



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة كربلاء

كلية الادارة والاقتصاد

قسم الاقتصاد

" التحليل الاقتصادي للعلاقة بين عرض خدمات البنى التحتية  
و عملية التنمية الاقتصادية - العراق إنموذجاً "

رسالة تقدمت بها الطالبة

اية محمد عبد علي عباس

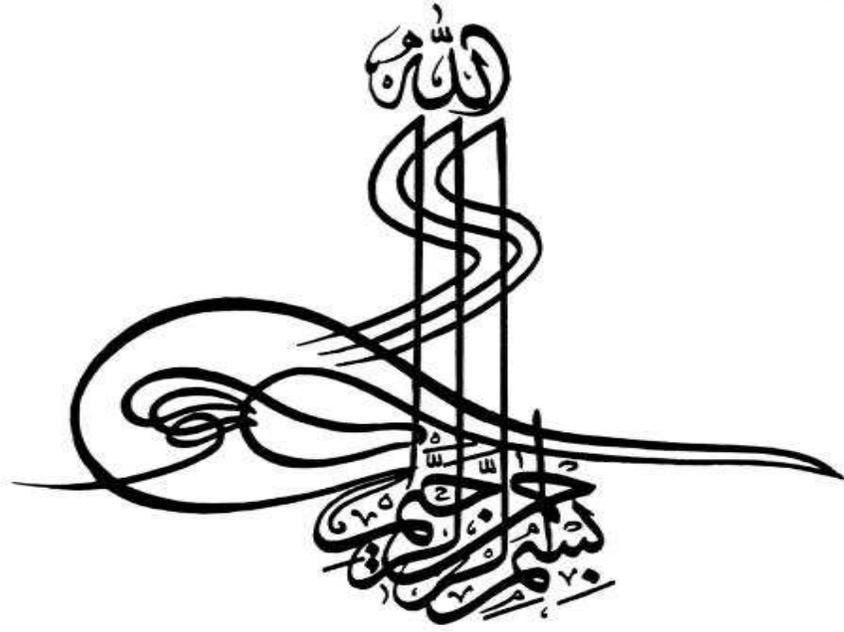
إلى مجلس كلية الادارة والاقتصاد / جامعة كربلاء وهي جزء من  
متطلبات نيل درجة الماجستير في العلوم الاقتصادية

بإشراف

أ.د. كاظم أحمد حمادة البطاط

م 2015

هـ 1436



سَلَامٌ عَلَيَّ إِلَى يَاسِينَ \* إِنَّا كَذَلِكَ نَجْزِي  
الْمُحْسِنِينَ \* إِنَّهُ مِنْ عِبَادِنَا الْمُؤْمِنِينَ \*

صدق الله العلي العظيم

سورة الصافات : الآية «130-132»



الإهداء . . .

إلى ذي الجُودِ والإِحسانِ والفضلِ والامْتِنانِ والامْتِنِ والامانِ والقُدسِ  
والسُّبحانِ والرَّحمةِ والرِّضوانِ والرَّأفةِ والمُسْتَعانِ والعَفْوِ والغُفرانِ . .

رَبِّي "جلَّ جلاله"

إلى مدينة العلم وبابها . . إلى السيدات بنات الرسالة (صلوات الله عليهم اجمعين) .

إلى الآيات البيّنات . . . إلى الدلائل الظاهرات (صلوات الله عليهم اجمعين) .

إلى سفينة النجاة (صلوات الله عليه) إلى عين الحياة "عجّل الله فرجه الشريف" .

وإلى من انحنى الصبر لصبرها . . مولاتي السيدة زينب

الحوراء (صلوات الله عليهما) التي لولا صبرها لما تحمل مظلوم مرارة الايام . . .

وإلى ذخيرتي في دنياي وآخرتي . . أمي .

تُهدي الباحثة هذا العمل المتواضع.



## الشكر والتقدير

اللهم اني افتتح الثناء بحمدك وانت مُسَدِّدٌ للصواب بِمَنِّكَ وايقنتُ انك انت ارحم الراحمين في موضع العفو والرحمة ، وصلى الله على سيدنا ومولانا ابي القاسم محمد وعلى ال بيته الطيبين الطاهرين .

لايسعني وقد اتممت إعداد هذه الرسالة بعون الله سبحانه وتعالى إلا أن أتقدم بخالص الشكر والتقدير إلى والدي وإلى جميع افراد عائلتي التي ساندتني وشجعتني وأخص بالذكر والدي واختي اللتين تحملتا معي عناء الدراسة فجزاهم الله عني خير الجزاء، ودعواتي إلى من تمنوا لي المسرات والنجاح حتى آخر انقاسهم ان يرحمهم الله (عز وجل) ويسكنهم في جنات النعيم انه غفور رحيم .

وأقدم بالشكر والعرفان إلى عميد كلية الادارة والاقتصاد ومعاونيه الاداري والعلمي ، كما اتقدم بالشكر والتقدير إلى الاستاذ الدكتور كاظم البطاط الذي اشرف على رسالتي فكان لنصائحه الوفيرة وتوجيهاته القيمة دوراً كبير في انجاز رسالتي داعية المولى "عز وجل" ان يمن عليه بالصحة والسلامة .

وأسال الله العزيز الحكيم ان يسكن أستاذي المرحوم محسن الراجحي في جنات النعيم إذ كان حقاً والداً لجميع طلبة كلية الادارة والاقتصاد ، كما اتقدم بالشكر والاعتزاز الى كل من ( أ. د. مهدي سهر الجومري ، وإلى جميع اساتذة قسم الاقتصاد ) ، واشكر من مراجع الرسالة لغويا وعلميا كما اتقدم بالشكر الى رئيس واعضاء لجنة المناقشة الذين قوما هذه الرسالة فأصبحت بأسلوب علمي مرصين ، ومن واجب الامانة ان اتوجه بالشكر وفاء واحتراما إلى الذين منحوني النصيحة فكانوا لي خير العون ، وأخيرا أشكر كافة موظفي الروضات المقدسة (العلوية ، الحسينية ، والعباسية) ، والمكتبة المركزية لمحافظة كربلاء المقدسة ومكتبة كلية الإدارة والاقتصاد ومكتبة جامعة كربلاء ، ومكتبة دائرة الاحصاء في كربلاء ، ووزارة التخطيط ، لتعاونهم الكبير معي .

## المستخلص :-

إنّ توفير خدمات لبنى لتحتية تأثير إيجابيا على عملية لتنمية لاقتصادية يختلف عن لقطاعات لإنتاجية لأخرى (كالزراعة والصناعة والتعدين وغيرها) ؛ من خلال رفع كفاءة لموارد بشرية التي تتطلبها لعملية لإنتاجية، فضلا عن انخفاض تكاليف لمشاريع لإنتاجية ولخدمة للبلد لمعنى، مؤدية بذلك لى ارتفاع لإنتاج من لسلع ولخدمات ومن ثم ارتفاع لإنتاج لمحلي وبلية ارتفاع متوسط نصيب لفرد من ذلك لإنتاج ، ومن هذ لمبدأ نطلقت فرضية لبحث ،وقد تم تطبيق تلك لفرضية على خدمات لبنى لتحتية في لعرق وتأثيرها على متوسط نصيب لفرد لعرقى من (GDP) ،بأستخدام م دوات لمنهج لوصفي (التحليلي) ، إذ تم تحليل تلك لخدمات وتحليل متوسط نصيب لفرد من (GDP) قتصاديا، بوصفه واحد من مؤشرات لتنمية لاقتصادية ، كما تناول لبحث أبرز معوقات لعملية لتنمية في لعرق مثل (دمار لبنى لتحتية وتكاليف عادة أعمارها، لمديونية لأخرية، لوضع لامني لمتهور، لفساد لمالي ولإدري،... وغيرها)، و انتهى لبحث بمجموعة من لأستنتاجات ومنها ، أن تلك لخدمات لم تكن كافية - كما ونوعا- لتحقيق ارتفاع كبير في متوسط نصيب لفرد لعرقى من (GDP) ، وهذ لوضع طبيعي لبلد مثل لعرق وذلك؛ لأنه خاض حروبا متعددة كما فرضت عليه عقوبات قتصادية مما دخل لمجتمع لعرقى في صراع مع لفقر ولعوز ،كما شهد لعرق مؤخر عمال عنف وتخریب وكذلك انخفاض تمويل لنشاءت لبنى لتحتية طول لمدة (1990-2011م)، نتيجة نزيب لانفاق لعسكري وتقلب أسعار لنفط عالميا (بأستباراه لممول لرئيسي لتلك لإنشاءت )، وكذلك نقص لكودر لفنية ولعلمية لصيانة وتحديث تلك لإنشاءت، زد على ذلك جملة لعوامل ذاتها التي تسببت في عاقلة لعملية لتنمية في لعرق .

الصفحة	الموضوع
أ	الاية القرآنية
ب	الاهداء
ت	الشكر والتقدير
ث	المستخلص
ج-ح	قائمة المحتويات
خ-د	قائمة الجداول والاشكال
2-1	المقدمة
35-3	الفصل الأول : الاطار المفاهيمي للبنى التحتية
3	تمهيد
26-4	المبحث الأول: مفهوم البنى التحتية ،خصائصها،اقسامها،ومكوناتها
8-4	اولاً: تسمية ومفهوم البنى التحتية
10-9	ثانياً: خصائص البنى التحتية
11-10	ثالثاً: اقسام البنى التحتية
26-12	رابعاً:مكونات البنى التحتية
35-27	المبحث الثاني:مصادر تمويل انشاءات البنى التحتية
28-27	أولاً : المصادر التقليدية لتمويل مشروعات البنى التحتية
35-28	ثانياً : المصادر الحديثة في تمويل مشروعات البنى التحتية
82-36	الفصل الثاني:العلاقة بين البنى التحتية وعملية التنمية الاقتصادية
36	تمهيد
53-37	المبحث الاول: التنمية الاقتصادية : المفهوم ،المؤشرات ،والنظريات
37	اولاً: اسباب الاهتمام بمسالة التنمية الاقتصادية
39-37	ثانياً: مفهوم التنمية الاقتصادية
47-39	ثالثاً: مؤشرات التنمية الاقتصادية
53-48	رابعاً: نظريات التنمية الاقتصادية:
82-54	المبحث الثاني:العلاقة بين بعض خدمات البنى التحتية وعملية التنمية الاقتصادية
58-54	اولاً: الصحة وعلاقتها بعملية التنمية الاقتصادية:
63-59	ثانياً : التعليم وعلاقته بعملية التنمية الاقتصادية:

68-64	ثالثاً:- خدمات النقل وعلاقتها بعملية التنمية الاقتصادية
75-69	رابعاً: خدمات الطاقة وعلاقتها بعملية التنمية الاقتصادية
82-76	خامساً: أهمية خدمات البنى التحتية
128-83	الفصل الثالث: التحليل الاقتصادي لخدمات البنى التحتية وعملية التنمية الاقتصادية في العراق للمدة (1990-2011م)
83	تمهيد
118-84	المبحث الاول: التحليل الاقتصادي لخدمات البنى التحتية ومتوسط نصيب الفرد من (GDP) في العراق للمدة 1990-2011م .
88-84	اولاً : خدمات قطاع الصحة في العراق للمدة (1990 – 2011م)
95-89	ثانياً :- التعليم في العراق للمدة (1990 – 2011)
99-96	ثالثاً: خدمات مشاريع الماء والصرف الصحي:
113-100	رابعاً : خدمات قطاع النقل والاتصالات في العراق للمدة (1990-2011م)
115-114	خامساً : خدمات قطاع الكهرباء في العراق للمدة (1990-2011م):
118-116	سادساً / متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الاجمالي(GDP) في العراق للمدة(1990-2011م)
128-119	المبحث الثاني: ابرز المعوقات التي تواجهها عملية التنمية في العراق
123-119	اولا : دمار البنى التحتية وتكاليف اعادة اعمارها:
124-123	ثانيا : المديونية الخارجية
124	ثالثاً: الوضع الامني المتدهور
126-125	رابعاً: الفساد الاداري والمالي
127-126	خامساً: هجرة الكفاءات
128-127	سادساً: أنخفا □ حجم الاستثمار
132-129	الاستنتاجات والتوصيات
143-133	المصادر

قائمة الجداول والاشكال

رقم الجدول	عنوان الجدول	الصفحة
1	قيم مؤشرات دليل التنمية البشرية.	43
2	بعض خدمات البنى التحتية في دول مختارة للسنوات (2004-2010).	78
3	نصيب الفرد من (GDP) بالدولار الأمريكي في دول مختارة ولل سنوات (2004-2010م).	79
4	تطور المستلزمات الطبية في العراق للمدة (1990 – 2011م)	86
5	تطور اعداد الكوادر الطبية للمدة (1990 – 2011) في العراق	88
6	تطور مستلزمات التعليم لمختلف المراحل الدراسية في العراق للمدة (1990 – 2011 م)	92
7	تطور القيد المدرسي الاجمالي لأعداد الطلبة في العراق للمدة (1990-2011م).	95
8	اعداد المشاريع والمجمعات المائية في العراق لسنة 2005	96
9	تطور كمية الماء الصافي المنتجة والمستهلكة (مليون م3) وحصّة الفرد منها للمدة (1990-2011م)	98
10	نسبة سكان الحضر والريف المخدمين بصرف صحي مُحسّن لسنوات محددة.	99
11	تطور اطوال الطرق المعبّدة واعداد الحافلات وكثافة الطرق بالنسبة للمساحة والسكان في العراق للمدة (1990-2011م).	102
12	الموانئ العراقية التجارية وعدد الأرصفة والطاقة المتاحة لكل ميناء	103
13	تطور بعض مؤشرات النقل المائي في العراق لسنوات محددة	104
14	تطور اطوال خطوط السكك الحديدية وعدد القاطرات والمسافرين وكميات البضائع المنقولة في العراق للمدة (1990 – 2011)	106
15	حركة النقل الجوي في العراق لسنوات محددة.	109
16	تطور مؤشرات الاتصال للهاتف الثابت في العراق للمدة (1990-2011م)	111
17	مستخدموا الهاتف المحمول والانترنت في العراق للمدة (2002-2011م)	113
18	تطور كمية الكهرباء المنتجة والمستهلكة للمدة (1990-2011م) في العراق	115

قائمة الجداول والاشكال

118	تطور الناتج المحلي الاجمالي بالاسعارالثابتة (1988-100) ونصيب الفرد منه للمدة (1990-2011م)	19
120	محطات الطاقة الكهربائية التي تعرضت للقصف خلال حرب (1991)	20
121	تقديرات اعادة بناء البنى التحتية (وقطاعات اخرى ) للسنوات (2004-2005-2007م)	21
122	تقديرات سلطة الائتلاف الموقته لاعادة البناء الاقتصادي في العراق بعد عام (2003).	22
126	مؤشرات الفساد في العراق نسبة للعالم للفترة (2003-2008)	23

جدول الاشكال

الصفحة	العنوان	رقم الشكل
81	اثر استثمارات البنى التحتية على الناتج المحلي الإجمالي في الدول المتقدمة	1

## -: Introduction المقدمة

عانى المجتمع العراقي - بصورة خاصة - والاقتصاد - بصورة عامة - كثيرا من ويلات الحروب وما اعقبها من فرض العقوبات الاقتصادية واعمال العنف ،حتى بنى الخوف والقلق والفقر بُنيانه بين صفوف الشعب، ولم تسلم البنى التحتية العراقية من تلك الحروب والعقوبات ،وهذا البحث يركز على هذه المسألة ، فهو يوضح كيف ان خدمات النقل والصحة والتعليم والطاقة والاتصالات هي القوة الدافعة للاقتصاد من خلال تأثيراتها المتعددة في حياة الافراد وفي العمليات الانتاجية والخدمية مؤدية بذلك الى انعاش وازدهار القطاعات الإنتاجية جميعها ، وهذا مانحاول توضيحه في هذا البحث ، و إننا نسأل الله العليّ القدير ان يوفقنا لأىصال الهدف المنشود من البحث بصورة يسيرة وسلسة لذهن القارئ ، وان يكون له مستقبل في الخطط التنموية اللاحقة للنهوض بواقع المجتمع العراقي والحد من ظاهرة الفقر من خلال توفير خدمات البنى التحتية وامكانية الوصول إليها من قبل جميع افراد المجتمع .

## -:Research Problem مشكلة البحث

تكون تكاليف النقل مرتفعة عند ضائلة اعداد الطرق المرصوفة وان قلة المستشفيات والمدارس ستؤدي الى ظاهرة استبعاد افراد لحساب اخرين وكذلك الحال لبقية الخدمات، وهذا ما يؤدي الى فشل إي عملية من شأنها تحسين دخل الفرد أو متوسط نصيبه من (GDP) ، لان الفرد سينفق معظم دخله في سبيل اتمام مصالحه وانشطته الحياتية ، وهذا الحال في الواقع موجود في العراق فقد لوحظ خلال العقدين الماضيين فشل إي عملية تنموية تفتقر إلى الاستثمار في خدمات البنى التحتية .

## -:Research Hypothesis فرضية البحث

ينطلق البحث من فرضية مفادها : يمكن ان تتحقق التنمية الاقتصادية ليس فقط بواسطة تطوير القطاع الزراعي أو الصناعي وإنما من خلال اعادة اعمار البنى التحتية وتوفير خدماتها لجميع افراد المجتمع ما يؤدي الى تحقيق احد اهم اهداف التنمية الاقتصادية الا وهو ارتفاع متوسط نصيب الفرد من (GDP) .

## هدف البحث -:Research Objectives

يهدف البحث الى معرفة واقع خدمات البنى التحتية في العراق للمدة (1990-2011م) وماهية تأثيرها على متوسط نصيب الفرد العراقي من (GDP) ،اضف الى ذلك التطرق الى أبرز معوقات التنمية في العراق .

## الحدود الزمانية والمكانية للبحث -:Research Limits

ان الحدود الزمانية للبحث اتخذت شكل سلسلة من البيانات امتدت من عام (1990) وحتى عام (2011م) ، والتي تتعلق بالعراق مكاناً للبحث .

## منهجية البحث -:Research Approach

اعتمد البحث على الدراسات النظرية المتعلقة بالبنى التحتية والتنمية الاقتصادية ،فضلا عن البيانات الخاصة بموضوع البحث ومن ثم تحليلها اقتصاديا ، وعليه يمكن القول بأن البحث اعتمد على المنهج الوصفي (التحليلي).

## هيكلية البحث -: Research Structural

تم تقسيم البحث الى ثلاثة فصول يتكون كل فصل من مبحثين ،كما يتضمن البحث اهم الاستنتاجات ومايرتب عليها من توصيات خاصة بها ، وقائمة بالمصادر والملاحق ، تناول الفصل الاول الاطار المفاهيمي للبنى التحتية فيما تناول الفصل الثاني العلاقة بين خدمات البنى التحتية وعملية التنمية الاقتصادية ، وتم تحليل خدمات البنى التحتية واحدى مؤشرات التنمية في العراق اقتصاديا في الفصل الثالث، وانتهى البحث بمجموعة من الاستنتاجات واهم التوصيات التي تمت صياغتها بناءا على نتائج البحث .

# الفصل الأول

## الأطوار المنافية للبنى والرحمة

• البحث الأول :- مفهوم البنى والرحمة خصائصها وادع مكوناتها.

• البحث الثاني :- مصادر تمويل اعمار البنى والرحمة.

### تمهيد:-

من الطبيعي تواجد خدمات البنى التحتية في اي بلد بشكل يتوافق مع حجم سكانه ومتطلبات التنمية الوطنية فيه ، ومن تلك الخدمات ( النقل والاتصالات والطاقة وامدادات المياه والصرف الصحي إلى جانب منشآت الصحة والتعليم ) ، ففيها من الخصائص ما يؤهلها للاندماج ضمن مستلزمات الحياة الكريمة للشعوب كما أنها القاعدة المادية المتينة لبناء اقتصاد متطور يحظى جميع افراده بفرص متساوية في الحصول على تلك الخدمات ، وهذا ما يجعل تحقيق اهداف التنمية سهل المنال ، وهذا الفصل هو محاولة لتقديم ماهية البنى التحتية وابرز مصادر تمويلها ، من خلال احتوائه مبحثين تناول الاول مفهوم البنى التحتية وخصائصها واهم مكوناتها ، فيما تناول الثاني مصادر تمويل انشاءاتها، وبالرغم من ان هذا الفصل لم يلم الا بالجزء القليل عن هذا المفهوم الواسع والمرن ، لكن عسى ان يحمل في طياته معلومات ذات صياغة رصينة واضحة تفيد الباحثين .

## المبحث الاول

### "مفهوم البنى التحتية ، خصائصها، تقسيماتها، واهم مكوناتها"

#### أولاً : تسمية البنى التحتية ومفهومها :-

##### 1. التسمية :

يعود اصل هذه التسمية الى عام 1927م وكان يشير الى المنشآت التي تشكل اساس اي عمليات أو أنظمة في الجانب العسكري، وقد تعددت التسميات التي تشير إلى مفهوم البنى التحتية وفقاً لاختلاف وجهات النظر واختلاف الأنظمة السياسية وفلسفتها الاقتصادية السائدة.

فقد وردَ في تقرير التنمية في العالم للعام 1994م، الصادر عن البنك الدولي للإنشاء والتعمير، ان البنية الاساسية تعبير جامع يضم تحت مظلتِه أنشطة كثيرة يصفها اقتصاديو التنمية من امثال " بول روزنشتاين رودان" و" رجنار نوركس" (1)، و"البرت هيرمان"، بأنها "رأس المال الاجتماعي العام"، ولها سمات تقنية واقتصادية كوفورات الحجم وعدم امكانية الاستبعاد(2)، ويذهب اقتصاديون آخرون إلى تسميات أخرى، فالاقتصادي البرازيلي تشيلسوفورتادو يسميها "مشاريع قطاع الأساس" او "قطاع الخدمات العامة للبنية الاساسية"، بعد أن كان يسمي مجموع مرافق هذا القطاع "بالقطاع المفتاح" (Key Sector) (3)، ويطلق الاقتصادي بول ساملسون (Paul A. Samelson)، وويليام نوردهاوس (William D.Nordhaus) على البنى التحتية مصطلح "البنية الرأسمالية الاجتماعية" (Social Overhead Capital) (4).

كما تُستخدم مفردات لغوية عديدة للإشارة لمصطلح البنى التحتية ، فهناك من يطلق عليها تسمية البنية الاساسية، القاعدة الهيكلية، الهياكل الاساسية، وهذا ما نجدُه عند علماء التنمية، فيما يطلق عليها علماء المالية العامة مصطلح «السلع العامة» وذلك؛ لأنها تُشبع حاجات عامة تُهم

<sup>1</sup> البنك الدولي للإنشاء والتعمير: تقرير التنمية في العالم لعام 1994م عن البنية الاساسية من اجل التنمية، ط1، ترجمة: مركز الاهرام للترجمة والنشر، القاهرة، 1994م، ص12.

<sup>2</sup> . A.O.Hirschman, The strategy of economic development , Yale University Press , new haven, 1958, P.83.

<sup>3</sup> . تشيلسو فورتادو ، النمو والتخلف ، ترجمة انور الصباغ وسهام الشريف ، منشورات وزارة الثقافة والارشاد القومي ، دمشق، 1972، ص 239، 223، 104.

<sup>4</sup> . بول اي، ساملسون، وليام نوردهاوس، علم الاقتصاد، ط1، مكتبة لبنان ناشرون، لبنان، 2006م، ص813.

المجتمع بأكمله، والسلع العامة بدورها تقسم إلى نوعين من السلع، الاول «سلع عامة بحتة» مثل الدفاع والارض والامن الداخلي والعدالة، والثانية «سلع شبه عامة» مثل خدمات التعليم والصحة والطرق العامة<sup>(1)</sup>، فيما يُسمّيها علماء القانون «المرافق العامة» عند تناولها في العقود الادارية في القانون الإداري الذي يختص بتنظيم نشاط السلطة التنفيذية في الدولة عند ادارتها للمرافق العامة فيها<sup>(2)</sup>.

فيما يسميها البعض الآخر بـ(الخدمات العامة) او (رأس المال الاجتماعي) مثل انشاء الطرق واقامة شبكات الري والبزل والجسور والمؤسسات التعليمية والصحية وخدمات الاتصال وهنا □ من يصنف خدمات البنى التحتية ضمن الحاجات المادية، إذ يمكن اشباع هذه الحاجات من خلال تلك الخدمات التي تقدمها الدولة كالتعليم والصحة والمياه النظيفة والاسكان وطرق المواصلات، وتلك الحاجات تمثل الجيل الثاني<sup>(\*)</sup> من حقوق الانسان وهي «الحقوق الاقتصادية والحقوق الاجتماعية»<sup>(3)</sup>.

وعلى الرغم من اختلاف وتعدد تسميات هذا المفهوم إلا أن تحديد الإطار المفاهيمي له، والبحث في تفاصيله يتطلب منا ايجاد تسمية محددة له تتسم بالوضوح والدقة لغوياً واقتصادياً وذات استعمال شائع عملياً واكاديمياً، لذلك تم اختيار مصطلح «البنى التحتية» للإشارة إلى المفهوم موضوع البحث، إذ يتبادر إلى الذهن عند سماع هذا المصطلح: الارض وتخطيطات الطرق والسكك الحديدية، وانابيب المياه، وغير ذلك مما تتطلبه حياة الانسان في كل زمانٍ ومكان.

<sup>1</sup> . عبد الله الشيخ محمود الطاهر ،مقدمة في اقتصاديات المالية العامة ،الرياض ،بدون سنة طبع ،الرياض ،ص 58-60.

<sup>2</sup> . محمد المتولي ، الاتجاهات الحديثة في خصخصة المرافق العامة بين النظرية والتطبيق ،ط،دار النهضة العربية ،القاهرة ،2004م،ص10 □

(\*) هنالك حاجات أخرى تسمى حاجات (غير مادية) وتتلخص في حاجتين هما (تأكيد ذات الفرد واحترام شخصيته كإنسان) وهذه الحاجات تمثل الجيل الاول من حقوق الانسان وهي الحقوق المدنية، وفي الوقت الحاضر ظهر جيل ثالث من حقوق الانسان وهي «الحاجة إلى بيئة نظيفة خالية من التلوث»المصدر : وفاء جعفر المهداوي ،دور الدولة في اشباع الحاجات الاساسية مقاربات في الفكر والتطبيق، مجلة دراسات اقتصادية، بغداد ، بيت الحكمة ، العدد19، 2007م، ص5.

<sup>3</sup> .المصدر نفسه ،ص5.

## 2. مفهوم البنى التحتية :

على الرغم من اختيار مصطلح «البنى التحتية» ليكون التعبير المناسب لموضوع هذا البحث، إلا أن مثل هذه المفاهيم قد تصعب الإحاطة بجوانبها جميعاً ووضعها في اطار او نطاق محدد، إذ في عموم هذا البحث سنكون غير ملمين بجميع متعلقات هذا المفهوم؛ ذلك لتعدد تسمياته وخصائصه واختلاف واتساع نطاقه من بلد إلى آخر، بل ومن حقبة زمنية إلى أخرى، ما أدى إلى اتساع نطاق هذا المفهوم وكسر معظم القيود التي كانت تجمع مكوناته، إلا ان هذا لا يمنع من الإحاطة به ومعرفة تفاصيله لذا سنستعرض تعاريف البنى التحتية في اللغة والاصطلاح.

### أ- تعريف البنى التحتية لغة ٠:

ان البنى التحتية مصطلح مركب من كلمتين هما: البنى والتهتية ، اما البنى فيقال: بنيتُ أبني بناءً وبنية وبنى، والبناء: اسم لما يُبنى بناءً<sup>(1)</sup>، قال تعالى: ﴿لَكِنَّ الَّذِينَ اتَّفَقُوا رَبَّهُمْ لَهُمْ غُرَفٌ مِّنْ فَوْقِهَا غُرَفٌ مَّبْنِيَّةٌ تَجْرِي مِنْ تَحْتِهَا الْأَنْهَارُ وَعَدَّ اللَّهُ لَا يُخْلِفُ اللَّهُ الْمِعَادَ﴾ [الزمر/20]، ويقال بناء بنية، أي هيئة بناء وشكله، وعلى سبيل المثال «بنية بيت» أي تكوينه، وتأتي بمعنى تركيب فيقال في جسم الانسان الطبيعي وحالة الانسان الجسمانية انه «قوي البنية» ويقال في «بنية دولة» يراد بذلك ما فيها من تنظيم مرتب، ومنهم من ينظر اليه من حيث عوامله الأساسية، وعلى سبيل المثال «بنية سياسية، اقتصادية، ادارية»<sup>(2)</sup> والبنيان واحد لا جمع له<sup>(3)</sup> قال تعالى: ﴿إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الَّذِينَ يُقَاتِلُونَ فِي سَبِيلِهِ صَفًا كَانَتْهُمْ بُيُوتًا مَرْصُومًا﴾ [الصف/4].

اما تعريف التهتية لغة فهو: تحت ظرف مكان يدل على وضع في الأسفل بالنسبة إلى ما هو فوق، فيقال «سحق شيئاً تحت قدميه» وهي تلزم الإضافة<sup>(4)</sup>، وتحتاني/تحتي: نسبة إلى تحت

<sup>1</sup> . العلامة الراغب الاصفهاني، تحقيق صفوان عدنان داوودي، مفردات الفاظ القرآن الكريم، ط2، منشورات

طلبة النور ، صفوان ، 1427، ص 147 □

<sup>2</sup> . المنجد الوسيط في العربية المعاصرة ،مادة (بنى)، ط1، دار المشرق،بيروت ،2003م، ص106.

<sup>3</sup> . العلامة الراغب الاصفهاني ، مصدر سابق، ص147 □

<sup>4</sup> . المنجد الوسيط في العربية المعاصرة ،مادة (تحت) ،مصدر سابق، ص122 □

فيقال: تيار تحتي أي تيار مائي تحت السطح او تحت التيارات العليا، وكذلك إذا قيل طابق تحتاني فيراد به جزء من البناية واقع تحت الأرض كلياً أو جزئياً<sup>(1)</sup>.

### ب- تعريف البنى التحتية اصطلاحاً :

قد تختلف وفقاً لاختصاص كل باحث او كاتب ودرجة إلمامه بالموضوع، ولقد انتقينا عدة تعاريف من مصادر مختلفة، منها ما أشار إليه معجم المصطلحات الاقتصادية بأنها: كل ما موجود في البلد من طرق، ووسائل المواصلات، ومحطات توليد الطاقة... الخ، مما لا يمكن بدونها ان يكون الاستثمار في الزراعة والصناعة انتاجياً تماماً، كما يعتبر عدم توفر القدر الكافي من أمثال تلك المرافق والخدمات عقبة في وجه التنمية الاقتصادية السريعة في البلد المتخلف، وان الحكومة هي المسؤولة عن توفيرها إذ تحتاج لاستثمارات ضخمة لإنشائها وإعادة اعمارها<sup>(2)</sup>.

كما عرفتھا الوكالة الامريكية للتنمية (USAID) في أنها " ليست فقط هياكل مادية بل هي مجموعة من الشركات التي تمتلك وتدير الأصول المادية وتقوم بتحديد وتوسيع الهياكل الموجودة، ولها خصائص مثل وفورات الحجم والاحتكار حتى في بيئات الصراع او التنافس، وان معظم البنى التحتية لها ثلاث أجزاء أساسية هي الأصول المادية والمنظمات التي تعمل على حفظ النظام والبيئة التمكينية"<sup>(3)</sup>.

كما يغدّھا بعض الاقتصاديين العمود الفقري لأي بلد متقدم، وبدون اقامتها لا يمكن تكوين المستلزمات الضرورية للصناعة والزراعة، واهم فروع هذا القطاع هي الموانئ والمطارات وخطوط السكك الحديدية والطرق البرية والجسور والمخازن ووسائل المواصلات والاتصالات وخطوط نقل القدرة الكهربائية والانابيب النفطية، وورش التصليح والإدامة، كما تدخل السدود والمشاريع الاروائية والابنية ضمن هذا المصطلح<sup>(4)</sup>.

<sup>1</sup> □ احمد العابد واخرون ، المعجم العربي الاساسي ، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم

1989م، ص195 □

<sup>2</sup> . احمد زكي بدوي، معجم المصطلحات الاقتصادية، القاهرة ، بيروت، دار الكتب المصري واللبناني، ط2، بدون سنة طبع ،ص144.

<sup>3</sup> . Allen Eisendrath, Key Infra structure, Concepts, USA ID, U.S.A without Page.

<sup>4</sup> . وزارة الثقافة والاعلام، دائرة الاعلام الداخلي العامة، مفاهيم اقتصادية، السلسلة الاقتصادية، العدد (6)، دار الحرية للطباعة، بغداد، بدون سنة طبع، ص16.

ويعرّف (A.O. Hirschmen) البنى التحتية بأنها المشاريع الكفيلة بإنتاج الخدمات الأساسية التي من دونها لا يمكن للقطاعات الإنتاجية المختلفة من تأدية وظيفتها بالصورة المطلوبة، وهي تشمل بمعناها الواسع الخدمات العامة ومؤسسات الثقافة والصحة، فضلاً عن رأس المال الثابت في الزراعة مثل مشاريع الري والبزل ومؤسسات النقل ومحطات الطاقة<sup>(1)</sup>.

وتعرفها لجنة (Rangarajan) بأنها "ليست ذات استعمال محدد وإنما هي هياكل هندسية طويلة الأمد"<sup>(2)</sup> أي انها لا تستهلك مباشرة عند اول استخدام لها، وإنما تمد المجتمع وقطاعات الاقتصاد كلّها بسبل من الخدمات لمدة طويلة من الزمن.

ومن التعريفات الواردة للبنى التحتية في فرع المالية العامة بوصفها سلعا عامة هي انها سلع وخدمات تمنح منافع جماعية لكل أعضاء المجتمع، وكلاهما غير تنافسي في الاستهلاك □ ومنافعهما غير قابلة للانتقاص<sup>(3)</sup>.

فيما تُعرّف البنى التحتية وفقاً لعلماء القانون بأنها مشروع يستهدف النفع العام بانتظام واضطراد ويخضع في ذلك لأشراف الدولة<sup>(4)</sup>.

إما التعريف المقترح للبنى التحتية : هي الهيكل المادي الاجتماعي والاقتصادي للبلد، والذي يغذي قطاعات الاقتصاد الوطني كلّها بسبل من خدمات (المؤسسات الصحية والتعليمية، الطرق، الكهرباء، الاتصالات) ولا يمكن ان تنجح بدونه إي عملية تنمية، وتقليدياً كانت الحكومات مسؤولة عن تمويله والقيام بالأنشاءات الخاصة به إما في العقود الاخيرة فقد ظهرت مصادر تمويل عديدة منها عقود (BOT)\* والاساليب المشتقة منها .

<sup>1</sup> . A·O·Hirschman ,op·cit, p.83·

<sup>2</sup> . Ministry of statistics and programme implementation government of india manual ,infrastructure statistics ,2012, p. 47.

<sup>3</sup> . karl E. Case &Ray C. Fair ,principles of Microeconomics, USA prentice- hall,1996, Fourth Edition ,p.417.

<sup>4</sup> . محمد المتولي ، الاتجاهات الحديثة في خصخصة المرافق العامة بين النظرية والتطبيق ،مصدر سابق، ص9.  
\* . مختصر لثلاثة كلمات انجليزية هي ( Build,Operate and Transfer ) : وهو احد اساليب الشراكة بين القطاعين العام والخاص .

## ثانياً: خصائص البنى التحتية :-

تتسم البنى التحتية بمجموعة من الخصائص يُمكن ذكر بعض منها:

1. محدودية الإيرادات: أي ان تكاليف الاستثمار في البنى التحتية لا يمكن استردادها فوراً؛ نظراً لطول مدة العمر التفريخي (Gestation age) لهذه المشروعات الذي يعني المدة المستغرقة في بناء المشروع، ولطول مدة الاستفادة من هذه المشروعات، أي وقت تشغيلها، كما هو الحال في مجال النقل والمواصلات والطاقة؛ لذلك فإن مدة استرداد رأس المال المستثمر في مثل هذه المشروعات تكون طويلة المدى .

2. ان البنى التحتية غير قابلة للتصدير "Non-export": إي إن أسعار خدماتها تتحدد في السوق المحلي، وتكون إيراداتها مقومة بالعملة المحلية، مما يجعلها في بعض الأحيان غير ذي جاذبية في نظر المستثمرين الأجانب في ضوء مخاطر سوق الصرف ومخاطر قابلية التحويل<sup>(1)</sup>.

3. الاستهلاك □ غير التنافسي Non – Competitive of Consumption: يمكن التفريق بين الطبيعية التنافسية لاستهلاك □ السلعة من عدمها من خلال التكلفة الحدية الناتجة من إضافة شخص واحد مستهلك لهذه السلعة، فإذا كانت النتيجة تساوي صفراً فإن هذه السلعة تُعد سلعة غير تنافسية، أما إذا كانت النتيجة أكبر من الصفر فتكون تنافسية، والمثال على ذلك هو انه عند مرور سفينة في البحر واستخدامها لضوء الفئار، فإن ذلك لا يقلل من كمية الضوء الصادر من الفئار، وبالتالي لا تنقص المنفعة التي ستأخذها السفينة الأخرى من الفئار نفسه، ويمكن القول ان السلع العامة لا تستهلك بالمعنى المتعارف عليه كما في السلع الخاصة<sup>(2)</sup>، وبالتالي يستفيد جميع الافراد من السلع العامة ولا يوجد تنافس بين الافراد على استهلاكها، او حيازتها، ويميز علم المالية العامة تمييزاً دقيقاً بين هذه السلع والتي يطلق عليها هذا العلم مصطلح «السلع العامة البحتة» «Pure Public Goods» مثل خدمات الدفاع والعدالة وبين «السلع شبه العامة» «Merit Goods» مثل خدمات التعليم والصحة والطرق العامة، وفيما

<sup>1</sup> . إحسان خضر، خصخصة البنية التحتية، سلسلة جسر التنمية، المعهد العربي للتخطيط، الكويت، (18)،

2003م، ص11.

<sup>2</sup> . عبد الله الشيخ محمود الطاهر ، مقدمة في اقتصاديات المالية العامة، مصدر سابق ،ص59 □

يتعلق بهذه الخدمات تكون التكلفة الحدية لكل مستهلك اضافي منها ضئيلة إلى ان تصل إلى الطاقة القصوى ويبدأ الازدحام في الظهور بين جميع المستفيدين<sup>(1)</sup>.

4. عدم قابلية الاستبعاد "Viability not exclusion" : ان مبدأ استبعاد اي فرد من افراد المجتمع عن خدمات البنى التحتية غير فاعل، إذ ان الجميع يستفيد من هذه الخدمات سواء ساهم في تمويل نفقاتها (الضرائب) أم لم يساهم، وعليه فإن هذه الخدمات لا يرتبط اشباعها اساساً بقدرة الفرد على دفع ثمنها بعكس الحاجات الفردية التي يقترن اشباعها بقدرة الفرد الشرائية وحق التصرف بها<sup>(2)</sup>.

5. الاحتكار الطبيعي "Natural monopoly": ان الدور الاستراتيجي لمنشآت البنى التحتية يتطلب مشاركة حكومية مباشرة في تنفيذها وتشغيلها ورقابتها، وعلى الرغم من انتشار عمليات الخصخصة والمشاركة بين القطاعين العام والخاص (p.p.p) في الآونة الأخيرة فإن خدمات البنى التحتية بقيت خاضعة للتنظيم من قبل السلطة العامة في أكثر الدول .

### ثالثاً: تقسيمات البنى التحتية :-

توجد تقسيمات كثيرة للبنى التحتية من حيث وظائفها أو من حيث بنائها الهيكلي أو حتى من حيث تأثيرها في العملية الإنتاجية، ومنها :

- 1) من حيث الوظيفة التي تقوم بتأديتها<sup>(3)</sup> :
  - البنى الاقتصادية : هي المشاريع التي تمكن المجتمع من العمل وتوليد النمو الاقتصادي وتتضمن وسائل النقل (البرية، البحرية، والجوية) والمرافق العامة (شبكات الماء، محطات إنتاج الطاقة، وشبكات الاتصالات )
  - البنى الاجتماعية : وهي الاصول التي تدعم الخدمات الحكومية وتتضمن الوسائل الصحية والمؤسسات التربوية والحدائق العامة.

<sup>1</sup> . كرستين كسيدز، خصخصة مشروعات البنى التحتية، ترجمة منير ابراهيم هندي، القاهرة، 1997م، ص28.

<sup>2</sup> . وفاء جعفر المهداوي، دور الدولة في اشباع الحاجات الاساسية مقاربات في الفكر والتطبيق، مصدر سابق، ص7.

<sup>3</sup> . world Economic forum : Strategic Infrastructure (steps to prioritize and deliver infrastructure effectively and efficiently ,Switzerland ,Geneva, september2012,p1.

(2) من حيث هيكلية بنائها<sup>(1)</sup> :

- البنى الصلبة : وتشمل المنشآت المادية الكبيرة اللازمة لأداء وظائف الاقتصاد الوطني مثل (الطرق بكافة انواعها،شبكات الاتصالات ،شبكات المياه، وماشابه ذلك).
  - البنى اللينة أو (المرنة): وتشمل جميع المؤسسات التي يحتاجها المجتمع للمحافظة على المعيير الاجتماعية والاقتصادية والصحية والثقافية لبلد ما، مثل المؤسسات التربوية والصحية والمالية والقضائية .
- (3) من حيث تأثيرها في العملية الإنتاجية :

لقد قسم «كندلبرجر» «Kendlebrger» الاستثمار في خدمات البنى التحتية إلى مجموعتين، الأولى هي مجموعة رأس المال المادي الاقتصادي « Economic over Capital» والثانية هي مجموعة رأس المال الاجتماعي «Social over Capital» وتمثل المجموعة الأولى الاستثمارات الموجهة لدعم الأنشطة الإنتاجية بشكل مباشر او باتجاه حركة انتاج السلع الاقتصادية، وهذا النوع من الاستثمار يتألف من النقل والكهرباء والماء والموانئ وانظمة الري، اما المجموعة الثانية من الاستثمارات فهي مخصصة لدعم الموارد البشرية وتضم هذه المجموعة التعليم والصحة والاتصالات، وهذا يعني ان لمشاريع البنى التحتية تأثير مباشر وغير مباشر على الانتاجية داخل الاقتصاد الوطني<sup>(2)</sup>.

ان البنى الصلبة هي اقرب للبنى الاقتصادية في حين ان البنى المرنة هي اقرب للبنى الاجتماعية .

<sup>1</sup> . علي محي القره داغي، التعريف بالبنية التحتية، على شبكة الانترنت على الرابط :

[Http:// www.gara daghi.com.](http://www.gara.daghi.com)

<sup>2</sup> . مهند منير بشير السلطان، اثر الاستثمارات الاجنبية المباشرة في الخدمات على معدل النمو الاقتصادي في دول امريكا اللاتينية للمدة (2001-2002م)، رسالة ماجستير مقدمة لمجلس كلية الادارة والاقتصاد جامعة الموصل، 2005م، ص42.

## رابعاً: مكونات البنى التحتية :-

تتكون البنى التحتية من مكونات صلبة أو اقتصادية تساعد البلد في توفير القاعدة المادية للانتاج ،كما تتكون من مشروعات عامة تعمل على توفير الخدمات الاجتماعية (الصحة،التعليم )للنهوض بالموارد البشرية ورفع انتاجية العامل وزيادة الانتاج مما يؤول إلى زيادة الناتج المحلي الاجمالي وتحقيق النمو الاقتصادي وهي تقسم على النحو الاتي.

### 1- البنى التحتية الاجتماعية : تتضمن البنى التحتية الاجتماعية قطاعات التعليم

والصحة وخدمات النظافة ) وفيما يلي سوف نقدم نبذة مختصرة عن كل مكون من هذه المكونات <sup>(1)</sup>:

#### أ- مستلزمات قطاع الصحة : ان صحة الفرد من المقومات الاساسية للمجتمع فهي واحدة

من متطلبات الحياة كما أنها باتت احدى وسائل التنمية ،فالانسان الذي يتمتع بصحة نفسية وبدنية جيدة هو من يستطيع العمل والانتاج وتحقيق اهداف التنمية ،وعلى الحكومات العمل على حماية الصحة العامة وتوفير الخدمات الخاصة بها والتي تشمل المستشفيات والمستوصفات ومراكز التحليل والاشعة والفحوص الدقيقة ومراكز العلاج الطبيعي ومراكز تنظيم الاسرة ورعاية الطفولة والامومة ،ودوائر الصحة المدرسية ،ووحدات التأمين الصحي ،والدوائر الصحية التابعة لوزارة الصحة المشرفة على تقديم الخدمات الصحية للمواطنين .

ب- مستلزمات قطاع التعليم : وتشمل دور الحضانه ، والمدارس بجميع مراحلها، والجامعات ،والادارات التعليمية التابعة لوزارة التعليم والمشرفة على العملية التعليمية .

#### ت- خدمات أخرى تتمثل بـ :

• خدمات النظافة وجمع القمامة : وتشمل خدمات النظافة العامة للشوارع والأبنية العامة

والخاصة،وكذلك التخلص منها سواء بالخرق أو بالدفن أو بأعادة فرزها وتدويرها في

استخدامات صناعية جديدة ،وتوجد وحدات أو مؤسسات عامة تؤدي هذه الخدمات.

