

تحليل المؤشرات الاقتصادية لقطاع النقل في العراق للمدة 2015-2020

Analysis of the Economic Indicators for Transportation Sector in Iraq for the Period 2015-2020

أ. بان علي حسين المشهداني

كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة البصرة، العراق

ban.ali@uobasrah.edu.iq

تاريخ النشر: 2022/12/31

تاريخ القبول: 2022/11/13

تاريخ الإرسال: 2022/09/28

ملخص :

يهدف البحث إلى بيان المؤشرات الاقتصادية لقطاع النقل ، ومساهمة قطاع النقل بالناتج المحلي الاجمالي بالأسعار الجارية مليون دولار ، وانفاق ميزانية الدولة على وزارة النقل والمواصلات واخيراً بيان الآليات المقترحة لتطوير قطاع النقل في العراق ، أذ يعاني العراق من غياب استراتيجية وطنية متكاملة تعكس النظرة الشاملة لمختلف عناصر قطاع النقل ، ومن المقترحات المقدمة تبني سياسات وخطط استراتيجية طويلة المدى من اجل المحافظة على استثمارات قطاع النقل الحالية والمستقبلية ، وتكوين فريق عمل دائم لمتابعة المستجدات التي تطرأ مستقبلاً ، ولنجاح عملية التخطيط الاستراتيجي لابد من تبني توصيات الخطة الاستراتيجية من قبل مجلس الوزراء ، و تم الاعتماد على المنهج الوصفي والتحليلي للبيانات والاحصاءات الصادرة من الجهاز المركزي للإحصاء لبيان المؤشرات الاقتصادية لقطاع النقل في العراق .

الكلمات المفتاحية: المؤشرات الاقتصادية، قطاع النقل، إنفاق، الآليات المقترحة، العراق.

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

Key Words: Economic Indicators, Transportation Sector, Expenditure, Proposed mechanisms, Iraq.

JEL Classification: L91, R42.

*مرسل المقال: بان علي حسين المشهداني (ban.ali@uobasrah.edu.iq)

المقدمة:

يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي ويعد الركيزة الأساسية للاقتصاد الوطني إذ يمثل قطاع النقل بأشطته المختلفة دعامة أساسية من دعائم التقدم الاقتصادي والاجتماعي للدول، ولا يمكن تحقيق النمو المتوازن بين القطاعات لأي بلد من البلدان دون تأمين احتياجات تلك القطاعات من النقل الأمر الذي يمكن تحقيقه من خلال اعداد تخطيط جيد لقطاع النقل ويرتبط ارتباطاً وثيقاً بخطة القطاعات الاقتصادية الأخرى.

مشكلة البحث: ماهي الآليات المقترحة لتطوير قطاع النقل في العراق؟

فرضية البحث: ان تحقيق التنسيق والتكامل لمختلف عناصر قطاع النقل في العراق سوف يؤدي إلى بلورة استراتيجيات وطنية متناسقة ومتكاملة لأجل تطوير قطاع النقل ومواجهة التحديات.

هدف البحث: يهدف البحث إلى بيان ما يلي:

- المؤشرات الاقتصادية لقطاع النقل بسكك الحديد؛
- المؤشرات الاقتصادية لقطاع النقل البري بالسيارات؛
- المؤشرات الاقتصادية لقطاع النقل الجوي؛
- المؤشرات الاقتصادية لقطاع النقل البحري؛
- مساهمة قطاع النقل بالناتج المحلي الاجمالي بالأسعار الجارية مليون دولار للمدة 2011-2020؛
- إنفاق ميزانية الدولة على وزارة النقل والمواصلات العراقية؛
- الآليات المقترحة لتطوير قطاع النقل في العراق.

منهجية البحث: اعتمدت الباحثة على المنهج الوصفي والتحليلي للبيانات والإحصاءات الصادرة من الجهاز المركزي للإحصاء في العراق للمدة 2015-2020.

الدراسات السابقة:

- الراوي، 2018 دراسة بعنوان (استراتيجية النقل في العراق) وهدفت إلى تطوير منهجية متكاملة لاستراتيجية طويلة المدى لقطاع النقل الوطني إذ تتضمن سياسات تنظيمية وتطويرية وتكاملية لقطاع النقل وتوصلت إلى ان الخطط الاستراتيجية لها دور مهم في إعادة هيكلة أسس التعامل مع قضايا النقل وتوجيهها نحو رفع الكفاءة الاقتصادية والاجتماعية لمختلف عناصر قطاع النقل.
- صنكور ، 2021 دراسة بعنوان (كفاءة أداء الموانئ العراقية في ضوء تجربة التشغيل المشترك باستخدام مغلف تحليل البيانات DEA للمدة 2003-2019) وهدفت الدراسة إلى قياس كفاءة أداء الموانئ التجارية العراقية قبل وبعد تجربة التشغيل المشترك وتحديد شركات التشغيل المشترك الأكثر كفاءة وتحديد ارضفة الحاويات الكفؤة وغير الكفؤة وتوصلت الدراسة إلى ان مفهوم الكفاءة الاقتصادية ينحصر في دراسة العلاقة الفنية بين المدخلات والمخرجات للمؤسسة .



● الدراسة الحالية المقدمة تهدف إلى بيان المؤشرات الاقتصادية لمختلف عناصر قطاع النقل في العراق للمدة 2015-2020 والتحديات التي تواجهه، وتوصلت الدراسة إلى ان عناصر قطاع النقل المختلفة في العراق تواجه تحديات متمثلة في الحاجة إلى استثمارات مالية ضخمة وخطط استراتيجية طويلة الاجل لتطوير قطاع النقل في العراق .

