



INTERNATIONAL JOURNAL OF RESEARCH IN SOCIAL SCIENCES & HUMANITIES

An International Open-Access Peer Reviewed Refereed Journal

Impact Factor: 6.064

E-ISSN : 2249 – 4642

P-ISSN: 2454 - 4671

THE ECONOMIC IMPORTANCE OF THE TOURISM TRANSPORT ACTIVITY AND ITS ROLE IN MAXIMIZING REVENUES FOR THE TOURISM SECTOR IN IRAQ

Dr. Majid Hameed Nasser

Al-Mustansiriya University, College of Tourism Sciences, Department of Tourism, Iraq

DOI: <http://doi.org/10.37648/ijrssh.v12i03.026>

Paper Received:

06 August 2022

Paper Accepted:

21 September 2022

Paper Received After Correction:

21 September 2022

Paper Published:

21 September 2022



How to cite the article: Nasser M.H.(2022). The Economic Importance of the Tourism Transport Activity and its Role in Maximizing Revenues for the Tourism Sector in Iraq, *International Journal of Research in Social Sciences & Humanities*, Jul-Sep 2022 Vol. 12, Issue 3; 444-477 DOI: <http://doi.org/10.37648/ijrssh.v12i03.026>

الأهمية الاقتصادية لنشاط النقل السياحي ودوره في تعظيم الإيرادات للقطاع السياحي في العراق

د. ماجد حميد ناصر
الجامعة المستنصرية
كلية العلوم السياحية / قسم السياحة

ABSTRACT

The study deals with a basic problem embodied in the absence of official statistical surveys for the tourism sector within the reports of the Central Statistical Organization in the Ministry of Planning of indicators or data on the volume of revenue from the tourism transport activity in Iraq, in addition to the absence of indicators that reflect the economic importance of the tourism transport activity in relation to the tourism sector or the economic structure For Iraq, except for the availability of the 2019 Tourism Expenditure Survey, which was used to obtain data for our study. The importance of the study is shown by identifying the volume of tourism revenues generated by the tourism transport activity in the tourism sector compared with other categories of tourism activity, in addition to showing the economic importance of the tourism transport activity within the framework of the tourism sector in particular, and the economic structure in general. The aim of the study was to investigate the reasons for the absence of transport indicators for tourism activity and the revenues it achieves that contribute to supporting the tourism sector, and to develop solutions to address those reasons, in addition to highlighting the economic importance of tourism transport activity in the gross national product, the balance of payments, reducing unemployment, and investing in infrastructure. Infrastructure and superstructure of the tourism transport activity.

The study adopted the use of the descriptive method in the theoretical aspect, in addition to the use of the analytical method in interpreting the data available in reports and statistical surveys of the activity of the tourism sector and the activity of the transport sector, which were obtained from the Central Bureau of Statistics, the Ministry of Planning in Iraq.

The study ended with a set of results that included the realization of the two hypotheses (the existence hypothesis H1), and on the basis of which a set of recommendations were developed that contribute to maximizing the role of tourism transport and its economic importance in the tourism sector, which is reflected on the economic structure of Iraq.

Keywords: *transportation, tourist transport, land transport, water transport, air transport , Tourism revenue*

المستخلص

تتناول الدراسة مشكلة أساسية تجسدت في خلو المسوحات الإحصائية الرسمية للقطاع السياحي ضمن تقارير الجهاز المركزي للإحصاء في وزارة التخطيط من مؤشرات او بيانات عن حجم إيرادات نشاط النقل السياحي في العراق ، إضافة الى خلوها من مؤشرات تعكس الأهمية الاقتصادية لنشاط النقل السياحي بالنسبة للقطاع السياحي او الهيكل الاقتصادي للعراق ، باستثناء توافر مسح الانفاق السياحي لسنة 2019 الذي تم اعتماده في الحصول على البيانات فيما يخص دراستنا .

تظهر أهمية الدراسة من خلال التعرف على حجم الإيرادات السياحية التي يحققها نشاط النقل السياحي في القطاع السياحي مقارنة مع فئات النشاط السياحي الأخرى ، إضافة الى ابراز الأهمية الاقتصادية لنشاط النقل السياحي في اطار القطاع السياحي بشكل خاص ، والهيكل الاقتصادي بشكل عام .

كان الهدف من الدراسة البحث في أسباب غياب مؤشرات النقل للنشاط السياحي والإيرادات التي يحققها والتي تسهم في دعم القطاع السياحي ، ووضع الحلول لمعالجة تلك الأسباب ، إضافة الى ابراز الأهمية الاقتصادية لنشاط النقل السياحي في الناتج القومي الإجمالي ، وميزان المدفوعات ، وتقليل البطالة ، والاستثمار في البنية التحتية والفوقية لنشاط النقل السياحي .

اعتمدت الدراسة استخدام الأسلوب الوصفي في الجانب النظري إضافة الى استخدام الأسلوب التحليلي في تفسير البيانات المتوفرة في التقارير والمسوحات الإحصائية لنشاط القطاع السياحي ونشاط قطاع النقل التي تم الحصول عليها من الجهاز المركزي للإحصاء ، وزارة التخطيط في العراق .

انتهت الدراسة بمجموعة من النتائج المتضمن تحقق الفرضيتين (فرضية الوجود H_1) ، وعلى أساسها تم وضع مجموعة من التوصيات التي تسهم في تعظيم دور النقل السياحي وأهميته الاقتصادية في القطاع السياحي والتي تنعكس على الهيكل الاقتصادي للعراق .

