

دور تغيرات سعر الصرف على مستويات الفقر في العراق للمدة

(٢٠٠٤ – ٢٠٢٢)

## The Role of Exchange Rate Fluctuations on Poverty Levels in Iraq for the Period (2004 – 2022)

أ. م. د ايمان عبد الكاظم جبار الكريطي<sup>(١)</sup>

Asst. Prof. Iman Abdul-Kadhim Jabar Al-Kuraiti (PhD)

غالب عماد عمران حمد<sup>(٢)</sup>

Ghaleb Imad Omran Hamad

### الخلاصة

تلعب اسعار الصرف دورا هاما في تأثيرها على مستويات الفقر. إذ يمكن تمثيل سياسة اقتصادية تستهدف الحفاظ على استقرار اسعار العملة المحلية تجاه الدولار والحد من الفقر إذ يعمل ذلك في الحد من التضخم المفرط ومن ثم سيتم تحقيق الاستقرار الاقتصادي وهذا بدوره سيعمل على تحسين الجهاز الانتاجي للعراق، وبالتالي سوف يؤدي الى زيادة الصادرات المحلية تجاه العالم وينتج عن ذلك زيادة الانتاج المحلي وتخفيض معدلات البطالة ومن ثم استهداف الفقر من حيث تشغيل اكبر عدد من العاطلين عن العمل في المؤسسات والشركات والمعامل الانتاجية في مختلف الاختصاصات، ويحاول البحث التعرف على دور اسعار الصرف في تأثيرها على مستويات الفقر في العراق، ومن اهم ما توصل اليه البحث الى جملة من الاستنتاجات

---

١- جامعة كربلاء - كلية الإدارة والاقتصاد

٢ جامعة كربلاء - كلية الإدارة والاقتصاد

لعل ابرزها تحقيق اهداف السياسة الاقتصادية المتمثلة في استقرار اسعار صرف العملة تجاه العملات الاجنبية لاسيما الدولار وتحقيق نمو اقتصادي يعمل على تخفيض مستويات الفقر في العراق، وعليه يوصي البحث بضرورة المحافظة على قيمة العملة المحلية من التدهور ووضع سياسات اقتصادية تستهدف العمل على زيادة القدرات الانتاجية مع الزام الجهات الحكومية المسؤولة عن تنفيذ تلك السياسات بوضع وتحديد مدى زمني للتنفيذ وايجاد اسلوب لضمان فعالية التطبيق ومتابعة التنفيذ ، والعمل على انشاء قاعدة بيانات للأفراد الذين هم تحت خط الفقر من اجل ايجاد فرص عمل للإيدي العاملة المعطلة للحد من ظاهرة الفقر في العراق.

الكلمات المفتاحية: سعر الصرف، الفقر

## Abstract

Exchange rates play an important role in their impact on poverty levels. It is possible to represent an economic policy aimed at maintaining the stability of the local currency prices against the dollar and reducing poverty, as this works to reduce hyperinflation and then economic stability will be achieved, and this in turn will improve the productive apparatus of Iraq, and thus will lead to an increase in local exports towards the world and this results in increasing domestic production and reducing unemployment rates and then targeting poverty in terms of employing the largest number of unemployed in institutions, companies and production factories In various specialties ، The research tried to identify the role of exchange rates in their impact on poverty levels in Iraq and the most important findings of the research to a number of conclusions, perhaps the most prominent of which is the achievement of the objectives of economic policy of stability of currency exchange rates towards foreign currencies, especially the dollar, and achieve economic growth that works to reduce poverty levels in Iraq, and therefore the research recommends the need to maintain the value of the local currency from deterioration and develop economic policies aimed at working to increase productive capacities with the obligation of government agencies Responsible for the implementation of these policies by setting and setting a time frame for implementation and finding a method to ensure the effectiveness of application and follow-up implementation, and work to establish a database of individuals who are below the poverty line in order to create job opportunities for the unemployed labor force to reduce the phenomenon of poverty in Iraq.

**Keywords:** Exchange Rate, Poverty

## المقدمة

تعد أسعار الصرف احدى المتغيرات النقدية المهمة التي لها دور كبير في تأثيرها على مستويات الفقر ، سواء كان هذا التأثير بشكل مباشر او غير مباشر من خلال المتغيرات الاقتصادية الاخرى ، وذلك

لكونها تمثل القيمة التي يتم التبادل بها بين العملات الدولية ، فإن اي اختلالات تحدث في اسعار الصرف الوطنية مقابل الدولار الامريكي سريعا ما ينعكس هذا الاختلال على المستوى المعيشي للأفراد. إذ يمثل الفقر المستوى المعيشي المتدني في المجتمع والذي اخذ حيزا كبيرا في السياسات الاقتصادية المتعاقبة بغية إيجاد الحلول الناجعة للسيطرة على مستويات الفقر التي تعد مشكلة عالمية نتيجة السياسات الاجتهادية التي تبناها اغلب الاقتصاديات العالمية. عمل العراق بعد عام (٢٠٠٤) من التنسيق بين البنك المركزي العراقي ووزارة المالية لمعالجة المشاكل المالية التي انتجتها الحرب المالية وظهرت اثارها على انخفاض قيمة العملة المحلية تجاه الدولار الامريكي الامر الذي ادى الى ارتفاع مستويات الفقر بشكل كبير ، والعمل على تطبيق اصلاحات اقتصادية ضمن الخطط والبرامج التنموية المرسومة للسياسات الحكومية وتماشيا مع سياسات الاقتصاد العالمي الحديث والتي اخذت جانبين منها تقوية العملة المحلية متمثلة في سعر الصرف والتي تعني زيادة قيمة العملة المحلية من اجل تحقيق النمو الاقتصادي الشامل والجانب الاخر للسيطرة على مستويات الفقر وتقليص حجم دائرة الفقر عن طريق البرامج والخطط الاقتصادية التي وضعتها السياسات الحكومية.

### اهمية البحث

تنبع اهمية هذا البحث من معرفة مدى تأثير هذه التغيرات في سعر الصرف على معدلات التضخم وبالتالي على معدلات الفقر وتوزيع الدخل ووضع سياسات واهداف من قبل الدولة من اجل المحافظة على استقرار اسعار العملة المحلية في المستقبل وتفعيلها بشكل يؤدي الى الحد من ظاهرة الفقر.

### مشكلة البحث

تتمحور مشكلة البحث في التساؤل الجوهرى الآتي: هل ان التغيرات في سعر الصرف لها دور في ارتفاع وانخفاض مستويات الفقر في العراق؟ وما هو دور تغيرات سعر الصرف على مستويات الفقر في العراق؟

### فرضية البحث

ينطلق البحث من فرضية مفادها ان التغيرات في اسعار الصرف لها دور مؤثر وفعال في مستويات الفقر في العراق.

### اهداف البحث

يهدف البحث الى

١ - ابراز الجانب النظري لتغيرات سعر الصرف على مستويات الفقر والتعرف على اتجاه وقوة العلاقة بين المتغيرات قيد الدراسة.

٢ - تحليل تطورات اسعار الصرف على مستويات الفقر في العراق وهل ان انخفاض سعر الصرف سيؤدي الى خفض البطالة وبالتالي خفض مستويات الفقر.

٣ - قياس مسار دور سعر الصرف على مستويات الفقر في العراق خلال مدة الدراسة.

## المبحث الاول / الإطار النظري

اولا: مفهوم سعر الصرف والفقر

### ١- مفهوم سعر الصرف

هو عدد وحدات من عملة معينة يجب دفع ثمنها للحصول على وحدات من عملة اخرى" (٣).  
أو "عدد وحدات العملة المحلية لبلد ما يمكن استبداله بوحدات عملة بلد اخر". عندما يكون المبلغ المطلوب من العملات الاجنبية مساويا لوحدات العملة المحلية، يحدد سعر الصرف الاجنبي المعروف في سوق الصرف الاجنبي، اي تقاطع منحني طلب العملات الأجنبية ومنحني العرض. تعد اسعار الصرف مهمه للغاية لأنها تؤثر على الاسعار النسبية للسلع الاجنبية والمحلية(٤).

### ٢- انواع سعر الصرف

يمكن التمييز بين اسعار الصرف اهمها:

١- **سعر الصرف الاسمي**: هو مقياس لقيمة عملة بلد ما يمكن استبدالها بعملة بلد اخر، ويتم تبادل العملات او بيع وشراء العملات وفقا لسعر الصرف بين عملات كل منهما. يتم تحديد سعر صرف العملة وفقا للطلب والعرض في سوق الصرف الاجنبي في نقطة زمنية معينة، وبالتالي قد يتغير سعر الصرف وفقا للتغيرات في الطلب والعرض ووفقا لما يمليه نظام سعر الصرف المستخدم ، وينقسم سعر الصرف الاسمي على سعر الصرف الرسمي ، وسعر الصرف الموازي هو السعر الفعلي في السوق الموازية ، مما يعني انه قد يكون هناك العديد من اسعار الصرف الاسمية للعملة نفسها في الدولة نفسها (٥).

٢- **سعر الصرف الحقيقي**: يعبر سعر الصرف الحقيقي عن وحدات السلع الاجنبية المطلوبة لشراء وحدة واحدة من السلع المحلية ، إذ تمثل اسعار الصرف الحقيقية مؤشرا جيدا للقدرة التنافسية في الاسواق العالمية. ويعكس انخفاض سعر الصرف الحقيقي زيادة في القدرة التنافسية المحلية. ومن ناحية اخرى يعكس ارتفاع سعر الصرف الحقيقي تدهور القدرة التنافسية الدولية للبلاد (٦).

٣ - اسامة محمد الغولي و مجدي محمد شهاب ، العلاقات الاقتصادية الدولية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، القاهرة ، ١٩٩٧ ، ص٢٩٢.

٤ - محمود يونس ، عبد المنعم مبارك ، مقدمة في النقود و اعمال البنوك والاسعار المالية ، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، ٢٠٠٣ ، ص١٧.

٥ - عبد المجيد قدي ، المدخل الى السياسات الاقتصادية الكلية ، ديوان المطبوعات الجزائرية ، ٢٠٠٤ ، ص ١٠٣ .

٦ - امين صيد ، سياسة الصرف كأداة لتسوية الاختلال في ميزان المدفوعات ، لبنان/ بيروت ، مكتبة حسين العصرية للطباعة والنشر والتوزيع ، ٢٠١٣ ، ص٢٥-٢٤ .

**٣- سعر الصرف التقاطعي:** هو السعر المعبر عنه بوحدة العملة الاجنبية للعملة المحلية ، لكننا نجد ان هناك سعر صرف اخر يسمى سعر الصرف المتبادل وهو سعر صرف ثالث للعملة المحلية بالنسبة للعملات الاخرى اكثر من عملة اجنبية واحدة<sup>(٧)</sup>. ويعني هنالك عملتين لا يوجد سعر صرف بينهما ولضرورة التبادل التجاري يتم توحيدهما على سعر ثالث.

**٤- سعر الصرف المعدل:** هو السعر المتعلق بواقع ميزان المدفوعات ، اي السعر المرتبط بقيمة الصادرات والواردات ويمكن اعتماد الصيغة الآتية لاستخراجه<sup>(٨)</sup>:

$$AER = F(1 + (M - X) \div X) \dots(1)$$

حيث ان:

EAR : تمثل سعر الصرف المعدل.

F: سعر الصادرات الجاري.

M: قيمة الصادرات المحتسبة بالعملة المحلية.

X: قيمة الواردات المحتسبة بالعملة المحلية.

**٥- سعر الصرف التوازني:** هو السعر الاساسي الذي يتم عنده تبادل جميع السلع في السوق، وسعر عملة مقابل اخرى هو السعر الذي يتساوى عند العرض والطلب على تلك العملة دون مراعاة اثار المضاربة وتدفقات راس المال غير الطبيعية. لذلك سعر الصرف شأنه شان اي سعر لسلعة ما حيث اذا قلنا بان السعر الصرف التوازني بالنسبة للسلع والخدمات فان هذا يمثل فكرة نظرية لا تتحقق عمليا والامر كذلك بالنسبة لسعر الصرف التوازني الذي يعبر عن تصور نظري لا يتحقق عمليا نظرا لديناميكية العلاقات الاقتصادية النشطة<sup>(٩)</sup>.

### ٣- مفهوم الفقر: -

عرف البنك الدولي الفقر على انه "عيش الفقراء دون التمتع بحرية العمل والاختيار والتي يعدها الاغنياء امراً مسلماً به ، وكثيراً ما يحتاج الى ما يكفي من الرعاية الصحية والمأكل والمأوى والغذاء والتعليم ، مما يمنعه من التمتع بالحياة التي يتمناها كل انسان ، كما انهم معرضون للإصابة بالأمراض والكوارث الطبيعية

٧ - عرفان تقي الحسني ، التمويل الدولي ، دار مجدلاوي للنشر ، عمان ، ط٢ ، ١٩٩٩ ، ص١٤٩ .

٨ - هوشيار معروف ، تحليل الاقتصاد الكلي ، دار صفاء للنشر والتوزيع ، عمان ، ط١ ، ٢٠٠٥ ، ص٣٠٥ - ٣٠٦ .

٩ - محمد ناظم محمد حنفي ، مشاكل تحديد سعر الصرف وتقييم العملات ، الهيئة العامة المصرية للكتاب ، القاهرة ، ١٩٩٩ ،

والاضطرابات الاقتصادية ، وكثيرا ما يتعرضون لسوء المعاملة من مؤسسات الدولة والمجتمع ، ولا يملكون القدرة والقوة على التأثير على القرارات الهامة والتي تؤثر في حياتهم" (١٠).

#### ٤- مؤشرات الفقر: -

تُشير مؤشرات الفقر الى تجميع معلومات حول الفقر ومدى تأثيره على طبقات المجتمع. ومن اهم هذه المؤشرات هي (١١):

##### أ- مؤشرات الدخل

ان المؤشرات الداخلية التي تستخدم على مستوى الفرد او الاسرة او على صعيد القيمة الإجمالية التي يعبر عنها بالنتائج المحلي الإجمالي بوصفها احد الدلائل المعبرة عن قدرتها للحصول على السلع والخدمات الاستهلاكية التي يمكن من خلالها ان نحدد موقع الفرد او الاسرة تحت خط الفقر او فوقه ، اضافة الى ذلك فأنها تعد دلائل توضيحية لمستوى الرفاهية النسبية في الاقتصاد وتباين مستويات الرفاهية فيما بينها والاقتصادات الاخرى ، الا ان هناك بعض المشاكل او الصعوبات عند استخدام هذه الدلائل اهمها افتراض الدخل بشكل عادل او الناتج في الاقتصاد ، في حين يختلف هذا التوزيع على صعيد الافراد لتعطي مستويات رفاهية متباينة بين الافراد ، اما على صعيد الاسرة فإنه يواجه صعوبات نظرية وعلمية بسبب اختلاف الاسر في حجمها وتركيبها من ناحية الجنس والعمر ، وهذا يؤثر بشكل ايجابي او سلبي على مستوى الانفاق (١٢).

##### ب- مؤشر نسبة الفقر

يمكن استخدام هذا المؤشر لقياس الاهمية النسبية للفقراء في المجتمع وهو يقاس بالنسبة للأسر باعتباره يساوي نسبة الاسر الفقيرة او بالنسبة للأفراد باعتباره يساوي نسبة الافراد الفقراء، وعادة ما تكون نسبة الاسر الفقيرة اقل من الافراد الفقراء لان الاسر الفقيرة هي أكبر حجما في المتوسط من الاسر غير الفقيرة إذا نجد ان:

$$\text{نسبة الافراد الفقراء} = (\text{عدد الافراد تحت خط الفقر} / \text{مجموع عدد السكان}) * ١٠٠$$

$$\text{نسبة الاسر الفقيرة} = (\text{عدد الاسر تحت خط الفقر} / \text{مجموع عدد الاسر}) * ١٠٠$$

##### ج- مؤشر فجوة الفقر

١٠ - البنك الدولي ، تقرير عن التنمية شن الهجوم على الفقراء ، واشنطن ، ٢٠٠٠ ، ص ١ .  
١١ - نبيل جعفر عبد الرضا وندوة هلال جودة ، قياس وتحليل اتجاهات الفقر في العراق ١٩٨٠\_ ٢٠١٢ - ، شركة الغدير للطباعة والنشر ، ٢٠١٦ ، ص ٦٧ .  
١٢ - سالم توفيق النجفي واحمد فتحي عبد المجيد ، السياسات الاقتصادية الكلية والفقر مع اشارة خاصة للوطن العربي ، مركز دراسات الوحدة العربية ، بيروت ، ٢٠٠٨ ، ص ٤٨ .

