

تحليل مساهمة قطاع النقل في بعض المؤشرات الاقتصادية Analysis of the Contribution of the Transport Sector to Some Economic Indicators

١.د. طالب حسين فارس^(١)

Prof.Talib Hussein Faris (PhD)

١.م.د. شيماء رشيد محيسن^(٢)

Asst. Prof. Shaimaa Rasheed Muhsin (PhD)

م.م. مروه حسن هادي^(٣)

Asst. Lect. Marwa Hassan Hadi

الخلاصة

يتناول البحث تحليل المؤشرات الاقتصادية لقطاع النقل، ودور هذا القطاع في الناتج المحلي الإجمالي بأسعار الجارية، حيث يُقدَّر بملايين الدولارات. كما يستعرض البحث الآليات المقترحة لتطوير قطاع النقل في العراق، الذي يعاني من غياب استراتيجية وطنية متكاملة تعكس الرؤية الشاملة لمختلف عناصر هذا القطاع. تتضمن المقترحات المطروحة سياسات وخطط استراتيجية طويلة الأمد تهدف إلى الحفاظ على الاستثمارات الحالية والمستقبلية في قطاع النقل، بالإضافة إلى تشكيل فريق عمل دائم لمتابعة المستجدات المستقبلية. ولضمان نجاح عملية التخطيط الاستراتيجي، يجب أن تتضمن توصيات الخطة الاستراتيجية

١- جامعة كربلاء- كلية الادارة والاقتصاد

٢- جامعة كربلاء- كلية الادارة والاقتصاد

٣- جامعة كربلاء- كلية الادارة والاقتصاد

موافقة مجلس الوزراء، مع الاعتماد على المنهج الوصفي والتحليلي للبيانات والإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للإحصاء لتوضيح المؤشرات الاقتصادية لقطاع النقل في العراق.

الكلمات المفتاحية: النقل، أنواع النقل، العوامل المؤثرة في النقل، الناتج المحلي، الأنشطة الاقتصادية.

Abstract

The research aims to show the economic indicators sector, the contribution of the transport sector to the GDP at current prices is one million dollars, expenditure of the state budget on the Ministry of Transport and Communications, and finally a statement of the proposed mechanisms for developing transport sector in Iraq. As Iraq suffers from the absence of an integrated national strategy that reflects the comprehensive view of the various elements of the transport sector. One of the most important proposals presented is the adoption of long-term strategic policies and plans in order to maintain the current and future investments of transport sector, and formation of a permanent working group to follow up on developments that occur in the future, and for the success of the strategic planning process, the recommendations of the strategic plan must be adopted by the Council of Ministers, The descriptive and analytical approach of data and statistics issued by the Central Statistical Organization was relied on to show the economic indicators of the transport sector in Iraq.

Keywords: Transportation, Types of Transportation, Factors Affecting Transportation, Gross Domestic Product (GDP), Economic Activities.

المقدمة

يعد قطاع النقل من أبرز القطاعات التي تعزز الهيكل الاقتصادي، حيث يشكل الركيزة الأساسية للاقتصاد الوطني. يمثل هذا القطاع، من خلال أنشطته المتنوعة، دعامة رئيسية للتقدم الاقتصادي والاجتماعي للدول. ولا يمكن تحقيق نمو متوازن بين مختلف القطاعات في أي بلد دون تلبية احتياجاتها من خدمات النقل. وهذا يتطلب إعداد تخطيط جيد لقطاع النقل، الذي يرتبط ارتباطاً وثيقاً بخطة القطاعات الاقتصادية الأخرى. إن قطاع النقل من القطاعات الخدمية الحيوية في الاقتصاد الوطني، حيث يرتبط ارتباطاً مباشراً بحياة المواطنين ويُعد عاملاً أساسياً في تحقيق النمو الاقتصادي. يلعب هذا القطاع دوراً مهماً في التأثير على الهيكل الاقتصادي لأي دولة، من خلال تأثير القوة الاقتصادية الهيكلية لوسائل النقل على القطاعات الاقتصادية الأخرى، وخاصة قطاعي التجارة والسياحة، نظراً لارتباطاته المتعددة معها. كما يعد النقل أحد البنى التحتية الأساسية للاقتصاد، وهو شرط ضروري لتحقيق التنمية والتقدم. كما يُساهم في توفير العديد من فرص العمل لشريحة واسعة من السكان، سواء في مجال النقل نفسه أو في المجالات المرتبطة به والتي تتأثر بتطوره. لذا، فإن دعم وتطوير هذا القطاع لا يعد هدفاً بحد ذاته، بل هو وسيلة لتحقيق هدف أسمى يتمثل في زيادة فعاليته في التنمية الاقتصادية. يهدف هذا البحث إلى توضيح مفهوم

النقل وأهم أنواعه، بالإضافة إلى العلاقة التي تربط قطاع النقل بعملية التنمية الاقتصادية، من خلال دراسة مجموعة من المؤشرات والقطاعات الاقتصادية. كما يتناول تحليل واقع قطاع النقل في العراق ومدى مساهمته في التنمية الاقتصادية، مع تسليط الضوء على أهم التحديات التي تواجهه والسبل الممكنة لتطويره.

مشكلة البحث: ماهي الآليات المقترحة لتطوير قطاع النقل في العراق

فرضية البحث: ان تحقيق التنسيق والتكامل لمختلف عناصر قطاع النقل في العراق سوف يؤدي لبلورة

استراتيجيات وطنية متناسقة ومتكاملة لأجل تطوير قطاع النقل ومواجهة التحديات.

هدف البحث: يهدف البحث الى بيان ما يلي:

- المؤشرات الاقتصادية الخاصة بالنتائج المحلي
- المؤشرات الاقتصادية الخاصة بنصيب الفرد من الناتج المحلي
- المؤشرات الاقتصادية الخاصة بالانشطه الاقتصادية

منهجية البحث: اعتمد الباحث على المنهج التحليلي للبيانات والإحصاءات الصادرة من الجهاز

للمدة ٢٠٠٤-٢٠٢٣

المبحث الاول : النقل واهميته

مفهوم قطاع النقل: عرف الاقتصاديون النقل على أنه نشاط اقتصادي يتعلق بحركة الأفراد والسلع من مكان إلى آخر، متجاوزًا المسافات والأبعاد الزمنية. يهدف النقل إلى خلق المنافع أو زيادتها أو تطويرها، ويشمل مجموعة من الطرق والأساليب والوسائط التكنولوجية والإجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تسهم في نقل الإنسان ومنتجاته من موقع إلى آخر. كما يعد النقل جزءًا من الناتج القومي، حيث يخلق منفعة مكانية، إذ يتعين نقل السلع من مواقع إنتاجها إلى أماكن الطلب أو الاستهلاك. ويزداد تقدم النقل عندما يتم نقل السلع بأقل تكلفة وأسرع وقت ممكن. (Farad 2005,79) يعد النقل من الأنشطة المرتبطة بحياة الفرد التي يسعى دائما لتنظيمها ضمن أولويات اهتماماته، بهدف تلبية حاجاته الشخصية والاجتماعية والاقتصادية. يعود هذا المفهوم إلى فترة تاريخية قديمة حيث كان الإنسان يتنقل ويستقر نتيجة للحركة والسكون التي يعيشها. مع تطور الحضارة وتعقيداتها، تغيرت حياة الإنسان وتعددت وجهات نظره حول مفهوم النقل. فهناك من يرونه كخدمة سطية، وهناك من يعتبره خدمة انتاجية، وهناك من يراه نشاطا اجتماعيا. (Samira 2002,6) عند البحث عن تعريف محدد للنقل، وجدنا أن هناك العديد من التعاريف المختلفة. يمكن تعريف النقل على أنه "النشاط الاقتصادي الذي يتضمن حركة الأفراد أو السلع من مكان إلى آخر بغرض خلق المنافع أو زيادتها أو تطويرها". كما يمكن تعريفه على أنه "مجموعة من الطرق والوسائل التي تهدف إلى نقل الإنسان وإنتاجه من مكان إلى آخر". وعرف النقل بأنه "خدمة تهدف

إلى نقل البضائع بين مراكز الإنتاج والمناطق المأهولة بالسكان أو مراكز الاستهلاك". ويمكن تعريفه أيضاً على أنه "شحن البضائع أو نقل الأشخاص.

