلب الثالث/ مفهوم التنمية الاقتصادية و دور النقل بالسكك الحديدية في تحقيق التنمية الاقتصادية في العراق

أولاً : مفهوم التنمية الاقتصادية

أ- المفهوم اللغوي والاقتصادي للتنمية : يعد النمو الاقتصادي الهدف الرئيسي للسياسة الاقتصادية سواء أكان البلد متقدماً أم نامياً ، فالنمو يتيح للمجتمع استهلاك مزيد من السلع والخدمات الاجتماعية ورفع المستوى المعاشي للأفراد ، وعليه فلكي تتحقق التنمية لا بد ان يكون هناك نمو⁽⁹⁾.

تعرف التنمية من الناحية اللغوية بانها النمو والكثرة والزيادة ، اذ يمكن القول : زكاة المال أي بمعنى الزيادة في المال وليس نقص المال، وهذا يتضح من خلال حديث لرسول الله (ص) " ما نقص مال امرئ من صدقة " ، وبناء على ذلك فان المنهج الإسلامي ينظر للتنمية بكونها وسيلة وليست غاية ، بمعنى انها وسيلة لرفع مستوى الانسان في الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والثقافية ، إذ بدون تنمية فان ذلك يعني استمرار حالة التخلف والجهل ، أي انه لولا التنمية لأدى ذلك إلى استمرار حالة التخلف والجهل ومع استمرار حالة التخلف يستمر ويتزايد الفقر ومع استمرار وتزايد حالة الفقر تتعذر جميع المقومات اللازمة لحياة حرة كريمة ، ومن دون التنمية فان الفوارق ستكون كبيرة بين الاغنياء والفقراء تتزايد وترتفع معدلاتها⁽¹⁰⁾.

أما من الناحية الاقتصادية فيبرز هذا المصطلح في علم الاقتصاد، ويعرف بأنه الانتقال من حالة الركود الى حالة الازدهار والنمو ومن هنا أصبح شيعوع هذا المصطلح منطلقاً لتصنيف الدول السائرة في طريق تحقيق النمو والتنمية⁽¹¹⁾.

لذلك يعد النقل عنصراً رئيسياً لتطوير المجتمعات وتقدمها وعموماً يقاس تقدم البلاد بمدى ملائمة وتقدم وسائل النقل فيها⁽¹²⁾، ويساهم النقل مساهمة فعالة في تقدم الدول اقتصادياً وصناعياً وثقافياً والربط بين المجتمعات المختلفة وان ملاحظة المداخل القومية للبلدان المتقدمة تبين مدى أهمية النقل والمواصلات إذ يشكل هذا القطاع حوالي (8%) من حجم الدخل القومي الأمريكي لسنة ١٩٧٦م في حين يشكل قطاع التشييد حوالي (5%)⁽¹³⁾.

ان نقل البضائع هو المهمة الأساسية للنقل ويأتي في المرتبة الثانية نقل الركاب من مكان إلى آخر ومن الضروري ان يكون النقل منخفض الكلفة نظراً لان هذا يعكس تماماً على تكاليف السلعة بالنسبة لنقل البضائع، أما فيما يتعلق بنقل الركاب والمسافرين فيجب ان تتناسب أجور النقل مع مستوى المعيشة⁽¹⁴⁾.

ولكل وسيلة نقل مميزات وعيوب ويمكن القول بأن السكك الحديدية ما زالت وستبقى وسيلة النقل الأساسية والرئيسية سواء بالنسبة لنقل البضائع أو بالنسبة لنقل الركاب إذ انها وسيلة نقل يمكن الاعتماد عليها اعتماداً مطلقاً لنقل جميع البضائع بدون استثناء سواء كانت خفيفة ام ثقيلة، وبتكاليف اقتصادية مناسبة ومعقولة جداً، قياساً بوسائل النقل الأخرى أيضاً ؛ فضلاً عن توفيرها للراحة والسرعة للمسافرين، وهي بذلك تكتسب أهمية اقتصادية كبيرة نظراً لمساهمتها الفعالة في الناتج القومي لما توفره من مزايا نقل اقتصادية مربحة بالنسبة لنقل السلع أو البضائع وكذلك نقل المسافرين⁽¹⁵⁾.