1. مؤشرات النقل بالسكك الحديدية في العراق:

تبرز أهمية النقل بسكك الحديدية من خلال ما يلي: (علام، 2009، الصفحات 23-25)

- تقوم سكك الحديد بنقل أكبر حجم من البضائع وتقدر بمليارات الاطنان.
 - يطبق فيها نظام التمييز في التعريفية لأجل تشجيع نقل المواد الخام والسلع العالية والمنخفضة القيمة مقابل رفع اسعار النقل لبعض السلع الاخرى النادرة.
 - يطبق في نظام النقل بسكك الحديد اسلوب النقل العابر وهو منح صاحب البضاعة المشحونة حرية إيقاف الشحنة خلال رحلتها من اجل التخزين المؤقت وتكامل الشحنة رحلتها حتى المقصد النهائي.
- ومن مساوئ نظام النقل بسكك الحديد ما يلي:- (علام، 2009، صفحة 26).
- ضعف التسهيلات المتاحة في مجال الشحن والتفريغ لكثير من المحطات.
 - بطيئة النقل للمسافات القصيرة لعدم مرونة استخدام عربات سكك الحديد.
 - مشكلات حول فصل العربات او تعديل خط سير العربات من اتجاه إلى اتجاه اخر.

في مطلع القرن الماضي دخلت سكك الحديد في العراق في اثناء الوجود البريطاني وامتدت خطوط النقل من الجنوب إلى شمال العراق وتعد البداية الفعلية في تسيير اول قطار بين بغداد والاسحافي عام 1914 وفي عام 1918 بوشر بإنشاء خط قياسي بين بغداد والحلة من اجل نقل المحاصيل الزراعية بعدها تم مد عدة خطوط منها خط الشراقات إلى الموصل وتم ربطه مع الخطوط السورية والتركية مع الشبكة الاوربية ، وفي عام 1940 تم تسيير اول قطار من بغداد إلى اسطنبول، (للاحصاء، 2021، صفحة 1). وقد بدأ بإعادة تجديد وتطوير واستحداث العديد من الخطوط وقاطرات الركاب والبضائع اذ بلغ طول الشبكة في عام 2021 (2,893 كم) وقد بدأ بتوسيع شبكة سكك الحديد مؤخراً لأجل ربطها بإيران عن طريق بصره-السلامة، (للاحصاء، 2021، صفحة 1).

والجدول (1) يبين تحليل مؤشرات نشاط النقل بسكك الحديد في العراق للمدة 2015-2020 إذ نلاحظ من الجدول ما يلي:

- ارتفاع قيمة الايرادات المتحققة من نقل البضائع بسكك الحديد من 3,316 مليون دينار عراقي في عام 2015 إلى 4,221 مليون دينار عراقي في عام 2020 ونسبة قدرها (27,2%) وذلك بسبب الزيادة في كمية البضائع المنقولة بأجر سكك الحديد من 318 ألف طن عام 2015 إلى 1293 ألف طن في عام 2020 ونسبة قدرها (306,6%) كما هو مبين في الجدول (1).



- انخفاض عدد المشتغلين في الشركة العامة لسكك الحديد من 6,629 مليون مشتغل عام 2015 إلى 4,201 مليون مشتغل في عام 2020 وبنسبة (-36,6)% وذلك بسبب الوفاة والتقاعد ونقل الموظفين والتنسيب. (تقرير احصاء نشاط سكك الحديد، 2021، صفحة 4)
- انخفاض الإيرادات المتحققة من نقل المسافرين بسكك الحديد من 4,652 مليون دينار عراقي في عام 2015 إلى 737 مليون دينار عراقي وبنسبة قدرها (-84,1)% وذلك بسبب انخفاض اعداد المسافرين بسبب جائحة كورونا (تقرير احصاء نشاط سكك الحديد، 2021، صفحة 3) من 393 الف مسافر في عام 2015 إلى 77 الف مسافر في عام 2020 وبنسبة قدرها (-80,4)%.

الجدول 1: مؤشرات نشاط النقل بسكك الحديد للعراق للمدة 2020-2015

| المؤشرات | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|-------|-----------|-------|-------|-------|-------|
| عدد المسافرين بأجر سكك الحديد ألف مسافر | 393 | 417 | 435 | 529 | 435 | 77 |
| عدد المسافرين بدون اجر للسكك الحديد ألف مسافر | 70 | 42 | 73 | 34 | 21 | صفر |
| الإيرادات المتحققة من نقل المسافرين مليون دينار | 4,652 | 4,140 | 4,313 | 4,470 | 4,013 | 737 |
| الإيرادات المتحققة من نقل البضائع مليون دينار | 3,316 | 819 | 1,560 | 4,644 | 5,206 | 4,221 |
| كمية البضائع المنقولة بأجر سكك الحديد ألف طن | 318 | 52 | 104 | 356 | 372 | 1293 |
| عدد القاطرات الموجودة | 375 | 375 | 375 | 375 | 375 | 375 |
| عدد المشتغلين في الشركة العامة لسكك الحديد مليون مشتغل | 6,626 | 5,598,000 | 5,205 | 4,901 | 4,690 | 4,201 |
| اطوال خطوط سكك الحديد (كم) | 2,890 | 2,893 | 2,893 | 2,893 | 2,893 | 2,893 |

المصادر : الجدول من عمل الباحث بالاعتماد على المصادر الآتية:

- الجهاز المركزي للإحصاء، مؤشرات قطاع النقل في العراق، موقع على شبكة الانترنت <http://cosit.gov.iq/ar>
- تقارير إحصاء نشاط سكك الحديد للسنوات 2015-2020، وزارة التخطيط الجهاز المركزي لإحصاء في العراق .
- ومن أبرز التحديات التي تواجه نظام النقل بسكك الحديد في العراق ما يلي: (خطة التنمية الوطنية، 2018-2022، صفحة 167).

- التهديدات الأمنية التي تعيق عمل نشاط الشركة العامة للنقل بسكك الحديد.
- ضعف الجهاز الإداري والفني والتقني مع ترهل كبير في اعداد الملاكات.



- العزوف عن النقل بسكك الحديد بسبب سوء الخدمات المقدمة واغلب الوحدات المتحركة العربات قديمة وعدم توفر المواد الاحتياطية الضرورية لإجراء الصيانة.
- التجاوزات والمعابر غير الأصولية على خطوط سكك الحديد وتقاطعها مع الطرق الرئيسية في داخل المدن.