يعد النقل خدمة تقدم منفعة للأفراد والمؤسسات، وعلى الرغم من أنها غير ملموسة، إلا أنها تلي احتياجاتهم. وتتميز خدمة النقل بالندرة النسبية، حيث يتم تحديد ثمنها بناءً على العرض والطلب. وعادةً ما يكون المستفيد من خدمة النقل لا يمتلك وسيلة النقل بل يستفيد من الخدمة التي تقدمها. وتنتهي العلاقة التعاقدية بين الناقل والمنقول بعد انتهاء خدمة النقل من مكان إلى آخر في وقت محدد وبأجر محدد وبمسافة معينة. أنه وسيلة مادية تحوي مجموعة من التقنيات المسطرة من أجل نقل الأشخاص ويعرف أيضاً بأنه تحرك الأشخاص والسلع في اقليم معين (Sayed 2000, 299). يعد النقل أيضاً جزءاً من الناتج القومي، حيث يخلق منفعة مكانية، حيث يجب نقل السلع من مكان إنتاجها إلى مكان الطلب عليها أو استهلاكها. يتحقق التقدم في مجال النقل عندما يتم نقل السلع بأقل تكلفة وأقل وقت ممكن. (Zain Al-Abidin 2000,65)

النقل هو تحويل موضع شيء مادي أو شخص نحو موضع آخر باستخدام وسيلة معينة مثل الدراجة أو السيارة أو الحافلة أو الشاحنة أو القطار أو السفينة أو الطائرة، عبر مسافة طويلة عبر طرق وقنوات وأنابيب معينة. تشمل الهياكل القاعدية للنقل الجسور والخطوط والمحطات والموانئ والمطارات. تعتمد إمكانيات النقل على قدرة وسيلة النقل والهياكل القاعدية. النقل ينتج منفعة زمنية ومكانية للأشخاص والبضائع بواسطة شخص طبيعي أو معنوي. يمكن أن يكون النقل نشاطاً اقتصادياً صناعياً أو خدمياً. تعد النقل خدمة تحقق منفعة زمنية ومكانية للمنقول دون تقديم منتج ملموس. يتم تحقيق المنفعة الزمنية والمكانية من خلال توليد طاقة تحميلية للسلع أو الركاب. (Hamada 1998, 98)

تتبنى أهمية النقل في المشاريع، حيث يعد النقل نشاطاً فرعياً يخدم النشاط الرئيسي للمشروع. توجد منشآت متخصصة في النقل تعمل على نقل البضائع أو الركاب كنشاط رئيسي. النقل ليس نشاطاً اقتصادياً بل خدمياً، حيث يهدف إلى خدمة المجتمع بشكل أساسي. يجب النظر في الجوانب الاقتصادية عند إقامة مشاريع النقل، والعمل على رفع الكفاءة الانتاجية وتحقيق أكبر عائد ممكن. يجب تحقيق التنسيق بين سياسات الانتاج واحتياجات السوق لضمان عدم فقدان المنتج وتحقيق الاستفادة القصوى من الإنتاج. (Hamad 2003 22)

ثانياً العوامل المؤثرة في النقل :

أ- العوامل الطبيعية :

تلعب العوامل الطبيعية دورًا حاسمًا في تحديد حركة النقل وإنشاء شبكة الطرق بأشكالها المختلفة. تؤثر هذه العوامل في جميع أنواع النقل، سواء كانت برية أو بحرية أو جوية. تتنوع الضوابط الطبيعية وتختلف في قوتها وتأثيرها على اختيار وسائل النقل المناسبة للإقليم. تشمل هذه العوامل الموقع الجغرافي، التركيب الجيولوجي، مظاهر السطح، والمناخ وخصائصه. (Khaled 2009, 2)

ب- العوامل البشرية :

ترتبط كثافة السكان وتوزيعهم بشكل وثيق بالنشاط الاقتصادي وبالتالي يؤثر ذلك على حجم الطلب على النقل. كما يتأثر النقل بالتقدم التكنولوجي والحدود السياسية والتغيرات السياسية. يعد قطاع النقل أحد القطاعات الرئيسية التي تسهم في تنمية الناتج الوطني وتوفير فرص العمل وتحسين استغلال الموارد وتعزيز العلاقات الاقتصادية الدولية.

إن النقل يلعب دورًا حيويًا في تطوير الأقاليم وتعزيز الاقتصاد، ويعد قطاعًا حيويًا للاقتصاد الوطني والعالمي. يجب أخذ أهمية النقل في الاعتبار عند دراسة هيكل تكاليف الإنتاج وتحديد مستوى استغلال الموارد وتحسين البنية التحتية وتعزيز العلاقات الدولية.

ثالثًا: انواع النقل:

توجد أربعة أنواع رئيسية لوسائل النقل التي تمثل مختلف أنماط النقل المستخدمة في الحياة الاقتصادية. يُعدُّ النقل البري من بين أقدم أنواع النقل، وقد حظي بالاهتمام والاعتماد الواسع لتلبية حاجات نقل الأفراد والبضائع. يشمل النقل البري السريع والنقل البري البحري. بالنسبة للنقل المائي، فإنه يُعدُّ من بين أقدم أنواع النقل أيضًا، وقد تطور بشكل كبير بعد استخدام المحركات البخارية. ينقسم النقل المائي إلى النقل الداخلي والنقل الساحلي والنقل البحري. أما النقل الجوي، فإنه يُعدُّ من بين الأنواع الأهم في الوقت الحاضر نظرًا لسرعته وقدرته على توفير وقت النقل. ينقسم النقل الجوي إلى النقل المحلي والنقل الدولي. أما النقل بالأنابيب، فإنه يستخدم عادة لنقل المواد السائلة والصلبة عبر مضخات تقوم بضخ المواد بضغط من المصدر إلى الوجهة.

أ- النقل البري: ويعد من أقدم انواع النقل الذي عرفه الانسان ولقد عرف اهتماما واعتمادا واسعا من فترة إلى تلبية حاجات نقل الأفراد والسلع ويتصف بالاستجابة العالية التي تتصف لسكك الحديدية الموصلات وهما الطريق البري السريع والنقل (Tariq 2007, 13).

ب- النقل المائي: يعد النقل المائي من أقدم وسائل النقل التي استخدمها الإنسان، حيث اعتمد عليه في التنقل عبر المسافات الطويلة، خاصةً في المناطق التي تتوفر فيها المسطحات المائية بشكل طبيعي. وقد شهد هذا النوع من النقل تطورًا ملحوظًا بعد ظهور المحركات البخارية، مما أدى إلى تحسين صناعة السفن

بمختلف أنواعها. وقد بلغت قدرة بعض السفن على نقل ما بين ٢ إلى ٣ مليون طن من البضائع. وينقسم النقل المائي على ثلاثة أنواع: النقل المائي الداخلي، النقل المائي الساحلي، والنقل المائي البحري.

ت- النقل الجوي: يعد النقل الجوي من أبرز وسائل النقل في عصرنا الحالي، وذلك بفضل سرعته وقدرته على تقليل الوقت المستغرق. لم يعد يقتصر هذا النوع من النقل على نقل الأشخاص والسلع بين الدول والقارات فحسب، بل أصبح يشمل أيضاً النقل داخل الدولة وبين المدن. ومع التطور المستمر في هذا المجال، أصبح حجم البضائع المنقولة عبر الطائرات يحقق مستويات عالية، مما ينعكس إيجاباً على حركة الاقتصاد العالمي. يمكننا التمييز بين نوعين من النقل الجوي: النقل الجوي المحلي والنقل الجوي الدولي.

ث- النقل بأنابيب: يُستخدم هذا النظام عادةً لنقل المواد السائلة مثل النفط ومشتقاته، والغاز، والمياه. كما يُستخدم أنابيب لنقل المواد الصلبة، ولكن على نطاق محدود. تتم عملية النقل باستخدام مضخات تتناسب مع ضغط المواد داخل المصدر، مما يسهل نقلها إلى وجهتها المحددة (Muhammad 2009, 57).

