

آثار معوقات النقل البري على مستويات الأسعار في العراق خلال المدة (1995 - 2009 م)

(دراسة استطلاعية)

أ.م. د. خليل إسماعيل إبراهيم

جامعة بغداد / مركز بحوث السوق وحماية المستهلك

Email : dr.khalil.ismail@gmail.com

المستخلص:

في ظل ظروف العراق السياسية والأمنية والاقتصادية خلال المدة (1995-2009) ظهرت معوقات في مجال قطاع النقل البري انعكست سلباً على مستويات الأسعار فالأوضاع السياسية خلال مدة البحث كانت وما زالت في غاية الاضطراب والتعقيد وقد أثرت على الأمن والنشاط الاقتصادي، إذ أن تراجع النشاط الاقتصادي أدى إلى تفاقم في مستويات الأسعار وكان من بين أهم العوامل التي أدت إلى تصاعد مستويات الأسعار هي المعوقات في مجال النقل البري كما يمكن ملاحظة ذلك من خلال متابعة هذا البحث، وقد توصل البحث إلى مجموعه من الاستنتاجات والتوصيات :

من الإستنتاجات

- أن قطاع النقل بدلاً من أن يكون متغيراً مساعداً في تسهيل النشاط الاقتصادي اشتمل على الكثير من المعوقات بسبب الظروف الأمنية التي نشأت منذ عام 2003م وكذلك بسبب تخلف بعض مفاصل هذا القطاع لاسيما السكك الحديدية .

- أن أصحاب المركبات يعانون وضعاً معاشياً صعباً بسبب عدم تناسب التكاليف التي يتحملونها مع الدخول التي يحصلون عليها وساهم إفتقاد الدعم الحكومي في زيادة معاناة السائقين .

وأما أهم التوصيات

فبما أن معوقات النقل هي معوقات مهمة فمن الضروري القيام بجهد مناسب للدراسة والبحث لما يواجه هذا القطاع من معوقات لغرض الإحاطة بها وإقتراح الحلول المناسبة بصدد ذلك بإشراف الجهات ذات العلاقة .

The Effects of Road Transportation Obstacles On the Prices Levels in Iraq from (1995 to 2009)

Khalil Ismail Ibrahim

Abstract

Under political, security, and economic conditions of Iraq through the period (1995-2009), obstacles appeared in the road transport sector reflected negatively on the price levels. The political situation during the period of research, was and still in very confusion and complexity, and all of that affected on the security and economic activity, and this led to decline in Economic activity and worsening exacerbate price levels and was one of the most important factors that led to the escalation of price levels are the obstacles in the field of road transport, as can be seen through the follow-up of this research, research has reached to a set of conclusions and recommendations:

Conclusions

-The transport sector, instead of being a contributing variable in facilitating economic activity consisted of a lot of obstacles because of security conditions that the happened since 2003 and also because of the failure of some joints of this sector, especially railways.

-The owners of vehicles Suffer from a difficult financial situation because of the disproportionate costs placed on them with income that is acquired and contributed to the lack of government support in increase the suffering of the drivers.

The most important recommendations

-Since the transport obstacles are important, it is necessary to do a proper effort to study obstacles that faces this sector for the purpose of briefing and propose appropriate solutions through participating with the relevant authorities.

المقدمة :

تؤثر في مستويات الاسعار متغيرات عديدة ، منها العوامل الاقتصادية مثل النمو الاقتصادي او الانكماش اذ انها تنعكس على مستويات الاسعار ، وتمارس ظروف النقل بشكل واضح على مستويات الاسعار اذ ان النقل يؤثر في تكاليف الانتاج ومن ثم في مستويات الاسعار لذا تعمل الدول على تحسين ظروف النقل لأجل العمل على تهيئة الظروف المناسبة للنشاط الاقتصادي.

وقد أحاطت بقطاع النقل البري في العراق خلال المدة (1995 – 2009 م) ظروف - مالية وأمنية صعبة ، مما إنعكس سلباً على مستويات الأسعار .

مشكلة البحث :

هناك مجموعه من المعوقات في قطاع النقل البري تنعكس سلباً على مستوى الأسعار .

فرضية البحث

ينطلق هذا البحث من فرضيه مفادها:

- (1) لا يتأثر النقل البري بالأمن
 - (2) لا يتأثر النقل البري بالاقتصاد .
- ويمكن أجمال ذلك بفرضية واحدة وهي : عدم تأثير معوقات النقل البري على مستويات الأسعار.

هدف البحث

يهدف البحث الى تتبع المعوقات في مجال قطاع النقل البري وبيان انعكاساتها على مستويات الأسعار .

منهجية البحث :

إعتمد البحث منهجيه إستنتاجيه، إذ أنه :

- بدا بوضع إفتراضات تتعلق بالنقل والآثار التي يمكن أن تنعكس منه على مستويات الأسعار .
- القيام بإستخلاص للنتائج التي ترتبت على الفرضيات المعتمده .
- وأخيراً محاولة التثبت أو إختبار الإستنتاجات التي جرى التوصل اليها بالإستنتاج المنطقي قدر المستطاع (بيترسون ، 1967 : 359) .

هيكالية البحث :

من خلال المتابعه للمتغيرات الفاعلة في مجال قطاع النقل البري ، وبيان آثارها على مستويات الأسعار فقد قسم البحث على ثلاثة محاور هي :-

المحور الأول :

مفهوم النقل والعوامل المؤثره في قطاع النقل البري

أ - مفهوم النقل

ب- العوامل المؤثره في قطاع النقل البري

1- تغير اسعار المشتقات النفطية .

2- التخلف التقني(التكنولوجي) في مجال قطاع النقل البري.

3- قدم النظام المروري .

4- آثار الوضع الأمني .

5 - الدعم الحكومي .

المحور الثاني :

تغيرات مستويات الأسعار في قطاع النقل البري خلال المدة (1995-2009م).

