

# 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 والدولي باعتباره الركيزة الأساسية لأي اقتصاد ولتأثيره الكبير على النمو والتطور في القطاعات الاقتصادية المختلفة ، مما يعكس على زيادة مساهمتها في الناتج المحلي الإجمالي وزيادة حجم الإيرادات للدولة . من أجل بيان وتحليل العلاقة بين إيرادات قطاع النقل والنمو الاقتصادي تم والإحصائي وأوضحت نتائج التحليل إلى 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 الإجمالي  
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 جيوبوليتيكي كونه يمثل حلقة وصل بين دول جنوب وجنوب شرق آسيا من جهة الشرق واوربا من الغرب وقد شكل قطاع النقل في العراق بمختلف انواعه الجوي والبري والبحري اهمية كبيرة في نمو الانشطة الاقتصادية للبلد بمحمله 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 نموا كبيرا مما ادى الى ضعف اسهامه في نمو الناتج المحلي الاجمالي على الرغم من اهميته المباشر وغير المباشر على المستوى الاقتصادي والاجتماعي, فضلا 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 فضلا عن مساهمته في زيادة حجم الايرادات المالية وهو ما يؤدي الى زيادة مساهمته في الناتج المحلي الاجمالي وتنمية القطاعات الاقتصادية الاخري .

**ثالثاً : هدف البحث :** يهدف البحث الى

- 1- الاطلاع على اهمية النمو الاقتصادي لمختلف جوانب الحياة سواء الاقتصادية او 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 الآتية

- 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 اظهار 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 وأهمية 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 بانه 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 و الاجتماعية للسكان متجاوزا المسافة الزمنية والبعد المكاني بهدف خلق المنافع او زيتها او تطويرها وهو يساعد في توحيد السوق وتتوسيع العمران ويسهل عملية التبادل للحياة الاجتماعية والتواصل الحضري ، او " انه مجموعة الطرق والاساليب والوسائل والتكنولوجيا والابادات 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 بانه ومناطق الاهلة السكان ببعضها البعض او مع مراكز الاستهلاك" (ادرل : 1970 : 7) . مجموعة الخدمات الانتاجية المنظمة لاحاجات 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 الصناع (عبدالكريم , 2009: 5) . عن نظام حركة الناس والسلع والمرافق والوسائل الازمة للقيام بذلك اي نقل الاشخاص وشحن الاحمال المادية والسلعية (زهدي , 1979: 65)

يمكنا 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 وسائل وطرق وشبكات فضلا عن اختصار الوقت الذي تتطلب هذه الحركة محققا خلق المنافع المادية والزمانية والمكانية . ويمكن تقسيم النقل الى ثلاثة انواع رئيسة 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 بـ(الحافلات ، السيارات ، الشاحنات) او السكك الحديدية (قطار ، 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 ويتميز باختصار الوقت والسرعة في النقل مقارنة بالأنواع الأخرى ويعمل على نقل الاشخاص والبضائع ولا سيما سرعة التألف والمرتفعة القيمة.

**3- النقل البحري :** يتضمن هذا النوع من النقل نوعين النقل البحري والنهرى ، اذ يعتمد على المركبات المائية كوسيلة نقل : السفن والقوارب .. الخ ، ويتميز 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 النهرى ) ، اذ يمثل هذا القطاع بأشد طهه المختلفة الداعمة 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 للبلد .

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) وبالتالي 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 الأخرى، وبالتالي هناك ارتباط قوي بين النمو الذي يحصل في هذا القطاع وبين نمو مختلف القطاعات الاقتصادية ، وينعكس هذا كلها 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 الاشطة 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 الابادات ( العمليات الصعبة ) للبلد 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 والاشطة 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 بتكليف الانتاج . (حرizer , 2011: 13-17).