ثالثاً : أهمية الاقتصادية للنقل :

أ- أهمية النقل في زياده قيمة الناتج الوطني :

تبرز أهمية قطاع النقل في زيادة الناتج الوطني سواء بصورة مباشرة أو من خلال آثاره المضاعفة الإيجابية. يرتبط القطاع النقل بشكل طردي مع القطاعات الخدمية والسلعية الأخرى، حيث يؤدي هذا الترابط إلى زيادة الإيرادات والعوائد على عناصر الإنتاج المختلفة. ويمتد هذا التأثير إلى عناصر مثل العمالة والتجهيزات الأساسية والتكاملية المرتبطة بالوسائل والمحطات وورشات الصيانة، بالإضافة إلى تنشيط الموانئ والمطارات والصناعات الوسيطة والنهائية والخدمات المتعلقة بالقطاع. ويؤدي هذا التفاعل إلى تحديث القوى الإنتاجية بشكل مستمر، مما يعزز دورة الاقتصاد الوطني ويزيد من الدخل في قطاع النقل. وتصل قيمة القيمة المضافة لعوائد عناصر الإنتاج في هذا القطاع إلى أكثر من ٣٢% في المتوسط، مما يعكس سرعة وارتفاع المردود الاستثماري والتشغيلي زيادة إيرادات قطاع النقل والمواصلات وتعظيم صافي الإيرادات يمكن أن يتحقق من خلال تقليل معدلات التسرب، سواء كانت عبارة عن مدفوعات للخارج مقابل خدمات أجنبية أو للواردات من مستلزمات الإنتاج وقيمة وسائل النقل وقطع الغيار المستوردة. يتمثل صافي الإيرادات في الإجمالي بعد خصم التسربات كمدفوعات للخارج، ويمكن زيادته عن طريق تحسين أداء وكفاءة الوسائل والتجهيزات الأساسية والتكاملية، ودعم الصناعات الأساسية والمكملة، وإنتاج قطع الغيار محلياً، وتطوير الخبرات الفنية والإدارية، بالإضافة إلى تقليل التسربات من خلال استبدال الواردات.

(Hamad 2008, 8)

ب- قطاع النقل وتوفر فرص العمل :

تُعد البطالة من الآفات الاقتصادية والاجتماعية المدمرة على مختلف المجالات، حيث تؤثر على النواحي السياسية والأمنية وتزيد من الصراعات الاجتماعية والجرائم وتشجع على تكوين العصابات والسرقات والتشرد. وتزيد مشكلة البطالة في الدول النامية بفعل عبء الإعاقة الذي يرتفع فيها، مع زيادة عدد الأشخاص الذين يعتمدون على الإعانات مثل الأطفال والشيوخ والنساء والمرضى بالإضافة إلى العاطلين عن العمل.

لذلك، يأتي دور قطاع النقل كحل لهذه المشكلة، حيث يمكن أن يوفر فرص عمل بأجور مقبولة للعاطلين عن العمل. يمكن لهذا القطاع توفير فرص عمل مباشرة في مختلف المجالات، بالإضافة إلى الوظائف غير المباشرة المرتبطة به. وبفضل تكثيف عنصر العمل في هذا القطاع، يمكن له أن يستوعب جزءاً من اليد العاملة العاطلة. وتتطلب طبيعة العمل في قطاع النقل اختيار كفاءات عالية فنية وإدارية، وتخصصات دقيقة تفهم حركية الوسائط المتطورة وتكلفة التشغيل والبدايل المتاحة. يجب أيضاً الاهتمام ببرامج الرحلات والصيانة والتحديث المستمر لضمان استمرارية التطور والتحسين في هذا القطاع المهم.

ج- النقل وتوفر فرص الاستثمار:

يعد الاستثمار في النقل جزءاً أساسياً من التنمية الاقتصادية والاجتماعية، حيث يساهم في تحسين جودة الحياة وتعزيز الاقتصاد المحلي. يجب أن يتم توجيه الاستثمارات في النقل بشكل استراتيجي ومدروس لضمان تحقيق النتائج المرجوة وتحقيق الاستدامة على المدى الطويل. حسابات التكلفة/العائد تهدف إلى تحقيق توازن بين العرض والطلب، سواء كان الطلب حاضراً أو مستقبلياً، من أجل زيادة القدرات الإنتاجية للموارد والمعدات وتحسين كفاءة الإنتاج وجودة المنتج. يتطلب هذا المفهوم تعزيز البنية التحتية كجزء أساسي لأي تطوير اقتصادي واجتماعي، ويتطلب زيادة الاستثمارات في البنية التحتية الجديدة أو التوسعية أو التحديثية لمواكبة التطور التكنولوجي وتحسين كفاءة الإنتاج والأداء (Muhammad 2010, 20).

تحدد درجة التكتيف الرأسمالي في قطاع النقل بناءً على معدلات البناء والتوسع وأهميتها وتكاملها الفني والاقتصادي، والوفورات المحققة ومعدلات العائد وفترة الاسترداد والمردود الاقتصادي والاجتماعي. يجب أن تأخذ الحكومات دوراً في توفير خدمات النقل المتكاملة بسبب عدم قدرة القطاع الخاص على توفيرها، خاصة في مجالات النقل السككي والجوي والبحري. (Khalid 2009, 36)

على الرغم من ذلك، هناك اتجاه نحو التخصص في القطاعات النقلية بسبب الحوافز الضريبية والجمركية والاستثمارية التي تشجع الاستثمار المحلي والأجنبي. يجب تشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في هذا المجال من خلال توفير الضمانات والتسهيلات اللازمة .

د- النقل والقطاع الزراعي :

هناك تناسب طردي بين قطاع النقل ومساحة الأراضي الزراعية، حيث يساهم النقل في توسيع الأراضي الزراعية من خلال توفير تسهيلات تزيد من مساحة الأراضي المستصلحة. (4, Susan 2002) كما يقدم النقل الدعم اللازم للعمال في هذه الأراضي، خاصة أن المناطق الجديدة التي تم استصلاحها كانت عادة ما تكون بعيدة عن المدن ووسائل النقل، لذلك، يزداد أهمية توفير وسائل النقل المناسبة لهذه المناطق، سواء لنقل المواد الزراعية الضرورية مثل البذور والأسمدة والمبيدات، أو لتوفير الآلات والمعدات اللازمة لعمليات الزراعة. بالتالي، يساهم النقل في كسر العزلة عن هذه المناطق وتحقيق التوازن بين النقل والزراعة. مستلزمات الإنتاج وكذا نقل اليد العاملة، وبالعكس أي باتجاه المدن والأسواق لنقل المنتجات والسلع الزراعية وتسويقها بسرعة وسهولة وبتكاليف منخفضة قدر الإمكان، وقد ساعد هذا الاتجاه وجود وسائل نقل متنوعة ومتخصصة كوسائل النقل المبردة أو الثلجة، والتي تتلاءم مع زيادة المرونة السريعة ونقلها للأسواق المحلية أو الخارجية في إطار دعم التصدير للخارج، وهو الاتجاه الذي ساهم في زيادة ربح هذه الأراضي وكمية المحاصيل المنتجة التي سهّل تسويقها بوجود وسائل النقل، ما انعكس إيجابياً على التوسع الزراعي، إلى جانب التخصص الذي أصبح سمة الكثير من المناطق في العالم وفق أحدث البحوث (20, Abdul Ali 2000) التقنية التي ساعدت بدورها على زيادة المحاصيل وتخفيض التكلفة، وزيادة قدرة وتحكم الانسان للاستفادة من التوسع الزراعي سواء من حيث تنوع المنتجات الزراعية أو تضاعف المساحات المزروعة.

ه- النقل والقطاع السياحي :

فرضت وسائل النقل قيودها على السياحة، حيث كانت تقتصر على أنواع معينة مثل سياحة الصيد والدينية والثقافية والمغامرات. كانت الرحلات تتم بشكل قوافل أو على متن القوارب والسفن في الأنهار والبحار، مع ضرورة حمل كل مستلزمات الإعاشة. كان السفر والسياحة حكراً على الأثرياء. (22, Samir Boukhatala 2017) مع تطور وسائل النقل وزيادة سرعتها وكفاءتها، انخفضت مدة الرحلات بشكل كبير. تقدم النقل الجوي بعد الحرب العالمية الثانية بفضل المحركات النفاثة، وتحسنت وسائل النقل البحري والبري. هذا سمح بتوزيع تكلفة النقل على مدة الرحلة بشكل أكبر، مما جعل السياحة متاحة للطبقات العاملة.

