

المشاريع المتعثرة و الخسائر الناتجة عنها نتيجة الاندثار/ قطاع الطرق والجسور في محافظة بابل

Distressed projects and losses resulting from extinction  
(Bandits and bridges in Babylon governorate)M. Yasser Sami Hussein Al-Jubouri <sup>1</sup>

Received

11/1/2023

Accepted

20/2/2023

Published

30/3/2023

**Abstract:**

Projects are the basic physical and organizational structures necessary for the operation of society or business, like as means of transportation such as roads, airports, railways, and means of communication such as the telephone network, mobile phone, Internet, and post, in addition to the sewage system and water installations. And how to measure the losses resulting from stopping projects and their reluctance and the productive life of a project in addition to clarifying the relationship between project delay and financial and social damages and what are the proposed solutions in order to complete projects as quickly as possible, and the importance of research stems from dealing with waste of money due to stalled or stalled projects and delaying treatments resulting from project privatization And his work, and in the intention of reaching the expected research goals, will be based on a number of Arabic and foreign references, research, and periodicals related to the subject of the research in question, as well as taking advantage of the Internet and applying the calculation of extinction on stalled projects, depending on the percentage of extinction and the productive age of the project, which includes the research community roads and palpation The housing estate and public property and its facilities included the research sample (opening Al-Muheet Street at 30 Street in the Saif Saad area, rehabilitation and realization of the basic design of the Wardiya Saif Saad road, a project for designing and implementing the entrance road to Hilla Najaf, opening and leveling streets with different lengths and widths and workshops for a rimcoat layer in the municipality of Al-Kifl, Establishment of the Al-Kifl Municipality Garage Project, a project to construct part of the green belt in Al-Kifl. The study period extended from 4/17/2012 to 12/30/2020. Financing advances for contractors when completing the completed bridges and the amounts of roads and bridges deducted in the Babylon passage are not actually funded for roads and bridges at least in the same governorate. As for the recommendations, they came to control the financial planning process and reserve funds according to their allocations and not to dispose of them in other areas and direct financing of the amounts deducted in the Babylon passage and collection Taken from load cars for roads and bridges.

**key words:** Stalled projects, losses ,extinction

**المستخلص :**

المشاريع هي البنى المادية والتنظيمية الأساسية اللازمة لتشغيل المجتمع أو الأعمال، مثل وسائل المواصلات كالطرق والمطارات والسكك الحديدية ووسائل الاتصالات كشبكة الهاتف، والجوال والإنترنت والبريد بالإضافة لنظام الصرف الصحي وتمديدات المياه و يسعى الباحث الى تحقيق اهداف البحث من حيث بيان مفهوم مشاريع البنى التحتية واهميتها والفائدة الناتجة عنها وكيفية قياس الخسائر الناتجة عن ايقاف المشاريع وتلكؤها والعمر الانتاجي لمشروع اضافة الى توضيح العلاقة بين تأخير المشاريع والاضرار المالية والاجتماعية وماهي الحلول المقترحة من اجل انجاز المشاريع بالسرعة الممكنة ، وتتبع اهمية البحث في معالجة هدر الاموال بسبب المشاريع المتوقفة او المتعثرة وتأخير المعالجات الناتجة عن تخصيص المشروع وعمله ، وفي نية الوصول إلى اهداف البحث المرتقبة سيتم الاعتماد على عدد من المراجع والبحوث والدوريات العربية والأجنبية المتعلقة بموضوع البحث المتناول ، فضلاً عن ذلك الاستفادة من شبكة الأنترنيت والقيام بتطبيق احتساب الاندثار على المشاريع المتعثرة ، بالاعتماد على نسبة الاندثار والعمر الانتاجية للمشروع ، يتضمن مجتمع البحث الطرق والجسور المتلكئة والممتلكات العامة ومرافقها وتضمنت عينة البحث ( فتح شارع المحيط بشوارع 30 في منطقة سيف سعد ، تأهيل وتحقيق التصميم الاساسي لطريق الوردية سيف سعد ، مشروع تصميم وتنفيذ طريق مدخل حلة نجف ، فتح وتسوية شوارع بأطوال واعراض مختلفة ورش طبقة راييم كوت في بلدية الكفل ، انشاء مشروع كراج بلدية الكفل ،مشروع انشاء جزء من الحزام الاخضر في الكفل وامتدت مدة الدراسة من 2012/4/17 ولغاية 2020/12/30 توصل البحث الى بعض الاستنتاجات كان من اهمها فهي غياب التخطيط المالي من حصر مبالغ المقاولات ورصدها في حسابها من اجل تمويل سلف المقاولات حين اكمال الذرعات المنجزة و مبالغ الطرق والجسور المستقطعة في مرور بابل لا تمول فعلياً للطرق والجسور على الاقل في نفس المحافظة اما التوصيات فجاءت بضبط عملية التخطيط المالي وحجز الاموال حسب تخصيصاتها وعدم التصرف بها في مجالات اخرى والتمويل المباشر للمبالغ المستقطعة في مرور بابل والجباية المأخوذة من سيارات الحمل من اجل الطرق والجسور .