الكلمات المفتاحية : (النقل ، النقل السياحي ، النقل البري ، النقل المائي ، النقل الجوي ، الإيرادات السياحية)

أولاً : المقدمة

يعد القطاع السياحي مصدراً مالياً مهماً من مصادر الدخل القومي بسبب ما تحققه من إيرادات من خلال مختلف انشطتها المتمثلة بتقديم خدمات (الإقامة ، الطعام والشراب ، شركات السفر والسياحة ، النقل السياحي ، الخدمات الثقافية والرياضية والترفيهية) . وان العديد من الدول تعتمد في هيكلها الاقتصادي على الإيرادات التي يحققها النشاط السياحي .

تسعى الدراسة الى البحث في الأهمية الاقتصادية للنقل السياحي في القطاع السياحي فضلا عن تأثيره على الاقتصاد العراقي ، إضافة الى التعرف على حجم الإيرادات التي يمكن ان يوفرها نشاط النقل السياحي لدعم القطاع السياحي نظرا لخلو الحسابات الاقتصادية المتوافرة في وزارة التخطيط ضمن بندي القطاع السياحي وقطاع النقل من مؤشرات النقل السياحي بشكل مباشر ، مما يسبب مشكلة استوجب دراستها من خلال هذه الدراسة ، باستثناء اصدار مسح الانفاق السياحي لسنة 2019 والذي تناول في مضمونه بعض البيانات التي أسهمت في اعتمادها بالجانب العملي واخض.

تناولت الدراسة في الجانب النظري مفاهيم وابعاد النقل السياحي ، إضافة الى تناولها الأهمية الاقتصادية لنشاط النقل السياحي التي ينعكس تأثيرها على القطاع السياحي بشكل خاص والهيكل الاقتصادي بشكل عام . اما الجانب العملي فركزت الدراسة على استخدام الأسلوب التحليلي لتفسير البيانات الخاصة بنشاط النقل السياحي مقارنة بباقي فئات النشاط السياحي الأخرى ، وإبراز أهميته الاقتصادية على الاقتصاد العراقي من اجل الوصول الى بعض الاستنتاجات والتوصيات في خاتمة الدراسة .

ثانيا : مشكلة الدراسة

يلعب نشاط النقل السياحي دوراً هاماً وكبيراً في تعظيم الإيرادات السياحية مقارنة بانشطة القطاع السياحي الأخرى مثل خدمات (الايواء ، الطعام والشراب ، شركات السفر والسياحة ، ... الخ) ، إضافة اهميته الاقتصادية المتمثلة بدعم الناتج المحلي الاجمالي ، وتحسين ميزان المدفوعات من خلال الحصول على العملة الاجنبية ، وتوفير فرص العمل في القطاع السياحي. الا انه عند مراجعة التقارير الاحصائية في بيانات الجهاز المركزي للإحصاء / وزارة التخطيط ، لم نجد بيانات تشير الى حجم إيرادات النقل السياحي على مستوى القطاع السياحي ، إضافة الى عدم وجود اية بيانات تشير الى الأهمية الاقتصادية للنقل السياحي في الهيكل الاقتصادي للدولة ، بل ان مؤشرات القطاع السياحي في حسابات الدخل القومي تعتمد على نشاط الفنادق ومجمعات الايواء السياحي فقط . وهذا يسبب مشكلة في غياب أهمية ودور نشاط النقل السياحي في حسابات الدخل القومي . ومن هنا جاءت هذه الدراسة للبحث عن اسباب هذه المشكلة ووضع الحلول المناسبة لها .

ثالثا : أهمية الدراسة

ان أهمية الدراسة تجسدت في التعرف على حجم الإيرادات السياحية التي يحققها نشاط النقل السياحي مقارنة بالانشطة السياحية الأخرى مثل الفنادق والمطاعم وشركات السفر وأماكن الترفيه وغيرها من الأنشطة السياحية ، إضافة الى ابراز الأهمية الاقتصادية لنشاط النقل السياحي في القطاع السياحي

بشكل خاص بالتالي تعكس اهميته في دعم الناتج المحلي الإجمالي ، وميزان المدفوعات ، والعمالة ، والبنى التحتية والفوقية في الاقتصاد العراقي بشكل عام .

رابعا : هدف الدراسة

تهدف الدراسة الى البحث في أسباب المشكلة المتمثلة بغياب مؤشرات حجم إيرادات نشاط النقل السياحي ، والأهمية الاقتصادية لنشاط النقل السياحي في حسابات الدخل القومي ، المتوفرة ضمن بيانات الجهاز المركزي للإحصاء / وزارة التخطيط ، في العراق ، ووضع الحلول والمعالجات المناسبة لإنجاز هذه المؤشرات . إضافة الى ذلك تهدف الدراسة الى بيان الدور الذي يمكن ان يلعبه نشاط النقل السياحي في زيادة إيرادات القطاع السياحي بالنسبة للأنشطة السياحية الأخرى التي تمثل مصدرا لإيرادات للقطاع السياحي والذي ممكن ان ينعكس على الاقتصاد العراقي بشكل ايجابي.

خامسا : فرضيات الدراسة : تجسدت فرضيات الدراسة في فرضيتين أساسيتين هما :

الفرضية الأولى :

1. يوجد دور كبير لنشاط النقل السياحي في تعظيم الإيرادات السياحية مقارنة بفئات الأنشطة السياحية الأخرى في العراق (H_1)
2. لا يوجد دور كبير لنشاط النقل السياحي في تعظيم الإيرادات السياحية مقارنة بفئات الأنشطة السياحية الأخرى في العراق (H_0)

الفرضية الثانية :

1. لنشاط النقل السياحي أهمية اقتصادية في القطاع السياحي ويؤثر إيجابا على الهيكل الاقتصادي العراقي (H_1)
2. ليس لنشاط النقل السياحي أهمية اقتصادية في القطاع السياحي ولا يؤثر إيجابا على الهيكل الاقتصادي العراقي (H_0)

IJRSSH

سادسا : أسلوب الدراسة

اعتمدت الدراسة استخدام الأسلوب الوصفي في الجانب النظري من خلال الاستعانة بالكتب والبحوث الأكاديمية المختلفة كمقدمة لوصف مفاهيم النقل السياحي وابعاده المتمثلة بالأهمية الاقتصادية لنشاط النقل السياحي ، إضافة الى استخدام الأسلوب التحليلي في تفسير البيانات الوصفية المتوفرة في التقارير

والمسوحات الإحصائية لنشاط القطاع السياحي ونشاط قطاع النقل التي تم الحصول عليها من الجهاز المركزي للإحصاء ، وزارة التخطيط في العراق والوصول الى النتائج التحليلية .