تزايد الطلب على النقل بفضل تطور السياحة وزيادة مناطق الجذب السياحي أدى إلى تحسين وسائل النقل. تطور النقل السياحي لتوفير مستلزمات وتحسين ظروف نقل السياح على متن وسائل النقل المختلفة. بعض وسائل النقل أصبحت محور السياحة بحد ذاتها، مثل السفن السياحية التي توفر كل مستلزمات

السياحة الترفيهية داخلها وتجنب البحار والمحيطات. يظهر من هنا الارتباط الوثيق بين قطاع النقل والسياحة، حيث يعتمد تطور السياحة بشكل كبير على النقل. بدون وجود النقل السياحي، لن يكون هناك تطور ملحوظ في السياحة - خاصة السياحة الدولية التي شهدت نمواً ملحوظاً خلال الخمسينيات من القرن العشرين.

و- أهمية قطاع النقل على مستوى المؤسسات الإنتاجية

إن خدمات قطاع النقل تؤثر على جانب العرض الكلي للمنتجات السلعية والخدمات من خلال: تسهيل الحصول على خدمات عناصر الإنتاج بالكمية والسرعة المطلوبة يؤدي إلى تقليل تكاليف النقل للمواد الخام والوسائل المحلية والمستوردة الموجهة للتخزين، شريطة أن تكون هناك شبكات نقل مناسبة بشكل دائم. تساهم هذه الخدمات في تقليل تكاليف التخزين والتكلفة النهائية للمنتج مع تقليل تكاليف النقل، مما يزيد من الإنتاج والعرض الكلي لمختلف السلع والخدمات ويزيد قدرتها على المنافسة (Muhammad 2008,35).

بالنسبة للجانب الطلب، تؤثر خدمات النقل في تقليل تكلفة تخزين المنتج النهائي وتكاليف نقله إلى الأسواق، مما يؤدي إلى تخفيض سعر البيع وزيادة الطلب عليه. كما تساهم في توسيع أسواق المنتجات وضمان سهولة توزيعها ووصولها إلى المستهلك، وبالتالي زيادة الطلب والعرض الكلي للمنتجات، مما يحقق أرباحاً للمنتجين ويزيد من مستوى رفاهية المستهلكين بتوفير حاجياتهم الاستهلاكية بأسعار معقولة. (Zaki 2015, 214)

الأهمية النسبية لوسائل تقدم خدمات قطاع النقل:

تتنوع وسائل تقديم خدمات قطاع النقل وفقاً للوسائط المختلفة (بري، جوي، مائي). يتضمن النقل البري قسمين: النقل البري عبر الطرق والنقل البري عبر السكك الحديدية. أما النقل الجوي، فيعتمد على توفير خدمات النقل من خلال أسطول متنوع من الطائرات بأحجام وتصميمات مختلفة. النقل المائي: ويشمل النقل البحري من خلال نقل البضائع والركاب بالسفن الصغيرة منها والعملاقة، وكذا النقل عبر الأنهار من خلال السفن الصغيرة والمتوسطة الخاصة بالركاب أو السلع وتختلف وسائل النقل من حيث الأهمية النسبية التي يحتلها كل منها وكذلك حسب حجم الطلب الكلي على خدمات النقل.

د- النقل والصناعة

كان النشاط الصناعي في بداياته يقوم بوحدات إنتاجية صغيرة تتمثل غالباً في أخذ أحد أجزاء المنزل موقعاً لها، وتوجه نحو خدمة منطقة صغيرة لمساعدة قد لا تتعدى المدينة أو الحي السكني التي يقوم فيها. ولم يكن لمنظور دور كبير في خدمة الصناعة، إلا في هذا القطاع الذي زاد في حجمه وتأثيره مع بداية انطلاق الثورة الصناعية، وأصبح في النهاية جزءاً متمماً للإنتاجية، فالمواد الأولية والسلع المنتجة أو المصنعة

لا تكون لها قيمة إلا عندما توضع متناول يد ما يحتاجها، إذا كانت عناصر الإنتاج البشرية قد لا تكون ذات أهمية مالية تتناسب مع قيمتها في الاقتصاد. وحيث أن الصناعة هي أكثر الأنشطة الاقتصادية ارتباطاً بالنقود وتكاليفها، لذا ينشأ نشاط اقتصادي مادي يعني بالتبادل المكاني للإنتاج والسلع. يسعى النقود دائماً إلى تحقيق الانسجام والتوازن بين ما ينتجون من مكافآت لآخر، وربط الأنشطة الاقتصادية جميعاً ببعضها بعضاً وذلك لتحقيق عملية ارتباط بين مواطن المواد الأولية والإنتاج من جهة ومناطق الاستهلاك والخدمات من جهة أخرى، الأمر الذي يساهم في زيادة الإنتاج وتوسيع الأسواق من خلال تسيير النقود واستغلال الموارد الطبيعية والبشرية أينما كانت وبأنواعها المختلفة (Abdul-Zira 2001, 68) تعد تكلفة النقل هو عملية جمع الخامات الأولية وتوزيع الإنتاج النهائي من خلال عناصر مختلفة وتفاوت باختلاف الصناعات، وله تأثير كبير في تحديد مواقع الأنشطة الاقتصادية. يمكن التمييز بين نوعين من تكلفة النقل (تكلفة نقل مباشر وتكلفة نقل غير مباشر)، حيث تشمل الأولى الأجور العادية التي تدفع للسائقين وتكاليف الحركة، بينما تشمل الثانية تكاليف الحركة بالإضافة إلى تكاليف التحميل والتفريغ والتأمين وغيرها من الخدمات المتعلقة بالنقل. تكلفه النقل (أجور الحركة) يتأثر بعوامل مختلفة مثل وسائل النقل وقدرة السائق والمسافة التي ينقل فيها البضائع، وطبيعة البضائع المنقولة. وتظهر أهمية النقل بالنسبة للقطاعي الصناعي (Abbas 2016,38).

١- يمكن للنقل أن يساهم في تحسين صناعة معينة من خلال زيادة الإنتاجية، حيث يؤدي التطور التكنولوجي في وسائل النقل إلى تقليل تكلفة الوحدة المنتجة، سواء كان ذلك بالنسبة لنقل المواد الخام أو المنتجات النهائية. وهذا يؤدي بدوره إلى تخفيض تكاليف النقل بالنسبة للإنتاج الإجمالي، وزيادة الفوائد الاقتصادية والاجتماعية لأي منطقة صناعية.

٢- يساعد النقل على تنمية صناعات جديدة في المناطق التي تتوفر فيها تسهيلات النقل، ويساعد الصناعات القائمة على النمو، من خلال توفير التسهيلات اللازمة من حيث توفير المواد الخام وتكاليف النقل البسيطة والسهولة في توزيع المنتجات إلى الأسواق المحمية ويمكن بيان أهمية النقل ودوره في الصناعة من خلال الآتي :

- نظرية الموقع الصناعي تهدف إلى اختيار الموقع الأمثل للصناعة، سواء بتحديد الموقع المثالي في ظل افتراضات معينة أو بتحديد الأسباب التي تؤدي إلى توجيه صناعة معينة في منطقة محددة. وتغطي هذه النظرية بأهمية كبيرة في النظام الرأسمالي، حيث تؤكد على عدة نقاط مهمة (Asaad 2017, 240)

- أهمية الموقع الأقل تكلفة:

حيث يؤكد على أهمية اختيار الموقع الأفضل من حيث التكاليف لنقل المواد الخام والمنتجات بأقل تكلفة ممكنة.

- أهمية السوق: حيث يشدد على أهمية النقل كعامل رئيسي في اختيار الزبائن، وبالتالي يحدد الموقع الأمثل، وهذه الأهمية لا تقل بزيادة المسافة بينه وبين الزبائن.

- أهمية الموقع الاعلى ربحاً: حيث يشدد على أن تكاليف النقل لا يجب أن تكون عائقاً لتكاليف الإنتاج النهائي.

- أهمية الموقع الأقل تكلفة للموظفين: حيث يشير إلى أهمية النقل في توفير المدخلات اللازمة للصناعة. باختصار، يمكن القول إن النظرية المتعلقة بالموقع تعتبر من العوامل المؤثرة في اختيار وتحديد مواقع الأنشطة الاقتصادية المهمة، وتحديد القيمة الاقتصادية وتأثير تكاليف النقل بالقرب من مصادر الخامات وتوفير البنية التحتية اللازمة. واختيار الموقع الأمثل للوحدة الإنتاجية يعتمد على تكاليف النقل الإجمالية، وتأثير النقل والمواصلات لا يقتصر على نطاق المشروع فقط. في الصناعة في هذا النظام مسيطر عليها طبقاً لأيديولوجيات وخطط تسعى إلى تحقيق العدالة الاجتماعية بين مناطق البلاد المختلفة مع التخفيض من كمية النقل، عبر تحسين نظام النقل عامةً، وأحد أمثلة على ذلك ما قام به الاتحاد السوفيتي السابق في المرحلة الأولى لتنمية اقتصاده حيث سعى إلى توسيع شبكات السكك الحديدية والطرق والقنوات الملاحية لتسهيل التنمية، لذا في هذا النظام يؤكد على أهمية التنمية.