7- المساهمة في توفير فرص العمل اذ يعد العنصر البشري الاساس الذي تقوم عليه عملية النقل ، وتنطبق الغايات المنبثقة عن هذا الهدف على قطاع النقل لمساهمته في توفير فرص العمل من خلال الاستثمارات التي تتطلب الابدي 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 ايضاً بأنه " الزيادة السنوية في الناتج المحلي الاجمالي بشكل يحقق زيادة في الدخل الحقيقي

معنى اخر 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 ضل التشغيل الكامل للموارد ، اذ لابد من توفر العوامل الاربعة للنمو الاقتصادي وهي الموارد الطبيعية والبشرية وتكون رؤوس الاموال والتكنولوجيا والابتكارات ( سلمان , 2015 : 279) وتنصف عملية النمو بالاستمرارية على المدى الزمني البعيد فضلا عن شمولها مقدار اقتصادية معينة وحوثها من خلال الزمن فهي تحوي على عنصر الزمن وتنصف بالحركة والдинاميكية لأن فيها خاصتين من خواص الحركة هما التغير والزمن (عبدالرضا , 2013 : 69) وهناك 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) . وبالتالي فانمو الاقتصادي يعني تحقيق زيادة مستمرة في نمو نصيب الفرد من اجمالي الناتج المحلي مع مرور الزمن وهذه الزيادة تتعكس من خلال تحسين المستوى المعيشي للأفراد فضلا عن العدالة في التوزيع . من خلال ما سبق يتضح ان النمو الاقتصادي هو مفهوما كمياً يعبر عن قدرة الاقتصاد على زيادة انتاج السلع والخدمات في عبر الزمن اي زيادة مستمرة في انتاج الثروات المادية يرافقتها 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 وليس 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 ويطلب 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 المضارع 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 سر عان ما تزول ويزوال تلك العوامل يزول معها النمو اي انها لا تنصف بالاستمرارية ويحدث هذا النمو غالبا 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 .**

##### **اولا : 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 (الناتمة الصنع) المنتجة داخل الحدود الجغرافية للبلاد خلال مدة زمنية عادة ما تكون سنة او هو القيمة المضافة لجميع المنشآة العاملة في الانشطة الاقتصادية المختلفة في الاقتصاد (العاني

2022 : 437 ) كما يعد أحد المؤشرات المهمة التي يمكن من خلاله قياس مقدار التغويق الاقتصادي والنمو او الركود ويعبر عن مستوى الأداء الاقتصادي للدولة ومدى نموه وتطوره , إذ تشكل اتجاهات تطور الناتج المحلي الإجمالي اساس 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 انتاجية (مادية وبشرية) اذ سيتم التعبير عن النمو الاقتصادي بالتغيير الحاصل في قيمة الناتج ويمكن معرفة هذا المعدل من خلال الجدول (1) اذ يتسم الاقتصاد العراقي بانه اقتصاد ريعي يعتمد اعتمادا بنسبة عالية على العوائد النفطية على الرغم من توجه الدولة باتجاه تنويع مصادر الدخل وهو ما يحقق القوة للاقتصاد ويسهم في خلق قطاعات انتاجية جديدة تحقق النمو والتطور, اذ نلاحظ من بيانات الجدول ان الناتج المحلي الإجمالي يشكل الجزء الاكبر منه قطاع النفط الخام اذا زاد الناتج المحلي الإجمالي من 136,648 مليار دولار عام 2010 الى 181,712 مليار دولار عام 2011 اي حق زيادة بحدود 45,064 مليار دولار , الامر 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 مليون برميل/يوم عام 2013 وبمعدل نمو بلغ 6.1% ويعود سبب هذا الارتفاع الى زيادة إنتاج النفط الخام اذ ارتفع من 2.358 مليون برميل/يوم عام 2010 الى 2.652 مليون فضلا عن ارتفاع العوائد النفطية نتيجة ارتفاع أسعار النفط الخام (19 : OPEC,2010,2011) بـ(برميل/يوم في الأسواق العالمية بسبب توقف تصدير النفط الليبي مما دفع أسعار النفط الخام إلى الارتفاع بحوالى 39 % بالمقارنة مع عام 2010 اذ ارتفعت اسعار 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 اسعار النفط الى مستويات متدنية بلغت نحو 50 دولار للبرميل مما ادى الى توقف المشاريع التنموية وتلاؤ في تنفيذ العديد من المشاريع الخدمية والاستثمارية لعدم تسديد المستحقات المالية للمقاولين(شبيب , 2021 ) وكذلك اضطراب الاوضاع الامنية والتي استمرت للأعوام 2015,2016 فقد شهد الاقتصاد العراقي ركوداً واضحاً في اغلب الانشطة الاقتصادية اذ 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 اذ بلغ (1.5%) و(28.8%) و(1.1%) على التوالي ,

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

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

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

ثانيا : ايرادات السنوية لقطاع النقل في العراق .

