

MEASURING THE IMPACT OF THE TRANSPORTATION SECTOR ON ECONOMIC GROWTH IN IRAQ FOR THE PERIOD 2010-2021

Lecturer. Mustafa Abdullah Mohammed

Southern Technical University / Management Technical College

m.abdulla@stu.edu.iq

Dr. Abbas Ali Mohammed

Al Maaqal University / Administration & Economics College

Ma425770@gmail.com

Abstract

The public transport sector in Iraq (land, sea and air) occupies great importance in service, commercial and international activities as it is the basic pillar of any economy and for its great impact on growth and prosperity in other economic sectors and activities, which is reflected in increasing its contribution to the gross domestic product and increasing the volume of state revenues. In order to demonstrate and analyze the relationship between economic growth and the revenues of the transport sector, statistical and economic analysis was used. The results of the analysis showed that there is a positive relationship between maritime transport revenues and economic growth, but the effect (land transport revenues and air transport revenues) was weak and limited through analysis on Economic growth.

Keywords: transport sector, land transport, air transport, maritime transport, economic growth gross domestic product.

المستخلص

يحتل قطاع النقل العام في العراق بأنواعه البري والبحري والجوي أهمية كبيرة في الأنشطة الخدمية والتجارية على الصعيدين المحلي والدولية باعتباره الركيزة الأساسية لأي اقتصاد ولتأثيره الكبير على النمو والتطور في القطاعات الاقتصادية المختلفة , مما ينعكس على زيادة مساهمتها في الناتج المحلي الاجمالي وزيادة حجم الإيرادات للدولة . من اجل بيان وتحليل العلاقة بين إيرادات قطاع النقل والنمو الاقتصادي تم والاحصائي ووضحت نتائج التحليل الى وجود علاقة موجبة بين إيرادات الاستعانة بالتحليل الاقتصادي النقل البحري و النمو الاقتصادي الا ان تأثير (إيرادات النقل البري، وإيرادات النقل الجوي) كان ضعيفاً ومحدوده من خلال التأثير على النمو الاقتصادي.

الكلمات المفتاحية : قطاع النقل , النقل البري , النقل الجوي , النقل البحري , النمو الاقتصادي , الناتج المحلي الاجمالي

المقدمة :

يعد قطاع النقل من اهم القطاعات ولمختلف جوانب الحياة الاقتصادية والاجتماعية باعتباره الركيزة الأساسية لأي بلد ولتأثيره الفاعل على النمو والتطور في القطاعات والأنشطة الاقتصادية المختلفة . اذ يلعب دوراً

مهما في دفع عجلة الاقتصاد وتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية بعد ان تزداد القدرة التنافسية في تحقيق النمو الاقتصادي. فهو يشكل حلقة وصل بين مراكز الانتاج والاستهلاك فضلا عن دوره الفاعل في التجارة فهو عنصر ذو اهمية بالنسبة للنمو الاقتصادي والذي يعد من الاهداف الرئيسية التي تسعى كل دول العالم الى تحقيقها باختلاف انظمتها الاقتصادية .

يتمتع العراق بموقع جغرافي جيوسراتيجي كونه يمثل حلقة وصل بين دول جنوب و جنوب شرق اسيا من جهة الشرق واوربا من الغرب وقد شكل قطاع النقل في العراق بمختلف انواعه الجوي والبري والبحري اهمية كبيرة في نمو الانشطة الاقتصادية للبلد بمجمله مما ينعكس ذلك على المساهمة الكبيرة التي يقدمها هذا القطاع في نمو الناتج المحلي الاجمالي وفي زيادة حجم ايرادات الدولة بشكل مباشر او غير مباشر , فهناك علاقة قوية متبادلة بين النمو الاقتصادي للدولة ومستوى تطور قطاع النقل فيها الامر الذي جعل من دراسة اهمية هذا القطاع امراً في غاية الاهمية لما له من تأثير ملموس على مساهمته في الناتج المحلي الاجمالي وانعكاس ذلك على النمو الاقتصادي .

اولاً : مشكلة البحث : تكمن مشكلة البحث في ضعف فاعلية قطاع النقل العام في العراق بمختلف انواعه الجوي والبري والبحري اذ لم يشهد مسار تطور الايرادات التي يحققها هذا القطاع نمواً كبيراً مما ادى الى ضعف اسهامه في نمو الناتج المحلي الاجمالي على الرغم من اهميته المباشر وغير المباشر على المستوى الاقتصادي والاجتماعي, فضلاً عن ضعف دور القطاع الخاص في هذا المجال وعدم توجيه الاستثمارات الى هذا القطاع المهم والحيوي .

ثانياً : اهمية البحث : تأتي اهمية البحث من خلال تسليط الضوء على الدور الذي يمكن ان يلعبه قطاع النقل في تحقيق النمو والتنمية في العراق وذلك من خلال اسهامه في تطوير وتوسيع عملية التبادل التجاري فضلاً عن مساهمته في زيادة حجم الايرادات المالية وهو ما يؤدي الى زيادة مساهمته في الناتج المحلي الاجمالي وتنمية القطاعات الاقتصادية الاخرى .

ثالثاً : هدف البحث : يهدف البحث الى

- 1- الاطلاع على اهمية النمو الاقتصادي لمختلف جوانب الحياة سواء الاقتصادية ام الاجتماعية
 - 2- التعرف على مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي .
 - 3- قياس وتحليل العلاقة بين قطاع النقل والنمو الاقتصادي في العراق وبيان درجة التأثير بينهما .
- رابعاً : فرضية البحث :** ينطلق البحث من فرضية مفادها : وجود علاقة سببية بين مساهمة قطاع النقل في رفع معدلات النمو الاقتصادي في العراق . وكما موضح في الفرضيات الاتية
- 1- هنالك علاقة طردية ذات دلالة احصائية بين ايرادات النقل الجوي والنمو الاقتصادي في العراق .
 - 2- هنالك علاقة طردية ذات دلالة احصائية بين ايرادات النقل البري والنمو الاقتصادي في العراق .
 - 3- هنالك علاقة طردية ذات دلالة احصائية بين ايرادات النقل البحري والنمو الاقتصادي في العراق .
- خامساً : هيكل البحث :** ان اظهر العلاقة بين قطاع النقل والنمو الاقتصادي في العراق يكون من خلال الاتي :

المطلب الاول : الاطار المفاهيم للنقل والنمو الاقتصادي .

المطلب الثاني : مساهمة قطاع النقل في النمو الاقتصادي .

المطلب الثالث: النموذج القياسي لتحديد اثر قطاع النقل على النمو الاقتصادي في العراق

الاستنتاجات والتوصيات

المطلب الاول: الاطار المفاهيم للنقل والنمو الاقتصادي .**اولا : مفهوم واهمية قطاع النقل:**

1- المفهوم الاقتصادي للنقل - يعد النقل من المتطلبات الاساسية لكل المجتمعات وهو عبارة عن نشاط خدمي ذات ابعاد اقتصادية واجتماعية فضلا عن ذلك هو احد مصادر الرفاهية وعامل من عوامل تحسين مستوى معيشة الافراد. بالرغم من وضوح اهمية النقل للوهلة الاولى الا ان اراء المختصين تباينت واختلفت , ويمكن تلخيص اهم الاراء التي تناولت موضوع النقل .