2. مؤشرات النقل البري بالسيارات في العراق

ويتميز نظام النقل البري بالسيارات بما يلي: (المشهداني، 2021، الصفحات 14-15)

- وسائط النقل البري تمتلك قدرة كبيرة على الحركة من خلال قابليتها للحركة إلى نقاط التحميل والتفريغ.
 - سرعة إيصال البضائع كبيرة وتمتاز بسرعة النقل وسهولة التشغيل بالنسبة لنقاط التحميل والتفريغ.
 - يتمتع النقل البري بكلف نقل متدنية بالنسبة للمسافات القصيرة.
 - بمساعدة وسائط النقل البري (السيارات) أصبح من الممكن تحقيق النقل على مساحات كبيرة فضلاً عن اجراء التوصيلات بين انواع مختلفة من النقل (سكك الحديد، نقل نهرى، نقل بحري، نقل جوي).
- ويبين الجدول (2) تحليل مؤشرات نشاط النقل البري في العراق للمدة 2015-2020 إذ نلاحظ من الجدول ما يلي:

- انخفاض قيمة الايرادات المتحققة من النقل البري للبضائع بالشاحنات المملوكة للشركة العامة للنقل البري من 16,893 مليون دينار عراقي في عام 2015 إلى 16,505 مليون دينار عراقي في عام 2020 ونسبة قدرها (2,2 - %) وذلك بسبب انخفاض عدد الشاحنات العاملة في الشركة العامة للنقل البري من 609 في عام 2015 إلى 401 في عام 2020 ونسبة قدرها (1,34 - %) ويعزا ذلك إلى وجود بعض الشاحنات العاطلة والمتوقفة عن العمل وجائحة كورونا. (تقرير احصاء نشاط النقل البري في القطاع العام للمسافرين والوفود والبضائع ، 2021، صفحة 3)
- ارتفاع قيمة الايرادات المتحققة من النقل البري للبضائع بالشاحنات غير المملوكة للشركة العامة للنقل البري من 96 مليون دينار عراقي في عام 2015 إلى 11,015 مليون دينار عراقي في عام 2020 قدرها (3,11 %) ويعزا ذلك إلى ارتفاع التعاقد مع الشركات الاهلية لوجود نقل متخصص يحتاج إلى شاحنات تخصصية غير متوفرة في اسطول الشركة مقارنة بشاحنات الشركات الاهلية العاملة. (تقرير احصاء نشاط النقل البري في القطاع العام للمسافرين والوفود والبضائع ، 2021، صفحة 4)
- انخفاض قيمة الايرادات المتحققة من النقل البري للمسافرين والوفود من 34,189 مليون دينار عراقي في عام 2015 إلى 9,194 مليون دينار عراقي في عام 2020 ونسبة قدرها (1,73 - %) ويعزا ذلك إلى انخفاض اعداد المسافرين بسبب الظروف الأمنية وجائحة كورونا. (تقرير احصاء نشاط النقل البري في القطاع العام للمسافرين والوفود والبضائع ، 2021، صفحة 2)
- ارتفاع عدد الحافلات العاملة في الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود من 668 حافلة في عام 2015 إلى 846 حافلة في عام 2020 ونسبة قدرها (6,26 %) ويعود ذلك إلى شراء حافلات جديدة.



- انخفاض عدد المشتغلين في الشركة العاملة للنقل البري من 3,362 عاملاً في عام 2015 إلى 1,905 عاملاً في عام 2020 وبنسبة قدرها (43,3-%) ويعزا ذلك إلى التقاعد والاستقالة وانتهاء الخدمات والوفاة والنقل للعاملين. (تقرير احصاء نشاط النقل البري في القطاع العام للمسافرين والوفود والبضائع ، 2021، صفحة 4)

الجدول 2 : مؤشرات نشاط النقل البري بالسيارات في العراق للمدة 2015-2020

| المؤشرات | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| عدد الحافلات العاملة في الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود | 667 | 630 | 634 | 636 | 668 | 846 |
| قيمة الايرادات المتحققة من النقل البري للمسافرين والوفود مليون دينار | 34,189 | 25,907 | 26,246 | 34,861 | 24,703 | 9,194 |
| عدد المشتغلين في الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود | 3,432 | 3,132 | 2,762 | 2,554 | 2,297 | 2,110 |
| عدد الشاحنات العاملة في الشركة العامة للنقل البري | 609 | 514 | 493 | 429 | 420 | 401 |
| قيمة الايرادات المتحققة من النقل البري للبضائع بالشاحنات المملوكة للشركة العامة للنقل البري مليون دينار | 16,893 | 9,575 | 11,184 | 25,951 | 18,990 | 16,505 |
| قيمة الايرادات المتحققة من النقل البري للبضائع بالشاحنات غير المملوكة للشركة العامة للنقل البري مليون دينار | 96 | 2,262 | 5,368 | 3,667 | 3,306 | 11,015 |
| عدد المشتغلين في الشركة العامة للنقل البري | 3,362 | 3,161 | 2,707 | 2,313 | 2,143 | 1,905 |

المصادر : الجدول من عمل الباحث بالاعتماد على المصادر الاتية :

- الجهاز المركزي للإحصاء ، مؤشرات قطاع النقل في العراق، موقع على شبكة الانترنت . /<http://cosit.gov.iq/ar/>
- تقارير إحصاء نشاط النقل البري في القطاع العام للمسافرين والوفود والبضائع للسنوات 2015-2020 ، وزارة التخطيط الجهاز المركزي لإحصاء في العراق.
- ومن اهم التحديات التي تواجه نشاط نقل الركاب في العراق ما يلي:- (خطة التنمية الوطنية ، 2018-2022، صفحة 164).

- قطاع خاص لا يواكب التطورات الحديثة في التقنيات الحديثة وأساليب الإدارة ومتطلبات السلامة والحفاظ على البيئة من التلوث .
- ضعف حوكمة أنشطة هذا القطاع .