يوضح الجدول أدناه الإيرادات 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 أن إجمالي الإيرادات قد ارتفعت من 512 مليون دولار عام 2010 إلى 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 إلى أن تجاوز حاجز المليار دولار عام 2019 وبمعدل نمو بلغ 0.08% عن عام 2013 ثم انخفضت إلى 762 مليون دولار عام 2021 بسبب الأضطرابات في حركة النقل الناجمة عن وباء كورونا والتي أثرت على بشكل مباشر على حركة النقل وسلسلة التوريد، أثر اغلاق الحدود ودخول العديد من بروتوكولات السلامة والقيود التي تحد من حركة الأشخاص والبضائع بشكل مباشر على قطاع النقل والخدمات اللوجستية، كما نلاحظ من بيانات زيادة يعود ذلك إلى كل من إيرادات النقل البري من 32 مليون دولار عام 2010 إلى 44 مليون دولار عام 2019 اتساع دور القطاع الحكومي في إنشاء العديد من الجسور واسعاء العديد من الطرق وزيادة نشاط خطوط النقل لاسيما بين المحافظات وإلى الدور الذي يلعبه قطاع النقل الخاص والمتمثل بارتفاع مستوى وكفاءة خدمته، ثم انخفضت إلى 29 مليون دولار عام 2021 بسبب انتشار جائحة كورونا وإجراءات العزل التي شهدتها العراق خلال عام 2020.

## جدول (2)

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

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

أحتسب 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 سعياً في مجال دوilar عام 2019 اتساع شبكة خطوط النقل الجوي والتحسن في اداء الانشطة الاقتصادية الأخرى 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 .

### **ثالثاً : مساهمة قطاع النقل في تكوين الناتج المحلي الاجمالي في العراق .**

يشكل قطاع النقل محوراً ارتكازياً لجميع الانشطة الاقتصادية وهو يشكل مكوناً مهماً من البنية الأساسية للاقتصاد الوطني لتأثيره المباشر على جميع القطاعات الاقتصادية الأخرى اذا هنالك علاقة طردية بين التطور الاقتصادي والاجتماعي للبلد ومستوى نمو وتطور قطاع النقل كون النمو الاقتصادي يتأثر بشكل مباشر بكفاءة قطاع النقل ومرؤنته ، 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 ) ويعزا هذه الزيادة الى التحسن في اداء الانشطة الاقتصادية الأخرى التي تتطلب توفير 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 و 0.46 % 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, 2018,2019 : 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 والمترافق مع ارتفاع اسعار النفط والتي تجاوزت 60 دولار للبرميل ( او اباك 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 بالذبذب وبلغت اعلى نسبة لها 0.9 عام 2017 وهذه الزيادة لا تزال دون المستوى المطلوب اذا ما قورنت بأهمية هذا القطاع الحيوي واثرها 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 إلى الناتج المحلي الإجمالي %	نسبة مساهمة قطاع النقل إلى الناتج المحلي الإجمالي %	ناتج المحلي الإجمالي الخام (مليار دولار)	نسبة مساهمة قطاع النفط الخام (%)
2010	136,648	0.37	0.37	73,013	0.70
2011	181,712	0.34	0.34	82,568	0.76
2012	209,923	0.33	0.33	100,811	0.70
2013	222,830	0.38	0.38	114,387	0.73
2014	219,384	0.38	0.38	122,714	0.68
2015	156,119	0.55	0.55	103,520	0.83
2016	154,450	0.48	0.48	101,277	0.74
2017	176,205	0.52	0.52	105,407	0.88
2018	222,615	0.44	0.44	122,768	0.81
2019	232,345	0.46	0.46	136,332	0.78
2020	166,199	0.43	0.43	115,143	0.63
2021	136,662	0.56	0.56	95,892	0.79