اذ يعرف بأنه احد فروع النشاط الاقتصادي والاجتماعي والخدمي وهو يرتبط بحركة الاشخاص والسلع والخدمات من مكان لآخر باستخدام وسائل نقل مختلفة على وفق متطلبات الانتاج الاجتماعي، المرتبط بتقسيم العمل ومستلزمات اشباع الحاجات المادية والاجتماعية للسكان متجاوزا المسافة الزمانية والبعد المكاني بهدف خلق المنافع او زيادتها او تطويرها وهو يساعد في توحيد السوق وتوسيع العمران ويسهل عملية التبادل للحياة الاجتماعية والتواصل الحضري , او " انه مجموعة الطرق والاساليب والوسائط والتكنولوجيا والايادات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف الى تحويل الانسان وانتاجيته من مكان لآخر " (مسعودي , 2019 : 16) "يذهب الى انه عبارة عن خدمة اوجدت لإيصال مراكز الانتاج (BIRD) البنك الدولي للإنشاء والتعمير كما يعرف بأنه والمناطق الالهة السكان ببعضها البعض او مع مراكز الاستهلاك" (ادلر : 1970 : 7) . مجموعة الخدمات الانتاجية المنظمة لحاجات الاقتصاد , ويعرف كذلك انه على الاغلب خدمة وسيطة ووسيلة الى هدف دون ان يكون هدفا بحد ذاته ويكون الهدف المقصود تغييرا في الموقع سواء بالنسبة للأفراد او اما الامم المتحدة فقد اوردت تعريفا مختلفا نوعا ما اذ تقول ان النقل عبارة الضائع (عبدالكريم , 2009 : 5) . عن نظام حركة الناس والسلع والمرافق والوسائل اللازمة للقيام بذلك اي نقل الاشخاص وشحن الاحمال المادية والسلعية (زهدي , 1979 : 65)

يمكننا من خلال المفاهيم المتعددة للنقل القول على انه نشاط اقتصادي خدمي ذات طابع انتاجي الذي يهدف الى تسهيل انتقال الاشخاص والمنتجات من مكان الى اخر باستخدام وسائل نقل مختلفة ويسعى للاستخدام الاقتصادي الامثل لمستلزمات النقل من وسائط وطرق وشبكات فضلا عن اختصار الوقت الذي تتطلبه هذه الحركة محققا خلق المنافع المادية والزمانية والمكانية . ويمكن تقسيم النقل الى ثلاثة انواع رئيسية وعلى النحو التالي : (مسعودي , 2019 : 16) .

1- النقل البري : يحتل الاهمية النسبية الاولى بين وسائل النقل من حيث كمية البضائع المنقولة ويتضمن نشاطات النقل داخل المدن وخارجها من خلال النقل بالـ(الحافلات , السيارات , الشاحنات) , او السكك الحديدية (القطار , المترو , الترامواي ... الخ) وذلك وفقا لغرض نشاط النقل (الركاب , البضائع) ويتميز هذا النوع بالكميات الكبيرة المنقولة وانخفاض الكلفة والسرعة .

2- النقل الجوي : يعتمد هذا النوع على الطائرات لنقل الركاب والبضائع بين المدن او الدول ويمتاز باختصار الوقت والسرعة في النقل مقارنة بالأنواع الاخرى ويعمل على نقل الاشخاص والبضائع ولاسيما سريعة التلّف والمرتفعة القيمة.

3- النقل البحري : يتضمن هذا النوع من النقل نوعين النقل البحري والنهري , اذ يعتمد على المركبات المائية كوسيلة نقل : السفن والقوارب .. الخ , ويمتاز بانخفاض الكلفة والقدرة على نقل كميات كبيرة جدا من البضائع. مما تقدم يمكننا القول ان النقل هو ذلك النشاط الذي يهدف الى تسهيل انتقال الافراد والبضائع من مكان الى اخر بوسائل نقل مختلفة (النقل البري – النقل البحري – النقل النهري) , اذ يمثل هذا القطاع بأنشطته المختلفة الدعامية الاساسية للتقدم والنمو فلا يمكن تحقيق النمو المتوازن بين قطاعات الاقتصاد دون توفير

احتياجات بقية القطاعات الاقتصادية من نشاط النقل فهو من القطاعات الاستراتيجية التي تدعم الهيكل الاقتصادي والاجتماعية للبلاد .

يعد قطاع النقل احد اهم القطاعات المهمة في التنمية الشاملة, وهو ما اكده الاقتصادي **2- اهمية النقل** - البريطاني الفريد مارشال عندما اوضح ان اهم ثورة تكنولوجية في العصر الحديث هي الثورة التكنولوجية في قطاع النقل (بوزيدي , 2021 :20) بالتالي فإن الدور الذي يلعبه قطاع النقل على المستوى الاقتصادي والاجتماعي لكل دولة لا يمكن تغافله أو التغاضي عنه، فالنمو والتطور اللذان يتحققان في هذا القطاع يمتد تأثيرهما ليشمل جميع القطاعات الاخرى، وبالتالي هناك ارتباط قوي بين النمو الذي يحصل في هذا القطاع وبين نمو مختلف القطاعات الاقتصادية , وينعكس هذا كله في المساهمة الكبيرة التي يقدمها هذا القطاع في نمو الناتج المحلي الاجمالي وفي زيادة العوائد المالية للدولة سواء كان ذلك بشكل مباشر أم غير مباشر. ويمكن اظهار جزء من اهميته في الاتي :

- 1- تأتي اهمية قطاع النقل على مستوى الاقتصاد القومي من خلال ربطه المباشر بين القطاعات الانتاجية المختلفة (سواء كان ذلك عموديا او افقيا) اذ يعمل على تزويد الانشطة بالمواد الاولية الاساسية في العملية الانتاجية والتي تتطلب السرعة والامان والاقتصاد في حجم الخدمة المطلوبة .
- 2- يعد قطاع النقل احد اهم القطاعات المؤثرة على التنمية الاقتصادية في أي دولة وخاصة في القطاع الصناعي كونها تؤثر في توطين الصناعة من ناحية اختيار مراكز الانتاج ومنافذ التوزيع
- 3- ان لقطاع النقل دور فعال في تكوين الناتج المحلي الاجمالي ومن ثم على النمو الاقتصادي فكلما توفرت الظروف الملائمة لهذا القطاع كلما انعكس ذلك بشكل ايجابي في زيادة حجم الانتاج وقيمة الناتج المحلي وهو ما ينعكس بشكل ايجابي على الميزانية العامة للدولة . (مسعودي , 2019: 27)
- 4- المساهمة في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي المادي والبشري اذ تعمل خدمات قطاع النقل على تسهيل عملية انتقال المعرفة التكنولوجية التي تسهم بدورها في زيادة الطاقة الانتاجية التي بدورها تؤثر في معدلات النمو .
- 5- المساهمة في تحسين ميزان المدفوعات من خلال زيادة الطاقة التصديرية وتحقيق مزيد من الايرادات (العملات الصعبة) للبلاد فضلا عن توفير الواردات من السلع التي توجه الى الاستهلاك او الى العمليات الانتاجية .
- 6- القدرة على تحقيق التكامل الاقتصادي من خلال توفير مستلزمات الانتاج والانشطة الاقتصادية وتوسيع الاسواق القائمة او ايجاد اسواق جديدة كما يعمل على تمكين المستهلكين من التمتع بالسلع التي لا يمكن الحصول عليها الا عند نقلها من مناطق بعيدة نتيجة لعدم توفرها بسبب عدم توفر المواد الخام او المهارات او لأسباب متعلقة بتكاليف الانتاج . (حريز , 2011: 13-17) .
- 7- المساهمة في توفير فرص العمل اذ يعد العنصر البشري الاساس الذي تقوم عليه عملية النقل , وتطبق الغايات المنبثقة عن هذا الهدف على قطاع النقل لمساهمته في توفير فرص العمل من خلال الاستثمارات التي تتطلب الايدي العاملة في المؤسسات الصغيرة والمتوسطة ومن ثم تحقيق النمو الاقتصادي.