المحور الثالث : الجانب العملي (الاستطلاعي) .
الاستنتاجات والتوصيات

المحور الأول

مفهوم النقل والعوامل المؤثرة في قطاع النقل البري :

أ- مفهوم النقل

النقل : هو تحويل الشيء من موضع إلى موضع (الرازي ، الطبعة السادسة : 582) .
والنقل البري هو النقل الذي يكون فوق اليابسة بطرقه ووسائله كافة ، ويمكن تمييز ثلاثة أنواع من النقل البري:
أ- النقل بالطرق البرية (الطرق الترابية والمعبدة) .
ب- النقل بالسكك الحديدية .
ت- النقل بالأنابيب (نقل مصادر الطاقة السائلة والغازية) .

(Wu .Ang and others,2009:1-641)

والنقل (transportation) يُعد أحد مساعدات (ancillaries) التجارة (Hanson , 1967) ،
(410).

ب- العوامل المؤثرة في قطاع النقل البري

تؤثر في قطاع النقل البري العديد من العوامل إلا أنه يمكن الإشارة الى أهمها:

1- تغير أسعار المشتقات النفطية .

إذ ان أسعار المشتقات النفطية التي يستخدمها أصحاب المركبات ، وهي البنزين وزيت الكاز كانت في السنوات الماضية منخفضة ، مما ساعد أصحاب المركبات على تجاوز بعض المعوقات التي كانوا يواجهونها في عملهم مما يعود عليهم بإرباح مقبولة ، إلا أن تلك الأسعار تصاعدت بشكل ملفت للنظر إذ زاد سعر البنزين بأكثر من (10-20) ضعف فبعد أن كان سعر البنزين يتراوح بين (20-50) دينار للتر الواحد (20 دينار للبنزين العادي و50 دينار للمحسن) أصبح سعره يزيد على (450) ديناراً للتر الواحد ، وهكذا سعر زيت الكاز .

وعلى الرغم من المسوغات التي كانت تساق لتبرير تلك الزيادات ، ومنها أن العراق كان ملزماً أمام الهيئات الدولية المؤثرة في موضوع الديون الخارجية التي ترتبت على البلاد في السنوات الماضية بإجراء تصحيحات في آليات السوق وكذلك من أجل تقليل تهريب المشتقات النفطية إلى دول الجوار ، إلا أنه مما لا شك فيه أن تلك الزيادات كان لها وما يزال آثار سلبية في نشاط قطاع النقل البري ، إذ أنه في ظل بطالة الموارد البشرية يلاحظ تباطؤ حركة النقل في المرائب ولاسيما بين المحافظات ، إذ أن زيادة أسعار المشتقات النفطية انعكست على ارتفاع أجور النقل التي أصبحت مرتفعة مما قلل من حركة المسافرين ومن ثم دخول أرباح العاملين في مجال النقل البري.

وعلى الرغم من عدم وجود إحصاءات دقيقة وشاملة عن عدد المسافرين في العراق إلا أنه يمكن الاستعانة بإحصاءات المسافرين المنقولين ضمن نشاط مصلحة نقل الركاب للسنوات (1996 - 2009 م) وكما يلي :

جدول (1)

عدد المسافرين المنقولين ضمن نشاط مصلحة نقل الركاب خلال المدة (1996-2009م)

السنة	عدد المسافرين المنقولين (بالألف)	معدل التغير السنوي(*) %
1995	279199	-
1996	254950	(9,5)
1997	279371	8,7
1998	228486	(22,3)
1999	125083	(82,7)
2000	149342	16,2
2001	90232	(5,56)
2002	127300	29,1
2003	10965	(1061)
204	8236.6	(33,1)
2005	8034	(2,5)
2006	5931.3	(35,5)
2007	5642	(5,1)
2008	5996	5,9
2009	6754	11,2

(*) معدل التغير السنوي من عمل الباحث وان الارقام بين الاقواس تعني أنها سالبة

المصدر: سنة 1995: الجهاز المركزي للإحصاء-العراق - المجموعه الإحصائية السنويه 2007 ص185
السنوات (1996-2009) (الجهاز المركزي للإحصاء-العراق- المجموعه الإحصائية السنويه
(2010-2011) ص215 .

وعند التمعن في معدلات التغير السنويه يمكن ملاحظة ان هذه المعدلات في تراجع في غالبية سنوات فترة البحث وهذا يقود الى نتائج سلبية كثيرة لعل أهمها حصول ركود في هذا القطاع مما يعني مزيد من المعانات التي يتكبدها العاملون في هذا القطاع . وعن عدد المسافرين وكميات البضائع ضمن نشاط سكك الحديد للسنوات (2005-2009) توفرت البيانات الآتية .

جدول (2)

عدد المسافرين وكميات البضائع ضمن نشاط سكك الحديد خلال المدة (2005-2009م)

السنة	عدد المسافرين المنقولين (ألف مسافر)	معدل التغير السنوي* %	كمية البضائع المنقولة بأجر (ألف طن)	معدل التغير السنوي %
2005	6	-	234	-
2006	18	200	259	10,7
2007	4	(77,8)	165	(36,3)
2008	107	2575	432	161,8
2009	219,8	105,4	644	49,1

(*) معدل التغير السنوي من عمل الباحث وان الأرقام بين الأقواس تعني أنها سالبة
المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على: الجهاز المركزي للإحصاء - العراق - المجموعه الإحصائية السنويه
(2010-2011) ص220

يتضح من البيانات الظاهرة في الجدولين (1) و (2) أن عدد المسافرين ضمن نشاط مصلحة نقل الركاب والسكك الحديد خلال مدة البحث في تراجع في أغلب السنوات ، وإن كمية البضائع المنقولة شهدت تراجعاً في بعض هذه السنوات وهي السنوات التي تظهر معدلات التغير السنوي لها سالبة مما ينعكس سلباً على قدرة المواطنين للاستفادة من نشاط النقل في هذين المرفقين ومن ثم اضطرارهم للتوجه إلى البديل الآخر ، وهو نشاط القطاع الخاص ، ومما لاشك أنه يدفع بدوره إلى ارتفاع أسعار النقل في هذا القطاع ، وانعكاس ذلك على مستويات الأسعار التي شهدت تصاعداً مضطرباً كما يتضح ذلك في الجدول(3)

2- التخلف التقني (التكنولوجي) في المجال النقل البري .