**الكلمات المفتاحية :** المشاريع المتعثرة / الخسائر المالية / الاندثار

**المقدمة :** تعد المشاريع المتعثرة في العراق بصورة عامة وفي محافظة بابل بصورة خاصة من المشاكل العصرية التي يعيشها البلد وقد تناول البحث مجتمع الدراسة قطاع الطرق والجسور لأنه من اكثر المشاريع تعثراً والمنهجية الطريق العلمي الذي يتم على اساسه تحليل مشكلة البحث والتي تكمن في تأخير انجاز المشاريع او ايقاف العمل بها والخسائر الناتجة عنها والاضرار الاجتماعية التي تنتج عن ايقاف المشاريع او تأخير انجازها والتي تكون الخطوة الأولى لإنجاز البحث العلمي ، ومن ثم يتناول بعدها الهدف الذي يسعى إلى تحقيقه الباحث من خلال بيان مفهوم مشاريع البنى التحتية واهميتها والفائدة الناتجة عنها وكيفية قياس الخسائر الناتجة عن ايقاف المشاريع وتلكؤها والعمر الانتاجي لمشروع وتوضيح العلاقة بين تأخير المشاريع والخسائر الاقتصادية والاجتماعية وفي النهاية وضع الحلول المقترحة من اجل انجاز المشاريع بالسرعة الممكنة ، والفرضية التي سيقاول الباحث اثبات مدى صحتها في إطار أهمية الموضوع الذي يرتبط ارتباطاً مباشراً بالنشاط المصرفي والتنمية الاقتصادية تقوم على اساس وجود علاقة بين تأخير انجاز المشاريع والخسائر الاقتصادية والمالية وتم تقسيم البحث الى جانبين النظري والعملي واستعمال البيانات المالية والتوصل الى اسباب التلكؤ واهما عدم توفر التخصيصات المالية الخاصة بالمشاريع مما دل على وجود علاقة طردية بين تأخر المشاريع وزيادة الخسائر .

**المبحث الاول : منهجية البحث**

**أولاً - مشكلة البحث :** تكمن مشكلة البحث في الخسائر الناتجة عن تأخر المشاريع منها المادية المضرّة بأموال الدولة ومنها الاجتماعية المؤثرة على حياة الناس وعرقلة اعمالهم واعاقه سبل تنقلهم .

**ثانياً - اهمية البحث :** تتبع اهمية البحث في تسليط الضوء عن الخسارة المتحققة من تلكؤ المشاريع وتوقفها عن العمل واندثار المشاريع دون استخدامها وكيفية وضع الحلول لحل مشاكل تمويل المشاريع لتساعد الطرق والجسور في اكمال مشاريعها .

**ثالثاً - اهداف البحث /** يسعى الباحث الى تحقيق الاهداف الاتية :

1. بيان مفهوم مشاريع البنى التحتية واهميتها والفائدة الناتجة عنها .

2. قياس الخسائر الناتجة عن ايقاف المشاريع وتلكؤها والعمر الانتاجي لمشروع.

3. توضيح العلاقة بين تأخير المشاريع والخسائر الاقتصادية والاجتماعية .

4. وضع الحلول المقترحة من اجل انجاز المشاريع بالسرعة الممكنة .

**رابعاً - فرضية الدراسة /** تفترض الدراسة فرضيتين هما :

تفترض الدراسة زيادة الخسائر الناتجة عن توقف المشاريع بزيادة مدة توقفها عن العمل وانجازها .