ثانيا : مفهوم النمو الاقتصادي وانواعه

تعددت مفاهيم النمو الاقتصادي تبعاً لاختلاف وجهات النظر الكتاب والباحثين, ويمكن تلخيص اهم التعريفات التي تناولت هذا المفهوم , فمنهم من عرف النمو الاقتصادي بأنه " قدرة الاقتصاد على الانتاج عبر الزمن " او هو الزيادة في معدل الناتج المحلي الاجمالي ومعدل نصيب الفرد من الناتج المحلي الاجمالي (سلمان , 2015 :279) . ويعرف ايضا بأنه " الزيادة السنوية في الناتج المحلي الاجمالي بشكل يحقق زيادة في الدخل الحقيقي

بمعنى آخر ان معدل النمو في الناتج المحلي الاجمالي لابد ان يفوق معدل نمو السكان " (علي , 2020 : 188) . ويرى سامويلسون ونوردهاوس ان النمو الاقتصادي هو الزيادة في الناتج المحلي الاجمالي في ظل التشغيل الكامل للموارد , اذ لابد من توفر العوامل الاربعة للنمو الاقتصادي وهي الموارد الطبيعية والبشرية وتكوين رؤوس الاموال والتكنولوجيا والابتكارات (سلمان , 2015 : 279) وتتصف عملية النمو بالاستمرارية على المدى الزمني البعيد فضلا عن شمولها مقادير اقتصادية معينة وحدثها من خلال الزمن فهي تحتوي على عنصر الزمن وتتصف بالحركة والديناميكية لان فيها خاصيتين من خواص الحركة هما التغير والزمن (عبدالرضا , 2013 : 69) وهنالك مقاييس ومؤشرات تعبر عن النمو الاقتصادي من اهم هذه المقاييس هو نمو نصيب الفرد من اجمالي الناتج المحلي كونه يعبر عن مستوى المعيشة والرفاهية للأفراد ويحسب نصيب الفرد من اجمالي الناتج المحلي من خلال قسمة الناتج المحلي الاجمالي على عدد السكان (محمد , 2022 : 121) . بالتالي فانمو الاقتصادي يعني تحقيق زيادة مستمرة في نمو نصيب الفرد من اجمالي الناتج المحلي مع مرور الزمن وهذه الزيادة تنعكس من خلال تحسين المستوى المعيشي للأفراد فضلا عن العدالة في التوزيع . من خلال ما سبق يتضح ان النمو الاقتصادي هو مفهوماً كمياً يعبر عن قدرة الاقتصاد على زيادة انتاج السلع والخدمات في عبر الزمن اي زيادة مستمرة في انتاج الثروات المادية يرافقها زيادة في دخل الفرد الحقيقي وبشكل يحقق التطور الاقتصادي . وعليه فان النمو الاقتصادي هو مؤشر عن كمية التغير في الناتج المحلي الاجمالي والدخل الفرد الحقيقي بمعنى يجب ان تكون الزيادة في الناتج المحلي الاجمالي ممتدة لفترة زمنية طويلة وليست لفترة قصيرة محدودة .

انواع النمو الاقتصادي : يمكن التمييز بين ثلاثة انواع من النمو :

- 1- النمو التلقائي : هو ذلك النوع من النمو الذي يحدث بشكل عفوي دون تخطيط علمي مسبق ويتطلب هذا النوع من النمو مرونة كبيرة في الاطار الاجتماعي لكي تتفاعل المتغيرات الاقتصادية بشكل تلقائي دون الاعتماد على الخطط الاقتصادية بحيث يمكن له ان ينتقل من قطاع الى اخر عن طريق اثر المضاعف او المعجل وهو ما سارت عليه الدول المتقدمة (علي , 2020 : 189) .
- 2- النمو العابر : هو ذلك النوع من النمو الذي يكون نتيجة بروز بعض العوامل الطارئة الداخلية او الخارجية للبلد حيث انها سرعان ما تزول وبزوال تلك العوامل يزول معها النمو اي انها لا تتصف بالاستمرارية ويحدث هذا النمو غالباً في الدول النامية استجابة لبعض الظروف الطارئة (عبد الرضا , 2013 : 71) .
- 4- النمو المخطط : هو ذلك النوع من النمو الذي يحدث بتدخل الدولة من خلال وضع عملية تخطيط علمي شامل لموارد واحتياجات البلد ويعتمد في استمراره على واقعية اهداف الخطة الشاملة وفعالية تنفيذها ومتابعتها (عبد الرضا , 2013 : 71) .

المطلب الثاني: دور قطاع النقل في تحقيق النمو الاقتصادي في العراق .

اولاً : معدل النمو للناتج المحلي الاجمالي في العراق .

تأتي الاهمية الاساسية للناتج المحلي الإجمالي كونه احد المعايير لقياس انتاج الدولة من السلع والخدمات ويعرف هو قيمة السلع والخدمات النهائية (التامة الصنع) المنتجة داخل الحدود الجغرافية للبلاد خلال مدة زمنية عادة ما تكون سنة او هو القيمة المضافة لجميع المنشأة العاملة في الانشطة الاقتصادية المختلفة في الاقتصاد (العاني