ثامنا : حدود الدراسة

تضمنت الحدود الزمانية للدراسة البحث عن مؤشرات النقل السياحي والايادات المتحققة له ضمن البيانات المتوفرة في الجهاز المركزي للإحصاء / وزارة التخطيط في العراق للسنوات 2003 – 2019 ، وتضمنت الحدود المكانية مؤشرات النقل السياحي لجميع محافظات العراق وبضمنها محافظات إقليم كردستان العراق .

المبحث الأول

(مفاهيم وابعاد النقل السياحي)

1-1 مفهوم وتعريف النقل :

النقل ظاهرة ليست حديثة اذ بدأت في العصور القديمة رافقت نشأة الانسان ، وهو يعني قطع المسافات وتغيير مكان السلع والأشخاص والأفكار والايخبار من مكان الى اخر باستخدام واسطة معينة من وسائل النقل للحصول على منفعة ما . ويتضمن النقل اصطلاحا في مفهومه العام (النقل ، وسائل النقل) ويعزى ذلك حركة الافراد والبضائع من مكان لآخر ، كما ان وسائل النقل نوع من انواعه (1).

وعرف النقل بأنه (مجموعة الطرق والوسائل والتكنولوجيا والإجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف الى نقل الانسان وانتاجه من مكان لآخر) (2) ، كما يعرف النقل (انه ذلك النشاط الاقتصادي الذي يعمل من خلال وسائله المختلفة على اختزال البعدين الزمني والمكاني للافراد والسلع بهدف خلق المنافع او زيادتها او تطويرها) (3) كما عرف أيضا بأنه (مجموعة الطرق والوسائل والتكنولوجيا والإجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف الى نقل الانسان ومنتجاته من مكان لآخر) ، ومهما تعددت التعاريف وتنوعت الان ان العناصر الرئيسية التي تقوم عليها عملية النقل تتجسد في أربعة عناصر رئيسة هي :

IJRSSH

¹ صلاح مهدي الزبيدي ، ضحى لعبيبي السدخان ، جغرافية النقل والتجارة الدولية ، الطبعة الاولى ، مكتبة ومطبعة النباهة ، العراق ، 2019 ، ص 7 :

² مصطفى يوسف كافي ، اقتصاديات النقل السياحي ، دار رسلان للطباعة والنشر ، سوريا – دمشق ، 2015 ، ص : 17 .

³ هاشم مرزوك الشمري واخرون ، استراتيجيات تعزيز القدرة التنافسية للموانئ في ظل الاقتصاديات الحديثة ، الطبعة الأولى ، دار الايام للنشر والتوزيع

، عمان – الأردن ، 2014 ، ص : 12 .

1. الناقل : ويتمثل بالشركات والمؤسسات المالكة لوسائل النقل والتي تتعهد بعملية النقل مقابل ثمن معين.
2. المنقول : ويأخذ اشكالا متعددة قد تكون أشخاصا او بضائع و سلع أولية او وسيطة او نهائية .
3. وسيلة النقل : وتتعدد وسائلها ما بين النقل البري والنقل المائي والنقل الجوي ، وتتدخل ضمنها كل وسائل النقل المعروفة سواء كانت بدائية ام متطورة .
4. الحيز : وهو المجال الذي يتم النقل فيه من مكان لآخر ، فقد يكون حيزا واسعا عابرا للقارات او بين الدول او بين المدن او حتى داخل المدن . (4)

2-1 مفهوم وتعريف النقل السياحي :

النقل هو عملية مكملة للإنتاج ، حيث ان الإنتاج أيا كانت طبيعته يعتبر عديم الفائدة او محدود في قيمته اذا لم تتوفر وسائل النقل التي تعمل على نقله الى الأسواق المختلفة من ثم الى المستهلك ، والمنتجات السياحية المتمثلة بالمقومات السياحية (الطبيعية والبشرية والخدمات التكميلية) المتوافرة في المكان السياحي تعتمد بشكل كبير على وسائل النقل و تعد سببا من أسباب قيام النشاط السياحي ، اذ يتم من خلالها اوصول السواح الى المكان السياحي ، وثبت تاريخيا ان ازدهار وتطور السياحة في أقاليم ودول العالم المختلفة ارتبط طرديا بتقدم طرق ووسائل النقل (5) . حيث تعتبر وسائل النقل المتاحة للمسافرين (السائحين) من المكونات الحيوية بالنسبة للمنظومة السياحية فضلا عن كونها تساعد على سهولة الحركة والانتقال داخل المنطقة السياحية (6).