<sup>1</sup> . طلعت الدمرداش ،اقتصاديات المدن الجديدة،ط2،مكتبة القدس ،الزقازيق ،2006،ص121-123.

- خدمات مصرفية وتأمين :وتشمل البنوك وفروعها وشركات التأمين وفروعها واسواق المال الوطنية وما تقدمه من خدمات للمواطنين .
- خدمات الامن والعدالة : وتشمل مراكزالشرطة وما يلحق بها من خدمات مدنية ،والمحاكم ومؤسسات القضاء والاصلاح الاجتماعي .
- خدمات الادارة المحلية وجهاز تنمية المدينة أو مجلس المدينة ومايلحق به من ادارات مختلفة سواء كان ذلك مخصصاً للاسكان أم للتشجير ورعاية المساحات الخضراء...وغيرها.

## 2- البنى التحتية الاقتصادية:

### أ- البنى التحتية للنقل :-

ان قضية النقل واهميتها الكبيرة في حياة الافراد ودوره المتميز في دفع عجلة التنمية والتطور الحضاري اصبحت من البديهيات، وتزداد هذه المسألة اهمية كلما اتجهنا في تحليلنا نحو المناطق الحضرية كالمدن والمراكز الصناعية وما شابه.

ويعرّف النقل على انه «النشاط الاقتصادي الذي يتعلق بحركة الافراد والسلع من مكان إلى آخر متجاوزاً المسافة المكانية والبعد الزمني بهدف تكوين المنافع او زيادتها وتطويرها» إذ يعتبر قطاع النقل والمواصلات الشريان الذي يمد الاقتصاد بأسباب الحياة، إذ يضطلع بمهمة نقل المنتجات إلى مراكز الاستهلاك □ ونقل المواد الأولية إلى مراكز الانتاج وبذلك فهو يساهم في تحقيق الدورة الانتاجية وبلوغ العملية الانتاجية اهدافها وتوفير شروطها ومستلزماتها<sup>(1)</sup>.

<sup>1</sup> . علي عبد محمد سعيد الراوي، قطاع النقل والمواصلات، ماهيتها واهميتها، ومؤشرات تطوره في العراق اثناء فترة الحرب، مجلة النفط والتنمية، العدد (3)، 1988م، ص60.

أما أهمية الطرق في مجالات التنمية فهي كثيرة وتأتي أهميتها من خلال الآتي<sup>(1)</sup>:

- للطرق دورٌ مهمٌ في حركة البضائع والسلع، فالأخيرة لا قيمة لها ما لم يكن لها منفعة، بمعنى قدرتها على تلبية حاجات المستهلك، ونقلها في هذه الحالة يضيف نوعين من المنفعة هما المنفعة المكانية والزمانية، إذ إن هذين المصطلحين الاقتصاديين يعنيان إن السلعة ليس لها قيمة اقتصادية حية إلا إذا كانت متوفرة في المكان والزمان المطلوبين.
- كما ان الطرق تمثل حلقة الوصل بين المنزل ومقر العمل، والواقع ان اكثر من (50%) من الرحلات داخل المدن هي رحلات تتعلق بالعمل.
- وللطرق ايضاً دورٌ كبيرٌ في الدفاع عن البلاد ووحدتها السياسية، وعادة ما تُنشئ الدول شبكة من الطرق الاستراتيجية التي تربط اجزاء البلاد، والتي تُتخذ لأغراض دفاعية واستراتيجية، وليس على اساس احتياجات النقل للمجتمع فقط، هذا وللنقل أنظمة متعددة منها<sup>(2)</sup>:

أ. النقل البري بالسيارات والشاحنات.

ب. النقل البحري والنهري بالسفن والقاطرات النهريّة.

ج. النقل بواسطة سكك الحديد بالقاطرات (شحن وركاب).

د. النقل بواسطة الانابيب.

هـ. النقل الجوي والشحن بالطائرات.

<sup>1</sup> . يوسف مصطفى صيام وآخرون، تغطية مساحية للطرق، ط1، دار مجدلاوي للنشر، عمان، 1999م، ص 22-23.

<sup>2</sup> . احمد حسين ابو عودة، هندسة الطرق، ط1، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، ط1، عمان، 2011م، ص19.

ان لكل نظام من أنظمة النقل هذه عناصر متعددة تتكامل بعضها مع بعض لإنتاج خدمات النقل، وهذه العناصر هي نفسها في كل انواع او أنظمة النقل، وكما يأتي<sup>(1)</sup>:

- ان احد عناصر انتاج النقل (جانِب العرض) هو المركبة او الوحدة الناقلة ( Carrying unit)، وتمثل وسائل النقل المختلفة كالسيارات والطائرات والبواخر والقاطرات التي تتأثر بالتطور التكنولوجي والتقدم الحضاري للبشرية للوصول إلى الهدف المنشود بالسرعة المطلوبة والسلامة التامة.
- العنصر الثاني من عناصر انتاج النقل هو الطريق (Road) ويمثل المسار الذي تسلكه واسطة النقل اثناء سيرها ،وهذه الطرق اما ان تكون طبيعية لا دخل للإنسان في صنعها كالطرق الجوية والبحرية او ان يكون من صنع البشر كطرق السيارات المعبدة وغير المعبدة وخطوط السكك الحديدية.
- العنصر الثالث من عناصر عرض النقل هو الوقود الذي يعد عنصرا اساسيا للنقل إذ تؤدي شحته او نفاذه إلى تعطيل عملية النقل ويسمى احيانا القوى المحركة ( Motion Power).
- العنصر الرابع لعملية النقل هو المحطات (Stations) كالمطارات ومحطات السكك الحديد والمرائب.
- العنصر الخامس الذي يعد ذا اهمية كبيرة في إدارة عملية النقل وتشغيلها هو المعرفة الفنية (Technical Training) الذي تجسده المهارة الفنية والايدي العاملة المتدربة على قيادة المركبات الناقلة.
- كذلك رأس المال والعمل وتدخل ضمن العامل المتبقي (Residual Factor) من عوامل انتاج النقل.

<sup>1</sup> . محمد شهاب احمد ، دراسة فاعلية النقل البري في التنمية الاقتصادية في ظل التحول إلى اقتصاد السوق الشركة العامة للنقل البري حالة دراسية، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية الادارة والاقتصاد ،جامعة بغداد، 2011م،ص18.

وفيما يأتي نبذة مختصرة عن كل نوع او نظام من أنظمة النقل:

## 1. النقل البري Land Transport:

من خلال الطرق البرية يتم انتقال الناس او البضائع من مكان إلى آخر، ويتكامل النقل في هذه الحالة مع باقي طرق النقل كالسكك الحديدية او المائية وكذلك الجوية وبالتالي سرعة الوصول إلى المكان المقصود، إذ تمتد الطرق البرية لمسافات طويلة نسبة للطرق الاخرى. ألا أن ما يُؤخذ عليها بأنها غير اقتصادية للمسافات البعيدة كون الحمولة محدودة وسرعة تأثرها بالعوامل الجوية، كذلك احتمال وقوع الحوادث على هذه الطرق مما يعرقل حركة النقل<sup>(1)</sup>، لذلك نجد انه عند تصميم الطرق الجديدة، يجب توجيه اهتمام خاص للسلامة كمعيار اساس للتصميم، إذ ينبغي ان يلم المصمم بتأثير البدائل التصميمية على مستوى السلامة، وتتفاوت هذه التأثيرات بدرجة كبيرة مع نوع الطريق وظروف احجام الحركة المرورية والخصائص الهندسية للطريق<sup>(2)</sup> و فيما يأتي تلخيص لأهم شروط واعتبارات السلامة في تصميم الطرق<sup>(3)</sup>:

أ- التحكم بالدخول إلى والخروج من الطريق: إذ يساهم بشكل كبير في تحقيق سلامة الطريق من بين الخصائص التصميمية الاخرى، وتزيد معدلات الحوادث لأنواع الطرق الاخرى بمعدل من مرتين إلى ثلاثة اضعاف معدلاتها في الطرق الحرة (السريعة) المحكومة المداخل والمخارج بالكامل.

ب- القطاع العرضي: تساهم جودة تصميم المسارب\* والاكتاف وجانبي الطريق جميعها في تحقيق السلامة، فمثلاً معدلات الحوادث تكون كثيرة في الطرق الضيقة و المسارب والاكتاف، وقد اجريت دراسات عديدة لمعرفة تأثير عوامل مثل عرض المسرب وعرض ونوع ارضية كتف الطريق والميول العرضية لرصف الطريق على السلامة المرورية، وتم بموجبها وضع معايير ومواصفات قياسية لتصميم الطرق تحقق اكبر قدر من السلامة لمرئادياها.

<sup>1</sup> . محمد شهاب احمد، دراسة فاعلية النقل البري في التنمية الاقتصادية في ظل التحول إلى اقتصاد السوق الشركة العامة للنقل البري حالة دراسية، مصدر سابق ، ص8.

<sup>2</sup> . يوسف مصطفى صيام وآخرون، تغطية مساحية للطرق ،مصدرسابق، ص27.

<sup>3</sup> . المصدر نفسه ، ص27-28.

\* المسرب : الجزء الطولي من الطريق .

- ت- التخطيط الافقي والرأسي: تعد المنحنيات الافقية العمل الرئيسي المؤثر على سرعة المركبة على الطريق، لذا يجب تصميم المنحنيات الافقية بحيث يمكن للسائق تجاوزها بسلام، كما تؤثر المنحنيات الرأسية والميول الطويلة على السلامة، وتبلغ معدلات الحوادث على المنحنيات حوالي ثلاثة اضعاف معدلاتها على اجزاء الطريق المستقيمة.
- ث- مسافة الرؤية: لابد لمصمم الطريق ضمان مقدرة السائق على السير في الطريق بأمان وبالسرعة الملائمة للطريق؛ وذلك بتوفير مسافة رؤية امامية كافية، خصوصاً عند المنحنيات الرأسية والافقية.
- ج- التقاطعات السطحية: وهي معرضة لتضارب الحركات عندها بشكل طبيعي؛ لذا يجب تصميمها بشكل يقلل من التعارضات في الحركة باستخدام وسائل التحكم المرورية المناسبة.
- ح- اعتبارات اخرى مثل احتياطات السلامة عند اعمدة الجسور وعند عبّارات السيول وازافة مسارب اضافية للتجاوز في الطرق المفردة خصوصاً في الميول الحادة، وكذلك توفير مسارب خاصة كمنحدرات لإيقاف الشاحنات التي فقد سائقوها السيطرة عليها في الميول الحادة... وغيرها.

وتقسم الطرق البرية إلى انواع عديدة حسب اهميتها ، فمنها<sup>(1)</sup>:

- الطرق السريعة: التي تربط ما بين الدول وكذلك المدن الكبيرة مثل العواصم.
- الطرق الرئيسية: وهي تربط المدن الخارجية بالعاصمة.
- الطريق الثانوي/ الفرعي: وهو الذي يصل بين المدن الصغيرة.
- الطريق الدائري: وهو طريق محلي يلتف حول المدينة.
- الطريق الزراعي: يربط القرى ببعضها البعض.
- الطريق السياحي: يربط القرى والمدن بالمناطق السياحية.

<sup>1</sup> . احمد حسين ابو عودة، هندسة الطرق ،مصدر سابق، ص20.

كما تصنف الطرق أيضاً حسب التصميم وحسب المسارب وكل تصنيف له تفرعاته، الا اننا اكتفينا بالتصنيف السابق، ويرصف الطريق عادة بالحجارة مع مادة هايدروكاربونية أو بمادة الاسفلت أو بالصخور<sup>(1)</sup>، وان كل نوع من انواع الطرق المشار إليها أعلاه يحتاج إلى وجود علامات في جوانب الطرق وكذلك إلى الانارة و اشارات المرور.

## 2. النقل المائي Water transport :

يتكون نظام النقل المائي من ثلاثة عناصر رئيسية هي الطريق والميناء والسفينة (وسيلة النقل)، وبما ان الطريق هو موجود في الطبيعة وفي اكثر الاحيان لا يحتاج إلى تصاميم ومخططات معقدة وصعبة، وبما أن وسيلة النقل المستخدمة هنا وكيفية تصميمها هي ليست موضع النقاش في هذا البحث، لذلك سيتم الاكتفاء بالحديث عن الميناء الذي يعتبر البنية التحتية للنقل البحري، إذ يتم تزويد الموقع بأنشاءات متعددة تخدم عملية النقل وحركة السفن، وتتضمن هذه الإنشاءات ثلاثة انواع من التجهيزات النوع الاول يتضمن تجهيزات ثابتة ومتحركة تخدم حركة السفن، والنوع الثاني يتضمن تجهيزات تخدم عمليات الشحن والتفريغ، والنوع الثالث من التجهيزات يخدم الحركة من الظهير\* واليه<sup>(2)</sup> وتقسم الموانئ من الناحية الوظيفية إلى عدة اقسام، وعلى الرغم من ان هذا التقسيم لا يمنع من تعدد الوظائف في الميناء نفسه، ولكننا نصنف الميناء بوظيفته الأولى، كما يصعب في بعض الاحيان اعطاء صفة واحدة للميناء من حيث وظيفته لتفاعل وظائف متعددة معا في الميناء نفسه وبدرجات شبه متكافئة ومع ذلك علينا ان نذكر بعض الموانئ من حيث وظائفها الاساسية وهي<sup>(3)</sup>.

● الموانئ الحربية

● موانئ صيد الاسماك

● موانئ النفط

<sup>1</sup> □ مجموعة العمل الدولية وآخرون، معجم احصائيات النقل، ط4، ص41، للمزيد انظر: الرابط على شبكة الانترنت:

HTTP://WWW.OECD.ORG/CEM.

\* منطقة بعيدة عن الشاطئ (خلفية الميناء) (Hinterland).

<sup>2</sup> بسعيد عبدة، اسس جغرافية النقل، مكتبة الانجلو مصرية، مصر، 1994م، ص275.

<sup>3</sup> احمد حسون السامرائي وعبد الخالق فضيل، جغرافية النقل والتجارة الدولية جامعة بغداد، 1990م، ص 198-207.

- موانئ التخزين
- موانئ العبور
- الموانئ الحرة

### 3. السكك الحديدية (Railways):

يمثل النقل الحديدي مرحلة جديدة في تاريخ الحضارة العالمية، تتسم بالسرعة والقوة كواسطة من وسائط النقل، وقد ادى النقل الحديدي إلى احداث ثورة حقيقية في علاقات المكان الجغرافية بين القارات، كما ادى إلى احداث تغيير واضح في العلاقات الانتاجية في اقاليم النشاط الاقتصادي الحديث، وفي هذا قيل كثيراً «ان اطوال الخطوط الحديدية ما هي الا مقياس للمدنية» وقيل ايضاً أنه يمكن معرفة درجة التقدم الاقتصادي والاجتماعي من شكل شبكة النقل الحديدي<sup>(1)</sup>، ويطلق على مسار الخط الحديدي «السكة Track» وتتكون السكة من أربعة أجزاء رئيسية، وفيما يأتي نبذة مختصرة عن كل جزء وكالاتي<sup>(2)</sup>:

أ- اساس السكة :

تقام السكك الحديدية اما على جسور فوق سطح الارض او خلال قطوع او انفاق، ويجب ان تدق الجسور جيداً اثناء انشاءها.

ب- مادة الرصف : توضع مادة الرصف وهي غالباً كسر احجار ومخلفات الافران او حصى فوق اساس السكة (الجسر)، وقد وُجد بالتجربة العلمية ان العمق اللازم لمادة الرصف يساوي تقسيط الفلنكات مطروحاً منه (10سم) وعمق مادة الرصف يقاس من اسفل الفلنكات حتى سطح الجسر.

ت- الفلنكات : توضع الفلنكات مغروسة في مادة الرصف وعمودية على القضبان، وهي اما ان تكون خشبية او خرسانية او صُلب، وتقسيط الفلنكات هو البعد بين محاورها ويتراوح بين (56سم – 60سم).

<sup>1</sup> . محمد رياض، جغرافية النقل، دار النهضة العربية، بيروت، بدون سنة نشر، صص 278-280.

<sup>2</sup> . اسلام محمود ابراهيم، هندسة النقل ، مكتبة المجتمع العربي للنشر ، ط1، عمان، 2005م ، صص 88-94.

ث- القضبان : يثبت على الفلنكات قضبان متوازيان، وان الاتساع بينهما ثابت هو (M1.435) ويتم ربط القضبان بالفلنكات بواسطة مسامير خاصة، كما ان القضبان يجب ان تكون مستمرة حيث تُربط عند نهايتها ببلنجات خاصة، ومعظم الاطوال المستخدمة في القضبان هي (12,18مترًا) وتُلحم نهاية القضبان بدلاً من استعمال البلنجات، ويتكون القضيب من ثلاثة اجزاء هي (التاج والروح والقاعدة) وفي معظم الخطوط توضع بين فرش القضبان والفلنكة وسادة لتوزيع الحمل على اكبر مسطح ممكن فضلا عن تحسين تثبيت القضبان بالفلنكة، ويجب ملاحظة ان نصف قطر السكة هو (500 متر) على الخطوط الطولية في الارض المسطحة، وإذا قل عن ذلك يجب زيادة اتساع السكة، كما ان المسافة بين السكة في الخطوط المزدوجة يجب ايضاً زيادتها منعاً لاحتكاك العربات او القاطرات في حالة السير المعاكس. إذ سينتقل الحمل من العجلة إلى القضبان، ثم الفلنكة التي بدورها توزع الحمل على قطاع التزليط ثم إلى سطح الجسر.

ويمكن ان نميز بين ثلاثة انماط في الخطوط الحديدية هي<sup>(1)</sup>:

- الشبكة الكثيفة : وهذه الشبكة تخدم منطقة ازدهام سكاني وكثافة في الانتاج والخدمات، وتتكون عادة من خطوط حديدية متقاربة، متوازية ومتقاطعة في نقاط عديدة لكي تقوم بخدمة المنطقة خدمة جيدة، وهذه المناطق هي بعينها المناطق التي تزيد فيها منافسة وسائل النقل الاخرى للسكك الحديدية.
- الخطوط العابرة للقارات : الهدف منه ربط الاراضي البعيدة المختلفة في تركيبها الاقتصادي والسكاني عبر مساحات ومسافات واسعة، إذ تربط هذه الخطوط بين محيطين او بحرين متباعدين عبر دولة واحدة أو دول كثيرة.
- خطوط الاختراق : وهذا النمط عبارة عن خط يمتد من ميناء ما صوب الداخل حيث توجد منطقة انتاج او تجمع سكاني، والسبب في ظهور هذه الخطوط في القرن الماضي في فرنسا وبريطانيا راجع إلى ان خطوط التجارة اقدم من الخطوط الحديدية، وانه كان على هذه الخطوط ان تتبع حركة التجارة والنقل لكي تصبح استثمارات ناجحة اقتصادياً، وتثبت انها تستطيع استيعاب النقل التجاري ومنافسة الطرق الاقدم، وهذا ما

<sup>1</sup> . محمد رياض، جغرافية النقل، مصدر سابق، ص114-118.

يفسر سبب امتداد الخطوط الحديدية في نفس الاتجاه الذي كانت تسلكه القنوات والطرق النهرية الملاحية.

#### 4. النقل بالانابيب Pipeline transport:

بعد القيام بعمليات البحث عن النفط وانتاجه تأتي مرحلة نقل النفط، إذ كان النفط ينقل في براميل\*، وبعدها في صهاريج على مركبات نقل كبيرة إلى أن ظهرت خطوط الانابيب، ان مصطلح الانابيب يعني مجموعة من القنوات تعمل على نقل النفط والمنتجات النفطية بين مراكز الانتاج ومراكز التوزيع او بين محطات التكرير ومراكز التفريغ والاستعمال، وهذه الانابيب تكون مجهزة بمحطات ضخ على طول الانبوب لضمان الضغط المناسب للنفط داخل الانبوب<sup>(1)</sup>.

وتتطلب عملية مد الانابيب تحديد المسار الذي ستسلكه هذه الانابيب، ولا شك ان ذلك يقتضي دراسة طبيعة المنطقة إذا كانت صحراوية او جبلية او غابات او مساحات مائية، كما يجب ان يكون المسار المحدد لخطوط الانابيب يمر بأقصر طريق ممكن بغية تخفيض النفقات<sup>(2)</sup>، ومن المعلوم ان التربة الطبيعية التي تمر فوقها او خلالها الانابيب تكون هي الاساس الرئيسي لها، ونظراً لمئات الانابيب فإنه يمكنها عبور النقط الطرية في مسارها ان وجدت<sup>(3)</sup>، بعد ذلك يتم اصال اجزاء الانابيب ببعضها عن طريق اللحام بالقرب من الموقع الذي توضع فيه، كذلك يتم لفها بأشرطة خاصة ويُطلى سطحها بالقار لحمايتها من التآكل، وتزود الخطوط بأجهزة لقياس الضغط، وكذلك بصمامات للتحكم بمرور المادة المنقولة، اضافة إلى الاجهزة المتعلقة بعمليات التنظيف للتخلص من الرواسب التي تلتصق بالجدران الداخلية للأنابيب<sup>(4)</sup>، وفي حالة وجود البرق والممرات المائية الصغيرة فيجب وجود ردم فوق الانابيب لا يقل عن (1,25ملم) و(1,5ملم)، وفي حالة الممرات المائية الكبيرة فيوضع عليها غطاء من الخرسانة لحمايتها من النخر او من تأثير مرور المياه ويفضل دق الردم فوق الانابيب، وخاصة في مناطق المباني او التوسع حتى تعود منطقة الحفر إلى حالتها الطبيعية، ويجب ملاحظة وضع من (15-20سم) من

\* كان النفط في بداية عصر النفط يعبأ في براميل توضع على عربات لنقلها ، ومن هنا ظهرت وحدة قياس النفط الخام وهي البرميل والذي يعادل أو يساوي (159) لتر.

<sup>1</sup> . امال رحمن ومحمد تهامي ، تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل حالة الجزائر، مجلة الباحث، العدد(12) 2013م، ص20.

<sup>2</sup> .عدنان حسين يونس، اضاء على اقتصاديات النفط والغاز الطبيعي بالانابيب، مجلة النفط والتنمية، العدد(6)، 1983م، ص39.

<sup>3</sup> . اسلام محمود ابراهيم ، هندسة النقل ،مصدر سابق ،ص118.

<sup>4</sup> . عدنان حسين يونس، اضاء على اقتصاديات النفط والغاز الطبيعي بالانابيب ،مصدر سابق، ص40.

تربة ناعمة وخالية من الكتل الكبيرة والصخور فوق الانابيب ثم بعد ذلك يمكن وضع تربة هشة ودكها جيداً<sup>(1)</sup>.

وأخيراً فإن النفط والغاز والماء ليست المواد الوحيدة التي تُنقل بالانابيب، وان كانت هي اكثر المواد استخداماً لهذه الوسيلة للدرجة التي تجعلها تتبادر إلى الذهن كلما ذُكرت خطوط الانابيب، ففي الوقت الحاضر تستخدم الانابيب لنقل مواد اخرى، ففي الولايات المتحدة يوجد خط انابيب طوله (168كم) لنقل الفحم المطحون ممزوجاً بالماء بين بتسبرغ وكيليفلاند، وحدثت مبتكرات النقل بالانابيب هي نقل الالبان من المراعي العليا في جبال الالب الفرنسية والسويسرية والنمساوية إلى مصانع الالبان ومنتجاتها في الاودية السفلى<sup>(2)</sup>.

### **5- النقل الجوي Air transport :**

النقل الجوي حديث ويتميز بالسرعة والمقدرة على الربط بين مناطق العالم، وكان يتركز على حركة انتقال الافراد، وعلى بعض السلع غالية الثمن والسريعة التلف، الا انه مع تطور هذا النوع من النقل بعد تصنيع واستخدام الطائرات العملاقة اصبح بالإمكان نقل حمولات تتجاوز (100طن) جويًا. ومع ذلك فإن للنقل الجوي عيوب منها تأثيره بالظروف الجوية، وارتفاع تكلفته<sup>(3)</sup>.

ان المطارات بما تحتويه من معدات واجهزة انما هي البنية التحتية للنقل الجوي، وتوجد انواع عديدة من المطارات بعضها يعتبر دولي والبعض الاخر محلي كما تنقسم المطارات إلى مطارات مدنية وأخرى عسكرية وايضاً يتم تقسيم المطارات إلى انواع مختلفة حسب عدد الطائرات التي تستخدم المطار يومياً وحسب حجم المطار نفسه والخدمات التي يؤديها للطيران الدولي والمحلي، وقد استنبطت المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO)\* علامة خاصة (كود

<sup>1</sup> . اسلام محمد ابراهيم، هندسة النقل، مصدر سابق، ص118.

<sup>2</sup> . محمد رياض، جغرافية النقل، مصدر سابق، ص310.

<sup>3</sup> . عدنان السيد حسين، الجغرافية السياسية والاقتصادية والسكانية للعالم المعاصر، ط2، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1996م، ص165.

\* (إيكاو) وهي مختصر لأربع كلمات انجليزية هي (International civil Aviation Organization) ، تم تأسيس هذه المنظمة في عام 1947م ومقرها الرئيسي في مونتريال في كندا، ومهمتها تطوير اسس أو تقنيات الملاحة الجوية والتخطيط لها.

خاص) لأنواع المختلفة للمطارات فبالنسبة لطول الممر استخدم كود (Cod) احرف (A,B,C,D,E,F,G) وبالنسبة لقوة تحمل الرصف استعمل كود (Cod) ارقام (7-1) (1)،

ويتكون المطار اساساً من ممرات الهبوط والصعود، والمطارات الحديثة المجهزة تشمل فضلاً عن ذلك ، مرآب الطائرات واماكن للكشف والصيانة والاصلاح ومحطات للتزود بالوقود ومعدات مكافحة الحرائق، واماكن انتظار الطائرات، وممرات اتصال بين ممرات الهبوط والهناجر، واماكن التحميل والنزول ومباني المحطة وبرج للاتصال باللاسلكي والراديو وارصفة ومخازن للبضائع، واماكن انتظار للركاب والخدمات اللازمة لهم واماكن انتظار السيارات ، ويحتاج المطار إلى مسطح كبير ليشمل جميع المستلزمات السابقة أضف إلى ذلك مناطق اقتراب خالية من العوائق(2).

وبعد ايضاح كل انواع انظمة النقل ومكوناتها البنوية، لابد من اختزال كل ذلك ومعرفة اهمية النقل في الانشطة اليومية ولدى القطاعات الاقتصادية، إذ يوضح الجدول ( 2 ) خصائص النقل بأنظمتها المتعددة، ومعنى ذلك ان على الجهات المسؤولة عن توفير خدمات النقل ان تُعطي الاولوية في التمويل والدعم والتسهيلات لأكثرها اهمية وسلامة لدى المجتمع، وهذا لا يعني تر □ انواع النقل الاخرى متخلفة نتيجة لإهمال بنيتها الاساسي، وانما تحقيق نوع من العدالة في توفير متطلبات السلامة والكفاءة في طرق ووسائل النقل التي تعد من اساسات العصر الحديث.

### **ب- البنى التحتية لخدمات الماء والصرف الصحي :-**

يعتبر الحصول على الماء وخدمات الصرف الصحي حقاً من حقوق الإنسان وفقاً للقانون الدولي لحقوق الإنسان، كما نجد ان هذا الحق مكرس في عدد من الاتفاقيات منها اتفاقية العهد الدولي الخاص بالحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لعام 1966م، واتفاقية حقوق الطفل لعام 1989م .

ومن اجل الحصول على مياه صالحة للاستهلاك □ البشري فذلك يتطلب مراحل متعاقبة تبدأ من سحب المياه من مصادرها الرئيسية ومن ثم تصفيتها وتعقيمها ،وتأتي بعد ذلك مرحلة ضخ

<sup>1</sup> . محمود توفيق سالم، هندسة الطرق، دار الراتب الجامعية، بيروت، 1985م، ص125.

<sup>2</sup> . اسلام محمود ابراهيم، هندسة النقل ،مصدرسابق، ص182.

المياه تحت ضغط كاف يضمن تدفقها إلى المدن بصورة متواصلة وذلك بواسطة شبكة توزيع واسعة داخل المدن، وتوجد بصورة عامة اربعة انواع من تلك الشبكات وهي (1) :-

- الشبكة الشجرية: عبارة عن مأسورة رئيسية تخرج من المحطة ويقل قطرها كلما ابتعدت عنها، ومنها تتشعب عدة فروع إلى الشوارع وإلى المنازل .
- الشبكة الحزامية أو الدائرية: عبارة عن دائرة أو حزام من المواسير محيط بالمدينة وتتفرع منها خطوط ثانوية كأوتاد داخل هذا الحزام .
- الشبكة الشطرنجية (الشبكية): عبارة عن خطوط رئيسية داخل وحول المدينة لا تتجاوز المسافة بينها كيلو متر واحد، وتتفرع منها خطوط ثانوية متصلة ببعضها البعض .
- الشبكة الاشعاعية (القطرية): وهذه تشابه سابقتها الا ان المياه في هذه الشبكة تضخ إلى نقاط معينة داخل المربع أو المستطيل ومن ثم تتوزع منه بشكل اشعاعي .

اما بالنسبة لخدمات الصرف الصحي فإن تصميم محطاتها وشبكاتها يتطلب امور متعددة منها ما يتعلق بالبيانات والمعلومات الجغرافية للمنطقة المعنية مثل الخرائط الكنتورية لمواقع المرافق الأخرى (شبكات مياه الشرب، الاسلاك الكهربائية والهاتفية الثابتة، انابيب النفط والغاز في حال تواجدها داخل المدينة) ، كما يتطلب التصميم معرفة طبيعة التربة ومنسوب المياه الجوفية للمنطقة وتوفير البيانات الاحصائية عن الكثافة السكانية والمواقع الصناعية والتجارية، وتوجد ثلاثة انواع من شبكات الصرف الصحي (2) .

- شبكات صرف مشتركة: وتستخدم لجمع المخلفات السائلة المنزلية والصناعية ومياه الامطار.
- شبكات صرف منفصلة: تستخدم شبكة منفصلة لتجميع مياه الامطار، واخرى لتجميع المخلفات السائلة المنزلية والمخلفات الصناعية .

<sup>1</sup> احمد حسين ابو عودة، التمديدات الصحية والكهربائية، ط1، مكتبة المجتمع العربي للنشر، عمان، 2004م، ص 35-37.  
<sup>2</sup> المصدر نفسه، ص126.

- شبكة صرف مشتركة جزئياً: وتستخدم لتجميع المخلفات المنزلية والصناعية ،وصرف بعض الاسطح والممرات الداخلية.

### ث- البنى التحتية للاتصالات:-

تعد شبكات الاتصال ضرورة لا غنى عنها في عصر المعرفة، فهي الوسيلة الاسرع والافضل لنقل المجتمعات النامية إلى متقدمة ، فالاستثمار في هذا المجال يعتبر مفتاحا للنمو الاقتصادي وتحسين نوعية الحياة لأي بلد ،فهذا القطاع يقدم أحد اهم خدمات الدعم الازمة والاساسية لنمو وتحديث قطاعات الاقتصاد الأخرى، وتنظيم الأمور اليومية لأفراد المجتمع ،ويتضمن هذا القطاع عدة أنشطة<sup>(1)</sup>:-

- نشاط الاتصالات (البدايات، والشبكات والتراسل)
- نشاط البريد
- الانترنت وتقنيات المعلومات

### ج- البنية التحتية للطاقة :-

بدايةً يجب التعرف على مصادر الطاقة ، إذ تقسم إلى قسمين هما المصادر الناضبة (التقليدية) والمصادر المتجددة ، فالمصادر التقليدية نحصل عليها من الفحم والنفط والغاز الطبيعي ،في حين نحصل على المصادر المتجددة من خلال تيارات الطاقة التي يتكرر وجودها في الطبيعة على نحو تلقائي ودوري وتتمثل الطاقة المتجددة بأشعة الشمس والرياح والكتلة الحيوية \* والحرارة الجوفية والمائية وكذلك الوقود الهيدروجيني وهذه المصادر هي المستخدمة في الوقت الحاضر لتوليد الطاقة الكهربائية<sup>(2)</sup>.

<sup>1</sup> . وزارة التخطيط ،خطة التنمية الوطنية للسنوات (2010-2014م)،بغداد،2009،ص 107.  
\* أو كما تسمى احيانا بالطاقة الحيوية وهي بالاصل مادة عضوية مثل(الخشب،المخلفات الزراعية،والمخلفات الحيوانية)فالنباتات تحتوي على طاقة شمسية مخزنة فيها عن طريق عملية التمثيل الضوئي ، يتم استخراجها لتوليد الطاقة . المصدر: محمد طالبي ومجد ساحل،أهمية الطاقة المتجددة في حماية البيئة لأجل التنمية المستدامة مع عرض تجربة المانيا، مجلة الباحث ،العدد (6)،جامعة البليد،2008م،ص203.  
<sup>2</sup> .المصدر نفسه، ص203.

ويتضمن قطاع الطاقة اجزاء متعددة<sup>(1)</sup> :

- البنية التحتية المادية اللازمة لأستكشاف وتطوير وانتاج الطاقة .
- محطات تحويل الطاقة مثل الطاقة الكهربائية أو تكرير النفط .
- شبكات نقل وتوزيع الطاقة كما هو الحال في اسلاك نقل الكهرباء وأنابيب نقل النفط والغاز .
- محطات تخزين منتجات الطاقة .

---

<sup>1</sup>. Ministry of statistics and programme implementation government of india manual , op.cit, p.75.

## المبحث الثاني

### مصادر تمويل انشاءات البنى التحتية

هنالك خيارات كثيرة امام الدول التي تسعى لانشاء مشروعات البنى التحتية , فتوفير التمويل اللازم لانشاء البنى التحتية وصيانتها قد يكون عن طريق الضرائب او الاقتراض او عن طريق الايرادات المتأتية من تصدير موارد البلد الطبيعية (الاقتصادات الريعية) او السلع والمعدات الرأسمالية (في الاقتصادات الصناعية) ، وكل منابع التمويل هذه تصب في موازنة الدولة ومن ثم تُضح بشكل تخصيصات استثمارية لتمويل صيانة وانشاء مشروعات البنى التحتية.

وقد يكون التمويل عن طريق عمليات الخصخصة , والتي تعد اداة مهمة من ادوات الاصلاح الاقتصادي حيث يستعيد بواسطتها الاقتصاد حيويته وكفاءته من خلال ازالة كافة القيود البيروقراطية التي تعيق عمل الافراد والقطاع الخاص في مواصلة انشطتهم الاقتصادية .

ويوجد مصدر حديث نسبياً لتمويل تلك المشروعات والذي ظهر في ثمانينيات القرن العشرين ويتمثل هذا المصدر بالشراكة بين القطاعين العام والخاص , اضافة لظهور فكرة صناديق الثروة السيادية , وفيما يأتي سنوضح تلك المصادر .

### أولاً : المصادر التقليدية لتمويل مشروعات البنى التحتية :

جرت العادة على ان تتولى الحكومات مهمة انشاء وصيانة واعادة تأهيل البنى التحتية والتي يستحيل بدونها القيام بمعظم الانشطة الاقتصادية كالطرق والمطارات وشبكات الاتصالات والكهرباء وغيرها , ويتحصل هذا التمويل من ثلاثة مصادر هي وفورات عمليات الهيئات الحكومية المحلية والمنح من المستويات الحكومية العليا والقروض , إلا أن هذه المصادر تواجه قيوداً ومعوقات عديدة , إذ ان موازنات الهيئات الحكومية المحلية تعاني من ضغوط كبيرة منها يجب عليها ان تستخدم مواردها الذاتية المحدودة في تمويل العديد من المشاريع الاستثمارية في ظل سياسات اللامركزية , كما ان قاعدة ايرادات الحكومة المحلية غالباً ما تكون غير كافية للوفاء بالديون وفوائدها , لذلك نجد ان هذا المصدر التمويلي قد انخفض خلال العقود الثلاثة الماضية في جميع انحاء العالم , ويمكن ارجاع ذلك بشكل اساسي إلى انخفاض مستوى الادخار العام وإلى انتعاش دور القطاع الخاص لا سيما في مجال انشاءات البنى التحتية او ربما بسبب جهود

الحكومات في تصحيح اوضاع المالية العامة والتي تهدف إلى تحقيق الاستقرار الكلي في الاقتصاد (1) .

## ثانياً : المصادر الحديثة في تمويل انشاءات البنى التحتية :-

### 1. الخصخصة :-

انتشرت الدعوة في بداية الثمانينات من القرن الماضي إلى ضرورة تقليص دور الدولة في الاقتصاد وتحريره وتطبيق الاصلاحات الاقتصادية الهيكلية اللازمة لمعالجة الاختلالات الناشئة عن التدخل الحكومي , إذ بدأ القطاع الخاص يحل محل القطاع العام في الكثير من الأنشطة والتوجه نحو تطبيق سياسات الخصخصة وكان ذلك نتيجةً عوامل عديدة اهمها فشل النظام الاشتراكي و المديونية العالمية.

وتعرف الخصخصة على انها انتقال الوحدات الانتاجية السلعية والخدمية والعائدة ملكيتها إلى الدولة والتي تخضع للقطاع العام إلى الاشخاص المعنويين والماديين بشكل جزئي او كلي وعلى مرحلة واحدة او على شكل مراحل بصورة مباشرة او غير مباشرة وبشكل مخطط ومهياً له بظروف تمهيدية مما سيؤدي إلى اعادة هيكله الوحدات الانتاجية المعنية ومن ثم العمل على تغيير قوى الانتاج وعلاقاته وزيادة ربطها باليات السوق بطريقة تتوافق في النهاية مع ما يشهده الاقتصاد العالمي من تغيرات (2) .

ومن اجل تطبيق سياسة الخصخصة اصدر صندوق النقد الدولي العديد من الاجراءات ،

منها :

1. تحرير اسعار الصرف والفائدة
2. تحرير التجارة الخارجية
3. تغيير القوانين المنظمة لشركات القطاع العام
4. العمل على تطوير اسواق الاوراق المالية
5. تحرير سوق العمل

<sup>1</sup> برناردين اكيوبي وآخرون , الاستثمار العام والشراكة بين القطاعين العام والخاص , سلسلة قضايا اقتصادية , العدد 40 , صندوق النقد الدولي , 2007 , ص42.

<sup>2</sup> شهاب حمد شيمان , اشكالية الخصخصة وانعكاساتها في رفع كفاءة الاداء الاقتصادية (دراسة تحليلية تطبيقية) , مجلة جامعة الانبار للعلوم الاقتصادية والادارية , العدد الثاني , 2008 م , ص3.

## □ اليب الخصخصة :-

توجد اساليب كثيرة لتطبيق الخصخصة وعلى الدولة ان تختار الاسلوب الذي يتلائم مع اوضاعها الاقتصادية وطبيعة النشاط وظروف المشروع موضوع الخصخصة واهم تلك الاساليب هي :-

- الطرح العام للاسهم :- تقوم الحكومة بطرح اسهم المشروع العام في البورصة ومن الممكن ان تطرح الحكومة كل اسهم المشروع فيتحول المشروع كلياً إلى مشروع خاص او قد تطرح جزء من اسهم المشروع وبذلك يتحول إلى مشروع مشترك □ , وهذا من افضل اساليب الخصخصة لانه يعمل على توسيع قاعدة الملكية لافراد المجتمع ويمنع احتكار مستثمرٍ ما للمشروعات العامة الخاضعة للخصخصة ويمكن تطبيق هذا الاسلوب على المشروعات الكبيرة (1) .
- الطرح الخاص للاسهم :- ويقصد به بيع اسهم المؤسسة او جزءاً منها لمجموعة معينة من المستثمرين او لمستثمر واحد , ويتم ذلك من خلال تطبيق المزادات او العطاءات , وعادةً ما تستخدم هذه الالية كخطوة اولية للطرح العام للاسهم (2) .
- بيع الاصول : إذ تقوم الحكومة بتصفية المشروع العام وبيع اصوله في مزاد علني او من خلال العطاءات ويمكن للحكومة ايضاً ان تستخدم هذه الاصول للاسهم في انشاء شركات جديدة واحتفاظها بجزء من الملكية من خلال حصولها على اسهم في المشروع الجديد , وتتبع الدولة هذا الاسلوب عندما توجد مديونية كبيرة على ذلك المشروع او عدم وجود مشتريين للمشروع الخاضع للخصخصة (3) .
- نظام القسائم (الكوبونات) : ان عملية الخصخصة من خلال هذا الاسلوب تُبنى على اساس تحويل سريع لنسبة كبيرة من اصول القطاع العام إلى مجموعة واسعة من المواطنين , وتتطلب العملية تجميع الشركات التي ستتم خصخصتها بدلاً من خصخصة

1. حسين النجم , الخصخصة مدخل لاصلاح الاقتصاد العراقي , ص2 , على شبكة الانترنت على الرابط :

<http://www.iier.org>.

2. نشرة معهد الدراسات المصرفية , العدد (6), الكويت , 2011 , على شبكة الانترنت على الرابط :

<http://www.kibs.edu.kw>.

3. فؤاد خليل لطيف , الخصخصة نشأتها ايجابياتها وسلبياتها , على شبكة الانترنت :

<http://www.ircoedu.uobaghdad.edu.iq>.

كل منها بمفرده , وتأخذ هذه الكوبونات شكل شهادات يمكن لاصحابها تحويلها إلى اسمهم في شركات القطاع العام من خلال مزاد علني (1) .

● تخصيص الادارة :- يعد هذا الاسلوب مرحلة تمهيدية للخصخصة , ضمن اعتبارات محلية متعلقة بقدرة القطاع الخاص على شراء الاصول والموقف من مسألة نقل الملكية , وتتضمن عملية تخصيص الادارة اسلوبين هما (2):-

- عقود الادارة :- وهي عقود تبرمها الحكومة مع المؤسسات او الافراد المحليين والاجانب لادارة المنشأة العامة , لقاء اجور محددة او بنسبة من العائدات او حصة من رأس مال المنشأة , ولا تعد الادارة في هذه الحالة مسؤولة عن المخاطر التجارية او عن التدهور في قيمة اصول المنشأة , الا إذا تم النص في العقد على ذلك , وكثيراً ما تلجأ الدولة النامية لمثل هذا الاسلوب وذلك لادارة بعض المنشآت الاستراتيجية مثل الفنادق الكبرى وبعض المنشآت الصناعية المتطورة , نتيجة افتقادها الجهاز الاداري المحلي او عدم توفر الكفاءات اللازمة لا نجاح عمل مثل هكذا شركات .

- التأجير :- تتعاقد الدولة مع القطاع الخاص لقاء رسوم او اجور محددة من قبلها لتأجير استثمار الموارد والاصول العامة , وقد يطالب المستأجر بتخفيض عدد العاملين واستبدالهم بعاملين لديه , إذ انه يهتم بتحقيق الربحية والمحافظة على اصول المنشأة , وقد تأخذ عملية التأجير طابع (التأجير التمويلي او الامتياز) الذي يتيح للمستثمر ادارة او استثمار المشروع لمدة زمنية محددة , تعود ملكيته بعد ذلك للدولة , وفي العديد من الحالات يتم التعاقد لفترات زمنية طويلة نسبياً لجعل فكرة نقل الملكية مقبولة .

- تمليك اسهم الشركات للموظفين والمدراء :- وهذا الاسلوب يعتبر من اكثر اساليب الخصخصة شيوعاً , إذ تتكون شركة جديدة من عدد من الموظفين الذين يشتركون بمواردهم المالية ويقترضوا اموال جديدة على ان تشتري الشركة الجديدة الشركة المملوكة للدولة , وبذلك تصبح تابعة للقطاع الخاص (3) .

- بيع الاصول المحلية لقاء الديوان الخارجية :- يهدف هذا الاسلوب إلى التخلص من الابعاء المترتبة على الديون الخارجية ولكن حق المستثمر الجديد من الارباح وحصيلة

<sup>1</sup> إحصان خضر , خصخصة البنية التحتية، مصدر سابق , ص13 .

<sup>2</sup> محمد معن ديوب , المتطلبات الاساسية لنجاح برنامج الخصخصة , مجلة جامعة تشرين والبحوث العلمية , المجلد (28) , العدد (2) , 2006م , ص102 .

<sup>3</sup> عبد الباسط ابراهيم حسونة وآخرون , خصخصة الشركات المملوكة للدولة , ص7 , على شبكة الانترنت على الرابط :

بيع هذه الاصول من شأنه ان يشكل ضغطاً على حصيللة النقد الاجنبي , لا يقل بل يمكن ان يكون اكثر من تحويلات خدمة الدين الخارجي , عدا ما يحمله ذلك من خطر ارتفاع نفوذ راس المال الاجنبي في الاقتصاد الوطني (1) .