أحاطت بقطاع النقل البري ظروف تقنيه (تكنولوجيه) غايه في الصعوبه ذلك لأن الوضع الإقتصادي خلال مدة البحث لم يكن ليساعد على توظيف الموارد في هذا القطاع إذ ان الدوله كما هو معلوم كانت تحاول جاهده توفير المواد الإستهلاكيه بالدرجه الأولى ببسبب فرض الحصار الإقتصادي منذ عام 1990 ، هذا فضلاً عن آثار المرحله السابقه التي مر بها البلد وما تركته من آثار سواء أكان ذلك فيما يتعلق بالحرب العراقيه - الإيرانيه (1980-1988) او ماتسمى بحرب الخليج الأولى وكذلك آثار حرب الخليج الثانيه (1990) التي نتجت بسبب تعقيدات الوضع بين العراق والكويت وما ترتب على العراق من اعباء ماليه مازال البلد يعاني من آثارها مما جعل قطاع النقل كغيره من القطاعات يعاني من قدم الآليات والطرق وسكك الحديد ، فعلى سبيل المثال لا الحصر يلاحظ أن شركة سكك الحديد لغاية عام (2013) لديها (414) قاطره إلا أن العامله منها هي (72) أي ما نسبته (17,4%) (*) كما يتضح مقدار التخلف في آليات شركة

(*) لقاء مع السيد مدير البحوث والدراسات في الشركه العامه للسكك الحديد بتاريخ 1/9 / 2013.

السكك الحديدية بإنخفاض السرعة التي تسير بها القطارات إذ لا تزيد على (50 كم/ ساعة) في حين السرعة التصميمية تتراوح بين (120-150) كم/س كما ان الإفادة من بعض الخطوط مثل خط بغداد- القائم والذي يعد من أهم خطوط سكك الحديد في العراق لا تتجاوز 4,8% (الحياني ، 2013 : 35) ، وبعد تغيير النظام حصل اهتمام ملحوظ بقطاع النقل ، إذ توافرت ناقلات حديثة إلا أن قطاع النقل بصورة عامة لا يزال يعاني من الآثار السابقة ، إذ هناك العديد من أصحاب السيارات لازالوا غير قادرين على تجديد آلياتهم ، وذلك نظراً للصعوبات المالية ، كما أن الدولة أيضاً لازالت تعاني من تباطؤ التجديد فيما يتعلق بسكك الحديد على الرغم من التصريحات والوعود بتحديث منظومة السكك وشراء قاطرات جديدة ، وذلك لان تجديد منظومة السكك يحتاج الى موارد مالية غير قليلة لا تتوفر في الوقت الحاضر ، ضللاً عن الفساد المالي والإداري الذي يساهم في ضياع بعض هذه الموارد كما أن الكثير من الشوارع مازالت تعاني من التخسفات نتيجة التنفيذ المتخلف لبعض الطرق فضلاً عن أن الحرارة المرتفعة التي لها تأثير بيئياً على الطرق إذ أن ارتفاع درجة الحرارة إلى أكثر من (45م) يؤدي إلى ذوبان الإسفلت وتلف الشوارع (أحمد ، 2012 : 145) كما أن بعض الطرق السريعة لازالت تعاني من آثار القصف الأمريكي الذي أثر عليها خلال الغزو عام 2003م، وأن بعض الإصلاحات التي أجريت عليها لم تكن بالكفاءة المطلوبة ، وان المجسرات التي نفذت لم تكن بالكفاءة المطلوبة إذ أن بعضها أصبح بحاجة إلى صيانة بعد أشهر قليلة من افتتاحه إضافة إلى بطئ تنفيذ وصيانة الجسور والمجسرات ، كما هو حال صيانة جسر الصرافية (الحديد) الذي أجريت عليه صيانته بعد فترة قصيرة من الإنتهاء من إصلاحه إثر عمليات التخريب الذي أصابته عام 2008 م ولا يشاهد من العاملين ممن يمارسون العمل فيه إلا بقدر أصابع اليد الواحدة ، أو أقل في كثير من الأحيان ، مما نتج عن كل ذلك ارتفاع في تكاليف النقل فضلاً عن المتاعب التي يواجهها المسافرون والسائقون ، وتأخير إنجاز الأعمال والوصول في المواعيد المحددة .

3- قدم النظام المروري

يتميز النظام المروري في العراق بالقدم في الكثير من مجالاته ، إذ مازال العراق يفتقر لنظام يدار بالرادار ، لتنظيم حركة المركبات على الطرق ، مما أدى إلى سير اصحاب المركبات أكثر من السرعة المقررة ، ونتج عنها في كثير من الأحيان خسائر في الأموال والأرواح ، ، في حين أن قطاع النقل شهد في العديد من دول العالم اعتماد وسائل حديثة وبرامج متطورة كان من نتائجها قلة التكاليف و تعظيم الأرباح (White,1995:4000-4003) وتوسعت وتطورت أنظمة النقل التي اعتمدت على استخدام التقنيات الحديثة لتكنولوجيات الاتصال والإعلام ، لمجابهة العديد من التحديات في مختلف مجالات النقل مثل تحسين مستوى السلامة والإنتاجية Gonzales

(and others, 2013:48-61)

وقامت العديد من الدول بتعيين مسالك الرحلات بواسطة الحاسبة (بروتن ، 1987 :

225).

لقد تراجعت ضوابط السير لغياب الإشارات الضوئية لعدم توفر الطاقة الكهربائية خلال فترة البحث ، فضلاً عن التساهل في منح إجازات السوق ، وذلك بفعل شيوع الفساد المالي ، مما

أدى إلى حصول خسائر في الأموال والأرواح، وتأخير الحركة في العديد من الحالات مما ينعكس سلباً على مستويات الأسعار ، بيد أن هناك توجه نحو استخدام نظام التعقب للشاحنات (GPS)
(Geographic information system) (النقل البري، المذكره 239: 2013)

4- آثار الوضع الأمني :

بعد تغيير النظام في العراق عام 2003 م حصل اضطراب في الوضع الأمني ، وقيام الأجهزة الأمنية بزيادة السيطرة الأمنية ، والقطع الكثير من الشوارع ولاسيما تلك المؤدية إلى الأسواق التجارية وانعكس هذا على حركة السيارات فاصبحت بطيئة ، مما أثر على صافي الدخول التي يحصل عليها السائقون لذا يضطرون لرفع الأجور أحياناً .