يستخدم في قياس حجم الفجوة الاجمالية بين خط الفقر ودخل الفقراء، ويتم احتسابه عن طريق الوحدات النقدية كونه يعكس اجمالي المبالغ اللازمة لرفع مستويات استهلاك الفقراء الى مستوى خط الفقر، ومن اجل المقارنة يتم احتساب هذا المؤشر كنسبة مئوية من القيمة الاجمالية لاستهلاك السكان كافة عندما يكون مستوى استهلاكهم مساويا لخط الفقر. ولو فرضنا ان مستوى استهلاكهم هو  $(Y_1, Y_2, \dots, Y_n)$

ويمكن احتساب فجوة الفقر عن طريق الصيغة الرياضية التالية:

$$\dots\dots\dots(2) PG = 1 \div n \sum (z - y_i \div z) \times 100$$

حيث ان:

PG فجوة الفقر : حجم السكان . n

Zi : مستوى الدخل / الاستهلاك للفئات الفقيرة Yi .: خط الفقر Z

حيث ان مؤشر فجوة الفقر من المؤشرات المهمة للتعرف على مستوى دخول الفقراء، وقياس ظاهرة الفقر. كما يبين الفرق بين خط الفقر ودخل الافراد ، اذا كان الفرق قليلاً فيمكن معالجته بشكل اسهل مما لو كان الفرق كبير والذي يحتاج الى سياسات حازمة وخطط صحيحة وسليمة لان مستوى الفقر في هذه الفئة هو دون الفقر المدقع وان هناك من يعيش في فقر وحرمان شديدين<sup>(١٣)</sup>.

#### د- مؤشر شدة الفقر

يعد مؤشراً مهماً يتم عن طريقه قياس نسبة التفاوت بين الفقراء أنفسهم، وهو يمثل الوسط الحساب لمجموع مربعات فجوات الفقر النسبية للفقراء كافة، ولهذا السبب يمكن احتسابه والصيغة الرياضية لاحتساب مؤشر شدة الفقر:

$$Ps = 1 \div n \sum (Z - Yi)^2 \times 100 \dots\dots\dots(3)$$

حيث ان:

دخل الفقراء الذين يكون دخلهم اقل من خط الفقر Yi : شدة الفقر Ps :

عدد السكان n : خط الفقر Z :

١٣ - قصي عبد الفتاح رؤوف ، الاثار الاقتصادية والاجتماعية للفقر في العراق ، بحث مقدم الى مجلس كلية الادارة والاقتصاد جامعة بغداد لنيل شهادة الدبلوم العالي في الاحصاء التطبيقي ، بغداد ، ٢٠١١ ، ص١٣ .

زادت الحاجة الى مؤشر شدة الفقر وذلك لأن مؤشر فجوة الفقر لا يأخذ بنظر الاعتبار التغيرات التي تحصل في توزيع دخل الفقراء ، من خلال سياسة تحويل الأموال من شخص تحت خط الفقر الى شخص أكثر فقراً، وهنا سوف يعمل هذا المؤشر على الاخذ بنظر الاعتبار في هذا التغيير الذي حصل في التوزيع بعكس مؤشر فجوة الفقر الذي لا يتضمن هذه التغيرات<sup>(١٤)</sup>.

### المبحث الثاني: الإطار التحليلي لتغيرات سعر الصرف على مستويات الفقر في العراق

#### اولاً: تحليل تغيرات سعر الصرف في العراق للمدة (٢٠٠٤ - ٢٠٢٢)

كان سعر صرف الدينار العراقي في سبعينات القرن الماضي ثابتاً امام الدولار وكانت الاحتياطات النقدية لدى البنك المركزي العراقي وفيرة نتيجة تغيرات اسعار النفط في العالم التي انعكست ايجاباً على العراق<sup>(١٥)</sup> ، وفي الثمانينات بدأت اسعار الصرف بالتذبذب صعوداً وهبوطاً بسبب تراجع تصدير النفط وتوقف الكثير من المصانع التي يديرها العمال الاجانب نتيجة الحرب العراقية الايرانية وما رافقها من زيادة الانفاق العسكري<sup>(١٦)</sup> ، وفي التسعينيات شهد العراق انهياراً كبيراً في سعر الصرف الدينار بسبب فرض عقوبات اقتصادية على العراق واستمرار سعر الصرف بالتهور ادى الى شيوع ظاهرة الدولار وهي احلال عملة نقدية قوية داخل البلد الذي تكون عملته قد فقدت قوتها او ما يسمى الاحلال النقدي ليحل الدولار كعملة شبه بديلة عن الدينار العراقي بسبب قيام السلطات النقدية بتحرير الدينار العراقي وسمحت بان يتعامل بالعملة الاجنبية داخل العراق<sup>(١٧)</sup> ، ونتيجة العقوبات الاقتصادية التي فرضت على العراق بسبب حرب الخليج اضطر العراق الى الاصدار النقدي بدون غطاء ادى الى زيادة التضخم بشكل كبير صاحبها ارتفاع اسعار صرف الدينار العراقي وبالتالي تدهور الحياة الاقتصادية<sup>(١٨)</sup> ، وبعد عام (٢٠٠٣) انهى البنك المركزي العمل بنظام الصرف الثابت المتعدد واحلال نظام الصرف المعلوم المدار الذي يتحدد فيه سعر

١٤ - شيماء اسامة محمد صالح ، الفقر ومستويات التنمية البشرية في الدول العربية ، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء ، مصر ، ٢٠١٤ ، ص ١٠ .

١٥ - هجير عدنان زكي امين ، لطيف ، احمد حسين ، الفجوة بين سعر صرف الدينار المعلن من قبل البنك المركزي العراقي ومثيله السوقي للمدة ٢٠٠٣ - ٢٠١٦ ، مجلة الادارة والاقتصاد ، جامعة النهدين ، المجلد ١ ، العدد ١١٨ ، ٢٠١٩ ، ص ٥ .

١٦ - توفيق صبري المرابطي ، الحروب واثارها على تدهور الاقتصاد العراقي ، مجلة جامعة كربلاء ، المجلد ٥ ، العدد ٢٠٧ ، ٢٠٠٧ ، ص ٤٨ .

١٧ - نشأت مجيد حسن الوندائي ، قياس تأثير المستوى العام للأسعار ، وعرض النقد على سعر صرف الدينار العراقي للفترة ١٩٨٠ - ٢٠٠٢ باستخدام نموذج التعديل الجزئي ، مجلة العلوم الاقتصادية والادارية ، جامعة بغداد ، المجلد ١ ، العدد ٨٢ ، ٢٠١٠ ، ص ١٢٠ - ١٢١ .

١٨ - احمد حسين بتال ، وسام حسين علي ، احمد اسماعيل المشهداني ، العلاقة الديناميكية بين سعر الصرف والتضخم في العراق للمدة ١٩٨٠ - ٢٠١٠ ، مجلة جامعة الانبار للعلوم الاقتصادية والادارية ، جامعة الانبار ، المجلد ٦ ، العدد ١٢ ، ٢٠١٤ ، ص ٤٣ .

دور تغيرات سعر الصرف على مستويات الفقر في العراق

الصرف وفقاً لأليات العرض والطلب وتحت إشراف البنك المركزي من أجل مراقبة تغيرات أسعار الصرف ووضع حد لتقلباته وتحقيق التوازن بين عرض العملة الأجنبية والطلب عليها<sup>(١٩)</sup>.

يوضح الجدول (١) تطور سعري الصرف الرسمي والموازي للدينار العراقي مقابل الدولار للمدة (٢٠٠٤ - ٢٠٢٢) ، إذ نلاحظ ان سعر صرف الدينار تجاه الدولار ارتفع في عام (٢٠٠٥) مقارنة بالعام (٢٠٠٤) ، من (١٤٥٣) الى (١٤٦٩) دينار عراقي لكل دولار على التوالي للسعر الرسمي وكذلك للسعر الموازي من (١٤٦٢) الى (١٤٧٨) الف دينار للدولار الواحد ، وبلغ معدل النمو السنوي للرسمي والموازي (١,١) (١,٠) في عام (٢٠٠٤) على التوالي وهذا يعود الى تدهور الوضع الامني للبلد مما ادى الى ارتفاع كلفة المواد الخام مثل النفط والبنزين والمواد التموينية وغيرها ، ان هذا الارتفاع هو تدهور طفيف في سعر الصرف ، وفي الاعوام من (٢٠٠٦ - ٢٠٠٩) فقد لوحظ ان هنالك انخفاضاً في سعر الصرف الرسمي والموازي ، من (١٤٦٧) الى (١١٧٠) دينار لكل دولار للسعر الرسمي وبمعدلات نمو سنوية سالبة بلغت (١,١ - %) و (١,٩ - %) على التوالي وكذلك الانخفاض في سعر الصرف في السوق الموازي من (١٣٩٦) عام (٢٠٠٦) الى (١١٨٠) في عام (٢٠٠٨) ، ومعدلات نمو سنوية سالبة بلغت (٥,٥ - %) و (٢,٨ - %) على التوالي ، هذا الانخفاض في سعري الصرف الرسمي والموازي يعكس التحسن التدريجي في قيمة الدينار العراقي مقابل الدولار ، اي بسبب قيام السياسة النقدية بتقوية ودعم سعر صرف الدينار العراقي مقابل الدولار وكبح التضخم الحاصل في الاقتصاد العراقي عن طريق بيع الدولار بالمزادات اليومية وطرح كميات كبيرة من النقد الاجنبي في السوق المحلي ، اما في الاعوام من (٢٠١٠) الى (٢٠١٩) فقد نلاحظ ان البنك المركزي قام بتثبيت سعر الصرف ووضع حدوداً معينة للتحرك بينها ، إذ بلغ سعر الصرف الرسمي (١١٧٠) دينار لكل دولار عام (٢٠١٠) ثم ارتفع بشكل طفيف جدا ووصل الى (١١٩٠) دينار لكل دولار عام (٢٠١٩) ، وكذلك فأن سعر الصرف الموازي كان شبه مستقر ايضا خلال الاعوام (٢٠١٠) الى (٢٠١٩) ، إذ بلغ (١١٨٥) دينار لكل دولار و (١٢٠١,٧٠٧) دينار للدولار الواحد ، هذا الاستقرار في سعر الصرف والتحسين في قيمة الدينار العراقي زاد من ثقة الافراد نسبياً وضيق من دائرة الدولة التي كان يعاني منها الاقتصاد العراقي . مع الاشارة الى ان عام (٢٠١٢) شهد سعر الصرف انخفاضاً بلغ ادنى مستوى له خلال مدة الدراسة حيث بلغ (١١٦٦) دينار للدولار الواحد ، وهذا يعود الى سياسة سعر الصرف التي يتبعها البنك المركزي العراقي والاستقلالية التي تمتع بها التي مكنته من السيطرة وبشكل شبه تام على تقلبات سعر الصرف والسير باتجاه استعادة الثقة بالدينار ورفع قيمته وبما لا يحدث صدمات

١٩ - محمود محمد محمود داغر، حسين عطوان مهوس معارج ، سعر صرف الدينار العراقي ما بين النظام الواقعي والنظام المعلن للمدة ٢٠٠٤\_٢٠١٢ - مجلة العلوم الاقتصادية والادارية ، مجلد ٢١ ، العدد ٨٤ ، ٢٠١٥ ، ص ٢٧٩ .

للاقتصاد العراقي وفي عامي (٢٠٢٠) و(٢٠٢٢) تغير سعر الصرف الى (١١٩٠) و(١٤٥٠) دينار للدولار الواحد للسعر الرسمي ، بمعدلات نمو سنوي (٠%) ، وبالمقابل ان سعر الصرف في السوق الموازي لعامي (٢٠٢٠ - ٢٠٢٢) بلغ (١٣١٥,٣٤٩) و (١٤٧٧,١٠٣) دينار لكل دولار على التوالي وبمعدل نمو سنوي موجب (٩,٤%) و(٠,٣%) على التوالي ، ويعزى سبب ارتفاع سعر الصرف الى الازمة المزدوجة التي مر بها الاقتصاد العراقي المتمثلة بانتشار جائحة كورونا وانخفاض اسعار النفط العام الذي انعكس سلبا على الاقتصاد العراقي.

### جدول (١) تغيرات سعر الصرف الرسمي والموازي للدينار العراقي مقابل الدولار للمدة

(٢٠٠٤ - ٢٠٢٢)

السنة	سعر الصرف الرسمي	معدل النمو %	سعر الصرف الموازي	معدل النمو %
١	٢	٣	٤	٤
٢٠٠٤	١٤٥٣	-	١٤٦٢	-
٢٠٠٥	١٤٦٩	١,١	١٤٧٨	١,٠
٢٠٠٦	١٤٦٧	- ٠,١	١٣٩٦	- ٥,٥
٢٠٠٧	١٢٥٥	- ١٤,٤	١٢١٤	- ١٣,٠
٢٠٠٨	١١٩٣	- ٤,٩	١١٨٠	- ٢,٨
٢٠٠٩	١١٧٠	- ١,٩	١١٨٥	٠,٤
٢٠١٠	١١٧٠	٠	١١٨٥	٠
٢٠١١	١١٧٠	٠	١٢١٧	٢,٧
٢٠١٢	١١٦٦	- ٠,٣	١٢٢٢	٠,٤
٢٠١٣	١١٦٦	٠	١٢٢٢	٠
٢٠١٤	١١٨٨	١,٨	١٢٠٦	- ١,٣
٢٠١٥	١١٩٠	٠,١	١٢١٦	٠,٨
٢٠١٦	١١٩٠	٠	١٣٠٣	٧,١
٢٠١٧	١١٩٠	٠	١٢٥١	- ٣,٩
٢٠١٨	١١٩٠	٠	١١٩٥,٣١٢	- ٤,٤
٢٠١٩	١١٩٠	٠	١٢٠١,٧٠٧	٠,٥
٢٠٢٠	١١٩٠	٠	١٣١٥,٣٤٩	٩,٤
٢٠٢١	١٤٥٠	٢١,٨	١٤٧٧,١٠٣	١٢,٢
٢٠٢٢	١٤٥٠	٠	١٤٨٢,٤٥٠	٠,٣

المصدر: - البنك المركزي العراقي، دائرة الاحصاء والابحاث، مؤشر الاسعار، نشرات احصائية سنوية متعددة ومتفرغة.

- الجهاز المركزي للإحصاء قسم الارقام القياسية، النشرة الاحصائية السنوية، سنوات متعددة.
- وزارة التخطيط الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، المجموعة الاحصائية سنوات متفرقة.
- معدل النمو من اعداد الباحث بالاعتماد على المعادلة الاتية: معدل النمو = (السنة اللاحقة - السنة السابقة) / السنة السابقة \* ١٠٠%.