## 2. الشراكة بين القطاعين العام والخاص ( القطاع المختلط ) :-

مرت السياسات العامة للتصرف في المرافق العامة في العالم تاريخياً بثلاث مراحل بدءاً من التصرف المباشر للدولة إلى مرحلة تميزت بالتخلي لفائدة الافراد, ثم ظهور نمط جديد وهو الشراكة بين القطاعين العام والخاص , وشاع تطبيقه في العشرين سنة الاخيرة , الا انه لا يوجد تعريف موحد متفق عليه وهذا ما يدل على الواقع المعقد وغموض هذا النوع من التمويل , ويرى برنامج الامم المتحدة للتنمية الصناعية ان اسلوب (P.P.P) (\*) يصف لنا العلاقة الممكنة بين القطاع العام والخاص لضمان تقديم خدمة , ومن منظور هذه الهيئة يضم القطاع الخاص كلا من المؤسسات الخاصة والمنظمات غير الحكومية والمنظمات التعاونية , وهذا التعريف يركز على طابع التعاون بين القطاع العام والقطاع الخاص والمنظمات غير الحكومية (2) .

وتعد المملكة المتحدة رائداً رئيساً في الشراكة بين القطاعين العام والخاص إذ تبنت سياسة مبادرة التمويل الخاصة والتي بموجبها قدمت الحكومة البريطانية Private Finance Initiative (PFI) تسهيلات وحوافز للقطاع الخاص من اجل الاستثمار في المشاريع العامة وذلك بعد تراجع سياسة الخصخصة التي كانت قد اعتمدها من قبل (3) .

### انواع الشراكة :-

يوجد على المستوى الدولي انواع كثيرة جدا من الشراكة تختلف فيها ادوار كل من القطاع العام والقطاع الخاص الا اننا سنتناول بعض منها فيما يأتي :-

- عقود الخدمة : في هذه الصورة من صور مشاركة القطاع الخاص , تقوم شركة خاصة او اكثر بتقديم خدمة لصالح الجهة الحكومية المعنية في مقابل ثمن معين , وتظل ملكية اصول المشروع وعبئ تشغيله وصيانته في المقام الاول ملقاة على عاتق القطاع العام ,

<sup>1</sup> محمد معن ديوب , المتطلبات الاساسية لنجاح برنامج الخصخصة , مصدر سابق , ص104 .  
\* الرمز (P.P.P) اختصار لثلاث كلمات انجليزية هي (Public – Private Partnership) وتعني الشراكة بين القطاعين العام والخاص .  
<sup>2</sup> منظمة العمل الدولية , تكامل دور القطاعي العام والخاص في التنمية , مؤتمر العمل العربي التاسع والثلاثون , القاهرة , (1-8 نيسان) 2012 , ص8 .  
<sup>3</sup> احمد بوعشيق , دراسة بعنوان عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص : سياسة عمومية حديثة لتمويل التنمية المستدامة بالمغرب , الرياض , 2009م , ص5 .

كما تظل مسؤولية الاستثمارات الرأسمالية والمخاطر التجارية المرتبطة بتشغيل المرفق ملقاة بكاملها على عاتق القطاع العام (1) .

ولعقود الخدمة مزايا متعددة ،منها انتشار عنصر المنافسة بين شركات القطاع الخاص مما يؤدي إلى كفاءة الاداء وتخفيض تكاليف العقود , وخاصة إذا علمنا ان فترة العقد تكون قصيرة ، وفيما يخص مساوى هذا النوع فان اعباء التشغيل والصيانة تقع على عاتق الحكومة , وتكون المخاطر التي ترتبط بتشغيل المرفق ملقاة على عاتق القطاع العام , و يعتمد نجاح هذا الاسلوب على خبرة الشركة التي تقوم به ، كما ان تلك النوعية من العقود تؤثر تأثير مباشر على مستوى التشغيل وتجعلهم عمالة زائدة عن الحاجة إذا لم يتم الاستعانة بهم ضمن مشاريع عقود الخدمة .

• البناء والتشغيل والتحويل ونقل الملكية (Build, Operate and Transfer) (BOT):-

يعتبر هذا العقد شكل من اشكال تقديم الخدمات تمنح بمقتضاه الحكومة او إي جهة حكومية – لفترة محدودة من الزمن – احد الاتحادات المالية الخاصة والتي يُطلق عليها اسم (شركة المشروع) الحق في تصميم وبناء وتشغيل وادارة مشروع معين تقترحه الحكومة بالاضافة إلى حق الاستغلال التجاري لعدد من السنوات مُتفق عليها , تكون كافية لأسترداد شركة المشروع تكاليف البناء إلى جانب تحقيق ارباح مناسبة من عائدات المشروع او اي مزايا اخرى تُمنح للشركة ضمن عقد الاتفاق , وتنتقل ملكية المشروع وفقاً لشروط التعاقد إلى الجهة المانحة من دون مقابل او بمقابل تم الاتفاق عليه (2) .

ولهذا العقد اهمية كبيرة إذ انه يوفر الخدمات او المرافق الضرورية واللازمة للمجتمع , كماً ونوعاً ( تلك التي لا يمكن على المدى القصير توفيرها بالموارد المالية الحكومية المحدودة نسبياً ) , كما ان تطبيق هذا العقد يعوض النقص في التمويل الحكومي لمشاريع البنى التحتية , وبالتالي يعمل على تخفيف العبئ عن موازنة الدولة حتى تستطيع توجيه الموارد العامة إلى القطاعات السلعية او الخدمية الاخرى , كالتعليم والصحة , كما يؤدي إلى تحريك عجلة الاقتصاد ورفع معدل النمو الاقتصادي , من خلال فتح العديد من الفرص امام القطاع الخاص .

1. امل نجاح البشبيشي , نظام البناء – التشغيل – التحويل BoT هل هنا □ حاجة لبديل , مجلة بحوث اقتصادية عربية , العدد 28 , 2002م , ص82.  
2. حكومة دبي , دائرة المالية , ادارة الدراسات الاقتصادية والمالية , دراسة بعنوان الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص , 2010 , ص 15.

- البناء والتملك والتشغيل ونقل الملكية ( Build , ownership , operate , )  
-: (BOOT) (Transfer

في اطار هذا العقد فان شركة المشروع تقوم ببناء المرفق العام , حيث تملكه وتديره وتشغله طوال مدة العقد تحت اشراف الجهة الحكومية , مما يكفلها سهولة التشغيل و الصيانة<sup>(1)</sup> , اي ان ملكية المشروع تكون مؤقتا بيد القطاع الخاص ومن ثم تنتقل إلى القطاع العام .

- التحديث – التملك – التشغيل – التحويل : ( Maintain , ownership , operate )  
-: (MOOT) (and Transfer

بموجب هذا النوع من العقود يتعهد المستثمر بتحديث احد المرافق العامة او احد مشروعات البنية الاساسية وتطويرها تكنولوجيا وفقاً لحدث المستويات العالمية , ويصبح ملكاً للمشروع ويقوم بتشغيله طوال فترة التعاقد , ثم يتنازل عن ملكيته للدولة في نهاية مدة العقد دون مقابل , ويحصل المستثمر على ايرادات التشغيل طوال فترة التعاقد .

- البناء التملك التشغيل : ( Build, Ownership, Operate ) (BOO)-:

يتم التعاقد وفق هذه الصيغة من اجل اقامة مشروع وتمليكه وتشغيله , دون الالتزام بتحويله إلى الجهة الحكومية , لذلك لا تأخذ به اكثر الدول الا بشروط كأن ينتهي العقد بأنتهاء العمر الافتراضي للمشروع او ان تقوم الدولة بتعويض الشركة الخاصة عن حصص الملكية<sup>(2)</sup> .

- عقود اعادة تأهيل – و تملك – وتشغيل : (Rehabitate, Ownership, Operate)  
-: (ROO)

تصلح هذه الصيغة لمشروعات موجودة , ولكنها اصبحت غير اقتصادية بحكم اهتلا□ وتآكل اصولها واحتياجها إلى عمليات احلال وتجديد وصيانة وتطوير خطوط الانتاج ؛ لذلك تقوم

<sup>1</sup>. يوسف محمود واخرون، نظام البناء والتشغيل والتحويل (B.O.T)، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، المجلد (30)، العدد(3)، 2008م، ص181.

<sup>2</sup>. المصدر السابق نفسه، ص181.

الدولة بعرضها على شركات خاصة للقيام بهذه العمليات مقابل عقود امتياز تتضمن الامتلا<sup>□</sup> والتشغيل<sup>(1)</sup> .

• الشراكة التضامنية ( Joint parternship ) :

ان التضامن هو كيان قانوني يأخذ شكل الشراكة , يكون فيه كل من الجهة الحكومية المعنية والشريك الخاص متضامنين في القيام بعمل يحقق لهما ربحاً مشتركاً، وبصفة عامة يسهم كل شريك في الاصول ويشار<sup>□</sup> في المخاطر , وبموجب التضامن تكون الحكومة هي المنظم الاول والأخير بالاضافة إلى كونها شريكاً نشطاً في الشركة العاملة مما يُتيح لها الابقاء على السيطرة الكاملة لحماية الجمهور وخدمته , ويمكن للحكومة الاسهام في العمل الاداري اليومي للشركة والسيطرة الشاملة وهذا يعطي موظفي القطاع العام الفرصة لكتب المعرفة والخبرة في تسيير وادارة خدمة عامة ،وبالتالي توفير العديد من فرص العمل على المدى الطويل , كما انه يقوم بنقل وتوزيع المخاطر وتقاسمها بين القطاع الحكومي والقطاع الخاص , والاستفادة من خبرة القطاع الخاص في الادارة والتشغيل , وبالتالي رفع الكفاءة الاقتصادية لوحدات النشاط الاقتصادي من خلال تخفيض التكاليف الانتاجية والتشغيلية والتسويقية المختلفة إلى ادنى حد ممكن وبالتالي تقليل الهدر ورفع كفاءة التشغيل , وكذلك نقل التكنولوجيا الحديثة التي تحتاجها عادةً المشروعات المشتركة الكبيرة , كما يؤول إلى تنشيط سوق الاوراق المالية في حال تم تأسيس شركات مشتركة مساهمة , وهذا سيؤدي إلى اتاحة المجال امام امكانية توظيف اكبر قدر من الاموال والمكتنزات العائلية والفردية الصغيرة والمعطلة<sup>(2)</sup> .

**3. صناديق الثروة السيادية :-**

تختص صناديق الثروة السيادية بالدول الريعية والتي تعتمد على ايرادات الموارد الطبيعية لتغطية نفقاتها , وبما ان اسعار تلك الموارد تكون متقلبة كما ان تلك الموارد تكون عرضة للزوال في حالة النضوب او احلال بديل عنها اقل كلفة او اقل ضرراً على البيئة , لذلك ظهرت صناديق الثروة السيادية كأداة بيد السلطة المالية وبأدارة السلطة النقدية لكي تعمل على امتصاص الصدمات المتولدة من هذه التغيرات السلبية في اسعار تلك الموارد وتعمل على الادخار للمستقبل لمواجهة نضوب تلك الموارد اضافةً إلى تحقيق عدالة افضل في توزيع الثروات الطبيعية بين

<sup>1</sup> .امل نجاح البشبيشي , نظام البناء والتشغيل والتحويل , مجلة جسر التنمية , المعهد العربي للتخطيط , العدد (35) , السنة الثالثة , الكويت , 2004 , ص7 .

<sup>2</sup> .فضيلة عابد , اشكالية المشاركة بين القطاع العام والخاص والبعد الاجتماعي لعملية التنمية , دراسة مقدمة لندوة جمعية العلوم الاقتصادية , سوريا , ص9 .

الاجيال في المدى الطويل , ولقد راجت فكرة انشاء هذه الصناديق لدى معظم الدول الربعية في مطلع القرن الحالي , إذ تم انشاء (28) صندوقاً سيادياً فقط خلال المدة (2000 – 2010) من اصل (48) صندوقاً تم انشاؤها منذ سنة 1953 ولذلك يمكن تسمية المدة الممتدة من سنة (2000) ولغاية (2010) بمرحلة الرواج لتلك الصناديق<sup>(1)</sup>.

---

<sup>1</sup> . يسرى مهدي حسن , رافع احمد حسن , الصناديق السيادية ومتطلبات انشاء صندوق سيادي للعراق , مجلة الكوت للعلوم الاقتصادية والادارية , العدد (7) , السنة (2012) , صص 85-88 .

# الفصل الثاني

## العلاقة بين خرمات النبي (ص) وحملته

### النسبة (الانصاوية)

- البحث الاول :- النسبة (الانصاوية) ، منزهة ، مؤخراتها ، وفقراتها .
- البحث الثاني :- العلاقة بين بعض خرمات النبي (ص) وحملته (النسبة

(الانصاوية).

### تمهيد :-

ان التنمية هي عملية شاملة وموجهة مستمرة تتضمن تغيرات هيكلية تؤدي الى زيادة انتاجية الفرد وزيادة الانتاج ومن ثم الناتج المحلي ، وان البنى التحتية هي التغيرات الهيكلية التي ترنوا لها هذه العملية . وهذا الفصل يوضح ذلك من خلال تناوله مفهوم التنمية الاقتصادية وابرز مؤشراتها ونظرياتها، كما تناول هذا الفصل العلاقة بين بعض من خدمات البنى التحتية ( الصحة، التعليم ، النقل ، والطاقة) وعملية التنمية الاقتصادية ، كما يوضح هذا الفصل مدى أهمية تلك الخدمات بأستخدام بيانات لسنوات محددة (2004-2010م) عن دول مختارة تم تقسيمها الى مجموعتين هما الدول النامية (الاردن، كازاخستان، المغرب العربي) والدول الصناعية المتقدمة (اليابان، هولندا، بلجيكا) لبيان الفروق في مدى توفر خدمات البنى التحتية لتلك المجموعتين.

## المبحث الاول

### " التنمية الاقتصادية : المفهوم ، المؤشرات ، والنظريات "

#### اولا: اسباب الاهتمام بمسألة التنمية الاقتصادية:

إذا عدنا إلى تطور أهمية التنمية الاقتصادية في الدول النامية نجد ان هذه الأهمية ابتدأت تظهر بشكل جدي بعد الحرب العالمية الثانية، ويرجع سبب تجاهلها قبل ذلك الوقت إلى ان الفكر الاقتصادي عامة (كان يعتبر التنمية وقضايا التطور الاقتصادي من الامور العفوية التي تتحقق بصورة الية او من تلقاء نفسها وما دام الامر كذلك ما من حاجة لتوجيه اهتمام خاص إلى القضايا المتعلقة بالتطور الاقتصادي)<sup>(1)</sup>.

#### اما سبب الاهتمام بمسألة التنمية فيعود إلى جملة من العوامل واهمها ما يلي :-

1. الرخاء المتحقق في الدول الصناعية المتقدمة.
2. حصول معظم الدول النامية على استقلالها السياسي وبداية اهتمامها بتطوير بلدانها.
3. التقدم الكبير الذي احرزته البلدان الاشتراكية في حينها وفي مقدمتها الاتحاد السوفيتي ودول اوربا الشرقية والصين الذي شكل عاملا مشجعا لقضايا التنمية في البلدان النامية.
4. رواج بعض الافكار النظرية الاقتصادية المتفائلة.
5. شيوع فكرة التنمية على المستوى الدولي وظهور منظمة الامم المتحدة ووكالاتها المتخصصة كالبنك الدولي وصندوق النقد الدولي والذي عزز مساعي التعاون الدولي في مجال التنمية.

#### ثانيا: مفهوم التنمية الاقتصادية

يتعلق تحديد مفهوم التنمية الاقتصادية بتحديد اهدافها التنموية من اقتصادية واجتماعية؛ لذلك لا يمكن الفصل بين مفهومها ومهامها، وعلى هذا الاساس نرى ان معظم الاقتصاديين عند تحديدهم لمفهوم التنمية الاقتصادية يربطون ذلك مباشرة بمختلف مهامها واهدافها التنموية المطلوبة<sup>(2)</sup>، لذلك وقبل التطرق إلى مفهوم التنمية الاقتصادية سنتناول اهم الاهداف التي وضعتها الدول النامية في خططها التنموية للقضاء على الارث الثقيل الذي خلفته السيطرة

<sup>1</sup> .طلال البابا، قضايا التخلف والتنمية في العالم الثالث في المنهج، ط2، دار الطليعة، بيروت، 1983م، ص75.

<sup>2</sup> . نفس المصدر السابق، ص 73 .

الاستعمارية لقرون عديدة , والنهوض بالبلد اقتصاديا واجتماعيا عن طريق وضع وتنفيذ تلك الخطط وهي كما يلي<sup>(1)</sup>:-

1. زيادة مستوى الناتج المحلي الاجمالي.
2. استخدام أحدث أساليب التكتيك في شتى الميادين الانتاجية المادية (صناعة, زراعة, بناء, وغيرها).
3. تعبئة كل امكانيات البلد المادية والمالية وتهيئة الكوادر العلمية والفنية والمهنية.
4. القضاء على علاقات الانتاج الاقطاعية البائدة في الزراعة.
5. بناء قاعدة مادية متينة للبلد من خلال تكوين صناعة وطنية قوية وحديثة, كونها تشكل الاساس لأي عملية تنموية سليمة.
6. رفع الاستثمارات الحكومية, وتعزيز دور القطاع العام في استراتيجية التنمية.
7. وضع نظام ضريبي يعمل من اجل زيادة نسبة التراكمات الداخلية الوطنية, دون الاضرار بالطبقة الفقيرة.
8. تغيير الهياكل الاقتصادية والاجتماعية بما يخدم تحقيق اهداف التنمية.

يرى سيلسو فورتادو (celso furtado) ان التنمية الاقتصادية تتوخى شرح اسباب ارتفاع انتاجية العمل بصورة دائمة واليتها, وانعكاس هذا الارتفاع على تنظيم الانتاج والتوزيع وتوظيفات الناتج القومي<sup>(2)</sup>

وعرفها الاقتصادي مايرير (meier) على أنها عملية تحقيق معدلات عالية من النمو في قطاعات معينة تعبر عن التقدم ويزداد فيها متوسط الدخل القومي ومتوسط دخل الفرد<sup>(3)</sup> بينما يرى (الكواري) ان التنمية الاقتصادية ماهي الاعلمية مجتمعة واعية وموجهة لأيجاد تحولات هيكلية تؤدي إلى تكوين قاعدة انطلاق طاقة انتاجية ذاتية يتحقق بموجبها تزايد منتظم في متوسط انتاجية الفرد وقدرات المجتمع ضمن إطار من العلاقات الاجتماعية يؤكد الارتباط بين المكافأة والجهد ويضمن متطلبات المشاركة مستهدفا توفير الاحتياجات الاساسية وموفرا للأمن الفردي

<sup>1</sup> . طلال البابا, قضايا التخلف والتنمية في العالم الثالث في المنهج, مصدر سابق, ص74.

<sup>2</sup> . سيلسو فورتادو, النمو والتخلف, مصدر سابق, ص27.

<sup>3</sup> . حربي محمد موسى عريقات, التنمية والتخطيط الاقتصادي, دار الكرمل, 1993م, ص50.

والاجتماعي والقومي الدخل القومي ومتوسط دخل الفرد<sup>(1)</sup>، ويفتر □ الكواري ان التنمية وفق هذا التعريف تتضمن عناصر متعددة اهمها فيما يأتي<sup>(2)</sup> :

1. ان التنمية عملية مستمرة ومتصاعدة تعبر عن تجدد احتياجات المجتمع وتزايدها.
2. عملية مجتمعية تشترك فيها كل فئات المجتمع والقطاعات الاقتصادية.
3. التنمية عملية واعية وهذا يعني أنها ليست عملية عشوائية وإنما عملية محددة الغايات، ذات استراتيجية طويلة المدى، واهداف مرحلية لموارد المجتمع نتاجا وتوزيعا.
4. تحولات هيكلية في الاطار الاقتصادي والاجتماعي والسياسي.

### ثالثا: مؤشرات التنمية الاقتصادية :-

من اجل معرفة مستويات الانجاز والتنمية التي تحقها دول العالم المختلفة لابد من وجود مؤشرات معينة.

ان فكرة التنمية بحد ذاتها تعد مبرر لضرورة القياس سواء لصياغة السياسات والخطط وتحديد الاهداف او لمعرفة مستويات الانجاز والتنمية، ونتيجة لتطور مفهوم التنمية بمرور الزمن فان المؤشرات هي الاخرى تطورت خلال العقود الخمسة التي اعقبت الحرب العالمية الثانية، فبينما كان مقياس التنمية هو الناتج القومي الاجمالي وفيما بعد الناتج القومي للفرد، تغير بعد ذلك إلى مؤشرات الرفاهية الاجتماعية واخيرا إلى مؤشر التنمية البشرية المستدامة، وفيما يأتي نبذة مختصرة لكل مؤشر.

### **1/ الناتج القومي الاجمالي (GNP)**

في البداية تم اعتبار التنمية على انها زيادة في الناتج القومي الاجمالي بشكل مضطرد خلال مدة زمنية طويلة، ويجب ان يتم استبعاد التغيرات الحاصلة، في الاسعار عند اخذ هذا المؤشر لمقياس التنمية (اي ان يكون **GNP** بالأسعار الثابتة) خلال فترة القياس<sup>(3)</sup>.

<sup>1</sup> علي خليفة الكواري ، نحو فهم افضل للتنمية باعتبارها عملية حضارية ،المستقبل العربي ،مركز دراسات الوحدة العربية ،العدد (49)، 1983، ص 4.  
<sup>2</sup> نفس المصدر السابق، ص 726.  
<sup>3</sup> مدحت القرشي، التنمية الاقتصادية، نظريات وسياسات وموضوعات ، ط1، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، 2007م ، ص23.

## 2/ متوسط نصيب الفرد من GNP:

يعتبر متوسط نصيب الفرد من الدخل القومي الحقيقي أو من الناتج المحلي الاجمالي GDP اكثر المؤشرات استخداماً واكثرها صدقاً عند قياس مستوى التقدم الاقتصادي في معظم دول العالم, الا انه توجد صعاب عديدة للحصول على ارقام صحيحة تمثل هذا المعيار منها احصاءات السكان والدخل تكون غير كاملة وغير دقيقة, وايضا فيما يتعلق بحساب هذا المؤشر هل نقسم اجمالي الدخل القومي على جميع السكان او نقسمه على السكان العاملين دون غيرهم, فحساب الدخل لجميع السكان مفيد من ناحية الاستهلاك, وحساب الدخل لقوة العمل دون غيرهم مفيد من ناحية الانتاج<sup>(1)</sup>.

## 3/ الحاجات الاساسية:

نتيجة لقصور اداء مؤشر دخل الفرد لقياس التنمية, فقد جرت محاولات عديدة لتلافي ذلك القصور, حيث اتجه المفكرون إلى تبني هذا المؤشر, ويؤكد هذا المؤشر على ضرورة توفير الغذاء والماء والكساء والخدمات الصحية (الحاجات الاساسية للسكان)<sup>(2)</sup>, والرقم القياسي التقريبي الذي يعبر عن هذا المؤشر يمكن ان يكون توقع الحياة عند الولادة, وان لمؤشر الحاجات الاساسية مزايا كثيرة, منها رفع انتاجية الناس الفقراء من خلال التجهيز او التوفير المباشر للصحة والتعليم والتسهيلات الاخرى, إذ يعد هذا المؤشر محاولة سريعة لتخفيف الفقر وليس الاعتماد فقط على استراتيجية رفع دخل الفقراء والذي ربما يأخذ وقتاً طويلاً<sup>(3)</sup>.

## 4/ المؤشرات الاجتماعية:

ظهرت حركة المؤشرات الاجتماعية في اواخر الستينيات لمعالجة نقائص المؤشرات المتعارف عليها بالتعبير عن الواقع والتغيرات الاجتماعية - الاقتصادية, من خلال توسيع التحليلات الاحصائية الاقتصادية لتضم طيفا واسعا من القضايا الاجتماعية, وتمتاز هذه المؤشرات عن معدل الدخل الفردي بانها تهتم بالغايات كما تهتم بالوسائل فهناك مؤشران ضمن هذه المؤشرات, هما مؤشر نوعية الحياة (physical quality of index) واعتمده موريس (d.morris), ومؤشر التنمية البشرية (human. Development index) واختصارها (HDI) والذي طوره برنامج الامم المتحدة الانمائي وفيما يأتي توضيح كل منهما:

<sup>1</sup> محمد عبد العزيز عجيمة وآخرون, التنمية الاقتصادية بين النظرية والتطبيق (النظريات الاستراتيجية - التمويل - المشكلات), ط2, الدار الجامعية, الاسكندرية, 2010 م, ص 101.  
<sup>2</sup> مدحت القرشي, التنمية الاقتصادية, نظريات وسياسات وموضوعات, مصدر سابق, ص 24.  
<sup>3</sup> محمد صالح تركي القرشي, علم اقتصاد التنمية, ط1, دار الثراء للنشر والتوزيع, عمان, 2010م, ص 50-52.

## أ) مؤشر نوعية الحياة:

عندما ساءت الاوضاع الاقتصادية لكثير من الدول الاقل تقدماً بالرغم من تحقيقها للنمو الاقتصادي، تطلب الامر ان يكون هنالك ارقام قياسية للتنمية لا تعتمد على الدخل، والمحاولة المعرفة في هذا المجال هي محاولة (d.morris) لتطوير مقياس جديد للتنمية، ويتكون من ثلاثة مقاييس هي وفيات الاطفال، وتوقع الحياة عند السنة الاولى للطفل، والقراءة والكتابة عند سن (15 سنة). وكل واحد منها له وزناً متساوي مقداره (33%) بعد ذلك يُؤخذ متوسط المكونات او المقاييس هذه، ويكتب انجاز كل بلد في مجال التنمية على مقياس له تسلسل (1-100)<sup>(1)</sup>، الا ان هذا المؤشر هو مكمل لمؤشر (GNP) ولايستبدله، كما انه لا يعبر عن مدى اشباع الحاجات الاساسية ولكنه يقيس نوعية الحياة والتي تهم الفقراء فهو بذلك مؤشر محدود النطاق الا انه مفيد في توصيف بعض المدن المتخلفة التي تعاني الاهمال<sup>(2)</sup>.

## ب) مؤشر التنمية البشرية (HDI) :

يعد الاكثر حساسية والاحدث من بين مقاييس التنمية، ولقد أُستخدم منذ عام 1990م. من قبل منظمة الامم المتحدة، وهو يستند على ثلاثة مؤشرات فرعية هي (توقع الحياة، التعليم، ودخل الفرد الحقيقي) ، و تعكس هذه المؤشرات الانجازات التي تحققتها الدول، ثم يتم مقارنة ما حققته كل دولة من انجازات مع احسن واسوء ما حققته الدول الاخرى، ويوجد نوعين من المؤشرات او الادلة لقياس التنمية البشرية وكما يأتي:

### 1/ المؤشرات الكمية للتنمية البشرية:-

لقد اصبحت الحكومات والمنظمات تهتم بتحديد المؤشرات التي توضح مقدار التحسن او التدهور الذي طرأ على نوعية حياة افراد المجتمع ومستواه , إذن فالهدف من عملية القياس هو التعرف على الوضع الحالي للتنمية وعلى الجهود المبذولة لرفع معدلاتها وذلك لتقييم هذه الجهود وتدعيمها في حالة نجاحها او تعديلها في حالة نقصها واستخدام في بادئ الامر مستوى الدخل كمقياس لدرجة تقدم الامم, ولكن منذ اصدار تقرير التنمية البشرية عام 1990م, ادخل عليه تعديلات لتقيس وضع التنمية في المجتمع بحيث تستطيع ان تغطي جوانب الحياة المختلفة في المجتمع ، وهذه المؤشرات هي<sup>(3)</sup>:

<sup>1</sup> . محمد صالح تركي القرشي، علم اقتصاد التنمية ، مصدر سابق، ص48.

<sup>2</sup> .مدحت القرشي، التنمية الاقتصادية، نظريات وسياسات وموضوعات، مصدر سابق، ص20.

<sup>3</sup> . مدحت القرشي، التنمية الاقتصادية ، مصدر سابق ، ص ص80-81.

- متوسط العمر المتوقع عند الولادة: وهو عدد السنوات التي يتوقع ان يعيشها مولود جديد إذ بقيت انماط معدلات الوفاة المسجلة حسب الفئات العمرية عند ولادته على حالها طيلة مدة حياته, وصيغتها الرياضية هي

$$L.E.I = \frac{\sum_{i=1}^n x_i - \min x_i}{\max x_i - \min x_i}$$

- التعليم: ويقاس بمعدل إلمام البالغين بالقراءة والكتابة والذي يمثل معدل مجموع الالتحاق بالتعليم الابتدائي والثانوي والعالي, وهذا المؤشر مركب من مؤشرين:

- مؤشر المام البالغين بالقراءة والكتابة: (A.L.I) adult literacy index

- مؤشر القيد المدرسي الاجمالي في التعليم الابتدائي والاعدادي: (G.E.L) enrolment index Gross

وكل من هذين المؤشرين يحسب كما في صيغة (L.E.I) غير ان هناك تباينا في معنى هذه الرموز وقيمتها من مؤشر لآخر, وان مؤشر التعليم (E.I) يحسب من الوسط المرجح للمؤشرين السابقين وفق الصيغة الاتية:

$$(E.I) = \frac{2}{3} (A.L.I) + \frac{1}{3} (G.E.L)$$

- نصيب الفرد من الدخل القومي الاجمالي: هو مجموع الدخل في اقتصاد معين, وهو حصيلة قيمة الانتاج وملكية الانتاج تطرح منها المداخيل التي تنفق على استخدام عوامل الانتاج التي تملكها سائر اقتصادات العالم وتحول إلى قيمة الدولار المعتمدة دوليا على اساس معدلات معامل القوة الشرائية وتقسم على مجموع السكان في منتصف السنة, ويحسب متوسط نصيب الفرد من الناتج القومي الاجمالي من خلال الصيغة الاتية :

$$G.D.P \text{ index} = \frac{[\log(x_i) - \log(\min x_i)]}{[\log(\max x_i) - \log(\min x_i)]}$$

حيث ان:

G.D.P: مؤشر نصيب الفرد من الناتج القومي الاجمالي

Log ( $x_i$ ): لوغارتم النسبة المئوية للبلد المعني

Log ( min  $x_i$ ): لوغارتم اصغر متوسط دخل سنوي في العالم

Log (max  $x_i$ ) : لوغارتم اقصى متوسط دخل سنوي في العالم

وفي النهاية بعد الحصول على جميع قيم هذه المؤشرات الثلاثة, يتم حساب دليل التنمية البشرية:

$$H.D.I = \frac{1}{3} (L.E.I) + \frac{1}{3} (E.I) + \frac{1}{3} (G.D.P \text{ index})$$

حيث ان

H.D.I: دليل او مؤشر التنمية البشرية.

وتحتوي صيغة كل مؤشر على قيمة قصوى واخرى دنيا, وكما هو موضح في الجدول (1)

الجدول (1) قيم مؤشرات دليل التنمية البشرية.

المؤشرات	القيمة الدنيا max	القيمة القصوى max
متوسط العمر المتوقع عند الولادة بالأعوام	25 سنة	85 سنة
معدل إلمام البالغين بالقراءة والكتابة واجمالي نسب الالتحاق بالمدارس	صفر %	100 %
معدل نصيب الفرد من الناتج المحلي الاجمالي بالدولار الامريكي	100 دولار	40,000 دولار

المصدر: برنامج الامم المتحدة الانمائي, تقرير التنمية البشرية لعام 2000م, نيويورك, 2001م, ص240 □

يقوم برنامج الامم المتحدة الانمائي بإصدار خلاصة مؤشرات التنمية البشرية في تقرير سنوي مُنذ سنة 1990م، ويتراوح هذا المؤشر بين (0) و(1) ويقسم إلى ثلاثة مستويات هي :-

- مستوى مرتفع من التنمية البشرية (0.800- 1.00) .
- مستوى متوسط من التنمية البشرية (0.500- 0.799).
- مستوى ضعيف من التنمية البشرية (0- 0.500).

## 2/ المؤشرات الكيفية للتنمية البشرية : -

لقد وُجّهت عدة انتقادات لدليل التنمية البشرية السابق توضيحه, ابرزها ببساطته الشديدة التي يعتقد معها الوصول إلى فهم اشمل لمستويات الرفاهية الانسانية وتغييراتها وذلك نظرا لإغفالها عددا من المؤشرات المعبرة عن الجوانب المختلفة للرفاهية الانسانية, ومن بين السلبيات التي تحيط بالمؤشرات الثلاثة اعلاه, مثلا قد لا يعبر مؤشر توقع الحياة عند الولادة عن مدى سلامة الصحة البدنية للأفراد, وقد لا يعكس معدل الامية لدى البالغين المستوى التعليمي ومدى مساهمته في اكتساب المعرفة وتنمية قدراتهم, وفيما يتعلق بنصيب الفرد من الدخل الاجمالي فهو مؤشر مشكوك فيه عند الاخذ بالحسبان عدم العدالة في توزيع الدخل<sup>(1)</sup>, ولتدارك ذلك النقص تناولت الدراسات والتقارير اللاحقة مؤشرات اخرى للتنمية البشرية هي مؤشرات كيفية و كما يأتي:

### (أ) دليل التنمية البشرية المرتبط بالبنوع :

يستخدم مؤشر دليل التنمية البشرية المرتبط بنوع الجنس المتغيرات نفسها التي يستخدمها دليل التنمية البشرية من حيث الابعاد ( الصحة – التعليم – الدخل) يراعي فيه التفاوتات في الانجاز بين الرجل والمرأة, وكلما ارتفع التفاوت بين الجنسين من حيث التنمية البشرية الاساسية انخفض دليل التنمية المرتبط بنوع الجنس لأي بلد<sup>(2)</sup>, وقد تناولت التقارير العالمية هذا الدليل ابتداءاً من عام 1995م في تقرير الامم المتحدة للتنمية البشرية ويتم حساب (G.D.I) كالآتي<sup>(3)</sup>

$$(G.D.I) = h_1^* + h_2^* + h_3^*$$

حيث ان:

$$h_1^* = \text{دليل العمر المتوقع (الموزع بالتساوي) بين الجنسين}$$

$$h_2^* = \text{دليل التحصيل العلمي (الموزع بالتساوي) بين الجنسين}$$

$$h_3^* = \text{دليل الدخل (الموزع بالتساوي) بين الجنسين}$$

ويتم حساب الادلة الفرعية على النحو الآتي :

<sup>1</sup> نصيرة قوريش, التنمية البشرية في الجزائر وافاقها في ظل برنامج التنمية 2010-2014, مجلة الاكاديمية للدراسات الاجتماعية والانسانية, جامعة حبيبة بت بوعلي, الجزائر, العدد 6, 2011م, ص35 □

<sup>2</sup> نبيل جعفر عبدالرضا, في مواجهة التخلف, شركة الغدير للطباعة والنشر المحدودة, البصرة 2013, ص81.

<sup>3</sup> المصدر السابق نفسه, ص ص 81-82.

$$h_1^* = \{ [(A_1) (H_{11})]^{-1} + [(A_2) (H_{12})]^{-1} \}^{-1}$$

$A_1$  = حصة الاناث من مجموع السكان

$A_2$  = حصة الذكور من مجموع السكان

$H_{11}$  = دليل العمر المتوقع للإناث

$H_{12}$  = دليل العمر المتوقع للذكور

$$h_2^* = \{ [(A_1) (H_{21})]^{-1} + [(A_2) (H_{22})]^{-1} \}^{-1}$$

$H_{21}$  = دليل التحصيل التعليمي للإناث

$H_{22}$  = دليل التحصيل التعليمي للذكور

$$h_3^* = \{ [(A_1) (H_{31})]^{-1} + [(A_2) (H_{32})]^{-1} \}^{-1}$$

$H_{31}$  = حصة الاناث النسبية من الدخل

$H_{32}$  = حصة الذكور النسبية من الدخل

وتجمع معا ادلة العمر المتوقع والتحصيل العلمي والدخل مع اعطاء وزن ترجيحي متساوٍ لكل منهما لكي يتم الحصول على القيمة النهائية لدليل التنمية المرتبط بنوع الجنس (G.D.I).

### ب) مقياس التمكين الجندي:

لوجود تمييز وعدم مساواة بين الرجل والمرأة ادرجت التقارير العالمية حول التنمية البشرية ابتداءً من عام 1995م مؤشر التمييز الجنساني للتنمية البشرية للكشف عن عدم المساواة بين الجنسين فيما يخص عملية اتخاذ القرار او المشاركة فيه في المجالات

الاقتصادية والسياسية<sup>(1)</sup>، وبالتالي يختلف عن دليل التنمية البشرية المرتبط بنوع الجنس بتركيزه على الفرص المتاحة امام المرأة في المجالات الاقتصادية والسياسية<sup>(2)</sup>، وقد حددت المتغيرات القابلة للقياس في ثلاثة مجالات هي<sup>(3)</sup>:-

1/المشاركة السياسية وسلطة صنع القرار والتي تقاس بالنسبة المئوية لحصص الرجال والنساء من المقاعد البرلمانية.

2/المشاركة الاقتصادية وسلطة صنع القرار والتي تقاس بـ :

- النسبة المئوية لحصص الرجال والنساء من مناصب المشرعين وكبار المسؤولين.
- النسبة المئوية لحصص الرجال والنساء من المناصب المهنية والفنية.
- السيطرة على الموارد الاقتصادية والتي تقاس بالدخل المقدر المكتسب لكل جنس.

ولقد اثار انتشار مفهوم "تمكين المرأة" في المنطقة العربية حفيظة بعض القوى السياسية الاجتماعية الفاعلة في المجتمع، التي رأت ان المفهوم "مفرو □" من الغرب، ولا ينبع من واقع او احتياجات المجتمعات العربية التي تقوم على تكريس دور الاسرة ك (لبنة) اساسية للمجتمع، وحدا ذلك بالبعض إلى مقاومة خطط التنمية التي تأخذ بمنظور النوع الاجتماعي، ومقاومة الحكومات والمنظمات النسوية التي تعمل بمقتضاه،<sup>(4)</sup> ولكن باستطاعة المساواة بين الجنسين ان تعزز من الكفاءة الاقتصادية وتحسن من نواتج التنمية بطرق ثلاث، اولها ان ازالة الحواجز التي تحجب عن نفس قدرة الرجال على الحصول على التعليم والفرص الاقتصادية والنواتج الانتاجية، تتيح توليد مكاسب انتاجية واسعة النطاق، وهي مكاسب تزداد اهميتها في عالم يزداد تنافسا وعولمة، ويتمثل ثاني هذه الطرق في ان تحسين المكانة النسبية للمرأة يفيد الكثير من نواتج التنمية الاخرى، بما فيها تلك التي تخص الاطفال، ومن ناحية ثالثة فان تحقيق المساواة في الفرص امام الرجال والنساء تتيح فرص متكافئة لكي ينشطوا اجتماعيا وسياسيا ويسهموا في اتخاذ القرار وتشكيل السياسات، مما يؤدي على الارجح بمرور الوقت إلى ظهور مؤسسات وخيارات سياسية اكثر تمثيلا واحتواءا والتي تقود بالتالي إلى مسار انمائي افضل .

#### • دليل الفقر البشري (HPI) :

<sup>1</sup> مليكة قريمش، دور الدولة في التنمية: دراسة حالة الجزائر، اطروحة دكتوراه مقدمة لمجلس كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجامعة القسطنطينية، 2012م، ص61.

<sup>2</sup> نبيل جعفر عبد الرضا، في مواجهة التخلف، مصدر سابق، ص82.

<sup>3</sup> مليكة قريمش، دور الدولة في التنمية: دراسة حالة الجزائر، مصدر سابق، ص61.

<sup>4</sup> برنامج الخليج العربي لدعم منظمات الامم المتحدة الانمائية، تقرير التنمية الانسانية العربية للعام 2005م، نحو نهو □ المرأة في الوطن العربي، الاردن، ص5.

يقيس دليل الفقر البشري اوجه الحرمان من حيث التنمية البشرية, إذ يقيس دليل التنمية البشرية التقدم الاجمالي المتحقق في بلد ما والمتعلق بتحقيق التنمية البشرية, في حين يعبر دليل الفقر البشري عن توزيع التقدم بين البلدان وتراكم اوجه الحرمان الموجودة في العديد من الدول النامية<sup>(1)</sup>, ويقسم دليل الفقر البشري إلى قسمين<sup>(2)</sup>:-

#### • دليل الفقر البشري (HPI 1) :

يقيس دليل الفقر البشري (HPI 1) الفقر في البلدان النامية, ويركز على انواع الحرمان في ثلاثة ابعاد هي طول العمر, كما يقيس بالاحتمال الولادة بعدم العيش حتى سن الاربعين, والمعرفة, كما تقاس بمعدل الامية لدى البالغين, واجمال توفير الحاجات الاقتصادية من القطاعين العام والخاص, كما يُقاس بالنسبة المئوية للناس الذين لا يستخدمون مصادر محسنة للمياه, والنسبة المئوية للذين ليست لديهم منافذ مستدامة إلى مصدر محسن للمياه, والنسبة المئوية للأطفال دون الخامسة ناقصي الوزن الطبيعي لأعمارهم.

#### • دليل الفقر البشري (HPI 2) :

لان الحرمان البشري يتفاوت بحسب الاوضاع الاجتماعية والاقتصادية لمجتمع محلي ما, فقد صُمم دليل منفصل هو -HPI 2- لقياس الفقر البشري في عدد مختار من بلدان منظمة التعاون والانماء الاقتصادي, مستفيدا من البيانات الاكثر توفرا ويركز هذا الدليل على الحرمان في الابعاد الثلاثة عينها مثل دليل الفقر البشري (HPI 1), وعلى بعد اضافي هو الاستبعاد الاجتماعي, والمؤشرات هي توقع الحياة حتى سن الستين, ومعدل إلمام البالغين بالقراءة والكتابة, والنسبة المئوية للذين يعيشون تحت خط فقر الدخل ( مع الدخل المتاح للأسرة تحت 50% في المتوسط), ونسبة البطالة لأمد طويل (12 شهر او اكثر).

#### خامسا: نظريات التنمية الاقتصادية:

ان التنمية الاقتصادية هي عملية ديناميكية شاملة وليست ظاهرة اقتصادية بحتة, فهي تهتم بالجانب الاجتماعي اضافة إلى الجانب الاقتصادي, كما تتضمن تغيرات جذرية في الهياكل الاقتصادية والاجتماعية والمؤسسية وكذلك في المواقف الشعبية, وعملية شاملة مثل هذه لا يمكن ان تتم بشكل تلقائي وانما يجب ان تكون عملية مخططة تستند إلى اطار نظري محدد, وقد قام

<sup>1</sup> نبيل جعفر عبد الرضا, في مواجهة التخلف, مصدر سابق, ص ص82-83.

<sup>2</sup> برنامج الامم المتحدة الانمائي, تقرير التنمية البشرية لعام 2003م, نيويورك, ص 61 □

الاقتصاديون بمرور الزمن بدراسة والقاء الضوء على عملية التنمية في محاولة منهم لمعرفة المتغيرات والعلاقات الاساسية التي تحكمها, وهو ما ادى إلى بروز عدة نظريات اقتصادية تعالج او تبحث في ظروف تحقيق التنمية الاقتصادية, وسنحاول استعرا □ بعض تلك النظريات:-

### 1: نظرية الدفعة القوية (Big push) :

يرى "باول روزنشتاين رودان" "p.Rosenstein- Rodon" انه لاسبيل لأمتصاص الايدي العاملة المتعطلة في القطاع الزراعي ورفع مستوى انتاجية العامل في الدول النامية والارتقاء بمستوى المعيشة سوى الاتجاه نحو التصنيع الذي يحقق الاستخدام الامثل للموارد ويدفع بأقتصاديات الدول المتخلفة من حالة الركود إلى النمو والانطلاق<sup>(1)</sup>, إذ يعتبر رودان ان نظريته اشمل في التنمية من النظرية الاستاتيكية التقليدية التي تتعار □ مع الشعارات الحديثة, وهي تبحث في الواقع عن المسار باتجاه التوازن اكثر من الشروط اللازمة عند نقطة التوازن<sup>(2)</sup>, ويرى رودان عند وضعه لنموذجه ضرورة تحقيق سياسة تطوير مبنية على اساس المحافظة على ثلاثة اشكال من التوازن وتامين الوفورات الداخلية والخارجية استنادا إلى الصلات المتبادلة بين مختلف المؤسسات والقطاعات , حيث ينبغي على تلك الوفورات اعطاء ((دفعة قوية)) تسمح مباشرة بنقل البلد من وضع التخلف وتامين نمو مستمر في الانتاج, واول هذه التوازنات يدعى بالتوازن الافقي, ويقترح تامين التوازن بين مختلف مؤسسات وقطاعات الصناعة الخفيفة التي تنتج السلع الاستهلاكية, ولا بد ان يتحدد هذا التوازن تبعا لمعدلات نمو الطلب الاستهلاكي الذي يؤثر على معدلات تطور المؤسسات والقطاعات المشار اليها, اما التوازن الثاني فيقترح تطورا متوازنا للصناعة والبناء التحتي, واخيرا التوازن الثالث الذي يلعب دور اساسيا في هذا النموذج, إذ يقترح نمو متوازنا للقطاعات التي تنتج ادوات الانتاج, ومواد الاستهلاك, ان هذا النوع من التوازن بالتحديد يؤمن وفورات داخلية لكل قطاع ووفورات (خارجية) تتحول من مؤسسات او قطاعات معينة إلى اخرى بواسطة الاسعار<sup>(3)</sup>.