• ضعف الخبرات الوطنية بخصوص التجارب الاستثمارية والتشغيل المشترك .
وهناك تحديات أخرى تواجه نشاط النقل البري للبضائع بالشاحنات في العراق ما يلي :- (خطة التنمية الوطنية ،
2018-2022 ، صفحة 165)

- عدم الانضمام لاتفاقيات النقل الدولية وتفعيل الاتفاقيات الخاصة بدول الجوار .
- يفتقر النشاط إلى عدم وجود أليات حوكمة تنظم عملة مع عدم وجود بيانات دقيقة للنشاط .
- تقادم عدد كبير من الشاحنات العاملة ضمن اسطول الشركة العامة للنقل البري.

3. مؤشرات النقل الجوي في العراق:

يوجد في العراق خمسة مطارات مدنية هي بغداد، اربيل، النجف، البصرة، السليمانية اذ بلغ عدد القوافل الوطنية سبع شركات ثلاث منها لنقل المسافرين وهي شركة الخطوط الجوية الوطنية، فلاي بغداد، اور، وشركتان للنقل الخاص هما شركة العراق وشركة البرهان وشركتان للشحن الجوي هما شركة الهيا وشركة صقر الرافدين، ويمتلك العراق اسطولاً قوامه 32 طائرة فقط منها (4) مستأجرة متعددة الاحجام والاصاف ، (السعيد، 2021، الصفحات 188-189)

وتختلف صناعة النقل الجوي عن الصناعات الاخرى بما يلي :- (سليم، 2013، الصفحات 13-14)

- صناعة النقل الجوي تحتاج استثمارات كبيرة الحجم تصل إلى مليارات إذا كانت شركات صغيرة او متوسطة الحجم، فالشركات كبيرة الحجم تصل استثماراتها إلى ما يتعدى ميزانية الدول النامية.
- تتميز هذه الصناعة بالتنافسية الشديدة في اسواقها إذ تتصف اسواق هذه الصناعة بالتنافسية الاحتكارية اي يوجد عدد قليل من المتنافسين.
- لشركات الطيران تأثير ملموس في صناعة السياحة والفنادق ويعود ذلك إلى نقلهم للسائحين يؤثر تأثيراً مباشراً في كثير من الوسطاء وموردي الخدمات السياحية.

ويلاحظ من الجدول (3) الذي يبين تحليل مؤشرات نشاط النقل الجوي في العراق ما يلي: -

- ارتفاع كمية البضاعة المنقولة على الخطوط الجوية العراقية من 8,467 طن في عام 2015 إلى 35,406 طن في عام 2020 وبنسبة قدرها 318,1% .
- انخفاض كمية البضاعة البريادية المنقولة على الخطوط الجوية العراقية من 42 طناً في عام 2015 إلى 13 طناً في عام 2020 وبنسبة قدرها (9,6 - %).
- انخفاض عدد العاملين في الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية من 3,053 عاملاً في 2015 إلى 2,758 عاملاً في عام 2020 وبنسبة قدرها (9,6 - %).
- انخفاض عدد العاملين في المنشأة العامة للطيران المدني من 2,027 عاملاً في عام 2015 إلى 1,350 عاملاً في عام 2020 وبنسبة قدرها (33,3 - %).



- ارتفاع عدد المسافرين المنقولين للخطوط الجوية العراقية في الرحلات الداخلية من (1,016) ألف مسافر في عام 2015 إلى (3,296) ألف مسافر في عام 2020 وبنسبة قدرها 210,6%.
- ارتفاع عدد المسافرين المنقولين للخطوط الجوية العراقية في الرحلات الدولية من (1,747) ألف مسافر في عام 2015 إلى 4,564 ألف مسافر في عام 2020 وبنسبة قدرها 161,2%.
- انخفاض في عدد الرحلات الداخلية للخطوط الجوية العراقية من 14,188 رحلة في عام 2015 إلى 5,752 رحلة في عام 2020 وبنسبة قدرها (59,4)%.
- انخفاض في عدد الرحلات الدولية للخطوط الجوية العراقية من 18,022 رحلة في عام 2015 إلى 5,398 رحلة في عام 2020 وبنسبة قدرها (70,0)%.

الجدول 3: مؤشرات نشاط النقل الجوي في العراق للمدة 2015-2020

| المؤشرات | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| عدد الرحلات للخطوط الجوية العراقية | 32,210 | 41,688 | 36,933 | 41,636 | 51,788 | 11,50 |
| عدد الرحلات الداخلية للخطوط الجوية العراقية | 14,188 | 19,977 | 21,530 | 21,040 | 17,046 | 5,752 |
| عدد الرحلات الدولية للخطوط الجوية العراقية | 18,022 | 53,194 | 69,642 | 71,148 | 34,742 | 5,398 |
| عدد المسافرين المنقولين للخطوط الجوية العراقية الف مسافر | 2,808 | 3,460 | 3,841 | 3,968 | 4,178 | 7,860 |
| عدد المسافرين المنقولين للخطوط الجوية العراقية في الرحلات الداخلية الف مسافر | 1,016 | 1,827 | 1,644 | 1,633 | 1,091 | 3,296 |
| عدد المسافرين المنقولين للخطوط الجوية العراقية في الرحلات الداخلية الف مسافر | 1,747 | 6,453 | 7,953 | 7,759 | 3,089 | 4,564 |
| كمية البضاعة المنقولة على الخطوط الجوية العراقية طن | 8,467 | 34,854 | 33,346 | 14,186 | 52,906 | 35,406 |
| كمية البضاعة البريدية المنقولة على الخطوط الجوية العراقية طن | 42 | 147 | 23 | 26 | 36 | 13 |
| عدد العاملين للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية (عامل) | 3,053 | 3,070 | 3,128 | 3,137 | 3,110 | 2,758 |
| عدد العاملين في المنشأة العامة للطيران المدني (عامل) | 2,027 | 2,052 | 2,078 | 1,618 | 1,606 | 1,350 |

المصادر: الجدول من عمل الباحث بالاعتماد على المصادر الآتية :

- الجهاز المركزي للإحصاء ، مؤشرات قطاع النقل في العراق، موقع على شبكة الانترنت <http://cosit.gov.iq/ar/>

- تقارير إحصاء نشاط النقل الجوي في القطاع الحكومي والعام للسنوات 2015-2020 ، وزارة التخطيط الجهاز المركزي للإحصاء في العراق .