المصدر : أحسب 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 الاثر الحقيقي لقطاع النقل على النمو الاقتصادي ، كون مساهمة قطاع النفط الخام في الناتج المحلي الإجمالي يظهر بيانات قطاع النقل مظللة فضلاً عن اظهار القيم الحقيقة 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 المقترن على النحو التالي

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

(ب- ايرادات النقل البري (GTR).

(ج- ايرادات النقل البحري (MTR).

(د- ايرادات النقل الجوي (ATR).

**Variables Entered/Removed<sup>a</sup>**

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
	TR, MTR, GTR <sup>b</sup>	.	Entered

Dependent Variable: GDP-without-oil  
All requested variables entered.

## 3 - النموذج المقدر لمعادلة الانحدار الخطى

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

### اولاً- تقييم معادلة الانحدار الخطى

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

( بما ان إشارة الحد الثابت تتفق مع النظرية الاقتصادية 15500490.616- 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 ايرادات 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 ايرادات 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 ايرادات 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

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

معلمة إيرادات النقل البحري على النمو الاقتصادي لذلك يتم رفض فرضية عدم 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	Coefficients <sup>a</sup>						Collinearity Statistics	
	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		t	Sig.	Tolerance	VIF
	B	Std. Error	Beta					
(Constant)	15500490.616	16367766.977			.947	.371		
TR	401.903	411.971		.209	.976	.358	.499	2.004
ATR	140.283	31.914		.674	4.396	.002	.977	1.023
MTR	58.898	33.577		.379	1.754	.117	.492	2.031

Dependent Variable: GDP-without-oil

(معامل التحديد) الذي يستخدم لاختبار  $R^2$ - اختبار جودة التوفيق : يتضح 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
	.904 <sup>a</sup>	.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  $F_{C,500}$  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

Model	Sum of Squares	ANOVA <sup>a</sup>			
		df	Mean Square	F	Sig.
Regression	799648462797987.500	3	933216154265995.900	1.857	.003 <sup>b</sup>
Residual	29668869868679.00	8	78708608733584.880		
Total	429317332666666.500	11			

Dependent Variable: GDP-without-oil

Predictors: (Constant), ATR, MTR, GTR

**4- مشكلة التعدد الخطى :** 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 , 0.117 وبين النقل البحري والجوي وهذه النسبة اقل من المعيار 0.80 وهذا يعني ان معادلة الانحدار لا تعانى من مشكلة التعدد الخطى

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

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

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

#### Model Summary<sup>b</sup>

##### Change Statistics

Model	Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	Durbin-Watson
	.816 <sup>a</sup>	11.857	3	8	.003	1.994

Predictors: (Constant), ATR, MTR, GTR

Dependent Variable: GDP-without-oil

#### الاستنتاجات :

- 1- يعاني قطاع النقل العام في العراق من التخلف وعدم الاهتمام من قبل الحكومات المتعاقبة فضلا عن غياب استراتيجية وطنية لقطاع النقل العام تعكس النظرة الشاملة لجميع انشطة هذا القطاع واهمية الترابط بين مكوناته الأساسية .
- 2- استمرار اعتماد الاقتصاد العراقي على العوائد النفطية وضعف في مساهمة الانشطة الاقتصادية الأخرى ومنها قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي اذا لازالت 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 الأخرى فضلا عن تأثيره المباشر في نمو وتطور التكامل الاقتصادي للبلد .
- 3- بینت 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- بینت 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- بینت 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 البنية 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 الانشطة الاقتصادية الاخرى 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 شراكات 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 الجافه 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 لانشاء مطارات جديدة فضلا عن تحسين جودة الخدمة المقدمة في المطارات تسهم في توسيع شبكة الملاحة الجوية فضلا عن اعطاء دور لقطاع 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 ولی , وزارة التخطيط , بغداد-العراق .