## ثانياً: - انعكاسات تغيرات سعر الصرف على مستويات الفقر في العراق للمدة (٢٠٠٤ -

(٢٠٢٢)

تلعب تغيرات سعر صرف الدينار العراقي تأثيرات واضحة على مستويات الفقر ، إذ نلاحظ من الجدول (٢) ان سعري الصرف الرسمي والموازي في عام (٢٠٠٤) بلغ (١٤٥٣)(١٤٦٢) دينار مقابل الدولار على التوالي ، ونرى ان مستوى الفقر بلغ (٣٥,٠٠%) في العام نفسه وارتفعت اسعار الصرف الرسمي والموازي في عام (٢٠٠٦) إذ بلغ (١٤٦٧)(١٣٩٦) دينار امام الدولار على التوالي، في حين بلغ مستوى الفقر (٢٦,٨٨%) في العام نفسه ، إذ قام البنك المركزي العراقي على تحسين سعر الدينار العراقي مقابل الدولار من خلال العمل على رسم سياسة نقدية تهدف الى السيطرة على قيمة الدينار مقابل الدولار ونجحت هذه السياسة في ارتفاع قيمة الدينار العراقي و تخفيض سعر صرف الدينار الى معدلات مقبولة امام الدولار وبدأ ذلك واضحاً منذ عام (٢٠٠٧) إذ سجل سعر الصرف الرسمي (١٢٥٥) دينار مقابل الدولار، وكذلك سجل سعر الصرف الموازي في العام نفسه (١٢١٤) ، مما ادى الى انخفاض مستوى الفقر الى (٢٢,٩٠%) في العام نفسه ، واستمر التحسن في قيمة الدينار وانخفاض سعر صرفه مقابل الدولار لعدة سنوات حتى عام (٢٠١٩) اذ بلغ سعر الصرف الرسمي (١١٩٠) دينار مقابل الدولار في حين بلغ سعر الصرف في السوق الموازية (١٢٠١,٧٠٧) ، وانخفض مستوى الفقر في نفس العام الى (١٩,٢٦%) ، وفي عام (٢٠٢٢) ارتفع سعر الصرف الرسمي (١٤٥٠) دينار لكل الدولار، وكذلك ارتفع سعر الصرف الموازي للعام نفسه (١٤٥٠) دينار لكل دولار، وجاء هذا الارتفاع نتيجة الصدمات الاقتصادية التي تعرض لها الاقتصاد العراقي متمثلة في جائحة كورونا التي كانت سبباً في انخفاض مستوى الدخل لدى الطبقات الفقيرة من المجتمع العراقي إذ بلغت نسبة الفقر في عام (٢٠٢٢) (٢٥,٠٠%) ، وهذا يؤكد ان انخفاض قيمة الدينار العراقي تؤدي الى ضغوط تضخمية تعمل على خفض الدخل الحقيقية للطبقات الوسطى والفقيرة لاسيما مع ضعف الرقابة الحكومية على التجار والموردين لمختلف انواع السلع المستوردة الى الاسواق العراقية وبالتالي تتسبب في ارتفاع مستويات الفقر في المجتمع العراقي.

## جدول (٢) انعكاسات تغيرات سعر الصرف الرسمي والموازي للدينار العراقي على مستويات

الفقر (٢٠٢٢-٢٠٠٤)

السنة	سعر الصرف الرسمي	سعر الصرف الموازي	مستويات الفقر %
-------	------------------	-------------------	-----------------

٣	٢	١	
٣٥,٠٠	١٤٦٢	١٤٥٣	٢٠٠٤
٣٠,٣٨	١٤٧٨	١٤٦٩	٢٠٠٥
٢٦,٣٨	١٣٩٦	١٤٦٧	٢٠٠٦
٢٢,٩٠	١٢١٤	١٢٥٥	٢٠٠٧
٢٢,٠٤	١١٨٠	١١٩٣	٢٠٠٨
٢١,٢١	١١٨٥	١١٧٠	٢٠٠٩
٢٠,٤١	١١٨٥	١١٧٠	٢٠١٠
١٩,٦٤	١٢١٧	١١٧٠	٢٠١١
١٨,٩٠	١٢٢٢	١١٦٦	٢٠١٢
١٩,٠٩	١٢٢٢	١١٦٦	٢٠١٣
١٩,٢٨	١٢٠٦	١١٨٨	٢٠١٤
١٩,٤٧	١٢١٦	١١٩٠	٢٠١٥
١٩,٦٦	١٣٠٣	١١٩٠	٢٠١٦
٢٠,٠٥	١٢٥١	١١٩٠	٢٠١٧
٢٠,٠٥	١١٩٥,٣١٢	١١٩٠	٢٠١٨
١٩,٢٦	١٢٠١,٧٠٧	١١٩٠	٢٠١٩
٣١,٧	١٣١٥,٣٤٩	١١٩٠	٢٠٢٠
٢٩,٦	١٤٧٧,١٠٣	١٤٥٠	٢٠٢١
٢٥,٠٠	١٤٨٢,٤٥٠	١٤٥٠	٢٠٢٢

المصدر: عمود (١) و (٢) عمل الباحث بالاعتماد على بيانات الجدول (١).

عمود (٣) سامر سليم جابر، تحليل إثر الموازنة على بعض مؤشرات التنمية المستدامة في العراق للمدة (٢٠٠٤ - ٢٠٢٠)، رسالة ماجستير، جامعة واسط، ٢٠٢٢، ص ١٠٤.

- عمود (٣) (٢٠٢١ - ٢٠٢٢) وزارة التخطيط العراقية الجهاز المركزي للإحصاء، قسم الأرقام القياسية، النشرات الإحصائية.

### المبحث الثالث: عرض نتائج النموذج القياسي وتحليله

استخدام برنامج (Eviews12) لعرض وتحليل اثر تغيرات سعر الصرف على مستويات الفقر في العراق من خلال الاختبارات الآتية:-

أولاً: اختبار نموذج ARDL

يوضح هذا الاختبار وفقاً لهذا النموذج نتائج نموذج ARDL، وكما بينا سابقاً بأن هذا الاختبار يبين عدد الدرجات المثلى للإبطاء الزمني للمتغيرات، واختبار القوة التفسيرية لمعامل التحديد المرجح وقيمة F المحتسبة ومعنويتها ومن ثم إحصائية دارين واتسن.

### جدول (٣): نتائج اختبار نموذج ARDL

Selected Model: ARDL(2, 2)

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.*
F(-1)	1.306686	0.157248	8.309688	0.0000
F(-2)	-0.660324	0.161635	-4.085282	0.0003
RER	0.026840	0.012338	2.175275	0.0376
RER(-1)	-0.037306	0.019828	-1.881452	0.0696
RER(-2)	0.021494	0.011575	1.856993	0.0732
C	-3.033941	2.707905	-1.120402	0.2714
R-squared	0.908284	Mean dependent var	11.28944	
<b>Adjusted R-squared</b>	<b>0.892998</b>	S.D. dependent var	2.208311	
S.E. of regression	0.722365	Akaike info criterion	2.338439	
Sum squared resid	15.65433	Schwarz criterion	2.602359	
Log likelihood	-36.09190	Hannan-Quinn criter.	2.430554	
F-statistic	59.41924	<b>Durbin-Watson stat</b>	<b>1.409297</b>	
<b>Prob(F-statistic)</b>	<b>0.000000</b>			

المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على برنامج (Eviews 12).

يوضح الجدول (٣) في أعلاه بأن عدد درجات الإبطاء الزمني للمتغير التابع (مستوى الفقر F) درجتان زمنيتان متباطئة، كما إن درجة الإبطاء الزمني للمتغير المستقل (سعر الصرف الموازي RER) هي درجتان زمنيتان متباطئة أيضاً. ومن ناحية أخرى، فإن النتائج الإحصائية أظهرت بأن المتغير المستقل قد فسر بأن قيمة معامل التحديد المرجح Adjusted R-Squared (AR-S) قد بلغ (٠,٨٩%) في التغير الحاصل في المتغير التابع A يعود سببها إلى التغير الحاصل في المتغير المستقل، وان المتبقي (٠,١١%) يعود إلى حد الخطأ العشوائي (متغيرات أخرى لم تدخل النموذج). وأما بالنسبة ل (F-statistic) فهي معنوية جداً من الناحية الإحصائية لأن قيمتها الاحتمالية أقل من المستوى (٥%) إذ بلغت (٠,٠٠٠٠٠٠) وهذا ما يفسر بأن النموذج معنوي من الناحية الإحصائية. بالإضافة إلى ذلك يوضح هذا الجدول بأن إحصائيات دارين واتسون (D-W) تشير بأن قيمته قد بلغت (1.409297) وهذا ما يفسر بأن النموذج يخلو من مشكلة الانحدار الزائف.

### ثانياً: اختبار حدود التكامل المشترك Bounds Test

يوضح الجدول (٤) في أدناه بأن قيمة (F-statistic) المحتسبة والبالغة بقيمة (4.531110) أعلى من قيمة الحددين الأعلى بقيمة (4.16)، والادنى بقيمة (٣,٦٢) وعند المستوى الاحتمالي البالغ (٥%)، وبالتالي يشير ذلك على أن هناك تكاملاً مشتركاً وعلاقة توازنه طويلة الأجل بين المتغيرين (F و RER) ومن هنا نقبل بالفرضية البديلة والتي تنص به (وجود تكامل مشترك وعلاقة توازنه طويلة الأجل بين المتغيرين ورفض فرضية العدم).

#### جدول (٤): نتائج اختبار الحدود Bounds test

F-Bounds Test		Null Hypothesis: No levels relationship		
Test Statistic	Value	Signif.	I(0)	I(1)
<b>F-statistic</b>	<b>4.531110</b>	10%	3.02	3.51
K	1	5%	<b>3.62</b>	<b>4.16</b>
		2.5%	4.18	4.79
		1%	4.94	5.58

المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على برنامج (Eviews 12)

#### ثالثاً: اختبار المعلمات المقدرة في الأجل القصيرة ومعامل تصحيح الخطأ غير المقيد UECM

يوضح هذا الاختبار تأثير المتغير المستقل RER على المتغير التابع F، في الأجل القصير، وكذلك تحديد نوع العلاقة القصيرة (طرديّة أم عكسيّة). فضلاً عن اختبار UECM. والجدول (٥) في أدناه يوضح ذلك.

#### جدول (٥): نتائج تقدير معلمات الأجل القصير

ECM Regression				
Case 2: Restricted Constant and No Trend				
Prob.	t-Statistic	Std. Error	Coefficient	Variable
0.0000	5.691565	0.113714	<b>0.647211</b>	<b>D(F(-1))</b>
0.0005	-3.869887	0.076725	<b>-0.296917</b>	<b>CointEq(-1)*</b>

المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على برنامج (Eviews 12)

يوضح الجدول (٥) التأثير الطردي لسعر الصرف الموازي RER على مستوى الفقر F عند التباطؤ الزمني (D(F(-1)) في الاقتصاد العراقي، وهذا يعني أن زيادة سعر الصرف الرسمي بمقدار وحدة واحدة

سوف يؤدي إلى زيادة مستوى الفقر بمقدار (٠,٦٤%) وعند مستوى معنوي جداً بلغ (٠,٠٠٠). ويمكن ربط هذه العلاقة الطردية عند التباطؤ الزمني ذاته في الاقتصاد العراقي إلى انخفاض القيمة الشرائية للدينار العراقي، فعندما يرتفع سعر الصرف الموازي فإن القيمة الشرائية للدينار العراقي تنخفض مقابل العملة الاجنبية، وهذا ما يجعل من الصعب على المواطنين شراء السلع والخدمات المستوردة، مما يقود إلى ارتفاع الأسعار، ومع هذه الزيادة في الأسعار فإن ذلك يؤدي إلى تآكل القوة الشرائية للدينار، مما يجعل من الصعب على الطبقات الفقيرة تلبية احتياجاتهم الأساسية. كما يعود سبب التأثير الطردي إلى تآكل الأجور الحقيقية، لأنه عند زيادة سعر الصرف، فإن الأجور الاسمية تبقى ثابتة، وهو ما يقود إلى انخفاض الأجور الحقيقية (القيمة الشرائية للأجور)، وهذا يعني أن العمال ذات الطبقات الفقيرة يفقدون قدرتهم الشرائية، مما يزيد من صعوبة تغطية احتياجاتهم الأساسية. يضاف إلى ذلك سبب مهم وهو التوزيع غير العادل للدخل، فعندما يرتفع سعر الصرف الموازي فإنه يؤدي إلى تفاقم مشكلة التوزيع في الدخل، إذ يستفيد من ذلك كبار المستثمرين والمضاربين، بينما تتضرر الطبقات الفقيرة بشكل كبير، وناهيك عن الأسباب الاخر المرافقة مثل (تقلبات أسعار النفط، ضعف الإنتاج المحلي، والفساد، وغيرها).

ومن جانب آخر فإن الجدول (٥) يوضح معامل تصحيح الخطأ غير المقيد UECM قد بلغت قيمته (-0.353639) سالباً ومعنوياً عند قيمة احتمالية بلغت (Prob=0.0006)، وهو الأمر الذي يؤكد على وجود علاقة توازنه في الأجل القصير بين المتغير المستقل (سعر الصرف الموازي RER) والمتغير التابع (مستوى الفقر F) باتجاه علاقة التوازن في الأجل الطويل، وهذا يعني أن معامل تصحيح الخطأ غير المقيد UECM يفسر بأن ما قيمته (٠,٣٥%) من أخطاء الأجل القصير في F للمدة السابقة (t-1) يمكن تصحيحه في المدة الحالية t من اجل العودة إلى التوازن في الأجل الطويل عند حدوث صدمة أو أي تغير في المتغير المستقل.

#### رابعاً: اختبار المعلمات المقدرة في الأجل الطويل

يوضح الجدول (٦) تقدير معلمة المتغير المستقل الأجل الطويل للكشف عن درجة تأثير المتغير المستقل على المتغير التابع، فضلاً عن تحديد نوع العلاقة الطويلة.

#### جدول (٦): نتائج تقدير معلمات الأجل الطويل

Levels Equation				
Case 2: Restricted Constant and No Trend				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
RER	0.031183	0.009361	3.331376	0.0023

المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على برنامج (Eviews 12)

يبين الجدول (٦) بأن هناك تأثيراً طردياً لسعر الصرف الموازي RER على مستوى الفقر F في الاقتصاد العراقي في الاجل الطويل، وهذا يعني أن زيادة سعر الصرف الموازي بمقدار وحدة واحدة سوف يقود إلى زيادة مستوى الفقر بمقدار (٠,٠٣%) وعند مستوى معنوي بلغ (٠,٠٢٣)، وهذا يعني ان التأثير الطردي في الأجل الطويل قد تطابق مع الأجل القصير لتأثير RER على F عند التباطؤ الزمني  $D(F(-1))$ ، كما ان السبب ذاته يعود في الاجل القصير، أي ان الاسباب الرئيسة وراء هذا التأثير الطردي هي (انخفاض القيمة الشرائية للدينار، تآكل الأجور الحقيقية، وزيادة تكلفة الواردات، انخفاض الاستثمار، وتفاقم عدم المساواة، ضعف شبكات الأمان الاجتماعي، ضعف البنية التحتية، والحروب التي تعرض لها البلد، الاعتماد على القطاع الوحيد وهو النفط مقابل ضعف الإنتاج المحلي، والاعتماد على الاستيرادات، بالإضافة إلى الفساد، والصرعات السياسية).

#### خامساً: الاختبارات التشخيصية للبواقي

تستخدم هذه الاختبارات للتأكد من مدى صحة ودقة النتائج التي تم الحصول عليها في الاختبارات السابقة، وهذه الاختبارات هي: -

#### ١. اختبار مشكلة الارتباط الذاتي

يوضح الجدول (٧) نتائج اختبار مشكلة الارتباط الذاتي، حيث نلاحظ بأن القيمة الاحتمالية ل (F-statistic) المحتسبة قد بلغت (Prob=0.1447) وهي أكبر من المستوى (5%)، وهذا يشير على عدم وجود مشكلة في الارتباط الذاتي LM، ومن ثم يجب القبول بفرضية عدم وجود مشكلة ارتباط ذاتي بين المتبقيات العشوائية ورفض الفرضية البديلة. ومن ثم فإن هذا الاختبار يعزز من دقة نتائج نموذج ARDL.

#### جدول (٧): نتائج اختبار مشكلة الارتباط الذاتي LM

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	2.251805	Prob. F(1,28)	0.1447
Obs*R-squared	2.605238	Prob. Chi-Square(1)	0.1065

المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على برنامج (Eviews 12)

#### ٢. اختبار مشكلة اختلاف التباين

يوضح الجدول (٨) نتائج اختبار مشكلة اختلاف التباين لـ (ARCH)، إذ نلاحظ بأن القيمة الاحتمالية لـ (F-statistic) قد بلغت (Prob=0.1584) وهي أكبر من المستوى (5%)، وهذا يعني إن النموذج

### جدول (٨): نتائج اختبار مشكلة اختلاف التباين لـ (ARCH)

Heteroskedasticity Test: ARCH

F-statistic	2.082269	Prob. F(1,33)	0.1584
Obs*R-squared	2.077386	Prob. Chi-Square(1)	0.1495

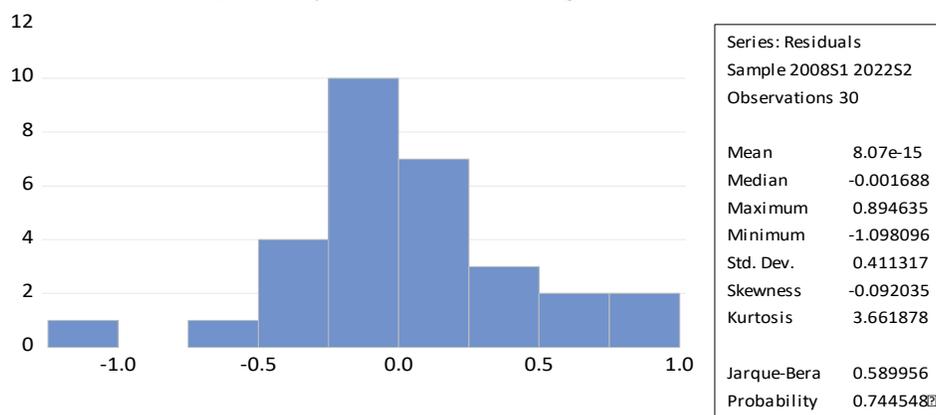
المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على برنامج (Eviews 12)

يخلو من مشكلة اختلاف التباين، وبالتالي يجب القبول بفرضية العدم التي تنص على عدم وجود مشكلة اختلاف التباين بين المتبقيات العشوائية ورفض الفرضية البديلة. ومن ثم فإن هذا الاختبار يعزز من دقة نتائج نموذج RDL.