ان الشواهد الواقعية اثبتت عدم قدرة الدفعة القوية للاستثمارات كعامل ضروري للتنمية الاقتصادية في الدول النامية, لان الدفعة القوية تتطلب رؤوس اموال ضخمة لإقامة القاعدة الصناعية وهذا ما يشكل عائقا بوجه عملية التنمية في تلك الدول, اضعف لذلك عدم توفر العدد

1. اسماعيل محمد بن قانة ، اقتصاد التنمية ، ط1، دار اسامة للنشر والتوزيع ،عمان، 2011م، صص 163-164.  
2. صليحة مفاوسي وهند جيموني، الاقتصاد الجزائري: قراءات حديثة في التنمية، بحث ألقى في الملتقى الوطني لكلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير ومختبر الدراسات الاقتصادية للصناعات المحلية بعنوان نحو مقاربات نظرية حديثة لدراسة التنمية الاقتصادية ، جامعة الحاج لخضر ، باتنة، الجزائر، 2010م، صص 10.  
3. م.م. افسينيف، نظريات النمو الاقتصادي للبلدان النامية، ترجمة عز الدين جوني، دار ابن رشد والفارابي، بيروت، 1979م، صص 71-72.

الهائل من الكوادر المتنوعة في هذه الدول, وتنمية الصناعة دون التأكيد على تنمية الزراعة، وان رودان نفسه يقول ان هنالك عقبة مهمة وهي السوق التي تقف عائقا امام اي صناعة جديدة الا انه اوضح كيف ان هذه العقبة لا يمكن ان تستمر في حالة وجود عدد كبير من الصناعات في ان واحد .

## 2: نظرية النمو المتوازن:

رواد هذه النظرية هما الامريكيون بول روزنشتاين\_رودان "p.Rosenstein- Rodan" و رغنار نيركس "Regnar Nurkse" وتيبور سيتوفسكي "Tibor- Scitovsky" والانكليزي ارثر لويس "Arthur lewis"<sup>(1)</sup> .

ان هذه النظرية تركز على توجيه الاستثمار إلى جبهة عريضة من الصناعات المتكاملة<sup>(2)</sup> ، و قد اقترح هذا النموذج بشكله الاولي الامريكي " ب. روزنشتاين رودان" منذ نهاية الحرب العالمية الثانية كمشروع من مشاريع انعاش اقتصاد بلدان اوربا الشرقية والجنوبية الشرقية، وقد استند هذا النموذج بشكل اساسي إلى ميكانيكية تطوير الصناعة الخفيفة, اما الصناعة الثقيلة والزراعة فقد اهملتا, لأنه افتر □ مسبقا ان البلدان المشار اليها ستستورد المنتجات الزراعية وتصدر المعدات. كما افتر □ ان البلدان التي تطبق هذه النظرية تقيم عمليا بناء تحتي متطور بما فيه الكفاية وقد اولى اهتمام خاص في ميكانيكية النمو المتوازن إلى الاستثمارات الاجنبية, ثم جاء بعد ذلك الامريكي "ر. نيركس" من خلال نظريته النمو الاقتصادي واقترح تطبيق سياسة اقتصادية تتلخص في (استثمارات رأسمالية تزامنية إلى حد ما, بحجم كبير في مختلف قطاعات الصناعة) و اضاف إلى اقتراح روزنشتاين ادخال الزراعة والبنى التحتية في ميكانيكية التطور, ويقترح تلافيا لعدم التناسب بين القطاعات, القيام بتطوير الصناعة والزراعة بمعدلات مشابهة, أما فيما يتعلق بتلافي خطر حالات عدم التناسب الاقليمية فيكون عن طريق التوزيع المتكافئ للمؤسسات الصناعية في اراضي البلد المعني<sup>(3)</sup> .

## 3: نظرية النمو اللامتوازن:

1. عبد اللطيف مصطفى و عبد الرحمن بن هانية ، انطلاق التنمية بين النظريات الوضعية ومنهج الاقتصاد الاسلامي ، بحث ألقى في الملتقى الدولي الأول لمعهد العلوم الاقتصادية والتجارية ، الجزائر ، للفترة 23\_24 فبراير 2011م ، ص 5.

2. حاكم محسن محمد، هدى زوير الدعي، التنمية الاقتصادية في العراق: مشاكل وحلول، ط1، مركز الفرات للتنمية والدراسات الاستراتيجية، العراق، 2006م، ص14.

3. م.م. افسينيف، نظريات النمو الاقتصادي للبلدان النامية، مصدر سابق، صص 64-65.

وضعت نظرية النمو اللامتوازن على اساس النقد المقدم إلى ستراتيجية النمو المتوازن، إذ أكد "البرت هيرشمان" "A.Hirschman" ان النمو الاقتصادي الذي حققته الدول المتقدمة انما قد تحقق انطلاقاً من بعض قطاعات الاقتصاد الوطني، مما أدى إلى دفع قطاعات الاقتصاد الوطني الأخرى إلى تحقيق النمو الاقتصادي<sup>(1)</sup>، وبالتالي فإن استهداف اطلاق قوى التنمية الاقتصادية بالدول المتخلفة يتطلب تركيز الاستثمارات في قطاعات ستراتيجية محدودة تشكل المحور الرئيسي لحراك باقي القطاعات، وبالتالي يتطور الاقتصاد من خلال الانتقال من حالة لاتوازن إلى حالة لاتوازن أخرى في شكل متعاقب ولكن في كل مرة بمستوى أعلى من الانتاج والدخل<sup>(2)</sup>.

لقد وجهت العديد من الانتقادات إلى هذا الطرح ومن أهمها انها تعتمد على الواقع الاقتصادي الذي مرت به الدول الغربية في تطوراتها الاقتصادية، أي النمو قد حدث عن طريق المبادرات الفردية التي وجهت استثماراتها المختلفة بشكل غير متوازن لتحقيق ربح أكبر وبأسرع وقت ممكن، كما ان اعطاء الأفضلية للمبادرات الفردية نتج عنه عدم اعطاء الأهمية اللازمة للدولة بوصفها الموجّه الأساس للقطاعات الاقتصادية في ظل تخطيط الموارد المتاحة للاستثمارات وفق الأولوية المقترحة<sup>(3)</sup>.

#### 4: نظرية اقطاب (مراكز) النمو "Theory of Growth Poles":

لقد طور الاقتصاد الفرنسي "فرانسوا بيرو" "f.perroux" بعض الافكار حول مفهوم اقطاب النمو وذلك في العام 1955م، حيث ربط مفهوم (اقطاب النمو) بمفهوم (العقد الصناعي industrial complexes) وباعتبار الاقتصاد الحضري مركز للنمو<sup>(4)</sup>، ولا يختلف

<sup>1</sup> . بغداد كربالي و محمد حمداني، استراتيجيات وسياسات التنمية المتداخلة في ظل التحولات الاقتصادية والتكنولوجية بالجزائر، مجلة العلوم الانسانية، العدد 45، 2010م، ص13.  
<sup>2</sup> . عبد اللطيف مصطفى و عبد الرحمن بن هانية، انطلاق التنمية بين النظريات الوضعية ومنهج الاقتصاد الاسلامي، مصدر سابق، ص ص7-8.  
<sup>3</sup> . بغداد كربالي و محمد حمداني، استراتيجيات وسياسات التنمية المتداخلة في ظل التحولات الاقتصادية والتكنولوجية بالجزائر، مصدر سابق، ص ص13-14.  
<sup>4</sup> . هوشيار معروف، تحليل الاقتصاد الاقليمي والحضري، ط1، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2006م، ص83.

طرح "فرانسوا بيرو" في معالمه عن طرح "هيرشمان"، فهو قد ركز على اقطاب النمو كمحر □ للتنمية بدلا من الصناعات المحركة التي استخدمها "هيرشمان" (1)، ورغم ما يُثار من غمو □ أو ارباك \* الا انه يمكن تعريف (اقطاب النمو) على انه مواقع "spaces" تنبثق منها قوى الطرد المركزية "centrifugal" وتندفع اليها قوى الجذب المركزية "centripetal" فيصبح كل موقع مركز طرد وجذب ولكن بدرجات متفاوتة، وهو ما يستمر حيث تبقى عملية النمو غير متوازنة في مسارها العام (2) ويرى فرانسوا بيرو ان القيام بعملية التنمية في حالة الدول النامية بواسطة هذه النظرية يتطلب إلى جانب التغييرات التقنية تغييرات ذهنية واجتماعية من شأنها تهيئة المناخ الملائم لانتشار كافة اثار هذه الاقطاب (3)، وبذلك تتسم المنشآت او الصناعات المحفزة "propulsive" او القيادية "leading" حسب نظرة "فرانسوا بيرو" بالخصائص الاتية (4):

- قدرة متميزة في جذب وحدات صناعية اخرى من خلال تفوقها في الكفاءة التنافسية
- درجة عالية من السيطرة على الموارد الاقتصادية والتقنية .
- سعة كبيرة للإنتاج تحقق وفورات (داخلية وخارجية) تستطيع تخفيض التكاليف الكلية, مما يمد قوى القرار بالتحكم في الانتاج و من ثم في الاسعار .

وان الفترة من الحرب العالمية الثانية حتى تقريبا منتصف السبعينيات تم خلالها تطبيق استراتيجيات اقطاب النمو، في الدول المتقدمة وكذلك في الدول النامية، ومن هذه الدول كانت النمسا، بلجيكا، بوليفيا، فرنسا، الولايات المتحدة الامريكية، وفنزويلا. الا انه منذ نهاية السبعينيات تسببت أزمة المديونية بصخبٍ حاد على هذه الاستراتيجيات في الدول الاقل تقدما وكذلك في الولايات المتحدة واوربا الغربية، لما نتج عن تطبيق هذه الاستراتيجيات وطبيعة

1. عبد اللطيف مصطفي و عبد الرحمن بن هانية ، انطلاق التنمية بين النظريات الوضعية ومنهج الاقتصاد الاسلامي , مصدر سابق, ص8

\* ان الغمو □ أو ارباك الذي يثار حول مفهوم اقطاب النمو يعود إلى اسباب متعددة منها "فرانسوا بيرو" لم يوضح جميع افكاره وإلى ضعف الترجمة من الفرنسية واخيرا إلى اختلاف المنظرين انفسهم، حيث ان مصطلح الاستقطاب "polarization" عند "فرانسوا بيرو" والمدرسة الفرنسية يعني نهو □ وركود يواجه احدهما الآخر في جذب السلع والخدمات ورؤوس الاموال، المصدر : هوشيار معروف , تحليل الاقتصاد الاقليمي والحضري, مصدر سابق, ص83.

2. نفس المصدر السابق, ص83.

3. بغداد كربالي ومحمد حمداني , استراتيجيات وسياسات التنمية المتداخلة في ظل التحولات الاقتصادية والتكنولوجية بالجزائر, مصدر سابق, ص14.

4. هوشيار معروف , تحليل الاقتصاد الاقليمي والحضري, مصدر سابق, ص85.

السياسات الإقليمية القائمة في الدول الأقل تقدماً ، فبينما تركزت المنشآت الصناعية الكبيرة في المناطق الحضرية فإن نوعية الحياة لم تتحسن كما كان متوقع في عموم البلاد<sup>(1)</sup>.

### 5- نظرية التغيرات الهيكلية :

تُركز نظرية التغيرات الهيكلية على الآلية التي بواسطتها تستطيع الاقتصاديات المتخلفة نقل هيكلها الاقتصادية الداخلية من هيكل تعتمد بشدة على الزراعة التقليدية عند مستوى الكفاف إلى اقتصاد أكثر حداثة وتحضر وتنوع ولاسيما بأعتماد الصناعات التحويلية والخدمات ، وهناك نموذجين للتغير الهيكلي هما<sup>(2)</sup>:

#### أ- نموذج ارثر لويس للتنمية :-

وفقاً لنموذج ارثر لويس فإن الاقتصادات المتخلفة تتكون من قطاعين هما القطاع الزراعي التقليدي الذي تنسم الاجور فيه بحد الكفاف ، والقطاع الصناعي الحضري الحديث الذي تتحول العمالة اليه تدريجياً من القطاع التقليدي ، وقد وضع عدة فروق □ لعملية التحول وهي :

#### ● بالنسبة للقطاع التقليدي :

- هنالك فائض عمالة (الإنتاجية الحدية لعنصر العمل = صفر)
- يشترك جميع العمال بشكل متساوي بتكوين الناتج ، لذلك فإن الاجر الحقيقي يتحدد بالإنتاجية المتوسطة لعنصر العمل وليس بأنتاجيته الحدية.

#### ● إما بالنسبة للقطاع الحضري:

- ان الاجر ثابت
- يتحدد الاجر بمقدار يكون اعلى من مستوى الاجر الثابت في المتوسط والمعتمد على حد الكفاف في القطاع الزراعي التقليدي.

<sup>1</sup>. Monolis chris. Tofakis and Athanasios papad askal opoulos, the growth poles strategy in reglanarl planning: the recetexperience of Greece, rolame, issue 2 lmay, 2014, p.7.

<sup>2</sup>. ميشيل تودارو ، التنمية الاقتصادية، ترجمة:محمود حسن حسني ومحمود حامد محمود، دار المريخ للنشر ،2009م، ص 131-139.

حيث يفتر □ لويس ان الاجور في القطاع الصناعي يجب ان تكون اعلى على الاقل بنسبة (30%) من متوسط الدخل الريفي من اجل ان تحدث هجرة العمال من موطنهم في الريف حيث القطاع الزراعي إلى الحضر حيث القطاع الصناعي.

ب- نموذج انماط التنمية :

يشابه هذا النموذج "نموذج لويس" في تركيزه على العملية المتتابعة التي يتحول خلالها الهيكل الاقتصادي الصناعي في الاقتصادات المتخلفة ليسمح باستبدال الصناعات الحديثة محل الزراعة التقليدية كوسيلة للتنمية الاقتصادية، الا انه يختلف عن "نموذج لويس" في ان هذا النموذج يعتبر ان الادخار والاستثمار على الرغم من كونهما شرطا ضروريا الا أنها لا تمثل شرطا كافيا لتحقيق التنمية الاقتصادية إذ توجد مجموعة من التغيرات الداخلية للهيكل الاقتصادي للدولة ومنها التغير في الانتاج وتغير مكونات الطلب الاستهلاكي والتجارة الدولية وكذلك التغير في العوامل الاجتماعية مثل التحضر والنمو السكاني وتوزيعه، كما أكد هذا النموذج على وجود قيود محلية ودولية تؤثر على عملية التنمية وهي :

- قيود محلية: تنقسم إلى قسمين قيود اقتصادية مثل الموارد الطبيعية للدولة وحجمها المادي والسكان وكذلك قيود مؤسسية مثل السياسات الحكومية واهدافها .
  - قيود دولية تتمثل بالتكنولوجيا ورأس المال الخارجي اضافة للتجارة الدولية.
- ويعود الاختلاف في مستويات التنمية وفقا لهذا النموذج إلى مجموعة هذه القيود.

## المبحث الثاني

" العلاقة بين بعض خدمات البنى التحتية وعملية التنمية الاقتصادية "

## أولاً: الصحة وعلاقتها بعملية التنمية الاقتصادية:

في العقود التي تلت الحرب العالمية الثانية مباشرة كان علماء الاقتصاد المتخصصون في التنمية يركزون أساساً على النمو في الناتج القومي الاجمالي بوصفه مؤشراً للتقدم , لا سيما في مسألتي التصنيع والتجارة بوصفهما امرين يتوقف عليهما النمو , وبالتأكيد كان ثمة توافق في الآراء إذ انه لا يمكن تحقيق مستوى عالٍ من التنمية الاقتصادية إذا كانت الامية منتشرة في غالبية السكان , ولكن النماذج الاقتصادية الرسمية لم تول اهتماماً يذكر " لرأس المال البشري " بوصفه عاملاً حاسماً في النمو الاقتصادي , بيد ان هذا الامر تغير تدريجياً , وتوصل عدد متزايد من علماء الاقتصاد إلى ما يثبت ان رأس المال البشري – لا سيما التعليم والصحة – له فوائد اقتصادية مهمة على نطاق المجتمع , ومن هذا المنطلق تطور مفهوم التنمية ككل , إذ تحول من رؤية ضيقة إلى رؤية تشمل العلاقات الاوسع نطاقاً بين التنمية الاجتماعية والاقتصادية والفقر والبيئة , وتزايد الاعتراف بأن التعليم , اضافةً لأثاره الاقتصادية المحددة , فإنه يساعد على تعزيز التقدم صوب تحقيق اهداف اخرى من قبيل تحسين الصحة والرقى الشخصي والمشاركة في المجتمع المدني والوصول إلى مجموعة اكبر من الفرص , كما ان توفر الخدمات الصحية وبنوعية جيدة وامكانية حصول اكثر افراد المجتمع فقرا وعوزا عليها , يؤدي إلى تحسن ملحوظ في المستوى التعليمي وإلى ارتفاع انتاجية العامل , إذ ان انتشار الامرا □ والابوئة بين افراد المجتمع وخاصة الاطفال كذلك نقص العلاج وعدم توفر سبل الوقاية والارشادات الصحية التي تشخص الامرا □ سريعة العدوى والخطرة خاصة في الارياف اضافة لسوء التغذية وعدم توفر المياه الصالحة للشرب لكافة السكان ونقص خدمات الصرف الصحي , كل ذلك يعد اهم واخطر المشاكل التي يعاني منها القطاع التعليمي في الدول النامية وهذا ما يؤدي اضافة إلى مشاكل اخرى تتعلق بالامن الوطني ونصيب الفرد من الدخل القومي والاختلال في المؤسسات التعليمية والتربوية إلى تشكيل واقع تعليمي متخلف ابرز ضحاياه هم امهات اليوم وشباب المستقبل الذين يعانون من ضعف في التفكير والابتكار ان لم يكن انعدامه , وغياب الكفاءة في العمل , والتشتت والتلكؤ في اتخاذ القرارات , وهذا لا يؤدي إلى عرقلة عملية التنمية الاقتصادية لتلك الدول فحسب , بل إلى استنزاف مواردها الطبيعية والموارد المالية وتسرب العقول والكفاءات ذات الفئة القليلة , نتيجة الاهمال والتخلف إلى خارج اوطانها بحثاً عن الافضل لذلك نجد ان اكثر الدول المتقدمة والنامية على

حد سواء اخذت تُركز على تنمية مواردها البشرية , فهذه الموارد إحدى سبل تحقيق التنمية الاقتصادية , بل هي حق من حقوق الانسان واهم اهداف التنمية البشرية , لذا تم التأكيد على تأثير قطاع الصحة على التنمية , للتمكن من معرفة وادراك اهمية الموارد البشرية في تحقيق التقدم والازدهار للمجتمعات إذ اصبحت الصحة من الشواغل الأكثر اهمية في مجال التنمية , وذلك بوصفها من العوامل التي تساهم في عملية التنمية المستدامة واحد اهدافها في الوقت نفسه , كما تمثل الصحة قيمة بحد ذاتها , فانها تعد كذلك مفتاحا للانتاجية , إذ تؤثر العديد من حالات التردي الصحية تأثيرا كبيرا في النمو والتنمية الاقتصاديين.

لذا يتطلب الامر الاهتمام بالخدمات الطبية المتقدمة للأفراد من الطفولة وقبل الولادة , وعند الولادة وخلال مراحل حياته المختلفة, فالصحة تعد من المتضمنات المهمة للتنمية البشرية , إذ تؤثر بشكل مباشر وغير مباشر في حياة المجتمع والأفراد وبالتالي في النمو والتنمية الاقتصادية بشكل عام , والخدمات الصحية ترتبط ارتباطا وثيقا باهم عنصر من عناصر التنمية الا وهو العنصر البشري , فكلما تحسنت صحة الفرد وتوفرت لهم الوقاية الصحية من خلال توفر العلاج والمستلزمات الطبية ادى ذلك إلى جعلهم اصحاء ويستطيعون العمل بكفاءة وبالتالي تزداد انتاجيتهم في العمل , حيث ان الهدف الاساسي للتنمية الاقتصادية ويتمثل بزيادة الانتاجية<sup>(1)</sup>

وإذا بحثنا في اسباب تردي الاوضاع الصحية داخل اي بلد من البلدان فسنجدها تعود في الاساس إلى ضعف بنية القطاع الصحي وعزوف الاستثمار فيه , الا ان اهم اسباب تراجع الاوضاع الصحية في اي بلد هي :-

1. الوتيرة السريعة لنمو السكان والتوسع الحضري :- إذ يؤثر ذلك في انتشار الامرا □ المعديّة , ونقص الغذاء إذ سيتم تخصيص المزيد من المساحات الزراعية للاعمار لمعالجة ازمة السكن بما يؤدي إلى نقص الغذاء , ويتسبب ذلك في ظهور البطالة والتلوث واستهلاك الاغذية غير السليمة .
2. الفقر :- توجد علاقة ترابطية وثيقة بين الفقر وسوء الصحة؛ لذلك يمكن اعتبار كل منهما سببا للآخر ونتيجة له في ان واحد , ولايعني ذلك انه يمكن تحسين

<sup>1</sup> احمد خليل الحسيني , التحليل الاقتصادي لمؤشرات التنمية البشرية في العراق للمدة(1990م-200م), اطروحة دكتوراه مقدمة لمجلس كلية الإدارة والاقتصاد, جامعة القادسية, 2004م, ص153.

الاضاع الصحية بمجرد زيادة الدخل , فمثلا قد يرتفع الناتج القومي الاجمالي لبلد ما نتيجة لزيادة الاستثمارات الاجنبية فيه بما قد يؤدي إلى تحقيق مستوى اعلى من الرفاهية , الا ان ذلك لن يؤدي بالضرورة إلى تحول ايجابي في الوضع الصحي العام في ذلك البلد ، طالما لم يتم دعم القطاع الصحي باستثمارات حكومية وخاصة تكفي لتنميته .

3. قلة توفر مياه الشرب النقية والمرافق الصحية :- يمثل استهلاك المياه النظيفة والتخلص من الفضلات البشرية عاملين اساسين للعيش في صحة جيدة بقدر ما يمثل نقص امدادات المياه النقية وعدم القدرة على بناء المرافق الصحية المناسبة سببين رئيسيين من اسباب تردي الصحة والوفاة .

4. الامرا □ المعديّة :- لقد اصبحت الامرا □ ( كالمالريا والامرا □ التنفسية والاسهال ) نتيجة لاستمرار الفقر احد اكبر الكوارث التي تواجه العالم .

5. عدم كفاية الانظمة الصحية :- يعرف تقرير الصحة العالمية لعام 2000م ، الصادر عن منظمة الصحة العالمية ، النظام الصحي بأنه نظام يشمل كافة النشاطات الهادفة اساسا إلى تحسين الصحة واستعادتها والمحافظة عليها ، ومن ذلك ، مثلا تقديم الخدمات الصحية وتطبيق اجراءات منع المر □ ، واستخدام الادوية والمرافق والكوادر الصحية، وتحسين السلامة البيئية ، وتحديد الاختصاصات وغيرها .

من هنا نلاحظ اهمية ودور قطاع الماء والصرف الصحي وقطاع الصحة في دفع عجلة التنمية الاقتصادية عن طريق ما توفره هذه القطاعات للأفراد من خدمات اساسية لا غنى عنها في مسيرة حياتهم اليومية وفي جعلهم اصحاء يتمتعون بصحة جيدة ومناعة كاملة ضد الامرا □ والابوئة ، مما يدفعهم للاستمرار في التعليم وفي المشاركة في العملية الانتاجية وبكفاءة عالية ، وهذا ما يؤدي إلى ارتفاع مداخيلهم ، كما سيدخروا جزءا من مداخيلهم لاغرا □ الاحتياط والحالات الطارئة ، إذ كان هذا الجزء من المؤكد انه سينفق لغر □ العلاج لو لم يكن هنالك خدمات صحية وامدادات مياه نقية وصرف صحي كافية لجميع افراد المجتمع وبنوعية جيدة وبصورة جيدة ومتواصلة ، وتؤكد اغلب البحوث والتقارير ان انعدام او ضعف مثل هكذا خدمات سينيحي حياة الآلاف ان لم يكن الملايين من البشر وهذا ما بينته احدى الدراسات ، إذ بينت ان (4،2،

بليون نسمة ) لا يحصلون على ما يكفي من خدمات الصرف الصحي ، وثمة نحو مليوني طفل يموتون سنويا من امرا □ متصلة بالمياه ، وفي بعض اكثر الدول فقرا يموت طفل من اصل خمسة اطفال قبل ان يصل إلى سن الخمس سنوات بسبب امرا □ معدية متصلة بالمياه بصورة رئيسية وناشئة عن عدم توفر ما يكفي من المياه من ناحية الكمية والنوعية<sup>(1)</sup>، لذا فان توفير مياه الشرب الامنة وخدمات الصرف الصحي وتوفير الخدمات الطبية هي من ضروريات الانسانية قبل ان تكون من اهداف التنمية .

كما ان لتحسين الصرف الصحي فوائد كثيرة على المستوى الاجتماعي والبيئي والاقتصادي وكالاتي<sup>(2)</sup>:-

- 1- ارتفاع معدل الالمام بالقراءة والكتابة من خلال زيادة الانتظام في المدارس .
- 2- تحسين النمو الادراكي (المعرفي) للفرد.
- 3- انخفا □ تلوث البيئة بما فيها الهواء والتربة .
- 4- حماية التنوع البيولوجي وتعزيزه .
- 5- زيادة استدامة الموارد .
- 6- زيادة انتاجية العاملين .
- 7- تحقيق وفورات في التكاليف الطبية .
- 8- ارتفاع الناتج المحلي الاجمالي.
- 9- تعزيز صناعة السياحة.

نظرا لتلك الاهمية على الدولة ان تضع اولى اهتماماتها في هذا المجال وان تعطي لمثل هكذا مشاريع الحصة الاكبر من موازنتها الاستثمارية ، كما يمكن ان تشترك مع القطاع الخاص في التمويل والادارة والتنفيذ ، وينبغي على الحكومات ان لا تخصص مثل هكذا مشروعات لانها لا تقبل التأجيل والرسوم المالية المرتفعة والاستبعاد ، وهذا احد خصائص البنى التحتية التي اوضحناها في الفصل الاول من هذا البحث ، وبالتالي فان تأثير هذه الخدمات يكون تناسبيا مع الموارد البشرية وانتاجية اقتصاد البلد وبالتالي التنمية الاقتصادية .

<sup>1</sup> البند 8 من جدول الاعمال المؤقت، مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة ، المياه والطاقة والصحة والزراعة والتنوع البيولوجي، جو هانسبرغ ، 2002 م ، ص4 .

<sup>2</sup> مجموعة باحثين ، السنة الدولية للصرف الصحي ، ص2-8 ، اليونيسيف ، على شبكة الانترنت على الموقع :

توجد دراسات متعددة تبين تأثير المستوى الصحي على التنمية الاقتصادية ، من خلال الدور الفاعل للعامل السليم على زيادة ساعات العمل وفي تحسين مستوى الانتاج وتأثيره على توقع الحياة ، إذ يكون العمر الانتاجي للعامل اطول ، وبذلك فان زيادة انتاجية عنصر العمل تتطلب توفير السلامة النفسية والعقلية والبدنية وتعزيز قدراته والمحافظة على وضعه الصحي لكي يقوم بذلك بما يعزز التنمية وكل ذلك يأتي من خلال زيادة الانفاق الصحي ، كما بينت دراسة اجريت في فرنسا لحساب معدل الربح في القطاع الصحي ان هذا المعدل يبلغ (5,13 %) سنويا وبالاسعار الثابتة ، وهو اعلى من اغلب الموائد المتأتية من استثمارات القطاع العام في المرافق الاخرى ، وهناك دراسة اخرى قدمها " A.smith " تتعلق بحساب المردود الاجتماعي للاستثمار الصحي ، اظهرت بأن لهذا القطاع تأثير مهم على الجوانب الاقتصادية والاجتماعية معا ، وان مردوداته الاجتماعية لوحدها تعادل الايرادات الاقتصادية الصافية التي تدرها القطاعات الاخرى المنتجة وفي احيان اخرى تزيد عليها<sup>(1)</sup>.

وبشكل عام تشير الدراسات التي قام بها ( H.Corea ) لحساب مساهمة التعليم والصحة في زيادة لدخل القومي في الولايات المتحدة في الخمسينات إلى ان التعليم والصحة قد ساهما بنسبة (3,5 %) و (4,4 %) على التوالي من اجمال الزيادة في الدخل الكلي غير الزراعي<sup>(2)</sup>.

### ثانيا : التعليم وعلاقته بعملية التنمية الاقتصادية:

<sup>1</sup> علي عبد محمد سعيد الراوي ، اهمية ودور البنى الارتكازية في التنمية مع اشارة خاصة للتجربة العراقية، اطروحة دكتوراه ، جامعة بغداد ، 1986م ص215 .

<sup>2</sup> فردريك هاريسون ، تشارلز ا. مايرز ، التعليم والقوى الشريفة والنمو الاقتصادي استراتيجيات التنمية موارد المجتمع ، ترجمة ابراهيم حافظ ، مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر ، القاهرة ، 1966م ، ص 21 .

في السابق كان الاعتقاد السائد بأن الاستثمار الحقيقي يرجع فقط إلى الاستثمار في رأس المال العيني (المباني ، المكائن ، المعدات ....الخ) ، وكان ينظر إلى التعليم على انه نوع من انواع الاستهلاك الذي ينقص ثروة المجتمع ، ولكن مع تعمق الاقتصاديون في موضوع التعليم ، اشار الكثير منهم إلى اهميته في زيادة ثروة المجتمع ومن امثال هؤلاء الاقتصاديين ، هو آدم سميث ، ريكاردو ، مالثوس والفرد مارشال ، ومع تطور اساليب القياس الاقتصادية اكتشف بعض الاقتصاديين امثال شولتز ودينسون وغيرهم ان الزيادة الحاصلة في الناتج المحلي لا تعود فقط إلى الزيادة في رأس المال المادي بل هنالك عوامل اخرى تفسر تلك الزيادة ومن هذه العوامل هو التعليم ، وعند ادخال متغير التعليم لمعرفة علاقته بالزيادة في الناتج المحلي ، وجد ان التعليم يسهم بنسبة كبيرة في تلك الزيادة وبذلك أثبت ان التعليم انما هو استثمار وليس استهلاك<sup>(1)</sup>.

وأكد اغلب المهتمين باقتصاديات التعليم على ان توظيف رؤوس الاموال في هذا النشاط انما هو نشاط استثماري محض وليس استهلاكي كما يدعي البعض ، إذ انه يساهم في ارتفاع الطاقة الانتاجية للايدي العاملة المنتجة ، كما أكد ذلك الاقتصادي (M.Carnog) او حسبما أكد (H.mynit) بأن الاستثمار في التعليم انما هو استثمار في سلعة انتاجية وليس استهلاكية<sup>(2)</sup>. فيما يعتقد البعض ان التربية والتعليم هما استثمار واستهلاك في آن واحد ، إذ ان الاستهلاك والاستثمار وجهان لشيء واحد ، مع الميل إلى اعتبار التربية استهلاكاً اكثر منها استثماراً ، بينما يعتبر التعليم استثماراً اكثر منه استهلاكاً ، وثمة اسباب تبرر ذلك ، منها انه يرفع دخل الفرد ويسهل عملية البحث العلمي (مثل ابحاث الذرة الهجينة) كما يفيد في التطور التكنولوجي (الاثر المتبقي لسولو) ، وله اثر كبير على رأس المال المادي وعلى النمو او التنمية .. وغيرها من الاسباب<sup>(3)</sup>.

1. فاطمة بودية وفاطمة بن زيدان ، دور الاستثمار العام في قطاع التعليم العالي في تحقيق النمو الاقتصادي دراسة قياسية لكل من الجزائر السعودية والاردن باستخدام معطيات بانيل ، بحث ألقى في المؤتمر الدولي لجامعة سطيف الأولى،الجزائر،المنعقد (11-12 اذار 2013م)،ص5 .

2. علي عبد محمد سعيد الراوي ، اهمية ودور البنى الارتكازية في التنمية مع اشارة خاصة للتجربة العراقية، مصدر سابق ، ص193.

3. سهيل الحمدان ، اقتصاديات التعليم- تكلفة التعليم وعائداته- ، مؤسسة رسلان علاء الدين ، طبر،دمشق،2002م، ص31.

اما الاتجاه الفكري الحديث فانه يميل اكثر فأكثر على ان التربية والتعليم عملية استثمارية رأسمالية تقوم جنبا إلى جنب وتتضافر مع الاستثمارات الرأسمالية الاخرى (معدات ، اجهزة ...) ، إذ ان العملية الانتاجية تعد قاصرة من حيث الفاعلية وانتاجية عواملها مالم يتم التركيز بصورة متزامنة و احيانا مسبقه على الاستثمار في العنصر البشري ، لذلك يجب اعداد وتخطيط الاستثمارات البشرية بصورة مرافقة لخطط الاستثمار الرأسمالية وفي مجالات البحوث والتطوير والتكنولوجيا<sup>(1)</sup>.

وتؤيد الباحثة هذا الرأي ، رغم ان لهذا النمط الاستثماري مخاطر كبيرة تختلف نوعا ما عن مخاطر الاستثمارات في القطاعات الاخرى ، ومن تلك المخاطر انه استثمارا طويل الامد اكثر مقارنة بالمدة الاستثمارية في رأس المال المادي (فترة التفريغ) مما قد ينتج عنه اثار تضخمية وذلك لانفاق الموارد على التعليم دون ان يقابلها انتاج لفترة طويلة من الزمن ، كما ان الانفاق والدعم المستمرين من الحكومة سيشكل مشكلة او مخاطرة كبيرة في حال تسرب الادمغة والكفاءات إلى خارج البلد بحثا عن امتيازات مضمونة لا تتوفر في اوطانهم ان كانت مالية او حوافز تشجيعية او من اجل ضمان عنصر الامان ، لذلك فان هجرة الادمغة ستؤثر سلبا على موارد البلد البشرية والمادية ، كما قد يشكل فائض الخريجين (العر □) ونقص الوظائف (الطلب) عدم التوازن في سوق العمل ، مما يؤدي إلى ظهور البطالة وانتشارها ، وغيرها من المخاطر التي تحف بعملية الاستثمار في التعليم ، والتي بازالة ما يمكن منها ستصبح هذه العملية ناجحة وداعمة لعملية التنمية الاقتصادية بل هي جزء من عملية التنمية .

لقد اختلفت نظرتنا إلى التعليم ايجابا مع مرور الزمن ذلك مما جعل للتعليم دور بارز في عملية التنمية ، وهذا ما اثبتته الكثير من الاقتصاديين والباحثين في مجال التنمية ، واصبحت الدراسات والتجارب الخاصة بهذا المجال كثيرة جدا ، ولهذا سنشير إلى بعض من تلك الدراسات التي تصور اهمية التربية والتعليم في عملية النمو او التنمية الاقتصادية .

فالاستثمار في التعليم وفي تنمية الموارد البشرية له اهمية كبيرة إذ يسهم في النمو الاقتصادي والمساواة الاقتصادية ، كما ان النمو الاقتصادي يمكن البلاد المتخلفة من استثمار مواردها في التنمية التعليمية ويصف (جيروم ب . ويزنر) العلاقة بين التعليم

<sup>1</sup> . سهيل الحمدان ، اقتصاديات التعليم- تكلفة التعليم وعائداته ، مصدر سابق، ص31 .

والنمو الاقتصادي بقوله " ان النظام التعليمي الجيد قد يكون ثمرة من ثمار النمو الاقتصادي ولكنه ايضا بذرة هذا النمو "(1)

كما اشار اكثر الاقتصاديين إلى ان الموارد البشرية للدولة ، وليس مواردها الطبيعية او رأس مالها العيني ، هو المحدد النهائي والاساس للتنمية الاقتصادية والاجتماعية ، إذ يرى الاقتصادي فريدريك هاريسون ، " ان الموارد البشرية هي المكون الاساس لثروة الامم ، فرأس المال والموارد الطبيعية هي عوامل سلبية او على الاكثر عوامل مساعدة في العملية الانتاجية ، فالفرد هو المحرك الرئيسي للنشط والفعال ، الذي يقوم بعمل التراكم في رأس المال واكتشاف الموارد الطبيعية ، وكذلك هو من يقوم ببناء وتشبيد المنظمات والمؤسسات الاقتصادية والسياسية والاجتماعية ، ومن ثم فالدولة غير القادرة على تنمية مهارات ومعرفة افرادها فانها لا تستطيع بأي حال من الاحوال ان تنمي اي شيء "(2).

وقبل الخ □ في الدراسات المتعلقة بالتعليم والتنمية لا بد من الاشارة إلى ان مفهوم التنمية اكثر ارتباطا بالتعليم عن التربية إذ ان التربية مفهوم واسع وشامل ، فهي تشمل الاسرة ومؤسسات العبادة والثقافة والاعلام... الخ ، فالتربية تهتم بالجوانب الروحية والاخلاقية للفرد وتعمل على تقويم سلوكه وتصرفاته وتأهيله للاندماج في المنظومة المجتمعية ، في حين ان التعليم انما هو عملية مقصودة يقوم بها افراد ذوي معرفة وخبرة تم اختيارهم للقيام بهذه العملية من خلال مؤسسات أنشئت لتنمية قدرات او طاقات الافراد الراغبين بالالتحاق بها ، وبالتالي فالتعليم اقرب واكثرها ارتباطا بالتنمية ، كما ان التنمية تقاس بمؤشرات كمية ، وهذا غير ممكن في التربية ، بينما هو ممكن في التعليم ، فالتربية ترتبط بالتنشئة وبجميع مجالات الحياة بينما التعليم يرتبط بالتدريب والمؤسسية ، والكتابات التي تشير إلى التنمية والتربية فانها تقصد التعليم (3) ، ومن الدراسات المتعلقة بموضوع التعليم والتنمية ، هي دراسة " روبرت سولو " ، إذ قام بدراسة الانتاج الزراعي في الولايات المتحدة الامريكية خلال المدة الممتدة بين (1909م \_ 1949م ) ، ولاحظ في دراسته تلك ان (12,5%) من تزايد الانتاج الزراعي انما يعود لرأس المال المادي ، اما المتبقي وقدره (87,5%) فيعزى للتقدم

1. فريدريك هاريسون ، تشارلز أ . مايرز ، التعليم والقوى الشرية والنمو الاقتصادي استراتيجيات التنمية موارد المجتمع ، مصدر سابق ، ص292.

2. ميشيل تودارو ، التنمية الاقتصادية ، مصدر سابق ، ص265 .

3. سهيل الحمدان ، اقتصاديات التعليم- تكلفة التعليم وعائداته- ، مصدر سابق ، ص ص27-28 .

العلمي والتكنولوجي الذي ساهم في مضاعفة انتاجية الفرد في الساعة ، والذي اعتمد في تطوره وامتداده وتطبيقه على التعليم وتراكم العلم والمعرفة (1).

في حين تناول كل من "سمث ورويدي" "Smith and Reddaway" حالة تزايد الانتاج في الصناعات التحويلية البريطانية خلال الفترة (1948 - 1954) ، واستنتجوا من تلك الدراسة ان الزيادة في الانتاج كانت قد ساهمت بها مجموعتين من العوامل ، اقتصرت المجموعة "العمل ورأس المال" على تحقيق زيادة مقدارها (25%) من الانتاج للفرد الواحد ، فيما حققت المجموعة الثانية "العوامل المتبقية" ما مقداره 75% من الانتاج للفرد الواحد (2).

وفي دراسة اخرى لـ "Barro و Lee" تتعلق بمحددات النمو الاقتصادي في عدد كبير من دول العالم للمدة "1960 - 1995" ووجد ان من المحددات المهمة للنمو هي مخزون رأس المال البشري الاولي في الدول وخصائص سكانها ، فقد اوضحا ان النمو مرتبط ايجابيا بالمستوى الاولي لمتوسط سنوات التحصيل المدرسي من المستويين الثانوي والجامعي للذكور فقط ، وفسرا ذلك بأن العمال ذوي التعليم الاعلى هم مكملون للتقانات الجديدة ، ويؤدون دورا مهما في نشرها ، الامر الذي يشكل عنصرا رئيسيا في عملية التنمية ، وليس للتعليم الابتدائي دورا معنويا في النمو غير انه مطلب لا بد منه للعبور على السلم التعليمي إلى مراحل المردود التنموي (3).

ان للتعليم دور ايجابي في عملية التنمية ، من خلال رفع انتاجية الفرد الواحد والتي تتحسن عن طريق تراكم المعرفة والخبرة وتعريف روح الابتكار والاكتشافات العلمية وحب التنظيم والادارة ، وبالتالي فالانتاجية ستؤثر ايجابا على تزايد الانتاج ، وان تزايد الانتاج (العر □) يحتاج إلى عناصر اكثر للانتاج من ضمنها العمال الماهرين والتنظيم وبالتالي سيتم سحب دفعات متتالية من الايدي العاملة الماهرة إلى العملية الانتاجية ، وهذا ما يؤدي بسوق العمل إلى ان يكون في توازن طالما ان عر □ العمل مساوٍ تقريبا للطلب عليه ، ثم ان تزايد الانتاج يؤدي إلى زيادة الدخل القومي ومن ثم تراكم رؤوس الاموال التي تتطلبها عملية التنمية الاقتصادية وهذا ما يعني ان للتعليم دور جزئي

1. حمزة مرادسي ، دور جودة التعليم العالي في تعزيز النمو الاقتصادي ، دراسة حالة الجزائر ، رسالة ماجستير مقدمة لمجلس كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير ، جامعة باتنة ، 2010م ، ص 11 .

2. مصدق جميل الحبيب ، التعليم والتنمية الاقتصادية، دار الرشيد للنشر، بغداد، 1989م، ص 123 .

3. عدنان وديع ، اقتصاديات التعليم ، مجلة جسر التنمية ، المعهد العربي للتخطيط في الكويت ، العدد (68) ، 2007م ، ص 5 .

ولكنه فعال و اساسي لتنمية جميع القطاعات الاقتصادية من خلال الخبرة والمهارة التي سيمتلکها الفرد من التعليم مباشرة ومن اثر التعليم في تراكم رؤوس الاموال بصورة غير مباشرة والتي تصب في النهاية في مجرى التنمية البشرية والاقتصادية .

لذلك وصف معظم الباحثين ان الاستثمار يجب ان يكون في رأس المال البشري اولاً حتى نستطيع الاستفادة فيما بعد من رأس المال المادي ، وفي هذا الصدد أكد "كينيث جالبرت" على ان التعليم يجب ان يشمل الشعب كله "وهو الصفر والبدائية للتنمية " ، فالمدارس قبل المصانع ، والكتب قبل المكائن ، لانه لا جدوى من رأس المال و الصناعة والتكنولوجيا ما لم يتوافر رأس المال الإنمائي الاول وهو الانسان الذي يستطيع الإفادة منها ، إذ انتقل مركز الثقل في الفعالية التنموية من المصانع إلى المختبرات والجامعات التي اصبحت محور الانمائية الجديدة<sup>(1)</sup>. وهذا يعني ان البدء باستثمار ضخم في تنمية الموارد البشرية من الزم الامور لوضع البلد على بداية طرق النمو الذاتي ، فمعظم البلاد ما كانت تستطيع تحسين اي قدر من التطور الحديث بغير الاستعانة بالقوى البشرية العالية المستوى غير الوطنية ، ولا شك ان مهمة احلال العاملين الوطنيين المؤهلين محل الاجانب لا تقل ضخامة عن مهمة إعداد أعداد اضافية من الاشخاص المتعلمين وذوي المهارات العالية اللازمين للنمو في المستقبل<sup>(2)</sup> .

<sup>1</sup> . سهيل الحمدان ، اقتصاديات التعليم- تكلفة التعليم وعائداته- ، مصدر سابق ،ص 26.  
<sup>2</sup> . فردريك هاريسون ، تشارلز مايرز ، التعليم والقوى البشرية والنمو الاقتصادي استراتيجيات التنمية موارد المجتمع ، مصدر سابق ، ص 297 .

### ثالثاً:- العلاقة بين خدمات النقل وعملية التنمية الاقتصادية :

يؤكد الاقتصادي الإنجليزي الفريد مارشال , بأن ثاني اكبر ثورة تكنولوجية حدثت , لم تكن في قطاعات الصناعة فقط , وإنما تحققت ثورة تكنولوجية هائلة في قطاع النقل , ذلك أن وسائل النقل البرية والبحرية والجوية شهدت في القرن العشرين تطورات تكنولوجية غير مسبوقة في تاريخ الإنسانية (1), ولبيان مساهمة هذا القطاع فأول ما نبدأ به هو مساهمته على الصعيد الاجتماعي , إذ نجح منذ اقدم العصور في تحقيق الاندماج والتفاعل والتبادل الثقافي بين الحضارات كذلك نشر المعارف والعلوم , مما كان له الإثر الواضح في تطور وبناء الحضارات , كما إن لهذا القطاع منافع اجتماعية أخرى تتمثل بمقدار مساهمته في تحقيق الأمن ونشر وتسهيل الخدمات داخل البلد الواحد , كما يتصف هذا القطاع بأنه من القطاعات ذات القدرة على النشر السريع للقيم والأفكار او كما يسميها (G.Myrdal) بـ (Spread Effects) الأثار الواسعة ، إذ يساهم هذا القطاع وعبر قنواته المختلفة في نشر وإشاعة القيم التنموية والأفكار التي تريد الدولة نشرها على نطاق واسع من اجل التوعية بالبرنامج التنموي , ويأتي هذا القطاع قبل قطاع التعليم على حد قول (G.Myrdal) في تحقيق هذا الانتشار وتعميقه في المجتمع , لأن التعليم بالأساس يحتاج إلى قطاع نقل ومواصلات حتى ينتشر (2) .