(2022 : 437) كما يعد أحد المؤشرات المهمة التي يمكن من خلاله قياس مقدار التنويع الاقتصادي والنمو أو الركود ويعبر عن مستوى الأداء الاقتصادي للدولة ومدى نموه وتطوره , إذ تشكل اتجاهات تطور الناتج المحلي الإجمالي أساس التقدم الحاصل في الاقتصاد وينعكس على تطور الدخل القومي , لذا فإن تحليل الناتج المحلي الإجمالي ومعدل نموه يعد من النقاط الأساسية لمعرفة سرعة نمو هذا الاقتصاد وما يمتلكه من طاقات إنتاجية (مادية وبشرية) إذ سيتم التعبير عن النمو الاقتصادي بالتغير الحاصل في قيمة الناتج ويمكن معرفة هذا المعدل من خلال الجدول (1) إذ يتسم الاقتصاد العراقي بأنه اقتصاد ريعي يعتمد اعتماداً بنسبة عالية على العوائد النفطية على الرغم من توجه الدولة باتجاه تنويع مصادر الدخل وهو ما يحقق القوة للاقتصاد ويسهم في خلق قطاعات إنتاجية جديدة تحقق النمو والتطور, إذ نلاحظ من بيانات الجدول ان الناتج المحلي الإجمالي يشكل الجزء الأكبر منه قطاع النفط الخام إذا زاد الناتج المحلي الإجمالي من 136,648 مليار دولار عام 2010 الى 181,712 مليار دولار عام 2011 أي حقق زيادة بحدود 45,064 مليار دولار , الأمر الذي جعل معدل النمو يصل الى 32.9% وباستبعاد قطاع النفط الخام نلاحظ ان مقدار الزيادة في الناتج هي 9,555 مليار دولار , واستمرت الزيادة في الناتج المحلي الإجمالي لتبلغ 222,830 مليار دولار عام 2013 وبمعدل نمو بلغ 6.1% ويعود سبب هذا الارتفاع الى زيادة إنتاج النفط الخام إذ ارتفع من 2.358 مليون برميل/يوم عام 2010 الى 2.652 مليون فضلاً عن ارتفاع العوائد النفطية نتيجة ارتفاع أسعار النفط الخام (19 : OPEC, 2010, 2011) برميل/يوم في الأسواق العالمية بسبب توقف تصدير النفط الليبي مما دفع أسعار النفط الخام إلى الارتفاع بحوالي 39% بالمقارنة مع عام 2010 إذ ارتفعت أسعار النفط العالمية من 75 دولار للبرميل عام 2010 الى 104 دولار , ثم اخذ الناتج المحلي الإجمالي بالانخفاض عام 2014 (25 : OPEC, 2010, 2011) للبرميل عام 2011 بسبب انخفاض أسعار النفط الى مستويات متدنية بلغت نحو 50 دولار للبرميل مما أدى الى توقف المشاريع التنموية وتلك في تنفيذ العديد من المشاريع الخدمية والاستثمارية لعدم تسديد المستحقات المالية للمقاولين (شبيب , 2021) وكذلك اضطراب الأوضاع الأمنية والتي استمرت للأعوام 2015, 2016 فقد شهد الاقتصاد العراقي ركوداً واضح في أغلب الأنشطة الاقتصادية إذ بلغ الناتج المحلي الإجمالي 219,348 مليار دولار عام 2014 ثم انخفض الى 156,119 مليار دولار عام 2016 واستمر بالانخفاض ليصل الى 154,450 مليار دولار عام 2016 وبمعدل نمو سالب إذ بلغ (1.5%) و(28.8%) و(1.1%) على التوالي ,

جدول (1) مؤشر الناتج المحلي الإجمالي في العراق للمدة (2010-2021) (مليار دولار - %)

السنوات	الناتج المحلي الإجمالي (مليار دولار)	معدل النمو %	الناتج المحلي الإجمالي باستبعاد قطاع النفط (مليار دولار)	معدل النمو %
2010	136,648	--	73,013	--
2011	181,712	32.9	82,568	13.1
2012	209,923	15.5	100,811	22.1
2013	222,830	6.1	114,387	13.5
2014	219,384	(-1.5)	122,714	7.3
2015	156,119	(-28.8)	103,520	(15.6)
2016	154,450	(-1.1)	101,277	(2.2)
2017	176,205	14.1	105,407	4.1
2018	222,615	26.3	122,768	16.5
2019	232,345	4.4	136,332	11.1
2020	166,199	(-28.5)	115,143	(15.5)
2021	136,662	(-17.8)	95,892	(16.7)

المصدر : أحتسب من قبل الباحث بالاعتماد على

- وزارة التخطيط , (2022) , الجهاز المركزي للإحصاء , قسم الحسابات القومية , بغداد , العراق , صفحات متفرقة .
- البنك المركزي العراقي, (2022) , المديرية العامة للإحصاء والأبحاث , النشرات السنوية للبنك المركزي , بغداد , العراق , صفحات متفرقة .
- تم تحويل البيانات من الدينار الى الدولار وبسعر الصرف لكل سنة .

الامر الذي نلاحظه ايضا على الناتج المحلي الاجمالي باستبعاد القطاع النفطي اذ انخفض الناتج من 122,714 مليار دولار الى 101,277 مليار دولار بسبب العمليات العسكرية ضد المجاميع الارهابية (داعش) فضلا عن انخفاض اسعار النفط العالمية الى دون 40 دولار للبرميل (أوبك , 2016 : 47) والتي انعكست على انخفاض الإيرادات العامة للدولة . ثم اخذ الناتج بالارتفاع عام 2017 ليبلغ 176,205 مليار دولار وبمعدل نمو 14.1% ليتجاوز 200 مليار عام 2019 وبمعدل نمو موجب وذلك بسبب انخفاض الانفاق العسكري وزيادة الصادرات النفطية وما رافقه من تحسن في اسعار النفط الخام . ثم اخذ الناتج المحلي الاجمالي بالانخفاض عام 2020 ليبلغ 166,199 مليار دولار وبمعدل نمو سالب بلغ (28.5 %) واستمر الانخفاض ليصل 136,662 مليار دولار وبمعدل نمو سالب (17.8 %) الامر الذي نلاحظه ايضا باستبعاد القطاع النفطي اذ انخفض الناتج من 155,143 مليار دولار الى 95,892 مليار دولار بسبب تعرض الاقتصاد العراقي الى الصدمة المزدوجة المتمثلة باجتياح فيروس كورونا لجميع دول العالم وما رافقه من اجراءات وقائية فضلاً عن انخفاض اسعار النفط في الاسواق العالمية الى ما يقارب 40 دولار للبرميل (أوبك , 2020 : 47) كل هذه الاسباب ادت الى انخفاض في قيم الناتج المحلي الاجمالي نستنتج مما سبق استمرار اعتماد الاقتصاد العراقي على القطاع الاستخراجي بنسبة كبيرة وهو ما نلاحظه من بيانات الناتج المحلي الاجمالي فضلاً عن تحقيق بقية الأنشطة الاقتصادية زيادة في الناتج لكن بنسبة ضعيفة.

ثانيا : إيرادات السنوية لقطاع النقل في العراق .