ب- المفهوم الإجرائي للتنمية :- تعرف بأنها عملية مجتمعية واعية تؤدي لإيجاد تحولات هيكلية ، التي تؤدي الى خلق قاعدة أو اطلاق طاقة انتاجية ذكية ، يتحقق بفعلها تزايد منتظم في متوسط انتاجية الفرد والقدرات المجتمعية ضمن إطار من العلاقات الاجتماعية الاساسية تعمل على توفير ضمان الامن القومي⁽¹⁶⁾.

وعليه بالإمكان تعريف التنمية على أنها : عملية تجمع بين الجهد الحكومي والعامل البشري معاً لغرض تحسين وتطوير المجال الاقتصادي والاجتماعي والثقافي ضمن خطة عمل محكمة ودقيقة وواعية يتم بواسطتها حفظ مصالح الاجيال الحالية والقادمة وضمان التوزيع العادل والصحيح للثروات الوطنية ، فضلاً عن مراعاة الجانب البيئي في ذلك⁽¹⁷⁾.

ثانياً : أهمية النقل بالسكك الحديدية

أ- الأهمية الاجتماعية للسكك الحديد

- يوفر مد سكة الحديد الكثير من المنافع والفوائد الاجتماعية وهي كالآتي⁽¹⁸⁾:-
1. تقديم الخدمات للمسافرين عامة لسكان المناطق التي سيمر بها خط السكة الحديدية الراغبين بالسفر ذهاباً وإياباً، ولجميع سكان المناطق أو المدن الواقعة في مسار الخط ، خاصة إذا ما تم تزويد مشروع سكك الحديد بخدمة القطارات السريعة، فضلاً عن القطارات الأخرى التي تتوقف في كل المحطات الواقعة على خط سكة الحديد ، وان مشروع السكة الحديدية للنقل بالقطار بارتباطه بشبكة خطوط السكك الحديدية الأخرى الداخلية والخارجية سيوفر خدمة النقل للمسافرين الراغبين بالنقل الى ايران واقطار الخليج العربي وبلاد الشام وفي كلا الاتجاهين .
 2. يسهم مشروع السكك الحديد في تطوير وانهاش المنطقة، وعلى سبيل المثال، المنطقة التي يتم فيها انشاء مشروع سكة الحديد مشروع دراستنا الحالية إقامة سكة الحديد، إذ ان هذا المشروع يعمل على انهاش المنطقة المحصورة بين منفذ زرباطية في محافظة واسط ومحافظة كربلاء المقدمة ، إذ يسهم في تطوير وانهاش جميع المدن والمناطق الواقعة على مسار السكة الحديدية وتسهيل دخول عدد كبير من السواح والزوار الأجانب والسكان المحليين بالأخص في الزيارات الدينية فضلاً عن رفع المستوى العمراني والتأثيرات الاجتماعية الناتجة من تنفيذ مرافق خدمية مختلفة ودور سكنية ومعامل وورش ومخازن على طول مسار الخط والتي هي احدى مكونات المشروع المهمة .
 3. يسهم مشروع مد السكك الحديدية في ازدياد حجم العمالة، وسهولة تنقلها لأغراض العمل، وسهولة الوصول إلى جميع الخدمات المتوفرة في جميع المدن الواقعة على مسار خط السكة الحديدية .
 4. يسهم مشروع السكة الحديدية في زيادة الشعور بالتماسك والترابط الوطني والقومي، فمن المعروف ان التطور العلمي وثورة الاتصالات قد أدت إلى ان العالم أصبح قرية صغيرة وأكثر ترابطاً؛ ولذلك فان تأثير ذلك سيكون أكبر بكثير على المستوى الوطني والقومي، من خلال توفير وسيلة نقل سريع تربط أجزاء الوطن الواحد، من خلال توفير وسيلة نقل سريع، أي عدم عزل أجزاء الدولة الواحدة، وما يجاورها من مناطق أخرى تربط الوطن الواحد .
- تقديم الفائدة سواء للحكومة المركزية وكذلك للمؤسسات والمحافظات وإداراتها المحلية بسهولة تنقل المسؤولين والعاملين ، وعليه يظهر دور النقل بواسطة السكك الحديدية على مستوى العلاقات الاجتماعية وتطورها ، فقد كان للنقل بواسطة خطوط السكك الحديدية التركيز على تغيير وتطوير البنية الاجتماعية والجغرافية ، عن طريق تسهيل الاتصال داخل وخارج البلاد ، كما انه يؤدي إلى تسهيل وصول الخدمات والمواد الطبية ، وكذلك نشر التوعية والتعليم والمعرفة؛ فضلاً عن السماح بتحقيق التوازن بين مختلف مدن ومناطق البلاد الواحدة من خلال البناء العمران ، إذ إن الطريق يحمل التقنيات والأفكار والطرق العلمية المحدثة ويقوم بأثرها مختلف المناطق الجغرافية ويزودها بما هو جديد هذا من ناحية ،