5- الدعم الحكومي :

الدعم الحكومي في مجال قطاع النقل معدوم ، إذ لا يوجد نشاط خاص بالحكومة لدعم العاملين في مجال النقل لغرض شراء سيارات خاصة بهم ، لممارسة نشاطهم والحصول على الدخول التي تمكنهم من العيش ، في وقت أن هناك الكثير من السائقين بحاجة ماسة لمثل هذا الدعم سواء بشكل قروض منخفضة الفوائد أو بأي شكل آخر يمكنهم من شراء السيارات من دون فرض فوائد عالية ، و ما يتوافر من قروض خاصة بشراء السيارات فهو يقتصر على القروض التي تقدمها المصارف بالاتفاق مع بعض الشركات المستوردة للسيارات ، علماً أن أغلب السيارات التي يحصل عليها السائقون نتيجة تلك القروض غالباً تكون ذات مناشي غير رصينة (إيرانية أو صينية) ، وهي معرضة للكثير من العطلات ، مما يحمل السائقين تكاليف إضافية تقلل من صافي الدخول التي يحصلون عليها.

المحور الثاني

تغيرات مستويات الأسعار في قطاع النقل البري خلال المدة (1995-2009م)

تعد الأسعار من أكثر الأشياء تغيراً، فهي نادرة ما تبقى ثابتة وهي من أكثر ما يشغل الناس في حياتهم العملية ، ولأجل معرفة تغيرات الأسعار أستخدمت الأرقام القياسية منذ مده غير قصيره إذ أستخدمت منذ سنة 1869 م إلا أن البدايات الأولى لإستخدام الأرقام القياسية تعود الى سنة 1738م عندما نشر (Dutot) الأسعار في فرنسا أيام لويس الثاني عشر و الرابع عشر وقاس تغيرات تلك الاسعار بصيغة الرقم القياسي البسيط اي

مج س1

مج س0

على الرغم من ان هذه الصيغه لاتراعي الأهميه النسبيه للسلع من ناحيه وإختلاف وحدات القياس من ناحية أخرى (زيني ، 1988: 139)

إن التتبع لمجريات مستويات الأسعار بصورة عامة ، وفي قطاع النقل بصورة خاصة يوضح أن هناك إرتفاعات حادة ومستمرة في تلك المستويات ، فجدول (3) يبين أن هناك إرتفاعات في مستويات أسعار النقل والاتصالات ، ففي بداية مدة البحث أي سنة 1995 م إرتفعت الأسعار بمعدل سنوي قدره (260,4%) إذ كان الرقم القياسي للنقل والمواصلات (548,3 %)

سنة 1994 (المجموعه ، 1994: 408) وإرتفع الى(8,1975) سنة 1995 (المجموعه، 2010-2011: 254)، وهكذا الكثير من السنوات اللاحقة شهدت ارتفاعات واضحة لاسيما سنة 2006 م التي كان الإرتفاع السنوي خلالها بنسبة (2,129%) بيد أن هناك سنوات شهدت تراجعاً في هذا المعدل إلا أنه تراجع ضئيل لم يزد عن (2,2%) كما هو الحال في سنة 2009م ، وقد أدى الإرتفاع في السنوي لأسعار النقل والمواصلات إلى إرتفاع بشكل واضح في الرقم القياسي لاسعار المستهلك ، طيلة مدة البحث بمعدل لم يقل عن (2,7%) كما هو الحال في سنة 2008 م ، إلا أن هناك إنخفاضاً في الرقم القياسي لأسعار المستهلك في سنتين هما (1996) م و 2009 م بمعدل(1,16%) و(2,8%) على التوالي .

ومن جدول (3) يمكن القول إنَّ الإرتفاع في المعدل السنوي لأسعار النقل كان له تأثير واضح في إرتفاع الرقم القياسي لأسعار المستهلك ، إذ إن إرتفاعات الأسعار في قطاع النقل والاتصالات لها أثر مهم في تشكيل الرقم القياسي لأسعار المستهلك ، إذ انها إحتلت المرتبة الرابعة في سلم ترتيب أوزان المجموعات الرئيسة كما يتضح من جدول (4) .

جدول (3)

الرقم القياسي لأسعار النقل والاتصالات⁽¹⁾ والرقم القياسي لأسعار المستهلك ونسبة التغير في العراق خلال المدة (1995 – 2009 م) (1993=100)

السنة	المعدل السنوي لأسعار النقل والاتصالات	معدل التغير السنوي(*) (%)	الرقم القياسي لأسعار المستهلك	معدل التغير السنوي (%)
1995	1975,8	260,4 ⁽²⁾	2672,9	387,3
1996	1940,1	(1,8)	2242,1	(16,1)
1997	2711	39,7	2759,2	23,1
1998	3077,3	13,5	3166,7	14,8
1999	4271,5	38,8	3565	12,6
2000	4875,4	14,1	3742,5	5,-
2001	5410	5,4	4355,3	16,4
2002	5104,7	(0,7)	5196,6	19,3
2003	6285,6	23,1	6943,5	33,6

(¹) الوزن النسبي للنقل والاتصالات (4,9%) وبعد فصل بيانات النقل عن الاتصالات أصبح الوزن النسبي للنقل (11,086) والاتصالات (2,926%) بسنة الأساس (2007) – المجموعة الإحصائية السنوية (2010 – 2011 م) ص 242 .

(²) أن المعدل السنوي لأسعار النقل والاتصالات لسنة 1994 هو (548,3) وأن الرقم القياسي العام لأسعار المستهلك ، هو (548,5) بسنة الأساس 1993 .

2004	7096,7	12,9	8815,6	27
2005	10903,7	53,7	12073,8	37
2006	24996	129,2	18500,8	53,2
2007	32325,7	29,3	24205,5	30,8
2008	31895,8	(1,3)	24851,3	2,7
2009	31182,4	(2,2)	24155,1	(8و2)

(*) معدل التغير السنوي من عمل الباحث.