وتتمتع وسائل النقل السياحي بدرجة كبيرة من الأهمية ، فالسائح يسعى دائما لاختيار وسيلة النقل التي تناسبه وتوفر له الراحة والأمان ومن ثم يمكن اعتبارها من الدوافع الأساسية او العناصر الرئيسية في الرحلة السياحية ، والشكل (1) يوضح المراحل الأساسية للرحلة السياحية : فالسائح يبدأ رحلته بالتوجه الى نقطة المغادرة التي يستقل فيها وسيلة النقل التي اختارها بعدها تسير الرحلة السياحية وفق الطريق المحدد لها وفي اطار زمني محدد في البرنامج السياحي للرحلة لزيارة اكثر من مكان سياحي واحد ، بدأ من المكان السياحي (أ) وانتهاءا بالمكان السياحي (د) ، وفي هذا الشكل قد تستلزم وسيلة النقل التي يستقلها السائح ان يقيم فيها ولو لليلة واحدة (كما يحدث في البواخر) او قد تتطلب الرحلة النزول في أماكن مجهزة للإقامة وليس في وسيلة النقل نفسها ، بهذا الشكل تتاح الفرصة للسائح لزيارة الأماكن السياحية الموجودة في مكان التوقف بعدها يواصل الرحلة في وسيلة النقل حتى يصل للمكان

4 إسماعيل محمد علي الدباغ ، والهيام خضير شبر ، الاقتصاد السياحي الجزء الثاني _ نظريات الاقتصاد الكلي واستخدامها في الاقتصاد السياحي

مطبعة الكتاب ، العراق - بغداد ، 2014 ، ص : 155 .

5 امنة أبو حجر ، الجغرافية السياحية ، الطبعة الأولى ، دار أسامة للنشر والتوزيع ، عمان - الأردن ، 2011 ، ص : 212 .

6 موفق عدنان الحميري ونبييل زعل الحوامدة ، الجغرافية السياحية في القرن الحادي والعشرون ، الطبعة الأولى ، دار حامد للنشر والتوزيع ، عمان

- الأردن ، 2006 ، ص : 29.

السياسي التالي ، وفي النهاية تعود وسيلة النقل من جديد الى الجهة التي غادر منها السائح في بادئ الامر . وعليه يمكن القول ان عملية نقل السواح والرحلة السياحية تشكل العنصر الأساس لتلك الظاهرة الحيوية المعروفة باسم (السياحة) .⁽⁷⁾

ولكي نفهم المقصود بالنقل السياحي لا بد من الرجوع الى تعريف السياحة ، اذ عرفت منظمة السياحة العالمية السياحة أنها (أنشطة الافراد المسافرين في الاماكن خارج بيئتهم المعتادة والمقيمين فيها لمدة لاتزيد

عن سنة دون انقطاع لقضاء اوقات الفراغ او بعض الاعمال التجارية او لاغراض اخرى ليس لها علاقة بممارسة نشاط يُدْرُ دخلا داخل المكان المُزار) .⁽⁸⁾

ونلاحظ من التعريف الإشارة الى الجانب الديناميكي لظاهرة السياحة المتمثل بعملية التنقل والسفر ، ولا بد للسياح من الاستعانة بوسيلة نقل مهما اختلف نوعها لكي تتحقق الظاهرة السياحية وهكذا فالسياحة كظاهرة تقوم على النقل وعليه يمكن القول (لا سياحة بدون نقل) ، وتمثل إمكانية الوصول الى الموقع السياحي المقصود أهمية كبرى في النشاط السياحي وتحقيق القدرة والكفاية والكفاءة لقطاع النقل يشكل حجر الزاوية في التنمية الاقتصادية الناجحة ، لذا تعد العلاقة وطيدة بين النقل والسياحة وبدونها لا يمكن للسياح الوصول الى أماكن السياحي ولا يمكن للسياحة ان تتطور . وعليه يمكن تعريف النقل السياحي على انه (وسيلة مهمة لربط الأسواق الرافدة للسواح بالأسواق المضيضة للسواح) كما يمكن تعريفها على انها (عملية حمل السياح ومتاعهم من موطن اقامتهم الدائمة باتجاه أماكن القصد السياحية وبالعكس) .⁽⁹⁾

7 بيج ستيفن ، إدارة السياحة ، ترجمة : د. خالد العامري ، الطبعة الأولى ، دار الفاروق للاستثمارات الثقافية ، القاهرة ، 2008 ، ص : 189-190.

8- لجنة الاتحادات الاوروبية ، الامم المتحدة، منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، المنظمة العالمية للسياحة، الحساب الفرعي للسياحة: الاطار المنهجي الموصى به، منشورات الامم المتحدة، الولايات المتحدة الامريكية، 2001 ، ص : 14. للمزيد من الاطلاع راجع المصادر التالية

- Charles R.Guilder and j.r.Brent Ritchie, *Tourism, Principles, Practices, Philosophies*, 11ed ,John Wiley & Sons ,Inc., New York, 2009, p: 7.