ومن ناحية أخرى فإنه يقدم عوامل تطوير البيئة الاجتماعية التي يسودها الركود والجمود في بعض المدن ، التي تؤدي إلى تغيير ظروف وطابع المعيشة نحو الأفضل⁽¹⁹⁾.

ب : الأهمية البيئية للسكك الحديدية :

تعد مشكلة التلوث البيئي من القضايا الحساسة التي بدأت تأثيراتها تظهر في عقد الستينات من القرن العشرين ويمثل قطاع النقل المصدر الرئيس لهذا التلوث بسبب اعتماد النقل على حرق الوقود ولكافة أنواع الوقود الأمر الذي أدى إلى انعكاسات سلبية بالنسبة للبيئة ونوعية الهواء بالتحديد؛ وذلك بسبب الغازات السامة والضارة التي تنتج عن عملية حرق أنواع الوقود التي من أهمها غاز ثاني أكسيد الكربون الناتج عن عمليات الحرق غير الكاملة وأكسيد النيتروجين والغازات الهيدروكربونية فضلاً عن مادة الرصاص الصادرة من احتراق بعض أنواع الوقود التي تحتوي هذه المادة بتركيباتها⁽²⁰⁾.

وأكدت الكثير من الدراسات أن المدن الكبرى تعاني مشكلة تلوث الهواء ونسبة عالية بلغت 60% من تلك التي تعاني منها المدن الصغيرة أو التي تعاني منها الضواحي، وتتباين درجة الاختلاف بين وسائط النقل المختلفة في التأثير من خلال افرازاتها لملوثات الهواء والماء وإحداث الضجيج والضوضاء وممارسة التأثير على الأراضي ، أما الطائرات فتعد مصدراً للضوضاء وبالأخص في حالة اقلاع وهبوط الطائرات وكذلك فإنها تسبب تلوثاً جويًا شديداً وتسهم المحركات النفاثة في تدمير طبقة الأوزون الجوية ، فضلاً عن قيام الكثير من البلدان المتقدمة بفرض الحظر على الطائرات التي لا تتطابق مواصفاتها مع المواصفات وعليه تعد وسيلة النقل بالسكك الحديدية سواء كانت جيدة التشغيل وخضعة للصيانة سوى نسبة قليلة أو محدودة من التلوث البيئي وتظل المشكلة الوحيدة والخطر بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية بيئياً هي عملية نقل المواد المشعة أو المتفجرة بالقطارات واحتمالية خروج القطارات عن السكة خاصة في حالة عدم الالتزام بمواصفات جيدة وعالية لصيانة القضبان الحديدية بشكل دوري ومكثف ، ونستنتج من هذا كله أن عملية النقل بواسطة السكك الحديدية هي الأفضل والأسلم بيئياً وأكثر وسائل النقل حفاظاً على البيئة وأن نسبة التلوث البيئي وتلوث الجو الذي يحصل في حالة النقل بالسكك الحديدية هي نسبة قليلة ومنخفضة مقارنة بوسائط النقل الأخرى⁽²¹⁾.

ج : الأهمية الاقتصادية للسكك الحديدية :

يعد قطاع النقل من أهم القطاعات التي حصل في محيطها تطور كبير والتي كان لها أثر كبير على التطور الاقتصادي بشكل عام ، فالنقل يسمح بتوسيع السوق واستثمار موارد مادية وبشرية لم تكن مستخدمة من قبل، ويزيد من الانتاج ويحسن من نوع الانتاج ، كما وأنه يقدم الوسيلة إلى انتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن الأكبر التي تكون فيها أكثر نفعاً ويساعد المشروعات والأشخاص على التوطن في الأماكن الملائمة فهو يزيل عدم المنفعة التي يفرضها بعد المسافة ، أي أنه يساعد على تشجيع التجار بين البلدين من خلال أثره الحركي فهو يعمل على استغلال الموارد غير المتنقلة لتنمية الزراعة والصناعة فضلاً عن الإيرادات التي تدخل ضمن موازنة الدولة وعليه فإن للنقل دوراً مهماً في رفد الموازنة بالإيرادات المتأتية من خلال نقل المسافرين والبضائع⁽²²⁾، وكما موضح في الجدول الآتي:-