أما مساهمة هذا القطاع على الصعيد الاقتصادي فهي عديدة , لما لهذا القطاع من مزايا وآثار إيجابية على الفعاليات الاقتصادية والقطاعات المختلفة , ومن اهم هذه المزايا والآثار ما يلي (3) :-

1- يحقق هذا القطاع المنافع للمنتجين؛ لأنه عبر مرافقه المختلفة يساعد على فتح الأسواق وتقريبها وتوسيعها وبالتالي الحصول على المدخلات الإنتاجية (InPuts) بصورة ايسر وارخص وفي نفس الوقت يفتح مجالاً لتصريف المنتجات وزيادة الطلب وتوسيع السوق وتعميقه وتغيير بُنيته .

1. احمد عبد السميع علام , علم اقتصاديات النقل , ط 1, دار الوفاء للطباعة والنشر , الإسكندرية , 2008م , صص 67-68.

2. علي عبد محمد سعيد الراوي , اهمية ودور البنى الارتكازية في التنمية مع اشارة خاصة للتجربة العراقية، مصدر سابق , ص 226.

3. علي عبد محمد سعيد الراوي , قطاع النقل والمواصلات، ماهيته واهميته، ومؤشرات تطوره في العراق اثناء فترة الحرب، مصدر سابق, صص 63-64.

- 2- يساعد هذا القطاع المستهلكين عن طريق تيسير عملية التسويق بشروط اسهل وبمنافسة عالية وبما تؤدي إلى تخفيض أسعار المبيعات وتنويع المنتجات المتداولة وتسريع الحصول عليها وتحديد أسعار موضوعية لها .
- 3- ان لهذا القطاع اثر كبير في تشكيل هيكل وبنية الأسعار في النظام الاقتصادي عن طريق مقدار التكاليف التي يفرضها على نقل السلع وتنقل الافراد وما لذلك من اثر على الأسعار النهائية وبنية الطلب الكلي في عموم الاقتصاد الذي سيؤثر في النهاية على قرارات الاستثمار والإنتاج عموماً .
- 4- كما إن لهذا القطاع اثرا كبيرا أيضا على معامل رأس المال الإنتاجي Capital Output Ratio<sup>(\*)</sup> , إذ يرتبطان بعلاقة عكسية ليرتفع هذا المعامل في اقتصاد يتصف بتخلف قطاع النقل وينخفض في اقتصاد يتصف بتطور قطاع النقل والمواصلات وما لهذا من آثار كبيرة ومصيرية على قرارات الاستثمار وعلى التنمية والتطور الاقتصادي عموماً.
- 5- لا يمكن الحديث عن التخصص الإنتاجي والإنتاج الواسع بمعزل عن نظام متطور للنقل والمواصلات يلي حاجات هذا النمط الإنتاجي .
- 6- يساهم هذا القطاع وإلى درجة كبيرة في زيادة إيرادات البلد من العملات الصعبة إذا استطاع إن ينقل وبنجاح الفائض الإنتاجي من الداخل وإيصاله إلى السوق الدولية وما لذلك من تأثير على الميزان التجاري وميزان المدفوعات .
- 7- كما ويتصف هذا القطاع بشدة توليده للوفورات الخارجية Economics " External"<sup>(\*)</sup> , وهذه تنطوي على مزايا اقتصادية كبيرة , كما إن نشر الوفورات الخارجية المتولدة في قطاعات أخرى يعتمد على قطاع النقل والمواصلات إلى درجة كبيرة .
- 8- لهذا القطاع أهمية قصوى في تحقيق التنمية الإقليمية المتوازنة والتكامل الاقتصادي والتوطن الصناعي والتنمية الريفية وتطوير الزراعة والصناعات الريفية وكذلك تحقيق الشد بين المركز والمحيط داخل الاقتصاد الوطني وما لذلك من أثر على التوازن العام في الاقتصاد .

(\*) معامل رأس المال يحسب بالعلاقة بين الاستثمار وزيادة الإنتاج إي كم وحدة من رأس المال يتم استثمارها لتحقيق زيادة في الإنتاج بمقدار وحدة واحدة وحسب، وبالقانون التالي  $K/Y$  إي رأس المال / الإنتاج .  
(\*) الوفورات تعني مجموعة المزايا التي يمكن الحصول عليها بشكل حر او طبيعي، وبدون تعويض فيما بين المشروعات او المنتجين.

كما يعد قطاع النقل والمواصلات سبباً من أسباب قيام صناعة السياحة وازدهارها ونتيجة لها في نفس الوقت , إذ بواسطة الطرق المتطورة يتم توفير متطلبات أنشطة السياحة وفي المكان المقصود , وبواسطته أيضا يتم ربط المنطقة السياحية بأسواق الطلب السياحي , مما يعني أن النقل يشكل أساساً هاماً من أسس قيام السياحة ورواجها سواءً النقل البري او السكك الحديدية او النقل البحري او الجوي.

أن لهذا القطاع تأثيراً واضحاً على مجمل أنشطة الحياة وعلى المسيرة التنموية لأي بلد , إذ تبوّء هذا القطاع دور " القطاع الرائد " للنمو الاقتصادي في كل من بريطانيا وكندا واليابان (والاتحاد السوفيتي سابقاً) كما يعتقد (w.w.Rostow) آنذاك<sup>(1)</sup> , كما أوضح تنبرجن " Tenbergen " عند أشارته إلى أهمية الاستثمار في البنى التحتية في كتابه " تصميم التنمية " " Design of Development " في أن حصة قطاع النقل والمواصلات يجب أن تكون بين (20 – 25%) من الاستثمار الكلي في الدولة النامية<sup>(2)</sup> .

وان ضعف أو في اكثر الحالات عدم وجود وسائل المواصلات بين المناطق الداخلية , يعتبر سمة مميزة للدول النامية , وأحد الأسباب التي تزيد المصاعب الاقتصادية حدة , فمثلاً في بعض الدول كالنيبال تعد عملية إرسال المواد الغذائية للمناطق التي تتعر □ للكوارث من مقاطعات أخرى في سنوات قلة المحصول أمراً معقداً ومكلفاً للغاية عما لو أرسلت من خارج البلاد , وتوجد حالة مماثلة في بعض الدول الأفريقية , فنقل الحبوب من مناطق الكاميرون الغربية والجنوبية إلى مناطقها الشمالية , حتى في حالة التهديد بحدوث مجاعة يعتبر أمراً غير ممكناً<sup>(3)</sup> .

وقد أثبتت الأبحاث التي أجريت في ماليزيا , انه في شمال جزيرة بورينو , يؤدي مد طريق مرصوف طوله كيلومتر واحد إلى استغلال (62 هكتار) من الأراضي الزراعية بطريقة منتجة , وقد أمكن في تايلند استغلال (60 الف هكتار) من الأراضي الزراعية نتيجة لمد طريق مرصوف طوله (160 كيلومتر) , وتكون طرق النقل فعالة

1 . علي عبد محمد سعيد الرواي , ، قطاع النقل والمواصلات، ماهيته وأهميته، ومؤشرات تطوره في العراق اثناء فترة الحرب ، مصدر سابق، ص62.

2 . مهند منير بشير السلطان ، اثر الاستثمارات الاجنبية المباشرة في الخدمات على معدل النمو الاقتصادي في دول امريكا اللاتينية للمدة (2001-2002م) ، مصدر سابق ، ص ص 42-43.

3 . كليسميت واخرون، مشكلات التصنيع في الدول النامية، ترجمة دار التقدم ، موسكو، 1974م، ص47.

بصفة خاصة في الدول التي لديها مساحات صالحة للزراعة , ولكنها لا تستغل بسبب بُعد وصعوبة الاتصال بالسوق<sup>(1)</sup>، كما اشارت الحسابات الروسية إلى ان كلفة النقل تشكل مانسبته (15-30%) من اجمالي كلفة إنتاج السماد و (20-31%) من كلفة انتاج حامض الكبريتيك<sup>(2)</sup>، كما اظهرت دراسة أخرى ان متطلبات نقل (8,0%) طن من المواد الاولية لصناعة الاسمدة تعادل كلفة ( 2طن) من المنتج النهائي ولذلك ترتفع كلفة نقلها قياسا بالمنتج النهائي<sup>(3)</sup>، وبالتالي فإن عدم توفر طرق النقل سيؤدي إلى مضاعفة تكاليف الانتاج ، مسببا تراجع بعض الصناعات المتأثرة بهذا الامر اكثر من غيرها ، كما سترتفع اسعار مخرجات تلك الصناعات مما يحتمل المستهلك عبئ ذلك الارتفاع في حالة عدم قدرة المستهلك عن الاستغناء عن تلك السلع.

وهذا يعني أن هنالك ارتباطاً قوياً بين المستوى الاقتصادي لأي بلد وبين مستوى تطور وسائل النقل بكافة صورته , فهنالك كثير من الدول الصناعية المتقدمة تنفق ملايين الدولارات على النقل بقصد رفع معدل دخلها القومي , وذلك من خلال الاستثمار في مجال النقل , أو الاستثمار في قطاعات كثيرة قد تحتاج إلى وسائل النقل بصفة دائمة ومستمرة وذلك لمعرفة تلك الدول بأن النقل هو العمود الفقري لأي اقتصاد , ونجد أن عدد العاملين في قطاع النقل قد تزايد بصورة كبيرة , إذ يُقدّر البعض أن نسبة العاملين في مجال النقل سواءً بشكل مباشر أو غير مباشر (السيارات الخاصة وغيرها) ما بين (1/5) او (1/7) القوى العاملة في الدول المتقدمة<sup>(4)</sup> , كما يساهم هذا القطاع بشكل مباشر في توليد الناتج المحلي الإجمالي بنسبة تصل إلى (1-6%) في الدول العربية , ويستوعب قرابة (2.9 مليون عامل) وبقيمة مضافة تقدر بحوالي (77.6) مليار دولار في عام 2006م , إضافةً لتأثيره الإيجابي المضاعف من خلال حث النمو ودعم العلاقات الدولية إلى جانب الفعاليات الاجتماعية السكانية والسياسية الأمنية والثقافية المعرفية وغيرها من خلال تنمية الروابط وتفعيل التشابكات الهيكلية بين القطاعات كافة<sup>(5)</sup>.

<sup>1</sup> . كليسميت واخرون، مشكلات التصنيع في الدول النامية ، مصدر سابق، ص52.

<sup>2</sup> . UNIDO, Draft-World wide of tge fertilizer industry 1975-2000, viana, 1976, p.172.

<sup>3</sup> .s.k.mukherjee: fertilizer cost reduetion through newer technology (new delhi 1968),p.11.

<sup>4</sup> احمد عبد السميع علام ، علم اقتصاديات النقل ، مصدر سابق , ص ص 72-73.

<sup>5</sup> محمد شهاب احمد , دراسة فاعلية النقل البري في التنمية الاقتصادية في ظل التحول إلى اقتصاد السوق الشركة العامة للنقل البري حالة دراسية، مصدر سابق , ص12.

ويمكن اجمال المساهمات الرئيسية لقطاع النقل في عملية التنمية لأي دولة في الأمور الآتية<sup>(1)</sup>:-

- 1- اختيار اماكن توطين الصناعات التي توفر للاقتصاد الوطني اكبر الفوائد المتمثلة في تخفيض نفقات الإنتاج والنقل والتوزيع .
- 2- اكتشاف الثروات الطبيعية واستغلالها في افضل الظروف .
- 3- توسيع مساحة الأراضي المستغلة زراعياً .
- 4- نمو المدن والمراكز الحضرية وازدهارها .
- 5- تحقيق التكامل الاقتصادي بين الدول واندماجها الاقتصادي والاجتماعي والثقافي .
- 6- يوفر قطاع النقل الكثير من فرص العمل للمجتمع , إذ أن العنصر البشري هو الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل , لما تتطلبه العملية من جهد بشري في إنجاح مهامها ولا بد من توفر مهارات بشرية كافية للقيام بمتطلبات التطور الحاصل في قطاع النقل باعتبار أن الزيادة في مهام هذا القطاع يستوجب أن تقابلها زيادة في العنصر البشري , وهذا يعني توفير الكثير من فرص العمل لمختلف الاختصاصات التي يقوم عليها قطاع النقل.

<sup>1</sup> . يعقوب مريز : دراسة مؤشرات المواصلات في شبكات النقل , تحليل كمي ونوعي لشركة مدينة باتنة دراسة حالة : شبكة المؤسسة العمومية للنقل الحضري ETUB , رسالة ماجستير مقدمة لمجلس كلية العلوم الاقتصادية والتجارة وعلوم التسيير , جامعة الحاج الخضر , باتنة الجزائر , 2011م , ص ص 14-15 .

### رابعاً: العلاقة بين الطاقة والتنمية الاقتصادية :

كان الوقود والطاقة - ولايزالان - من اهم عوامل تطور كافة المجتمعات البشرية على مر العصور , كما انهما جانبان متلازمان , في منظومة التقدم والتمدن كتلازم الجسم وظله .

وان الطاقة وتحديداً الطاقة الكهربائية من اهم مقومات التنمية الاقتصادية على مستوى كافة الدول , وما يؤكد ذلك أن انقطاع التيار الكهربائي او تقلبه سيؤثر سلباً على كافة القطاعات الاقتصادية والتي بدورها ستؤثر على حياة المجتمع ومستقبله , إذ أن انقطاع التيار الكهربائي وتقلبه يؤدي إلى توقف العمليات الإنتاجية أو تلفها عبر تقديم منتجات خارج المواصفات ،فأنقطاع التيار الكهربائي قد يؤدي إلى ضعف جودة اللقاحات وإلى الحاق أضرار بالغة بالمعدات الطبية الحساسة مما يضطر المستشفيات إلى تأخير بعض العمليات الجراحية الاختيارية للحد من المخاطر التي يواجهها المرضى , إذن الطاقة تؤثر على صحة المجتمع من خلال تلف الأدوية والمعدات وتأخير أوقات العلاج وهذا ما يؤثر على مستوى التنمية البشرية .

وبالنسبة للبيئة التعليمية فانها هي الأخرى تتأثر سلباً بانقطاع التيار الكهربائي سواءً في المدرسة والجامعة او في المنزل , إذ ان الدراسة في صفوف مظلمة تؤثر على قدرة الطلاب في التركيز , كما يؤثر سلباً الصوت والدخان والرائحة الناتجة عن المولدات الكهربائية في المدارس او المنازل التي لديها مولدات , إضافةً إلى ذلك فإن انقطاع التيار الكهربائي المتكرر عن المعدات الإلكترونية المستخدمة في بعض المدارس والجامعات يؤدي إلى تضررها , وفي المدارس التي لا يتوفر لديها مولدات يخسر الطلاب تطبيق الدروس العملية في مجال التكنولوجيا والعلوم حيث أن مختبرات الحاسوب لا تعمل , وبالتالي فإن التنمية البشرية والتي هي جزء لا يتجزأ من عملية التنمية الاقتصادية ستتأثر وتراجع مخلفاً ورائها معوقات وقيود , عديدة تأخر من تقدم البلاد وتطوره .

وان عدم وجود التبريد يؤدي إلى ضرر كبير بالمحاصيل الزراعية , إضف إلى ذلك ارتفاع تكاليف الإنتاج , إذ أن الانقطاع في ري المحاصيل يؤدي إلى تأخير نضج الزهور والفاكهة وهذا ما يؤدي إلى نسبة ادنى من العائد مقارنةً بالمدخلات وبالمثل يتعطل إنتاج الأعلاف , وينخفض العائد من إنتاج البيض والألبان , إذ لا يمكن

توفير الإضاءة الكافية للدجاج البيّا □, كذلك تتعطل أجهزة الحليب عند انقطاع التيار الكهربائي.

لذلك فإن لأستهلاك الطاقة الكهربائية أهمية كبيرة في حياة المجتمع وفي عملية التنمية الاقتصادية يمكن ان نشير إليها في النقاط الآتية (1) :-

- 1- تعمل كهربة المشاريع الصناعية على زيادة كفاءة عوامل الإنتاج ورفع إنتاجية العاملين , فيعد استخدام (150 ك.و.س) من الطاقة الكهربائية مجد اقتصادياً طالما ارتفع الأجر السنوي للعامل الواحد كقوة عضلية خلال (300 يوم) عمل عن (6-7,5 دولاراً) , ومع ارتفاع كمية الطاقة الكهربائية المستهلكة في الصناعة ستزداد قيمتها المضافة فيزداد الاستثمار المحلي وفرص استخدامه للتوسع في الصناعات الموجودة نفسها أو في إقامة صناعات جديدة أو في كليهما معاً , بمعنى آخر زيادة التراكم الرأسمالي , وخاصةً مع توفر الطاقة الكهربائية بأسعار مناسبة وتوفر العوامل الأخرى اللازمة لنجاح الصناعة كالأسواق والمواد الخام والمهارات البشرية مما يتطلب المزيد من الطاقة الكهربائية وبشكل مستمر , ويجعل التوسع في كهربة الإنتاج الصناعي احد وسائل إعادة بناء القاعدة المادية التقنية للاقتصاد القومي .
- 2- كما تستخدم الطاقة الكهربائية في الكثير من عمليات الإنتاج الزراعي كتربية الدواجن والحيوانات الأخرى , والري والبزل والصناعات الريفية , مما ينعكس إيجاباً على كمية ونوعية الإنتاج الزراعي لتلبية احتياجات الزيادة السكانية من المنتجات الغذائية ورفع معدلات التنمية الريفية .
- 3- تستخدم الطاقة الكهربائية أيضاً في تسهيل التواصل بين أفراد المجتمع الواحد ومع العالم الخارجي , بواسطة وسائل الاتصال السلكية واللاسلكية والأعلام المرئي والمسموع وتبادل المعلومات عبر الإنترنت وأجهزة الحاسوب , مما جعل العالم يبدو أشبه بالقرية الصغيرة .
- 4- وبشكل محدود تستخدم الطاقة الكهربائية في قطاع النقل عبر تشغيل القطارات الكهربائية والترام الكهربائي داخل المدن وخارجها. مما يساهم في تفادي الاختناقات المرورية داخل المدن الكبرى وتقليل التلوث البيئي .

<sup>1</sup> .مازن سلطان عزيز أبو صبيح , إنتاج الطاقة الكهربائية لتلبية الطلب الكلي في العراق ودراسة تحليلية للمدة " 1970 – 1999 " , أطروحة دكتوراه مقدمة لمجلس كلية الإدارة والاقتصاد بجامعة البصرة , 2007م , ص35-38.

- 5- ساهمت الطاقة الكهربائية من خلال استخدامها في الإنارة على زيادة كفاءة أداء الأعمال المنزلية والتجارية ومن أهمها ما يلي :-
- أ- في المنزل تقلل الإنارة المناسبة من إجهاد العين وتساعد على تقدم التلاميذ في دراستهم وترفع قيمة الأداء في شؤون المنزل .
- ب- في مجال تحقيق الأمان , تساعد الإضاءة الجيدة على التقليل من الحوادث والجرائم في الأزقة والشوارع بما يساعد في تكوين مناخ ملائم للقيام بالنشاطات الإنسانية والاقتصادية .
- ج- في الصناعة , تزيد الإنارة من إنتاجية العمل ورأس المال الثابت خلال ساعات اليوم وبنسبة عالية للمشروع الصناعي .
- د- وفي المؤسسات التجارية , تزيد الإنارة الجيدة من كمية المبيعات وكفاءة العمل وتقلل من إجهاد العين .
- 6- كما تعد الطاقة الكهربائية سلعة لتحسين الرفاهية الاجتماعية من خلال الطلب على الأجهزة الكهربائية في الشؤون المنزلية والتجارية مثل (أجهزة التبريد والتدفئة والأجهزة الإلكترونية وغيرها) . حتى أصبح متوسط استهلاك الفرد من الطاقة الكهربائية دليلاً على درجة تقدم الدول إنسانياً واقتصادياً وتعد الكويت والبحرين في مصاف الدول التي تحقق (ك.و.س/الفرد) مرتفعة في دليل التنمية البشرية لعام 2000م مثلها مثل الدول المتقدمة صناعياً كالولايات المتحدة واليابان وألمانيا .

ويذهب الكثير من الدارسين إلى أن سر التحسن في الكفاءة الاقتصادية في كل من بريطانيا وأمريكا في نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين يرجع إلى التطور الحاصل في استخدام الطاقة وخاصة الطاقة الكهربائية التي كان لها (أثراً مدهشاً على زيادة الإنتاجية وأحدثت ثورة بحد ذاتها في قطاعات الصناعة والنقل والزراعة) <sup>(1)</sup> لذلك فأن المهتمين بالدراسات التنموية يؤكدون على العلاقة بين زيادة طاقة مشاريع توليد الطاقة الكهربائية وفرص الاستثمار في قطاعي الزراعة والصناعة , حيث هنالك علاقة طردية بين زيادة إنتاج الطاقة الكهربائية وفرص الاستثمار باعتبار أن الأولى مستلزم أساسياً من

<sup>1</sup> جبرالد مايبير , وروبرت بالدوين , التنمية الاقتصادية (نظريتها , تأريخها , سياستها) , الجزء الأول , ترجمة يوسف عبدالله صانع , مكتبة بيروت , لبنان , 1964م , ص 442.

مستلزمات الإنتاج<sup>(1)</sup> , كما أوصت الهيئات والمنظمات الدولية وخاصة المصرف الدولي للإنشاء والتعمير منذ عام 1956م الدول النامية ونصحتها بأن ترتب أولويات الاستثمار فيها , وذلك بأن تضع قطاع الطاقة الكهربائية في المقدمة وليأتي بعده قطاع النقل والمواصلات ومن ثم القطاع الزراعي فالصناعي ثم الخدمات والتنمية الاجتماعية وذلك لطبيعة الظروف الذاتية والموضوعية التي تحكم آليات عمل المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية في هذه الدول<sup>(2)</sup> .

ومن هنا فإن توفير عر □ مناسب من وحدات الطاقة الكهربائية وزيادة استهلاكها سيؤدي إلى ارتفاع الإنتاجية من خلال إتاحة استخدام التكنولوجيا المعتمدة على هذه الطاقة والتي تتصف أصلاً بارتفاع إنتاجيتها بالقياس إلى التكنولوجيا الأكثر بدائية المعتمدة على الجهود البشرية أو الميكانيكية الطبيعية , ومن ناحية أخرى تساهم الطاقة الكهربائية بزيادة الإنتاجية من خلال تأثيرها على العنصر البشري وتحسين موقفه إزاء العمل والبرنامج التنموي عموماً وكذلك زيادة معرفته وتوسيع افقه ووعيه بسبب توسيع مداركه الناتجة من الانفتاح على العالم الخارجي , إضافة إلى ما يسببه الاستقرار ووضوح الأهداف التنموية التي تنشرها الهيئات الرسمية عبر وسائل الاعلام المختلفة من أثر على زيادة إنتاجية الأفراد وتحسين ادائهم الاقتصادي<sup>(3)</sup> .

من ذلك يتضح ان تطور الصناعة يتطلب زيادة إنتاج الطاقة الكهربائية , وهذا يعني ان التوسع في إنشاء محطات الكهرباء وفي مناطق جديدة من البلد سيؤدي حتماً إلى ظهور صناعات جديدة في تلك المناطق تتسم بكثافة استهلاك الطاقة خاصة الصناعات التي تحتاج إلى عمليات تقنية مستمرة دون انقطاع يؤثر على الخامات والمواد الأولية الداخلة في انتاجها كالصناعات الكهروكيمياوية مثل صناعة الاسمدة الازوتية وصناعة الألمنيوم والصناعات الاستخراجية وغيرها , وبالتالي فإن الباحثة ترى ان مشاريع إنتاج الطاقة الكهربائية تؤثر على عملية التنمية باتجاهين , الأول من خلال التأثير الإيجابي لأستهلاك الطاقة على الموارد البشرية , والاتجاه الثاني هو

<sup>1</sup> علي عبد محمد سعيد الراوي , أهمية ودور البنى الارتكازية في التنمية مع اشارة خاصة للتجربة العراقية، مصدر سابق , ص248.

<sup>2</sup> جبرالد مايبير , وروبرت بالدوين ، التنمية الاقتصادية (نظريتها ، تأريخها،سياستها)،الجزء الأول ،مصدر سابق , ص276-277.

<sup>3</sup> علي عبد محمد سعيد الراوي , أهمية ودور البنى الارتكازية في التنمية مع اشارة خاصة للتجربة العراقية، مصدر سابق , ص248.

تأثيرها الايجابي على عملية الانتاج من خلال تخفيض تكاليف الانتاج وتحسين كفاءة العمل وزيادة الانتاجية من ناحية , وتشجيع المستثمرين المحليين وكذلك الاجانب على الدخول في صناعات حديثة لانتاج سلع عالية التقنية تنافس السلع الاجنبية المستوردة من ناحية ثانية, الا ان مثل هكذا مشروعات ضخمة لتوليد ونقل وتوزيع الطاقة الكهربائية تحتاج لتمويل هائل , لذلك ينبغي ترتيب مشروعات البنى التحتية في الدول النامية وفقاً لمقولة " الأهم ثم المهم " إذ ان مشاريع المياه والصرف الصحي والخدمات الصحية وكذلك الكهرباء ثم النقل والاتصالات والتعليم هو الترتيب الذي تبنته الباحثة , وإذا اخترنا اهم الاهم فأن مشاريع المياه والصحة والطاقة هي الخدمات التي لا يمكن لأي مجتمع ان يستغني عنها , فهي حق من حقوق الانسان قبل ان تكون من مستلزمات عملية التنمية الاقتصادية .

كما ان للوقود أهمية بالغة في التنمية , باعتبار ان له تأثير مباشر على عملية التنمية من خلال استخداماته العديدة في المنزل وفي العمليات الإنتاجية فأكثر الصناعات هي بحاجة إلى الوقود , اما تأثيره غير المباشر ينحصر بالبلد الذي يمتلك الثروة النفطية وغيرها , إذ ان الايرادات النفطية هي ضرورية وواحدة من متطلبات التنمية من خلال ما يعرف بتراكم رؤوس الاموال , فهي تُمول استثمارات البنى التحتية لذلك البلد وغيرها من المشاريع الاستراتيجية , الا ان اسعار الوقود المرتفعة او المتقلبة قد تحد من تأثيره الايجابي , فالمستهلك ذوي الدخل المنخفض سيتحمل عبئ ارتفاع اسعار الوقود مما يؤثر على دخله القابل للتصرف , ومن ثم على سلته الغذائية وعلى ميله الحدي للأخار وعلى نمط استهلاكه المستقبلي , وذلك لأن ارتفاع اسعار الوقود سيؤدي إلى ارتفاع تكلفة الانتاج وهذا مايجعل المنتج يرفع اسعار السلع المعتمدة بشكل اساسي في تصنيعها على الوقود وبالتالي سيتحمل المستهلك النهائي في حالة عدم قدرته الاستغناء عن تلك السلعة العبئ لوحده ,إما إذا انخفض الطلب على تلك السلع فأن المنتج سيتحمل العبئ لوحده مما يضطرهم في اكثر الاحيان إلى الانسحاب من السوق وهذا مالا يجب ان يحدث و ذلك لأن التنمية عملية متعددة الابعاد متكاملة وشاملة وتحتاج إلى حالة من الاستقرار والتوازن كي لاتؤثر سلبي على الناتج المحلي الاجمالي ونصيب الفرد منه واللذان هما من مؤشرات التنمية الاقتصادية وغيرها من المؤشرات التي تدل على مستوى تقدم البلاد وتطورها , وهذا ما جعل الكثير من الدول

تتجه نحو دعم اسعار الوقود والطاقة بشكل عام ، لما لهذا الدعم من اثار اقتصادية عديدة ومنها ما يأتي<sup>(1)</sup>:-

### 1- توسيع فرص الحصول على الطاقة :-

ان انعدام فرص الاسر للحصول على الكهرباء او الاشكال الحديثة من الوقود لأغرا □ الطهي والتدفئة يشكل تحدياً رئيسياً في اجزاء كثيرة من العالم النامي , بما في ذلك العالم العربي , مما يحول دون تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية كما تزداد حدة الفقر , لذلك فان تحسين فرص الحصول على خدمات الطاقة يعتبر احد الشروط الاساسية لتحقيق الاهداف الانمائية للألفية , من خلال الحد من تكلفة الوقود , كما يستخدم الدعم الحكومي للمساعدة في توسيع البنى التحتية الضرورية مثل شبكات الكهرباء في المناطق الريفية عن طريق الدعم المباشر للمنتجين او عن طريق دعم المستهلكين والذي يقلل من تكاليف التوصيلات المنزلية الاولية للشبكات .

### 2- حماية الفقراء :-

تُعدّ حماية الاسر " ذات الدخل المنخفض " من تكاليف الوقود المرتفعة احد العوامل الرئيسية وراء الدعم , ويمكن تحقيق هذا الهدف بتطبيق مجموعة متنوعة من الطرق , منها عن طريق دعم وقود الديزل , إذ يُستخدم وقود الديزل على نطاق واسع في قطاع النقل العام , وهذا النوع من النقل يعتبر الوسيلة الرئيسية بالنسبة للأسر منخفضة الدخل , كما يستخدم وقود الديزل على نطاق واسع من قبل المزارعين في المناطق الريفية , والطريقة الاخرى هي تقديم الدعم للمنتجين , استناداً إلى ان الدعم يساعد على خفض تكاليف الانتاج وان يمرر اولئك المنتجون هذه التكاليف المنخفضة للمستخدمين النهائيين من خلال تقديم منتجات ارخص لهم , وبدلاً من استهداف الفقراء مباشرةً , تميل بعض الحكومات إلى ابقاء اسعار جميع المنتجات البترولية اقل من الاسعار الدولية , بصرف النظر فيما إذا كان يتم استخدامه من قبل الفقراء او الاغنياء .

### 3- تعزيز التنمية الصناعية :-

ذلك من خلال تقديم منتجات بترولية مدعمة للمنتجين , ومن المرجح ان تكون الصناعات كثيفة الاستهلاك للطاقة مثل الاسمنت والاسمدة والبتر وكيمياويات هي

<sup>1</sup> برنامج الامم المتحدة الأنمائي (undp) ،تقرير التنمية الانسانية العربية 2012م، ص 13- 15.

الاكثر استفادة من هذا الدعم , إذ تشكل الطاقة عنصراً هاماً من العناصر الوسيطة لتكلفتها , وبالتالي فان هذا الدعم سيحث الشركات على توفير السلع والخدمات للمستهلكين بأسعار معقولة والمساعدة في حماية الصناعات المحلية من المنافسة الاجنبية وتعزيز قدرتها التنافسية التصديرية وحماية العمالة المحلية .

#### 4- تيسير الاستهلاك :-

يمكن للحكومات موازنة التقلبات المؤقتة في اسعار السلع بالسيطرة على اسعار الطاقة , إذ يكون من الممكن للأسر والقطاع الخاص تيسير الصدمة المفاجئة في ميزانيتهم باللجوء إلى اسواق راس المال او بأجراء تامين ذاتي من خلال زيادة المدخرات الوقائية التي يمكن سحبها عندما تكون اسعار الطاقة مرتفعة وتوفيرها عندما تكون اسعار الطاقة منخفضة , وقد لا يتوفر للقطاع الخاص في البلدان النامية عادةً فرص الحصول على هذه الادوات , لذلك قد يكون هنالك مبرر للتدخل الحكومي , إذ يؤدي دعم الاسعار المحلية عندما تكون الاسعار في الاسواق الدولية مرتفعة وزيادة الضرائب عندما تكون الاسعار في السوق الدولية منخفضة إلى تيسير الاستهلاك في مواجهة اسعار الطاقة شديدة التقلب .

#### 5- تحاشي ضغوط التضخم :-

من المخاوف الرئيسية التي تواجه العديد من الحكومات لا سيما في الدول النامية هي الزيادات العالمية في اسعار السلع الاساسية مثل الطاقة والغذاء مما تولد ضغوطاً تضخمية , إذ ان الطاقة هي عنصر هام في سلة المستهلك , واي زيادة في اسعارها ستعكس تلقائياً على مؤشر اسعار المستهلك , كما ينعكس ذلك في هيكل تكلفة الصناعات والذي يتم تمريره ايضاً إلى المستهلك , فإذا استجابت الاجور الاسمية للزيادات في تكاليف المعيشة يمكن ان تحدث توقعات تضخمية .

ان هذه الاثار الاقتصادية الايجابية الناتجة عن الدعم الحكومي للطاقة , تبين بوضوح الموقع الذي تحتله الطاقة في حياة الشعوب , واعتبارها عاملاً اساسياً في تطوير الموارد البشرية وفي تحسين نوعية الحياة وتحقيق التنمية الاقتصادية.

### خامساً: أهمية خدمات البنى التحتية:-

هنالك علاقة واضحة بين خدمات البنى التحتية وعملية التنمية الاقتصادية، وهذا ما اكده بعض الاقتصاديين، إذ بين هؤلاء انه يوجد ارتباط وثيق فيما بين مشروعات البنى التحتية وعملية التصنيع وذلك يعود إلى ان تطور تلك المشروعات سيؤدي إلى تسريع جذب بعض قطاعات الاقتصاد التقليدية نحو العلاقات السلعية النقدية، كما يشكل المقدمات اللازمة لاستخدام وسائل الإنتاج الحديثة هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى فان تزايد فاعلية الزراعة، وتوسيع الصناعة المحلية والتجارة يؤثران تأثيراً مباشراً على تلك المشروعات من خلال رفع الطلب على وسائل النقل والاتصالات والطاقة الكهربائية<sup>(1)</sup> وفيما يلي يتم توضيح أهمية البنى التحتية .

1. ان الدولة التي تمتلك بنى تحتية جيدة وتوفر خدمات ذات نوعية افضل فأنها من سيققق اهداف العملية التنموية بسرعة وكفاءة عاليتين، كما ان ما يثبت عدم فائدة عملية التنمية بدون وجود خدمات اساسية هي اهداف التنمية ذاتها المعروفة والتي سبق توضيحها في المبحث الأول من هذا الفصل، إذ لا فائدة من ارتفاع متوسط نصيب الفرد من الدخل في دولة تفتقر لخدمات البنى التحتية (الدولة الريعية) النامية فنجد ان الفرد يُنفق دخله الشخصي في غير موضعه الصحيح، إذ ينفقه على التكلفة المرتفعة للنقل ما دامت الطرق غير معبدة أو لا توجد انشاءات لطرق رئيسية، كذلك بالنسبة لتكاليف الوقاية والعلاج التي ترتفع مع ضآلة عدد المستشفيات والمراكز الصحية المتخصصة والعيادات الشعبية والمختبرات، كما ترتفع تكاليف التعليم مع بُعد المسافة عن المدرسة وعن الجامعات ومع تخلف المنظومة التعليمية (بما تتضمنه من هيئات تدريسية ووسائل توضيحية ومعدات تقليدية)، مما يعني ان السعي لتحقيق أي من اهداف التنمية الاقتصادية بدون توفر تلك الخدمات وغيرها وبنوعية جيدة سيكون صعباً للغاية حيث سيكون مثله مثل سيارة بلا عجلات لا يمكن ان تسير خطوة واحدة، مما يعني ان يسبق الاستثمار في البنى التحتية أي استثمارات أخرى ثانوية ضمن خطط التنمية التي تتبناها الحكومات في الدول النامية، والدليل على ذلك هو البيانات الموجودة في الجدولين (2) و(3) التي تشير إلى ان خدمات البنى التحتية في الدول المتقدمة افضل واوفر بكثير من مثلتها في الدول النامية مما جعل تلك الدول تتصدر المراتب الأولى عاماً بعد عام في مؤشرات التنمية الاقتصادية والبشرية، في حين تتراجع الدول النامية رغم قيامها بوضع سياسات تنموية

1. كليسميت وآخرون ، مشكلات التصنيع في الدول النامية، مصدر سابق، صص 58-59.

كل عام، لأنها سياسات مشتتة وغير متناسقة والاهم من ذلك لأنها لا تتضمن استثمارات ضخمة في البنى التحتية، فالملاحظ ان نسبة السكان الذين تتاح لهم سبل الحصول على مياه صالحة للشرب في مجموعة الدول المتقدمة هي نسبة (100%) وبالتالي سجل معدل النمو المركب نسبة (0%) لكل دولة من تلك الدول طيلة الفترة المحددة، في حين كانت النسبة اقصاها في المغرب مقارنة ببقية مجموعة الدول النامية إذ سجلت نسبة (53،0%)، اما فيما يتعلق بمتوسط نصيب الفرد من استهلاك الطاقة الكهربائية (ك. واط/ساعة)، فكانت اكبر نسبة لمجموعة الدول النامية هي في الاردن بلغت (4.96%)، في حين كانت ادنى نسبة لمجموعة الدول المتقدمة هي في بلجيكا بلغت حوالي (39،0- %)، وفيما يتعلق بأطوال الطرق البرية فقد احتلت اليابان المرتبة الاولى في ذلك إذ سجلت معدل نمو مركب قدره (0،94%)، اما اطوال الطرق في مجموعة الدول النامية فقد كانت اقصاها في كازاخستان بنسبة (1،03%) ، والملاحظ ان الخدمات في كازاخستان هي في العموم افضل من بقية دول العينة.

الجدول ( 2 ): يوضح بعض خدمات البنى التحتية في دول مختارة للسنوات (2004-2010).

مؤشر: نسبة السكان الذين تتاح لهم سبل الحصول على مياه صالحة للشرب (%)						
مجموعة الدول النامية			مجموعة الدول المتقدمة			السنة
المغرب	كازخستان	الأردن	بلجيكا	هولندا	اليابان	
80	93.6	96.5	100	100	100	2004
80.4	93.5	96.4	100	100	100	2005
80.9	93.4	96.4	100	100	100	2006
81.3	93.4	96.3	100	100	100	2007
81.8	93.3	96.3	100	100	100	2008
82.2	93.2	96.2	100	100	100	2009
82.7	93.2	96.2	100	100	100	2010
0.53	-0.06	-0.04	0	0	0	معدل النمو المركب (%)
مؤشر: متوسط نصيب الفرد من استهلاك الطاقة الكهربائية (ك.و/□/ساعة)						
617.6	3859.1	1637	8576.2	7017.2	8050.7	2004
614.4	4012	1681.7	8509.9	6987.7	8212.6	2005
697.4	4261.2	1817	8683.6	7054.8	8252.9	2006
728.8	4487.2	1972	8614.4	7209.9	8489.6	2007
750.9	4689.1	2093.6	8521.4	7226	8075.2	2008
763	4447.3	2111.9	7903	6895.6	7838	2009
783.3	4728	2216.3	8368.6	7009.5	8377.6	2010
3.87	3.30	4.96	-0.39	-0.01	0.63	معدل النمو المركب (%)
مؤشر: □ و ال الطرق البرية (كم <sup>2</sup> ).						
57493	90018	7500	150567	133383	317346	2004
57626	90845	7601	151372	134218	321346.1	2005
57625	91563	7694	152256	134948	324662	2006
57763	93123	7768	153088	135470	327752	2007
57852	93612	7816	153872	136135	331071	2008
58216	96846	7878	154012	136827	333576	2009
58395	96018	7100	154012	137347	336578	2010
0.24	1.03	-0.87	0.36	0.46	0.94	معدل النمو المركب (%)

المصدر: البنك الدولي، مؤشرات التنمية العالمية، 2014 على الموقع الإلكتروني على الرابط.

و نجد تبعا لذلك ان متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الاجمالي في كازاخستان كان افضل من بقية دول العينة وفي تزايد مستمر طيلة الفترة المحددة ، اما عينة مجموعة الدول المتقدمة فقد كان متوسط نصيب الفرد من (GDP) فيها مرتفع طيلة الفترة وخاصة في اليابان وهولندا، وبالرغم من ان هنالك عدة عوامل أخرى تؤثر على ذلك المتوسط الا ان ذلك لا يمنع من وجود تأثير من جانب تلك الخدمات عليه، خاصة وانها تمثل احدى مؤشرات التنمية الاقتصادية الا وهو مؤشر الحاجات الاساسية السابق ذكره في المبحث الاول من هذا الفصل.

الجدول ( 3 ): يوضح نصيب الفرد من (GDP) بالدولار الأمريكي في دول مختارة وللسنوات (2004-2010م).

السنة	مجموعة الدول المتقدمة			مجموعة الدول النامية		
	اليابان	هولندا	بلجيكا	الأردن	كازاخستان	المغرب
2004	39441.50	37458.43	34706.69	2156.43	2674.28	1881.96
2005	35781.16	39122.29	36011.46	2325.42	3771.27	1948.20
2006	34102.11	41458.94	37918.78	2719.82	5291.57	2128.07
2007	34095.02	47770.83	43255.42	3022.54	6771.41	2416.26
2008	37972.05	52951.05	47374.46	3797.41	8513.56	2827.28
2009	39473.63	48173.88	43834.08	4026.76	7165.27	2861.02
2010	43117.82	46773.35	43150.78	4370.72	9070.64	2922.73
معدل النمو المركب (%)	1,43	3,61	3,54	11,96	21,58	7,29

المصدر: البنك الدولي، مؤشرات التنمية العالمية، 2014 على الموقع الالكتروني على الرابط.

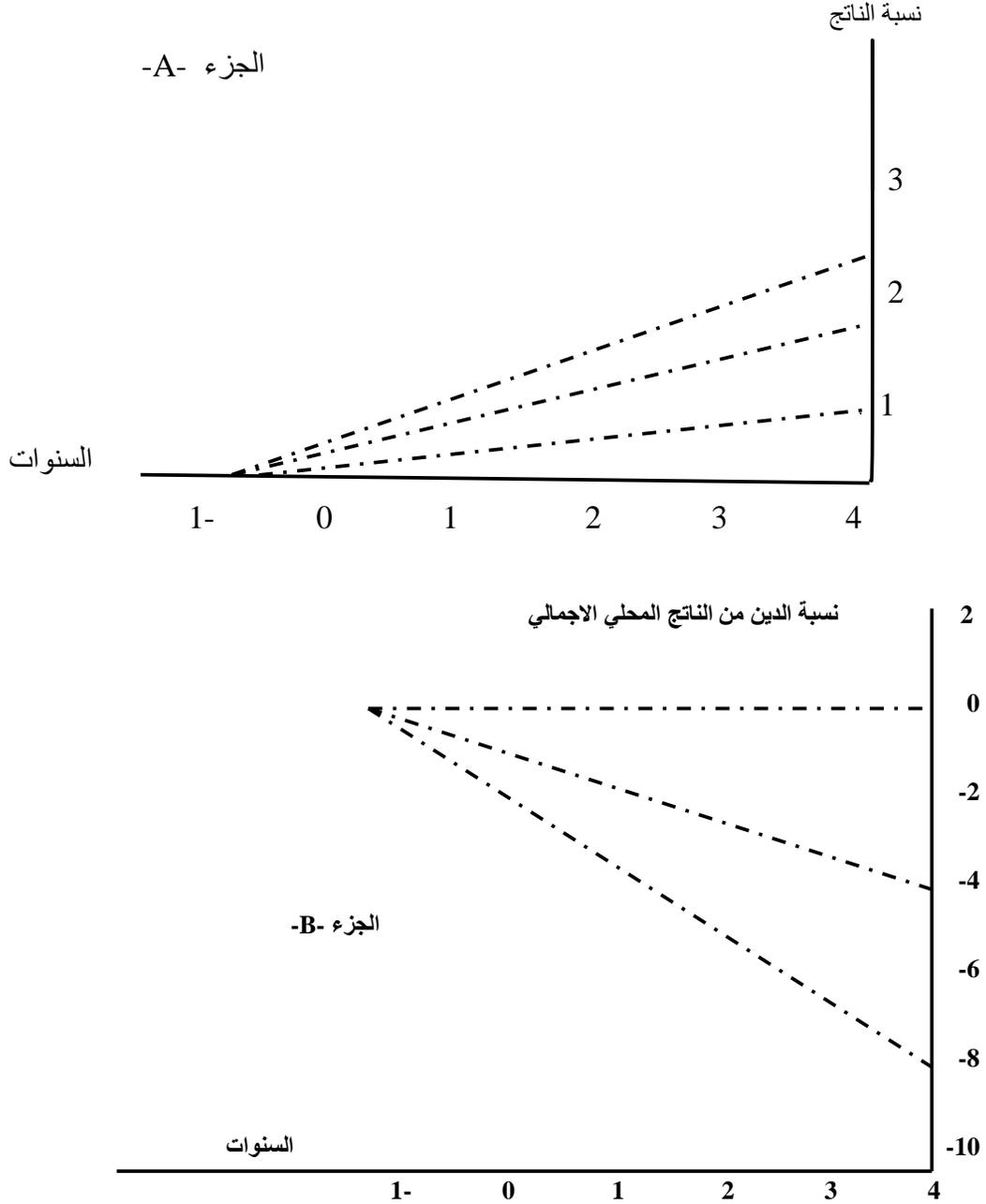
www. Albank aldawli.org

- ان بعض من خدمات البنى التحتية هي من حقوق الانسان وواجب على الدولة ان توفرها، قبل ان تتبنى أي عملية تنموية، مثل هذه الحقوق هي امدادات المياه والصرف الصحي وكذلك الصحة والتعليم.
- عدم مشاركة القطاع الخاص في الاستثمار في مشروعات البنى التحتية يؤكد ان القطاع العام قد استنزف جزء كبير من موازنة الدولة هي هذا النوع من الاستثمار، في حين قد أهمل النشاطات الاقتصادية الأخرى، مما يؤدي إلى هدر في الموارد المالية للدولة في حالة عدم كفاءة هذا الاستثمار او في حالة عدم صيانة تلك المشروعات والتي تؤدي إلى زيادة التكاليف وهذا ما يُبعد البلد عن خطوات التنمية الحقيقية.