- 3- زهدي , زاهد محمد, (1979) , "ملاحظات حول قطاع النقل واشكاله 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) , "سباسات 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 للمرة 2004-2017" 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 للمرة 2003-2017" , مجلة اقتصاديات الاعمال للبحوث التطبيقية , المجلد 2 , العدد 1 .
- 11- العاني , قاسم عبدالستار, (2022) , "اثر الانفاق الاستثماري الحكومي على النمو الاقتصادي في العراق للمرة من 2044-2020" , مجلة تكريت للعلوم الادارية والاقتصادية.
- 12- وزارة التخطيط , (2022) , الجهاز المركزي للإحصاء , قسم الحسابات القومية , "التقارير الإحصائية السنوية للأعوام 2010-2021" , بغداد , العراق .
- 13- البنك المركزي العراقي, (2022) , المديرية العامة للإحصاء والأبحاث , النشرات السنوية للبنك المركزي للأعوام 2010-2021" , بغداد , العراق .
- 14- وزارة النقل , (2022) , "التقارير السنوية لنشاط الشركة العامة للنقل البري (2010-2021)" , بغداد - العراق.
- 15- وزارة النقل , (2022) , "التقارير السنوية لنشاط الشركة العامة للنقل البحري (2010-2021)" , بغداد - العراق.
- 16- وزارة النقل , (2022) , "التقارير السنوية لنشاط الشركة العامة للنقل الجوي (2010-2021)" , بغداد - العراق .
- 17- وزارة المالية , الميزانيات العامة لعام 2011 , الدائرة الاقتصادية , الشعبة الفنية , ( وزارة المالية , الدائرة الاقتصادية , بغداد - العراق ) .
- 18- وزارة المالية , الميزانيات العامة لعام 2015 , الدائرة الاقتصادية , الشعبة الفنية , ( وزارة المالية , الدائرة الاقتصادية , بغداد - العراق ) .
- 19- وزارة المالية , الميزانيات العامة لعام 2017 , الدائرة الاقتصادية , الشعبة الفنية , ( وزارة المالية , الدائرة الاقتصادية , بغداد - العراق ) .

- 20- وزارة المالية , الميزانية العامة لعام 2018 , الدائرة الاقتصادية , الشعبة الفنية , ( وزارة المالية , الدائرة الاقتصادية , بغداد - العراق ) .
- 21- وزارة المالية , الميزانية العامة لعام 2019 , الدائرة الاقتصادية , الشعبة الفنية , ( وزارة المالية , الدائرة الاقتصادية , بغداد - العراق ) .
- 22- شبيب , عادل عبدالزهرة,(2021) , "أسباب تلؤ المشاريع وعدم تنفيذ الميزانية العامة في العراق " ,  
الحوار المتمدن , معلومات منشورة على الموقع الالكتروني  
<https://m.ahewar.org/s.asp?aid=706496&r=0>
- 23- منظمة الاقطان العربية المصدرة للبترول (أوابك) , " تقرير الأمين العام السنوي الثالث والاربعون " , الكويت .  
<http://www.oapecorg.org/ar/Home/Publications/Reports/Secretary-General-Annual-Report>
- 24- منظمة الاقطان العربية المصدرة للبترول (أوابك) , " تقرير الأمين العام السنوي السادس والاربعون " , الكويت .  
<http://www.oapecorg.org/ar/Home/Publications/Reports/Secretary-General-Annual-Report>
- 25- منظمة الاقطان العربية المصدرة للبترول (أوابك) , " 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/AS\\_B2010.pdf](http://www.opec.org/opec_web/static_files_project/media/downloads/publications/AS_B2010.pdf)
- 27 - OPEC ,(2011) ,Annul statistical Bulletin .  
[www.opec.org/opec\\_web/static\\_files\\_project/media/downloads/publications/AS\\_B2011.pdf](http://www.opec.org/opec_web/static_files_project/media/downloads/publications/AS_B2011.pdf)