١- الإيرادات المتحققة من نقل المسافرين

جدول (1) / الإيرادات المتحققة من نقل المسافرين للمدة (2010 – 2022)

السنوات	أعداد المسافرين بأجر ألف مسافر (1)	معدل النمو للمسافرين % (2)	الإيرادات المتحققة من نقل المسافرين بأجر / مليون دينار (3)	معدل النمو للإيرادات % (4)
2010	212	-	2334	-
2011	178	-16.0	1941	-16.8
2012	148	-16.8	1589	-18.1
2013	134	-9.4	1488	-6.3
2014	146	8.9	1967	32.1
2015	393	169.1	4652	136.5
2016	417	6.1	4140	-11.0
2017	435	4.3	4313	4.1
2018	529	21.6	4470	3.6
2019	435	-17.7	4013	-10.2
2020	77	-82.2	737	18.2
2021	127	64.9	1079	-99.8
2022	143	12.5	1319	22.2

المصدر: العמוד (2)، (4) من عمل الباحث بالاعتماد على :

بيانات وزارة النقل ، الشركة العامة للسكك الحديدية العراقية ، التقرير الإحصائي ، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات ، 2023 ، سنوات متفرقة .

وبلاحظ من خلال الجدول أعلاه ان معدل النمو للمسافرين قد انخفض في السنوات (2011 و 2012 و 2013 و 2014) بسبب أحداث الإرهاب التي تعرض لها العراق في تلك السنوات مما أدى إلى عزوف المسافرين عن السفر بواسطة القطارات وخصوصاً في سنة (2014) والتي شهدت سقوط محافظة الموصل وبعض محافظات العراق بين الارهاب الداعشي الذي تسبب في تخريب الكثير من محطات النقل للمسافرين ، أما في سنة (2015) بدأت أعداد المسافرين بالزيادة بمعدل كبير وما تلاه بعد عمليات التحرير التي حصلت لتقل هذه الأعداد بنسبة كبيرة في (2019-2020) بسبب جائحة كورونا وتداعياتها التي حصلت في بداية سنة (2020) الأمر الذي أدى إلى انخفاض بشكل كبير في الإيرادات المتحققة من أعداد المسافرين. أما بخصوص معدل نمو إيرادات نقل المسافرين فقد انخفضت خلال في السنوات (2011 و 2012 و 2013 و 2014) بسبب أحداث الإرهاب التي تعرض لها العراق في تلك السنوات مما أدى إلى قلة الإيرادات المتحققة في هذه السنوات من نقل المسافرين بسبب انخفاض أعدادهم ، أما في سنة (2015) فقد ازدادت هذه الإيرادات

بعد بدء عمليات التحرير من عصابات داعش الارهابية ثم عادت وانخفضت هذه الإيرادات خلال سنة (2020) بسبب تفشي جائحة كورونا إذ بلغت حوالي (4221) مليون دينار⁽²³⁾

جدول (2)/ الإيرادات المتحققة من نقل البضائع بواسطة سكك الحديد للمدة من (2010 – 2022)

السنوات	كمية البضائع المنقولة بأجر ألف/طن (1)	معدل نمو % (2)	الإيرادات المتحققة من نقل البضائع بأجر/مليون دينار (4)	معدل النمو % (4)
2010	335	-	11607	-
2011	660	97.0	10084	-13.1
2012	850	28.7	10096	0.1
2013	1703	100.3	11575	14.6
2014	1067	-37.3	7022	-39.3
2015	318	-70.1	3316	-52.7
2016	52	-83.6	819	-75.3
2017	104	100	1560	90.4
2018	356	242.3	4644	197.6
2019	372	4.4	5206	12.1
2020	1293	247.5	4221	-18.9
2021	593	-99.5	16080	280.9
2022	407	-31.3	17764	10.4

المصدر : العמוד (2) ، (4) من عمل الباحث بالاعتماد على:

- بيانات وزارة النقل ، الشركة العامة للسكك الحديدية العراقية ، التقرير الاحصائي ، مديرية احصاءات النقل والاتصالات ، 2023 ، سنوات متفرقة .