4. وفي دراسة حديثة اعدّها خبراء صندوق النقد الدولي، خلّصت إلى ان زيادة الاستثمار في البنى التحتية العامة ستؤدي إلى ارتفاع الناتج المحلي الإجمالي على المدى القصير من خلال ما يعرف بدفع الطلب وعلى المدى الطويل من خلال ازدياد الطاقة الإنتاجية للاقتصاد، فقد أدى زيادة الانفاق الاستثماري بمقدار نقطة مئوية واحدة من اجمالي الناتج المحلي (في عينة من الدول المتقدمة) إلى ارتفاع مستوى الناتج المحلي الإجمالي بمقدار (0.4%) في نفس العام وإلى (1.5%) بعد اربع سنوات من تزايد ذلك الانفاق، وهذا ما يوضحه (الشكل البياني - 1 - الجزء -A-) بالإضافة لذلك فان الدفعة التي يتلقاها الناتج المحلي الإجمالي على اثر زيادة الاستثمار في تلك المشروعات سيؤدي إلى انخفا □ حجم الاقترا □، مما يحول دون ارتفاع نسبة الدين إلى اجمالي الناتج المحلي، وهذا ما يوضحه (الشكل البياني - 1 - الجزء -B-) على ان يتم الاستثمار بكفاءة عالية<sup>(1)</sup>.

1. نشرة صندوق النقد الدولي، افاق الاقتصاد العالمي (حان الوقت لدفعة في مجال البنية التحتية)، 2014، ص20 على الموقع الالكتروني على الرابط.

الشكل (1): اثر استثمارات البنى التحتية على الناتج المحلي الإجمالي في الدول المتقدمة .



المصدر: خبراء صندوق النقد الدولي، نشرة صندوق النقد الدولي لشهر اكتوبر، 2014، ص3 على الموقع الالكتروني على الرابط.

www. Albank aldawli.org

ملاحظة (1) : ان السنة (0) تشير إلى سنة الصدمة وتتمثل بزيادة خارجية المنشأ في الانفاق على الاستثمار العام (البنى التحتية)، وتعاود نقطة مئوية واحدة من الناتج المحلي الاجمالي .  
ملاحظة (2) الخطوط المتقطعة تشير إلى نطاقات ثقة قدرها (90%)

5. كما تؤكد دراسة أخرى اعدھا عدد من الاقتصاديين بقيادة "اوفه باربارت هينكة" في الولايات المتحدة الامريكية على ان قرابة اثني عشر شهراً بعد زيادة الاستثمار في البنى التحتية سوف تحدث زيادة متوازنة ومتزامنة في إنتاجية اليد العاملة، فإذا وضع المرء مُخططين بيانين احدهما للاستثمار في البنى التحتية والأخر لإنتاجية اليد العاملة ومن ثم حرك المخطط البياني للإنتاجية إلى الوراء مسافة اثني عشر شهراً فان المنحنيين سيبدوان متطابقين تقريباً<sup>(1)</sup>، وتعتقد الباحثة ان المقصود بزيادة الإنتاجية الواردة أعلاه اما انه توظيف اعداد كبيرة من العاطلين من اجل المساهمة في بناء هكذا مشروعات، او ان المقصود بإنتاجية اليد العاملة هي الإنتاجية المعروفة والفعلية لليد العاملة والتي سترتفع نتيجة (لارتفاع الأجور والحوافز فقط) التي تقدمها الشركات الاستثمارية لهؤلاء العاملين لديها في مجال الاستثمار الجديد في البنى التحتية، حيث ان الأجور والحوافز تعتبر الدافع الوحيد المحفز والمشجع في الاجل القصير لزيادة إنتاجية العامل، باعتبار ان بقية الدوافع والمتمثلة مثلاً بالخدمات (الصحية، التعليمية، والنقل والكهرباء) سيتم الحصول عليها بوفرة وبنوعية جيدة عندما تنتهي عملية انشاء البنى التحتية الخاصة بها (أي بعد انتهاء العمر التفريخي) والاصح ان المعنى الثاني هو الأقرب لتفسير إنتاجية اليد العاملة وبزيادة هذه الأخيرة سيزداد الإنتاج مؤدياً بالنهاية لتزايد الناتج المحلي الإجمالي.

6. في الدول الصناعية المتقدمة تستأثر اربعة قطاعات بمعظم الاستثمارات ويُعزى اليها التقدم واستمراريته، وهي الاسكان والمشروعات العامة "البنى التحتية" والمخزون السلعي والتشييد، الا ان البنى التحتية تحظى بحوالي (40%) من مجموع التراكم الرأسمالي في تلك الدول ، مما يدل على اهميتها في تحقيق التنمية واستمراريتها<sup>(2)</sup>.

1. ليندون هـ. لاروش، هل تريد ان تعلم كل شيء عن الاقتصاد، ترجمة حسين العسكري، مطبعة الصحيفة ، واشنطن، 1995، ص148.

2. محمد عبد العزيز عجيبة وآخرون ، التنمية الاقتصادية بين النظرية والتطبيق ، مصدر سابق ، ص ص 224-225.

# الفصل الثالث

التجديد الاقتصادي للعلاوة بين عرض خدمات البنية

التجديد وعلية النسبة الاقتصادية في العراق للسنة

(1990-2011)

• البحث الأول :- التجديد الاقتصادي لرض خدمات البنية التحتية

ومؤثره نصيب الفرد من GDP في العراق للسنة (1990-2011)»

• البحث الثاني :- أبرز مؤثرات النسبة الاقتصادية في العراق .

### تمهيد:

إن حالة البنى التحتية تؤثر تأثيرا كبيرا على قرار الاستثمار في كثير من المؤسسات والشركات الاستثمارية، إذ إن انعدام خدمات البنى التحتية أو تردّي نوعيتها واهلاكها سيؤثر سلبا على تكاليف الانتاج وكذلك على القدرة التنافسية لتلك المؤسسات، وبالنتيجة سيؤدي إلى اختلال اقتصادي للبلاد المعني، مما يؤدي إلى انحسار مجمل الصناعات والأنشطة التجارية وانعدام فرص العمل شيئا فشيئا، وهذا يمثل [ ] د معوقات عملية التنمية، وهو بالضبط مانجده في العراق فبالرغم من انه [ ] د الدول النامية، ولكن في الوقت نفسه نجد ان محافظة اربيل في اقليم كردستان العراق، التي تتوفر فيها كافة خدمات البنى التحتية وبنوعية وجودة عاليتين، اخذت تستقطب العديد من الاستثمارات الاجنبية في انشاء المصانع والشركات والمناطق الترفيهية، فأ[ ] بحت محط انظار السياح وطلاب العلم في نفس الوقت، وعلى عكس ذلك نجده في المدن التي تفتقر لتلك الخدمات وبرزها محافظة ذي قار وغيرها من المدن العراقية المتهالكة ولذلك سنتناول في المبحث الاول من هذا الفصل تحليل خدمات البنى التحتية و[ ] د مؤشرات التنمية الاقتصادية في العراق للمدة من (1990) إلى (2011)، كما سنتطرق في المبحث الثاني لأبرز المعوقات التنموية في العراق .

## المبحث الاول

### "التحليل الاقتصادي لعرض خدمات البنى التحتية ومتوسط نصيب الفرد من

### (GDP) في العراق للمدة (2011-1990) "

#### أولاً : خدمات قطاع الصحة في العراق للمدة (1990 – 2011م) :-

يتكون قطاع الصحة في العراق من دوائر مركز الوزارة وتسعة عشر دائرة □ حة في عموم العراق , إذ تقدم الخدمات الصحية من خلال شبكة من المراكز الصحية والمستشفيات وبشكل مجاني , اضافة للخدمات المقدمة في العيادات الطبية الشعبية لقاء اجر ضئيل جداً , كما توجد شبكة واسعة غير منظمة من العيادات الخا □ة فضلا عن عدد محدود من المستشفيات الصغيرة الاهلية او (الخا □ة) .

وبدأ التراجع في الخدمات الصحية كنتيجة لحرب الخليج الثانية وما اعقبها من العقوبات الاقتصادية وسوء ادارة النظام السابق , بالتزامن مع انتشار الامراض وسوء التغذية وتدني خدمات الماء الصالح للشرب وخدمات الصرف الصحي والكهرباء وغيرها من العوامل التي تؤثر بشكل مباشر على □حة الانسان , وما للصحة من تأثير في تدني فعالية الفرد ونتاجيته وبالتبعية تدني مستوى الدخل والمعيشة وهذا ما ادى إلى تدهور □حي اكبر<sup>(1)</sup> , وفيما يأتي توضح اتجاه تطور المستلزمات الطبية وكذلك اعداد الكوادر الطبية المتواجدة في العراق للمدة (1990 – 2011) .

#### 1. اتجاه تطور المستلزمات الطبية في العراق للمدة (1990 – 2011)

من الجدول ( 4 ) يتضح بان اعداد المستشفيات بالرغم من عدم تناقصها بشكل كبير , الا انها قد تعرضت إلى اضرار جسيمة خلال عمليات القصف في □رب الخليج الثانية اضافة لما قام به النظام السابق من قصف لقمع " الانتفاضة الشعبانية " , إذ شملت الاضرار وعمليات النهب □والي (20) مستشفى و (38) مركزاً □حياً<sup>(2)</sup> , وتزايدت المستشفيات منذ عام (1999) □تى عام (2006) ومن ثم ازدادت مرة اخرى □تى و □لت إلى (327) عام 2011 , الا ان اعداد هذه المستشفيات لم تكن تغطي مناطق

<sup>1</sup> . عبد الحسين محمد العنبيكي , الا □لاح الاقتصادي في العراق , بغداد , 2009 , ص 94 .  
<sup>2</sup> . محمد علي زيني , الاقتصاد العراقي الماضي والحاضر وخيارات المستقبل , ط1 , دار الملاك , بغداد , 2009 , ص 273 .

عديدة , فالخدمات الصحية كانت رديئة جدا , وان عدد السكان بالنسبة لاعداد المستشفيات كان مرتفع جداً وكان يبلغ ذروته في بعض سنوات الدراسة كما في عام (2008) إذ وصل عدد السكان إلى عدد المستشفيات (144321.2) و (138255.3) في عام (2010) ولكن العدد انخفضت فيما بعد إلى (101951) عام 2011 وذلك لانشاء مستشفيات اهلية عديدة وايضاً كومية ساهمت في تخفيض الضغط على المستشفيات , وذلك الحال بالنسبة لاعداد الاسرة الكلية في المستشفيات فقد ازدادت من (31227) سرير عام 1990 إلى (43068) في عام 2011 , وبالنسبة للعيادات الطبية الشعبية فانها وان تزايدت من (133) عام 1990 إلى (343) عيادة عام (2011) اي بمعدل نمو مركب قدره (3.8) فهي لا تفي بمتطلبات السكان من الخدمات الصحية .

الفصل الثالث: التحليل الاقتصادي للعلاقة بين عرض خدمات البنى التحتية وعملية التنمية الاقتصادية في العراق للمدة (1990-2011م).

الجدول ( 4 ) تطور المستلزمات الطبية في العراق للمدة (1990 – 2011م) .

السنة	عدد المستشفيات (1)	عدد السكان / عدد المستشفيات (2)	عدد الاسرة الكلية (3)	عدد السكان / عدد الاسرة (4)	العيادات الطبية الشعبية (5)	عدد السكان / العيادات الطبية (6)
1990	177	101073.4	31227	572.9	133	134511.2
1991	177	104062.1	30753	598.9	132	139537,8
1992	167	113467	26902	704.3	147	128904.7
1993	185	105286.4	27902	698	176	110670.4
1994	190	105300	27597	724.9	213	93929,5
1995	197	104243.6	29192	695.4	252	81492
1996	198	106686,8	29531	715.3	282	74907.8
1997	198	111343.4	29621	744.2	292	75500
1998	196	115826.5	30022	756.1	320	70943.7
1999	197	118690.3	29557	791	336	69589.2
2000	204	110421.5	29547	815.1	360	66905.5
2001	208	119293.2	28512	870.2	380	65297.3
2002	212	120589.6	29087	878.9	345	74101.4
2003	217	121382.4	31856	826,8	402	65522.3
2004	218	124490.8	32925	824.2	348	77985.6
2005	224	124834.8	33107	844.6	345	81052.1
2006	219	131552.5	33819	851,8	374	77032
2007	215	138055.8	34066	871.3	360	82450
2008	221	144321.2	31794	1003.1	334	95494
2009	234	135316.2	33380	948.5	333	95087
2010	235	138255.3	34276	947,8	315	103142.8
2011	327	101951	43068	774	343	97195.3
معدل النمو المركب %	2.4		1.2		3.8	

المصدر : (5,3,1) : وزارة التخطيط , الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات , المجموعة الإحصائية للمدة (1990 – 2013/2012) . العمود : (6.4.2) تم تساويه من قبل البانك بالاعتماد على الملحق (1) . تم احتساب معدل النمو المركب لجميع البيانات الواردة في البحث وفق الصيغة الآتية:

$$R = [(X_t \div X_0)^{1/n} - 1] \times 100$$

حيث ان R هي معدل النمو المركب،  $X_t$ : قيمة المتغير في سنة الهدف،  $X_0$ : قيمة المتغير في سنة الأساس، n: عدد السنوات.

## 2. اتجاه تطور اعداد الكوادر الطبية في العراق للمدة (1990 – 2011م):

لقد انخفض عدد الاطباء الاختصاص والعموم واطباء الاسنان في عام (1991) عما كان عليه العدد في عام (1990)، وذلك لعودة العديد من الكوادر الاجنبية والعربية إلى اوطانها نتيجة لاضاع العراق السياسية وعدم ملائمة البيئة العراقية لأقضانهم، إضافة لهجرة العديد من الاطباء والعلماء إلى خارج العراق، مما جعل لكل (10610) من السكان طبيب اختصاص و لكل (2478.3) من السكان طبيب عام و لكل (11937.1) من السكان طبيب اسنان و في عام (1991)، في حين نجد ان اعداد الاطباء قد تزايد في عام (2003) مقارنةً بالسنوات السابقة له، وهذا ما أدى إلى انخفاض الاختناقات الحالية في مجال الخدمات الصحية، إذ أصبح لكل (5686.5) من السكان طبيب اختصاص، ولكل (2605.3) من السكان طبيب عام، ولكل (9457.8) من السكان طبيب اسنان، بعد ان كان في عام (2002) لكل (7663.3) من السكان طبيب اختصاص ولكل (11057.5) طبيب عام و لكل (11716.3) من السكان طبيب اسنان و، فيما انخفض عدد المراجعين لكل طبيب في عام (2011) إلى (4581.2) من السكان لكل طبيب اختصاص و (2083.3) لكل طبيب عام و (5646.6) من السكان لكل طبيب اسنان وذلك لتزايد اعداد الكوادر الطبية بصورة عامة في العراق وبذلك سجل معدل النمو المركب نسبة (5.7%) للاطباء الاختصاص و (3%) للاطباء العموم و (5.3%) لاطباء الاسنان، والجدول ( 5 ) يشير إلى ذلك.

الفصل الثالث: التحليل الاقتصادي للعلاقة بين عرض خدمات البنى التحتية وعملية التنمية الاقتصادية في العراق للمدة (1990-2011م).

الجدول ( 5 ) تطور اعداد الكوادر الطبية للمدة (1990 – 2011) في العراق.

السنة	طبيب اختصاص	عدد السكان / الاطباء الاختصاص	عدد الاطباء العموم	عدد السكان / عدد الاطباء العموم	عدد اطباء الاسنان	عدد السكان / اطباء الاسنان
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	
1990	1797	9955.4	7569	2363.5	1613	11091.1
1991	1736	10610	7432	2478.3	1543	11937.1
1992	1647	11505.1	6972	2717.8	1695	11179.3
1993	1884	10338.6	6903	2821.6	1656	11762
1994	2195	9114.8	7085	2823.8	1647	12147.5
1995	2243	9155.5	6738	3047.7	1746	11761.7
1996	2593	8146.5	7680	2750.5	1877	11254.1
1997	2778	7935.9	8010	2752.3	1941	11358
1998	2891	7852.6	8155	2783.8	2018	11249.7
1999	3028	7721.9	7804	2996.1	2093	11171.5
2000	3248	7415,6	7572	3180.9	2235	10776.7
2001	3402	7293,6	8040	3086.1	2286	10854.3
2002	3336	7663.3	2312	11057.5	2182	11716.3
2003	4632	5686.5	10110	2605.3	2785	9457.8
2004	5201	5218	10821	2507.9	3290	8248.9
2005	5474	5108.3	11314	2471.5	3659	7642.2
2006	5407	5328,2	11111	2592.9	3545	8126.9
2007	5203	5704.7	10631	2792	3376	8792
2008	5209	6123	11512	2770.5	3859	8265
2009	5722	5533.7	12929	2449	4249	7452.1
2010	6209	5232.7	13529	2401.5	4799	6770.1
2011	7277	4581.2	16002	2083.3	5904	5646.6
معدل النمو المركب (%)	5.7		3		5.3	

وزارة التخطيط , الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات , المجموعة الإحصائية للمدة (1990 – 2012/2013)، العمود (2,4,6) من اعداد البنية بالاعتماد على الملحق (1).

## ثانياً :- التعليم في العراق للمدة (1990 – 2011) :

كان نظام التعليم في العراق واداء من سن انظمة التعليم في الشرق الاوسط حتى بداية الثمانينيات, إذ كان معدل الالتحاق بالتعليم الابتدائي عام 1980 يقارب معدل الالتحاق العالمي<sup>(1)</sup>, ومع حدوث حرب الخليج الثانية عام (1991م) انخفضت نسبة التمويل العام للقطاعات الغير العسكرية والامنية وفي مقدمة تلك القطاعات هو قطاع التعليم , وذلك بسبب فرض العقوبات الاقتصادية على العراق من جهة , وما للأثار السلبية الناتجة عن تدوير الثروة العراقية الطبيعية والانتاجية باتجاه العسكرية من جهة اخرى , مما ادى إلى تسرب مئات الالاف من المعلمين والمدرسين واساتذة الجامعات بعد تدنى الاجور اضافةً لانتهاك استقلالية المدارس والجامعات , وفي 9/4/2003 م وسقوط النظام السياسي السابق تدمرت البنية التحتية للتعليم سواء جراء العمليات (العسكرية للإتلال او ما اعقبها من عمليات ارهابية لا تزال مستمرة ) اصف إلى ذلك عدم استيعاب اثر النمو المتسارع في عوامل الضغط على النظام التربوي كنمو السكان او راكمه الاجتماعي مما اضاف عبئاً اخر على تركة نظام التعليم الثقيلة اضافةً<sup>(2)</sup>.

وفي دراسة لليونسكو تم اطلاق اكثر من (1900 مدرسة) خلال النصف الثاني من عام 2003 م , ولكن بقيت اكثر من (10.000 مدرسة بحاجة إلى اطلاق) كما اشار تقرير اليونسيف انه حتى عام 2006 كان هنالك (4000) مدرسة بحاجة إلى اعادة تأهيل و (700) مدرسة بحاجة إلى اعادة بناء , وان النظام التعليمي في العراق يعاني اساساً من تدهور كفاءة المادة الدراسية واساليب التدريس و تخلف وسائل الايضاح والمختبرات , مما ينعكس على مواقف الافراد من التعليم , خاصةً وان الثقافة التقليدية السائدة تضع تمييزاً مبالغاً فيهما بين الذكور والاناث بالنسبة لحق التعليم , كما ان عوامل الفقر وعدم القدرة في الحصول على الحاجات الاساسية تدفع العديد من الاسر إلى تشغيل اطفالها في سن مبكر على حساب قهم في التعليم , اضافةً إلى مشكلات

<sup>1</sup> التقرير المشترك للبنك الدولي – الامم المتحدة , التقديرات المشترية لاعادة البناء والاعمار في العراق , اكتوبر 2003 , ص 19 .

<sup>2</sup> علي الزبيدي وآخرون , التربية والتعليم العالي والفقر في العراق , الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات , 2008 , ص 4 .

بنوية وسلوكية تتعلق بنمط العلاقة بين الطالب والتدريسي وبين المدرسة والاسرة وبين النظام التعليمي ومتطلبات سوق العمل<sup>(1)</sup>.

## 1. اتجاه تطور مستلزمات التعليم في العراق للمدة (1990 – 2011)

ان الابنية المدرسية تعتبر من ثروات المجتمع , ومصدراً اساسياً لجودة التعليم , فقد أكد الكثير من مخططي التعليم والباحثين على نوعية الابنية المدرسية واهمية الارتقاء بها وذلك لتأثيرها المباشر في تربية الطالب و تعليمه وفي تطوير قدراته خدمةً للمجتمع , إذ يرى هؤلاء ان المؤسسات التعليمية التي تهتم بتصميم مدارسها وبناءها وتجهيزها بما يتلائم مع احتياجات العصر هي غالباً تنتج مدارس اكثر نجحاً وجذباً للمتعلم , وبالتالي تنتج اجيالاً ذات كفاءة عالية في خدمة المجتمع ومواجهة التحديات المعاصرة , إما المؤسسات التي لا تهتم باي من ذلك فانها تحد من قدرات ابناءها وتصنع اجيالاً ذات كفاءة اقل من غيرهم , وان الكوادر التعليمية لا تقل اهمية عن الابنية المدرسية فكلما كانت هذه الكوادر كفؤة ومتدربة فان قدرة الطلبة في الاستيعاب والفهم تكون اسرع والعكس بالعكس .

وفيما يخص اعداد المدارس الابتدائية في العراق , فانها قد انخفضت في عام (1991 – 1992) إلى (7980) مدرسة بعد ما كانت (8917) مدرسة في عام (1990 – 1991) , فيما بقيت اعداد المدارس الثانوية ثابتة خلال هذين العامين , والجدول ( 6 ) يوضح اتجاه التطور الحاصل في اعداد المدارس الابتدائية والثانوية في العراق , ففي السنوات الثلاثة لحرب الخليج الثانية بدأ تطور ضئيل في اعداد المدارس وبشكل تدريجي الا انه لم يستمر طويلاً , حيث وصل تراجعاً في هذه الابنية في عام (2004 – 2005 م) , إذ واصل عدد المدارس الابتدائية (11129) والمدارس الثانوية (3576) مقارنةً بـ (13914) ابتدائية و (4269) ثانوية عام (2003 – 2004) , وذلك بسبب اثار حرب (2003) إذ كان الاستقرار الامني شبه معدوم في مناطق عديدة من العراق حيث شهدت تلك المناطق اعمال عنف وتفجير استهدف المدارس و المراكز الاستراتيجية للبلاد مما ادى إلى تناقص اعداد المدارس , الا ان اعدادها قد ارتفع بشكل واضح في عام (2011 – 2012) واصل إلى (14674) ابتدائية و (6041) ثانوية .

<sup>1</sup> وزارة التخطيط العراقية وبرنامج الامم المتحدة الألماني (UNDP) , خارطة الحرمين ومستويات المعيشة في العراق , ط 1 , بغداد , 2011 , ص 147 .

إما المدارس المهنية\* ، وبالنسبة لهذه المدارس فقد انخفض عدد طلابها ما انخفضت الابنية التعليمية الأخرى، إذ تأثرت بالدمار الذي طال سائر البنى التحتية في البلد , فقد انخفض عددها من (289) مدرسة عام (1990 – 1991) إلى (257) مدرسة عام (1991 – 1992) , ولكن بدأت بعد ذلك بالارتفاع ولم تتأثر بحرب (2003) إذ بلغ عددها (275) مدرسة عام (2003 – 2004) وذلك يعود إما لأنها لم تتعرض للقصف اثناء الحرب او نتيجة لتزايد الاهتمام بهذا النوع من التعليم مما استدعى فتح مدارس جديدة , حتى وفتحت إلى (295) مدرسة عام (2011 – 2012) .

وفيما يتعلق بمعاهد اعداد المعلمين والمعلمات فانها انخفضت من (42) معهد عام (1990 – 91) إلى (39) معهد عام (91-92) , ثم اخذت اعدادها تتقلب ارتفاعاً وانخفاضاً واستمر ذلك الحال حتى عام (2007 – 2008) إذ اتخذت مساراً نحو الانخفاض إلى ان وفتحت إلى (78 معهداً) عام (2010 – 2011) , ثم ارتفع العدد إلى (106) معهد في عام (2011 – 2012) .

وإذا تحدثنا عن التعليم العالي وهيئة التعليم التقني فان اغلب الجامعات لم تتأثر كثيراً بالحروب التي مر بها البلد , إذ بقيت اعدادها بين ثابت ومتزايد طوال السنوات الاولى للمدة (1990 – 2011) , في حين ظهر بشكل واضح الارتفاع في عدد الجامعات بعد الحرب الاخيرة للعراق , فقد تزايد الاهتمام بالتعليم العالي باعتباره الواجهة العلمية لاي بلد مما أدى إلى انشاء جامعات كومية وكذلك اهلية وبكافة التخصصات في اغلب محافظات العراق والجدول ( 6 ) يوضح ذلك .

إما الهيئة التدريسية فان اعدادها لجميع مستويات التعليم فقد كانت في تزايد مستمر وخاصة بعد الحرب الاخيرة (2003 م) , فقد عاد الكثير من المعلمين والمدرسين والاساتذة المهاجرين والمسفرين , وكذلك ارجاع العديد من المفصولين السياسيين إلى الخدمة التعليمية , وهذا ما تشير اليه البيانات في الجدول ( 6 ) .

\* تأسست هذه المدارس في السبعينات من القرن الماضي , وتهدف إلى منح الطلبة المسجلين فيها المهارات المهنية لتهيئتهم إلى الانخراط في المهن المختلفة في سوق العمل بعد التخرج كما يستطيع الطلبة ان يصابوا افضل المعدلات ان يواكبوا تعليمهم في الكليات الفنية .

الفصل الثالث: التحليل الاقتصادي للعلاقة بين عرض خدمات البنى التحتية وعملية التنمية الاقتصادية في العراق للمدة (1990-2011م).

الجدول ( 6 ) : تطور مستلزمات التعليم لمختلف المراحل الدراسية في العراق للمدة (1990 – 2011 م).

التعليم العالي الجامعات الاساتذة		إعداد المعلمين المعاهد المدرسين		المهني المدارس المدرسين		الثانوي المدارس المدرسين		الابتدائي المدارس المعلمين		السنة
10548	16	1782	42	9127	289	44772	2719	134081	8917	1991-1990
10520	16	1576	39	8381	257	42654	2719	120063	7980	1992-1991
10591	16	1832	41	8894	271	48496	2450	131271	8003	1993-1992
11789	16	1659	38	8857	273	49783	2626	133196	7900	1994-1993
11848	16	1499	36	8776	275	52428	2658	139947	8058	1995-1994
11685	20	1409	35	8511	275	52393	2675	145455	8145	1996-1995
11986	20	1400	35	7922	257	54364	2694	141178	8301	1997-1996
12101	20	1446	54	7392	248	54846	2822	1412935	8333	1998-1997
11993	21	1570	81	7133	243	55061	2878	141579	8354	1999-1998
12068	21	1602	107	6924	236	60225	2941	154642	8505	2000-1999
12402	21	1716	139	6601	236	62810	3051	158168	8749	2001-2000
13240	21	1620	101	6136	235	65681	3128	165738	9115	2002-2001
15523	24	2066	136	6802	255	74520	3699	188437	11515	-2002 * 2003
17003	26	2512	170	7467	275	83358	4269	211136	13914	2004-2003
21046	26	3041	213	7794	272	76008	3576	191852	11129	2005-2004
24459	36	4525	245	10776	277	111483	3920	234139	11828	2006-2005
29109	26	4161	263	11023	276	113556	4109	236968	12141	2007-2006
30109	36	4174	171	11161	288	114745	4364	237130	12507	2008-2007
31981	36	4295	168	11932	289	128477	3756	256832	13124	2009-2008
34016	37	4107	166	12426	295	135964	5182	264604	13687	2010-2009
21121	38	363	78	12464	294	136446	5472	263412	14048	2011-2010
37404	38	3172	106	12553	295	141355	6041	271734	14674	2012-2011
5.1	3.5	2.3	3.7	1.2	0.1	4.7	3.2	2.8	1.8	معدل النمو المركب (%)

المصدر: وزارة التخطيط , الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات , المجموعة الإحصائية للمدة

(1990 – 2012/2013), سنة 2002-2003: تم تقديرها من قبل الباحث.

## 2. القيد المدرسي الاجمالي لجميع المراحل التعليمية في العراق للمدة (1990

– (2011):-

مما ورد في الميثاق التأسيسي لليونسكو انه " لما كانت الحروب تتولد في عقول البشر , ففي عقولهم يجب ان تُبنى صون السلام " , إذ تعتقد هذه المنظمة انه من اجل تطوير بيئة سليمة وغير عنيفة , فانه يتوجب ان يكون كل طفل في العراق قادراً على الحصول على التعليم الجيد الذي يحترم قه في الكرامة والتنمية المثلى , ويتحقق ذلك من خلال الاصلاح الشامل والموسع للتعليم مما سيبيني لاحقاً قوة عاملة منافسة وماهرة ويساعد على معالجة ومواجهة التحديات التي تواجه امن الانسان والتنمية السائدة<sup>(1)</sup> , ففي العراق كان عدد الطلاب المقيدين في جميع مراحل التعليم من الابتدائية إلى الجامعية ومن كلا الجنسين حوالي (4.7) مليون طالب وطالبة في عام (1990 – 1991) , فيما بلغ عددهم في عام (2011 – 2012م) حوالي (7.9 مليون) بمعدل نمو مركب قدره (2 %) للمدة (1990 – 2011) .

الجدول (7) يوضح اجمالي القيد المدرسي في العراق بحسب المرحلة الدراسية , ففي المرحلة الابتدائية ارتفع عدد المقيدين في التعليم الابتدائي من (3.3 مليون) طالب عام (1990 – 1991) إلى حوالي (5) مليون طالب عام (2011 – 2012) , وبمعدل نمو مركب قدره (1.7%) , كذلك الحال في المرحلة الثانوية (التعليم المتوسط والاعداد الاكاديمية) فقد ارتفع عدد الطلبة من حوالي (وحدود مليون) طالب وطالبة في عام (1990 – 1991) إلى حوالي اكثر من (2 مليون) عام (2011 – 2012) بمعدل نمو مركب بلغ (3.1 %) , وفي حين انخفض عدد الطلبة المقيدين في التعليم المهني من (142) الف طالب عام (1990 – 1991) إلى حوالي (56) الف طالب عام (2011 – 2012) وبمعدل نمو مركب قدره (-3.6%) , وذلك لتراجع الصناعة العراقية خلال فترة الدراسة (1990 – 2011) خاصة بعد الحرب الاخيرة , كذلك فان عدم حصول الطلبة على معدلات عالية تؤهلهم للدخول في الكليات الفنية بعد التخرج من هذه المرحلة الدراسية , جعل اكثر الطلبة لا يلتحقوا بهذا النوع من التعليم بالرغم من ان اعداد المدارس المهنية قد ازداد وان كان بنسبة ضئيلة بعد الحرب (2003) وحتى (2011) , وهذا يعني عدم وجود تنسيق قيقبي وتخطيط واضح بين طموح وقدرات الطلبة وبين خطط وزارة التربية , ومن المؤكد ان ذلك القصور يؤدي إلى هدر كبير في الموارد البشرية ذلك لان التعليم لا يجلب طموح الطلبة

<sup>1</sup> اليونسكو , استراتيجية اليونسكو لدعم التعليم الوطني في العراق (2010 – 2014) , الاردن , 2011 , ص7.

ومستوى ذكائهم , كما ان الاموال التي تزداد كل عام من موازنة الدولة , يجب ان تنفق في موضعها المناسب , الذي له الاولوية في حياة المواطنين وخلاف ذلك وتكرار نفس الخطأ كل عام سيؤدي إلى هدر كبير في المال العام .

وفيما يخص اعداد المعلمين , يلاحظ من الجدول (7) ان عدد الطلبة قد ارتفع من (30962) الف طالب عام (1990 – 91) إلى (116178) الف طالب عام (2005 – 2006) , ولكن العدد قد انخفض بعد هذا العام المذكور حتى وصل إلى (22823) الف طالب عام (2011 – 2012) , مما جعل معدل النمو المركب يصل إلى (1.2- %) وسبب هذا الانخفاض يعود إلى قرار وزارة التربية في غلق الدراسة المسائية لهذا النوع من التعليم , وفي عام (2008 – 2009) قررت الوزارة عدم قبول الطلبة للدراسات الصباحية والمسائية في جميع محافظات العراق<sup>(1)</sup> , وترى الباحثة ان هذا القرار يعود إلى الاعداد الهائلة من خريجي المعاهد الذين لا يمكن توفير وظائف لهم في المرحلة الحالية , الا ان هذا القرار لم يحل مشكلة البطالة وانما اوقف تفاقمها , إذ لم يسحب سوق العمل منذ هذا القرار وحتى الوقت الحاضر سوى عدد ضئيل من هؤلاء الخريجين .

وقد ارتفع عدد المقيدون في التعليم العالي وهيئة التعليم التقني من (197786) الف طالب عام (1990 – 91) إلى (489399) الف طالب عام (2011 – 2012) وبمعدل نمو سنوي قدره (3.6%) وذلك يعود إلى فتح العديد من الجامعات الحكومية والاهلية في جميع المحافظات والتوسع في خطط القبول للدراسة المسائية لاستيعاب كافة الطلبة خريجي التعليم الاعداي للسنوات السابقة , مما اعطى فرصاً كبيرة لجميع الطلبة لمواصلة دراستهم الجامعية .

<sup>1</sup> الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات , المجموعة الإحصائية لسنة (2012 – 2013) .

الفصل الثالث: التحليل الاقتصادي للعلاقة بين عرض خدمات البنى التحتية وعملية التنمية الاقتصادية في العراق للمدة (1990-2011م).

الجدول (7) : تطور القيد المدرسي الاجمالي لأعداد الطلبة في العراق للمدة (1990-2011م).

السنة	الابتدائي (طالب)	الثانوي (طالب)	المهني (طالب) (3)	اعداد المعلمين (طالب)	التعليم العالي وهيئة التعليم التقني (طالب)	المجموع الكلي (طالب)
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1991 – 1990	3328212	1023710	142822	30962	197786	4142492
1992 -1991	2824556	967872	124479	28424	197437	4142768
1993 –19 92	2857467	992617	124783	31695	197437	4203999
1994-1993	2902239	994384	120895	28468	186140	4232126
1995 –19 94	2913533	1009105	111813	26069	201684	4262204
1996 -1995	2903923	1037482	99405	23807	232896	4297513
1997 -1996	2953777	1056929	82305	23714	257278	4374003
1998 -1997	3029386	1020823	71437	30567	266505	4418718
1999 –19 98	3128468	1038303	66725	40100	278785	4552381
2000 –19 99	3128368	1051905	62973	48025	273988	4565259
2001 - 2000	3385138	1063842	61861	56747	277195	4844783
2002 -2001	3507975	1132106	65377	42669	297292	5045419
2003 –2002*	3921292	1101697	776395	566105	326107	6691596
2004 -2003	4334609	1071288	89902	70552	354922	5921273
2005 -2004	3767369	1437842	73579	99648	368753	5747191
2006 -2005	3941190	1389017	66317	116178	380231	5892933
2007 -2006	4150940	1491933	58707	92277	353173	6147030
2008 -2007	4333154	1603623	63069	71372	368631	6439849
2009 -2008	4494955	1750049	61091	56573	382873	6745541
2010 -2009	4672453	1877434	58902	41817	416414	7067020
2011- 2010	4864096	1953766	56169	22047	476377	7372455
2012 -2011	5124207	2211421	56301	22823	489399	7904151
معدل النمو المركب %	1.7	3.1	- 3.6	- 1.2	3.6	2

المصدر : العمود (5.4.3,2.1) , وزارة التخطيط والتعاون الانمائي , الجهاز المركزي للإحصاء , المجموعة

الإحصائية للسنوات (1990- 2012) العمود (6) : تم إنسابه من قبل البانك ،\*2002- 2003 : تم تقديرها من

قبل البانك .

### ثالثاً: خدمات مشاريع الماء والصرف الصحي:

في هذه الفقرة سنتناول مطالبين الأول يعرض لنا خدمات مشاريع الماء والمطلب الثاني يعرض خدمات الصرف الصحي وكما يلي:

#### 1- خدمات مشاريع الماء الصافي في العراق للمدة (1990-2011م):

من اجل إيصال الماء الصافي او المياه الصالحة للشرب للأفراد فان ذلك يتطلب مرافق بدء من سحب المياه من مصادرها المختلفة (نهر، بئر، ... الخ) مروراً بالتصفية والتعقيم ومن ثم ضخه للمدن والمسؤول عن ذلك كله هي مجموعة من المحطات المترابطة والتي تسمى (المشروع المائي)، اما في القرى والنواحي فتتم تلك العمليات عن طريق وحدات تصفية غير تدعى (المجمعات المائية)<sup>(1)</sup>، و الجدول ( 8 ) يوضح اعداد المشاريع والمجمعات لسنة (2005) في العراق،

جدول ( 8 ) عدد المشاريع والمجمعات المائية في العراق لسنة 2005.

الصفة	العدد	النسبة (%)
المشاريع*	240	14.4
المجمعات المائية**	1425	85.6
المجموع	1665	100

المصدر: وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، مديرية إحصاءات البيئة، المسح البيئي في العراق لسنة 2005، 2006، ص18.

<sup>1</sup>. وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، مديرية إحصاءات البيئة، المسح البيئي لسنة 2005م، ص18.

(\*) المشروع المائي: هو عبارة عن مجموعة من المحطات المترابطة تبدأ بسحب الماء من المصادر المختلفة (نهر، بحيرة، بئر، حوض تجميع) مروراً بمراحل التصفية والتعقيم ومن ثم ضخ الماء إلى المدن الكبيرة مباشرة او عن طريق محطات تقوية.

(\*\*) المجمعات المائية: هي عبارة عن وحدات تصفية صغيرة الحجم تمر بنفس مراحل المشروع المائي، وتكون هياكلها حديدية مغلونة لسرعة نصبها وتكون كفاءتها اقل من كفاءة المشاريع وتستخدم في القرى والنواحي الصغيرة نسبياً، المصدر السابق نفسه ، ص 18.

اما الجدول ( 9 ) فهو يوضح لنا الكميات المنتجة والمستهلكة من الماء الصافي و صة الفرد منه ، فقد تناقصت كمية الماء الصافي المنتجة والمستهلكة في عام 1991 إذ و صلت الكمية المنتجة ووالي (1214) مليون م3 والكمية المستهلكة (671) مليون م3 بعد ان كانت (1627) و(1426) مليون م3 على التوالي، مما أدى إلى انخفاض صة الفرد من الماء الصافي إلى (36,42) م3 مقارنة بـ (97,70) م3 في عام 1990 و صلت معدل نمو سنوي قدره (62,7) - % ، ثم ارتفعت الكميات المنتجة وكذلك المستهلكة في السنوات اللاحقة ومن ثم شهدت الكميات هذه تقلبات بين الحين والآخر، و صلت إلى اعلى مستوى لها في عام (2011) بحدود 9543 مليون م3 منتجة و(8186) مليون م3 مستهلكة، الا ان صة الفرد قد تراجعت في عام (2011) و صلت بلغت (245,54) بمعدل نمو سنوي قدره (2,2- %) وذلك لان الكميات المنتجة لم تتزايد بصورة مطابقة لتزايد السكان مما أثر على الكميات المستهلكة وعلى صة الفرد، والجدول ( 9 ) يوضح ذلك.

الفصل الثالث: التحليل الاقتصادي للعلاقة بين عرض خدمات البنى التحتية وعملية التنمية الاقتصادية في العراق للمدة (1990-2011م).

جدول ( 9 ) تطور كمية الماء الصافي المنتجة والمستهلكة (مليون م3) وحصة الفرد منها للمدة (1990-2011م).

السنة	كمية الماء الصافي المنتجة (مليون م3) العمود (1)	كمية الماء الصافي المستهلكة (مليون م3) العمود (2)	حصة الفرد من الماء الصافي (م3) شهرياً العمود (3)	معدل النمو السنوي لحصة الفرد من الماء الصافي (م3) شهرياً (%) العمود (4)
1990	1627	1426	97.70	—
1991	1214	671	36.42	-62.7
1992	1583	1231	64.96	78.3
1993	1762	1412	72.49	11.5
1994	1780	1533	76.62	5.6
1995	1883	1630	79.37	3.5
1996	1889	1592	75.36	-5
1997	1895	1601	72.62	-3.6
1998	2065	1762	77.61	6.8
1999	2172	1983	84.80	9.2
2000	2169	1832	76.06	-10.3
2001	2327	2080	83.82	10.2
2002	2514	2260	88.40	5.4
2003	2723	2126	80.71	-8.6
2004	5817	4762	175.46	117.3
2005	6136	5031	179.91	2.5
2006	5734	4689	162.75	-9.5
2007	7162	6080	204.83	25.8
2008	8265	6827	214.04	4.4
2009	9195	8016	253.15	18.2
2010	9361	8162	251.21	-0.76
2011	9543	8186	245.54	-2.2
معدل النمو المركب (%)	7.3	7.2	3.7	

المصدر: وزارة التخطيط , الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات , المجموعة الإحصائية للمدة (1990 – 2013/2012), العمود (3,4) من اعداد البنية بالاعتماد على بيانات الملحق (3). تم حساب معدل النمو البسيط وفق الصيغة الآتية : = السنة اللاحقة - السنة السابقة / السنة السابقة \* 100 %

## 2- خدمات الصرف الصحي في العراق:

أظهرت نتائج المسح البيئي في العراق لسنة (2005) ان خدمات الصرف الصحي كانت ولا تزال دون المستوى المطلوب، إذ ان هناك (38) محطة معالجة مركزية و□ عدة معالجة □ غيرة لمياه المجاري، تتضمن (24) و□ عدة معالجة □ غيرة و(14) محطة معالجة مركزية فقط، وان (31.6%) من محطات المعالجة المركزية و□ دات المعالجة الصغيرة كانت عاملة فعلاً، و(31.6%) تعمل بشكل جزئي في □ ين بلغ المتوقع منها بحدود (36.8%)<sup>(1)</sup>. فيما يتعلق بالسكان الحضر المخدمين بصرف □ حي مُحسن كانت نسبتهم (95%) عام 1990 وارتفعت النسبة في عام (2000) إلى (99.1%)، ثم تراجعت هذه النسبة في السنوات اللاحقة □ تى و □ لت إلى (89.3%) عام (2010)، وبعد ذلك ارتفعت إلى (96.1%) في عام (2011)، في □ ين ان الأرياف شكلت نسبة (48%) كمخدمين من شبكات الصرف الصحي لعام (1990) ثم ارتفعت في السنوات اللاحقة □ تى و □ لت إلى (88.4%) عام (2011).

الجدول ( 10 ) نسبة سكان الحضر والريف المخدمين بصرف صحي مُحسن لسنوات مختلفة.

(%)

السنة	1990	2000	2005	2006	2007	2010	2011
الحضر	95	99.1	98.2	98.2	89.6	89.3	96.1
الريف	48	77.8	81.9	81.9	70.3	70	88.4
المجموع	71.5	88.4	90	90	79.9	79.6	92.2

المصدر: وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، المجموعة الإحصائية لسنوات (1990، 2000، 2005، 2006، 2007، 2010، 2011).

1. وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، مديرية إحصاءات البيئة، المصدر السابق، ص34.

## رابعاً : خدمات قطاعي النقل والاتصالات في العراق للمدة (1990-2011م)

سيتم الحديث عن خدمات النقل والاتصالات في العراق على شكل فقرات تتضمن اهم تلك الخدمات .

### 1- خدمات النقل البري :

لقد تم تحديث معظم شبكات الطرق البرية في السبعينات والثمانينيات من القرن الماضي ، ولم يتم تنفيذ عمليات بناء جديدة منذ ذلك الوقت الا قليلا ، كما تراكمت اعمال الصيانة المتعطلة مُنذ سنوات عديدة ، ونتيجة للحروب التي خاضها العراق فقد اُتت البنى التحتية دمار شبه تام ، إذ تهدمت العديد من الارصفة في اماكن عديدة ، وتضررت العديد من الجسور الرئيسية ولم يتم أعمارها وانما فقط تم وضع هياكل مؤقتة لربط الاجزاء ببعضها (الجسور العائمة ) كما أهملت الطرق المؤدية إلى القرى والارياف لدرجة تجعل من الضروري في السنوات القادمة انشاء وليس فقط اعادة تأهيل مسافات شاسعة لتلك الطرق<sup>(1)</sup>.