### ٣. اختبار مشكلة التوزيع الطبيعي Histogram-Normality Test

يبين الشكل (١) نتائج اختبار مشكلة التوزيع الطبيعي (Jarque-Bera)، إذ نلاحظ بأن القيمة الاحتمالية له قد بلغت (Prob=٠,٧٤٤٥٤٨) وهي أكبر من المستوى (٥%)، وهذا يعني عدم وجود مشكلة في التوزيع الطبيعي، ومن ثم هنا يجب أن نقبل بفرضية العدم التي تنص على عدم وجود مشكلة التوزيع الطبيعي للبواقي ورفض الفرضية البديلة التي تنص على وجود مشكلة التوزيع الطبيعي، ومن ثم فإن هذا الاختبار يعزز من دقة نتائج نموذج ARDL.

#### شكل (١): نتائج اختبار مشكلة التوزيع الطبيعي

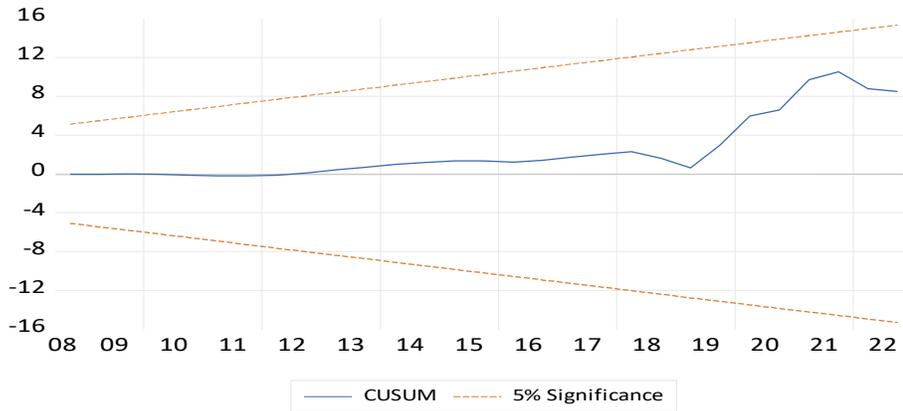


المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على برنامج (Eviews 12)

### ٤. اختبار الاستقرار الهيكلي لنموذج ARDL

يوضح الشكل البياني (٢) نتائج اختبار الاستقرار الهيكلي لـ (CUSUM)، إذ تُلاحظ بأن الخط الأزرق يقع داخل الحدود الحرجة المنقطة الحمراء، وهذا يعني أن المعلمات المقدرة للأنموذج مستقرة. ومن ثم فإن هذا الاختبار قد عزز من دقة نتائج انموذج ARDL.

شكل (٢): نتائج اختبار الاستقرار الهيكلي لـ (CUSUM)



#### الاستنتاجات:

- ١- إن اسعار الصرف لها اثارٌ واضحة على مستويات الفقر، فإن تغييرات سعر الصرف من شأنها أن تؤدي الى تغييرات في مستويات الفقر، حيث ان انخفاض اسعار الصرف للعملة المحلية مقابل الدولار تؤدي الى انخفاض قيمة العملة وهذا يؤدي الى اتساع ظاهرة الفقر، وفي حالة ارتفاع اسعار صرف العملة المحلية مقابل الدولار فإنه يؤدي الى الحد من ظاهرة الفقر.
- ٢- يعد الفقر من اعقد المشاكل التي تواجه اصحاب القرار، على الرغم من تبني الحكومات المتلاحقة في العراق استراتيجيات وبرامج تنموية لمعالجة الفقر، إلا ان تنفيذ هذه البرامج دائما ما يقابلها ظروفًا اقتصادية وسياسية تعمل على تأخير تنفيذ البرامج، اذ ان انخفاض نسبة الفقر خلال مدة الدراسة لسنوات متعددة يجابهها ارتفاع في نسبة الفقر في سنوات معينة نتيجة الصدمات الاقتصادية الدولية التي ينعكس تأثيرها على اقتصاد العراق، الامر الذي يتطلب الى وضع خطط اقتصادية جديدة لمعالجة مشكلة الفقر او العودة الى تنفيذ السياسات والبرامج التي وضعت سابقا مع عدم امكانية ضمان عدم حدوث صدمات اقتصادية مستقبلية لذلك تمثل مشكلة الفقر عقدة ازيلية في الاقتصادات العالمية.
- ٣- نستنتج من خلال تحليل تغييرات سعر الصرف على مستويات الفقر في العراق كان لها التأثير على الميزان التجاري والنتائج المحلي الاجمالي ومتوسط نصيب الفرد وكذلك تأثيره على الفقر.
- ٤- من نتائج تحليل تغييرات سعر الصرف على مستويات الفقر في العراق ارتفاع معدلات الاسعار بالنسبة للمواطنين نتيجة تغييرات اسعار الصرف الموازي الذي انعكس بدوره الى انخفاض قيمة

الدينار العراقي مقابل الدولار الامريكى مما تسبب في تدهور المستويات المعيشية للطبقات الفقيرة كونهم الاكثر ضررا لتغيرات سعر الصرف وما ينتج عنه من اعادة توزيع الدخل بشكل غير عادل مما يؤدي الى تفاقم مستويات الفقر.

٥- هناك علاقة طردية بين سعر الصرف والفقر وهذا يعني ان تغيرات سعر الصرف لها تأثير في مستويات الفقر.

٦- ابرزت النتائج القياسية ارتفاع التضخم نتيجة ارتفاع سعر الصرف الذي ادى الى زيادة تكاليف الانتاج مما ادى الى ارتفاع اسعار السلع والخدمات في السوق المحلية وهذا بدوره يؤدي الى انخفاض الدخل الحقيقي للأسر الفقيرة مما يزيد من مستوى الفقر.

### التوصيات:

١- المحافظة على استقرار اسعار صرف العملة تجاه الدولار من خلال وضع سياسات اقتصادية تعمل على زيادة ثقة العملة المحلية تجاه الدولار مع تبني الجهات الرقابية الحكومية ذات العلاقة اجراءات رقابية صارمة على اسواق العملة (البورصة) في بغداد والمحافظات للحد من ظاهرة المضاربة والتلاعب بأسعار سعر الصرف.

٢- التنسيق بين السياسة النقدية متمثلة بالبنك المركزي كونه الجهة المسؤولة عن تنفيذ هذه السياسة والجهات الحكومية المسؤولة عن تنفيذ السياسة المالية والسياسة التجارية في إطار السياسة الاقتصادية العامة للدولة، من اجل تحقيق الاهداف الاقتصادية اهمها استقرار العملة وتحسين معدل النمو والسيطرة على معدلات التضخم وزيادة الناتج المحلي الاجمالي وتحديد موعد زمني لتنفيذ هذه الاهداف.

٣- العمل على انشاء قاعدة بيانات للأفراد ضمن دائرة الفقر من اجل تقليص دائرة الفقر من خلال اعادة توزيع الدخل بين الافراد بشكل عادل، واجراء المسوحات الدورية بالأحوال المعيشية للأفراد وبناء وتنظيم قاعدة واسعة للبيانات والمعلومات على الافراد تحت خط الفقر من اجل شمولهم في اعانات نقدية وعينية.

٤- العمل على زيادة قيمة العملات المحلية مقابل الدولار وتقوية الجهاز الانتاجي للدول المختارة من اجل زيادة صادرات هذه الدول الذي يعمل بدوره على ارتفاع معدلات النمو من خلال ايجاد فرص عمل للأيدي العاملة المعطلة للحد من ظاهرة الفقر.

٥- التنسيق بين السياسة النقدية متمثلة بالبنك المركزي كونه الجهة المسؤولة عن تنفيذ هذه السياسة والجهات الحكومية المسؤولة عن تنفيذ السياسة المالية والسياسة التجارية في إطار السياسة

الاقتصادية العامة للدولة، من اجل تحقيق الاهداف الاقتصادية اهمها استقرار العملة وتحسين معدل النمو والسيطرة على معدلات التضخم وزيادة الناتج المحلي الاجمالي وتحديد موعد زمني لتنفيذ هذه الاهداف مع العمل على زيادة الدخول الحقيقية للأفراد وبالتالي استهداف مستويات الفقر.

٦- العمل على زيادة قيمة العملات المحلية مقابل الدولار وتقوية الجهاز الانتاجي للدولة من اجل زيادة الصادرات التي تعمل بدورها على ارتفاع معدلات النمو والسيطرة على معدلات التضخم من خلال ايجاد فرص عمل للأيدي العاملة المعطلة للحد من ظاهرة الفقر.

#### المصادر:

- ١- امين، هجير عدنان زكي، لطيف، احمد حسين، الفجوة بين سعر صرف الدينار المعلن من قبل البنك المركزي العراقي ومثيله السوقي للمدة (٢٠٠٣ - ٢٠١٦)، مجلة الادارة والاقتصاد، جامعة النهدين، المجلد ١، ال عدد ١١٨، ٢٠١٩.
- ٢- بتال، احمد حسين، وسام حسين علي، احمد اسماعيل المشهدان، العلاقة الديناميكية بين سعر الصرف والتضخم في العراق للمدة (١٩٨٠ - ٢٠١٠)، مجلة جامعة الانبار للعلوم الاقتصادية والادارية، جامعة الانبار، المجلد ٦، العدد ١٢، ٢٠١٤.
- ٣- البنك الدولي، تقرير عن التنمية شن الهجوم على الفقراء، واشنطن، ٢٠٠٠.
- ٤- جابر، سامر سليم، تحليل اثر الموازنة على بعض مؤشرات التنمية المستدامة في العراق للمدة (٢٠٠٤ - ٢٠٢٠)، رسالة ماجستير، جامعة واسط، ٢٠٢٢.
- ٥- حنفي، محمد ناظم محمد، مشاكل تحديد سعر الصرف وتقييم العملات، الهيئة العامة المصرية للكتاب، القاهرة، ١٩٩٩.
- ٦- داغر، محمود محمد محمود، حسين عطوان مهوس معارج، سعر صرف الدينار العراقي ما بين النظام الواقعي والنظام المعلن للمدة (٢٠٠٤\_٢٠١٢) مجلة العلوم الاقتصادية والادارية، مجلد ٢١، العدد ٨٤، ٢٠١٥.
- ٧- رؤوف، قصي عبد الفتاح، الاثار الاقتصادية والاجتماعية للفقر في العراق، بحث مقدم الى مجلس كلية الادارة والاقتصاد جامعة بغداد لنيل شهادة الدبلوم العالي في الاحصاء التطبيقي، بغداد، ٢٠١١، ص ١٣.
- ٨- سالم توفيق النجفي واهم فتححي عبد المجيد، السياسات الاقتصادية الكلية والفقر مع اشارة خاصة للوطن العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ٢٠٠٨.

- ٩- صالح، شيماء اسامة محمد، الفقر ومستويات التنمية البشرية في الدول العربية، الجهاز المركزي للتعبة العامة والاحصاء، مصر، ٢٠١٤.
- ١٠- صيد، امين، سياسة الصرف كأداة لتسوية الاختلال في ميزان المدفوعات، لبنان/ بيروت، مكتبة حسين العصرية للطباعة والنشر والتوزيع، ٢٠١٣.
- ١١- عبد الرضا، نبيل جعفر وندوة هلال جودة، قياس وتحليل اتجاهات الفقر في العراق (١٩٨٠-٢٠١٢)، شركة الغدير للطباعة والنشر، ٢٠١٦.
- ١٢- عرفان تقي الحسني، التمويل الدولي، دار مجدلاوي للنشر، عمان، ط٢، ١٩٩٩.
- ١٣- الغولي، اسامة محمد ومجدي محمد شهاب، العلاقات الاقتصادية الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، القاهرة، ١٩٩٧.
- ١٤- قدي، عبد المجيد، المدخل الى السياسات الاقتصادية الكلية، ديوان المطبوعات الجزائرية، ٢٠٠٤.
- ١٥- محمود يونس، عبد المنعم مبارك، مقدمة في النقود واعمال البنوك والاسعار المالية، الدار الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٣.
- ١٦- المراياتي، توفيق صبري، الحروب واثارها على تدهور الاقتصاد العراقي، مجلة جامعة كربلاء، المجلد ٥، العدد ٢٠٠٧، ٢٠٠٧.
- ١٧- معروف، هوشيار، تحليل الاقتصاد الكلي، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، ط١، ٢٠٠٥.
- ١٨- الوندادي، نشأت مجيد حسن، قياس تأثير المستوى العام للأسعار، وعرض النقد على سعر صرف الدينار العراقي للفترة (١٩٨٠-٢٠٠٢) باستخدام نموذج التعديل الجزئي، مجلة العلوم الاقتصادية والادارية، جامعة بغداد، المجلد ١، العدد ٨٢، ٢٠١٠.

## أثر تطوير المطارات في الجذب السياحي: مطار النجف أنموذجا The Impact of Airport Development on Tourism Attraction: Najaf Airport as a Model

م.د. مصطفى سالم حسن الطرقي<sup>(١)</sup>

Lect. Mustafa Salem Hassan Al-Tarfi (PhD)

### الخلاصة

يهدف البحث إلى تحديد أثر تنمية المطارات وتطويرها بشكل عام ومطار النجف ودور ذلك التطوير في الجذب السياحي لمدينة النجف. تعتمد دراسة البحث الحالية على المنهج الوصفي التحليلي من أجل تحقيق هدف البحث، توزيع عدد (١٠٠) استبانة على موظفين في المطار وكان الصالح للتحليل منها ٨١ استبانة بنسبة (٨١%) من إجمالي مجتمع الدراسة. تم تحليل البيانات الواردة باستخدام برنامج الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية SPSS للوصول إلى نتائج الدراسة. توصلت الدراسة إلى أنه يحتاج العاملون بمطار النجف لتحسين مستوى الاجور والمراتب الخاصة بهم مع تطوير أدائهم بشكل مستمر من خلال الدورات التدريبية المكثفة كلاً في تخصصه. ذلك بالإضافة إلى أنه تحتاج إدارة مطار النجف الاهتمام بالاشتراطات البيئية والامنية ومعايير الاستدامة لما لها دور بارز في جذب السائحين. يوجد تأثير معنوي لأبعاد تطوير مطار النجف على الجذب السياحي لمدينة النجف. بناء على النتائج المستخرجة تم وضع مجموعة من التوصيات أبرزها، مراعاة المساحة المحيطة بموقع المطار أن تكون كافية بحيث تستوعب الأبنية المساعدة التي يتوجب إنشاؤها في المستقبل بسبب التوسعات الملحوظة أو الطارئة في المطار.

---

١- جامعة اهل البيت عليه السلام - كلية العلوم الاسلامية

## Abstract

This study aims to determine the impact of developing airports in general and Najaf Airport and the role of that development in the tourist attraction of the city of Najaf. The current study relies on the descriptive analytical approach in order to achieve the goal of the study, distributing a number of (100) questionnaires, of which 81 questionnaires were suitable for analysis, representing (81%) of the total study population. The data received were analyzed using the Statistical Package for the Social Sciences (SPSS), version 26, to reach the results of the study. The study concluded that employees at Najaf Airport need to improve their level of wages and salaries while continuously developing their performance through intensive training courses, each in their specialty. In addition, the Najaf Airport administration needs to pay attention to environmental and security requirements and sustainability standards, as they have a prominent role in attracting tourists. There is a significant impact of the dimensions of the development of Najaf Airport on the tourist attraction of the city of Najaf. Based on the extracted results, a set of recommendations were developed, the most prominent of which is that the area surrounding the airport site should be sufficient to accommodate the auxiliary buildings that must be constructed in the future due to the noticeable or emergency expansions at the airport.