**خامساً - مجتمع وعينة البحث :**

**مجتمع البحث :** يتضمن مجتمع البحث الطرق والجسور المملوكة في محافظة بابل .

**عينة البحث :** عينة البحث ( فتح شارع المحيط بشارع 30 في منطقة سيف سعد ، تأهيل وتحقيق التصميم الاساسي لطريق

الوردية سيف سعد ، مشروع تصميم وتنفيذ طريق مدخل حلة نجف ، فتح وتسوية شوارع بأطوال واعراض مختلفة ورش طبقة رايم

كوت في بلدية الكفل ، انشاء مشروع كراج بلدية الكفل ، مشروع انشاء جزء من الحزام الاخضر في الكفل ) .

**سادساً - الحدود المكانية والزمانية :**

الحدود المكانية : محافظة بابل لكثرة المشاريع المتعثرة في هذه المحافظة .

الحدود الزمانية : امتدت مدة الدراسة من 2012/4/17 ولغاية 2020/12/30 وهي مدة توقف المشاريع عن العمل .

**سابعاً: منهج البحث والأدوات المستخدمة:** في نية الوصول إلى الأهداف المرتقبة سيتم الاعتماد على عدد كبير من المراجع والبحوث

والدوريات العربية والأجنبية المتعلقة بموضوع البحث المتناول ، فضلاً عن ذلك الاستفادة من شبكة الأنترنت .

طرق الاندثار وفيه قمنا بتطبيق احد اساليب احتساب قسط الاندثار على المشاريع المتعثرة ، بالاعتماد على نسبة الاندثار والعمر

الانتاجية للمشروع .

**المبحث الثاني / الجانب النظري**

**أولاً / البنية التحتية :** هي البنى المادية والتنظيمية الأساسية اللازمة لتشغيل المجتمع أو الأعمال، مثل وسائل المواصلات كالطرق

والمطارات والسكك الحديدية ووسائل الاتصالات كشبكة الهاتف، والجوال والإنترنت والبريد بالإضافة لنظام الصرف الصحي وتمديدات

المياه و يمكن تعريفها بشكل عام على أنها مجموعة العناصر البنوية المترابطة لتوفير إطار دعم البنية التنموية الكاملة وهو مصطلح

هام للحكم على تنمية البلد أو المنطقة (Dagher and Ali, 2010: 11). البنية التحتية وهي مجموعة الوسائل، والأدوات

المستخدمة في تصميم، وبناء المرافق، والأماكن التي تتكوّن منها الأحياء، والقرى، والمدن كالأطرق، والحدائق العامّة، والتمديدات

الكهربائية، والشبكات المائية، والأنفاق، والجسور وغيرها من البنى التحتية الأخرى والتي تساهم في النهوض في المجتمع، وتطوير

الحياة العامّة نحو الأفضل، من خلال توفير العديد من الوسائل التي تقدم الكثير من المساعدات للأفراد (Sultani, and Ben

: 7 ( Azwi, 2015 ) .

ويرى الباحث بأن البنية التحتية أثرت على اقتصاد الدول بشكل ملحوظ، فقد ساهمت في دعم كافة القطاعات الاقتصادية عن طريق تزويدها بالعديد من المشاريع التنفيذية والتشغيلية والتي ساهمت في دعم الإنتاج الفردي، والصناعي وعملت على زيادة توفير فرص العمل للأفراد، كما أنها عملت على توفير من الإنفاق المحلي العام وخصوصاً بعد أن تمكنت من إنشاء الطرق التي ساعدت وسائل المواصلات على الحركة بطريقة صحيحة وسرعة عالية كما أنها عملت على إنشاء السكك الحديدية، والتي ربطت بين العديد من المدن، ووفرت في نفقات المواصلات، وشجعت على دور المشاريع الاستثمارية في النهوض بالمجتمع.

**ثانياً / أهمية الطرق وانواعها:** يعتبر قطاع النقل والمواصلات من القطاعات الناهضة جداً للاقتصاد الوطني لما يوفره من تأمين حركة نقل الركاب والبضائع على النطاقين المحلي والدولي وما يلعبه من دور رائد في دفع حركة الاقتصاد وتقديم الخدمات للقطاعات الإنتاجية والخدمية الأخرى، كما يوفر هذا القطاع فرصاً للاستثمار وإيجاد فرص للعمل فبواسطة الطرق تتمكن من نقل البضائع والسلع المصنعة والمستوردة من البلاد الأجنبية الى مراكز الاستهلاك في داخل البلاد وبواسطتها تتمكن من نقل البضائع والسلع المصنعة والمستوردة من البلاد الأجنبية الى مراكز الاستهلاك في داخل البلاد وبواسطتها ينقل الأشخاص من أي مكان في العالم الى مكان آخر (Rashid, and Karima, 14: 2018). فجميع هذه الأسباب أصبحت مشاريع الطرق من المشاريع المهمة في مجتمعنا الحاضر لا تنقص أهميتها عن كثير من المشاريع الحيوية الأخرى، وتتدرج مختلف أنواع الطرق من ذات السرعة العالية والحجم الكبير الى الشوارع المحلية بالمناطق الخلية التي تحمل حركة مرورية قليلة.