إذ يتضح من الجدول ( 11 ) ان اطوال الطرق المرصفة في العراق منذ عام ( 1990 ) ولغاية عام ( 2011 ) لم تشهد قفزة تنموية وانما تزايدت بشكل بطيء نسبيا ، وهذا يعني عدم وجود استثمارات ضخمة موجهة نحو هذا النوع من النقل ، بالرغم من ان العلاقة بين السكان والطرق علاقة متداخلة ومعقدة ، إذ ان التزايد السكاني يستدعي مزيدا من الطرق المرصفة<sup>(2)</sup>.

بلغت اطوال الطرق المرصفة (38874 كم) عام 1990 ثم تزايدت إلى (39195 كم ) عام ( 1991 ) وبمعدل نمو سنوي قدره (0,8%) ، واستمرت بالتزايد طيلة فترة الدراسة دون اي تراجع حتى واصلت الى (56989,9 كم ) في عام 2011 م وبمعدل نمو سنوي قدره (36,61%) إما معدل النمو المركب طيلة مدة الدراسة فقد بلغ (1,5%) وهي نسبة ضئيلة جدا، وهذا طبيعي إذ ان هذه الاطوال اما ان تكون ثابتة او في تزايد ولا مجال لتناقصها فحتى لو تقادمت الطرق فهذا لا يعني ان ذلك الطريق سيتم استبعاده من المسوّيات الاصلية التي يقوم بها الجهاز المركزي للإحصاء .

<sup>1</sup>. البنك الدولي واخرون ، كتاب ملخص اوضاع العراق ، 2010 ، ص 122.

<sup>2</sup> . M.J. BRuton : Introduction to transportation . Planning ,2nd Revised Edition Hutchinson of London ,1987 , P.95.

وبالنسبة لعدد الحافلات الموجودة في كافة محافظات العراق فانها قد ازدادت من (1268) حافلة عام 1990 إلى (1635) حافلة عام (2011) وبمعدل نمو سنوي قدره (1%) ، وهذا النمو في اعدادها لا يتماشى مع حجم سكان العراق لعام (2011) والذي بلغ (33,338,000) مليون نسمة ، اصف لذلك فان اكثر هذه الحافلات تحتاج إلىيانة او في بعض الايام إلى الاستبدال .

وفيما يتعلق بكثافة الطرق بالنسبة للمسافة فانها على الرغم من تزايدها خلال الفترة من (1990 – 2011) الا ان هذا النمو كان ضئيلا جدا ، كما انه لا يواكب التطور في مؤشرات النقل البري في الدول المتقدمة والتي بعض دول الجوار ، ففي بين بلغت كثافة الطرق بالنسبة للمسافة في العراق والتي (91,96) كم من الطرق في عام (2002) فان هذه الكثافة بلغت (1641) كم من الطرق في فرنسا و (1667) كم من الطرق في الدنمارك كما بلغت (108,1) كم من الطرق في ايران لنفس العام المذكور ، ونفس الحال في عام (2004) فقد بلغت تلك الكثافة في العراق (92,93) كم في بين و لت إلى والتي (446) كم في تركيا و (263,3) كم في سوريا في نفس العام ، اما كثافة الطرق بالنسبة للسكان فانها كانت منخفضة وذلك لتزايد السكان في العراق وخا في السنوات الاخيرة ، فعندما كان (1,56) كم من الطرق لكل (1000) نسمة من السكان في العراق عام 2002 فانها كانت (14,72) كم من الطرق لكل (الف) نسمة في فرنسا ، و (13,22) كم لكل (الف) نسمة في الدنمارك ، و (2,68) كم من الطرق لكل الف نسمة في ايران في نفس العام<sup>(1)</sup>.

<sup>1</sup> محمد شهاب ، دراسة فاعلية النقل البري في التنمية الاقتصادية في ظل التحول إلى اقتصاد السوق الشركة العامة للنقل البري ، دراسة ، مصدر سابق ، ص52.

الفصل الثالث: التحليل الاقتصادي للعلاقة بين عرض خدمات البنى التحتية وعملية التنمية الاقتصادية في العراق للمدة (1990-2011م).

الجدول (11) تطور اطوال الطرق المرصوفة واعداد الحافلات وكثافة الطرق بالنسبة للمساحة والسكان في العراق للمدة (1990-2011م).

السنة	اطوال الطرق المرصوفة (كم) (1)	معدل النمو السنوي (2)(%)	عدد الحافلات الموجودة (عدد) (3)	معدل النمو السنوي (4)(%)	كثافة الطرق بالنسبة للمساحة كم / 1000 (5) <sup>2</sup>	كثافة الطرق بالنسبة للسكان كم / 1000 (نسمة) (6)
1990	38874	—	1268	—	89,35	2,17
1991	39195	0,8	1195	-5,75	90,09	2,12
1992	39730	1,3	1201	0,50	91,32	2,18
1993	39735	0,01	1408	1,72	91,33	2,12
1994	39767	0,08	1065	-24,3	91,40	1,98
1995	39793	0,06	1060	-0,46	91,46	1,93
1996	39795	0,01	678	-36	91,47	1,88
1997	39869	0,18	674	-0,5	91,64	1,80
1998	39918,5	0,12	900	33,53	91,75	1,75
1999	39937	0,04	1011	12,33	91,79	1,70
2000	39952	0,03	895	-11,47	91,83	1,65
2001	39967,5	0,03	1109	23,91	91,86	1,61
2002	40008,5	0,10	1538	38,68	91,96	1,56
2003	40156,5	0,36	1125	-26,85	92,30	1,54
2004	40307,5	0,37	1233	9,6	92,63	1,48
2005	40463,5	0,38	1102	-10,62	93	1,44
2006	40755,5	0,72	1102	0	93,67	1,41
2007	40820,5	0,15	1298	17,78	83,82	1,37
2008	40987,5	0,40	1290	-0,61	94,21	1,28
2009	41261,5	0,66	1208	-6,35	94,84	1,30
2010	41716	1,10	999	-17,30	95,88	1,28
2011	56989,9	36,61	1635	63,66	130,99	1,70
معدل النمو المركب (%)	1,5		1		(1,5)	(-0,9)

المصدر : العمود (3,1) :وزارة التخطيط والتعاون الانمائي ، الجهاز المركزي للإحصاء ، المجموعة الإحصائية للسنوات (1990 – 2012 / 2013) ، العمود (2,4,5,6) : من اعداد البقعة بالاستناد إلى الملحق ( 4 ) ، ملاحظة : تبلغ مساحة العراق الاجمالية (435052 كم<sup>2</sup>).

## 2- خدمات النقل المائي في العراق :

تعد البصرة المنفذ المائي الوحيد للعراق إلى العالم الخارجي ، فهو يمثل مركزا جيوسراتيجيا مهما للعراق ، واداته الاقتصادية في تأمين جزء مهم من استيراداته ، ومنفذه الاساسي لتصدير النفط الخام وبقية المنتجات المحلية \_ رغم قلتها في الوقت الحاضر \_ و ان نشاط الموانئ يدار ويمول من قبل الدولة بشكل كامل من خلال "الشركة العامة لموانئ العراق " ، وللعراق اربعة موانئ تجارية ومنصتين عاملتين لتصدير النفط الخام ، والجدول الاتي يوضح هذه الموانئ وعدد ارفقتها وطاقتها السنوية .

الجدول (12) الموانئ العراقية التجارية وعدد الأرفقة والطاقة المتاحة لكل ميناء.

الميناء	عدد الأرفقة	الأعمق المتاحة في واجهات الأرفقة (م)	الطاقة المتاحة (مليون طن سنويا )
ام قصر	22	12-7,5	7,5
خور الزبير	12	8-4	6,4
المعقل	9	9-8	2,250
ابو فلوس	3	6	0,5
المجموع	46		16,650

المصدر: خطة التنمية الوطنية (2013-2017) ، الجهاز المركزي للإحصاء، بغداد، 2013، ص15.

وفي عام 1990 بلغ عدد السفن القادمة إلى العراق 356 ( بحمولة اجمالية قدرها 3452) الف طن ، فيما بلغت الحمولة 1417 ( الف طن من البضائع المصدرة إلى الخارج موزعة على 365) سفينة مغادرة ، وقد تزايد اعداد السفن القادمة للموانئ العراقية بشكل واضح بعد الحرب الاخيرة وخااصة في الاعوام الاخيرة الماضية نتيجة لرفع العقوبات الاقتصادية بعد عام (2003) وما شهده العراق من انفتاح تجاري واسع ، كذلك فان زيادة الرواتب والاجور ادت إلى تزايد الطلب الاستهلاكي في العراق والذي لم يقابله عرض كافٍ من الانتاج المحلي مما أدى إلى سد ذلك النقص من خلال الاستيراد من الخارج ، وفي المقابل فان البضائع المصدرة في تناقص واد ذلك لان المادة الاساسية للتصدير وهي (التمور ، الارز، ومواد اولية اخرى ) قد تأثرت بالحروب والتلوث الناتج عنها ، كما تأثرت بالتمويل والسياسات التنموية الخاطئة والفساد الاداري ، مما أدى إلى انخفاض انتاجها وبقاء النفط الخام المادة الاساسية للتصدير ، والجدول ( 13 ) يوضح تزايد كمية البضائع المستوردة مقارنة

الفصل الثالث: التحليل الاقتصادي للعلاقة بين عرض خدمات البنى التحتية وعملية التنمية الاقتصادية في العراق للمدة (1990-2011م).

البضائع المصدرة ، وان البيانات غير متوفرة بشكل كامل وذلك لتوقف النشر الإحصائية لنشاط الموانئ منذ 1991 و حتى عام 2007 .

الجدول ( 13 ) تطور بعض مؤشرات النقل المائي في العراق لسنوات محددة.

السنة	1990	2008	2009	2010
عدد السفن القادمة	356	4062	4365	2248
كمية البضائع المستوردة (الف طن )	3452	9828	10509	10612
عدد السفن المغادرة	365	379	250	217
كمية البضائع المصدرة (الف طن )	1417	2026	817	555

المصدر : المصدر: وزارة التخطيط , الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات , المجموعة الإحصائية لسنوات مختلفة .

### 3-خدمات النقل بالسكك الحديدية :

كان نقل المسافرين والبضائع في العراق اعتمادا على شبكة السكك الحديدية كبيرا عند بداية تاسيسها \* ، ولكن بعد تطور شبكة طرق السيارات في العراق تحول قسم من نشاط النقل بالسكك الحديدية إلى نشاط النقل البري خاصة فيما يتعلق بنقل البضائع ، الا ان الواقع يستدعي شبكة فعالة للسكك الحديدية إذ يساهم هذا في المحافظة على شبكة النقل البري لاسيما السريعة منها من التلغ نتيجة مرور الشاحنات الثقيلة عليها مما يتطلب صيانة دائمة ، فالسكك الحديدية في العراق تعاني من التقادم وتعطل انظمة الاشارات والاتصالات وهذا ما يؤدي إلى تعرض الركاب والبضائع للمخاطر ولكن في السنوات القليلة الماضية تمت المباشرة باعادة تأهيل العديد من خطوط السكك الحديدية لغرض رفع كفاءتها وتحسين مواصفاتها وسرعتها التشغيلية ، كما تم العمل على ازدواجية الخطوط المفردة لرفع طاقتها وتأمين مستوى اكبر من السلامة للركاب والبضائع . فقد ازدادت اطوال خطوط السكك الحديدية إلى 2627 كم) عام 2011

\* تم تسيير اول قطار في العراق في 1914 م.

مقارنة بما كانت عليه في عام 1990 إذ كانت تبلغ □ والي (2389 كم2) وبمعدل نمو مركب بلغ (3,0%)، وهذا التطور الطفيف في اطوال هذه الخطوط لم يقابله تطورا في اعداد القاطرات إذ و□لت إلى (85) قاطرة عام (2011م) في □ بين كانت □ والي (436) قاطرة عام (1990) وبمعدل نمو مركب قدره (3,6 - %) ، كما تناقص عدد المسافرين المنقولين بهذا النوع من النقل إلى (178 الف مسافر) عام (2011 م) في □ بين كان عددهم (3242) الف مسافر عام (1990) ، وقد كان العدد عند ادنى مستوياته في عام (2007) و □ ل بحدود (4) مسافر وكذلك الحال بالنسبة للسنوات السابقة إذ كان العدد (6) و(13) في عامي (2005 و2006) على التوالي ، وهذا بسبب تصاعد اعمال العنف من خطف وتهجير وتفجير استهدفت كافة فئات الشعب العراقي ، مما أدى إلى تراجع ر□لات السفر بين المدن البعيدة

ولقد تناقصت كمية البضائع المنقولة بواسطة السكك الحديدية من (7508) الف طن عام (1990) إلى (907) عام (1991) وهذا يمثل الانخفاض الحاد الاول ضمن فترة الدراسة ، إما الانخفاض الحاد الثاني فقد □ دث بعد □ رب (2003) ، إذ و □ لت تلك الكمية إلى (439) الف طن عام (2004) مقارنة بالكمية المنقولة البالغة (5227) الف طن عام 2002 ، واستمرت تلك الكمية بالتناقص إلى ان و □ لت إلى (660) الف طن عام (2011) ، وهذا ما يوضحه الجدول (14) .

الفصل الثالث: التحليل الاقتصادي للعلاقة بين عرض خدمات البنى التحتية وعملية التنمية الاقتصادية في العراق للمدة (1990-2011م).

الجدول (14) : تطور اطوال خطوط السكك الحديدية وعدد القاطرات والمسافرين وكميات البضائع المنقولة في العراق للمدة (1990 – 2011).

السنة	اطوال خطوط السكك الحديدية (كم <sup>2</sup> ) (1)	معدل النمو السنوي (2) (%)	عدد القاطرات (3)	معدل النمو السنوي (%) (4)	عدد المسافرين المنقولين (الف مسافر) (5)	كمية البضائع المنقولة (الف طن) (6)
1990	2389	—	436	—	3242	7508
1991	2389	0	436	0	1281	907
1992	2389	0	436	0	2360	3333
1993	2396	0,2	436	0	4841	4521
1994	2422	1,08	408	-6,42	7734	5300
1995	2422	0	382	-6,37	7392	3295
1996	2422	0	382	0	3787	2875
1997	2272	-6,19	382	0	2816	2858
1998	2272	0	382	0	1948	2317
1999	2272	0	382	0	1274	2589
2000	2272	0	382	0	1006	2703
2001	2272	0	382	0	1002	3273
2002	2272	0	353	-7,56	1248	5227
2003	2272	0	180	-49	345	1269
2004	2272	0	206	14,4	63	439
2005	2272	0	235	14	6	234
2006	2272	0	240	2,12	13	259
2007	2272	0	160	-33,3	4	165
2008	2272	0	171	68	107	432
2009	2370	4,31	136	-20,4	220	644
2010	2607	10	97	-28,6	212	995
2011	2627	0,76	85	-16	178	660
معدل النمو المركب %	0.3		(- 6.3)		(- 10.9)	(-9.2)

المصدر : العمود (1,3,5,6) وزارة التخطيط والتعاون الانمائي ، الجهاز المركزي للإحصاء ، المجموعة الإحصائية للسنوات (1990 – 2012/ 2013) ، العمود(2,4) من اعداد البنية بالاعتماد على البيانات الواردة في الجدول .

#### 4-خدمات نقل النفط بواسطة الانابيب في العراق :

من اجل تصدير النفط العراقي كان لابد من نقله إلى موانئ التصدير على البحر الابيض المتوسط او الخليج العربي , ومن ثم شحنه من هناك على ناقلات النفط إلى الاسواق العالمية ولما كانت اكفاً وارخص وسائل نقل النفط على اليابسة هي الانابيب , فقد انشأت شبكة من خطوط الانابيب لربط □قول الشمال بموانئ البحر الابيض المتوسط و□قول الجنوب بموانئ الخليج , ثم رُبطت فيما بعد □قول الشمال بحقول الجنوب بواسطة خط الانابيب المعروف بالخط الاستراتيجي , انشأ عام 1975 ويبلغ طول هذا الخط (810) كم وقطره (42) بوصة , ويربط بين محطة الضخ (K3) في □ديثة وميناء الفاو ماراً بحقل الرميلة , إذ ينقل هذا الخط النفط من الشمال إلى الجنوب بطاقة تبلغ (960) الف برميل يومياً , ومن الجنوب إلى الشمال تقدر طاقته بـ (880) الف برميل يومياً , ويوجد خط اخر يسير موازياً لهذا الخط يقوم بنقل الغاز الطبيعي لتزويد محطات الضخ بالوقود اللازم , وكما يتضمن الخط الاستراتيجي اربعة اربعة □فة للشحن في منطقة الخليج المواجهة لميناء الفاو وسميت مؤخرًا بميناء " البصرة النفطي " وتبلغ طاقة الشحن في هذا الميناء □والي (800) الف برميل يومياً , ازدادت فيما بعد إلى (1.6) مليون برميل يومياً (1).

وقد تعرّض الخط الاستراتيجي لاضرار بالغة مع اندلاع □رب الخليج الاولى بسبب القصف الجوي الايراني في عام 1980 ومطلع عام 1981 , كما تعرض مرة اخرى للضرر نتيجة ظروف العقوبات الاقتصادية منذ عام 1990 , وبالنسبة لخطوط انابيب نقل النفط إلى الدول المجاورة , فقد كانت ايضا موضع تأثير التقلبات السياسية الاقليمية والدولية بما في ذلك الحروب الطويلة التي شهدتها المنطقة بشكل عام والعراق بشكل خاص (2) , وان هذه الانابيب الخارجية والتي يتشارك فيها العراق مع دول الجوار , يمكن اختصارها من خلال النقاط الاتية(3):-

<sup>1</sup> محمد علي زيني , الاقتصاد العراقي الماضي والحاضر وخيارات المستقبل, مصدر سابق , ص 137 – 138

<sup>2</sup> سن لطيف كاظم الزبيدي , النفط ودوره في بناء العراق : رؤية مستقبلية , مجلة دراسات اقتصادية , العدد التاسع عشر , 2007م , ص 67 .  
<sup>3</sup> المصدر نفسه , ص 68 .

- خط كركوك - جيهان (تركيا) : ويبلغ طوله (600) ميل وقطره (40) بوصة وطاقته القصوى (1.1) مليون برميل يوميا , وخلال الحرب العراقية الايرانية تم اضافة المرآلة الثانية للخط وبذلك اصبحت طاقته الانتاجية (1.65) مليون برميل يوميا , وفي عام (2003) تضرر هذا الخط جراء انهيار سد الجسور على جزء من مساره قرب مدينة بيجي اثر القصف الجوي الامريكي , ومن ثم تم اصلاح معظم تلك الاضرار في اواخر عام 2005 م , وما يزال الانبوب بحاجة إلى بناء محطة الضخ الثانية ومنظومة الاتصالات والحماية اللازمة لرفع طاقة الانبوب التصديرية إلى ما كانت عليه قبل الحرب .
- خط البصرة : ويمر موازياً للخط الاول بقطر (46) بوصة , وطاقته نحو (500) الف برميل يوميا , وتم تصميمه ليحمل امدادات البصرة النفطية .
- خط انابيب بانياس : ويبلغ قطره (32) بوصة وينقل النفط الخام من قول كركوك شمال العراق إلى ميناء بانياس السوري على البحر المتوسط (وطرابلس بلبنان) , وطاقته لنقل النفط تبلغ (200) الف برميل يوميا من نفط شمال العراق إلى معامل التكرير السورية في مص وبانياس وفي عامي (2001 و 2003) استخدم العراق وسوريا هذا الخط للتحايل على العقوبات التي فرضها مجلس الامن الدولي , الا انه توقف ضخ النفط فيه منذ (إذار عام 2003) وبعد سنة تقريباً كانت الآلة هذا الخط تسمح بضخ نحو (250) الف برميل يوميا , ولا يزال الجانب السوري يستعمل الجزء الواقع في اراضيه ضمن منظومة الانابيب السورية للتصدير .
- خط (IPSA) : تم انجاز المرآلة الأولى منه منذ عام 1986 اثناء الحرب العراقية الايرانية , ويمر هذا الخط عبر المملكة السعودية وتبلغ طاقته القصوى (0.75) مليون برميل يوميا , ثم وسعت إلى (1.65) مليون برميل يوميا , وقد اغلق هذا الخط اعقاب غزو الكويت , وفي عام (2001) قامت السعودية بامتلاكه رغم الاقتراجات العراقية , وبعد 2003 اراد العراق استعادة الخط مرة اخرى , الا ان السعودية ولت الخط إلى مدينة ينبع الصناعية على البحر الاقمر لنقل الغاز الطبيعي لخدمة اغراض التنمية .

### 5- خدمات النقل الجوي في العراق :-

تتمثل فعاليات النقل الجوي في العراق بنشاط المنشأة العامة للطيران المدني , إذ تُعنى بشؤون الطيران المدني بشكل عام في العراق وعمليات ادارة الحركة الجوية المدنية وعمليات النقل الجوي التجاري الداخلي والخارجي , وتشتمل هذه المنشأة على ستة مطارات دولية موجودة في انحاء العراق وهذه المطارات هي (بغداد ، البصرة ، اربيل ، الموصل ، السليمانية ، النجف ) كما تعود اليها ملكية الطائرات ، وان الجدول ( 15 ) يوضح ان اعداد الطائرات الهابطة والمغادرة قد تزايد في عام (2010) إلى (13319)و(13370) طائرة على التوالي ، مقارنة بـ (6828) هابطة و(3828) مغادرة في عام 1990 كما تزايد عدد المسافرين من(485120) مسافر قادم عام (1990) إلى(792919) قادم عام 2010 ومن ( 647182 ) مغادر عام 1990 إلى (772248) مغادر عام 2010.

الجدول ( 15 ) حركة النقل الجوي في العراق لسنوات محددة.

التفاصيل	1990	2009	2010	معدل النمو المركب %
عدد الطائرات الهابطة	6828	3876	13319	3.3
عدد الطائرات المغادرة	3828	3876	13370	3.4
عدد المسافرين القادمون	485120	181036	792919	2.4
عدد المسافرين المغادرون	647182	185457	772248	0.8
المجموع	1142696	366493	1565167	1.5
كمية الضائع المحملة (طن)	5398	-----		
كمية البضائع المفرغه (طن)	12457	-----		
المجموع	17855			
كمية المواد البريدية المحملة (كغم)	95338	89589	191610	3.5
كمية المواد البريدية المفرغه (كغم)	47738	.....	.....	
المجموع	143076	89589	191610	1.4

المصدر : وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، المجموعة الإحصائية لسنوات مختلفة .



الفصل الثالث: التحليل الاقتصادي للعلاقة بين عرض خدمات البنى التحتية وعملية التنمية الاقتصادية في العراق للمدة (1990-2011م).

الجدول ( 16 ) تطور مؤشرات الاتصال للهاتف الثابت في العراق للمدة (1990-2011) م.

السنة	عدد البدالات (1)	الهواتف الرئيسية (2)	الكثافة الهاتفية لكل (100) شخص (3)
1990	337	813319	4.7
1991	263	643540	4.1
1992	255	675294	4.3
1993	249	680210	4.2
1994	251	699157	4.1
1995	252	703562	3.8
1996	254	703675	3.6
1997	254	707655	3.6
1998	249	705913	3.2
1999	255	725604	3.2
2000	262	731872	3.2
2001	270	873014	3.5
2002	285	1102502	4.3
2003	279	1128274	4.3
2004	290	1198240	5.1
2005	285	1235838	5.1
2006	288	1278225	5.1
2007	292	2306111	5.1
2008	294	2525213	5.8
2009	306	1650136	6
2010	315	1720591	6.1
2011	331	2004324	7
معدل النمو المركب %	- 0.07	3.6	1.6

المصدر: وزارة التخطيط, الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات, المجموعة الإحصائية للمدة

(1990 – 2012/2013)

وفيما يتعلق بخدمات الهاتف النقال وبالرغم من تأخر دخول هذه التقنية الحديثة إلى العراق عام (2002) إلا أنه وخلال فترة قصيرة قد تزايد اعداد المشتركين لجميع شبكات الهاتف النقال ليصل عددهم إلى 25.519.000 (مشارك في عام 2011 في عموم العراق وهذا مايشير اليه الجدول (17) ، حيث ازدادت الكثافة للهاتف النقال من (0.7 %) عام 2002 إلى (78.1 %) لكل 100 شخص من السكان عام 2011 ، ويعود ذلك إلى رغبة المواطن العراقي في اقتناء الهاتف النقال واستخدامه كظاهرة ضارية مستفيدا من مميزاته وانخفاض تكاليف الاشتراك مقارنة بالتكاليف في الدول المجاورة فضلا عن تعطل معظم خدمات الهاتف الارضي خاصة بعد عام (2003) م ، وهذا يعكس اهمية الهاتف النقال مقارنة بالهاتف الثابت (الارضي) مما يستدعي تعزيز خدمات النقال وتغطيتها لجميع مدن وارياف العراق مع مراعاة الجانب الصحي الذي يتأثر سلبا بنصب الابراج في الاماكن السكنية والاسواق والمدارس والجامعات والمستشفيات من خلال ارساله موجات كهرومغناطسية في محيط برج تقوية الشبكة قدرها (50م) تقريبا و ان هذه الموجات تكون شديدة الحرارة ولها قابلية اختراق الاجسام كما هو الحال في الاشعة السينية فتؤدي إلى تسخين الغدد المسؤولة عن انتاج هرمون المناعة مؤديا بذلك إلى تلفها بمرور الزمن إذا تعرضت هذه الغدة إلى تلك الموجات بشكل مستمر وبالتالي فان الجسم سيكون عرضه لاستقبال الامراض المعدية والاورثة بكل سهولة<sup>(1)</sup> لذلك يجب على وزارة الاتصالات ان تضع قوانين صارمة ومعايير جودة عالمية لضمان عمل شركات الاتصالات في العراق بكفاءة ومصداقية وبصورة امنة لحياة المواطنين ، لكي تحد من ظاهرة نصب الابراج بصورة عشوائية ( فوق سطوح المنازل ، العمارات ، العيادات ) والتي تكون تكاليف نصبه رخيصة مقارنة بنصبها في اماكن منعزلة عن المدينة لما يتطلبه ذلك من ايجاد قطعة ارض وبناء قاعدة تثبيت البرج كما يتطلب البرج ارتفاعا اعلى مما لو كان مثبتا على سطح منزل أو عمارة وغيرها من الامور التي ترفع التكاليف وتقلل ايرادات شركات الاتصال لذلك يجب ان تعمل الوزارة من اجل المواطن وليس على سابه.

<sup>1</sup>. محمد محمود ، التأثيرات الصحية الناجمة عن شبكات التلفون المحمول في التجمعات السكانية ، مجلة اسبوط لدراسات البيئية ، جامعة اسبوط ، العدد (29) ، 2005 ، ص 13-14 .

الفصل الثالث: التحليل الاقتصادي للعلاقة بين عرض خدمات البنى التحتية وعملية التنمية الاقتصادية في العراق للمدة (1990-2011م).

الجدول (17) مستخدموا الهاتف النقال والانترنت في العراق للمدة (2002-2011م).

السنة	الهاتف النقال لكل 100 من السكان (1)	اعداد مستخدموا الهاتف النقال (2)	عدد مراكز الانترنت (3)	مستخدموا الانترنت لكل 100 من السكان (4)
2002	0.7	20000	4	0.1
2003	0.3	80000	65	0.6
2004	2.2	574000	201	0.6
2005	5.6	1533000	280	0.9
2006	33.2	9345371	358	0.9
2007	48.4	14021232	454	1
2008	58.8	17529000	294	1.9
2009	64.2	20116876	-----	3.7
2010	75.8	23264408	497	5.6
2011	78.1	25519000	-----	5
معدل النمو المركب %	67.9	119.6		53.7

المصدر : العمود (الاول والرابع): منظمة الاسكوا ، المجموعة الاـ صائبة للمنطقة العربية ، العدد الثاني والثلاثون ، نيويورك ، 2012 ، ص 278 ، العمود الثاني : البنك الدولي ، مؤشرات التنمية العالمية ، العمود الثالث : وزارة التخطيط والتعاون الانمائي الجهاز المركزي للاـ صاء وتكنولوجيا المعلومات ، المجموعة الاـ صائبة للسنوات (2002-2011)

### خامسا : خدمات قطاع الكهرباء في العراق للمدة (1990-2011م):

ان قطاع الكهرباء بانشطته الثلاثة ( الانتاج ، النقل ، التوزيع ) يعد اهم العوامل المساعدة والاساسية لمعظم الانشطة والفعاليات الاقتصادية ، كما ان الطاقة الكهربائية هي □ د المؤشرات المهمة التي تعكس درجة الرفاهية المتحققة للمجتمع ، وإذا نظرنا إلى الجدول ( 18 ) نجد ان كميات الكهرباء المنتجة والمستهلكة قد تناقصت من (24000) ك / واط / ساعة منتجه و ( 22800 ) مستهلكة عام (1990) إلى (20810) منتجة و ( 16910 ) ك.واط /ساعة مستهلكة في عام 1991 ، وتبعاً لذلك فقد انخفضت □ صة الفرد من الكميات المستهلكة من (1274.4) ك.واط / ساعة عام (1990) إلى (918) ك.واط /ساعة عام (1991)، ومن ثم تزايدت الكميات المنتجة من الطاقة الكهربائية □ تى تراجعت عام (2003) إلى (28340) ك.واط /ساعة ) كما تراجعت الكميات المستهلكة إلى (26673) ك.واط/ساعة في نفس العام وتبعها انخفاض في □ صة الفرد من هذه الطاقة ، وبعد ذلك بدأت بالتزايد إلى ان و □ لت إلى (54240) ك.واط /ساعة ) كمية منتجة و(42648) ك.واط /ساعة كمية مستهلكة من الكهرباء المستهلكة في عام (2011م) فيما لم تحقق □ صة الفرد منها اي تقدم ،وبذلك فقد بلغ معدل النمو المركب للمدة بأكملها (0.01%) وهذا يدل على تدهور قطاع الكهرباء وتخلف البلد لان كميات الكهرباء المستهلكة غير كافية لإمداد الو □ دات الصناعية والزراعية التجارية والو □ دات المنزلية بالطاقة بشكل متوا □ ل ، في □ ين ان التوسع في استهلاك الطاقة يعد مؤثراً يرتبط بالتطور الحضاري ولذلك فان هذا القطاع لا محال يعاني من عدة معوقات ومن اهمها ما يأتي: (1)

- 1- تقادم و □ دات التوليد وشبكات النقل والتوزيع .
- 2- نقص الوقود الخاص بالتشغيل (كما ونوعاً )
- 3- شحة المياه وتأثيرها على تشغيل المحطات الكهربائية .
- 4- قلة الايدي العاملة الكفوءة والمدربة .
- 5- عدم استقرار الوضع الامني.
- 6- عدم ترشيد الاستهلاك الكهربائي (المنزلي والتجاري )

<sup>1</sup> . وزارة التخطيط ، دائرة السياسات الاقتصادية والمالية ، مصدر سابق ، ص 81 .

الفصل الثالث: التحليل الاقتصادي للعلاقة بين عرض خدمات البنى التحتية وعملية التنمية الاقتصادية في العراق للمدة (1990-2011م).

7- التوسع في اقتناء الاجهزة الكهربائية والالكترونية الحديثة كثيفة السحب للطاقة الكهربائية بعد عام 2003 .

الجدول ( 18 ) كمية الكهرباء المنتجة والمستهلكة للمدة (1990-2011م) في العراق.

السنة	كمية الكهرباء المنتجة (ك.ط/ساعة ) (1)	كمية الكهرباء المستهلكة (ك.ط/ساعة ) (2)	متوسط نصيب الفرد من الطاقة الكهربائية المستهلكة: (ك.ط/ساعة ) / الفرد (3)
1990	24000	22800	1274.4
1991	20810	16910	918
1992	25300	24116	1272
1993	26300	25132	1290.2
1994	28000	26848	1341.9
1995	29743	28607	1393
1996	30041	28607	1354.2
1997	30339	29160	1322.6
1998	30945	29160	1284.4
1999	31563	29160	1247.1
2000	31900	29160	1210.6
2001	32251	30035	1210.4
2002	33863	31537	1233.6
2003	28340	26673	1012.6
2004	32295	31594	1164.1
2005	30400	22521	805.3
2006	33823	26950	935.4
2007	33237	21828	735.3
2008	36838	21789	683.1
2009	45607	32767	1034.8
2010	50167	36758	1131.3
2011	54240	42648	1279.2
معدل النمو المركب (%)	3.3	2.5	0.01

المصدر : البنك الدولي ، مؤشرات التنمية العالمية . 2014 على الموقع الالكتروني على الرابط :

www. Albank aldawli.org

\* تم تساب العمود الثالث من قبل البانكة بالاعتماد على بيانات البنك الدولي.

## سادسا / متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الاجمالي (GDP) في

### العراق للمدة (1990-2011م) :

يعد نصيب الفرد من الدخل القومي الحقيقي أو الناتج المحلي الاجمالي من اهم المؤشرات الاقتصادية التي تدل على تطور أو تدهور المستوى المعيشي للأفراد ، وعلى الرغم من ان تطور متوسط نصيب الفرد من (GDP) قد لا يعبر عن الهدف الحقيقي للتنمية والمتمثل برفع المستوى المعيشي للفرد ، في حالة وجود معدلات تضخم مرتفعة أو اختلال ميزان المدفوعات اضافة لعدم وجود عدالة في التوزيع ، ومع ذلك فان ادبيات التنمية تعده مؤشرا تنمويا يعبر عن الخصائص الاقتصادية والاجتماعية للبلد ، إذا ان النمو الاقتصادي يعني حدوث زيادة مستمرة في متوسط نصيب الفرد المعيشي<sup>(1)</sup> وانطلاقا من هذا المؤشر التنموي فان البنية قامت باختياره للتعبير عن عملية التنمية الاقتصادية في العراق نظرا لتوفر البيانات الخاصة به عن العراق في الوقت الذي لم تتوفر فيه بيانات كاملة عن باقي مؤشرات التنمية، كما ان بعض من مؤشرات التنمية الاقتصادية منها مؤشرات الحاجات الاساسية التي تتحدث عن امدادات الماء والكهرباء والتعليم والصحة هي بالاعتماد على نصيب الفرد من الناتج المحلي الاجمالي بالاسعار الثابتة في عام 1991) إلى (10682) مليون ديناراً مقارنة ب(29711.1) مليون دينار قبل حرب الخليج الاولى وفرض العقوبات الاقتصادية ، مسببا انخفاضاً في متوسط نصيب الفرد من الناتج بمقدار (65- %) إذا ما سيج (579.9) بعد ان كان (1660.7) في عام (1990) وهذا يعود إلى تعرض البنى التحتية والكثير من المنشآت الصناعية إلى الدمار

الجدول ( 19 ) يبين انخفاض الناتج المحلي الاجمالي بالاسعار الثابتة في عام (1991) إلى (10682) مليون ديناراً مقارنة ب(29711.1) مليون دينار قبل حرب الخليج الاولى وفرض العقوبات الاقتصادية ، مسببا انخفاضاً في متوسط نصيب الفرد من الناتج بمقدار (65- %) إذا ما سيج (579.9) بعد ان كان (1660.7) في عام (1990) وهذا يعود إلى تعرض البنى التحتية والكثير من المنشآت الصناعية إلى الدمار

<sup>1</sup> عبد القادر محمد عبد القادر عطية ، اتجاهات البنية التحتية في التنمية ، الاسكندرية ، الدار الجامعية ، 2000، ص ص 11-12 .

، زد على ذلك نقص المواد الأولية وقطع الغيار ، وانعدام الاستثمار وانكماش عمليات البناء مما أدى إلى تراجع القطاعات السلعية والتوزيعية والخدمية<sup>(1)</sup> وظل الناتج المحلي في تقلب ارتفاعا وانخفاضا يتبعه في ذلك نصيب الفرد ، فإذا توفرت المعدات والمستلزمات الكافية لصيانة وتشغيل المنشآت الخدمية والصناعية فان عجلة الانتاج سوف تعمل ويرتفع بالتأكيد الناتج المحلي و□صة الفرد منه اما عندما □دث العكس فان ذلك أدى إلى تراجع النشاط الاقتصادي والناتج المحلي، مع الاخذ بنظر الاعتبار النمو السكاني وعدم العدالة في توزيع الدخل أو الناتج مما يعني ان الواقع المعيشي كان سيئا للغاية في العراق، وفي عام (2003) هبط الناتج المحلي الاجمالي إلى (26990.4) مليون دينار وتبعه انخفاض متوسط نصيب الفرد منه إلى (1024.6) اي بنسبة انخفاض بلغت (35- %) مقارنة بانخفاض نصيب الفرد من الناتج بنسبة (9.6- %) للعام (2002م) ومن ثم سجل عام (2004) اعلى نسبة لنمو نصيب الفرد من الناتج بلغت (49.6%) ، وعلى الرغم من ارتفاع الناتج المحلي في السنوات اللاحقة الا ان نصيب الفرد منه ظل متواضعا، فيما سجل معدل النمو المركب لمتوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي خلال المدة (1990-2011م) نسبة (0.5%) .

<sup>1</sup> . محمد علي زيني، الاقتصاد العراقي الماضي والحاضر وخيارات المستقبل، مصدر سابق، ص 280 .

الفصل الثالث: التحليل الاقتصادي للعلاقة بين عرض خدمات البنى التحتية وعملية التنمية الاقتصادية في العراق للمدة (1990-2011م).

الجدول (19) تطور الناتج المحلي الاجمالي بالاسعار الثابته (1988-100) ونصيب الفرد منه للمدة (1990-2011م) (مليون دينار عراقي) .

السنة	الناتج المحلي الاجمالي (GDP) بالاسعار الثابته (1) (100=1988)	متوسط نصيب الفرد من GDP (2)	معدل النمو البسيط لمتوسط نصيب الفرد من GDP: (%) (3)
1990	29711.1	1660.7	—
1991	10682	579.9	-65
1992	14163.5	747.4	28.8
1993	18453.6	947.4	26.7
1994	19164.9	957.9	1.1
1995	19571.2	953	-0.5
1996	21728.1	1028.5	7.9
1997	26342.7	1194.8	16.1
1998	35525	1564.8	30.9
1999	41771.1	1786.4	14.1
2000	42358.6	1758.6	-1.5
2001	43335.1	1746.4	-0.6
2002	40344.9	1578.1	-9.6
2003	26990.4	1024.6	-35
2004	41607.8	1533.1	49.6
2005	43438.8	1553.4	1.3
2006	47851.4	1660.9	6.9
2007	48510.6	1634.3	-1.6
2008	51716.6	1621.4	-0.7
2009	54721.2	1728.1	6.5
2010	57751.6	1777.5	2.8
2011	63650.4	1909.2	7.4
معدل النمو المركب %	3	0.5	

المصدر: العمود الاول: وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية الحسابات القومية، العمود الثاني والثالث تم تساب من قبل البلقة اعتمادا على الملحق (7).

## المبحث الثاني

### " ابرز المعوقات التي تواجهها عملية التنمية في العراق "

لقد واجهت عملية التنمية وإعادة الأعمار في العراق □ عوبات عديدة نظرا للظروف الامنية المعقدة وملفات الفساد الإداري وهجرة الكفاءات خارج العراق اضافة للدمار المتلاق في البنى التحتية وضعف القدرات المؤسسية , والكم الهائل من القضايا التنموية الموروثة من النظام السابق ، مما يشكل عبئا ثقيلا على عملية التنمية الاقتصادية في العراق ، إذ لا يزال العديد من العراقيين في □الة فقر و□رمان وهذا يعد من اهم التهديدات الاجتماعية والاقتصادية التي تؤثر على كافة طبقات المجتمع و□ا □ة ذوي الدخل المحدود ، وفيما يأتي ابرز تلك المعوقات التي يجب تجاوزها والخلص منها من اجل نجاح عملية التنمية في العراق.

#### اولا : دمار البنى التحتية وتكاليف اعادة اعمارها:

لقد اثرت التكاليف المرتفعة لاعادة بناء البنى التحتية على التنمية في العراق، فالدمار الذي لحق بها مرورا بحرب الخليج الاولى قُدرت تكاليفه □والي (30 مليار دولار ) على ان الاضرار الناتجة عن هذه الحرب ضيئلة إذا ما قورنت بحرب الخليج الثانية ، والتي واجه العراق فيها خصما يتفوق على نظيره في الحرب الاولى بنوعه وعدته وعدده ، مما نتج عنها دمارا شاملا للبنى التحتية وهدرا للموارد البشرية وشلل الاقتصاد العراقي بكامله ، فقد القي على الاراضي العراقية خلال القصف الجوي □والي (130) الف طن من المتفجرات ، التي ا□ابت اضافة للاهداف العسكرية العديد من مرافق البنى التحتية (محطات الكهرباء ، المستشفيات ، المدارس ، الجسور .. الخ )<sup>(1)</sup>، وفي هذا الصدد اعلن وزير الخارجية الامريكي "جيمس بيكر" في اجتماعه مع نائب رئيس الوزراء العراقي انذاك في (9/ كانون الثاني 1991) انه " سيحول العراق إلى دولة متاخرة وضعيفه"<sup>(2)</sup>، وفيما يأتي الجدول (20) يوضح المحطات الكهربائية التي تعرضت للقصف الجوي اضافة للاضرار البيئية الناتجة عن هذا القصف .

<sup>1</sup> محمد علي زيني ، الاقتصاد العراقي الماضي والحاضر وخيارات المستقبل، مصدر سابق، ص211.  
<sup>2</sup> جيف سيمونز ، التنكيل بالعراق العقوبات والقائون والعدلى ، طم ، مركز دراسات الو□ة العربية ، 1998م، ص57-58.

الفصل الثالث: التحليل الاقتصادي للعلاقة بين عرض خدمات البنى التحتية وعملية التنمية الاقتصادية في العراق للمدة (1990-2011م).

الجدول ( 20 ) محطات الطاقة الكهربائية التي تعرضت للقصف خلال □ رب (1991):

محطة توليد الكهرباء (ك.واط)	موقع المحطة	تاريخ القصف يوم/شهر/سنة	الاضرار البيئية الناتجة عن القصف
1- تازة	تكريت	1991/1/17	احتراق 3 ملايين لتر من زيت الغاز
2- التاجي	بغداد / التاجي	1991/1/17	احتراق مليون لتر من زيت الغاز
3- الموصل/اليرموك	نينوى	1991/1/17	احتراق 2/1 مليون لتر من زيت الغاز
4- الهارثه	البصرة	1991/1/17 -	- تسرب 17 مليون لتر نפט خام إلى النهر .
		1991/2/13 -	- تسرب (760) الف لتر من زيت المحولات إلى النهر .
		1991/2/17 -	- تسرب (160) الف لتر كيروسين إلى النهر .
		1991/2/22 -	- تسرب (150) الف لتر من زيت المحولات إلى النهر .
		1991/2/24 -	- تسرب (150) الف طن من حامض الكلوريك .
		1991/2/28 -	- تسرب (164) طن من هيدروكسيد الصوديوم.
5- ملا عبد الله	تاميم 24 كم جنوب كركوك	1991/1/25 -	- احتراق 3 ملايين لتر من النفط الخام .
6- النجف	النجف	1991/1/27 -	- تسرب 3 ملايين لتر من زيت المحركات إلى التربة.

المصدر : جيف سيمونر ، التشكيل بالعراق – العقوبات والقانون والعدالة ، طر، مركز دراسات الوحدة العربية ، بيروت ، 1998 م ، ص 53 .

وقد تجاوزت تكاليف اعادة اعمار البنى التحتية والتعويضات التي فرضت على العراق بعد □ رب الخليج الثانية (350) مليار دولار، و □ فيها □ د الالمان بانها " رهن لاجيال لم تولد بعد" (1).

<sup>1</sup> □ امك محسن محمد ، مؤشرات التنمية الاقتصادية والاجتماعية في دول النمو الاسيوية ماليزيا وكوريا الجنوبية نموذجا مع الاشارة للعراق ، مركز الفرات للتنمية والدراسات الاستراتيجية ، كربلاء المقدسة ، 2006 .

الفصل الثالث: التحليل الاقتصادي للعلاقة بين عرض خدمات البنى التحتية وعملية التنمية الاقتصادية في العراق للمدة (1990-2011م).

اما فيما يتعلق بتكاليف اعادة اعمار البنى التحتية بعد 2003م) فقد تعددت التقديرات ، ومنها التقرير المشترك الذي وضعه البنك الدولي – والامم المتحدة كتخمين للحاجات والقضايا الملحة لعام 2004 كما يتضمن اجات المدى المتوسط (2005-2007) إذ عقد اجتماع بخصوص ذلك في نيويورك (4 زيران عام 2003) ، والجدول ( 21 ) يوضح تقديرات ذلك التقرير ، فيما قامت بعد ذلك سلطة الائتلاف المؤقتة بدراسة لتقييم اجات الاعمار في (9) قطاعات لم يتم تغطيتها في التقرير المشترك السابق وستنطبق لتقديرات سلطة الائتلاف ليتمكن القارئ من معرفة الفرق الواضح بين تقديرات اعادة اعمار البنى التحتية وبين اعادة بناء القطاعات الثانوية والجدول ( 22 ) يوضح تقرير الائتلاف .