**Keywords:** airports, tourist attractions, Najaf Airport.

## المقدمة

إن الحركة السياحية في العالم تتأثر بشكل كبير في النقل الجوي، وهذه الحركة بدورها أصبحت موردا اقتصاديا هاما في كثير من دول العالم. ويتوقع أن تكون السياحة من أهم بنود التجارة في العالم مع نهاية هذا القرن. كما أن لهذا القطاع الهام دورا كبيرا في تشغيل العمالة من خلال الأنشطة المرتبطة به<sup>(٢)</sup>. تعد صناعة الطيران من أهم القطاعات في معظم الدول وأبرزها، والتي كان لها دور كبير في زيادة معدل الحركة السياحية وتحسين الوضع الاقتصادي للدول وتخفيض معدل البطالة من خلال تعيين نسبة كبيرة من العمالة في المطارات في مجالات وتخصصات مختلفة، منها حجز تذاكر الطيران، وفحص حجوزات الطيران، والتعامل مع الحقايب ومجال الضيافة الأرضية، بجانب الخدمات المصرفية<sup>(٣)</sup>. لذا فان نسبة مساهمة قطاع النقل الجوي جيدة في إجمالي الناتج القومي، وعليه ينبغي تخطيط النقل الجوي في تبوء خطة السياحة في الدولة، ويلاحظ

٢- حزة، دعاء سمير (٢٠١١) النقل الجوي (منظمات أزمات - تحديات - استثمار - موارد بشرية - إدارة الجودة الشاملة - جودة الخدمات) - مطبعة المنارة بالمنصورة . الطبعة الأولى . جمهورية مصر العربية، ص ٥٠.

٣ - شيماء أبو خنجر (٢٠١٢) اقتصاديات المطارات ودورها في تنشيط حركة النقل الجوي، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية

السياحة والفنادق، جامعة حلوان، مصر ٧٤.

انه كلما زاد عدد الرحلات الجوية زاد الناتج القومي<sup>(٤)</sup>. لقد أصبحت المطارات من أهم المنشآت التي يجب أن تتواجد في كل مدينة كبيرة في العالم تطمح في أن يزيد اتصالها بالعالم الخارجي ويكون معلماً من معالم الدولة، وبذلك أصبح من الصعب وجود دولة في العالم مهما بلغ ضعفها وفقرها بدون مطار دولي واحد على الأقل يستقبل الطائرات والرحلات القادمة من معظم أنحاء العالم، وقد يصل الحد إلى وجود مطار دولي لكل مدينة<sup>(٥)</sup>.

من هذا المنطلق فإن دراسة أثر تنمية المطارات وتطويرها بشكل عام ومطار النجف ودور ذلك التطوير في الجذب السياحي لمدينة النجف يشكل أمراً ضرورياً في زيادة الحركة السياحية مما يؤثر بشكل إيجابي على الناتج القومي.

### مشكلة البحث:

تكمن مشكلة البحث تتمحور في اهم النقاط الاساسية للسائح وهي المطارات و تعد المطارات الموانئ الجوية و البوابة الأولى والأخيرة للزائرين، مما يبرز أهمية المطارات في ترسيخ الصورة الذهنية للدولة المستضيفة<sup>(٦)</sup>. إنطلاقاً من ذلك يظهر تنمية وتطوير المطارات في تحسين الصورة الذهنية لدى الزائرين عن الدولة المستضيفة وإضفاء طابع إيجابي أثناء الزيارة. لذا، تعد المطارات أحد الأصول الموجودة بالدولة التي تتطلب التنمية والتطوير بهدف رفع كفاءتها وتحسين أدائها<sup>(٧)</sup>. من خلال تلك المشكلة تم وضع مجموعة من التساؤلات وهي:

١. هل توجد تسهيلات عامة بمطار النجف؟
٢. ما حجم الطاقة الاستيعابية للمطار؟
٣. ما مدى فاعلية مهارات العاملين في مطار النجف؟
٤. إلى أي مدى تهتم إدارة المطار بالبيئة ومعايير الاستدامة؟
٥. هل يؤثر تطوير مطار النجف وتنمية مهارات العاملين في زيادة الجذب السياحي؟

٤ - عبد علي الحجازي، تمويل الاستثمار في مجال النقل الجوي - دراسة اقتصادية مقارنة، مصر ١٩٩٤. ص ٣٢.

٥ - عطا الله، فاروق عبد النبي (٢٠٢٠) سوء التقدير في تصنيفات الطيران العالمية: مصر للطيران ومطار القاهرة الدولي كدراسات حالة"، مجلة كلية السياحة والفنادق جامعة السادات، ٤، ٢ ص ٨١-٩٩

٦ - شيماء أبو خنجر (٢٠١٢) مرجع سبق ذكره، ص ٧٤

٧ - خيرت، غادة (٢٠١٤) "معوقات تطبيق تكنولوجيا الخدمة الذاتية في مطار القاهرة الدولي"، مجلة اتحاد الجامعات العربية

للسياحة والضيافة، ١١، ١ ص ٨٥-١٠٠

## أهداف البحث:

يهدف البحث بشكل عام إلى تنمية مطار النجف وتطويره ومعرفة دور المطار في الجذب السياحي لمدينة النجف فضلاً عما يلي:

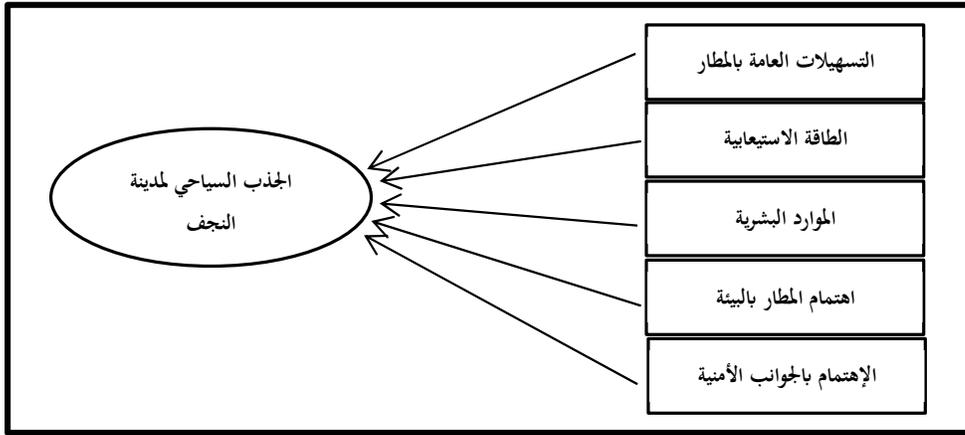
١. تحديد التسهيلات العامة الموجودة بمطار النجف.
٢. معرفة حجم الطاقة الاستيعابية للمطار.
٣. تقييم مهارات العاملين في مطار النجف.
٤. تسليط الضوء على اهتمام إدارة المطار بالبيئة ومعايير الاستدامة.
٥. تحديد أثر تطوير مطار النجف وتنمية مهارات العاملين به في زيادة الجذب السياحي؟

## أهمية البحث:

من الواضح أن تبني الاستراتيجيات التنموية يحقق لمنظمات الأعمال فوائد ومكاسب كبيرة، ويمكن أن يضع المنظمة على قمة الهرم التنافسي، وربما يمنحها القيادة في السوق، وخاصة مع تزايد مهارات العاملين في المنظمة بشكل عام، فتبني فلسفة التطوير يجعل المنظمة قريبة من عملائها واحتياجاتهم، تعد المطارات أكثر المنظمات الخدمية التي تهتم بتنمية وتطوير وحداتها. لذلك تكمن أهمية هذه البحث في تنمية وتطوير مطار النجف مما يعود على المطار بزيادة حركة السائحين به، حيث أن تطوير أقسام ووحدات المطار يلعب دوراً هاماً في تحسين سمعة المطار ويزيد من فرص حصوله على مزايا تسويقية كبيرة.

## فروض البحث:

- الفرض الأول: أثر توافر التسهيلات العامة بالمطار في تحقيق زيادة الجذب السياحي لمدينة النجف.
- الفرض الثاني: أثر لتناسب الطاقة الاستيعابية للمطار في تحقيق زيادة الجذب السياحي لمدينة النجف.
- الفرض الثالث: يوجد أثر لتطوير الموارد البشرية بالمطار في تحقيق زيادة الجذب السياحي لمدينة النجف.
- الفرض الرابع: يوجد أثر لإهتمام المطار بالبيئة في تحقيق زيادة الجذب السياحي لمدينة النجف.
- الفرض الخامس: يوجد أثر لإهتمام المطار بالجوانب الأمنية في تحقيق زيادة الجذب السياحي لمدينة النجف.



شكل (١): فروض البحث

### محددات البحث:

تنقسم محددات البحث على:

المحددات الزمنية: تمت الدراسة الميدانية وتوزيع استمارات الاستبيان في الفترة بين ١٥ يونيو ٢٠٢٣ و ١ أغسطس ٢٠٢٣.

المحددات المكانية: نظرا لصعوبة استقصاء جميع المطارات العراقية نظرا لعنصر الوقت والتكلفة، لذا تم اختيار مطار النجف كدراسة حالة للدراسة.

### الإطار النظري والمفاهيمي للمطارات ونظم العمل بها:

#### اولا: تعريف المطار:

أعطت المنظمة الدولية للطيران المدني تعريفا للمطار على أنه عبارة عن سطح محدد على الأرض أو على الماء يحتوي على كافة الأبنية والتجهيزات والتمديدات اللازمة لكي يكون معداً ليستعمل كليا أو جزئيا لهبوط وإقلاع الطائرات بأنواعها المختلفة<sup>(٨)</sup>. يستخدم مصطلح مطار للتعبير عن السطح المعد لاستقبال الطائرات الاعتيادية في حين يستخدم تعبير القاعدة البحرية أو مرسى الطائرات الجو مائية (مطارات مخصصة بالهبوط على الماء) للتعبير عن الأحواض المائية المعدة لاستقبال الطائرات الجو مائية<sup>(٩)</sup>.

٨- المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO، (2012)، المفهوم العلمي للموانئ الجوية، متاح من:

[www.icao.int/pages/defaults.aspx](http://www.icao.int/pages/defaults.aspx)

٩ - يونس أونيس، نظام النقل الجوي في الجزائر -دراسة حالة مطار مصطفى بن بو العيد باتنة- مذكرة ماستر (غير منشورة)

تخصص نقل وإمداد جامعة الحاج لخضر، باتنة ٢٠١١

تعد المطارات منفذا جويا ومحطة للملايين من المسافرين، يتكون أي مطار في يومنا الحاضر من ثلاثة مركبات أساسية وهي المدرج ومبنى المطار (مبنى الركاب) وبرج المراقبة حيث أنه لا يمكن أن يقوم مطار من غير هذه الأجزاء المهمة وبذلك يمكن تقسيم المطار بشكل رئيسي على: (١٠)

١- **الجانب الأرضي:** وهي جميع المرافق المحيطة بالمطار والطرق المؤدية إليه ومنه مثل (مواقف السيارات والخدمات العامة والخاصة بالجزء الخارجي من المطار).

٢- **الجانب الجوي:** وهو ينقسم على قسمين هما المجال الجوي المتمثل في الطائرة وحركتها على المدرج واستقبالها من برج المراقبة والمحطات الملاحية ومجال حركتها في الهواء.

٣- **مبنى الركاب:** وهو حلقة الوصل بين الجانب الأرضي والجانب الجوي ويتقسم على (الرصيف والمحطة وعنصر الربط والمواقف).

### ثانيا: وظائف المطارات وأهميتها:

يؤدي المطار عدة وظائف هامة هي الوظيفة الأساسية وهي هبوط و الطائرات إقلاعها من المطار وهناك وظائف أخرى يجب أن يؤديها المطار حتى تسهل على المستخدمين للمطار استخدامه وهي (١١):

١. نقل المسافرين والبضائع من خلاله.
٢. عمل الصيانة الدورية اللازمة للطائرات.
٣. تخزين البضائع، انتظار المسافرين والمغادرين من ذويهم.
٤. راحة المسافرين: العمل على راحة المسافرين وتوفير خدمات (تناول الطعام / التسوق / انتظار مواعيد الرحلات / خدمة علاجية للطوارئ / توفير الأمن للمطار والمسافرين)

تلعب صناعة الطيران المدني في اقتصاديات العالم دورا هاما حيث تسهم بأكثر من ٢,١ تريليون دولار في الناتج الإجمالي العالمي أي نحو ٣٥% من الاقتصاد العالمي، كما ويسهم أيضا قطاع الطيران في خلق أكثر من ٥٢ مليون وظيفة بشكل مباشر أو غير مباشر ويتوقع أن ترتفع هذه المساهمة لتصل إلى ٨٢,٢ مليون فرصة عمل في العام ٢٠٣٠ مقارنة مع ٥٠,٦ مليون فرصة عمل في العام ٢٠١٠ (١٢). وشهد نموا

١٠- المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO)، الموقع الإلكتروني:

<http://www.icao.int/Pages/default.aspx>

11 - Mohamed, M. , Gomaa, H. A., El-Sherif, N. (2018) “Exploring the Potentiality of Applying Smart Airport Technologies in Egyptian International Airports” International Journal of Heritage, Tourism and Hospitality Vol. (١٢), No. (2/2), -129- 122

١٢- مجلة البيان الأسبوعية صفحة الاقتصاد، الموقع الإلكتروني، -www.albayan.ae/economy/local-

market/2013-01-31-1.1813641

كبيراً في أعداد المسافرين الذين ارتفعت أعدادهم من ١,٢ مليار مسافر في العام ١٩٩٠ إلى ٢,٢ مليار في العام ٢٠١٠ ويتوقع أن يصل أعداد الركاب إلى ٦ مليارات مسافر في العام ٢٠٣٠ مدفوعاً بنمو يصل إلى ٧,٩%، ويدفع نمو أساطيل شركات الطيران من ١٧٣٠٧ طائرة في ١٩٩٠ إلى ٢٣٨٤٤ طائرة في العام ٢٠١٠ لتصل إلى ٤٥٢٧٣ طائرة في العام ٢٠٣٠، وفيما ارتفعت حركة الطائرات من ١٤,٨ مليون حركة في ١٩٩٠ إلى ٢٦ مليوناً في ٢٠١٠ ومن المتوقع أن تقفز إلى ٤٨,٧ مليون حركة جوية في العام ٢٠٣٠<sup>(١٣)</sup>. كما ويوجد ٣٨٤٦ مطاراً في العالم تنطلق منه واله الرحلات التجارية المنتظمة فيما هناك أكثر من ٤٣٣٨٢ مطاراً لأغراض أخرى بين عسكرية وصغيرة في الوقت الذي تسير فيه شركات الطيران رحلات منتظمة إلى نحو ٣٥ ألف وجهة مخدومة من خلال ١٥٦٨ شركة طيران تقطع سنوياً أكثر من ٤٢ مليون ساعة طيران<sup>(١٤)</sup>.

### ثالثاً: المطارات ومكونات النقل الجوي:

تعد المطارات نقطة البداية ونقطة النهاية للزائر فهي تشكل منطقة الاستقبال والوداع له، والأجدر بأن تكون بالمستوى اللائق لأنها تعطي المسافر الانطباع من الوهلة الأولى عن البلد الذي هو قادم إليه. ويعد مستوى الخدمات التي تقدم له في المطار من الأمور الهامة جداً، حيث انه يريد التخلص من معاناة السفر بأسرع وقت ليصل إلى مكان إقامته أو سكنه دون مزيد من المعاناة والإرهاق<sup>(١٥)</sup>. كما أن طباع المسافرين ونفسياتهم مختلفة، فهم من شعوب مختلفة وثقافات متنوعة ومتباينة فمنهم العربي والأوروبي والإفريقي والأمريكي والآسيوي وغيرها من شعوب العالم. كما أن منهم المسلم والمسيحي والبوذي والهندوسي وغيرهم من أصحاب العقائد الأخرى<sup>(١٦)</sup>. لذا يجب على موظف المطار ومقدم الخدمة للمسافر التعامل مع المسافرين، بغض النظر عن جنسيته أو ثقافته، على أنه إنسان ويحتاج إلى ما يخفف عنه معاناة السفر. حيث يشتمل النقل الجوي على المكونات الأساسية التالية<sup>(١٧)</sup>:

١- المطار بأرضيته ومعداته وأجهزته.