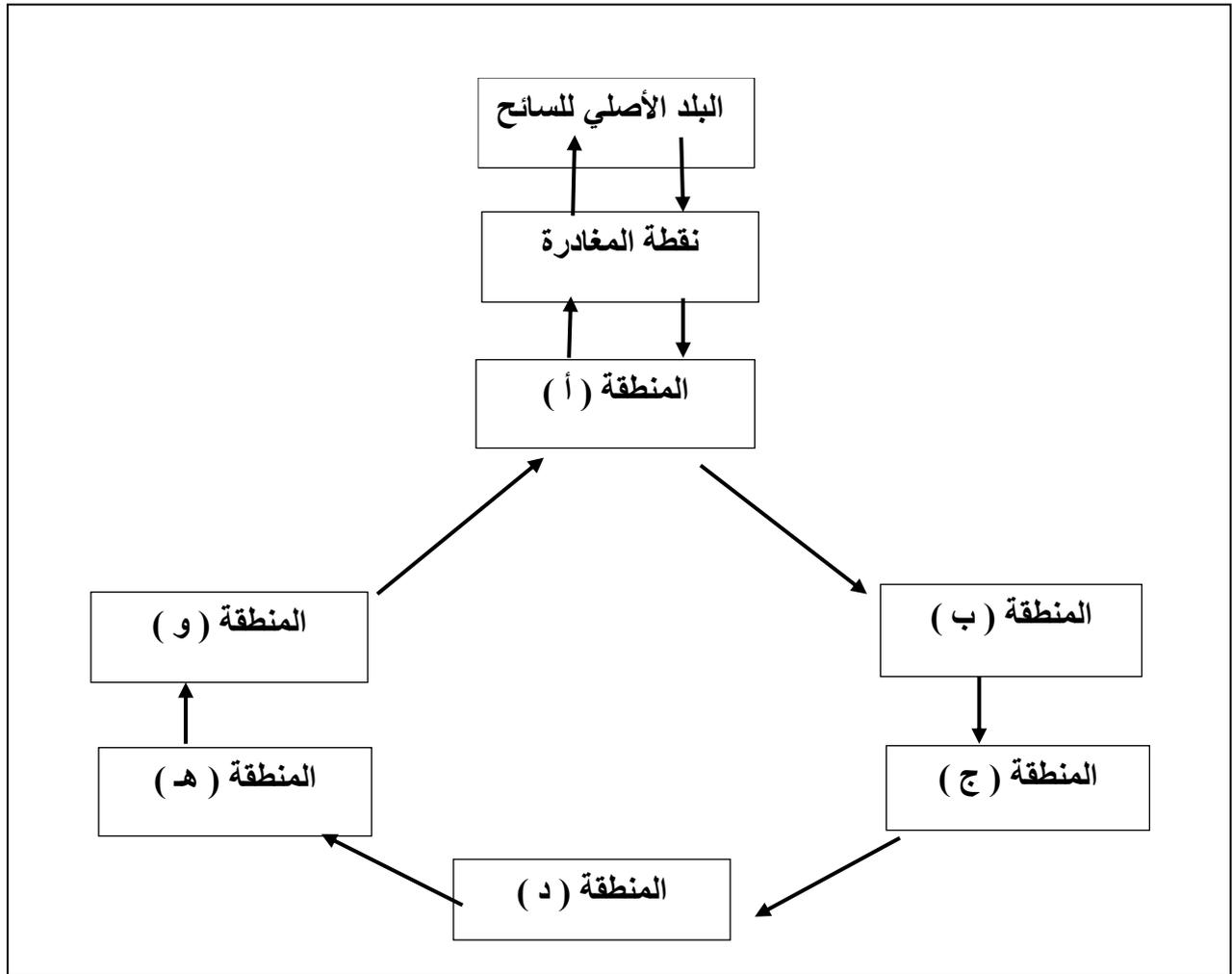
- Chuck Y. Gee, *International Tourism: A Global perspective*, 1 ed , published by the World of tourism Organization, Madrid , Spain ,1997 , p:5 .

- Victor Middleton & Jackie R. Clarke, *Marketing In Travel and Tourism*, 3 ed, Plant Tree, London, England,2001,p:9 .

- Department For Local Government, *Good practice Guide On Planning For Tourism*, Grown Copyright, London, 2006 , p:5.

9 إسماعيل محمد علي الدباغ ، والهام خضير شبر ، الاقتصاد السياحي الجزء الثاني _ نظريات الاقتصاد الكلي واستخدامها في الاقتصاد السياحي ، مصدر سابق ، ص : 163 .

الشكل (1) / نموذج رحلة سياحية وفق برنامج محدد لزيارة أماكن سياحية متعددة



المصدر : بيج ستيفن ، إدارة السياحة ، ترجمة : د. خالد العامري ، الطبعة الأولى ، دار الفاروق للاستثمارات الثقافية ، القاهرة ، 2008 ، ص : 191 .

3-1 أنواع النقل السياحي :

أدت التطورات التكنولوجية في مجال خدمات النقل (البري والمائي والجوي) بمرور السنين الى تطور النشاط السياحي الى الدرجة التي اصبح الانسان وكأنه يعيش في مدينة واحدة وذلك من حيث تطور نوعية وسائل النقل وسرعتها والراحة والأمان التي تقدمها الى المسافرين اثناء الرحلة السياحية ، وسوف نستعرض أنواع هذه الخدمات :

1-3-1 وسائل النقل البرية :

أ. السيارات : تعتبر من اهم وافضل وسائل النقل للمسافات القصيرة والمتوسطة وواحدة من اهم وسائل النقل السياحي في الوقت الحاضر سواء بالسيارة الخاصة او شركات النقل السياحي .

ومن العوامل التي أسهمت في الاعتماد على هذه الوسيلة (توفر وسائل الأمان والراحة ، وانخفاض تكاليفها ، وجودة شبكة الطرق البرية في مختلف دول العالم ، والراحة والشعور بالحرية في التوقف) ، ومن أنواع خدمات النقل المتمثلة بالسيارات :

- الحافلات - الفنادق : وهذا النوع منتشر في أوروبا واليابان ، حيث تكون الحافلة على شكل طابقين العلوي لجلوس السواح والسفلي للطعام والراحة .
- السيارات - فنادق راكبي السيارات : يقوم السائح باستخدام سيارته وهناك مواقف للسيارات قريبة من غرف الإقامة (الموتييلات) وهذا النمط غالبا ما يوجد على الطرق السريعة .
- السيارات السياحية : وهي مكاتب تؤجر السيارات للسواح ، وبعضها تكون مزودة بتجهيزات للنوم والطعام ومن اشهر شركات تأجير السيارات على المستوى الدولي شركة (Herts) وشركة (Avis) وشركة (Budget) .