يوضح الجدول ادناه الايرادات الخاصة بأنشطة قطاع النقل بأنواعه البري والبحري والجوي ومسار تطور هذه الإيرادات باعتبارها أحد المؤشرات الاقتصادية التي يتم من خلالها تقييم أنشطة شركات النقل وبيان مدى قدرتها على الاستمرار من عدمه , فمن خلال ملاحظة الإيرادات في جدول (2) يتضح ان اجمالي الإيرادات قد ارتفعت من 512 مليون دولار عام 2010 الى نحو 50% من قيمة ما يحققه وذلك عام 2013 , إذ بلغت قيمة الإيرادات أكثر من 836 مليون دولار وبمعدل نمو سنوي بلغ 0.17% عن عام 2010 , واستمرت الزيادة الى ان تجاوز حاجز المليار دولار عام 2019 وبمعدل نمو بلغ 0.08% عن عام 2013 ثم انخفضت الى 762 مليون دولار عام 2021 بسبب الاضطرابات في حركة النقل الناجمة عن وباء كورونا والتي أثرت على بشكل مباشر على حركة النقل وسلسلة التوريد اثر اغلاق الحدود وادخال العديد من بروتوكولات السلامة والقيود التي تحد من حركة الاشخاص والبضائع بشكل مباشر على قطاع النقل والخدمات اللوجستية , كما نلاحظ من بيانات زيادة يعود ذلك الى كل من إيرادات النقل البري من 32 مليون دولار عام 2010 الى 44 مليون دولار عام 2019 اتساع دور القطاع الحكومي في انشاء العديد من الجسور واكساء العديد من الطرق وزيادة نشاط خطوط النقل لاسيما بين المحافظات والى الدور الذي يلعبه قطاع النقل الخاص والمتمثل بارتفاع مستوى وكفاءة خدمته , ثم انخفضت الى 29 مليون دولار عام 2021 بسبب انتشار جائحة كورونا واجراءات العزل التي شهدتها العراق خلال عام 2020.

جدول (2)

اجمالي الإيرادات السنوية لقطاع النقل في العراق للمدة (2010- 2021) (مليون دولار- %)

السنة	ايرادات النقل البري مليون دولار	ايرادات النقل البحري مليون دولار	ايرادات النقل الجوي مليون دولار	اجمالي الإيرادات مليون دولار	معدل نمو %
2010	32,577	207,394	272,893	512,864	--
2011	37,788	300,000	294,946	632,734	23.3
2012	40,493	344,082	322,951	707,526	11.8
2013	44,754	351,972	440,249	836,975	18.3
2014	46,106	325,288	469,664	841,058	0.5
2015	47,353	312,510	504,448	861,946	2.5
2016	31,718	323,257	394,858	749,834	(13)
2017	34,422	387,122	507,901	929,445	23.9
2018	57,856	447,351	492,079	997,315	7.3
2019	44,240	476,338	548,543	1,069,123	7.2
2020	25,633	508,445	196,201	730,279	(31.7)
2021	29,165	420,963	312,268	762,397	4.4

أُحتسب من قبل الباحث بالاعتماد على المصدر :

- وزارة النقل , (2022) , "التقارير السنوية لنشاط الشركة العامة للنقل البري (2010-2021) , بغداد – العراق , صفحات متفرقة.
- وزارة النقل , (2022) , "التقارير السنوية لنشاط الشركة العامة للنقل البحري (2010-2021) , بغداد – العراق , صفحات متفرقة.
- وزارة النقل , (2022) , "التقارير السنوية لنشاط الشركة العامة للنقل الجوي (2010-2021) , بغداد – العراق , صفحات متفرقة .

- تم تحويل البيانات من الدينار الى الدولار وبسعر الصرف لكل سنة .

اما النقل البحري فقد حقق زيادة في الايرادات من 207 مليون دولار عام 2010 الى 476 مليون دولار عام 2019 يعود ذلك الى زيادة تصدير المنتجات النفطية من خلال ميناء خور الزبير وميناء ام قصر فضلا عن زيادة البضائع المصدرة عبر ميناء ام قصر ثم انخفضت الى 420 مليون دولار عام 2021 بسبب انتشار جائحة كورونا , كما حقق النقل الجوي زيادة في الايرادات من 272 مليون دولار عام 2010 الى 548 مليون يعود ذلك الى التحسن الكبير في اداء نشاط هذا القطاع المهم والحيوي سيما في مجال دولر عام 2019 اتساع شبكة خطوط النقل الجوي والتحسين في اداء الانشطة الاقتصادية الاخرى والتي تستلزم توفر خدمات النقل والمواصلات والى زيادة النشاط في الحركة التجارية والسياحية والنقل الجوي ثم انخفضت الى 312 مليون دولار عام 2021 بسبب اجراءات العزل التي شهدتها العالم بشكل عام والعراق بشكل خاص والتي اثرت على حركة النقل الجوي بشكل ملحوظ .

ثالثا : مساهمة قطاع النقل في تكوين الناتج المحلي الاجمالي في العراق .

يشكل قطاع النقل محورا ارتكازياً لجميع الانشطة الاقتصادية وهو يشكل مكونا مهما من البنية الاساسية للاقتصاد الوطني لتأثيره المباشر على جميع القطاعات الاقتصادية الاخرى اذا هنالك علاقة طردية بين التطور الاقتصادي والاجتماعي للبلد ومستوى نمو وتطور قطاع النقل كون النمو الاقتصادي يتأثر بشكل مباشر بكفاءة قطاع النقل ومرونته , اذ نلاحظ من خلال جدول (3) ان نسبة مساهمة قطاع النقل والمواصلات في الناتج المحلي الاجمالي قد ارتفع من 0.37% عام 2010 الى 0.38 عام 2013 واستمرت الزيادة في الناتج المحلي الاجمالي لقطاع النقل والمواصلات بالارتفاع ليصل الى 0.55 عام 2015 والتي رافقها زيادة تخصيصات وزارة النقل من الموازنة العامة للبلاد من نحو 189 مليون دولار عام 2011 لتبلغ حوالي 426 مليون دولار عام 2015 (وزارة المالية , 2015, 2011 : صفحة 4 , 35) ويعزى هذه الزيادة الى التحسن في اداء الانشطة الاقتصادية الاخرى التي تتطلب توفر خدمات النقل والمواصلات والى زيادة النشاط في الحركة التجارية والسياحية والنقل الجوي واستمرت نسبة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي بالانخفاض والارتفاع المتذبذب لتبلغ 0.44% عام 2018 و0.46% عام 2019 ويعزى سبب هذه الزيادة الى انتعاش هذا القطاع بشكل واضح نتيجة التطور الحاصل في قطاع النقل والاتصالات فضلا عن زيادة تخصيصات وزارة النقل من الموازنة العامة من نحو 245 مليون دولار عام 2018 لتبلغ حوالي 303 مليون دولار عام 2019 (وزارة المالية , 2019, 2018 : صفحة 52 , 45) , اما خلال المدة 2019 ولغاية 2021 فان مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي اخذت بالانخفاض المتذبذب لتبلغ 0.43% عام 2020 لعدة اسباب منها اجتياح فيروس كورونا لجميع دول العالم ومنها العراق وما رافقه من اجراءات وقائية صارمة تمثلت في الحجر والاغلاق الشامل او الجزئي التي اتخذتها الحكومة المركزية اثر تصاعد الاصابات وكذلك ارتفاع الكبير في قيمة الناتج المحلي الاجمالي الذي تجاوز 200 مليار عام 2019 والمتزامن مع ارتفاع اسعار النفط والتي تجاوزت 60 دولار للبرميل (اوبك , 2019 : 53) فضلا عن ارتفاع اسعار الصرف التي ادت الى اضطرابات في الحركة التجارية في البلاد . ومع تقليل الاجراءات الوقائية نتيجة الانحسار النسبي لفايروس كورونا زادت نسبة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي لتبلغ 0.56% عام 2021 . وباستبعاد القطاع الاستخراج نلاحظ ان نسبة مساهمة قطاع النقل قد اخذت بالتذبذب وبلغت اعلى نسبته لها 0.9 عام 2017 وهذه الزيادة لاتزال دون المستوى المطلوب اذا ما قورنت بأهمية هذا القطاع الحيوي واثره في المستوى الاقتصادي والاجتماعي .