المصدر : سنة 1994 : الجهاز المركزي للإحصاء - العراق - المجموعه الإحصائية (2004) ص408.

السنوات (1995-2009) الجهاز المركزي للإحصاء- العراق- المجموعه الإحصائية- (2010-201) ص 242

جدول (4)

أوزان المجموعات الرئيسية المكونة للرقم القياس لأسعار المستهلك في العراق خلال المدة (1994 - 2004 م) .

المادة	الوزن النسبي %
المواد الغذائية	63,2
الإيجار	11,5
الأقمشة والملابس والأحذية	9,7
النقل والاتصالات	4,9
الدخان والكحوليات	3,5
السلع المنزلية	3,1
الوقود والإضاءة	2,1
الخدمات الطبية والأدوية	1,5
سلع وخدمات متنوعة	0,5
المجموع	100

المصدر : الجهاز المركزي للإحصاء - العراق - المجموعه الإحصائية السنوية 2004م، ص408

إلا أن أهمية النقل بعد فصل إحصاءات النقل عن الاتصالات قد ارتفعت إلى المرتبة الثالثة في السنوات الأخيرة كما يمكن ملاحظة ذلك من جدول (5)

جدول (5)

أوزان المجموعات الرئيسية المكونة للرقم القياسي لأسعار المستهلك حسب أشهر سنة (2009) م .

الوزن النسبي %	المادة
31,305	- السكن ، المياه ، والكهرباء والغاز
30,059	- الأغذية والمشروبات غير الكحولية .
11,086	- النقل
7,330	- الملابس والأحذية
6,377	- التجهيزات والمعدات المنزلية والصيانة .
3,878	- السلع والخدمات المتنوعة
2,926	- الاتصال
2,308	- الصحة
1,619	- الترفيه والثقافة
1,403	- المطاعم
0,989	- التعليم
0,720	- المشروبات الكحولية والتبغ
100	المجموع

المصدر : الجهاز المركزي للإحصاء- العراق- المجموعة الإحصائية السنوية (2010 - 2011 م) ص246.

إن انتقال النقل من المرتبة الرابعة من حيث الأوزان المكونة للرقم القياسي لأسعار المستهلك إلى المرتبة الثالثة يعني أن للنقل أثراً متزايداً في تشكيل ذلك الرقم.

المحور الثالث

الجانب العملي (الاستطلاعي) .

تضمن هذا المحور استطلاعاً حول المعوقات التي تواجه سائقي المركبات التي أفضت بدورها إلى ارتفاع مستويات الأسعار بصورة عامة ، ومنها مستويات أسعار النقل ، إذ تم القيام باستبيان على ضوء الاستبيان الملحق في نهاية البحث ، وقد شمل الاستبيان (106) سائق من مختلف أنواع المركبات ، ومناطق مختلفة من محافظة بغداد ، المركبات العاملة بين محافظة بغداد والمحافظات الأخرى ، إذ كان الاستبيان قد وزع على السائقين العاملين على الخطوط المختلفة الممتدة بين محافظة بغداد والمحافظات الأخرى وهي (البصرة ، الديوانية ، واسط ، صلاح الدين ، الأنبار وديالى) أ- خصائص عينة البحث .

- 1- اتضح من خلال تحليل الاستبيانات أنَّ غالبية الفئات العمرية التي شملها الاستبيان تقع بين (31-40) سنة ، إذ كانت نسبتهم موازنة بإجمالي عينة البحث 34% ثم جاءت الفئة العمرية التي تقع بين (21-30) سنة ، إذ بلغت نسبتهم 31,1% مما يعكس صعوبة مهنة السياقة ، فهي تحتاج إلى جهد كبير لذا تقدمت عليها الفئات الشابة أكثر من غيرها.
- 2- أما من ناحية الحالة الاجتماعية فيتضح أنَّ المتزوجين من السائقين هم الأكثر عدداً إذ بلغت نسبتهم 90,6% ، مما يدل على أنَّ للزواج مسؤولية تقتضي القيام بتحصيل الدخل لمواجهة المسؤوليات العائلية .
- 3- وفي جانب التحصيل الدراسي يتضح انخفاض مستوى التعليم بين فئة السائقين ، إذ هناك من لا يقرأ ولا يكتب ، وقد بلغت النسبة 6,6% ، وهناك من يقرأ ويكتب ، وكانت النسبة 5,7% ، أما حملة الشهادات فهم الابتدائية وكانت أعلى نسبة 38,7% ، ثم المتوسطة وكانت النسبة 31,1% ، والإعدادية 7,5% ، والبالوريوس 6,6% ثم الدبلوم 3,8% .
- 4- وعن عدد الأطفال يتضح أنَّ الذين لديهم (5) أطفال فأكثر كانت النسبة الأعلى وهي 33% مما يعني أنَّ الأعباء العائلية تدفع نحو اتخاذ السياقة مهنة مع أنها متعبة وقليلة العوائد .
- 5- وعن دخل العائلة أوضحت نتائج الاستبيان انخفاض هذا الدخل ، إذ أنَّ الذين تميل دخولهم إلى أسفل سلم الدخل هم النسبة الأكبر ، فالذين لا يزيد دخلهم العائلي الشهري عن (500000) دينار كانت نسبتهم 44,3% مما يعني أنَّ هناك معاناة معاشية واضحة لدى شريحة السائقين .

ب- نتائج الاستبيان حول معوقات النقل البري .