ومن ابرز التحديات التي تواجه نظام النقل الجوي في العراق ما يلي:- (خطة التنمية الوطنية ، 2018-2022 ،

صفحة 163)



- عدم تحقيق متطلبات منظمة الامن الدولية للطيران المدني (ايكاو) والخاصة بنصب أنظمة خاصة باتصالات الطيران .
- عدم تفعيل مبدأ المشاركة ما بين القطاع الخاص والقطاع العام لإدارة وتشغيل هذا النشاط.
- تأخر انجاز اغلب المشاريع المدرجة في اغلب الموازنة الاستثمارية الاتحادية لنشاط الطيران المدني لأسباب فنية وتعاقدية.

4. مؤشرات النقل البحري في العراق:

تأسست ادارة الموانئ العراقية في عام 1909 التي اقتصت في الادارة والملاحة داخل المياه الاقليمية والقيام بأعمال الصيانة والحفر في القنوات الملاحية وتدير الشركة كلاً من موانئ ام قصر وابو فلوس والمعقل وخور الزبير، وفي عام 1956 اصبحنا ادارة مستقلة بموجب القانون رقم 40 وفي عام 1976 اصبحنا مؤسسة الموانئ وفي عام 1987 سميت المنشأة العامة لموانئ العراق، وفي عام 1997 اصبحنا الشركة العامة لموانئ العراق بموجب قانون الشركات رقم (22) واصبح من مهامها تقديم الخدمات البحرية للسفن التجارية والنفطية، وهناك موانئ نفطية مثل ميناء البصرة النفطي، والميناء العميق . اما الشركة العامة للنقل البحري فقد تأسست بموجب القانون رقم 76 لسنة 1952 برأس مال قدره مليون دينار عراقي وكان الغرض من تأسيسها شراء واستئجار وتشغيل البواخر، ويتميز نظام النقل البحري بالاتي:- (التوني، 2006، صفحة 118)

يتمتع النقل البحري بكونه وسيلة مناسبة لنقل البضائع ذات الحجم الكبير والوزن الثقيل بتكلفة منخفضة نسبياً مقارنة مع وسائل النقل الاخرى، وذلك بالنسبة لاستهلاك الوقود والتكلفة الرأسمالية لكل من شبكة النقل والوحدات المتحركة والتكلفة الاقتصادية لنقل البضائع.

يلاحظ من الجدول (4) الذي يبين تحليل مؤشرات نشاط النقل البحري في العراق مايلي:-

- ارتفاع قيمة الايرادات المتحققة للشركة العامة للموانئ العراقية من 336,1 مليار دينار عراقي في عام 2015 إلى 424,1 مليار دينار عراقي في عام 2020 وبنسبة قدرها (26,1)% وذلك بسبب ارتفاع تصدير المنتجات النفطية عبر ميناء خور الزبير وميناء ام قصر الجنوبي (تقرير احصاء نشاط النقل المائي في القطاع العام ، 2021، صفحة 4) من 1,844 الف طن في عام 2015 إلى 10,213 الف طن في عام 2020 وبنسبة قدرها (453,8)% وايضاً الزيادة في عدد السفن المغادرة المحملة من الموانئ العراقية لنقل البضائع من 279 سفينة في عام 2015 إلى (808) سفينة في عام 2020 وبنسبة قدرها 189,6%.
- ارتفاع في كمية البضائع المستوردة من الخارج من (15,157) ألف طن في عام 2015 إلى 19,569 ألف طن في عام 2020 وبنسبة قدرها 29,1% ، و ارتفاع اعداد السفن من 2,004 سفينة وافدة من الخارج في عام 2015 إلى 2,060 سفينة في عام 2020 وبنسبة قدرها 2,7%. ويعزا ذلك إلى الزيادة في اعداد السفن الوافدة من الخارج إلى الموانئ العراقية اذ هناك علاقة طردية ما بين اعداد السفن والحمولات الوافدة اذ كلما ازداد اعداد السفن الوافدة كلما ازداد معه اعداد الحمولات الطنبة من البضائع الوافدة من الخارج .



- انخفاض أعداد العاملين في الشركة العامة للموانئ العراقية من 9,704 عاملاً في عام 2015 إلى 7,867 عاملاً في عام 2020 ونسبة قدرها (18,9) % ويعزا ذلك إلى التقاعد وانتهاء العمل. (تقرير احصاء نشاط النقل المائي في القطاع العام ، 2021، صفحة 5)
- ارتفاع في قيمة الإيرادات المتحققة للشركة العامة للنقل البحري من 53,6 مليار دينار عراقي في عام 2015 إلى 184 مليار دينار عراقي في عام 2020 ونسبة قدرها (243,2) % .
- انخفاض في عدد العاملين في الشركة العامة للنقل البحري من 1,787 عاملاً في عام 2015 إلى 1,264 عاملاً في عام 2020 ونسبة قدرها (29,2) %.

الجدول 4: مؤشرات نشاط النقل البحري في العراق للمدة 2015-2020

| المؤشرات | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| عدد السفن القادمة للموانئ العراقية لنقل البضائع | 2,060 | 1,836 | 2,044 | 2,049 | 1,891 | 2,004 |
| عدد السفن المغادرة المحملة من الموانئ العراقية لنقل البضائع | 808 | 1284 | 995 | 537 | 312 | 279 |
| كمية البضائع المستوردة للموانئ العراقية الف طن | 19,569 | 16,708 | 17,898 | 17,029 | 16,068 | 15,157 |
| كمية البضائع المصدرة للموانئ العراقية الف طن | 10,213 | 12,930 | 10,456 | 5,200 | 2,060 | 1,844 |
| قيمة الإيرادات المتحققة للشركة العامة للموانئ العراقية مليار دينار عراقي | 424,1 | 486,3 | 453,3 | 420,2 | 355,2 | 336,1 |
| عدد العاملين في الشركة العامة للموانئ العراقية | 7,867 | 8,766 | 9,006 | 9,097 | 9,178 | 9,704 |
| عدد السفن العاملة التي تمتلكها الشركة العامة للنقل البحري | 7 | 8 | 8 | 8 | 8 | 6 |
| قيمة الإيرادات المتحققة للشركة العامة للنقل البحري مليار دينار عراقي | 184 | 83,4 | 87,1 | 66,8 | 57,0 | 53,6 |
| عدد العاملين في الشركة العامة للنقل البحري | 1,264 | 1,539 | 1,610 | 1,683 | 1,661 | 1,787 |