ب. القطارات (سكك الحديد) : ويعتبر من اخص أنواع وسائل النقل ، وقد بدأ استخدام هذه الوسيلة للتنقل في المانيا عام (1829) وذلك لنقل المسافرين بعد ان كانت مخصصة لنقل البضائع . وبعد مرور السنين أصبحت السكك الحديدية وسيلة للتنقل والوصول الى الأماكن السياحية ، اذ تزامن تطور المناطق السياحية في كثير من دول العالم مع انشاء خطوط السكك الحديدية وتطورت هذه وسيلة النقل لتصل سرعتها ما يزيد عن (400) ميل في الساعة ووصلت سرعتها في الوقت الحالي لتكون اسرع من الصوت ، مما جعلها سريعة ورخيصة ومريحة ، واصبح شائعا في بعض الدول ربط المطارات بخطوط السكك الحديدية لنقل السواح الى المناطق السياحية . وترتبط بهذه الوسيلة أيضا (قطارات - الفنادق) وهي وسيلة تشابه وسيلة نقل البواخر والحافلات بتقديم الخدمات المتقدمة من حيث السرعة والراحة والتسلية والترفيه ، بواسطة عربات متصلة بالقطار مهيئة على شكل غرف متكاملة تضم جميع المستلزمات الخدمية المطلوبة ومن امثلتها القطار الفرنسي السريع المعروف .⁽¹⁰⁾

1-3-2- النقل المائي : عندما نتحدث عن النقل المائي من الناحية السياحية ، نجد انها تنقسم الى الخطوط الخارجية في المحيطات ، والخطوط النهرية في الداخل وهي رحلات ذهابا وإيابا تتضمن التنقل لأغراض سياحية تنظمها شركات الملاحة او شركات السياحة وتتميز بالراحة الكاملة خلال الرحلة ولاسابيع متعددة وتشمل الى جانب التنقل زيارة المعالم السياحية في عدة دول او موانئ تتوقف بها⁽¹¹⁾.

¹⁰ مرزوق عايد القعيد واخرون ، مبادئ السياحة ، الطبعة الاولى ، اثناء للنشر والتوزيع ، الاردن ، 2011 ، ص : 42 .
¹¹ طارق عبد الفتاح الشريعي ، اقتصاديات النقل السياحي ، مؤسسة حورس الدولية ، الإسكندرية ، 2011 ، ص : 133 .

يعد النقل النهري عاملاً مهماً من عوامل قيام السياحة وتطورها ، فبواسطة النقل المائي يمكن توفير متطلبات أنشطة السياحة والترويج في المكان السياحي ، حيث يعتبر احد المقومات للخدمات والتسهيلات السياحية . ويعرف النقل المائي السياحي على انه (انه وسيلة ترفيهية خدمية لغرض الاستمتاع بالحضارة ومعالم منطقة يعتمد على إمكانية تلك الدولة في هذا المجال والتي يمكن ان تساهم في إضافة دخل لها) (12).

ويقسم النقل المائي السياحي الى داخلي وخارجي . ومن اهم وسائل النقل المائي ما يلي (13):
أ. اليخوت (Yacht) : عبارة عن مركبات بحرية مختلفة الاحجام والاشكال وتكون بسيطة وشراعية واحيانا تكون الية وغالبا ما يأتي بها أصحابها من الأغنياء لقضاء الوقت في منطقة ساحلية .

ب. الهوفركرافت (Hovercraft) : عبارة عن وحدات نهريّة طائرة ، تعمل على وجود محرك هوائي موجود في مؤخرة الوحدة النهريّة ، واثناء تشغيله يعمل على دفعها بسرعة كبيرة حيث يوجد على محيط قاع الوحدة النهريّة ممرات يمر من خلالها الهواء المضغوط مما يجعلها ترتفع في سيرها قليلا عن سطح الماء .

ت. الهيدروفيل (Hydrofoil) : عبارة عن سفن سياحية مزودة باجنحة مثل اجنحة الطائرة الا انها تحت الماء ، تعمل وسيلة التنقل هذه بفكرة دفع المياه للخلف فتدفعها للامام وترتفع قليلا أيضا للاعلى .

ث. فرايتر ترفيل (Freighter travel) : تعتبر وسيلة انتقال للسائحين المغامرين الباحثين عن الاثارة والمغامرة وتستوعب ما يقارب 100 سائح وتتاسب السائحين ذوي القدرات المالية العالية لارتفاع سعر الكابينة بها .

ج. الزوارق النهريّة (River boats) : توفر الزوارق النهريّة للسائحين العديد من الخدمات كالمطاعم والغرف بالإضافة الى كونها وسيلة للراحة والاثارة والتسلية والترفيه اثناء السفر بين العديد من الدول مثل إنكلترا وفرنسا وألمانيا ويوغسلافيا في أوروبا ، اما الولايات المتحدة الامريكية فقد اقتصر السفر عبر هذه الوسيلة عن طريق نهري (السانت لورانس و الميسيسيبي) .

ح. البواخر السياحية (Cruise ships) : عبارة عن سفن سياحية ذات اشكال متعددة صغيرة او كبيرة بها خدمات متنوعة للسائح ، تستخدم للنقل والإقامة معا ومنها الفنادق العائمة التي تنقل السائحين خلال رحلة سياحية بين الموانئ وتشمل كافة وسائل الترفيه وكأنها قرية سياحية

12 شاكر محمود عواد ، النقل النهري السياحي بين الواقع والمأمول ، دار الحارثي للطباعة ، المنصورة ، 2015 ، ص : 3 .
13 المصدر نفسه ، ص : 17 .

من مطاعم ومسارح وحمام سباحة.. الخ) مثل الفنادق العائمة التي تعمل بين الأقصر واصوان في مصر .