#### ثالثاً / التصنيف الوظيفي للطريق :

1. الطرق التجمع: وهي طرق شريانية مخصصة لخدمة المرور الطولي العابر بين المدن المتوسطة والمدن الكبرى ويسمح فيها بسرعات عالية للعبوات ويكون حجم المرور فيها مرتفعاً جداً ويمنع وصول الناس والسيارات من الجوانب الي هذه الطرق، ويتم الدخول والخروج من والى هذه الطرق من خلال نقاط محددة مدروسة ومتباعدة، بحيث تدخل المركبات أو تخرج تدريجياً دون تعرض المركبات الأخرى التي على الطريق الي الخطر أو الي التخفيض من سرعاتها.
2. الطرق الرئيسية: وهي طرق شريانية سريعة تستخدم للمرور الطولي العابر بين المناطق المختلفة وعبوراً الى المدن.
3. شوارع التجمع: وتستعمل هذه الطرق لربط شبكات الطرق الرئيسية مع الشوارع المحلية.
4. شوارع محلية: وهي طرق داخلية تستعمل أساساً لخدمة المرور المحلي وربط مواقع السكن أو الأعمال أو الممتلكات المجاورة.
5. حرم الطريق: هو كامل العرض المخصص للطريق بجميع أجزائه بالإضافة الي عرض إضافي يخصص للتوسع في المستقبل ويجب أن يكون هذا الحرم بعرض كاف لاستيعاب جميع أجزاء قطاعات الطريق المختلفة (Arab Planning Institute, 2003: 17)

**رابعاً / الطبوغرافية وطبيعة المنطقة:** يتوقف اختيار مسار الطريق على عوامل عديدة من أهمها طبوغرافية المنطقة التي سينشأ عليها الطريق حيث تؤثر طبيعة الأرض وتضاريسها علي جميع العناصر الأساسية في التصميم مثل الانحدارات والمنحنيات الأفقية والمنحنيات الرأسية ومسافات الرؤية وحتى نحصل على مسارات آمنة وبأقل التكاليف يجب توفير جميع البيانات المساحية الخاصة بموقع المشروع وكذلك نوع وطبيعة الأراضي المقترحة لمسار الطريق، حيث توفر هذه البيانات كماً هائلاً من المعلومات التي تتوقف عليها جميع أعمال التخطيط والتصميم لمشاريع الطرق وتشمل الأعمال المساحية التي تتطلبها عمليات تخطيط الطرق (UNOPS, 2018: 6).

#### خامساً / الموجودات الثابتة واندثارها

1. **الموجودات الثابتة:** تمثل الموجودات الثابتة الابنية والآلات والمعدات والسيارات الاراضي والطرق والجسور وغيرها.
- 1-1 **تعريف الموجودات الثابتة:** هي ممتلكات يتم الحصول عليها لغرض تسيير اعمال المنظمة لا لغرض بيعها ولها في العادة عمر انتاجي اكثر من سنة (Adam et al., 2000: 85) كما عرفها كيسو وويجات هي موجودات يتم تملكها لغرض استعمالها في ممارسة اعمال المنشأة ولا لهدف بيعها وتمتاز بعمر طويل الاجل يطبق عليه الاندثار وتعتبر موجود مادي ملموس

(Wiegandt and Keso, 1996: 419) اذ يمكن تعريف الموجودات الثابتة بانها الآلات والادوات التي يتم شرائها من اجل استخدامها في اعمال المنظمات والمنشات لغرض الانتاج والتشغيل وليس بهدف البيع وتمتاز بكونها موجود مادي ملموس .

1-2 : تصنيف الموجودات الثابتة : ويمن تصنيفها بصورة عامة الى صنفين هما :

1-2-1: موجودات مادية ملموسة : هي الموجودات التي تتمتع بكيان مادي ملموس كالمباني والآلات والسيارات والاراضي وغيرها (Darwish, 2010: 185) وتمثل كذلك الاصول الثابتة ذات العمر المفيد والتي من الممكن اهلاكها (Hajjaj et al., 2011: 498) .