من خلال الجدول أعلاه يتضح: أن معدل نمو كمية البضائع المنقولة بأجر قد انخفض بشكل كبير خلال سنة (2014) نتيجة للأحداث الإرهابية التي تعرض لها العراق في محافظة الموصل والمحافظات القريبة عليها مثل: صلاح الدين وكركوك، الأمر الذي أدى إلى توقف نقل البضائع عبر شبكة خطوط السكك الحديدية الشمالية وتضررها بشكل كبير ، إضافة إلى الأضرار التي لحقت بخطوط شبكة السكك الحديد المارة عبر محافظة بغداد – البصرة وشبكة خطوط السكك الحديدية التي تربط بغداد بمحافظات الفرات الأوسط نتيجة لقدمها وعدم إجراء الصيانة الدورية اللازمة لها ليعود معدل نمو نقل البضائع بالارتفاع في سنة (2018) نتيجة لتحسن الأوضاع الأمنية في المحافظات التي تمر بها خطوط السكك الحديدية وخصوصاً بعد تحرير هذه المناطق من سيطرة عصابات داعش الإرهابية ، وعادت معدلات نمو نقل البضائع بأجر بالانخفاض خلال سنة (2021) بسبب تفشي جائحة كورونا وتداعياتها وما صاحبها من إجراءات العزل وحظر التجوال وانخفاض النشاط الاقتصادي في ذلك الوقت.

أما بخصوص الإيرادات المتحققة من نقل البضائع بأجر فقد انخفضت خلال سنة (2014) بسبب الأحداث الإرهابية التي حدثت في العراق وما رافقها من أعمال تخريبية للبنى التحتية بالإضافة إلى توقف نقل البضائع عبر شبكة خطوط نقل السكك الحديدية للمنطقة الشمالية ، لتعاود الارتفاع في سنة (2018) بعد تحرير المحافظات التي كانت تحت سيطرة تنظيم داعش الإرهابي وانتعاش الحالة الاقتصادية بعد استقرار الأوضاع الأمنية لتعاود معدل النمو للإيرادات المتحققة من نقل البضائع بأجر بالانخفاض مرة أخرى سنة (2020) نتيجة تفشي جائحة كورونا وما صاحبها من أوضاع مرت بها المحافظات العراقية من ركود اقتصادي وتنفيذ إجراءات العزل وحظر للتجوال الأمر الذي أدى إلى انخفاض كبير في كميات نقل البضائع المنقولة بأجر عبر خطوط السكك الحديدية للقطارات، أما في سنة (2021-2022) فقد ازداد معدل نمو الإيرادات المتحققة لنقل البضائع بأجر بعد انحسار موجة جائحة كورونا وعودة الحالة الاقتصادية للانتعاش مجدداً (24).

المطلب الرابع / رؤية استراتيجية حول مستقبل المحافظة عند تنفيذ هذا المشروع .

إنَّ محافظة واسط تعد من المحافظات الواعدة في مجال التنمية الاقتصادية لما تمتلكه من مقومات مهمة في قطاعات اقتصادية يمكن من خلالها تحقيق أعلى الإيرادات المحلية التي من شأنها ردف الموازنة العامة للدولة العراقية؛ فضلاً عن التطور التنموي في محافظة واسط ، الأمر الذي يجعل من إقامة مشروع مد سكة حديد لقطار من منفذ زرباطية لكربلاء المقدسة عاملاً مهماً لتحقيق إيرادات كبيرة لمحافظة واسط سواء من ناحية نقل المسافرين المحليين والإيرانيين أو من ناحية نقل البضائع والمنتجات التي يتم استيرادها من الجانب الإيراني .

كما ان لتنفيذ مشروع إقامة سكة حديد لقطار من منفذ زرباطية لكربلاء المقدسة فائدة اجتماعية كبيرة تتمثل في تخفيض نسب البطالة المحلية وتوفير فرص عمل كثيرة لسكان محافظة واسط بشكل عام والمناطق التي يمر منها خط السكة الحديد بشكل خاص؛ إذ إن إقامة هذا المشروع ستساعد على التوطن الصناعي وإنشاء المشاريع الصناعية والزراعية وسهولة نقل الموظفين والعاملين وكذلك نقل البضائع والسلع المنتجة.

كما أن إقامة مشروع إنشاء سكة حديد لقطار من منفذ زرباطية لكربلاء المقدسة سيقفل من الزخم المروري الكبير والازدحامات المرورية خصوصاً أيام المناسبات الدينية نتيجة للأعداد الكبيرة من الزوار المحليين والإيرانيين وسيعمل هذا المشروع على تخفيض نسب الحوادث المرورية التي تحصل على الطرق البرية .