جدول (3)

(مليار دولار - %) مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي في العراق للمدة (2010-2021)

السنوات	الناتج المحلي الإجمالي (مليار دولار)	نسبة مساهمة قطاع النقل الى الناتج المحلي الإجمالي %	الناتج المحلي الإجمالي بإستبعاد قطاع النفط الخام (مليار دولار)	نسبة مساهمة قطاع النقل الى الناتج المحلي الإجمالي بإستبعاد قطاع النفط الخام %
2010	136,648	0.37	73,013	0.70
2011	181,712	0.34	82,568	0.76
2012	209,923	0.33	100,811	0.70
2013	222,830	0.38	114,387	0.73
2014	219,384	0.38	122,714	0.68
2015	156,119	0.55	103,520	0.83
2016	154,450	0.48	101,277	0.74
2017	176,205	0.52	105,407	0.88
2018	222,615	0.44	122,768	0.81
2019	232,345	0.46	136,332	0.78

2020	166,199	0.43	115,143	0.63
2021	136,662	0.56	95,892	0.79

المصدر : أحتسب من قبل الباحث بالاعتماد على

- وزارة التخطيط , (2022) , الجهاز المركزي للإحصاء , قسم الحسابات القومية , بغداد , العراق , صفحات متفرقة .
- البنك المركزي العراقي , (2022) , المديرية العامة للإحصاء والأبحاث , النشرات السنوية للبنك المركزي , بغداد , العراق , صفحات متفرقة .
- وزارة النقل , (2022) , "التقارير السنوية لنشاط الشركة العامة للنقل البري (2010-2021) , بغداد – العراق , صفحات متفرقة.
- وزارة النقل , (2022) , "التقارير السنوية لنشاط الشركة العامة للنقل البحري (2010-2021) , بغداد – العراق , صفحات متفرقة.
- وزارة النقل , (2022) , "التقارير السنوية لنشاط الشركة العامة للنقل الجوي (2010-2021) , بغداد – العراق , صفحات متفرقة.
- تم تحويل البيانات من الدينار الى الدولار وبسعر الصرف لكل سنة .

المطلب الثالث: النموذج القياسي لتحديد اثر قطاع النقل على النمو الاقتصادي في العراق

يعد الاقتصاد القياسي من أساليب التحليل الاقتصادي الذي يهتم بالتقدير الكمي :1- توصيف النموذج القياسي للعلاقات الاقتصادية. ومن اجل بيان وتحليل العلاقة بين متغيرات البحث (إيرادات قطاع النقل، والنمو

الاقتصادي باستبعاد مساهمة قطاع النفط لإظهار الأثر الحقيقي لقطاع النقل على النمو الاقتصادي , كون مساهمة قطاع النفط الخام في الناتج المحلي الإجمالي يظهر بيانات قطاع النقل مظللة فضلاً عن اظهار القيم الحقيقية لمساهمة بقية الأنشطة الاقتصادية في النمو الاقتصادي) وتم الاستعانة بالتحليل القياسي باستخدام برنامج التحليل وتم تحديد متغيرات النموذج كما يأتي (SPSS) الاحصائي

2- تحديد متغيرات النموذج : تم تحديد متغيرات النموذج المقترح على النحو التالي

(GDP without oil)أ- الناتج المحلي الإجمالي باستبعاد قطاع النفط الخام

(GTR)ب- إيرادات النقل البري

(MTR)ج- إيرادات النقل البحري

(ATR)د- إيرادات النقل الجوي

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
	TR, MTR, GTR ^b		Enter

Dependent Variable: GDP-without-oil

All requested variables entered.

3 - النموذج المقدر لمعادلة الانحدار الخطي

$$Y_{GDP} = \beta_0 + \beta_1 X_{GTR} + \beta_2 X_{MTR} + \beta_3 X_{ATR} + U$$

اولاً- تقييم معادلة الانحدار الخطي

1- المعيار الاقتصادي: بأجراء الفحص الاحصائي والاقتصادي للمعادلة المقدرة اتضح ما يلي

(بما ان إشارة الحد الثابت تتفق مع النظرية الاقتصادية 15500490.616أ- بلغت قيمة الحد الثابت المقدر) حيث يمثل الحد الثابت المتغير التابع الذي لا يعتمد على المتغيرات المستقلة في النموذج

(وبما ان اشارتها موجبة فان ذلك يتفق 2401.903- بلغت قيمة معلمة متغير إيرادات النقل البري المقدرة) مع النظرية الاقتصادية التي تنص على وجود علاقة طردية ما بين الناتج المحلي الإجمالي (النمو الاقتصادي) والعائد من النقل البري

(وبما ان اشارتها موجبة فان ذلك يتفق 3140.283- بلغت قيمة معلمة متغير إيرادات النقل البحري المقدرة) مع النظرية الاقتصادية التي تنص على وجود علاقة طردية ما بين الناتج المحلي الإجمالي (النمو الاقتصادي) والعائد من النقل البحري

(وبما ان اشارتها موجبة فان ذلك يتفق مع 458.898- بلغت قيمة معلمة متغير إيرادات النقل الجوي المقدرة) النظرية الاقتصادية التي تنص على وجود علاقة طردية ما بين الناتج المحلي الإجمالي (النمو الاقتصادي) . والعائد من النقل الجوي

ثانياً: المعيار الاحصائي

1-T-test اختبار

T-test لاختبار معنوية معامل النموذج المقدر فاذا كانت القيمة الاحتمالية لاختبار T-test يتم استخدام اختبار يتم قبول فرضية عدم القائل ان المعلمة المقدرة لا تختلف عن أكبر من قيمة مستوى الدلالة المعنوية 0.05 أصغر من 0.05 نرفض فرضية عدم ونقبل الفرضية T-test الصفر اما إذا كانت القيمة الاحتمالية باختبار البديلة القائلة بمعنوية المعلمة المقدرة أي ان المعلمة ذات دلالة إحصائية , ومن نتائج التقدير يتضح معنوية