1-2-2: موجودات مادية غير ملموسة : وهي الموجودات التي لها كيان مادي ولكن لا يمكن لمسها مثل العلامة التجارية ، شهرة المحل ، التأليف والنشر ، براءة الاختراع وغيرها (Darwish, 2010: 185) .

2 : هلاك او اندثار الموجودات الثابتة :الاهلاك هو تخفيض قيمة الاصول نتيجة الاستخدام او نتيجة التقادم ويمكن تقسيمه الى :  
1-2: اهتلاك مادي : ويقصد به توزيع قيمة الاصل الثابت على فترة الاستفادة من المنافع المستقبلية لهذا الاصل .

2-2 : استنفاد مادي : توزيع تكلفة الموارد الطبيعية على مدة الاستفادة من المنافع المستقبلية لهذه الموارد .

2-3: اطفاء مالي : توزيع تكلفة الاصول غير الملموسة ( مثل الشهرة وبراءة الاختراع ) على فترات الاستفادة من المنافع المستقبلية لهذه الاصول ( Abdel Nasser et al., 2011: 155) .

سادسا / اندثار الموجودات الثابتة وطرق احتسابها :هناك ثلاث طرق لاندثار الموجودات الثابتة وهي :

1. طريقة القسط الثابت : ويتم اعتراف بجزء متساوي من التكلفة الاصل كمصروف اهلاك في كل فترة من العمر المفيد للأصل ويتم احتساب بالطريقة التالية :

$$\text{التكلفة - القيمة المتبقية} \\ \text{القسط الثابت} = \frac{\quad}{\quad}$$

(Hajjaj et al., 2011: 505)

سنوات عمر المفيد

وتقوم هذه الطريقة على افتراض تناقص فوائد ومنافع الاصل بمعدل ثابت على طول العمر الانتاجي للأصل

( Abdel Nasser et al., 2011: )

(160)

2. طريقة القسط المتناقص : وهي من اكثر طرق الهلاك المعجل استخداما هي طريقة النسبة المئوية الثابتة من الرصيد المتناقص ويتم احتساب مصروف الهلاك السنوي بضرب معدل الهلاك المعجل في تكلفة الاصل التي لم يتم اهلاكها من خلال القانون التالي

مصروف الهلاك = القيمة الدفترية المتبقية \* معدل الهلاك المعجل

ويقدر معدل الهلاك المعجل بنسبة 200% وتكون القيمة الدفترية ( التكلفة - الهلاك المعجل )

(Basile et al., 2011: 508)

3. طريقة عدد الوحدات المنتجة : وتقوم هذه الطريقة على عدد الوحدات المنتجة او المسافة المقطوعة بالنسبة للسيارات خلال السنة وهي هلاكا" ثابتا لكل وحدة منتجة او مسافة مقطوعة وترتبط بين الهلاك وحجم النشاط اي استخدام الاصل وعادة ما يستخدم للقياس الوحدات المنتجة ويتم الاحتساب وفق القانون التالي

القيمة القابلة للاهلاك ( الكلفة - قيمة الخردة )

$$\text{مصروف الهلاك لوحدة النشاط} = \frac{\quad}{\quad}$$

حجم النشاط الاجمالي التقديري للأصل

(Abdel Nasser et al., 2011: 16)

هناك خمسة عوامل أساسية فعالة تمكّنك من التغلب على أزمة المشاريع المتعثرة: حدد مقاولون وخبراء اقتصاديون 5 عوامل لتخفيض نسبة المشاريع المتعثرة في السعودية من 30% إلى 10% والمتأخرة من 70% إلى 40% وهي نفس النسبة التي تضمنها برنامج التحول الوطني لوزارة الاقتصاد والتخطيط في 2020، لافتين إلى ضرورة دراسة أسباب التعثر لكل مشروع، ووضع خريطة طريق لإعادة تشغيل المشاريع المتعثرة بأقل قدر من الخسائر، وبالإمكان الاستفادة من هذه الخطوات في تطبيقها على المشاريع المتعثرة في البلد والاستفادة من تجارب الدول المجاورة والمتقدمة اقتصادياً وعمرانياً .