المصادر : الجدول من عمل الباحث بالاعتماد على المصادر الاتية :

- الجهاز المركزي للإحصاء ، مؤشرات قطاع النقل في العراق ، موقع على شبكة الانترنت <http://cosit.gov.iq/ar/>
 - تقارير إحصاء نشاط النقل المائي في القطاع العام للسنوات 2015-2020، وزارة التخطيط الجهاز المركزي للإحصاء في العراق.
- ومن ابرز التحديات التي تواجه نظام النقل البحري في العراق ما يلي:- (خطة التنمية الوطنية ، 2018- 2022، صفحة 161)

- عدم تفعيل قانون الناقل الوطني وعدم انجاز قانون السلطة البحرية العراقية .
- الكلفة العالية التي يتطلبها انشاء اسطول نقل بحري .
- عدم الانضمام إلى مذكرات التفاهم الإقليمية البحرية مثل مذكرة الرياض ومذكرة المحيط الهندي .



5. مساهمة قطاع النقل في العراق بالنتائج المحلي الاجمالي بالأسعار الجارية مليون دولار للمدة 2011-2020
 نلاحظ من الجدول (5) ارتفاع ناتج قطاع النقل والمواصلات والتخزين عام 2011 من 8,824 مليون دولار إلى 18,582 مليون دولار في عام 2020 وبنسبة قدرها (110,5) % ، وارتفاع الاهمية النسبية لقطاع النقل من 5,6% في عام 2011 إلى 12,0% في عام 2020 ، وانخفاض مساهمة قطاع النقل والمواصلات في الناتج المحلي الاجمالي بأسعار السوق الجارية من 157,412 مليون دولار امريكي في عام 2011 إلى 154,592 مليون دولار امريكي في عام 2020 وبنسبة قدرها (-1,79) % .

الجدول 5: مساهمة قطاع النقل في العراق بالنتائج المحلي الاجمالي بالأسعار الجارية مليون دولار للمدة

2020-2011

| الاهمية النسبية لقطاع النقل % (*) | ناتج قطاع النقل والمواصلات والتخزين مليون دولار | الناتج المحلي الاجمالي بأسعار السوق الجارية مليون دولار | السنوات |
|-----------------------------------|---|---|---------|
| 5,6 | 8,824 | 157,412 | 2011 |
| 5,4 | 10,191 | 158,945 | 2012 |
| 6,2 | 12,919 | 207,124 | 2013 |
| 6,5 | 12,969 | 199,154 | 2014 |
| 8,6 | 13,516 | 157,015 | 2015 |
| 8,7 | 13,763 | 157,820 | 2016 |
| 11,2 | 19,848 | 175,652 | 2017 |
| 10,6 | 22,578 | 211,146 | 2018 |
| 9,3 | 20,336 | 216,727 | 2019 |
| 12,0 | 18,582 | 154,592 | 2020 |

(*) الاهمية النسبية لقطاع النقل = ناتج قطاع النقل والمواصلات والتخزين ÷ الناتج المحلي الاجمالي × 100

المصدر: الجدول من اعداد الباحث بالاعتماد على المصادر الاتية:

- التقرير الاقتصادي العربي الموحد، 2013، ص335-ص336.
- التقرير الاقتصادي العربي الموحد، 2015، ص386-ص387-ص388.
- التقرير الاقتصادي العربي الموحد، 2017، ص283-ص284-ص285.
- التقرير الاقتصادي العربي الموحد، 2019، ص285-ص286-ص287.
- التقرير الاقتصادي العربي الموحد، 2021، ص296-ص297-ص298.



6. إنفاق ميزانية الدولة على وزارة النقل والمواصلات العراقية

نلاحظ من الجدول (6) انخفاض الانفاق الجاري من ميزانية الدولة على وزارة النقل والمواصلات العراقية في شهر تموز عام 2021 من (28,707,465,732) مليار دينار عراقي إلى (9,812,078,152) مليار دينار عراقي في شهر اذار عام 2022 وبنسبة قدرها (65,8 -) % ، وارتفاع الانفاق الاستثماري من (25,917,369,961) مليار دينار عراقي في شهر تموز عام 2021 إلى (28,336,954,777) مليار دينار عراقي في شهر اذار عام 2022 وبنسبة قدرها (9,33) % وترى الباحثة ان سبب الارتفاع في الانفاق الاستثماري يعود إلى زيادة التخصيصات الاستثمارية المخصصة لوزارة النقل من قبل الدولة لاستكمال بناء ميناء الفاو الكبير مما يجعل التخصيصات الاستثمارية كبيرة تفوق الجارية .

الجدول 6 : المصروفات الفعلية على مستوى وزارة النقل لفترات مختارة مليار دينار عراقي

| الشهر/السنة | الموازنة الجارية مليار دينار عراقي | الموازنة الاستثمارية مليار دينار عراقي | الموازنة الاجمالية لوزارة النقل والمواصلات العراقية |
|-----------------------|------------------------------------|--|---|
| شهر تموز/2021 | 28,707,465,732 | 25,917,369,961 | 54,624,835,693 |
| شهر تشرين الاول/2021 | 41,944,675,090 | 46,975,658,720 | 88,920,333,810 |
| شهر كانون الاول/2021 | 54,275,931,400 | 538,548,458,434 | 59,825,389,834 |
| شهر كانون الثاني/2022 | 1,640,797,190 | 628,666,879 | 2,269,464,074 |
| شهر شباط/2022 | 5,645,842,743 | 3,020,248,149 | 8,666,090,892 |
| شهر اذار/2022 | 9,812,078,152 | 28,336,954,777 | 38,149,032,929 |

المصدر: وزارة المالية العراقية، موقع على شبكة الانترنت www.mof.iq/pages/mof_public_reports.aspx