1-3-3- النقل الجوي : تعتبر من وسائل النقل المهمة في العالم لأغراض النقل الخارجي للسواح ، والمعروف ان شركات النقل الجوي تتسابق وتتنافس فيما بينها لغرض تقديم افضل واحسن الخدمات للمسافرين ابتداءً من الحجز في مكاتب السفر والسياحة ومرورا بمدة اقامته في الطائرة لساعات محددة وحصوله على (الطعام والشراب) والراحة والخدمة الجيدة الى حين نزوله من الطائرة ومن ثم يركب الحافلة للوصول الى المكان السياحي ⁽¹⁴⁾. ومن الملاحظ ان حوالي 20% من الرحلات السياحية منذ العقود الأخيرة للقرن العشرين تستخدم النقل الجوي ⁽¹⁵⁾ . وتعد من افضل أنواع النقل وحدثها واسرعها وأكثرها تطورا في المجال السياحي وذلك لان السائح لا يبحث فقط عن الفندق الممتاز او المطعم الجيد وإنما يبحث أيضا عن وسيلة نقل سريعة ومريحة تنقله من البيئة المعتادة (مكان اقامته) الى المكان السياحي الذي يرغب الوصول اليه ، لذلك عملت وكالات السفر والسياحة المحلية والعالمية بالتنسيق مع شركات النقل الجوي لتنظيم رحلات سياحية متكاملة تتضمن تقديم افضل الخدمات التي تلي رغبات السائحين وتشبع حاجاتهم ⁽¹⁶⁾. ويقسم النقل السياحي الجوي الدولي الى مجموعتين أساسيتين ، تختص المجموعة الأولى بعرضي خدمة النقل السياحي الجوي الدولي وتنقسم الى طيران منتظم وطيران غير منتظم (مؤجر او عارض) . اما المجموعة الثانية فتخصص مستخدمين هذه الخدمة سواء كانوا افراد او مجموعات سياحية ويمكن توضيح هاتين المجموعتين كالآتي :

1-3-3-1- المجموعة الأولى : الطيران المنتظم والطيران العارض :

أ. الطيران المنتظم : هو الطيران الذي يتم عبر المجال الجوي لدولتين او اكثر ، ويتم ذلك عن طريق شركات تقوم بنقل الأشخاص او البضائع ، ويكون الطيران محدد مسبقا بجدول ومواعيد زمنية . وتكون معظم شركات الطيران المنتظم شركات وطنية تابعة للحكومة مثل شركات مصر للطيران ، شركة الطيران الفرنسية ، وشركة الطيران البريطانية .

ب. الطيران غير المنتظم : ويسمى بالطيران العارض او المؤجر ، وفيه يتم التعاقد بتأجير الطائرة من الناقل (شركات السفر والسياحة) لاستخدامها في رحلة او رحلات سياحية بين نقطتين محدنتين سلفا وظهر هذا النوع كمنافس حطير للطيران المنتظم ، اذ انتشرت ظاهرة ايجار الطائرات بسبب الطلب الكبير لهذا النوع من النقل الجوي نظرا لانخفاض تكلفة النقل الجوي

¹⁴ حميد عبدالنبي الطائي ، مدخل السياحة والسفر والطيران ، الطبعة الأولى ، الوراق للنشر والتوزيع ، عمان ، 2003 ، ص : 118 .

¹⁵ محمد حسن النقاش ، صناعة الرحلات السياحية ، المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية ، 2014 ، ص: 110 .

¹⁶ حميد عبد النبي الطائي ، أصول صناعة السياحة ، الطبعة الثانية ، دار اليازودي للنشر والتوزيع ، عمان – الأردن ، 2009 ، ص: 101 .

للطيران المؤجر بسبب التطور التقني في صناعة الطائرات مع انخفاض نفقات التشغيل . وعليه يتضح ان الطيران المؤجر يعتمد بشكل كبير على المجموعات السياحية .

1-3-3-2 المجموعة الثانية : طيران الافراد والمجموعات السياحية :

أ. الطيران الخاص بالافراد : في هذا النوع يلاحظ ان سعر التذكرة تكون مرتفعة جدا نظرا لاستخدام المسافر في كثير من الأحيان لخطوط الطيران المنتظم الذي تكون رحلاته محددة بجدول ومواعيد مسبقة يصعب تغييرها ، ويلجأ رجال الاعمال الى استخدام الطيران المنتظم حيث لا يهتمون بالأسعار المخفضة بقدر ما يهتمون بالدقة والالتزام بمواعيد الرحلة والمستوى العالي للراحة والرفاهية .

ب. الطيران الخاص بالمجموعات السياحية : على عكس الطيران الخاص بالافراد نلاحظ ان بالطيران الخاص بالمجموعات السياحية يرتبط باغلب الأحيان باستخدام المجموعات السياحية للطيران المؤجر اذ تشغل المجموعة السياحية طائرة بأكملها بنسبة اشغال 100% وقد تنخفض الى 90% ، ويستخدم هذا النوع في الرحلات الصيفية وتتميز برخصها نسبيا بالمقارنة مع الطيران المنتظم (17).

المبحث الثاني

(الأهمية الاقتصادية لنشاط النقل السياحي)

2-1- الأهمية الاقتصادية للنقل السياحي على مستوى الاقتصاد الجزئي

2-1-1 أهمية النقل السياحي على مستوى الطلب السياحي

هناك ارتباط وثيق بين نمو صناعة النقل ونمو صناعة السياحة في العالم وعلى مدى مراحل تاريخية متعاقبة ، اذ كلما نشطت حركة النقل نشطت حركة السياحة بطريقة متوازنة والعكس صحيح ، والظاهرة السياحية تعتمد بالدرجة الأساس على حركة الانتقال للسواح وهذه لا تتم من دون توافر وسيلة النقل السياحي . وعلى مستوى الطلب السياحي نجد ان النقل يؤثر على الطلب بعلاقة طردية اذ كلما تطورت وسائل النقل ازداد الطلب السياحي والعكس صحيح مع ثبات العوامل الأخرى ، وفي الأنشطة الاقتصادية غير السياحية الأخرى يلاحظ ثبات المستهلك مع انتقال السلع اليه من خلال الأسواق القريبة للمستهلك ، اما في النشاط السياحي نجد العكس من ذلك اذ يلاحظ ثبات المنتج السياحي مع انتقال

17 طارق عبد الفتاح الشريعي ، اقتصاديات النقل السياحي ، مصدر سابق ص: 154-158 .