- دور النقل في التوزيع المكاني للصناعة:

نظراً لندرة عناصر الصناعة الأساسية في منطقة واحدة، فإن النقل يلعب دوراً هاماً في توفير المواد الأولية، والعمالة، والإنتاج، والطاقة. لذا، يكون خدمة النقل الجيدة والرخيصة نسبياً ذات أهمية كبيرة في اختيار مواقع الصناعة.

- علاقة النقل بالتوطين الصناعي:

في الماضي، كان التوطين يحدث تلقائياً، حيث ينشأ الإنسان بطبيعته في مكان ما دون السعي إلى الخروج من البيئة التي ينمو فيها، ولكن بعد توفير الإمكانيات الصناعية التي من خلالها يتحقق هذا، وبعد اختراع الآلة البخارية والسيارات، أصبح الانتقال إلى المناطق الأخرى بحرية ممكنًا، وأصبح التطعم في المزيد يشمل مجالات الحياة المختلفة. النظريات المرتبطة بالتوطين الصناعي تؤكد على دور المناطق، فنظرية الفرد ونظرية أدمار هوفر تشير إلى أهمية التوطين الصناعي وتأثيره على النقل والإنتاج. عملية النقل تؤدي إلى المنتجات المنقولة وتسهم في الاقتصاد بالقيمة المضافة للمنطقة. تتوزع أهمية الصناعات في مناطق مختلفة على أساس احتياجاتها الأساسية، سواء كانت تتعلق بمصادر المواد الخام، أو المواد المصنعة، أو السوق

المستهدفة، أو رأس المال والعمالة، سواء بسبب الطبيعة أو التطور الصناعي. بسبب الطبيعة، يمكن أن تستثمر بعض المشاريع في مناطق تحتوي على موارد طبيعية مثل النحاس أو الحديد، مما يؤدي إلى إنشاء مشاريع لاستخراج هذه الموارد. ويمكن أن تكون المنطقة قريبة من مناطق أخرى تحتوي على موارد طبيعية مما يشجع على إنشاء مشاريع مماثلة

أما بسبب التطور الصناعي، فقد تحتوي المنطقة على عمالة ماهرة بكميات كبيرة، مما تستفيد منها المشاريع الموجودة فيها. ويمكن لهذه المشاريع أن تقوم بإنشاء مدارس فنية لتدريب العمال على مهارات معينة، وتستفيد من مواد خام متوفرة في المنطقة.

البلدان الصناعية، حيث تسهم في زيادة الإنتاجية بنسبة تصل إلى ١٠٪، أو حتى ٥٠٪ في البلدان العربية، نتيجة لتحسين شبكات النقل والتواصل
رابعا أهمية النقل ودوره في تحقيق التنمية :

يعد النقل أحد أساسيات البنية التحتية التي تعتمد عليها نجاح أي نشاط، حيث يعد الرابط بين النشاطات الاقتصادية والاجتماعية سواء كانت زراعية أو صناعية أو ثقافية وغيرها. فعلى سبيل المثال، يعتمد نجاح العديد من النشاطات الاقتصادية والاجتماعية على كفاءة نظام النقل. لذا، يجب أن يتم إنشاء أو تطوير نظام النقل قبل أي تنمية اقتصادية واجتماعية و عمرانية، حيث يعد حافزًا لها.

يلعب النقل دورًا هامًا في التنمية الاقتصادية لأي منطقة جغرافية، سواء كانت دولة أو إقليمًا أو مدينة. فنجد أن البرامج التي صممت لتعزيز التنمية الاقتصادية في البلدان الأقل تطورًا غالبًا ما تؤكد على أهمية الاستثمار في تطوير وتحسين نظام النقل، وتعد هذه الاستثمارات أداة مهمة جدًا في التنمية الاقتصادية في الفترة اللاحقة للحرب العالمية الثانية، حيث شجعت البلدان الأقل تطورًا على تخصيص ما بين ٢٠-٤٠٪ من الإنفاق الحكومي الكلي للاستثمار في قطاع النقل من أجل تطويره وتحسين أدائه

يعد النقل عاملاً إيجابيًا في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، حيث يسهل عملية نقل الموارد غير المستغلة من خلال بناء وسائل نقل مختلفة لتنمية الصناعة والزراعة في المستقبل. كما يساهم في توفير وسائل النقل وتوسيع خدماتها لدعم عملية الإنتاج وتشجيع السكان على الانتقال إلى المناطق المختلفة لاستغلال الموارد كجزء من عملية التنمية وتوزيع السكان في المناطق الجديدة

يظهر أهمية النقل في النظام الاقتصادي من خلال التنمية، حيث تحدد النظرية الكلاسيكية مواقع الصناعة وتطور منظومة النقل لتحسين هذه المواقع. وتعتبر البنية التحتية لشبكات النقل مهمة جدا في أي نشاط اقتصادي وجود طرق ووسائل نقل مختلفة لربط المناطق المختلفة ببعضها، حيث يساعد أي تطور في

شبكات الطرق على تقليل التخلف في المناطق التي لا تصلها وسائل النقل وتجعلها معزولة. كما يتأثر أداء وسائل النقل بحجم الطرق البرية الموجودة في المنطقة.

المبحث الثاني: تطور مؤشرات التنمية الاقتصادية في العراق

أولاً: تحليل مؤشر الناتج المحلي الإجمالي في العراق (٢٠٠٤ - ٢٠٢٣)

يعد الناتج المحلي الإجمالي (GDP) أهم مؤشر لقياس التطور الاقتصادي في البلد. يتم التعبير عنه بواسطة أرقام إحصائية تسمح للمسؤولين السياسيين بتحديد ما إذا كان الاقتصاد ينكمش أو يتوسع، وتقييم النشاط الاقتصادي وكفاءته، وحتى قياس الحجم الاقتصادي الكلي. يشير الناتج المحلي الإجمالي إلى القيمة النهائية لجميع السلع والخدمات التي تم إنتاجها داخل البلد خلال فترة زمنية محددة. ويمكن أيضاً تعريفه على أنه مجموع القيمة النقدية لجميع السلع والخدمات النهائية التي تم إنتاجها في اقتصاد معين خلال فترة زمنية محددة، وعادة ما تكون سنة (Bassam 2010, 49)

شهد الناتج المحلي الإجمالي ارتفاعاً مستمراً خلال المدة (٢٠٠٤-٢٠١٤)، إذ إن أعلى مستوى له في عام (٢٠١٤) إذ بلغ ١٤٩٤٨٠٣١٩٢ مليون دينار، وذلك بسبب ارتفاع اسعار النفط التي أدت إلى زيادة الإيرادات النفطية ثم زيادة الإيرادات ارتفع الناتج المحلي الإجمالي بفضل انتعاش أسعار النفط إلى ٢٣٤,٦٣٧ مليار دولار، ثم تراجع في العام التالي والعام بعده بسبب تراجع الأسعار والطلب ووفرة المعروض النفطي والتحديات الأمنية المتمثلة في مواجهة داعش وتدابيرها. ومع استقرار الأمن نسبياً في العراق وبالتالي أدى ذلك إلى زيادة (GDP)، ثم انخفض الناتج المحلي وبشكل ملحوظ في العامين (٢٠١٥-٢٠١٦) ليسجل في عام (٢٠١٧) المقدار ٢٢٥٩٩٥١٧٩,١ مليون دينار، وذلك بسبب الانخفاض الشديد الذي شهدته أسعار النفط، الذي أدى إلى انخفاض الإيرادات العامة من جهة وزيادة الإنفاق العسكري بسبب الظروف الأمنية التي يمر بها العراق من عام ٢٠١٠ إلى عام ٢٠١٣، ارتفع الناتج المحلي الإجمالي بفضل انتعاش أسعار النفط إلى ٢٣٤,٦٣٧ مليار دولار، ثم تراجع في العام التالي والعام بعده بسبب تراجع الأسعار والطلب ووفرة المعروض النفطي والتحديات الأمنية المتمثلة في مواجهة داعش وتدابيرها. ومع استقرار الأمن نسبياً في العراق في عام ٢٠١٦، ارتفع الناتج المحلي الإجمالي مرة أخرى إلى ٢٢٥,٢٠٣ مليار دولار في عام ٢٠١٩، ثم تراجع بشكل كبير في عام ٢٠٢٠ بسبب أزمة وباء كورونا وتراجع أسعار النفط العالمية بنسبة ٣٣,٩١٪. أعلى معدل نمو سنوي للناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الجارية كان في عام ٢٠٠٥ بنسبة (٥٠,٥١٪) بينما بلغ معدل النمو السنوي المركب للناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الجارية خلال الفترة المدروسة ٨,٧٪. شهد الناتج المحلي الإجمالي تذبذباً واضحاً بسبب الأوضاع الاقتصادية والسياسية وانخفاض عائدات النفط. في الفترة من عام ٢٠٠٤ إلى عام ٢٠٠٨، ارتفع الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الجارية من ٣٦,٢٦٧ مليار دولار في عام ٢٠٠٤ إلى ١٣٠,٢٠٤ مليار دولار في عام ٢٠٠٨