7. الآليات المقترحة لتطوير قطاع النقل في العراق

من اجل التغلب على التحديات التي تواجه تطوير قطاع النقل في العراق فهناك مجموعة من الآليات المقترحة وهي كالآتي: (الراوي، 2018، الصفحات 339-340)

- ضمان تحقيق مستوى جيد من التنسيق والتكامل بين الجهات الحكومية والخاصة اذ لا بد ان يركز التنسيق في معظم خدمات النقل على درجة عالية من التكامل في الاداء والمساهمة ولكي ينجح التنسيق بين خدمات النقل المختلفة يجب التغلب على العوائق المؤسسية، والعوائق الادارية، والعوائق الفنية.
- التركيز على تحسين مستوى التكامل بين الخدمات الحالية والمقترحة داخل كل عنصر من عناصر النقل المختلفة مع العناصر العمرانية الاخرى ويتم ذلك عن طريق رفع مستوى التكامل بين قطاع النقل والانظمة العمرانية والربط بينهما بطريقة متوازنة.
- للتخطيط الاستراتيجي دوراً في المحافظة على استثمارات قطاع النقل ويُعرف التخطيط الاستراتيجي هو استشراف المستقبل وتصميم الاهداف الطويلة الاجل تحسباً لتغيرات مرتقبة ، وتوجد ثلاث اشكال رئيسة لأنماط التخطيط الاستراتيجي وهي كالآتي:- (ماهر، 2006، صفحة 100)



- التخطيط التقليدي: وهو صياغة الخطة بهدف توضيح الاهداف ثم الاستراتيجية التي تنبثق عنها الميزانيات.
 - التخطيط الرقمي: وهو عبارة عن اهداف وميزانيات هدفها المحافظة على استمرار السير في الاتجاه المحدد للتخطيط بالميزانية ويهدف اساساً إلى الرقابة على المصروفات والتحكم فيها.
 - وهناك أيضاً استراتيجية البنك الدولي في العراق التي وضعت منذ عام 2015 في مجال تطوير قطاع النقل وهي مشروع ممرات النقل ويهدف هذا المشروع الذي قيمته 355 مليون دولار إلى تحسين السلامة والربط البري لأجزاء مختارة على طول الطريق السريع رقم (1) لمسافة 1200 كم ويخدم حركة السير على امتداد ممري الشرق – الغرب والشمال – الجنوب في العراق ويربط بين طريق ام قصر في الجنوب بالأردن وسوريا عبر بغداد، وممر التجارة بين الشمال والجنوب في محافظة دهوك باتجاه معبر إبراهيم الخليل الحدودي مع تركيا. (البنك الدولي في العراق ، 2022، الصفحات 1-3) ، وكان من نتائج تنفيذ استراتيجية البنك الدولي في مجال تطوير قطاع النقل العراقي مايلي :- (البنك الدولي في العراق ، 2022، الصفحات 1-2)
 - الربط بشبكات النقل اذ اعيد تأهيل 35 جسراً و 500 كم من الطرق المتضررة مما سهل الوصول إلى الأسواق والوظائف والخدمات .
 - تحسين السلامة والربط البري في اطار مشروع ممرات النقل الذي كانت قيمته 355 مليون دولار اذ كان يرمي الهدف الإنمائي لهذا المشروع إلى تحسين شبكات النقل البري وسلامتها في أجزاء مختارة من الطرق على طول الطريق السريع رقم (1) وممر النقل الممتد من الشمال إلى الجنوب وكان من المستفيدين منة المحافظات الجنوبية العراقية .
 - الطريق السريع رقم (1) اعيد تأهيل 255 كم من الطرق في جنوب العراق ووصله الجديدة بطول 20 كم على طول الممر الاقتصادي بين الشمال والجنوب في إقليم كردستان وكان من أهدافه تسهيل حركة البضائع والتجارة وتوفير فرص العمل وقد تم البدء بتنفيذ الاشغال في القطاع الواصل بين غرب بغداد والرمادي نحو 61 كم .
 - تم الانتهاء من انشاء مقطع جديد من الطريق بطول 22 كم في إقليم كردستان العراق على طول ممر النقل الممتد من الشمال إلى الجنوب عند تقاطع قرشين – سهيلة .
 - السلامة على الطريق حيث ارتفع مستوى سلامة المرور بشكل كبير على طول هذه الممرات مما أدى إلى خفض الوفيات المرتبطة بحركة المرور على طول الجزء الممتد بمسافة 200 كم من الطريق السريع رقم (1) .
- واخيراً ان استكمال معظم التجهيزات الاساسية لقطاع النقل في العراق يوفر فرصة من اجل توجيه الاستثمارات الحكومية نحو تطوير الجوانب التشغيلية لعناصر القطاع من خلال تحسين كفاءة التشغيل والتنسيق بين العناصر المختلفة لقطاع النقل اذ يمثل قطاع النقل في مختلف دول العالم والعراق الحجر الاساس لمعظم الانشطة الاقتصادية



خاصة فيما يتعلق بنقل الركاب والبضائع. ولإثبات صحة فرضية البحث ترى الباحثة ان توافر الموارد المالية والإدارة الجيدة والتخطيط الاستراتيجي طويل الاجل والتنسيق (التقارب) الجيد ما بين وسائل النقل المختلفة والقطاع العام الحكومي والقطاع الخاص سيؤدي إلى مواجهة التحديات المختلفة في قطاع النقل.