١٣- نفس المصدر السابق.

١٤- محمد، إبراهيم عبد الله عبد الرؤوف، دور قطاع النقل الجوي في التنمية الاقتصادية (دراسة تحليلية)، القاهرة، ٢٠١١م.  
١٥- أبو رفاعي، زكي زكي السيد، (٢٠١٥). رضا العملاء كوسيلة لتطوير المطارات، بالتطبيق على مطار شرم الشيخ الدولي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة قناة السويس، كلية السياحة والفنادق قسم الدراسات السياحية، الإسماعيلية.  
١٦- عبد، عبد الودود عبدالرضا. (٢٠٢٢). حركة النقل الجوي في مطار البصرة الدولي للمدة 2016-2020 مجلة الدراسات المستدامة، مج ٤، ملحق، ٥١٣ - ٥٤٠.

١٧- سحاح ربة، السلطة التنظيمية للنقل الحضري ودورها في تحسين أداء نظام النقل الحضري بالجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر غير منشورة، فرع اقتصاد وتسيير الخدمات تخصص نقل وأمداد ٢٠١٠-٢٠١١.

٢- الخطوط الجوية التي تنقل المسافرين والبضائع من مكان لآخر.

٣- المستخدمون أو المستفيدون من المطارات والطائرات، سواء المسافرون أو المصدرون للبضائع أو مرسلي البريد.

ولكي يكون تشغيل المطار ناجحاً يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار هذه المكونات الثلاثة وعلاقة الترابط بينها. والجدير بالاهتمام هنا موضوع تجهيزات المطارات من المباني والمعدات والأجهزة، حيث تصدر منظمة الطيران الدولية - (ايقاو) (International Civil Aviation Organization) وثائق وملاحق تبين فيها المعايير والتجهيزات التي يجب توفرها في المطار الدولي لخدمة المسافرين بصورة لائقة. وأوضحت وثيقة خدمات المطار (Airport Service Manual DOC 9137) (ICAO) بأن المطارات تشيد لخدمة مناعة الطيران المدني والأعمال المتعلقة بها<sup>(١٨)</sup>.

لذا فإن المطارات الدولية، حسب ما ورد بوثيقة خدمات المطارات، يجب أن تحتوي على عدد من المباني الهامة مثل مباني المسافرين القادمين والمغادرين، وتشتمل على خدمات المسافرين المختلفة - مباني ومحازن الشحن - مباني المراقبة الجوية (البرج، الرادار، المعلومات الجوية، الاتصالات الثابتة) - حظائر مبيت الطائرات - محطة للدفاع المدني - وحدة صيانة الطائرات - حظائر للالانات والسيارات العاملة في المطار - محطة للوقود وصهاريج لنقل الوقود - مستودعات ومحازن - مبنى للتموين - مبنى للإدارة - فندق ومطاعم - مركز للمؤتمرات والاجتماعات - كراج لوقوف سيارات المسافرين والمودعين والمستقبلين<sup>(١٩)</sup>. والغرض من هذه المباني هو تقديم الخدمات للمسافر على أرض المطار ونقله إلى الطائرة، أو التحويل من رحلة إلى رحلة أخرى. وتأمين انسياب حركة المسافرين وأمتعتهم في المطار بسرعة وأمان<sup>(٢٠)</sup>.

#### رابعاً: خدمات المسافرين في المطارات الدولية:

18 - Norman Ashford and others , Airport Operations, Awiley - International Publication, NewYork/983

١٩- الشهوان، نوفل قاسم علي. (٢٠٢٢). إعادة إعمار مطار الموصل الدولي: المعوقات وفرص التنمية الاقتصادية. المجلة الدولية لأبحاث في العلوم التربوية والإنسانية والآداب واللغات، مج ٣، ٤، ٢٣٥ - ١٩٩.

20- Airport Service Manual, Doc. 9137-AN/898, part 9, ICAO, Montreal, 1984, PP 42-45

للمحافظة على كفاءة خدمات المسافرين وتقديمها بالمستوى اللائق فان قاعات المطارات يجب أن لا تعاني من أي نقص في الخدمات الضرورية للمسافر خلال ساعات التشغيل، وان تتضمن المتطلبات التالية (٢١):

- ١- الأجهزة الإلكترونية والكهربائية: وتحتوي نظام إضاءة لقاعات المطار والمراسي ومواقف السيارات. ويجب أن يتم فحص أجهزة الإضاءة يوميا سواء وحدات الإنارة أو اللوحات الإرشادية داخل قاعات المطار، والتأكد من سلامتها وصحة المعلومات والتوجيهات الموجودة على هذه اللوحات، والتأكد من صلاحية جميع وحدات الإنارة على الطرقات وفي مواقف السيارات، وتفحصها بشكل دوري.
- ٢- استعلامات المسافرين حول الرحلات: يجب توفر نظام إعلان مزود بسماعات موزعة في جميع مناطق مباني قاعات المطار، للإعلان عن مواعيد الرحلات القادمة والمغادرة. وكذلك شاشات تلفزيونية لعرض مواعيد الرحلات القادمة والمغادرة. وأيضا يجب أن توضع ساعات حائط في أماكن مختلفة في قاعات المسافرين، تبين التوقيت المحلي والذي يعمل المطار بموجبه.
- ٣- التكييف والتبريد المركزي: يجب توفر نظام تكييف وتبريد مركزي لمباني المطار، والمحافظة على هذا النظام والعمل على صيانه بشكل دوري.
- ٤- الأبواب الالة المداخل: يجب أن تكون أبواب المدخل الرئيسي لقاعات المسافرين تعمل الباء، والتأكد من صلاحية عملها. وإذا حصل عطل لأي منها يجب وضع إشارة تحذيرية على الباب المعطل ووضع إشارة توضيحية للمسافر للتوجه إلى الباب القريب للدخول إلى قاعات المطار.
- ٥- أنشطه نقل الأمتعة: تعمل هذه الأنشطة الباء وتوضع في صالة المغادرين بين كاونترات تشييك التذاكر ومنطقة تجهيز الأمتعة لتحميلها في الطائرة. وكذلك في صالة القادمين توضع بين المرسى ومنطقة استلام المسافرين للأمتعة مقابل كاونتر الجمارك ويجب التأكد من صلاحية هذه الأنشطة باستمرار وبشكل دوري (٢٢).

#### خامساً: دور منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) في تطوير النقل الجوي:

فيما يتعلق بإجراءات السفر وخدمات المسافرين في المطارات الدولية فقد خصصت منظمة الطيران الدولية ملحقاً لهذه الغاية هو الملحق التاسع (التسهيلات) (٢٣). تم فيه توضيح القواعد والأنظمة القياسية

- 
- ٢١- حسين، اسماء حسين مصطفى، عبد الوارث، مروة فوزي، وفهمي، تقي محروس. (٢٠٢٠). تحسين جودة الخدمات بمطار برج العرب وفقاً لمتطلبات سكاي تراكس. مجلة كلية السياحة والفنادق، مج ٤، ١٤ - ٨١ - ٦٥.
  - ٢٢- حسين، اسماء حسين مصطفى، عبدالوارث، مروة فوزي، وفهمي، تقي محروس. (٢٠٢٠). تحسين جودة الخدمات بمطار برج العرب وفقاً لمتطلبات سكاي تراكس. مجلة كلية السياحة والفنادق، مج ٤، ١٤ - ٨١ - ٦٥.
  - ٢٣- علي سالم احمدان الشواورة، جغرافية النقل وتطورها، دار صفاء للنشر، عمان، الاردن، ٢٠١٣، ص ٤٩٩.

والإجراءات التي يجب أن تتبع وتتوفر في المطارات الدولية لكي تكون الخدمة لائقة ومتشابهة في جميع المطارات الدولية، ومن هذه النصوص والقواعد ما يلي<sup>(٢٤)</sup>:

#### ١- إجراءات السفر في المطارات<sup>(٢٥)</sup>:

أ- يجب على الدول المتعاقدة أن تضع الأحكام التي من شأنها تطبيق وتنفيذ إجراءات التخليص على الأشخاص المسافرين جواً، بطريقة تحافظ على ميزة السرعة التي يتصف بها النقل الجوي، بما في ذلك الإجراءات التي تطبق عادة لأغراض أمن الطيران، والإجراءات الملائمة لمراقبة المخدرات.

ب- يجب على الدول المتعاقدة أن توجد طريقة عرض بيانات إثبات الشخصية المسجلة على جوازات السفر الوطنية (المقروءة وغيرها) بحيث تطابق البنود وطريقة العرض الموصى بها في الوثيقة رقم ٩٣٠٣ (DOC ٩٣٠٣) بعنوان -وثائق السفر المقروءة- الجزء الأول<sup>(٢٦)</sup>.

ج- في الحالات التي يكون فيها الزائر المؤقت حاملاً لجواز سفر ساري المفعول ولا يتطلب بالحصول على تأشيرة يجب ألا يطلب بالحصول على أي وثيقة أخرى لإثبات شخصيته في القنصلية التابعة لها أو من قبل الشروع بالسفر. ويسمح له بالدخول عند الوصول دون تقديم أي وثائق أخرى<sup>(٢٧)</sup>.

د- ينبغي للدول المتعاقدة أن تصدر جوازات سفر على أساس فترة أولية لسريان الصلاحية لا تقل عن خمس سنوات وان تكون هذه الجوازات صالحة للسفر لعدد غير محدود من الرحلات والى جميع الدول، إلا إذا حالت ظروف خاصة دون ذلك.

هـ- وان نضع إجراءات مبسطة التجديد صلاحية الجوازات أو استبدالها أو أن تجعل فترة الصلاحية لجواز السفر المجدد أو البديل هي نفس الفترة التي أعطيت في المرة الأولى.

و- ينبغي للدول المتعاقدة أن تقدم لأكثر عدد ممكن من الدول تسهيل إلغاء تأشيرات الدخول للزوار من خلال ترتيبات ثنائية أو متعددة الأطراف، أو إجراءات فردية<sup>(٢٨)</sup>.

#### ٢- متطلبات الصحة العامة:

٢٤ - منظمة الطيران المدني الدولي، الملحق السابع عشر (أمن الطيران)، مونتريال ١٩٩٧.

٢٥ - محمد خميس الزوكه، جغرافية النقل، ط٢، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2008

٢٦ - القراء يوسف سليمان أحمد (٢٠١٤)، دراسة تحليلية للاعتبارات التخطيطية لموقع مطار ياسر عرفات الدولي بقطاع غزة،

رسالته ماجستير، كلية الهندسة، الجامعة الإسلامية، غزة صص ٦١-٤٢-٤٣

٢٧ - الخطاب، نزمين السيد (٢٠٠٧)، دور النقل الجوي في التنشيط على سواحل البحر الأحمر في مصر، رسالة ماجستير، كلية

السياحة والفتلاق، جامعة قناة السويس. ص ٥٢.

٢٨ - منظمة الطيران المدني الدولي، الملحق التاسع، مرجع سابق، ص ص ١١-١٤.

١- في الحالات التي يطالب فيها المسافرون جوا بإبراز ما يثبت تمتعهم بالحصانة الوقائية ضد الأمراض السارية، يجب أن تقبل شهادات التطعيم الدولية وفقا للنموذج الذي وضعته هيئة الصحة العالمية (١٩٦٩).  
وينبغي أن يقتصر الكشف الطبي على الأشخاص الذين ينزلون من الطائرة لدخول اراضي الدولة أثناء فترة الحصانة المرض الطبي، وكذلك للأشخاص القادمين بالجو من منطقة موبوءة بأحد الأمراض الثلاثة التي تستوجب الحجر الصحي (الطاعون، الكوليرا، الحمى الصفراء)<sup>(٢٩)</sup>.

٣- إجراءات الجوازات والجمارك<sup>(٣٠)</sup>:

- يجب على العاملين في الجوازات إعادة الوثائق إلى المسافرين حال التأكد منها وألا يتم الاحتفاظ بها لدواع رقابية إضافية - إلا في حالات فردية خاصة. وأن تتسم هذه العملية في أسرع وقت ممكن.  
- أن يتم استخدام مساحات متعددة في المطارات الدولية لهذه الغاية ليتم استيعاب حركة الركاب المتزايدة وتسهيل إجراءات السفر عليهم.  
- يجب أن تتخذ الترتيبات اللازمة ليتولى موظف واحد فقط فحص وثيقة هوية الزائر عند دخوله وخروجه.

- أن يقبل الإقرار الشفوي من الركاب فيما يتعلق بالأمته.

- أن يتم التفتيش على أمتعة الركاب القادمين على أساس العينات الانتقائية.

- يجب الأخذ بنظام المسار المزدوج للتخليص على الأمتعة في المطارات الدولية، وحيث يبرر حجم حركة الركاب الأخذ بهذا النظام، والذي أوصى به مجلس التعاون الجمركي.

لذا ينبغي على الجهات القائمة على المطارات أن تأخذ بعين الاعتبار هذه المتطلبات عند التخطيط لإنشاء المطارات، محاولة إجراء التعديلات اللازمة على المطارات القائمة لتتوافق مع هذه المتطلبات وذلك لتفادي أية إعاقة لانسياب حركة المسافرين في المطار<sup>(٣١)</sup>.

٤- التسهيلات والخدمات المختلفة في محطات الركاب<sup>(٣٢)</sup>:

- ينبغي أن تكون التسهيلات المعدة لاستعمال الركاب العابرين مشتملة على كافة الترتيبات لتوفير سبل الراحة لهم.

٢٩- نفس المرجع السابق ص ١٥.

٣٠- الجبوري، شروق نعيم جاسم، النقل الجوي في مطار بغداد الجوي دراسة في جغرافية النقل، مجلة كلية التربية، الجامعة المستنصرية، المجلد ٢٢، العدد ٩، ٢٠١٥.

٣١- منظمة الطيران المدني الدولي، الملحق التاسع، مرجع سابق، ص ١٥.

٣٢- عبد الفتاح، ديانا محمد احمد، منصور، سعاد عمران، وعيد، نيفين جلال إبراهيم. (٢٠١٠). تقييم الخدمات الأرضية بالمطارات بالتطبيق على مطار القاهرة الدولي. مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة والضيافة، مج ٧، ١٤، ١٢٨ - ١٣٧.

- ينبغي توفير تسهيلات التخزين اللازمة لحفظ الأمتعة التي يتركها أصحابها في المطارات الدولية لاستعادتها في وقت لاحق.

- كما يجب السماح لموظفي شركات الطيران بالوصول إلى الأمتعة على الأقل طوال ساعات تشغيل المطار.

- ينبغي توفير تجهيزات لمنظمي المجموعات السياحية في أماكن عامة غير مراقبة من مناطق الوصول أو المغادرة بغية تقليل التزاحم في مباني المطار إلى أدنى حد.

- ينبغي توفير أماكن ملائمة لمحلات البيع تضمن سهولة وصول عدد كبير من الركاب إليها، وخدمات ذات كفاءة ومساحات كافية للعملاء، لتفادي التزاحم وعرقلة حركة الركاب المغادرين أو القادمين<sup>(٣٣)</sup>.

والمطارات الدولية الحديثة تتوفر فيها جميع هذه المتطلبات، وبإمكان جميع المطارات تطبيق ذلك بما يتناسب مع حجم المطار وحجم الحركة الجوية فيه.

#### ٥- المصارف المالية واستبدال العملة:

- يجب على الدول المتعاقدة أن تضع ترتيبات في مطاراتها الدولية للإعلان عن أنظمتها التي تحكم استبدال العملات الأجنبية بالعملة الوطنية. ومراقبة هذه العملية في المطارات.

- يجب على الدول أن تؤمن في مطاراتها الدولية - تسهيلات كافية للاستبدال القانوني العملات الدول الأخرى عن طريق وكالات حكومية أو الترخيص لوكالات خاصة بأن تقوم بذلك، وأن تتوفر هذه الخدمة للركاب القادمين والمغادرين على السواء.

- ينبغي للدول التي تفرض قيوداً على استيراد أو تصدير عملات الدول الأخرى أن تصدر شهادات توضح العملات الأجنبية التي في حوزة المسافرين عند دخولهم، وأن تسمح لهؤلاء المسافرين بأن يحملوا معهم العملات التي أدخلوها بعد تقديم تلك الشهادات، كما أن إثبات العملة على جواز السفر أو وثيقة السفر يخدم نفس الغرض<sup>(٣٤)</sup>.