الاستنتاجات والتوصيات

أولاً : الاستنتاجات

1. يعد المشروع مقبول ومربح من الناحية الاقتصادية، إذ انه حقق صافي قيمة حالية موجبة بلغت (2.927.217.932.500) .
2. ان النقل بالسكك الحديدية لا يقتصر على زيادة النمو الاقتصادي فقط وانما في تحسين بيئة الموقع وزيادة التشغيل وتقليل البطالة ، فضلاً عن تحسين إمكانية الوصول وزيادة الترابط بين المناطق .
3. يعد النقل بالسكك الحديدية من وسائل النقل الآمنة بالنسبة للمسافرين وحتى في نقل البضائع .
4. عانت السكك الحديدية في العراق من تآكل في سير القطارات نتيجة تقادم وتهالك معظم خطوط السكك الحديدية فضلاً عن الترددي في الوضع السياسي والأمني والأحداث الاقتصادية التي مر بها البلد .

5. تعد مدة الاسترداد من أهم المعايير التي تبين هل ان المشروع مقبول أم لا، وان مدة استرداد المشروع المقترح هي (6.5) ستة سنوات وخمسة أشهر وهذا دليل جيد على ان المشروع استرد أمواله على مدة ستة سنوات وخمسة أشهر على الرغم من ان عمره الافتراضي (30) سنة وهي مدة مقبولة .

6. المشروع مقبول اقتصادياً من خلال معيار معدل العائد على التكاليف ، إذ كانت القيمة أكبر من الواحد الصحيح .

ثانياً : التوصيات

1. ضرورة العمل على تطوير النقل بالسكك الحديدية كونه يعد وسيلة نقل آمنة ، فضلاً عن دورها في ردف الموازنة بالإيرادات
2. ضرورة الاهتمام بقطاع النقل بالسكك الحديدية كونه يقلل من حجم الزخم المروري خاصة في المناسبات الدينية لقدرته على استيعاب أعداد كبيرة من المسافرين .
3. ضرورة الابتعاد عن الهدر المالي في مشاريع غير مجدية اقتصادياً أو اجتماعياً أو بيئياً والتوجه نحو المشاريع ذات المردود المربح للبلد مثل مشاريع السكك الحديدية .
4. العمل على تشجيع التمويل من أجل الحصول على الهياكل الأساسية في مجال النقل بالسكك الحديدية .
5. العمل على تشجيع الاستثمار الأجنبي وتوفير بيئة آمنة له من أجل الاستثمار في قطاع السكك الحديدية بواسطة شركات عالمية متخصصة .
6. ضرورة تطوير أداء عمل الشركة العامة للسكك الحديدية باعتبار انها المسؤولة عن هذا القطاع وتقديم الخدمات للمسافرين، فضلاً عن نقل البضائع .
7. الأخذ بعين الاعتبار تأهيل وصيانة كافة المحطات الحالية من أجل القيام بواقع السكك الحديدية.

المصادر:

(1) EDMIND.J.GUBBINSM , operations Transport Managing , London , Bagekogan , 1988 , P. 34 .

(2) منتهى طعيمة عناد ، واقع سكك الحديد في العراق وسبل تنميتها ، مجلة كلية التربية ، جامعة واسط ، العدد الثالث والأربعون ، الجزء الأول ، آيار ، 2021 ، ص 213 .

(3) منتهى طعيمة عناد ، مصدر سابق ، ص 213 .

(4) Hay/w.w Rail road Engineering , John wileg and Sons , Newyork 1973 . P.49 .

(5) غازي نصري بوغوص ، التوازن بين نقل البضائع على السكك الحديدية والطرق البرية في القطر ، هيئة النقل والمواصلات ، العراق ، 1984م ، ص 87 .

(6) علي جبار كاظم ، مصدر سابق ، ص 30 .

(7) م. منتهى طعيمة عناد ، مصدر سابق ، ص 228 .

(8) سماح صباح علوان ، التحليل الجغرافي لكفاءة السكك الحديدية في العراق للمدة من (2009-2018) ، جامعة بغداد / كلية التربية للبنات – قسم الجغرافية ، مجلة الآداب ، ملحق العدد 132 ، آذار 2020 ، ص 271 .