بسبب ارتفاع أسعار النفط من ٣٦ دولارًا للبرميل إلى ٨٨,٨ دولارًا للبرميل. ومع ذلك، انخفض الناتج المحلي الإجمالي في عام ٢٠٠٩ بسبب انخفاض أسعار النفط في الأسواق العالمية والأزمة المالية العالمية، وتراجع بنسبة ١٤,٥٢٪. هذا يظهر الحاجة إلى تنويع مصادر النمو في القطاع غير النفطي لتعزيز قوة الاقتصاد وتمويل الاستثمار ودعم القطاع الخاص وبناء صناعات قادرة على تلبية الطلب المحلي والتنافس مع صناعات الدول الأخرى (Muhammad 2008, 140).

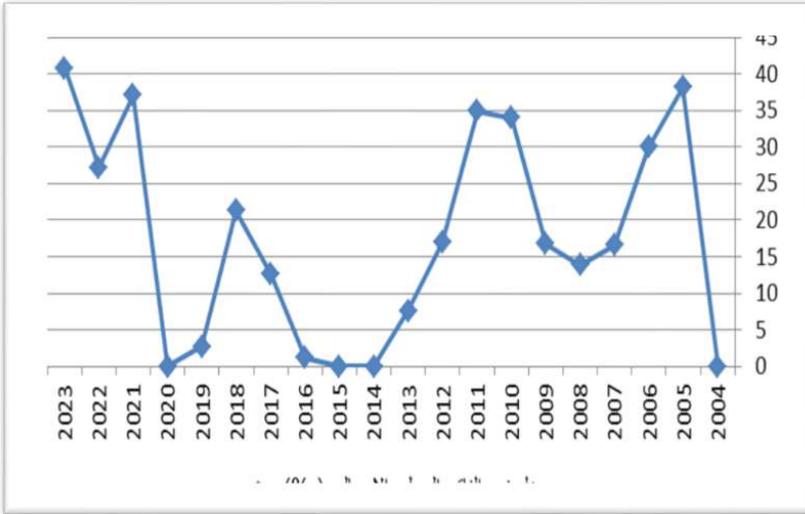
من عام ٢٠١٠ إلى عام ٢٠١٣، ارتفع الناتج المحلي الإجمالي بفضل انتعاش أسعار النفط إلى ٢٣٤,٦٣٧ مليار دولار، ثم تراجع في العام التالي والعام بعده بسبب تراجع الأسعار والطلب ووفرة المعروض النفطي والتحديات الأمنية المتمثلة في مواجهة داعش وتداعياتها. ومع استقرار الأمن نسبيًا في العراق في عام ٢٠١٦، ارتفع الناتج المحلي الإجمالي مرة أخرى إلى ٢٢٥,٢٠٣ مليار دولار في عام ٢٠١٩، ثم تراجع بشكل كبير في عام ٢٠٢٠ بسبب أزمة وباء كورونا وتراجع أسعار النفط العالمية بنسبة ٣٣,٩١٪. أعلى معدل نمو سنوي للناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الجارية كان في عام ٢٠٠٥ بنسبة ٥٠,٥١٪، شهد الاقتصاد العالمي انخفاضًا في النمو بنسبة ٢٦,٣ خلال عام ٢٠٢٣، من ناتج المحلي الإجمالي ١٠٧,٩٨٢ الذي بلغت نسبته ويعود ذلك إلى عدة عوامل، منها الحرب الروسية الأوكرانية، بالإضافة إلى الضغوط التي يواجهها الوضع الاقتصادي العالمي. كما تزايدت المخاطر المتعلقة بالضغوط المالية في الأسواق المتقدمة والناشئة، مما زاد من حدة التحديات. علاوة على ذلك، فإن ارتفاع أسعار الفائدة العالمية أثر سلبيًا على النمو. ولا تزال بعض البلدان تعاني من تبعات أزمة كورونا، حيث أثرت هذه التبعات بشكل كبير على الاقتصاد العالمي، مما أدى إلى انخفاض أسعار النفط العالمية. انخفاض الإيرادات العامة من جهة وزيادة الإنفاق العسكري بسبب الظروف الأمنية التي يمر بها العراق.

الجدول (١) تطورات الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الجارية في العراق للمدة (٢٠٠٤-٢٠٢٣)

السنة	الناتج المحلي الإجمالي (مليون)	معدل النمو (%)
٢٠٠٤	٥٣٢٣٥٣٥٨,٧	-
٢٠٠٥	٧٣٥٣٣٥٩٨,٦	٣٨,١٢
٢٠٠٦	٩٥٥٨٧٩٥٤,٨	٢٩,٩٩
٢٠٠٧	١١١٤٥٥٨١٣,٤	١٦,٦٠
٢٠٠٨	١٥٧٠٢٦٠٦١,٦	١٣,٩
٢٠٠٩	١٣٠٦٤٣٢٠٠	١٦,٨٠
٢٠١٠	١٦٢٠٦٤٥٦٥	٣٤,٠
٢٠١١	٢١٧٣٢٧١٠٧	٣٤,٩

١٦,٩٧	٢٥٤٢٢٥٤٩٠,٧	٢٠١٢
٧,٦١	٢٧٣٥٨٧٥٢٩,٢	٢٠١٣
-٢,٦٥	٥٨٩٠٠٦٣٣,٥	٢٠١٤
-٢٦,٩٠	٢٠٧٨٧٦١٩١,٨	٢٠١٥
١,١٥	١٩٦٥٣٦٣٥٠,٨	٢٠١٦
١٢,٥٦	٢٢٥٩٩٥١٧٩,١	٢٠١٧
٢١,٣١	٢٦٨٩١٨٨٦٤,٠	٢٠١٨
٢,٦٩	٢٧٦١٥٧٨٦٧,٦	٢٠١٩
-٢٠,٤١	٢١٩٧٦٨٧٩٨,٤	٢٠٢٠
٣٧,٠٣	٣٠١١٥٢٠١١,٠	٢٠٢١
٢٧,١٩	٣٨٣٠٦٤٠٣٠,٢	٢٠٢٢
٤٠,٨	٧٧٠٠٣٨٤٣,٥	٢٠٢٣

المصدر: وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، مديرية الحسابات القومية، السنوات (٢٠٠٤-٢٠٢٣).