1 : حلول عملية :لفت الخبير الاقتصادي محمد الضحيان إلى أن تخفيض نسبة المشاريع المتعثرة والمتأخرة حتى 2020 يستلزم حلولاً عملية على أسس سليمة، لافتاً إلى أن الحل الأمثل للأخطاء السابقة وفي مقدمتها اعتماد السعر الأقل هو التفاهم مع المتعثرين حتى لو تطلب الأمر إعادة التمويل باشتراطات و ضمانات جديدة، لأن البديل لذلك يتطلب مبالغ أكبر، كما أن سحب المشاريع من المقاولين المصنفين بدون تعويضهم ليس في مصلحة الاقتصاد الوطني.

2 : الحل التوافقي :طالب عضو اللجنة الوطنية نائب رئيس لجنة المقاولين بغرفة الشرقية عبدالله الهزاع بإعادة التفاهم مع المقاولين ممن سحبت منهم المشاريع للوصول إلى حل يحد من الخسائر الإضافية التي يمكن أن تحدث نتيجة إعادة طرح مشاريع سبق طرحها، مشيراً إلى أن أي حلول أخرى ستكون مكلفة، وستطيل انتظار المستفيدين، ولفت الهزاع إلى أن 80% من شركات المقاولات الصغيرة تحولت إلى قطاعات أخرى وباعت معداتها لأسباب مختلفة منها تعثر المشاريع وارتفاع تكاليف العمالة، فيما خفضت شركات متوسطة أعمالها بنسبة 50%.

3 : فوائد للحل الودي :من جانبه طرح رئيس إحدى شركات المقاولات خليفة الضبيبي تساؤلاً حول سبب عدم وجود مشاريع متعثرة لدى المقاولين العاملين مع أرامكو وسابك وغيرها من الجهات التي لديها معايير واشتراطات واضحة والتزامات تجاه المقاول، مشيراً إلى أن أغلب أسباب التعثر تتعلق بتأخر وصول العمالة أو نقص عددها عن المطلوب أو مستوى أدائها وأشار إلى أربع فوائد لحل مشكلة التعثر ودياً:

3-1: تشغيل المشروع يستفيد منه المواطن.

3-2: يريح الدولة من عناء إعادة ترسيه مشاريع متعثرة .

3-3: يخفف الضغط على الطرق نتيجة التخلص من التحويلات.

3-4: الحفاظ على المقاول كقيمة وطنية .

4: التصنيف والتخصص :أشار الرئيس السابق للجنة المقاولين بغرفة الشرقية ناصر الهاجري وفقاً لما نشرته صحيفة " مكة " إلى أن الخطوة الأولى لإنهاء مشكلات التعثر هي الالتزام بمعايير محددة للمشاريع، أما المشاريع المتعثرة حالياً فلا مناص من فتح قنوات التواصل مع المتعثرين لحل المشكلة، فإذا كان سحب المشاريع من المقاولين الذين تعثروا في بداية المشروع منطقي فإن النظر في حلول توافقية مع من قطعوا شوطاً متقدماً في تنفيذ المشاريع هو الأفضل، مشدداً على ضرورة إيقاف اعتماد السعر الأقل في الترسية، وبيع المقاوله بكاملها لشركة أخرى أو لشركات في الباطن.

5 : سحب المشاريع ليس حلاً :وأشار عضو لجنة المقاولين عيسى الدوسري إلى أن نجاح وزارة الاقتصاد والتخطيط في مسعاها لا يتم إلا بإشراك أصحاب الشأن من المقاولين المتعثرين للنظر في إيجاد حلول مناسبة للمشكلات التي أدت إلى التعثر، فلا يمكن بالحلول الجزائية مثل الغرامات وسحب المشاريع إنهاء المشكلات المزمنة، لأن هذه الحلول استخدمت سابقاً، والحل الأمثل هو التفاهم مع كل مقاول حول الطريق الأفضل لإنهاء مشكلة تعثر مشروعه.