- (9) نور عبد الستار ، انماط النمو الاقتصادي في دول ريعية مختارة مع امكانية تطبيقها في العراق ، رؤية مستقبلية ، اطروحة دكتوراه ، جامعة واسط ، كلية الإدارة والاقتصاد ، 2018 ، ص 8 .
- (10) غازي بن عبد الرحمن القصبي، التنمية الاسئلة الكبرى، المؤسسة العربية للنشر والتوزيع، بيروت، ط2 ، ٢٠٠٦ ، ص 23 .
- (11) محرز بوشنب ، تأثير البعد البيئي على التنمية المحلية في الجزائر، مذكرة ماستر ، جامعة الجزائر ، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية ، قسم التنظيم السياسي والاداري ، ٢٠١٥ - ٢٠١٦ ، ص 29 .
- (12) طارق الزيدي ، علي عبد المنعم ، هندسة النقل والمرور ، مصر ، منشورات جامعة الإسكندرية ، 1982م.
- (13) Willam /p. Albereh. Microeconomic Prentices prentice , Holl. Londen/1979/P. 39.
- (14) Willam .G & Mackie , Economic & Transportation policy , Great Britain , George Allen & Unwin Itd 61975 , P. 43.
- (15) محمود توفيق سالم ، مصدر سابق ، ص 21 .
- (16) هشام مصطفى الجمل، دور الموارد التربوية في تحويل التسمية بين النظام المالي الإسلامي والنظام المالي الوضعي دراسة مقارنة ، الجامعي، مصر الاسكندرية ، د س ن ، ص 20 .
- (17) محرز بوشنب ، مصدر سابق ، ص 32 .
- (18) علي جبار كاظم ، مصدر سابق ، ص 33 – 34 .
- (19) حورية شبي ، استخدام استراتيجية النقل الذكي كأداة لدعم النقل المستدام ، دراسة متطلبات التطبيق في النقل البري في الجزائر ، مذكرة دكتوراه ، جامعة محمد بوضياف المسيلة ، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير ، قسم علوم التسيير ، 2016م / 2017م ، ص 42 .
- (20) صالح وهبي ، الانسان والبيئة والتلوث البيئي ، دار الفكر للتوزيع ، دمشق ، ٢٠٠٢ ، ص ١٠٩ .
- (21) فريد شعبان ، وسائل النقل مصدر التلوث الرئيس في العالم ، مجلة البيئة والتنمية ، بيروت ، ايلول ٢٠٠٤ .
- (22) محمود توفيق سالم ، هندسة النقل والمرور ، دار الراتب للأبحاث الجامعية – بيروت ، 1983م ، ص 19 .
- (23) وزارة التخطيط / الجهاز المركزي للإحصاء ، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات ، إحصاء نشاط سكك الحديد لسنة 2022م ، نيسان ، 2023 ، ص 2-3 .
- (24) وزارة التخطيط / الجهاز المركزي للإحصاء ، مصدر سابق ، ص 5.

الملاحق:-

ملحق (1)

البيانات المستخدمة لتطبيق المعايير الربحية التجارية

البيانات	النوع	ت
30 سنة	عمر المشروع الافتراضي	1
2.097.310.000.000	التكلفة الرأسمالية الأولية للمشروع	2
323.542.500.000	الأرباح السنوية	3
544.960.000.000	قيمة الخردة (الانقاص) نحصل على قيمة الخردة (الانقاص) من خلال المعادلات التالية : الاندثار = التكاليف الاستثمارية المبدئية - قيمة الخردة / عمر المشروع الافتراضي قيمة الخردة = عمر المشروع الافتراضي قيمة الخردة = التكاليف الاستثمارية المبدئية - (الاندثار * عمر المشروع الافتراضي) قيمة الخردة = 2.097.310.000.000 - (51.745.000.000 * 30) قيمة الخردة = 2097.310.000.000 - 1.552.350.000.000	4

	= 544.960.000.000 قيمة الخردة (الانقاص)	
323.542.500.000	متوسط صافي التدفق السنوي يمكن الحصول على صافي التدفق السنوي من خلال المعادلة التالية : مجموع التراكمي الصافي التدفقات النقدية السنوية / عمر المشروع الافتراضي $\frac{9.706.275.000.000}{30} =$ متوسط صافي التدفق السنوي 323.542.500.000 = متوسط صافي التدفق السنوي	5