شكل (١) معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي %

المصدر: من اعداد الباحثة بالاعتماد على بيانات جدول (١)

ثانياً: تحليل مؤشر نصيب الفرد في العراق من الناتج للمده (٢٠٠٤-٢٠٢٣)

السنة	نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي (مليون)	معدل النمو (%)
٢٠٠٤	١,١	-
٢٠٠٥	١,٤	٢٧
٢٠٠٦	١,٢	١٤,٢
٢٠٠٧	٢,٩	١٤١,٦
٢٠٠٨	٤,٣	٤٨,٢
٢٠٠٩	٣,٥	١٨,٦
٢٠١٠	٤,٢	٢٠
٢٠١١	٥,٤	٢٨,٢
٢٠١٢	٦,٤	١٨,٥
٢٠١٣	٦,٧	٤,٦
٢٠١٤	٦,٢	٧,٤
٢٠١٥	٤,٥	٢٧,٤
٢٠١٦	٤,٨	٦,٦
٢٠١٧	٥,١	٦,٦
٢٠١٨	٥,٦	٩,٨
٢٠١٩	٥,٦	٠
٢٠٢٠	٤,٢	٢٥
٢٠٢١	٥,٠	٢٥,١
٢٠٢٢	٧,٩	٤,٤
٢٠٢٣	٢,٨	٤,٤

المصدر: وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، مديرية

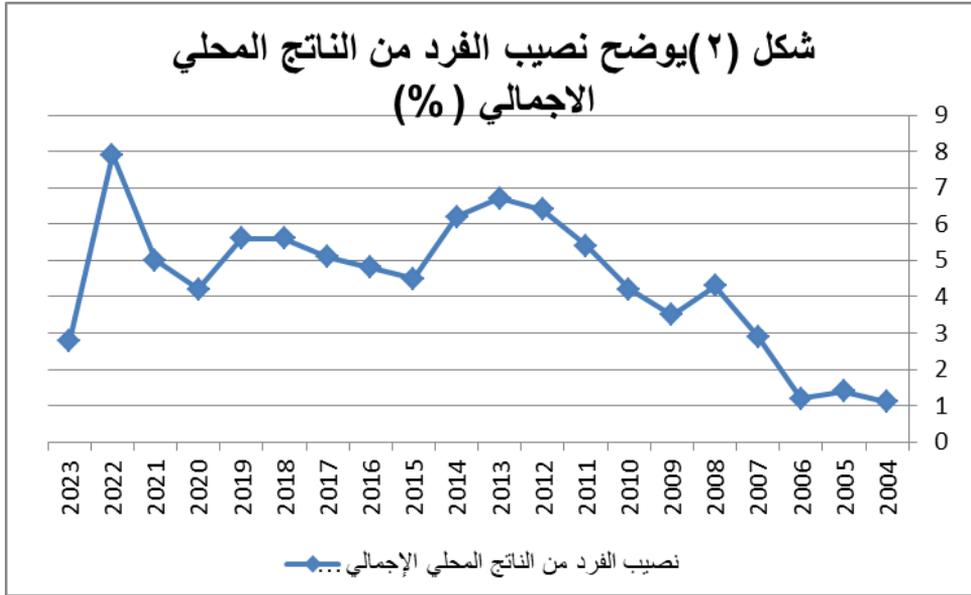
الحسابات القومية، السنوات (٢٠٠٤-٢٠٢٣).

يتبين أن نصيب الفرد من الناتج يظل ثابتاً حتى نهاية الفترة المدروسة، حيث بلغ معدل النمو المركب للناتج المحلي الإجمالي خلال الفترة من ٢٠٠٤ إلى ٢٠٢٢ حوالي ٨,٧٪، بينما كان معدل النمو المركب لمتوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي حوالي ٨,٨٪. وفي الفترة من ٢٠١٧ إلى ٢٠٢٢، ان معدل الناتج المحلي للفرد العراقي بلغ في عام ٢٠٢٣ بنسبة ٢,٨% بعد أن حقق نمواً خلال عام ٢٠٢٢ بلغ ٤,٤٪، وفي عام ٢٠٢٣ بلغ متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الاجمالي ٢,٨ ويعود ذلك إلى عدة عوامل، منها الحرب الروسية الأوكرانية، بالإضافة إلى الضغوط التي يواجهها الوضع الاقتصادي العالمي. كما تزايدت

المخاطر المتعلقة بالضغط المالية في الأسواق المتقدمة والناشئة، مما زاد من حدة التحديات. علاوة على ذلك، فإن ارتفاع أسعار الفائدة العالمية أثر سلباً على النمو. على أمل أن يحقق العراق نمواً في الناتج المحلي في عام ٢٠٢٤ بنسبة ٢% بما ينعكس على معدل الدخل الفرد السنوي .

ان الحكومة بتنويع مصادر الاقتصاد العراقي، وتعزيز التنمية المستدامة واستقطاب الاستثمار العالمي، وإنشاء صندوق الأجيال، وإطلاق الاستراتيجية الوطنية للاقتصاد والاستثمار، ووضع هدف عام ٢٠٣٠ ليصل العراق في المرتبة الثانية في مؤشر مدخولات الفرد العراق يظهر من التقرير الصادر عن صندوق النقد العربي أن متوسط نصيب الفرد من الناتج يتبع معدل الناتج المحلي الإجمالي، ولكنه يظل منخفضاً مقارنة بالدول المجاورة، باستثناء الأردن. وهذا يعني أن العراق يتعد عن التنافسية الإقليمية والعالمية بشكل ضروري. فقد جاءت مرتبة العراق في مؤشر نمو الناتج الحقيقي في المرتبة ٢٣ من بين ٢٦ دولة، مما يدل على تراجعها، بينما جاءت الكويت في المرتبة الأدنى (٢٤)، ولكنها حلت في المرتبة الخامسة في مؤشر نصيب الفرد من الناتج الإجمالي الحقيقي بقيمة معيارية تبلغ ٠,٧٩. وهي أعلى من العراق والسعودية والأردن. واحتلت الإمارات المرتبة الثالثة بعد قطر وسنغافورة بقيمة معيارية وصلت إلى ١,٥٥.

وكما في شكل رقم (٢)



المصدر: صندوق النقد العربي ، (قاعدة البيانات الاقتصادية) ، وقاعدة بيانات البنك الدولي.

ثالثاً: نسبة مساهمة الأنشطة الاقتصادية في تكوين الناتج المحلي الإجمالي والأسعار الجارية في العراق للمدة (٢٠٠٤ . ٢٠٢٢) جدول رقم (٣) نسبة مساهمة الأنشطة الاقتصادية في تكوين الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الجارية في العراق للمدة (٢٠٠٤ . ٢٠٢٣)

السنوات	الزراعة والغابات والصيد	التعدين والمقالع	الصناعة التحويلية	الكهرباء والماء	البناء والتشييد	النقل والمواصلات والخزن	تجارة الجملة والمفرد والفنادق وما شابه	المال والتأمين	القطاعات الخدمية
٢٠٠٤	٦,٩	٥٧,٧	١,٨	٠,٨	١,٣	٨,٣	٦,١	٠,٦	١٦,٥
٢٠٠٥	٦,٧	٦٣,٩	٢	٠,٨	٣,٦	٦,٩	٥,٧	١,٢	٩,٢
٢٠٠٦	٥,٨	٥٥,٢	١,٥	٠,٨	٣,٦	٧,٠	٦,٦	٠,٧	١٨,٨
٢٠٠٧	٥	٥٣,٩	١,٧	١	٣,٥	٦,٩	٦,٥	٩,٤	١٢,١
٢٠٠٨	٣,٤	٥٦,١	١,٤	٠,٨	٣,٨	٧,٦	٦,٤	٧,٦	١٢,٩
٢٠٠٩	٤,٣	٤٠,٤	٢,٤	١,٢	٥,٠	١٠,١	٨,٢	١٠,٣	١٨,١
٢٠١٠	٥,٠	٤٣,٠	٢,٣	١,١	٣,٥	١١,٢	٨,٦	٩,٤	١٥,٤
٢٠١١	٤,١	٥٤,٧	١,٨	١,٢	٤,٩	٤,٨	٦,٥	٨,٥	١٣,١
٢٠١٢	٤,١	٥٢,٨	١,٧	١,٣	٥,٦	٤,٧	٦,٣	٨,٧	١٤,٨
٢٠١٣	٤,٠	٤٧,٤	٢,٥	١,٥	٨,٤	٥,٦	٦,٦	٨,٢	١٦,٠
٢٠١٤	٤,١	٤٦,٤	٢,٩	١,٩	٧,٨	٥,٤	٧,٤	٨,٩	١٤,٨
٢٠١٥	٣,٥	٦٠,٠	٠,٩	١,٢	٣,١	٦,١	٧,٧	٦,٨	١١,٢
٢٠١٦	٥,١	٣٠,٥	٢,٢	٢,٤	٦,٦	٨,١	١١,١	١١	٢٣,٨
٢٠١٧	٣,٣	٣٧,٨	٢,٤	٣,٦	٦,٨	١٠,٣	٨,٩	٧,٧	١٩,٣
٢٠١٨	١,٠٩	٤٦,٤	١,٨	٢,٩	٤,٢	١٠,٣	٧,٧	٧,٦	١٧
٢٠١٩	٣,٣	٤٣,٤	٢	٢,٩	٤	٩,٧	٧,٧	٧,٦	١٩,٨
٢٠٢٠	٥,٣	٣٢,٣	٢,٢	٢,٨	٦,٥	٨,٤	١٠,٩	٩,٦	٢٢
٢٠٢١	٢,٦٥	٥٨,٧٥	٠,٣	١,٠٠	٢,٠٣	٨,٥٢	٨,٧٢	١,٤٥	٢,٥٧
٢٠٢٢	٢,٨٤	٥٧,١٠	١,٧٨	١,٣٥	٢,٢٨	٨,٦٩	٦,٠٥	٠,٥٨	٣,٤
٢٠٢٣	٨,١	٥٤,٩	١,٧	٠,٨	٢,٨	٨,٣	٧,٣	٤,٨	١١,٣

المصدر من اعداد الباحثة بالاعتماد على : البنك المركزي العراقي ، التقرير الاقتصادي السنوي للسنوات (٢٠٠٤ . ٢٠٢٣) ، صفحات متفرقة .