ويوجد خمس عوامل أساسية للنجاح وهي:

1- إنشاء جهات متابعه للمشاريع في المناطق التي توجد بها مشاريع متعثرة

2- وضع معايير فنية ومالية جديدة لإكمال المشاريع

3- التفاهم مع أصحاب المشاريع المتعثرة للوقوف على أسباب التعثر

- 4- إعطاء فرصة للمقاولين الجادين ممن تعثروا لأسباب خارجة عن إرادتهم  
5- الاستعانة بخبرات جهات تعتمد معايير للجودة في تنفيذ المشاريع

## المبحث الثالث / الجانب العملي

## اولا / جمع بيانات الجانب العملي :

من خلال البيانات التي تم الحصول عليها من محافظة بابل عن المشاريع المتعثرة والتي تعود اغلبها الى تأخر السلف المصروفة للمقاولين اضافة الى ضعف تفعيل الدور الرقابي على المقاولات وتأمين السلف

جدول رقم ( 1 ) يوضح احتساب الخسائر عن طريق قسط الاندثار ومجموع الخسائر لعينة البحث  
( Babil Governorate Projects Directorate): 2020

اسم المشروع	كلفة المشروع	نسبة منجزة	مدة الانجاز	تاريخ المباشرة والانتهاج	العمر الانتاجي	قسط الاندثار	عدد الاقساط	تاريخ اخر قسط	الخسائر المندثرة
فتح شارع المحيط بشارع 30 في منطقة سيف سعد	385,720,500	%77	390 يوم	2012/9/23 2013/10/23	15 سنة	19.800.319	7	2020/10/23	138.602.233
تأهيل وتحقيق التصميم الاساسي لطريق الوردية سيف سعد	740.099.000	%66	1110 يوم	2012/9/18 2013/10/18	15 سنة	49.339.933	5	2020/10/18	246.699.666
مشروع تصميم وتنفيذ طريق مدخل حلة نجف	17.965.102.000	%46.5	360 يوم	2012/9/6 2013/9/6	15 سنة	1.1197.673467	7	2020/9/6	8.383.714.267
فتح وتسوية شوارع بأطوال واعراض مختلفة ورش طبقة ريم كوت في بلدية الكفل	10.716.105.600	%91	300 يوم	2012/12/30 2013/10/30	15 سنة	714.407.040	7	2020/12/30	520.849.280
انشاء مشروع كراج بلدية الكفل	1.071.610.560	%61	300 يوم	2012/4/17 2013/2/17	15 سنة	71.444.070	7	2020/4/17	500.108.490
مشروع انشاء جزء من الحزام الاخضر في الكفل	506.228.000	%35	120 يوم	2014/2/11 2014/6/11	15 سنة	37.348.533	6	2014/6/11	224.091.200
المجموع									10.014.065.136

ثانياً / تحليل البيانات : من خلال الجدول اعلاه نلاحظ وباستخدام طريقة القسط الثابت ان مبلغ الخسائر المتحققة من توقف المشاريع او تلكوها والمقدر ب (10.014.065.136) عشرة مليار واربعه عشر مليون وخمسة وستون الف ومائة وستة وثلاثون دينار للمدة من 2012/4/17 ولغاية 2020/12/30 وهي تمثل خسائر فعلية كون المشاريع لم يتم الاستفادة منها اجتماعية واقتصادية وتبين العلاقة الطردية بين توقف المشاريع والخسائر حيث كلما تأخر المشروع زادت الخسارة بدفع قسط الاندثار لحين ان ينتهي العمر الانتاجي للمشروع دون استخدامه .

وبذلك يرى الباحث بصحة فرضية البحث التي اشارت الى زيادة الخسائر بزيادة توقف المشاريع عن العمل حيث كلما كانت مدة توقف المشروع اكثر زاد عدد اقساط الاندثار فزادت الخسائر .

## المبحث الرابع/ الاستنتاجات والتوصيات :

## أولاً / الاستنتاجات :

1. مرور عدت سنوات على المشاريع دون عمل وتراكم القسط المندثر دون انجاز الطرق والجسور للمشروع وعدم استفادة المواطن من المشاريع .
2. عدم استقطاب القطاع الخاص في انشاء مشاريع تخص الطرق والجسور واستحصال ايرادات من استخدامها .
3. ان اغلب المشاريع المحالة متوقفة بسبب تأخير السلف المالية المفروض صرفها للمقاولين وهذا ما اشارت اليه شعبية المشاريع في بابل .
4. غياب التخطيط الاستراتيجي في تنفيذ المشاريع وعدم اعارة الاهمية لسنوات الانجاز وتلكؤ المشاريع .
5. غياب دور قسم الرقابة والتدقيق في وضع المعالجات الرقابية لتخطي مشكلة توفر التخصيص المالي حيث مرت عدة سنوات دون انجاز المشروع علما ان المشاريع متوقفة قبل العجز المالي لسنة 2014 .
6. مبالغ الطرق والجسور المستقطعة في مرور بابل لا تمول فعلياً للطرق والجسور على الاقل في نفس المحافظة .
7. ان مبالغ الخسائر الناتجة عن توقف المشاريع والمترتبة من قسط الاندثار السنوي للمشروع اكبر من قيمة عجز تمويل المشروع .