جدول ( 21 ) تقديرات اعادة بناء البنى التحتية (وقطاعات اخرى ) للسنوات (2004-2005-2007م). (مليون دولار)

القطاع	تقديرات 2004	تقديرات (2005-2007م)
	الاستثمارات	الاستثمارات
الكهرباء	2377	9745
النقل والاتصالات اللاسلكية	1043	2366
المياه والصرف الصحي	1881	4961
الصحة	500	1100
التربية والتعليم العالي	1005	3800
الاسكان	425	993
ادارة المناطق الحضرية	110	303
الزراعة والموارد المائية	1230	1797
التشغيل	375	410
القطاع المائي	71	10
الادارة الحكومية	99	288
شركات القطاع العام	61	295
تحسين مناخ الاستثمار	44	296
رفع الالغام	80	154
مجموع تقديرات الاستثمار	9301	26518

المصدر : التقرير المشترك للبنك الدولي – الامم المتحدة ، التقدير المشترك لاعادة البناء والاعمار في العراق ، 2003 ، ص ص 82-83 . ملاحظة : هذه التقديرات لم تشمل النفقات الجارية لانها دخلت ضمن الموازنة العامة للعراق للعام 2004 والسنوات اللاحقة .

الفصل الثالث: التحليل الاقتصادي للعلاقة بين عرض خدمات البنى التحتية وعملية التنمية الاقتصادية في العراق للمدة (1990-2011م).

الجدول ( 22 ) تقديرات سلطة الائتلاف المؤقتة لاعادة البناء الاقتصادي في العراق بعد عام (2003).  
(مليار دولار)

ت	القطاع	تقديرات 2004	تقديرات 2007	اجمالي التقديرات
1	النفط	2000	6000	8000
2	الامن والشرطة	5000	-----	5000
3	البينة	500	3000	3500
4	الثقافة	140	800	940
5	حقوق الإنسان	200	600	800
6	العلوم والتكنولوجيا	100	300	400
7	الشؤون الدينية	100	200	300
8	الشباب والرياضة	100	200	300
9	الشؤون الخارجية	100	100	200
	مجموع التقديرات	8.240	11.200	19.440

المصدر : سامي عبيد □ ميد التميمي ، تحليل واقع الاقتصاد العراقي وسياسات الا □ لاح الاقتصادي للمدة 1988-

2004 ، اطرو □ ه دكتوراه ، جامعة البصرة ، كلية الادارة والاقتصاد، 2005 ، ص 80 .

وقد قامت الامانة العامة لمجلس الوزراء العراقي بتشكيل لجنة مركزية في وزارة التخطيط تكون مهمتها تحديد الاماكن والوزارات والمنشآت التي دمرت نتيجة حرب (2003) وتقييم حجم الخسائر التي لحقت بها وبالفعل ادرت هذه اللجنة كراسا يتضمن تكاليف اضرار الحرب على المحافظات كافة والتي بلغت حوالي (4,735,724,409) دينار ، حيث كانت تلك التكاليف عند اقصاها في محافظة النجف الاشرف اذا وبلغت إلى (32.8%) في حين سجلت ادنى مستوى لتكاليف الاضرار محافظة واسط بنسبة (0.1%) وبالنسبة لتكاليف الدمار الذي اصاب كافة الوزارات والمؤسسات الاخرى فقد بلغت حوالي (9,227,456,453,138) دينار ، سجلت وزارة الدفاع اعلى نسبة خسارة بلغت (21.7%) إذا استثنينا نسبة الخسارة المتعلقة بالكيانات المنحلة، فيما سجلت وزارة العدل ادنى نسبة خسارة إذ وبلغت إلى (0.1%)<sup>(1)</sup>.

### ثانيا : المديونية الخارجية :

ان دخول العراق في حرب مع الكويت (حرب الخليج الثانية) ادى إلى تدمير البنى التحتية لكلا البلدين . ولكن العراق وده من تحمل هذه الخسائر فقد وبلغت الديون والتعويضات التي فُرضت عليه بحوالي (300) مليار دولار ، يُسدد ما نسبته (30%) من العائدات النفطية للعراق بموجب قرار مجلس الامن الدولي المرقم (678) ، خُفضت فيما بعد إلى (5%) بعد احداث (2003/4/9)، ولكن بسبب انهيار المؤسسات المالية للدولة العراقية في عام 2003 واتلاف ما فيها من اموال واوليات ، فقد اختلفت التقديرات المتعلقة بالديون الخارجية للعراق وفوائدها التأخيرية ومن هذه التقديرات ان الديون قد بلغت حوالي (125) مليار دولار بحلول عام 2003م<sup>(2)</sup>، مقسمة إلى اربع جهات دائنة وهي<sup>(3)</sup> :

- اعضاء نادي باريس بحدود (37015) مليار دينار الا انه بعد جهود كبيره تمكن العراق بالاتفاق مع دول نادي باريس بتخفيضها بنسبة (80%) وفق شروط وعلى مراحل ، وبذلك انخفضت ديون الدول إلى (708) مليار دينار وعلى ان يكون موعد السداد على مدى (23) سنة ابتداء من تاريخ (2011).

<sup>1</sup> الجهاز المركزي للإحصاء ، المجموعة الإحصائية لسنة (2012-2013) وللمزيد من الاطلاع إنظر الملحق

(8)

<sup>2</sup> فارس كريم بريهي ، دراسة تحليلية للمؤشرات الاقتصادية والتنمية البشرية ، مجلة كلية بغداد ، العدد (7)،

2011م ، ص 38-39.

<sup>3</sup> نفس المصدر السابق ، ص 39 .

- دول غير اعضاء في نادي باريس\* ، بلغ □ جم الدين □ والي (6704) مليار دولار الا ان تلك الدول اعلنت من اعفاء العراق من ديونها بالكامل .
- دائنون تجاريون بحوالي (20) مليار دولار .
- إلى اطراف اخرى متعددة بلغ الدين □ والي (0.5) مليار دولار .

### ثالثاً: الوضع الامني المتدهور :

ان انعدام الأمن هو العدو الاول للاستثمار الاجنبي المباشر، والذي يعتبر ضروري لتدفق رؤوس الاموال اللازمة لعملية التنمية ، ذلك ان المستثمر لن يخاطر بنقل راس ماله أو خبرته إلى دولة ما تسودها اوضاع امنية غير مستقره أو تشهد توترات سياسية □ ادة ، وبشان الوضع الامني في العراق فقد و □ ف □ د العاملين في مجال المساعدات في الدائرة البريطانية للتنمية الدولية ان "المشكلة الامنية هي العائق الاساسي بالنسبة لنا" ، إذ ان اعمال التخريب والهجمات الحقت ضررا بالغاً بصناعة النفط مما يهدد الموارد المالية في العراق ، فخلال (□ زيران عام 2003 و □ تى آب عام 2004) وقع □ والي (100) هجوم على خطوط ومنشآت البترول والعاملين فيها ، وعلى اثر ذلك سحبت شركات المقاولات الكبرى بما في ذلك (بكتل وجنرال الكتريك وسيمنز ومؤسسة The research Triangle و عدة شركات كهرباء روسية) الموظفين الاجانب منها ، مما أدى إلى تدهور كبير في معظم الخدمات العامة (1) ، إذ ان للجانب الامني تأثير كبير على قرارات الاستثمار فقد اكدت دراسة تناولت العامل الامني وتأثيراته، انه يؤثر بنسبة (63%) على اتخاذ القرار الاستثماري (2) ، لذلك يمكن القول بان عدم الاستقرار الامني و □ تى السياسي في العراق يعتبر عامل طرد لتلك الاستثمارات الاجنبية والتي يحتاجها الاقتصاد العراقي ك □ د متطلبات التنمية فيه ، لذلك يجب ان يسود الامن والنظام في العراق وان تعمل الحكومة العراقية في الوقت الحاضر على ازالة كافة المعوقات التي تمنع بناء المجتمع والاقتصاد العراقي ، كما تعمل على اقامة مؤسسات ضامنة للاستثمارات الاجنبية المباشرة والتي يعد تواجدها من اولويات اهتمام الشركات و □ حاب رؤوس الاموال .

\* من هذه الدول : الصين ، قبرص ، سلوفاكيا ، مالطا ، الامارات.

1. تقرير المجموعة الدولية لمعالجة الازمات في الشرق الاوسط ، اعادة اعمار العراق ، عمان / بغداد / بروكسل ، 2004م ، ص 3.

2. كريم بوددخ ومسعود بوددخ ، رؤية نظرية □ ول استراتيجية تطوير القطاع الخاص في النشاط الاقتصادي ، بحث القي في المؤتمر الوطني الاول □ ول " دور القطاع الخاص في رفع تنافسية الاقتصاد الجزائري والتحضير لمر □ لة مابعد البترول " ، للمدة (20-21 نوفمبر 2011م) ، جامعة محمد الصديق يحيى ، الجزائر ، ص 14.

#### رابعاً: الفساد الاداري والمالي :

تظهر اثار الفساد الاداري بشكل عام على مؤشرات التنمية وعلى قدرة الاقتصاد التنافسية ، مما يعرقل التقدم الاقتصادي كما يستنفذ الثروة الوطنية للبلاد وينشر شعوراً بعدم المساواة بين المواطنين ، ومن دون الخوض في اسباب الفساد التي تناولتها العديد من الدراسات النظرية فإن الكثير من دول العالم بمختلف مرافقها السياسية والتنموية تعاني من انتشار هذه الظاهرة .

وفيما يتعلق بالعراق فقد ارتفعت وتيرة الفساد الاداري والمالي فيه بشكل خاص بعد عام 2003، وقلت إلى اعلى مستوياتها في فترة ادارة سلطة الائتلاف الموقته ، حيث اخذت مليارات الدولارات في هفوات وهمية وخافضة فيما يتعلق بعقود الاعمار من خلال فئات المقامرين وشركات الحماية ، إذ كانت تحصل على هامش ربح كبير ومضمون مضاف اليه قيمة التكلفة بمساعدة القوات الأمريكية الا ان الامر ازداد سوءاً في مرافق الحكومات المتعاقبة، فقد كشفت التقارير عن اهدار مبلغ (2.3) مليار دولار من قبل وزارة الامنية العراقية على عقود تسليح وتجهيز معدات عسكرية فيما اهدر مبلغاً يقدر بـ (7) مليار دولار على عقود اعادة الاعمار من قبل وزارة اخرى<sup>(1)</sup>، مما دفع منظمة الشفافية العالمية لتصنيف العراق ضمن المراتب ما قبل الاخيرة في سلم الدول المتورطة بقضايا الفساد لعام (2008) ، حيث تزل العراق المرتبة (178) من الـ (180) دولة على المستوى العالمي والجدول (23) يوضح ذلك ، كما قدرت هيئة النزاهة خلال السنين (2005-2006) الاموال المهذورة جراء عمليات الفساد الاداري في الوزارات العراقية بحدود (7.5 مليار دولار) ، سجلت وزارة الدفاع اكبر نسبة هدر مقارنة بالوزارات الاخرى بلغت (53.35%) اي تقدر تقريباً بـ (4 مليار دولار) وتليها وزارة الكهرباء ومن ثم النفط وتليها بقية الوزارات والمؤسسات إذ لا تخلو مؤسسات العراق من قضايا الفساد وبمستويات مرتفعة<sup>(2)</sup>.

<sup>1</sup> محمد عبد الحـ سن ، العقبات الاقتصادية التي تواجه العمل التنموي في العراق فترة ما بعد 2003 ، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية ، العدد (27)، 2010م، ص 1-65.  
<sup>2</sup> هيئة النزاهة العامة ، دائرة العلاقات العامة ، نشرة دورية ، العدد (3) ، 2007 .

الجدول (23) مؤشرات الفساد في العراق نسبة للعالم للمدة (2003-2008)

السنة	عدد الدول المشتركة	تسلسل العراق	علامة مؤشر الفساد* للعراق
2003	133	113	2.2
2004	145	129	2.1
2005	158	137	2.2
2006	163	160	1.9
2007	179	178	1.5
2008	180	178	1.3

المصدر : الجدول من اعداد البلائحة اعتمادا على البيانات الواردة في الموقع الالكتروني لمنظمة الشفافية العالمية ،

[www.icgg.org](http://www.icgg.org)

على شبكة الانترنت على الرابط:

### خامسا: هجرة الكفاءات :-

تكمّن قوة الدولة في تضامن وتماسك وتداخل عدة عوامل تقف في مقدمتها الموارد البشرية اضافة للموارد الاقتصادية والثروات الطبيعية التي تعمل معا .على تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية وعلى هذا الاساس فان فقدان الكفاءات والعقول العلمية يعني فقدان المورد البشري الفاعل في العملية التنموية إذ يترتب على هذه الهجرة نتائج سلبية منها ان البلد يعاني من هذه الظاهرة فانه سيخسر المصدر الرئيسي للميزة النسبية في التنافس والتفوق باعتبار ان هذه الكفاءات تمثل المصدر الحالي وكذلك خسارة وهدر الاموال الطائلة التي انفقها البلد المعني في تكوين تلك الكفاءات إذا تدخلت هذه الخسارة لراس المال الوطني في اطار سابات الكلف

\* علامة مؤشر الفساد تتدرج من اعلى درجة وهي (10) نزولا إلى ادنى درجة وهي الصفر ،وتعطي علامة (10.0) للبلد النزيه جدا وعلامة (0.0) للبلد الفاسد جدا.

الاجتماعية التي يتحملها المجتمع ، كما تؤدي الهجرة إلى توسيع الفجوة الحضارية بين الدول النامية ( اي تعاني كثيرا من هذه الظاهرة ) وبين الدول المتقدمة ( الجاذبه للكفاءات) اضافة للتبعية التقنية والاقتصادية التي تصاب بها الدول النامية لاعتمادها على استيراد التكنولوجيا المتطورة بدلا من تصنيعها<sup>(1)</sup> ، وبالنسبة للعراق فانه قد شهد ثلاث موجات كبرى لهجرة العقول اولها كان عام 1980 عند اندلاع حرب الخليج الاولى ، والهجرة الثانية كانت في منتصف عقد التسعينات بعد اشتداد النتائج السلبية للحصار الاقتصادي ، اما الثالثة فقد تحققت بعد عام 2003 وبقيت تقريبا مفتوحة لسنوات لا تقه بسبب تدهور الاوضاع الامنية داخل العراق ، وعليه فان كل ماتحتاجه تلك الكفاءات هو تهيئة الظروف الامنية والسياسية والمعيشية المناسبة التي تعود إلى العراق للاستفادة منها في بناء العراق وتنفيذ الخطط الشاملة للتنمية الاقتصادية<sup>(2)</sup> .

#### سادسا: انخفاض حجم الاستثمار :-

ان مهمة راز طفرات نموية لا يمكن انجازها بمجرد الاعتماد على الفائض النفطي الممول للنفقات الاستثمارية في الموازنة الحكومية، لان هذا الفائض النفطي ضئيل اولاً ولانه متقلب عودا ونزولا ثانيا ، كما ان الحكومة تخصصه بصورة رئيسية لانشاء ويانة البنى التحتية وتوسيعها ، لذلك نجد ان الحل الامثل الذي من خلاله يمكن تحقيق التنمية الاقتصادية والوول إلى اقتصاد متطور هو الاستثمار الخاص بما فيه الاستثمار الاجنبي المباشر ، يث سيزود العملية التنموية برؤوس الاموال اللازمة والتكنولوجيا المتطورة واساليب الادارة الحديثة<sup>(3)</sup> ، كما ان الخصخصة والتي تمثل الباب الاوسع لدخول الاستثمارات الاجنبية المباشرة هي ضرورية للنهوض بالاقتصاد العراقي ، الا ان هذا لا يعني فتح الباب على مصراعيه للخصخصة وبدون شروط أو محددات تضمن نجاح تلك العملية، ومن هذه الشروط<sup>(4)</sup>:

<sup>1</sup> علي سين رجب الجبوري ، التحولات الديموغرافية في البلدان العربية الهجرة الداخلية والهجرة الخارجية دراسة تحليلية ، بحث القى في المؤتمر العلمي الدولي الرابع لاتحاد الا صانين العرب بعنوان (السكان هدف التنمية وسيلتها) ، بغداد ، للمدة 20-21 /11/ 2013 ، ص ص 254-255 .

<sup>2</sup> بدر الفريحي ، الاقتصاد العراقي من معوقات التنمية إلى مقومات النهوض 2008 ، على شبكة الإنترنت، على الرابط : [www.ahawar.org](http://www.ahawar.org)

<sup>3</sup> محمد علي زيني ، الاقتصاد العراقي الماضي والحاضر وخيارات المستقبل ، مصدر سابق ، ص 465 .  
<sup>4</sup> سان جبر عاشور دور الاستثمار الاجنبي المباشر في عملية التنمية الاقتصادية تجارب دول مختارة مع إشارة خاصة للعراق ، رسالة ماجستير كلية الإدارة والاقتصاد بجامعة بغداد ، 2007م، ص ص 172-174 .

- ان تكون المنشآت والشركات موضوع الخصخصة غير كفوة وذات قدرة انتاجية ضعيفة.
- ان لا تُباع تلك الشركات أو المنشآت بالكامل للمستثمر الاجنبي .
- عدم شمول مشاريع البنى التحتية ( الكهرباء ، الماء ، الصحة ، التعليم ) و□ناعة استخراج النفط الخام في عمليات الخصخصة لما يترتب عليه من اثار سلبية اقتصادية واجتماعية و□تى على السيادة الوطنية مستقبلا .
- ان يتم توقيت خطوات الخصخصة مع□ملات اعادة اعمار البنى التحتية في العراق لان عملية اعادة الاعمار ستمتص اعداد غير قليلة من الايدي العاملة التي تم تسريحها بعد عملية خصخصة المنشآت التي كانوا يعملون فيها .
- توفير الاطار القانوني المناسب للخصخصة وان تتم بأسلوب التدرج .

كما توجد مصادر اخرى للتمويل أو الاستثمار في مشروعات البنى التحتية والتي تخفف من العبئ عن موازنة الدولة العامة، ومنها اساليب المشاركة بين القطاعين العام والخاص ويعرف باختصارا بـ(P.P.P) وهذا النوع من التمويل يشتمل على عدة انواع وقد ذكرناها ( في المبحث الثاني من الفصل الاول ) ، وعلى الخبراء و المتخصصين بشؤون الاعمار والتنمية في العراق ان يضعوا مثل هكذا مصادر تمويلية في الحسبان فهي ضرورية في هذه المرحلة من تأريخ العراق ، إذا تضمنت مزايا عديدة للبلد المضيف لها ، كما يمكن لواضعي السياسات التنموية في العراق ان يطلّعوا على تجارب الدول التي نجحت في استقطاب هكذا اساليب أو عقود استثمارية ، فهذه الاساليب تتخصص في الاستثمار في البنى التحتية وتطويرها، وان مشروعات البنى التحتية التي اثبتت بها عقود (BOT) و الاساليب المشتقة منها نجح□ها الممتاز هي ما يأتي<sup>(1)</sup>:

- 1- مشاريع النقل بما فيها المطارات والسكك الحديدية والطرق البرية السريعة والانفاق والجسور .
- 2- مشاريع الطاقة الكهربائية والمياه والاتصالات السلكية واللاسلكية.

<sup>1</sup> منظمة الامم المتحدة للتنمية الصناعية (يونيدو ) المرشد في تطوير البنى التحتية من خلال مشاريع البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) ترجمة□سين □لاح الدين ، ط، دار الرضا للنشر ، 2002 ، ص ص 56-57.



## الاستنتاجات Conclusions:

1. توفر خدمات البنى التحتية في الدول الصناعية المتقدمة ، على عكس المتواجد في الدول النامية، وهذا مايفسر عملية التقدم والتطور التي وصلت في تلك الدول المتقدمة في ظل ارتباط تلك الخدمات برهاية المجتمع وعمليات الانتاج .
2. ان تطبيق نظرية الدفعه القوية لايوافق مع امكانيات العراق المالية ، وكذلك بالنسبة لنظرية النمو المتوازن والذي يتطلب تطبيقها توجيه الاستثمارات في جبهة عريضة من الصناعات المتكاملة ، وهذا ايضا غير ممكن في ظل الاوضاع الامنية والمالية والخدمية الرديئة في العراق ، واما بالنسبة لنظرية اقطاب النمو فإنه يتطلب تقنيات حديثة وكوادر كفوة وصناعات متطورة تتميز بمميزات تحفيزية وقيادية اضافة لرؤوس اموال ضخمة ، وبالنسبة لنموذج ارثر لويس والذي يفترض وجود قطاع زراعي تقليدي وقطاع صناعي متحضر ، وفي العراق فإن القطاع الزراعي متخلف جدا كما لايمكن النهوض بالقطاع الصناعي دون ان يصل به تحديث بقية القطاعات وتوفير الخدمات العامة،
3. ضعف الاستثمار الاجنبي المباشر في العراق يعود الى عدم توفر خدمات البنى التحتية في اغلب محافظاتة ، والذي يعد توفرها و سهولة الحصول عليها مطلباً اساسياً لتكوين بيئة استثمارية ملائمة لقيام المؤسسات والشركات الاستثمارية بأنشطتها الإنتاجية والخدمية .
4. انتشار ظاهرة الفساد بنوعيه الإداري والمالي ودخوله في جملة المعوقات التنموية التي يعاني منها الاقتصاد العراقي خاصة والمجتمع عامة ، مسبباً انشطار الموازنة العامة للدولة في كل عام الى قسمين □ دهما يتعلق بالانفاق العام (التشغيلي والاستثماري) والآخر يتعلق بالانفاق على عمليات غير منظورة (اختلاس ،صفقات وهمية، رواتب لأشخاص مجهولين في اجهزة الدولة) وكذلك الحال بالنسبة للفساد الإداري الذي اخذ ينخر كافة مؤسسات الدولة العراقية ،بدأ بعقود الاستثمار والتعيين وبعض العمليات الكمركية المشبوهة والصلابات المفتوحة □ لبعض عناصر الدولة واستخدام المعدات والمركبات والقوات الامنية لأغراض شخصية ومانشابه ذلك ، مما جعل إي عملية تنموية في العراق هي مجرد □ برا على ورق.

5. ان الحروب و الاوضاع الامنية السيئة كان لها دورا واضحا في انهيار البنى التحتية في العراق ، يث يلاحظ ان البيانات الخاصة بالخدمات العامة جميعها كانت تنخفض في السنوات اللاحقة بعد كل حرب .
6. انخفاض اعداد المستشفيات عن الحاجة الفعلية لها ، وكذلك الابنية المدرسية، كما ان الطرق البرية لم تحظى باهتمام كاف يتناسب و حجم السكان.
7. انعكس انخفاض كميات الماء الصافي المنتجة ورداءة نوعيتها على صحة الفرد العراقي وعلى جميع الأنشطة الإنتاجية والخدمية فقد انتشرت العديد من الامراض بين المواطنين وخاصة الاطفال مما ساهم في تفاقم المشاكل الصحية في العراق.
8. عدم كفاية كمية الكهرباء المنتجة مع تباينات المجتمع والاقتصاد العراقي وهذا مادي الى فشل معظم الصناعات المحلية الناشئة خاصة بعد عام 2003م ، كما ان رداءة خدمات الاتصالات ادت الى فشل العديد من المهام الوظيفية فبا بين المؤسسات.

### التوصيات Recommendations :-

1. على الدول النامية ان تتوجه نحو الاستثمار في انشاءات البنى التحتية ، لأنها د اهم مستلزمات عملية التنمية اضافة لأنها د اهم اهدافها.
2. ان قوة الدولة تكمن في مواردها البشرية ، لذلك اصبح لزاما على الدول في الوقت الراهن العمل على زيادة الاهتمام بتلك الموارد والاستثمار فيها فذلك يعتبر د اوجه الاستثمار.
3. تبني نظرية النمو اللامتوازن في العراق، وذلك لوجود بعض القطاعات الداعمة للاقتصاد العراقي منذ عدة عقود ، وبالتالي يمكن لواضعي السياسات والخطط التنموية ان يقوموا بتطوير تلك القطاعات وتوجيه الاهتمام لها ، من خلال امدادها بالكوادر المتخصصة والكفوة وبالتمويل المالي بالمعدات والتقنيات الحديثة ، وذلك من خلال خصخصة بعض مؤسسات تلك القطاعات أو عن طريق مشاركة الدولة في عقود تضامنية مع القطاع الخاص ، وبشروط وطنية تصب في مصلحة العراق ، وابرز تلك القطاعات التي من الممكن اخضاعها لنظرية النمو اللامتوازن هي قطاع (الصناعة التحويلية، الزراعة والغابات والصيد، وكذلك بالنسبة لقطاع السياسة الحديث نسبيا)، إذ ان تطور هذه القطاعات سيؤدي دون شك الى اغراق السوق المحلي بالمنتجات الوطنية مما يؤدي الى تخفيض الاستيرادات ورفع حجم الصادرات ، فالعراق يمتاز بوجود المراقد والمقامات المقدسة الشريفة التي تستقطب ملايين المؤمنين من

كافة بقاع العالم لزيارتها ، وهذا مانجده فعلا في كل من (النجف الاشرف، كربلاء المقدسة، الكاظمية المقدسة ، سامراء "العسكريين عليهما السلام" ) ، كما يمتلك العراق ميزة نسبية في بعض المحاصيل الزراعية (كالارز، والتمور)، وكذلك في صناعة (مواد البناء، الكهرباء، الزجاج، الاطارات، صناعة الجلود)، وبالتالي فإن تطبيق هذه النظرية يستدعي اضافةً للتمويل المالي والاداري توفير متطلبات السيولة في المدن المذكورة اعلاه، وتوفير متطلبات الزراعة في المدن التي تصلح اراضيها للزراعة، كما يجب توفير متطلبات قيام الصناعة في المدن التي تمتاز بوفرة المواد الاولية ، وذلك ضمانا لنجاح تطبيق هذه النظرية باسرع وقت ممكن وبأفضل النتائج.

4. العمل على اعادة اعمار العراق وبسرعة كبيرة من خلال البحث عن صيغ تمويلية □ ديدة، ومنها سياسة الخصخصة وكذلك صناديق الثروة السيادية ، وعقود البوت التي تعد من اهم المصادر التمويلية لما لها من مزايا كثيرة للبلاد المضيف، من اجل تكوين بيئة استثمارية سليمة للبدء بتطبيق ستراتيجية النمو اللامتوازن الموضحة اعلاه، □ يث اثبتت تلك العقود فعاليتها في العديد من الدول وبالتالي نجحت في تخفيف العبئ عن موازنات الدول ، وعلى واضعي السياسات التنموية في العراق ان يسعوا من اجل ذلك.

5. لمعالجة الفساد بنوعيه الإداري والمالي وبصورة □ قيقية فأن ذلك يتطلب خطوتين اساسيتين هما :

- الخطوة الأولى تتطلب رادعا دينيا وسياسيا وقضائيا ،بدأً بالتوجيه والارشاد الديني ومرورا بالتشريعات القانونية لمجلس النواب المتعلقة بمكافحة الفساد وانتهاءً باستقلالية القضاء العراقي وتعاونه مع هيئات النزاهة والشفافية ومنظمات المجتمع المدني، وهذا من المؤكد سيجعل المؤسسات العامة والخاصة خالية من الملوثات الإدارية وجرائم الاختلاس والالتفاف على الاموال العامة ، مما يوفر ارضية مناسبة لرسم خطط تنموية بطموح شعبي وبمواصفات عالمية.
- اما الخطوة الثانية فهي ان تتبنى الحكومة انظمة وبرامج الكترونية، ومنها الحكومة الالكترونية باستخدام الشبكة العنكبوتية العالمية الانترنت في ربط جميع مؤسساتها ببعضها البعض، □ يث أنها ستضع المعلومة في متناول الأفراد بصورة سريعة وبدقة وشفافية عاليتين ، للأرتقاء بجودة الاداء والقضاء على المحسوبية ومكافحة الجرائم الوظيفية، كما أنها تقلل من تكاليف النقل وترفع انتاجية الموظف وتقلل من ضياع الوقت ودرجة الخطورة التي سيستفيد منها المواطن جراء انتقاله بين محافظة وأخرى في ظل الاوضاع الامنية السيئة في الوقت الراهن.

6. التوسع بأنشاءات المستشفيات والمراكز الصحية لاسيما التخصصية منها خاصة في القرى والنواحي وهذا ماينطبق ايضا على الابنية المدرسية والجامعات والمراكز التربوية ، نظرا لأهميتها في بناء ودعم الموارد البشرية التي تعتبر اهم اهداف عملية التنمية البشرية ،وفي نفس الوقت اهم واثمن مدخلات عملية التنمية الاقتصادية .
7. العمل على توسيع شبكات النقل وخاصة البري لما يمتاز من مميزات تتعلق بدرجة السرعة والسهولة والتكلفة والامان .
8. إنشاء مشاريع ومحطات تصفية وتوزيع الماء الصافي لكل مدن وارياف العراق ،واستقطاب شركات عالمية كفوءة من اجل الاستثمار في إنشاء محطات الكهرباء ، بما يؤدي الى إيجاد آلية من التوازن والعدالة في إنتاج وتوزيع الطاقة الكهربائية في جميع مدن العراق واريافه.
9. العمل على تحديث وتطوير قطاع الاتصالات في العراق ، من خلال التعاون مع الشركات العالمية العاملة في هذا المجال .
10. العمل على زيادة متوسط نصيب الفرد من (GDP) من خلال توفير الخدمات العامة للمواطن وامكانية الحصول عليها بسهولة وبنوعية جيدة ،فيجب ان يصل الماء والكهرباء الى الولاية السكنية من خلال الشبكة العامة وان تكون ساعات توفر الكهرباء اكثر من (16)ساعة يوميا،وان تكون الولاية السكنية متصلة بشبكة الصرف الصحي العامة ،وان يكون الطريق المؤدي للمسكن معبدا ومرصوفا،وان توضع النفايات في الحاوية الخاصة بها ويتم تجميعها من قبل عامل النظافة ،كما يجب ان تكون المناطق السكنية خالية من المخاطر الامنية ومن الملوثات البيئية كالدخان والغازات السامة والحشرات والقوارض والحيوانات المفترسة والمياه الراكدة والروائح الكريهة ،وبخلاف ذلك تعتبر الاسرة العراقية محرومة من خدمات البنى التحتية .

المصاوير

# الملاحق

المصاوير

الملحق (1) تطور المستلزمات الصحية في العراق للمدة (1990-2011)

السنة	عدد المستشفيات	عدد الاسرة الكلية	العيادات الاستشارية	العيادات الطبية الشعبية	المؤسسات الصحية الاخرى	عدد المختبرات	عدد الصيدليات	عدد سيارات الاسعاف
1990	177	31227	140	133	1112	156	1503	198
1991	177	30753	126	132	1044	194	1804	184
1992	167	26952	111	147	1135	215	1824	174
1993	185	27902	104	176	1189	239	1951	149
1994	190	27597	106	213	1190	289	2021	127
1995	197	29192	110	252	1163	332	2068	148
1996	198	29531	120	282	1210	361	2068	140
1997	198	29621	129	292	1291	403	2295	120
1998	196	30022	129	320	1338	432	2851	178
1999	197	29557	137	336	1350	450	3066	166
2000	204	29547	136	360	1380	585	3136	177
2001	208	28512	146	380	-----	-----	-----	191
2002	212	29087	146	345	1021	486	3538	-----
2003	217	31856	161	402	1394	631	3700	383
2004	218	32925	157	348	1478	538	3743	340
2005	224	33107	159	345	1492	599	3967	343
2006	219	33819	157	374	1605	598	3927	484
2007	215	34066	169	360	1704	598	3994	515
2008	212	31794	-----	334	1249	634	4441	-----
2009	234	33380	160	333	1585	-----	-----	2297
2010	235	4276	165	315	1747	-----	-----	2185
2011	327	43068	166	343	-----	-----	-----	2842
معدل النمو المركب %	2.4	1.2	0.6	3.8	1.8			11.2

المصدر : وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للاحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، المجموعة الاحصائية للسنوات(1990-2012 م).

ملاحظة / الإشارة ----- تعني لا تتوفر بيانات.

\* تم احتساب معدل النمو المركب لجميع البيانات الواردة في البحث وفق الصيغة الاتية:

$$R = [(X_t \div X_0)^{1/n-1} - 1] \times 100$$

حيث ان : R هي معدل النمو المركب ،  $X_t$  : قيمة المتغير في سنة الهدف ،  $X_0$  : قيمة المتغير في سنة الأساس ، n : عدد السنوات .

الملحق (2) تطور اعداد الكوادر الطبية في العراق للمدة (1990-2011م)

عدد الصيادلة	عدد اطباء الاسنان	عدد الاطباء العموم	عدد الاطباء الاختصاص	السنة
1552	1613	7569	1797	1990
1507	1543	7432	1736	1991
1482	1695	6972	1647	1992
1561	1656	6903	1884	1993
1659	1647	7085	2195	1994
1594	1746	6738	2243	1995
1836	1877	7680	2593	1996
1939	1941	8010	2778	1997
2006	2018	8155	2891	1998
2044	2093	7804	3028	1999
1957	2235	7572	3248	2000
1765	2286	8040	3402	2001
1634	2182	2312	3336	2002
2313	2785	10110	4632	2003
2531	3290	10821	5201	2004
2977	3659	11314	5474	2005
3448	3545	11111	5407	2006
3629	3376	10631	5203	2007
4399	3859	11512	5209	2008
5083	4249	12929	5722	2009
5675	4799	13529	6209	2010
6602	5904	16002	7277	2011
5.9	5.3	3	5.7	معدل النمو المركب %

المصدر : وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، المجموعة الاحصائية للسنوات(1990-2012 م).

الملحق (3) تطور كميات الماء الصافي والكهرباء المنتجة والمستهلكة في العراق للمدة  
(1990-2011م)

السنة	كمية الماء الصافي المنتجة (مليون م3)	كمية الماء الصافي المستهلكة (مليون م3)	كمية الكهرباء المنتجة (ك.واط/ ساعة)	كمية الكهرباء المستهلكة (ك.واط/ساعة)
1990	1627	1426	24000	22800
1991	1214	671	20810	16910
1992	1583	1231	25300	24116
1993	1762	1412	26300	25132
1994	1780	1533	28000	26848
1995	1883	1630	29743	28607
1996	1889	1592	30041	28607
1997	1895	1601	30339	29160
1998	2065	1762	30945	29160
1999	2172	1983	31563	29160
2000	2169	1832	31900	29160
2001	2327	2080	32251	30035
2002	2514	2260	33863	31537
2003	2723	2126	28340	26673
2004	5817	4762	32295	31594
2005	6136	5031	30400	22521
2006	5734	4689	33823	26950
2007	7162	6080	33237	21828
2008	8265	6827	36838	21789
2009	9195	8016	45607	32767
2010	9361	8162	50167	36758
2011	9543	8186	54240	42648

المصدر : وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، المجموعة الإحصائية  
للسنوات(1990-2012 م).

الملحق (4) يوضح اطوال الطرق المعبدة واعداد الركاب والمسافة المقطوعة للمدة(1990-2011م) في العراق

السنة	اطول الطرق المعبدة (كم)	عدد الحافلات الموجودة	المسافة المقطوعة (الف كم)	عدد الركاب (بالالف)	عدد السكان
1990	38874	1268	33179	133363	17890
1991	39195	1195	23798	91595	18419
1992	39730	1201	22943	87287	18949
1993	39735	1408	20083	92107	19478
1994	39767	1065	19301	139408	20007
1995	39793	1060	27078	279199	20536
1996	39795	678	74181	254950	21124
1997	39869	674	45108	279371	22046
1998	39918.5	900	58895	228486	22702
1999	39918.5	1011	33658	125083	23382
2000	39952	895	75013	149342	24086
2001	39967.5	1109	179965	90232	24813
2002	40008.5	1538	48299	127300	25565
2003	40156.5	1125	48299	10965	26340
2004	40301.5	1133	2606	8236	27139
2005	40301.5	1102	2280	8034	27963
2006	40463.5	1102	2723	5931	28810
2007	40755.5	1298	2148	5642	29682
2008	40820.5	1290	13409	5996	31895
2009	40987.5	1208	12097	6754	31664
2010	41261.5	999	14126	6981	32490
2011	56989.9	1635	14567	10000	33338
معدل النمو المركب %	1.5	1	(-3.2)	(-9.8)	2.5

المصدر : وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، المجموعة الإحصائية للسنوات(1990-2012 م).

الملحق (5) تطور اطوال خطوط السكك الحديدية وعدد القاطرات والمسافرين وكمية البضائع المنقولة في العراق للمدة (1990-2011م):

السنة	اطوال خطوط السكك الحديدية (كم 2)	عدد القاطرات			عدد المسافرين المنقولين (الف مسافر)	كمية البضائع المنقولة (الف طن)
		رئيسية	مناقلة*	المجموع		
1990	2389	291	145	436	3242	7508
1991	2389	291	145	436	1281	907
1992	2389	291	145	436	2360	3333
1993	2396	291	145	436	4841	4521
1994	2422	296	139	408	7734	5300
1995	2422	296	113	382	7392	3295
1996	2422	296	113	382	3787	2875
1997	2272	296	113	382	2816	2858
1998	2272	296	113	382	1948	2317
1999	2272	296	113	382	1274	2589
2000	2272	296	113	382	1006	2703
2001	2272	296	113	382	1002	3273
2002	2272	240	113	353	1248	5227
2003	2272	131	49	180	345	1269
2004	2272	157	49	206	63	439
2005	2272	187	48	235	6	234
2006	2272	187	53	240	13	259
2007	2272	106	60	166	4	165
2008	2272	126	45	171	107	432
2009	2370	87	49	136	220	644
2010	2607	62	35	97	212	99
2011	2627	50	35	85	178	660
معدل النمو المركب %	0.3	-6,8	-5,5	-6,3	-10,9	-9,2

المصدر : وزارة التخطيط والتعاون الانماني ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، المجموعة الإحصائية للسنوات (1990-2012).

\* مناقلة تعني عجلة تقوم بتوصيل القاطرات بالعربات داخل المحطة .

الملحق (6) تطور الاتصالات الثابتة في العراق للمدة (1990-2011)

الارقام الشاغرة	الارقام المشغولة	الهواتف الرئيسية **	عدد البدالات		السنة
			يدوية	طوعية *	
101210	712109	813319	188	149	1990
79506	564034	643540	145	118	1991
68561	606733	675294	130	125	1992
49543	630667	680210	125	124	1993
49950	649207	699157	128	123	1994
64969	638593	703562	129	123	1995
63976	639699	703675	131	123	1996
57039	650616	707655	131	123	1997
55950	649963	705913	126	123	1998
73699	651905	725604	112	143	1999
54368	677504	731872	84	178	2000
115534	757480	873014	77	193	2001
250946	851556	1102502	53	232	2002
203303	924971	1128274	51	228	2003
210297	987943	119840	43	235	2004
196.33	10399.5	1235838	38	247	2005
215427	2341311	1278225	41	247	2006
243821	1062290	1306111	37	255	2007
442913	1082300	2525123	29	265	2008
541740	1108396	1650136	29	277	2009
589658	1130933	1720591	27	288	2010
836409	1167915	2004324	26	305	2011
8,8	1,9	3,6	-7,6	2,9	معدل النمو المركب %

المصدر : وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، المجموعة الإحصائية للسنوات (1990-2012 م).

\* البدالات الطوعية تشمل (كروسيباروالكترونية ) وانواع اخرى مثل اللاسلكي ، يورات .

\*\* البيانات لا تشمل سعة البدالات الخاصة .

الملحق (7) تطور الناتج المحلي الاجمالي للمدة (1990-2011م)

السنة	الناتج المحلي الاجمالي بالاسعار الجارية العمود (1)	الناتج المحلي الاجمالي بالاسعار الثابتة العمود (2)	نصيب الفرد من الناتج المحلي الاجمالي بالاسعار الجارية العمود (3)	نصيب الفرد من الناتج المحلي الاجمالي بالاسعار الثابتة العمود (4)
1990	55926.5	28711.1	3126.1	1660.7
1991	42451.6	10682	2304.7	579.9
1992	115108.4	14163.5	6074.6	747.4
1993	321646.9	18453.6	16513.3	947.4
1994	1658325.8	19164.9	82887.2	957.9
1995	6695482.9	19571.2	326036.3	953
1996	6500924.6	21728.1	307750.6	1028.5
1997	15093144	26342.7	684620.5	1194.8
1998	17125847.5	35525	754376.1	1564.8
1999	34464012.6	41771.1	1473954.8	1786.4
2000	5021369.9	42358.6	2084767	1758.6
2001	41314568.5	43335.1	1665037.2	1746.4
2002	41022927.4	40344.9	1604651.9	1578.1
2003	29585788.6	26990.4	1123226.5	1024.6
2004	53235358.7	41607.8	1961581.4	1533.1
2005	73533598.6	43438.8	2629674.8	1553.4
2006	95587954.8	47851.4	331784.1	1160.9
2007	111455813.4	48510.6	3754996.7	1634.3
2008	157026061.6	51716.6	4923218.7	1621.4
2009	130643200.4	54721.2	4125922.1	1728.1
2010	162064565.5	57751.6	4988136.8	1777.5
2011	217327107.4	63650.4	6518900.5	1909.2
معدل النمو المركب %	39.1	3	35.7	0.5

المصدر : العمود (1،2): وزارة التخطيط ، دائرة الحسابات القومية، النشرة السنوية (1990-2012 م)، العمود (3،4): من اعداد الباحثة بالاعتماد على بيانات الملحق (7) .

الملحق (8) تكاليف اضرار الحرب على المحافظات والوزارات العراقية للسنوات من (2007/12/16) ولغاية (2012/12/13) (مليون دينار).

المحافظة العمود (1)	تكاليف اضرار الحرب العمود (2)	نسبة التكاليف % العمود (3)	الوزارة العمود (4)	تكاليف اضرار الحرب العمود (5)	نسبة التكاليف % العمود (6)
ديالى	229649715	0.48	وزارة التربية	36294317864	0.39
			وزارة الكهرباء	39184775449	0.42
الانبار	3108299000	6.56	وزارة العلوم والتكنولوجيا	13329013000	0.14
			وزارة الزراعة	238526241174	2.58
ذي قار	1890000000	3.99	وزارة الموارد المائية	32581860647	0.35
			وزارة الصناعة والمعادن	286298985957	3.10
ميسان	866474000	1.82	وزارة النفط	42306520895	0.45
بغداد	146687000	0.30	وزارة الصحة	39816078195	0.43
المنشي	6647635000	1.40	وزارة العدل	3858467110	0.04
البصرة	14676429260	30.9	وزارة العمل	2068439267	0.22
بابل	1533175000	3.23	وزارة النقل	873770541522	9.46
القادسية	2515260000	5.31	وزارة التخطيط	146096965447	1.58
نينوى	2126093000	4.48	وزارة الخارجية	16389270000	0.17
صلاح الدين	3275917000	6.91	وزارة التجارة	33451001781	3.62
			وزارة البلديات	12599503394	0.13
كركوك	584889432	1.23	وزارة الثقافة	24673202057	0.26
			وزارة الشباب والرياضة	63342300000	0.68
كربلاء المقدسة	176608684	0.37	وزارة الداخلية	85534679930	0.92
			وزارة التعليم العالي	449631957670	4.87
النجف الاشرف	15538504000	32.81	وزارة الاعمار	729928510450	7.91
			وزارة المالية	791777627028	8.58
واسط	24623000	0.05	وزارة الاتصالات	987696042274	10.7
			الكيانات المنحلة	2347565735250	25.44
			وزارة الدفاع	1498056463577	16.23
المجموع	53340244091	100	المجموع	9227456453138	100

المصدر: العمود (5،2): وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، المجموعة الإحصائية للسنوات (1990-2012 م)، العمود (6،3): من اعداد الباحثة بالاعتماد على بيانات الملحق (8).

ملاحظة: معظم البيانات الواردة في البحث لاتتضمن بيانات اقليم كردستان العراق ما عدا عام 1990م.

## **Abstract:-**

There is positive relationship between the services of infrastructure and economic development , because this services give rise to the efficiency of human resources ,also this services shall cut the cost of the productive projects and increase the production of commodities and services, also this lead to increase the (GDP) and the average of available income , therefor , from this principle ,we put our hypothesis .

So that , we analysis the services of infrastructure in Iraq and its effects on the average share of the individuals from GDP, Also our research discuss the main problems which is effect the economic development in Iraq , like the distruction of the infrastructure and the cost of rebuilding of infrastructure and the foreign dept , the situation of security and the managerial and financial corruption in Iraq, and we know effect is low because of the war with Kuwait and the economic backtrack and the short age in finance the infrastructure , so that the planners must give this objects increasingle role in ordre to obtain the final results which shall be give rise to the economic development .

**The researcher**

*Ministry of higher education and scientific research*  
*University of Karbala*  
*College of Administration and Economics*  
*Department of Economy*



**"The Economic analysis of the relationship  
between the supply of infrastructure services  
and the process of economic development –Iraq  
a model"**

*A Thesis Submitted by*

**Aya Mohammed Abd Ali Abbas**

*to the Council of the College of Administration and  
Economics - University of Karbala  
In partial Fulfillment of the Requirements for the Master  
Degree in Economics sciences*

*Supervised by*  
**Prof. Dr .kadhim A.Al-Battat**

**1436 A.H**

**2015 A.D**