1- النتائج على المستوى الكلي :

ظهر من خلال تحليل الاستبيانات أنَّ الوسط المرجح لمعوقات النقل على مستوى الشارع والمعوقات الاقتصادية والأمنية قد بلغ (2,75) علماً بأنه تم التوصل الى الوسط المرجح بموجب المعادلة الآتية :

التكرار × الوزن

_____ (الراوي ، 1984 : 74)

عدد العينة

وبانحراف معياري (0,91) وقد تم التوصل الى الانحراف المعياري بموجب المعادلة

الآتية :

$$S_e = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{n - 1}}$$

(الراوي ، 1984 : 101)

وبوزن مئوي (91%) ، وهي نتيجة تشير إلى أن لمعوقات النقل البري أثراً بدرجة كبيرة في دفع مستويات الأسعار ، لاسيما أسعار خدمات النقل نحو الارتفاع .
2- النتائج على مستوى المحاور :

اتضح أن الوسط المرجح لمعوقات الشارع قد بلغ (2,67) ، وهو أعلى من الوسط الفرضي البالغ (2) وبانحراف معياري 0,89 وبوزن مئوي (88,90%) ، بينما بلغ الوسط المرجح للمعوقات الاقتصادية (2,71) وهو أعلى من الوسط الفرضي البالغ (2) وبانحراف معياري (0,92) وبوزن مئوي (90,41%) ، أما الوسط المرجح للمعوقات الأمنية فقد بلغ (2,86) وهو أعلى من الوسط الفرضي البالغ (2) وبانحراف معياري (0,96) وبوزن مئوي (93,71%) .
وقد أظهرت نتائج اختبار مربع كاي للمحاور الثلاثة وجود تأثيرات ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية (0,05) مما يعكس تأثير قطاع النقل البري بكل من الأمن والاقتصاد والشارع ، وعلية ترفض فرضيات البحث أو فرضية العدم (H₀).

لا يتأثر النقل البري بالأمن .

لا يتأثر النقل البري بالاقتصاد .

تقبل الفرضيات البديلة H_i وهي :

يتأثر النقل البري بالأمن .

يتأثر النقل البري بالاقتصاد .

وتوصل البحث إلى أن المعوقات الأمنية لها التأثير الأكبر على ارتفاع مستويات أسعار النقل ، وتأتي في المرتبة الأولى ، ثم المعوقات الاقتصادية ، إذ حلت في المرتبة الثانية من حيث الأثر في دفع مستويات الأسعار نحو الارتفاع ، أما المعوقات المتعلقة بالشارع فقد جاءت في المرتبة الثالثة .

وبعد الفراغ من تحليل المعوقات الأساسية التي وردت في الاستبيان جاء دور متابعة المعوقات الثانوية التي أشير إليها في الاستبيان بالمعوقات الأخرى ، وقد اتضح أن هناك معوقات أخرى تواجه سائقي المركبات التي تنعكس سلباً على مستويات الأسعار ، وأهم تلك المعوقات هي :

- (1) قلة وجود المرائب النظامية بسبب عدم تخصيص أراضي لإقامة المرائب(الشركة العامة لإدارة النقل الخاص-المشاكل والمعاناة-36) وعدم السماح للسيارات الوقوف في أماكن تجمع المواطنين ، لكونه ذلك يقتصر على سيارات تعود لرجال المرور وموظفي هيئة النقل ، كما يرى سائقي المركبات .
- (2) وجود رشاًوى في الكثير من التقاطعات مثل تقاطع البياع (المعارض) .
- (3) تدخل بعض رجال الحرس الوطني في شؤون المرور بقصد الحصول على الرشاًوى (طلب إجازة السوق ، ووصل الخط وتعهد مروري) .
- (4) عدم تناسب أجرة النقل لبعض الخطوط ، مثل خط سبع البور الكاظمية (1000) دينار ، وكذلك بين بغداد وسائر المحافظات .
- (5) سوء تصرف نقاط التفطيش وتلفظ بعض منتسبها بكلمات بذيئة في بعض النقاط ، ومنها النقاط المنتشرة في مدينة الثورة .

- (6) زيادة الجباية المستوفاة من هيئة النقل في بعض المرائب مما يدفع السائقين لرفع أجور النقل أحياناً ولاسيما على الخطوط الخارجية لتغطية التكاليف التي يتحملونها.
- (7) وجود شباب يقودون سيارات ، وهم لا يحملون إجازة سوق ، مما يؤدي إلى حصول حوادث مرورية ، تنعكس بصورة خسائر مادية .
- (8) تأخر إنجاز الكثير من المرائب مثل مرأب النهضة .
- (9) كثرة العطل الرسمية مما يؤثر على عمل السائقين .
- (10) كثرة السخرة لاسيما في بعض المناسبات الدينية.
- (11) ارتفاع أسعار الساحات الخاصة بوقوف السيارات .
- (12) التأخير في مداخل المدن لاسيما مدخل الشعب (بغداد - ديالى) .
- (13) انعدام القروض الميسرة لشراء سيارات حديثة .
- (14) عدم الاهتمام بالمرائب ومنها (مرأب أبي غريب) .
- (15) قلة توافر الوقود (الكاز) ، وقلة تزويد السيارات به كل (4) أيام مرة وبمقدار 250 لتر في حين أن خزان السيارة هو (400) لتر .
- (16) تأخر دخول سيارات الحمل إلى العاصمة (الساعة الرابعة عصراً) في بعض الطرق مما يضيف تكاليف الى البضائع نتيجة هذا التأخير ومن ثم انعكاس ذلك على مستويات الاسعار .

جدول (6)

أ-خصائص عينة البحث .

المتغير	التكرار	النسبة المئوية %
العمر (سنة)	أقل من 20	3,8
	20 – 30	31,1
	30-40	34
	40-50	17
	50-60	8,5
	60 فأكثر	5,7
	أعزب	9,4
الحالة الاجتماعية	متزوج	90,6
	مطلق	0
	أرمل	0
	أمي	6,6
	يقرأ ويكتب	5,7
التحصيل الدراسي	ابتدائية	38,7
	متوسطة	31,1
	إعدادية	7,5
	بكالوريوس	6,6
	دبلوم	3,8
	لا يوجد	12,3
	1	11,3
عدد الأطفال	2	12,3
	3	19,8
	4	11,3
	5 فأكثر	33
	أقل من 250	39,6
	250-500	44,3
	500-750	10,4
دخل العائلة (ألف دينار)	750-1000000	3,8
	أكثر من 1000000	1,9
	المجموع	100
	106	

ب- معوقات قطاع النقل البري :