## ثانياً / التوصيات :

1. معالجة المشاريع المتوقفة من خلال محاسبة المسؤول عن صرف تخصيصات المقاولات ومحاسبة المسؤول عن التلكؤ الحاصل في انجاز المشاريع .
2. اشراك القطاع الخاص باستثمار الطرق والجسور وانشاءها مقابل اجور رمزية تأخذ من استخدام هذه الطرق عن طريق المواطنين والتي تعتبر ايراد لتمويل كلفة هذه المشاريع الخاصة اسوة بتجارب الدول المجاورة تركيا والسعودية .
3. ضبط عملية التخطيط المالي وحجز الاموال حسب تخصيصاتها وعدم التصرف بها في مجالات اخرى .
4. وضع التخطيط الاستراتيجي الصحيح لمدة انجاز المشاريع واماكنها وكيفية ادارة تنفيذها دون تلكؤ او خلل فني .
5. تفعيل دور الرقابة والتدقيق وعملية تنظيم المقاولات والتأمين على سلف المقاولين ومبلغ المقاوله في شركات التأمين او القطاع المصرفي .
6. التمويل المباشر للمبالغ المستقطعة في مرور بابل والجباية المأخوذة من سيارات الحمل من اجل الطرق والجسور والتي تستقطع بشكل يومي بموجب وصلات رسمية في دوائر المرور والسيطرات الامنية الرئيسية للمحافظة.
7. مراعاة اهمية الاستفاده من هذه المشاريع ودخولها للخدمة وانجاز الطرق والجسور لمشاريعها واستفاده المواطن منها وتحقيق المنفعة الاقتصادية والاجتماعية لهذه المشاريع .

## المصادر :

## الكتب العلمية:

- 1-Dr. Makram Abdel-Masih Basili, Dr. Muhammad Abdel-Qader Al-Disti and Dr. Ahmed Hamed Hajjaj, Accounting as a Basis for Business Decisions, Mars Publishing House, Saudi Arabia, 2011.
- 2- Dr. Abdel Nasser Ibrahim and Ihab Nazmi Ibrahim, Intermediate Accounting, Dar Al Maysara for Distribution and Publishing, Amman: 2011.
- 3- Adam Yuhanna and Saleh Rizk, Financial Accounting, Al-Hamid Bookshop for Publishing and Distribution, Jordan / Amman: 2000.
- 4- 1. Jerry, Jannat, and Donald Keso, Intermediate Accounting, translated by Dr. Kamal El Din Saeed, Mars Publishing House, Saudi Arabia / Riyadh: 1996.
- 5- Darwish Al-Sayed, Principles of Financial Accounting, Dar Safaa for Publishing and Distribution, Jordan: 2010.
- 6- 1. Hajjaj, Dr. Ahmed Hamed, Dr. Mohamed Abdel Qader Al-Disti, Dr. Makram Abdel-Masih Basili, Accounting as a Basis for Business Decisions, Mars Publishing House, Saudi Arabia: 2011.

7- Rashid, Farah and Karima, Karima, (Partnership between the public and private sectors - a modern management tool in public utilities and the establishment of infrastructure projects) Water supply infrastructure as a model, Al-Yazouri Scientific House for Publishing and Distribution: 2018.

#### **Journals:**

- 1- Dagher, Mahmoud Mohamed and Ali, Mohamed Ali, public spending on infrastructure projects and its impact on economic growth in Libya, Arab Economic Research Journal, Issue 5: 2010.
- 2-Salatni, Hajar, Ben Azwi, Mohamed Sharif, Supporting small and medium enterprises through public investment spending on infrastructure, Journal of Economic and Financial Research, No. 3, University of El-Bouaghi: 2015.
- 3- Arab Planning Institute, Infrastructure Privatization, Issue Eighteen, Second Year, Kuwait, June: 2003.

#### **foreign sources:**

1. UNOPS- A Fast Track Analysis of infrastructure provision in Palestine, Outcomes from the ITRC/UNOPS collaboration, Revision date: 2 March : 2018.