#### منهجية البحث

##### مجتمع وعينة البحث

استخدم الباحث أسلوب العينة المنتقاه لتحديد عينة مجتمع الدراسة من خلال اختيار مدينة النجف كدراسة، حيث تعد العينة المنتقاه افضل انواع العينات في دراسة الحالة وأكثرها دقة في تمثيل مجتمع الدراسة.

٣٣ - منظمة الطيران المدني الدولي، الملحق السابع عشر (أمن الطيران)، مونتريال ١٩٩٧ ص ١٥.

٣٤ - نفس المرجع السابق ص ٣٨.

تم توجيه استقصاء للعاملين بمطار النجف محل الدراسة حيث تم توزيع عدد (١٠٠) استبانة كان الصالح للتحليل منها ٨١ استبانة بنسبة (٨١%) من إجمالي مجتمع الدراسة.

### أداة البحث الميدانية

تم تصميم استمارة استقصاء مشتملة على البيانات الشخصية للعاملين متضمنة ستة محاور حيث يحتوي المحور الأول على ١١ عنصر لتحديد مدى توافر التسهيلات العامة بالمطار، ويحتوي المحور الثاني على ٥ عناصر لدراسة الطاقة الاستيعابية للمطار. ويحتوي المحور الثالث على ٥ عناصر لدراسة تدريب الموارد البشرية بالمطار. ويحتوي المحور الرابع على ٣ عناصر لدراسة الاهتمام بالبيئة. يحتوي المحور الخامس على ٥ عناصر لدراسة الجوانب الأمنية بالمطار. ويحتوي المحور السادس على ٥ عناصر لدراسة الجذب السياحي بالمطار. واعتمد الاستقصاء على مقياس ليكرت الخماسي بدرجات موافقة تتدرج من غير موافق بشدة حتى موافق بشدة ويوضح الجدول (١) درجات الموافقة والمدى لكل درجة.

جدول ٣: مقياس الإجابة على فقرات الاستقصاء.

الموافقة	غير موافق بشدة	غير موافق	محايد	موافق	موافق بشدة
الدرجة	١	٢	٣	٤	٥
المدى	١ : ١,٨٠	٢,٦٠ : ١,٨١	٣,٤٠ : ٢,٦١	٤,٢٠ : ٣,٤١	٥ : ٤,٢١

• المدى (طول الفئة) =  $(١ - ٥) / ٥ = ٠,٨٠$

### ثبات الاستقصاء

جدول ٢: معامل ألفا كرونباخ لقياس ثبات الاستقصاء.

عدد العبارات	معامل ألفا
٣٤	0.٨٩٩

يوضح الجدول (٢) معامل ألفا كرونباخ المستخدم في قياس ثبات الاستقصاء، حيث توضح النتائج أن قيمة ألفا ٠,٨٩٩. وهو ما يشير إلى ثبات الاستقصاء وصلاحيته الاعتماد عليه في البحث وثبات نتائجه إذا ما استخدم مرة أخرى في نفس الظروف.

### النتائج والمناقشة

أولاً: البيانات الديموجرافية للعاملين بالمطار:

جدول (٣) تحليل البيانات الشخصية للعاملين بالمطار

التكرارات و النسب المئوية
---------------------------

أثر تطوير المطارات في الجذب السياحي: مطار النجف أمودجا

الترتيب	%	ك	المتغير	
١	٧٦,٥	٦٢	ذكر	١- الجنس
٢	٢٣,٥	١٩	أنثى	
%١٠٠		٨١	المجموع	
٢	%30.9	25	أقل من ٣٠	٢- العمر
٣	%30.9	25	٣٠-٤٠	
١	%32.1	26	٤٠-٥٠	
٤	%6.2	5	٥٠ فأكثر	
%١٠٠		٨١	المجموع	
٣	%18.5	15	أقل من ٥ سنوات	٣- سنوات الخبرة
٢	%27.2	22	٥ - ١٠ سنوات	
١	%54.3	44	أكثر من ١٠ سنوات	
%١٠٠		٨١	المجموع	

يتضح من الجدول (٣) والذي يوضح توزيع افراد عينة البحث وفقا لمتغير الجنس، ان أغلب افراد عينة البحث هم من الذكور حيث جاءت نسبتهم ٧٦,٥%. يتضح أيضا وفقا لمتغير العمر، ان معظم أفراد عينة البحث من فئة الشباب ٤٠ - ٥٠ سنة حيث بلغت نسبتهم ٣٢,١%، وفئة الشباب أقل من ٣٠ وتتراوح ب ين ٣٠ - ٤٠ سنة حيث بلغت نسبتهم ٣٠,٩% بينما بلغت نسبة أكبر من ٥٠ عام ٦,٢%.. كما يتضح وفقا لمتغير سنوات الخبرة، ان معظم أفراد عينة البحث لديهم خبرة أكثر من ١٠ سنوات حيث بلغت نسبتهم ٥٤,٣%، بينما بلغت نسبة من خبرتهم تتراوح بين ٥-١٠ عام ٢٧,٢%. أخيرا، بينما بلغت نسبة من خبرتهم أقل من خمسة أعوام ١٨,٥%.

### التحليل الوصفي لمخاور البحث:

#### جدول (٤): التسهيلات العامة بمطار النجف

الترتيب	المؤشرات الإحصائية		درجة التكرار و النسبة المئوية					نوع التقييم	
	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	5	4	3	2	1		
2	.726	4.48	50	20	11	0	0	ك	يوفر المطار أماكن مخصصة لوكلاء شركات الطيران.
			61.7	24.7	13.6	0	0	%	
1	.688	4.57	55	17	9	0	0	ك	يستطيع المسافر اثناء إجراءات السفر بسهولة ويسر
			67.9	21	11.1	0	0	%	
3	1.233	3.26	18	15	23	20	5	ك	أماكن انتظار المسافرين متوفرة بشكل كافي
			22.2	18.5	28.4	24.7	6.2	%	
9	.963	2.15	3	4	14	41	19	ك	يتوفر بالمطار خدمات بنكية ومصرفية.
			3.7	4.9	17.3	50.6	23.5	%	
4	1.014	2.65	12	11	34	21	12	ك	يوجد بالمطار موظفين للرد على استفسارات وشكاوى المسافرين
			14.8	13.6	42	25.9	14.8	%	
6	.679	2.30	1	2	22	51	5	ك	خدمات الانترنت الهوائي WiFi مفعلة بالمطار.
			1.2	2.5	27.2	63	6.2	%	
٨	.743	2.15	16	1	26	38	16	ك	ساحات انتظار السيارات قريبة من صالات الوصول والسفر
			19.8	1.2	32.1	46.9	19.8	%	

10	.959	1.93	33	4	16	27	33	ك	يتوافر أماكن للتسوق والتبادل التجاري بالمطار
			40.7	4.9	19.8	33.3	40.7	%	
7	.782	2.16	1	4	14	50	12	ك	يوجد بالمطار عدد كافي من المطاعم والمقاهي
			1.2	4.9	17.3	61.7	14.8	%	
5	.780	2.64	3	3	40	32	3	ك	يوفر المطار خدمات الترفيه للمسافرين وذويهم
			3.7	3.7	49.4	39.5	3.7	%	
11	.493	1.79	0	1	0	61	19	ك	لدى المطار قاعات مخصصة لرجال الأعمال والأشخاص المهينين VIP
			0	1.2	0	75.3	23.5	%	
-	.٠٨٢٤	٢,٧٤	المتوسط الحسابي العام						

\*ك= تكرارات - المصدر: الباحث بناء على نتائج البحث الميداني

يتضح من النتائج في الجدول (٤) أن أفراد عينة البحث يوافقوا على عبارتين من محور التسهيلات العامة بمطار النجف، مما يشير لتوافر تلك التسهيلات وهم:

- " يستطيع المسافر إنهاء إجراءات السفر بسهولة ويسر " بمتوسط حسابي (٤,٥٧)، وانحراف معياري (٠,٦٨٨).
- " يوفر المطار أماكن مخصصة لوكلاء شركات الطيران " بمتوسط حسابي (٤,٤٨)، وانحراف معياري (٠,٧٢٦).

يتضح من النتائج في الجدول (٤) أن أفراد عينة البحث إجاباتهم محايدة على ثلاثة عبارات من محور التسهيلات العامة بمطار النجف، مما يشير لعدم توافر تلك التسهيلات بالشكل الكافي وهم:

- " أماكن انتظار المسافرين متوفرة بشكل كافي " بمتوسط حسابي (٣,٢٦)، وانحراف معياري (١,٢٣٣).
- " يوجد بالمطار موظفين للرد على استفسارات وشكاوى المسافرين " بمتوسط حسابي (٢,٦٥)، وانحراف معياري (١,٠١٤).
- " يوفر المطار خدمات الترفيه للمسافرين وذويهم " بمتوسط حسابي (٢,٦٤)، وانحراف معياري (٠,٧٨٠).

يتضح من النتائج في الجدول (٤) أن أفراد عينة البحث غير موافقين على باقي عبارات من محور التسهيلات العامة بمطار النجف، مما يشير لعدم توافر تلك التسهيلات وهم:

- " خدمات الانترنت الهوائي WiFi مفعلة بالمطار " بمتوسط حسابي (٢,٣٠)، وانحراف معياري (٠,٦٧٩).
- " يوجد بالمطار عدد كافي من المطاعم والمقاهي " بمتوسط حسابي (٢,١٦)، وانحراف معياري (٠,٧٨٢).

أثر تطوير المطارات في الجذب السياحي: مطار النجف أمودجا

- " ساحات انتظار السيارات قريبة من صالات الوصول والسفر " بمتوسط حسابي (٢,١٥)، وانحراف معياري (٠,٧٤٣).
- " يتوفر بالمطار خدمات بنكية ومصرفية " بمتوسط حسابي (٢,١٥)، وانحراف معياري (٠,٩٦٣).
- " يتوافر أماكن للتسوق والتبادل التجاري بالمطار " بمتوسط حسابي (١,٩٣)، وانحراف معياري (٠,٩٥٩).
- " لدى المطار قاعات مخصصة لرجال الأعمال والأشخاص المهمين VIP " بمتوسط حسابي (١,٧٩)، وانحراف معياري (٠,٤٩٣).

جدول (٥): الطاقة الاستيعابية للمطار

الترتيب	المؤشرات الإحصائية		درجة التكرار و النسبة المئوية					الترتيب	وصف المؤشر	
	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	5	4	3	2	1			
٥	0.695	1.36	1	1	1	20	58	ك	حجم المطار كافي لرحلات الطيران القادمة الـ	
			1.2	1.2	1.2	24.7	71.6	%		
٤	0.634	1.47	0	1	0	34	46	ك	يوجد عدد كافي من صالات الوصول والسفر بالمطار	
			0	1.2	0	42	56.8	%		
٣	0.806	1.67	1	0	11	28	41	ك	يتوافر عدد مناسب من الفنادق ووسائل الإقامة والترفيه بالقرب من المطار	
			1.2	0	13.6	34.6	50.6	%		
٢	1.484	2.81	17	10	16	17	21	ك	يتوفر بالمطار كافة الخدمات والمرافق اللازمة للمسافرين	
			21	12.3	19.8	21	25.9	%		
١	1.332	3.22	24	3	28	19	7	ك	يتوافر بالمطار ورش الصيانة والمكاتب الادارية اللازمة لتشغيله	
			29.6	3.7	34.6	23.5	8.6	%		
-	0.990	2.11	المتوسط الحسابي العام							

\*ك = تكرارات

المصدر: الباحث بناء على نتائج البحث الميداني

يتضح من النتائج في الجدول (٥) أن أفراد عينة البحث إجاباتهم محايدة على ثلاثة عبارات من محور الطاقة الاستيعابية للمطار، مما يشير لعدم تناسب الطاقة الاستيعابية للمطار بالشكل الكافي مع متطلبات المسافرين وهم:

- " يتوافر بالمطار ورش الصيانة والمكاتب الادارية اللازمة لتشغيله " بمتوسط حسابي (٣,٢٢)، وانحراف معياري (١,٣٣٢).
- " يتوفر بالمطار كافة الخدمات والمرافق اللازمة للمسافرين " بمتوسط حسابي (٢,٨١)، وانحراف معياري (١,٤٨٤).

يتضح من النتائج بالجدول رقم ٥ أن أفراد عينة البحث لم يوافقوا على باقي عبارات محور الطاقة الاستيعابية للمطار، مما يوضح أهمية تطوير الطاقة الاستيعابية للمطار وهي:

- " يتوافر عدد مناسب من الفنادق ووسائل الإقامة والترفيه بالقرب من المطار " بمتوسط حسابي (١,٦٧)، وانحراف معياري (٠,٨٠٦).
- " يوجد عدد كافي من صالات الوصول والسفر بالمطار " بمتوسط حسابي (١,٤٧)، وانحراف معياري (٠,٦٣٤).
- " حجم المطار كافي لرحلات الطيران القادمة الـ " بمتوسط حسابي (١,٣٦)، وانحراف معياري (٠,٦٩٥).

جدول (٦): الموارد البشرية بمطار النجف.

الترتيب	المؤشرات الإحصائية		درجة التكرار و النسبة المئوية					البيان	
	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	5	4	3	2	1		
٤	1.212	3.26	6	44	6	15	10	ك	يتوفر بالمطار عدد كافي من الموظفين .
			7.4	54.3	7.4	18.5	12.3	%	
٣	1.190	3.31	15	25	14	24	3	ك	يتم تقديم دورات تدريبية للموظفين بصورة مستمرة
			18.5	30.9	17.3	29.6	3.7	%	
٢	.876	3.60	10	40	20	11	0	ك	موظفي المطار مؤهلين ومدربين جيدا للقيام بمهامهم
			12.3	49.4	24.7	13.6	0	%	
٥	.771	2.41	0	5	32	35	9	ك	يحصل موظفي المطار على الحوافز والمكافآت اللازمة لتشجيعهم على تقديم أداء أفضل
			0	6.2	39.5	43.2	11.1	%	
١	.919	4.07	28	40	4	9	0	ك	يحرص موظفي المطار على تقديم خدمات مميزة للمسافرين
			34.6	49.4	4.9	11.1	0	%	
-	٠.٩٩٤	٣.٣٣	المتوسط الحسابي العام						

- \*ك= تكرارات - المصدر: الباحث بناء على نتائج البحث الميداني

يتضح من النتائج في الجدول (٦) أن أفراد عينة البحث يوافقوا على عبارة واحدة من عبارات محور الموارد البشرية بمطار النجف، وهي " يحرص موظفي المطار على تقديم خدمات مميزة للمسافرين " بمتوسط حسابي (٤,٠٧)، وانحراف معياري (٠,٩١٩). يتضح أيضا من النتائج في الجدول (٦) أن أفراد عينة البحث إجاباتهم محايدة على ثلاثة عبارات من المحور وهم:

- " موظفي المطار مؤهلين ومدربين جيدا للقيام بمهامهم " بمتوسط حسابي (٣,٦٠)، وانحراف معياري (٠,٨٧٦).
- " يتم تقديم دورات تدريبية للموظفين بصورة مستمرة " بمتوسط حسابي (٣,٣١)، وانحراف معياري (١,١٩٠).
- " يتوفر بالمطار عدد كافي من الموظفين " بمتوسط حسابي (٣,٢٦)، وانحراف معياري (١,٢١٢).

أثر تطوير المطارات في الجذب السياحي: مطار النجف أمودجا

يتضح من النتائج في الجدول (٦) أن أفراد عينة البحث غير موافقون على عبارة من عبارات محور الموارد البشرية بمطار النجف، وهي " يحصل موظفي المطار على الحوافز والمكافآت اللازمة لتشجيعهم على تقديم أداء أفضل " بمتوسط حسابي (٢,٤١)، وانحراف معياري (٠,٧٧١).

جدول (٧): الاهتمام بالبيئة ومعايير الاستدامة بمطار النجف.