المحاور	الفقرات	الوسط المرجح	الانحراف المعياري	الوزن المثوي
الشارع	الاختناقات المرورية	2,91	0,34	97,17
	المطبات في الشوارع	2,69	0,55	89,93
	القطع الكيفي للشوارع والجسور	2,68	0,61	89,31
	تكرار صيانة الشوارع مما يؤدي تأخيراً أو قطع الحركة	2,74	0,54	91,19
	انتشار السيارات الخاصة التي تنافس سيارات الأجرة	2,57	0,78	85,53
	تقادم سيارات النقل البري وكثرة عطلاتها	2,22	0,89	74,21
	كثرة عدد السيارات في الشوارع نتيجة الاستيراد العشوائي	2,85	0,39	94,97
	الوسط المرجح والانحراف المعياري والوزن المثوي للمحور	2,67	0,84	98,90
الاقتصادي	ارتفاع اسعار الوقود (بنزين ، كاز)	2,99	0,19	98,74
	ارتفاع اسعار المواد الاحتياطية للمركبات	2,84	0,39	94,65
	ارتفاع اجور التصليح والصيانة	2,78	0,50	92,77
	ارتفاع الضرائب	2,26	0,92	75,47
	الوسط المرجح والانحراف المعياري والوزن المثوي للمحور	2,71	0,92	90,41
	تدهور الوضع الامني	2,77	0,52	92,45
الأمن	كثرة نقاط التفتيش	2,85	0,39	94,97
	الوسط المرجح والانحراف المعياري والوزن المثوي للمحور	2,86	0,96	93,71
	إجمالي الوسط المرجح والانحراف المعياري والوزن المثوي للمجال	275	0,91	91

الاستنتاجات والتوصيات :**أولاً : الاستنتاجات .**

- 1- اتضح من خلال البحث أنَّ هناك معوقات عديدة لها تأثير واضح في رفع مستويات الأسعار .
- 2- مازالت المعوقات في مجال النقل تفعل فعلها في رفع مستوى الأسعار ، وخلق آثار سلبية على مستوى معيشة العاملين في هذا القطاع ، وكذلك على المسافرين المستفيدين من خدمات النقل .
- 3- وبدلاً من أن يكون النقل عاملاً مساعداً في تسهيل العمل التجاري غداً معوقاً في هذا المجال بسبب تخلف الوسائل المستخدمة فيه وبسبب الظروف الأمنية التي نشأت منذ عام 2003 م .
- 4- بين البحث أنَّ أصحاب المركبات يعانون وضعاً معاشياً صعباً ، بسبب عدم تناسب التكاليف التي يتحملونها مع الدخول التي يحصلون عليها .
- 5- كما إتضح أنَّ السائقين يعانون في الشارع وضعاً قلقاً بسبب قلة المواقف الرسمية (قرب ساحات تجمع المواطنين) مما يجعلهم عرضه للمساءلة القانونية التي ينتج عنها في الغالب غرامات مالية كثيرة .
- 6- ووضح الاستطلاع رأي السائقين حول علاقتهم مع السيطرات العائدة للجيش ومع رجال المرور أنَّ العلاقة متشنجة ، وكثيراً ما يسمعون من رجال الجيش كلمات نابية ، وغرامات غير مبررة من رجال المرور .
- 7- ساهم افتقاد الدعم الحكومي في زيادة معاناة السائقين ، وفي ارتفاع مستويات الأسعار ، إذ لو توافر هذا الدعم لمالت الأسعار نحو الاستقرار .
- 8- لقد أدت معوقات النقل إلى ارتفاع معدلات أسعار خدمات النقل التي أدت بدورها إلى تصاعد مستويات أسعار المستهلك الذي يعد أهم مؤشرات الأسعار .

ثانياً : التوصيات :

- 1- بما أن مشاكل قطاع النقل هي مشاكل عميقة ، فمن الضروري القيام بجهد كبير للدراسة والبحث لما يواجهه هذا القطاع ، من مشاكل لغرض الإحاطة بها ، واقتراح الحلول المناسبة بصدها واشترك الجهات ذات العلاقة في هذا الجهد وهي .
 - الأمانة العامة لمجلس الوزراء .
 - مجلس النواب .
 - وزارة الداخلية - المرور العامة .
 - وزارة النفط .
 - وزارة الإسكان - الطرق والجسور .
 - وزارة التعليم العالي والبحث العلمي .
 - وزارة البيئة .
 - مجالس المحافظات كافة .
 - أمانة بغداد والبلديات في المحافظات الأخرى .
 - الاتحادات والمنظمات ذات العلاقة .
- وكمرحلة أولى ينبغي إتخاذ الإجراءات المناسبة ؛ لغرض زيادة انسيابية المركبات ، بمختلف الوسائل منها .
- فتح قدر كبير من الشوارع التي أغلقت ، بسبب الظروف الأمنية .

- ضرورة اعتماد آلية جديدة مناسبة لتفتيش المركبات في نقاط التفتيش ، تعتمد على التفتيش الآلي الدقيق ، وعن بعد بما يضمن سلامة المواطنين و تجاوز تأخير حركة المركبات .
- الإسراع بإنجاز المجسرات التي تأخرت كثيراً ، والقيام بتنفيذ مجسرات في مناطق الازدحام الأخرى .
- 2- ولغرض التخفيف من معاناة سائقي المركبات ، فمن المناسب الإسراع بتحديد مواقف لسيارات الأجرة ، تكون قريبة من مراكز تجمع المواطنين ، لغرض راحة المواطن ، وزيادة دخل السائق.
- 3- أهمية إيجاد آلية جديدة لفض النزاعات بين السائقين ، ورجال المرور كأن يتم تزويد رجال المرور بحاسبات تشتمل على خدمات الانترنت ، والسماح للمواطن لعرض شكواه مباشرة على الرقيب في مديرية العامة عبر برنامج (Skype) قبل اضطرار السائق لدفع غرامات قد تكون أحياناً غير مبررة .
- 4- من المناسب قيام الدولة بتقديم القروض الميسرة للسواق لغرض شراء سيارات جديدة .
- 5- إعادة النظر بنسب الجباية المستوفاة من هيئة النقل إذ يبدو أنها عالية لاسيما ما يخص السائقين على الخطوط الخارجية (بغداد - المحافظات) .
- 6- ضرورة شمول سائقي السيارات بنظام التقاعد ، وذلك باقتطاع جزء من دخلهم الشهري لهذا الغرض إضافة لما تقدمه الدولة من إضافات كما هو حال الموظفين وهذا الأمر هام بالنسبة لأصحاب المركبات لكونهم قد يتعرضون لحوادث تجعلهم غير قادرين على ممارسة العمل فضلاً عن كبر السن .
- 7- أهمية أن تقلل الدولة من دخول قطاع النقل ، وزيادة الاعتماد على القطاع الخاص في تقديم خدمات النقل ، لكون ذلك يشكل منافسة غير مبررة ، وتبذيراً للأموال العامة في نشاطات غير منتجة .