معلمة إيرادات النقل البحري على النمو الاقتصادي لذلك يتم رفض فرضية العدم وقبول الفرضية البديلة القائلة ان معلمة إيرادات النقل البحري معتمدة احصائياً وهذا يعني وجود علاقة بين المتغير التابع (النمو الاقتصادي) والمتغير المستقل (إيرادات النقل البحري) , كما يتضح عدم معنوية معالم (إيرادات النقل البري، وإيرادات (على التوالي. تعني عدم وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين 0.117 , 0.358 (النقل الجوي) والتي بلغت (المتغير التابع (النمو الاقتصادي) والمتغير المستقل (إيرادات النقل البري والجوي) لذلك يتم قبول فرضية العدم. فضلاً عن عدم معنوية الحد الثابت كذلك والتي بلغت (0.371

Model	Unstandardized Coefficients		Coefficients ^a	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Standardized Coefficients			Tolerance	VIF
(Constant)	15500490.616	16367766.977		.947	.371		
TR	401.903	411.971	.209	.976	.358	.499	2.004
MTR	140.283	31.914	.674	4.396	.002	.977	1.023
GTR	58.898	33.577	.379	1.754	.117	.492	2.031

Dependent Variable: GDP-without-oil

(معامل التحديد) الذي يستخدم لاختبار $2R^2$ - اختبار جودة التوفيق : اتضح من اختبار جودة توفيق النموذج (%) على المتغير التابع والمتبقي هو 81.6 القوة التفسيرية للنموذج ككل. وتبين ان النموذج يفسر فقط (18.4%) هو مساهمة باقي الأنشطة الاقتصادية الغير مضمنة في النموذج

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.904 ^a	.816	.748	8871787.234

Predictors: (Constant), ATR, MTR, GTR

3- اختبار معنوية نموذج الانحدار : يتضح من خلال جدول تحليل التباين معنوية نموذج الانحدار الخطي أي ان F الجدولية اقل من القيمة المحسوبة F_c وذلك لكون مستوى المعنوية اقل من 0.05 وهذا يدل على ان العلاقة الخطية ملائمة . وهذا يسهم في تقديم دعم اولي لفرضيات البحث فضلاً عن ان هذه النتائج تدل على ان البيانات صالحة لا جراء التحليلات الإحصائية الأخرى ولا سيما اختبار فرضيات البحث

ANOVA ^a					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	799648462797987.500	3	933216154265995.900	1.857	.003 ^b
Residual	29668869868679.000	8	78708608733584.880		
Total	429317332666666.500	11			

Dependent Variable: GDP-without-oil

Predictors: (Constant), ATR, MTR, GTR

4- **مشكلة التعدد الخطي** : من خلال الجدول يتضح ان قيمة معامل الارتباط بين المتغيرات المستقلة بلغت 0.015 بين النقل البري والنقل البحري , وكذلك 0.705 بين البري والجوي , و 0.117 وبين النقل البحري والجوي وهذه النسبة اقل من المعيار 0.80 وهذا يعني ان معادلة الانحدار لا تعاني من مشكلة التعدد الخطي

Correlations		GTR	MTR	ATR
GTR	earson Correlation	1	.015	.705*
	ig. (2-tailed)		.964	.011
		12	12	12
MTR	earson Correlation	.015	1	.117
	ig. (2-tailed)	.964		.718
		12	12	12
ATR	earson Correlation	.705*	.117	1
	ig. (2-tailed)	.011	.718	
		12	12	12

. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

وهو من الاختبارات Durbin-Watson 5- **اختبار اختلاف التباين** : يتضح من اختبار درين واتسون الشائعة للكشف عن وجود او عدم وجود ارتباط ذاتي بين الأخطاء العشوائية للسلسلة الزمنية اذ يتضح من نتائج وعالية لا يوجد ارتباط ذاتي بين الأخطاء 2 الاختبار ان قيمة الاختبار بلغت 1.994 وهي قريبة من المعيار العشوائية

Model Summary ^b						
Change Statistics						
Model	Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	Durbin-Watson
1	.816 ^a	11.857	3	8	.003	1.994

Predictors: (Constant), ATR, MTR, GTR

Dependent Variable: GDP-without-oil

الاستنتاجات :

يعاني قطاع النقل العام في العراق من التخلف وعدم الاهتمام من قبل الحكومات المتعاقبة فضلا عن غياب 1- استراتيجية وطنية لقطاع النقل العام تعكس النظرة الشاملة لجميع أنشطة هذا القطاع واهمية الترابط بين مكوناته الاساسية .

2- استمرار اعتماد الاقتصاد العراقي على العوائد النفطية وضعف في مساهمة الأنشطة الاقتصادية الاخرى ومنها قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي اذا لاتزال الزيادة التي يحققها قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي دون المستوى المطلوب اذا ما قورنت بأهمية قطاع النقل على المستوى الاقتصادي وعلاقته التشابكية مع القطاعات الاقتصادية الاخرى فضلا عن تأثيره المباشر في نمو وتطور التكامل الاقتصادي للبلاد .

3- بينت نتائج التحليل وجود علاقة تأثير مباشرة طردية بين ايرادات النقل البحري والنمو الاقتصادي في العراق حيث ان معامل الايرادات موجب وهو ما يدل على وجود علاقة طردية , كما ان القيمة الاحتمالية لها اصغر من

0.05 وهذا يعني هنالك علاقة ذات دلالة احصائية بين ايرادات النقل البحري والنمو الاقتصادي في العراق أي ان المتغير المستقل (ايرادات النقل البحري) تؤثر على المتغير التابع (النمو الاقتصادي).

4- بينت نتائج التحليل وجود علاقة تأثير مباشرة طردية بين ايرادات النقل الجوي والنمو الاقتصادي في العراق حيث ان معامل الايرادات موجب وهو ما يدل على وجود علاقة طردية , لكن القيمة الاحتمالية لها اكبر من 0.05 وهذا يعني عدم وجود علاقة ذات دلالة احصائية بين ايرادات النقل الجوي والنمو الاقتصادي في العراق وهذا يعني ان تأثير ايرادات النقل الجوي على النمو الاقتصادي هو ضعيف .

5- بينت نتائج التحليل وجود علاقة تأثير مباشرة طردية بين ايرادات النقل البري والنمو الاقتصادي في العراق حيث ان معامل الايرادات موجب وهو ما يدل على وجود علاقة طردية , لكن القيمة الاحتمالية لها اكبر من 0.05 وهذا يعني عدم وجود علاقة ذات دلالة احصائية بين ايرادات النقل البري والنمو الاقتصادي في العراق وهذا يعني ان تأثير ايرادات النقل البري هو ضعيف جدا.

التوصيات

1- التأكيد على ضرورة تشجيع تنمية قطاع النقل البري من خلال تحسين طرق النقل البري واتساع الدور الحكومي في انشاء العديد من الجسور واكساء العديد من الطرق والعمل على تطوير البنى التحتية لخطوط سكك الحديد وانشاء خطوط جديدة مع شراء قطارات جديدة مما يساهم في زيادة نشاط خطوط النقل لما لهذا القطاع من دور مهم ينعكس على تطور بقية الأنشطة الاقتصادية الأخرى وبالتالي في زيادة معدلات النمو الاقتصادي في القطر .