يبين جدول رقم (٣) تظهر نسبة مساهمة القطاعات الاقتصادية المختلفة في الناتج المحلي الإجمالي للفترة (٢٠٠٤-٢٠٢٠)، حيث يلاحظ تدهور مساهمة الزراعة بشكل مستمر. انخفضت نسبة مساهمتها من ٦,٩٪ في عام ٢٠٠٤ إلى ٣,٤٪ في عام ٢٠٠٨، ثم إلى ٣٪ في عام ٢٠١٥، ولكنها ارتفعت إلى ٥,٣٪ في عام ٢٠٢٠. بالمقابل، انخفضت نسبة مساهمة الصناعة التحويلية من ١,٨٪ إلى ١,٤٪، ثم إلى ٠,٩٪ خلال نفس الفترة، ووصلت نسبتها في عام ٢٠٢٠ إلى ٢,٢٪. أما قطاع التعدين والمقالع، فقد شهد زيادة في نسبة مساهمته من ٥٧,٧٪ في عام ٢٠٠٤ إلى ٦٠٪ في عام ٢٠١٥، وذلك بسبب تراجع مساهمة القطاعات الاقتصادية الأخرى وارتفاع أسعار النفط. وحتى بلغ ٢,٨٤ عام ٢٠٢٢ شهد قطاع التعدين والمقالع في عام ٢٠٢٣ مساهمة كبيرة في تكوين الناتج المحلي الإجمالي، حيث بلغت نسبته ٥٤,٩٪ من إجمالي الناتج المحلي. بينما كانت مساهمة القطاعات الأخرى مثل الصناعة ٤٥,١٪. في حين جاءت خدمات التنمية الاجتماعية والشخصية في المرتبة الثانية بنسبة ١١,٣٪، تلتها خدمات النقل والاتصالات والتخزين في المرتبة الثالثة بنسبة ٨,٣٪. أما القطاعات الأخرى مثل الزراعة والصناعات التحويلية، فقد كانت مساهمتها الأدنى، حيث بلغت ٠,٨٪. يتضح أن قطاع النفط يمثل العنصر الأساسي في تكوين الناتج من جهة، بينما تساهم بقية القطاعات بشكل محدود. بالإضافة إلى ذلك، يظهر دور الدولة في تعزيز هذا القطاع من خلال زيادة مساهمة خدمات التنمية الاجتماعية والشخصية، بعد استبعاد قطاع النفط. من جهة أخرى، نلاحظ تراجع مساهمة ونمو القطاع الزراعي بشكل واضح، مما يعني أن الاعتماد لا يزال كبيراً على الواردات

الاستنتاجات

- ١- يعد قطاع النقل الركيزة الأساسية التي تعتمد عليها البرامج التنموية للدولة.
- ٢- نظراً للدور الكبير الذي يلعبه في التأثير على الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، سواء في الدول المتقدمة أو النامية.
- ٣- مساهمته في خلق مصدر دخل جديد لحزينة الدولة. كما يسهم في فك العزلة عن التجمعات السكانية المجاورة للطريق، واستحداث فرص عمل جديدة، مما يؤدي إلى انتعاش الصناعات التقليدية.

التوصيات

١. ان قطاع النقل من القطاعات الحيوية التي تلعب دوراً كبيراً في الاقتصاد بشكل عام وفي عملية التنمية الاقتصادية بشكل خاص.

٢. سيساهم الطريق السيار بشكل فعال وحقيقي في تعزيز التنمية الاقتصادية من خلال دعم مختلف القطاعات الاقتصادية.
٣. رغم الاهتمام الكبير الذي توليه السلطات العمومية لمشروع الطريق السيار، إلا أن عدم الحرص على متابعة الشركات المكلفة بتنفيذه حال دون إنجازه في الوقت المحدد.
٤. إن إسناد المشروع لشركات أجنبية قد ساهم في نقل الخبرات إلى الشركات الوطنية، مما سيمكنها من تنفيذ المشاريع الوطنية المستقبلية بشكل مستقل.

المصادر

- ١- عباس فاضل عباس، الدور التنموي لقطاع النقل في العراق للفترة ٢٠٠٤-٢٠١٤، مجلة أدب ذي قار، العدد ١٢، جامعة ذي قار، ٢٠١٦.
- ٢- عبدعلي الخفاف، جغرافية النقل والاتصالات والتجارة، دار الفكر للطباعة، عمان، الطبعة الأولى، ٢٠٠٠.
- ٣- عبد الزراعامي الجنابي، دور النقل في تحديد مواقع صناعة الاسمنت، مجلة المخططات والتنمية، مركز التخطيط المغربي والاقليمي للدراسات العليا، جامعة بغداد، العدد ٢٠٠١.
- ٤- أسعد عباس هاندي الاسدي، أثر النقل البحري العراقي على التنمية الاقتصادية، مجلة بحوث العلوم الانسانية، البصرة، العدد ٢، ٢٠١٧.
- ٥- حمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، ٢٠٠٨.
- ٦- حمد سليمان المشوخي: اقتصاديات النقل والمواصلات، القاهرة، ٢٠٠٣.
- ٧- حمادة فريد منصور، اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، ١٩٩٨.
- ٨- خالد طه عبد الكريم، الأبعاد الاقتصادية لقطاع النقل والمنهج العلمي لتقليل وتخفيض تكاليف النقل، مجلة الفتح، العدد ٨٣، فبراير، بغداد، ٢٠٠٩.
- ٩- محمد طاقة، حسين عجلان، اقتصاديات العمل، إثراء للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٨.
- ١٠- سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٢.
- ١١- سيد عبد العاطي السيد، علم الاجتماع الحضري، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٠.
- ١٢- سوزان علي محمود، تأثير بعض متغيرات الكلية على قطاع النقل العراقي، رسالة دكتوراه، كلية الإدارة والاقتصاد، الجامعة المستنصرية، ٢٠٠٢.
- ١٣- طارق عبد الفتاح الشرع، "اقتصاديات السياسة النقدية السياحية"، مؤسسة حورس الدولية، الإسكندرية، الطبعة الأولى، ٢٠٠٧.
- ١٤- محمد خميس الزوكا، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، ٢٠٠٩.
- ١٥- زين العابدين علي، مبادئ تخطيط النقل الحضري، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن، ٢٠٠٠.
- ١٦- زكي متي عقراوي وأخروف، أثر الصادرات على الناتج المحلي الإجمالي في تكوين رأس المال الثابت، للاقتصاد العراقي مع الإشارة إلى إقليم كردستان العراق، مجلة جامعة زاخو، العدد الأول، ٢٠١٥.
- ١٧- سمير بوختالة وآخرون، "واقع وآفاق تنمية القطاع النقدي في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية"، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، العدد ٢٠١٧.
- ١٨- بسام الحجار، عبد الله رزق، الاقتصاد الكلي، الطبعة الأولى، دار المناهل اللبنانية، بيروت، ٢٠١٠.

١٩- فراد اسماعيل الصيفو، "دور وأهمية النقل عبر السكك الحديدية العراقية في تحقيق التنمية الاقتصادية"، مجلة تكريت للعلوم الإدارية والاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والإدارية، جامعة تكريت، المجلد الأول، العدد ٢، ٢٠٠٥.

٢٠- محمد خميس الزوكا، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعة، القاهرة، ٢٠٠٨.