استبيان

عزيزي السائق الكريم السلام عليكم ورحمة الله وبركائه .
 يقوم فريق بحثي من جامعة بغداد ببحث للتعرف على معوقات قطاع النقل البري التي أثرت على عمل أصحاب المركبات مما أدى إلى ارتفاع تكاليف النقل لذا نرجو تفضلكم بالمساعدة في ملئ هذه الاستبيان بوضع إشارة (✓) في المكان المناسب .

مع التقدير...

جامعة بغداد
 مركز بحوث السوق وحماية المستهلك

المحور الأول : الديموغرافي :

1. العمر (سنة) : أقل من 20 ○ 21-30 ○ 31-40 ○ 41-50 ○ 51-60 ○
60 فأكثر ○

2. الحالة الاجتماعية : أعزب ○ متزوج ○ مطلق ○ أرمل ○

3. التحصيل الدراسي: أمي ○ يقرأ و يكتب ○ ابتدائي ○ متوسط ○ إعداديه ○
دبلوم ○ بكالوريوس ○ شها ده عليا ○

4. عدد الأطفال : لا يوجد ○ 1 ○ 2 ○ 3 ○ 4 ○ 5 فأكثر ○

5. دخل العائلة (الف دينار)

○ أقل من 250

○ 251-500

○ 501-750

○ 751 – 1000

○ أكثر من 1000

المحور الثاني : معوقات قطاع النقل البري

ت	السؤال	درجة كبيرة	درجة متوسطة	درجة قليلة
1	تدهور الوضع الأمني .			
2	ارتفاع أسعار الوقود (بنزين ، كاز)			
3	الاختناقات المرورية .			
4	المطبات في الشوارع			
5	ارتفاع أسعار المواد الاحتياطية للمركبات			
6	ارتفاع أجور التصليح والصيانة			
7	ارتفاع الضرائب			
8	القطع الكيفي للشوارع والجسور			
9	تكرار صيانة الشوارع مما يؤدي الى تأخير أو قطع الحركة			
10	انتشار السيارات الخاصة التي تنافس سيارات الأجرة			
11	قدم سيارات النقل البري وكثرة عطلاتها			
12	كثرة نقاط التفتيش			
13	كثرة عدد السيارات في الشوارع نتيجة الاستيراد العشوائي			

ملاحظة :

هل هناك معوقات أخرى تواجه سائقي المركبات

1.

2.

3.

المصادر

أولاً : الكتب

- 1- بيترسون، والاس (1967) الدخل والعمالة والنمو الإقتصادي - ترجمة : برهان دجاني - مراجعة عصام عصفور - الجزء الأول - المكتبة العصرية ، صيدا - بيروت.
- 2- بروتين، مايكل. جي (1987) مدخل لتخطيط النقل - ترجمة : د. عماد أكرم الهاشمي والمهندس رمزي حمدي صدر الدين ، مطبعة : مؤسسة المعاهد الفنية .
- 3- الرازي، الإمام محمد بن أبي بكر (بدون تاريخ) مختار الصحاح- ط6- مطبعة الملاح- دمشق.
- 4- الراوي ، خاشع محمد (1984) المدخل الى الإحصاء - جامعة الموصل .
- 5- عبد الحسين، زيني (1988) الأرقام القياسية - مطبعة التعليم العالي - بغداد .

ثانياً : الوثائق

- 6- أحمد، علاء الدين (2012) النقل وحماية المستهلك -المؤتمر العلمي السادس لمركز بحوث السوق وحماية المستهلك- (14 - 15) آذار .
- 7- مذكرة الشركة العامة للنقل البري رقم (239) في 24 / 4 / 2013 .
- 8- الشركة العامة لإدارة الخاص - المشاكل والمعاناة (36) .

ثالثاً: الدوريات

- 9- الجهاز المركزي للإحصاء - العراق - المجموعه الإحصائيه السنويه 1994 .
- 10- الجهاز المركزي للإحصاء- العراق- المجموعه الإحصائيه السنويه 2004 .
- 11- الجهاز المركزي للإحصاء -العراق- المجموعه الإحصائيه السنويه 2007 .
- 12- الجهاز المركزي للإحصاء -العراق- المجموعه الإحصائيه السنويه 2010 - 2011 .

رابعاً : الرسائل الجامعيه

- 13- الحياني، ندى محمد عبد (2013) التأثيرات المكانية لكلف النقل بالقنوات الجافه في العراق - رسالة دكتوراه مقدمه الى جامعة بغداد - معهد التخطيط الحضري والاقليمي0

خامساً : اللقاءات

- 14- لقاء مع السيد مدير البحوث والدراسات في الشركة العامه للسكك الحديد بتاريخ 2013/1/9 م .

سادساً : المصادر الأجنبية

- 15- Gonazales,d Seaary, e.m..... Eksioglu, S.D (2013) Cost analysis for high -volume and long-haul transportation of densified Biomass feedstock.
Journal: transportation Research -part a ISSN -volume: 49-
pages48-61
- 16-J.K. Hanson (1967) A dictionary of economic and Commerce,
second edition, Macdonald & Evans LTD.
- 17 - J. Reeb and s. Leaven good. Transportation problem, a special
case for Liner programming problems, ir – Library – Oregon State.
- 18-Wu.Ang-zhu joan-Hua He Fu-yan-Hu jian-dong:(2009) Measuring
system for wall thickness of pipe based on ultrasonic multi sensor.
- 19-Journal; 9th: International conference on electronic measurement &
amp, instruments.
- 20-White, C.C, 111: (1995) intelligent systems for the 21st century
Journal: Systems, man and Cybernetics.