الترتيب	المؤشرات الإحصائية		درجة التكرار و النسبة المئوية					البيان	
	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	5	4	3	2	1		
١	1.217	3.09	11	22	19	21	8	ك	يسعى المطار للحفاظ على البيئة
			13.6	27.2	23.5	25.9	9.9	%	
٢	.867	2.46	0	10	27	34	10	ك	يستخدم المطار التكنولوجيا الحديثة الصديقة للبيئة
			0	12.3	33.3	42	12.3	%	
٣	.931	2.40	1	11	18	40	11	ك	يرشد المطار من استهلاكه للطاقة والموارد المائية
			1.2	13.6	22.2	49.4	13.6	%	
-	١,٠٠٥	٢,٦٥	المتوسط الحسابي العام						

• ك\* = تكرارات

المصدر: الباحث بناء على نتائج البحث الميداني

يتضح من النتائج في الجدول (٧) أن أفراد عينة البحث اجاباتهم محايدة على عبارة واحدة من عبارات محور الاهتمام بالبيئة ومعايير الاستدامة بمطار النجف، وهي " يسعى المطار للحفاظ على البيئة " بمتوسط حسابي (٣,٠٩), وانحراف معياري (١,٢١٧). يتضح أيضا من النتائج في الجدول (٧) أن أفراد عينة البحث لم يوافقوا على عبارتين من المحور وهم:

• " يستخدم المطار التكنولوجيا الحديثة الصديقة للبيئة " بمتوسط حسابي (٢,٤٦)، وانحراف معياري (٠,٨٦٧).

• " يرشد المطار من استهلاكه للطاقة والموارد المائية " بمتوسط حسابي (٢,٤٠)، وانحراف معياري (٠,٨٣٢).

جدول (٨): الجوانب الأمنية بمطار النجف.

الترتيب	المؤشرات الإحصائية		درجة التكرار و النسبة المئوية					البيان	
	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	5	4	3	2	1		
١	.492	4.60	49	32	0	0	0	ك	يتوفر بالمطار الأمن الكافي
			60.5	39.5	0	0	0	%	
٣	1.259	3.63	26	25	6	22	2	ك	تتم تفتيش المسافرين جيدا قبل السفر وعند الوصول
			32.1	30.9	7.4	27.2	2.5	%	
٤	.593	2.47	0	1	39	38	3	ك	يوجد بالمطار أماكن مخصصة لتفتيش الحقائب والمسافرين
			0	1.2	48.1	46.9	3.7	%	
٢	.589	4.42	38	39	4	0	0	ك	المطار مرافق جيدا بالكاميرات
			46.9	48.1	4.9	0	0	%	
٥	.742	2.11	1	2	15	50	13	ك	يوفر أجهزة مخصصة للكشف عن المواد الخطرة
			1.2	2.5	18.5	61.7	16	%	
-	٠,٧٣٥	٣,٤٥	المتوسط الحسابي العام						

• ك\* = تكرارات - المصدر: الباحث بناء على نتائج البحث الميداني

يتضح من النتائج في الجدول (٨) أن أفراد عينة البحث يوافقوا على ثلاثة عبارات من عبارات محور الجوانب الأمنية بمطار النجف، وهم:

- " يتوفر بالمطار الأمن الكافي " بمتوسط حسابي (٤,٦٠)، وانحراف معياري (٠,٤٩٢).
- " المطار مراقب جيدا بالكاميرات " بمتوسط حسابي (٤,٤٢)، وانحراف معياري (٠,٥٨٩).
- " يتم تفتيش المسافرين جيدا قبل السفر وعند الوصول " بمتوسط حسابي (٣,٦٣)، وانحراف معياري (١,٢٥٩).

يتضح من النتائج في الجدول (٨) أن أفراد عينة البحث غير موافقون على عبارتين من عبارات محور الجوانب الأمنية بمطار النجف، وهما:

- " يوجد بالمطار أماكن مخصصة لتفتيش الحقائق والمسافرين " بمتوسط حسابي (٢,٤٧)، وانحراف معياري (٠,٥٩٣).
- " يتوافر أجهزة مخصصة للكشف عن المواد الخطرة " بمتوسط حسابي (٢,١١)، وانحراف معياري (٠,٧٤٢).

جدول (٩): الجذب السياحي لمدينة النجف.

الترتيب	المؤشرات الإحصائية		درجة التكرار و النسبة المئوية					التعليق	
	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	5	4	3	2	1		
٤	1.066	2.16	0	10	23	18	30	ك	تشجع الإجراءات المتبعة بالمطار . سياحة اليوم الواحد
			0	12.3	28.4	22.2	37	%	
١	1.104	٢,٩٧	١3	١9	14	٢1	١4	ك	يفضل المسافرين اختيار المطار . كترانزيت
			١٣.7	٢1.1	17.3	٢8.3	١9.6	%	
٣	.882	2.52	١٨	١٦	١2	24	11	ك	يساهم جودة الخدمات المقدمة في المطار في زيادة عدد السائحين
			١٣.7	١٢.2	٢1.9	29.6	13.6	%	
٢	1.336	2.71	1٦	1٦	٤	11	3٤	ك	ينشط توافر مطار النجف للسياحة الداخلية
			18.5	18.5	3.7	13.6	45.7	%	
٥	.698	2.01	0	1	17	45	18	ك	يساعد مطار النجف في زيادة الجذب السياحي للمدينة
			0	1.2	21	55.6	22.2	%	
-	١,٠١٧	٢,٤٧	المتوسط الحسابي العام						

• ك\* = تكرارات - المصدر: الباحث بناء على نتائج البحث الميداني

يتضح من النتائج في الجدول (٩) أن أفراد عينة البحث ليسوا موافقون على ثلاثة عبارات من عبارات محور الجوانب الأمنية بمطار النجف، وهم:

- " يساهم جودة الخدمات المقدمة في المطار في زيادة عدد السائحين " بمتوسط حسابي (٢,٥٢)، وانحراف معياري (٠,٨٨٢).
- " تشجع الإجراءات المتبعة بالمطار سياحة اليوم الواحد " بمتوسط حسابي (٢,١٦)، وانحراف معياري (١,٠٦٦).

- " يساعد مطار النجف في زيادة الجذب السياحي للمدينة " بمتوسط حسابي (٢,٠١)، وانحراف معياري (٠,٦٩٨).

يتضح من النتائج في الجدول (٩) أن أفراد عينة البحث محايدين على عبارتين من عبارات محور الجوانب الأمنية بمطار النجف، وهما يفضل المسافرين اختيار المطار كترانزيت " بمتوسط حسابي (٢,٩٧)، وانحراف معياري (١,١٠٤). " ينشط توافر مطار النجف للسياحة الداخلية " بمتوسط حسابي (٢,٧١)، وانحراف معياري (١,٣٣٦) .

### إختبار فروض البحث:

جدول (١٠): نتائج الانحدار المتعدد للعلاقة بين لأبعاد المتغير المستقل والتابع

الجذب السياحي لمدينة النجف					المتغيرات
الترتيب	الدلالة	مستوى المعنوية	المحسوبة T قيمة	معامل الانحدار	
	.....	٠,٠٠٠	٩,١٢٣	١,٧٣٤	الثوابت
٢	جوهرية	٠,٠٠١	١١,٨٦٥	٠,٦٨٤	التسهيلات العامة
٣	جوهرية	٠,٠٠٠	١٣,٤٣٩	٠,٥٠٢	الطاقة الاستيعابية
١	جوهرية	٠,٠٠٣	١٩,٩٧٤	٠,٩٤٢	الموارد البشرية
٤	جوهرية	٠,٠١٦	١٤,٥٨٩	٠,٤٤٩	الاهتمام بالبيئة
٥	جوهرية	٠,٠٠٠	١٣,٩٠٤	٠,٤٠١	الجوانب الامنية

\*معنوي عند درجة ٠,٠٥

المصدر: الباحث بناء على نتائج البحث الميداني

تشير النتائج في الجدول رقم (١٠) أن العلاقة جوهرية لأن تنمية الموارد البشرية بالمطار يؤثر في الجذب السياحي لمدينة النجف ب (٠,٩٤٢) وتحسين التسهيلات العامة بالمطار يؤثر في الجذب السياحي لمدينة النجف ب ٠,٦٨٤ وزيادة الطاقة الاستيعابية للمطار يؤثر في الجذب السياحي لمدينة النجف ب ٠,٥٠٢ والاهتمام بتطبيق معايير الاستدامة بالمطار يؤثر في الجذب السياحي لمدينة النجف ب ٠,٤٤٩، اخيرا تطوير الجوانب الامنية بالمطار يؤثر في الجذب السياحي لمدينة النجف ب ٠,٤٠١ في حال ثبات العوامل الأخرى. مما يؤكد على رفض الفرضية الصفرية وقبول الفرضية بوجود تأثير معنوي ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية (٠,٠٥) لأبعاد تطوير مطار النجف على الجذب السياحي لمدينة النجف.

### استنتاجات البحث

قدّمت البحث عدة استنتاجات وهي:

١. تختلف المطارات في التخطيط والحجم اعتمادا على وظيفتها وأنواع الطائرات التي تمهبط فيها.
٢. المطار يعتبر هو واجهة الدولة الحضارية وهو المعبر الأول عن ظروف الدولة الاقتصادية والسياسية والاجتماعية، لذا من الضروري تحسين مستوى التسهيلات العامة لمطار النجف

٣. يحتاج العاملين بمطار النجف لتحسين مستوى الاجور والمرتبات الخاص بهم مع تطوير أدائهم بشكل مستمر من خلال الدورات التدريبية المكثفة كلا في تخصصه.
٤. تحتاج إدارة مطار النجف الاهتمام بالاشتراطات البيئية والامنية ومعايير الاستدامة لما لها دور بارز في جذب السائحين.
٥. يوجد تأثير معنوي ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية (٠,٠٥) لأبعاد تطوير مطار النجف على الجذب السياحي لمدينة النجف.

### التوصيات

- قدّم في هذا البحث عدة توصيات موجّهة لمديري مطار النجف إذ توصي الدراسة بما يلي:
١. مراعاة المساحة المحيطة بموقع المطار أن تكون كافيه بحيث تستوعب الأبنية المساعدة التي يتوجب إنشاؤها في المستقبل بسبب التوسعات الملحوظة أو الطارئة في المطار.
  ٢. يجب أن تتضمن تدابير الرقابة البيئية المتعلقة بالمطارات تدابير من أجل الحد من الضوضاء، وضبط تلوث الهواء، وضبط تلوث المياه، وإدارة النفايات، إدارة الطاقة. بجانب تقييم الأثر البيئي لمشاريع تطوير المطارات.
  ٣. توفير البرامج التدريبية للعاملين بالمطار ومقدمي الخدمة للمسافر وتدريبهم على التعامل مع المسافر، بغض النظر عن جنسيته أو ثقافته.
  ٤. من الضروري تحسين مستوى التسهيلات العامة لمطار النجف. يجب على إدارة المطار النظر إلى المسافر على أنه إنسان ويحتاج إلى ما يخفف عنه معاناة السفر.
  ٥. يوصى بتوفير الأجهزة الأمنية الحديثة والمستخدمه بالمطارات الدولية في الكشف عن المواد الخطرة.

### أولاً: المراجع العربية:

١. أبو رفاعي ، زكي زكي السيد، (٢٠١٥) . رضا العملاء كوسيلة لتطوير المطارات ، بالتطبيق على مطار شرم الشيخ الدولي ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة قناة السويس ، كلية السياحة والفنادق قسم الدراسات السياحية ، الإسماعيلية.
٢. الجبوري، شروق نعيم جاسم، النقل الجوي في مطار بغداد الجوي دراسة في جغرافية النقل، مجلة كلية التربية، الجامعة المستنصرية، المجلد ٢٢ ، العدد ٩٤، ٢٠١٥
٣. حزة ،دعاء سمير (٢٠١١) النقل الجوي (منظمات أزمات - تحديات - استثمار - موارد بشرية - إدارة الجودة الشاملة - جودة الخدمات) - مطبعة المنارة بالمنصورة . الطبعة الأولى . جمهورية مصر العربية

٤. حسين، اسماء حسين مصطفى، عبدالوارث، مروة فوزي، و فهمي، تقي محروس. (٢٠٢٠). تحسين جودة الخدمات بمطار برج العرب وفقا لمتطلبات سكاي تراكس. مجلة كلية السياحة والفنادق، مج ٤، ١٤ - ٨١ - ٦٥ .
٥. الخطاب ،نرمين السيد(٢٠٠٧) ،دور النقل الجوي في التنشيط على سواحل البحر الأحمر في مصر، رسالة ماجستير، كلية السياحة والفنادق ،جامعة قناة السويس.ص٥٢.
٦. خيرت، غادة (٢٠١٤) "معوقات تطبيق تكنولوجيا الخدمة الذاتية في مطار القاهرة الدولي"، مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة والضيافة، ١١، ١ ص ٨٥-١٠٠
٧. سكمال ريمة، السلطة التنظيمية للنقل الحضري ودورها في تحسين أداء نظام النقل الحضري بالجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر غير منشورة، فرع اقتصاد وتسيير الخدمات تخصص نقل وأمداد ٢٠١٠-٢٠١١.
٨. الشهبان، نوفل قاسم علي. (٢٠٢٢). إعادة إعمار مطار الموصل الدولي: المعوقات وفرص التنمية الاقتصادية. المجلة الدولية أبحاث في العلوم التربوية والإنسانية والآداب واللغات، مج ٣، ٤ ٢٣٥ - ١٩٩.
٩. شيماء أبو خنجر (٢٠١٢) اقتصاديات المطارات ودورها في تنشيط حركة النقل الجوي، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية السياحة والفنادق، جامعة حلوان، مصر.
١٠. عبد علي الحجازي، تمويل الاستثمار في مجال النقل الجوي - دراسة اقتصادية مقارنة، مصر ١٩٩٤. ص ٣٢.
١١. عبد، عبد الودود عبدالرضا. (٢٠٢٢). حركة النقل الجوي في مطار البصرة الدولي للمدة 2016-2020 مجلة الدراسات المستدامة، مج ٤، ملحق، ٥١٣ - ٥٤٠.
١٢. عبد الفتاح، ديانا محمد احمد، منصور، سعاد عمران، وعيد، نيفين جلال إبراهيم. (٢٠١٠). تقييم الخدمات الأرضية بالمطارات بالتطبيق على مطار القاهرة الدولي. مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة والضيافة، مج ٧، ١٤، ١٢٨ - ١٣٧.
١٣. عطا الله، فاروق عبد النبي (٢٠٢٠) سوء التقدير في تصنيفات الطيران العالمية: مصر للطيران ومطار القاهرة الدولي كدراسات حالة"، مجلة كلية السياحة والفنادق جامعة السادات، ٤، ٢ ص ٨١-٩٩
١٤. علي سالم احميدان الشواورة، جغرافية النقل وتطورها، دار صفاء للنشر، عمان، الاردن، ٢٠١٣، ص٤٩٩.

١٥. القراء يوسف سليمان أحمد (٢٠١٤)، دراسة تحليلية للاعتبارات التخطيطية لموقع مطار ياسر عرفات الدولي بقطاع غزة، رسانه ماجستير، كلية الهندسة، الجامعة الإسلامية، غزة صص ٦١-٤٢-٤٣

١٦. محمد خميس الزوكه، جغرافية النقل، ط٢، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2008  
١٧. محمد، إبراهيم عبد الله عبد الرؤوف، دور قطاع النقل الجوي في التنمية الاقتصادية (دراسة تحليلية)، القاهرة، ٢٠١١م.

١٨. المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO، (2012)، المفهوم العلمي للموانئ الجوية، متاح من: [www.icao.int/pages/defaults.aspx](http://www.icao.int/pages/defaults.aspx)، منظمة الطيران المدني الدولي، الملحق السابع عشر (أمن الطيران)، مونتريال ١٩٩٧.

١٩. يونس أونيس، نظام النقل الجوي في الجزائر - دراسة حالة مطار مصطفى بن بو العيد باتنة - مذكرة ماستر (غير منشورة) تخصص نقل وإمداد جامعة الحاج لخضر، باتنة ٢٠١١

#### ثانيا: المراجع الأجنبية:

1. Airport Service Manual, Doc. 9137-AN/898, part 9, ICAO, Montreal, 1984, PP 42-45
2. Mohamed, M. , Gomaa, H. A., El-Sherif, N. (٢٠١٨) “Exploring the Potentiality of Applying Smart Airport Technologies in Egyptian International Airports” International Journal of Heritage, Tourism and Hospitality Vol. (١٢), No. (٢/٢), ١٢٩-١٢٢
3. Norman Ashford and others , Airport Operations, Awiley - International Publication, NewYork/983