2- العمل على تبني برنامج عمل واضح لا عادة تهيئة وتأهيل الموانئ العراقية لتواكب التطورات التكنولوجية الحديثة فضلا عن تأهيل السفن والناقلات الموجودة وشراء سفن وناقلات جديدة والعمل على تشجيع القطاع الخاص على الدخول في شركات استراتيجية مع الدولة في هذا المجال مما يساهم في زيادة ايراداتها وفي نمو الاقتصاد العراقي .

3- التأكيد على الاسراع في اكمال ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة لما له من اثار ايجابية كبيرة على الاقتصاد العراقي .

4- التعاقد على شراء طائرات حديثة وبمواصفات عالية وتأهيل العديد من المطارات الموجودة فضلا عن التخطيط لا نشاء مطارات جديدة فضلا عن تحسين جودة الخدمة المقدمة في المطارات تساهم في توسيع شبكة الملاحة الجوية فضلا عن اعطاء دور للقطاع الخاص في عملية ادارة وتشغيل المطارات مما يساهم في زيادة الايرادات التي يحققها نشاط النقل الجوي ومن ثم زيادة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي والنمو الاقتصادي .

5- ضرورة معالجة المشاكل التي يعاني منها قطاع النقل الخاص فضلا عن تعزيز دور الاستثمار المحلي والاجنبي لرفع مستوى مساهمته في الناتج المحلي الاجمالي .

المصادر :

1- عبدالكريم , خالد طه , (2009), "الابعاد الاقتصادية لقطاع النقل والاسلوب العلمي لتدنيه" , مجلة الفتح , جامعة ديالى , العدد 38 , المجلد 2 , شباط .

2- ادلر , هانز , (1970), "التخطيط في قطاع ومشاريع النقل" , ترجمة عبدالقادر ولي , وزارة التخطيط , بغداد-العراق .

- 3- زهدي , زاهد محمد , (1979) , "ملاحظات حول قطاع النقل وأشكاله المختلفة" مجلة النفط والتنمية" العدد 12 , ايلول .
- 4- مسعودي , احمد , (2019) , "سياسة النقل والتنمية في الجزائر دراسة النقل بالسكك الحديدية للفترة 2011-2018" , رسالة ماجستير , جامعة محمد خضير بسكرة , كلية الحقوق والعلوم السياسية , الجزائر .
- 5- حريز , يعقوب , (2011) , "دراسة مؤشرات المواصلات في شبكات النقل دراسة حالة شبكة المؤسسة العمومية للنقل الحضري" , رسالة ماجستير , كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير , الجزائر .
- 6- بوزيدي , مسعود , (2021) , "سياسات تخطيط النقل الحضري في اطار وضوابط التنمية المستدامة" , رسالة ماجستير , كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير , الجزائر .
- 7- سلمان , هيثم عبدالله , (2015) , "علاقة النمو بالإصلاح الاقتصادي في العراق" , مجلة العلوم الاقتصادية والادارية , جامعة البصرة , المجلد 21 , العدد 81 .
- 8- علي , رحمن حسن ومروان شاكر عبيد , (2020) , "تحليل مؤشرات النمو الاقتصادي في بيئة الاقتصاد العراقي للمدة 2017-2004" مجلة الكوت للعلوم الاقتصادية والادارية , مجلد 12 , العدد 35 .
- 9- عبد الرضا , نبيل جعفر , (2013) , "في مواجهه التخلف" , الطبعة الاولى , دار الغدير للنشر , البصرة , العراق .
- 10- محمد , عثمان عواد , (2022) , " تحليل العلاقة بين النمو الاقتصادي والقطاع الصناعي في العراق للمدة 2017-2003" , مجلة اقتصاديات الاعمال للبحوث التطبيقية , المجلد 2 , العدد 1 .
- 11- العاني , قاسم عبدالستار , (2022) , " اثر الانفاق الاستثماري الحكومي على النمو الاقتصادي في العراق للمدة من 2020-2044" , مجلة تكريت للعلوم الادارية والاقتصادية .
- 12- وزارة التخطيط , (2022) , الجهاز المركزي للإحصاء , قسم الحسابات القومية , "التقارير الاحصائية السنوية للأعوام 2021-2010" , بغداد , العراق .
- 13- البنك المركزي العراقي , (2022) , المديرية العامة للإحصاء والأبحاث , النشرات السنوية للبنك المركزي للأعوام 2021-2010" , بغداد , العراق .
- 14- وزارة النقل , (2022) , "التقارير السنوية لنشاط الشركة العامة للنقل البري (2021-2010) , بغداد – العراق .
- 15- وزارة النقل , (2022) , "التقارير السنوية لنشاط الشركة العامة للنقل البحري (2021-2010) , بغداد – العراق .
- 16- وزارة النقل , (2022) , "التقارير السنوية لنشاط الشركة العامة للنقل الجوي (2021-2010) , بغداد – العراق .
- 17- وزارة المالية , الموازنات العامة لعام 2011 , الدائرة الاقتصادية , الشعبة الفنية , (وزارة المالية , الدائرة الاقتصادية , بغداد - العراق) .
- 18- وزارة المالية , الموازنات العامة لعام 2015 , الدائرة الاقتصادية , الشعبة الفنية , (وزارة المالية , الدائرة الاقتصادية , بغداد - العراق) .
- 19- وزارة المالية , الموازنات العامة لعام 2017 , الدائرة الاقتصادية , الشعبة الفنية , (وزارة المالية , الدائرة الاقتصادية , بغداد - العراق) .

20- وزارة المالية , الموازنات العامة لعام 2018 , الدائرة الاقتصادية , الشعبة الفنية , (وزارة المالية , الدائرة الاقتصادية , بغداد - العراق) .

21- وزارة المالية , الموازنات العامة لعام 2019 , الدائرة الاقتصادية , الشعبة الفنية , (وزارة المالية , الدائرة الاقتصادية , بغداد - العراق) .

22- شبيب , عادل عبدالزهرة , (2021) , "اسباب تلكؤ المشاريع وعدم تنفيذ الموازنة العامة في العراق " , الحوار المتمدن , معلومات منشورة على الموقع الالكتروني

<https://m.ahewar.org/s.asp?aid=706496&r=0>

23- منظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول (أوابك) , (2016) , " تقرير الأمين العام السنوي الثالث والاربعون " , الكويت .

<http://www.oapecorg.org/ar/Home/Publications/Reports/Secretary-General-Annual-Report>

24- منظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول (أوابك) , (2020) , " تقرير الأمين العام السنوي السابع والاربعون " , الكويت .

<http://www.oapecorg.org/ar/Home/Publications/Reports/Secretary-General-Annual-Report>

25- منظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول (أوابك) , (2019) , " تقرير الأمين العام السنوي السادس والاربعون " , الكويت .

<http://www.oapecorg.org/ar/Home/Publications/Reports/Secretary-General-Annual-Report>

26- OPEC ,(2010) ,Annul statistical Bulletin .

www.opec.org/opec_web/static_files_project/media/downloads/publications/ASB2010.pdf

27 - OPEC ,(2011) ,Annul statistical Bulletin .

www.opec.org/opec_web/static_files_project/media/downloads/publications/ASB2011.pdf