الخاتمة:

ومما سبق، نستخلص مايلي:

- انخفاض الانفاق الجاري من ميزانية الدولة على وزارة النقل والمواصلات العراقية في شهر تموز عام 2021 من (28,707,465,732) مليار دينار عراقي إلى (9,812,078,152) مليار دينار عراقي في شهر اذار عام 2022 ونسبة قدرها (-65,8) % .
- ارتفاع الانفاق الاستثماري من (25,917,369,961) مليار دينار عراقي في شهر تموز عام 2021 إلى (28,336,954,777) مليار دينار عراقي في شهر اذار عام 2022 ونسبة قدرها (9,33) %
- ارتفاع مساهمة الناتج من قطاع النقل والمواصلات والتخزين عام 2011 من 8,824 مليون دولار إلى 18,582 مليون دولار عام 2020 فضلاً عن ارتفاع الاهمية النسبية لقطاع النقل من 5,6% في عام 2011 إلى 12,0% عام 2020.
- يواجه النقل بسكك الحديد في العراق تحديات متمثلة في التهديدات الأمنية وضعف الجهاز الإداري والفني والتقني مع ترهل كبير في اعداد الملاكات العاملة في هذا النشاط .
- يواجه نشاط النقل البري للركاب في العراق ضعف الخبرات الوطنية بخصوص التجارب الاستثمارية والتشغيل المشترك وضعف حوكمة أنشطة هذا القطاع.
- اما نشاط النقل البري للبضائع بالشاحنات في العراق يواجه تحديات متمثلة بعدم الانضمام لاتفاقيات النقل الدولية وتفعيل الاتفاقيات الخاصة بدول الجوار، وتقادم عدد كبير من الشاحنات العاملة ضمن اسطول الشركة العامة للنقل البري.
- يعاني نظام النقل الجوي في العراق من عدم تحقيق متطلبات منظمة الامن الدولية للطيران المدني (ايكاو) والخاصة بنصب أنظمة خاصة باتصالات الطيران، وتأخر انجاز اغلب المشاريع المدرجة في اغلب الموازنة الاستثمارية الاتحادية لنشاط الطيران المدني لأسباب فنية وتعاقدية.
- من أبرز التحديات التي تواجه نظام النقل البحري في العراق هو عدم تفعيل قانون الناقل الوطني، والكلفة العالية التي يتطلبها انشاء اسطول نقل بحري، وعدم الانضمام إلى مذكرات التفاهم الإقليمية البحرية مثل مذكرة الرياض ومذكرة المحيط الهندي.

اما المقترحات الخاصة بالدراسة المقدمة فهي كالآتي:

- تبني سياسات وخطط استراتيجية طويلة المدى من اجل المحافظة على استثمارات قطاع النقل الحالية والمستقبلية.
- تكوين فريق عمل دائم لمتابعة المستجدات التي قد تطرأ في المستقبل ضمن نطاق الخطة الاستراتيجية.
- لضمان نجاح عملية التخطيط الاستراتيجي لقطاع النقل العراقي لا بد من تبني توصيات الخطة الاستراتيجية من قبل مجلس الوزراء او لجنة وزارية عليا تفرض هذه التوصيات مع تحديد جهة رسمية لمتابعة عملية التنفيذ.

قائمة المراجع

- احمد عبد السميع علام . (2009). علم اقتصاديات النقل . الاسكندرية : الناشر دار الوفاء لدينا الطباعة والنشر.
- بان علي حسين المشهداني وعلي حسين علي المشهداني . (2021) . اقتصاديات النقل: الناشر Noor publishing دار النشر نور الالمانية.
- رشا حسن سليم . (2013) . النقل الجوي واقتصاديات التنافس في السوق السياحي . القاهرة: الناشر المؤسسة المصرية للتسويق والتوزيع امدكو للطباعة والنشر.
- شريف محمد ماهر. (2006). تخطيط النقل وسياساته الفعاليات وعوامل الجدارة. الاسكندرية : الناشر الدار الجامعية.
- علي عبد السلام المعزاوي وفتحي عبد العزيز التوني. (2006) . اقتصاديات النقل. القاهرة: الناشر دار السلام للطباعة والنشر والتوزيع والترجمة.
- التقرير الاقتصادي العربي الموحد للسنوات 2013، 2015، 2017، 2019، 2021، صندوق النقد العربي، ابوظبي، موقع على شبكة الانترنت. تأريخ الاطلاع 2022/6/1 : <http://www.amf.org.ae>
- تقارير إحصاء نشاط سكك الحديد للسنوات 2015-2020 ، وزارة التخطيط الجهاز المركزي لإحصاء في العراق ، تأريخ الاطلاع 2022/11/2 .
- تقارير إحصاء نشاط النقل البري في القطاع العام للمسافرين والوفود والبضائع للسنوات 2015-2020، وزارة التخطيط الجهاز المركزي لإحصاء في العراق ، تأريخ الاطلاع 2022/11/2 .
- تقارير إحصاء نشاط النقل الجوي في القطاع الحكومي والعام للسنوات 2015-2020 ، وزارة التخطيط الجهاز المركزي للإحصاء في العراق ، تأريخ الاطلاع 2022/11/2 .
- تقارير إحصاء نشاط النقل المائي في القطاع العام للسنوات 2015-2020 ، وزارة التخطيط الجهاز المركزي لإحصاء في العراق ، تأريخ الاطلاع 2022/11/2 .



- استراتيجية البنك الدولي في العراق 2022، البنك الدولي في العراق، تأريخ الاطلاع 2022/11/2
مع على الانترنت: <https://www.albankaldawli.org/ar/country/iraq/overview#2>
- الجهاز المركزي للإحصاء في العراق، موقع على شبكة الانترنت، تأريخ الاطلاع 2022/5/10
<http://www.coist.gov.iq>
- خطة التنمية الوطنية 2018-2022، وزارة التخطيط، جمهورية العراق، حزيران 2018، تأريخ الاطلاع 2022/11/2 .
- وزارة المالية العراقية، موقع على شبكة الانترنت، تأريخ الاطلاع 2022/6/15
<http://www.mof.gov.iq>
- شروق نعيم جاسم الجبوري وعلي جمعة فاضل السعيد، استدامة النقل الجوي العراقي في ظل جائحة كورونا (دراسة في جغرافية النقل)، مجلة البحوث الجغرافية، العدد 33، 2021، موقع على شبكة الانترنت، تأريخ الاطلاع 2021/5/1 : <https://www.iasj.net/iasj/article/214899>
- مهيب كامل الراوي، استراتيجية النقل في العراق، 2018، موقع على الانترنت، تأريخ الاطلاع 2022/4/15
<https://knepublishing.com/index.php/KnE-Engineering/article/view/2177/4715>