ملحق (2)

بيانات معيار صافي القيمة الحالية ومعيار العائد على التكاليف (دليل الربحية)

السنوات	القيمة الحالية للدينار بسعر خصم (5%)	صافي التدفقات النقدية السنوية	القيمة الحالية = التدفق النقدي السنوي × سعر الخصم
1	0.952	323542500000	308012460000
2	0.907	323542500000	2934353047500
3	0.863	323542500000	279217177500
4	0.822	323542500000	265951935000
5	0.783	323542500000	253333777500
6	0.746	323542500000	241362705000
7	0.710	323542500000	2299715175000
8	0.676	323542500000	218714730000

208361370000	323542500000	0.644	9
198331552500	323542500000	0.613	10
188948820000	323542500000	0.584	11
179889630000	323542500000	0.556	12
171477525000	323542500000	0.530	13
163388962500	323542500000	0.505	14
155623942500	323542500000	0.481	15
148182465000	323542500000	0.458	16
141064530000	323542500000	0.436	17
134270137500	323542500000	0.415	18
127799287500	323542500000	0.395	19
121651980000	323542500000	0.376	20
115828215000	323542500000	0.358	21
110327992500	323542500000	0.341	22
105151312500	323542500000	0.325	23
100298175000	323542500000	0.310	24
95445037500	323542500000	0.295	25
90919442500	323542500000	0.281	26
86385847500	323542500000	0.267	27
82503337500	323542500000	0.255	28
78297285000	323542500000	0.242	29
200624077500	323542500000	0.231	30

	+		
	544960000000		
	= 868502500000		
5.094.527.932.500	9706275000000	15.33	المجموع

ملحق (3)

معييار معدل العائد الداخلي

السنوات	القيمة الحالية للدينار بسعر خصم (10%)	التدفقات النقدية السنوية	صافي القيمة الحالية للتدفقات النقدية السنوية بسعر خصم 10%	القيمة الحالية بسعر خصم 15%	التدفقات النقدية السنوية	صافي القيمة الحالية للتدفقات النقدية السنوية بسعر خصم 15%
1	0.909	323542500000	294100132500	0.869	323542500000	281158432500
2	0.826	323542500000	267246105000	0.756	323542500000	244598130000
3	0.751	323542500000	242980417500	0.657	323542500000	212567422500
4	0.683	323542500000	220979527500	0.571	323542500000	184742767500
5	0.620	323542500000	200596350000	0.497	323542500000	160800622500
6	0.564	323542500000	182477970000	0.432	323542500000	139770360000
7	0.513	323542500000	165977302500	0.375	323542500000	121328437500
8	0.466	323542500000	150770805000	0.326	323542500000	105474855000
9	0.424	323542500000	137182020000	0.284	323542500000	91886070000
10	0.385	323542500000	124563862500	0.247	323542500000	79914997500
11	0.350	323542500000	113239875000	0.214	323542500000	69238095000
12	0.318	323542500000	102886515000	0.186	323542500000	60178905000

52413885000	323542500000	0.162	93503782500	323542500000	0.289	13
45619492500	323542500000	0.141	85091677500	323542500000	0.263	14
39472185000	323542500000	0.122	77326657500	323542500000	0.239	15
34295505000	323542500000	0.106	70208722500	323542500000	0.217	16
29765910000	323542500000	0.092	63737872500	323542500000	0.197	17
25883400000	323542500000	0.080	57914107500	323542500000	0.179	18
22647975000	323542500000	0.070	52737427500	323542500000	0.163	19
19736092500	323542500000	0.061	47884290000	323542500000	0.148	20
17147752500	323542500000	0.053	43678237500	323542500000	0.135	21
14882955000	323542500000	0.046	39472185000	323542500000	0.122	22
12941700000	323542500000	0.040	35913217500	323542500000	0.111	23
11000445000	323542500000	0.034	32677792500	323542500000	0.101	24
9706275000	323542500000	0.030	29765910000	323542500000	0.092	25
8412105000	323542500000	0.026	26854027500	323542500000	0.083	26
7117935000	323542500000	0.022	24589230000	323542500000	0.076	27
6147307500	323542500000	0.019	22324432500	323542500000	0.069	28
5500222500	323542500000	0.017	20383177500	323542500000	0.63	29
13027537500	323	0.015	49504642500	323542500000 + 544960000000	0.057	30
2127377775000			3044248272500	868502500000		المجموع