السائح للحصول عليه في المكان السياحي ، وهنا تكمن أهمية النقل وعلاقته بالطلب السياحي . اذ ان التعامل في عملية النقل السياحي لا تتم مع نقل السلع المنتجة ، وانما ترتبط عملية النقل مع الانسان (انتقال السواح) وهنا تصعب العملية نظرا لما يتمتع به الانسان من طبيعة بيولوجية وحاجات الراحة والمتعة والأمان والشعور بالمنفعة النفسية والروحية عند انتقاله في وسيلة النقل المستخدمة وهذا يتطلب توفير كل وسائل الراحة لنقل السواح على عكس عملية النقل بالنسبة للسلع والبضائع⁽¹⁸⁾.

2-1-2 أهمية النقل السياحي على مستوى الطلب السياحي

يؤثر النقل بالعرض السياحي أيضا ، فالأهمية الاقتصادية للسياحة تعتمد كليا على عملية النقل وما تقوم به من نقل عناصر الإنتاج المختلفة واللازمة لتحقيق الاستثمار السياحي ، وبذلك تتحقق القاعدة التي تنص (كلما تطورت وسائل النقل أدى الى نمو العرض السياحي والعكس صحيح مع بقاء العوامل الأخرى ثابتة ، كما ان نوافر وسائل النقل تعني وصول المنتج السياحي الى ابعد الأقاليم وإمكانية استثمارها سياحيا⁽¹⁹⁾).

2-2 الأهمية الاقتصادية للنقل السياحي على مستوى الاقتصاد الكلي

1-2-2 أهمية النقل السياحي على مستوى الدخل القومي

السياحة في المقام الأول هي صادرات غير منظورة ، أي انها واحدة من الصناعات النادرة التي يقوم المستهلك بالانتقال بنفسه للحصول عليها في مكان انتاجها ، فهي لا تنتقل اليه ، كما هو في معظم السلع الأخرى ، وعلى ذلك فإن الدولة المضيفة لا تتحمل أي أعباء لنقل تلك السلعة او الخدمة الى المستهلك (السائح) وبذلك تحتفظ بالعملة الصعبة التي كان يمكن لها من انفاقها في حالة التصدير لسلعة أخرى خارج نطاق النشاط السياحي . إضافة الى ذلك ان هذا المنتج السياحي ورغم انه صادرات فمن المعروف ان أي صادرات تخضع لرسوم كمركية اما بالنسبة للمنتج السياحي فإن الدولة المصدرة لا تتحمل اية أعباء كمركية وكل هذه النفقات يتحملها السائح الوافد للمكان السياحي ، حيث يأتي للحصول على المنافع والحجج النفسية والروحية التي يرغب بها وينفق الأموال في سبيل الحصول عليها . فضلا عن ذلك ان السائح واثاء مدة اقامته يقوم بالانفاق بكثرة على كل السلع والخدمات السياحية وعلى شراء الهدايا والسلع النادرة من الدولة المضيفة وينفق على سلع استخداماته الشخصية من خدمات الطعام

18 مصطفى يوسف كافي ، اقتصاديات النقل السياحي ، مصدر سابق ، ص : 54 .
19 إسماعيل محمد علي الدباغ ، والهام خضير شبر ، الاقتصاد السياحي الجزء الثاني _ نظريات الاقتصاد الكلي واستخدامها في الاقتصاد السياحي ، مصدر سابق ، ص : 164 .

والشراب . كل ذلك الانفاق في حالة اذا كانت الدولة لا تستورد كمية من السلع من الخارج فإن نسبة هذا الانفاق يستخدم في زيادة الدخل القومي . فالانفاق السياحي هو جزء من الانفاق الكلي الذي يمثل الجزء الأكبر من الدخل القومي وبالنتيجة تعد السياحة احد العناصر الأساسية لزيادة الدخل القومي (20).

2-2-2 أهمية النقل السياحي على مستوى توفير فرص العمل

يعد العنصر البشري الأساس الذي يقوم عليه نشاط عملية النقل كونه يتطلب جهد بشري ممكن ان يسهم في إنجاح مهمة عملية النقل ، ولا تقتصر عملية النقل على سائق وسيلة النقل المستخدمة بل تتناول جوانب مختلفة ومتعددة مثل مساعدين السائق والمضيفين وموظفي الإدارة وميكانيكين وخبراء صيانة وعمال الخدمات التكميلية ومنفذي مشاريع النقل ومهندسين بمختلف الاختصاصات . اذ ان الزيادة الحاصلة في مهام نشاط النقل السياحي نتيجة التطور الذي يحصل في متطلبات النقل السياحي تستوجب ان تقابلها زيادة في العنصر البشري وهذا يعني توفير فرص عمل كثيرة لمختلف الاختصاصات (21) .

2-2-3 أهمية النقل السياحي على مستوى ميزان المدفوعات

يسهم النقل السياحي في تحسين ميزان المدفوعات من خلال توفير العوائد المالية بالعملات الأجنبية والتي تسجل في جانب الدائن من ميزان العمليات الجارية في ميزان المدفوعات ، باعتبار ان ميزان المدفوعات يشمل ميزان المعاملات الجارية من ناحية والميزان التجاري من ناحية أخرى ويؤثر النقل السياحي على ميزان العمليات الجارية تحت فقرة حساب التجارة غير المنظورة (حركة الخدمات) اما الميزان التجاري يرتبط بالسلع والبضائع ، ومن مصادر هذه العوائد _ على سبيل المثال _ المردود الاقتصادي الجيد لنشاط السياحة والذي تحققه شركات الطيران عن طريق توفير خدمات النقل الجوي في السياحة الداخلية والخارجية ، بالاضافة الى قيمة مبيعات تذاكر السفر ، اما جانب المدين فيضم وقود الطائرات ، واقساط التأمين ورسوم الإقلاع والهبوط (22) . إضافة الى ذلك يسهم النقل السياحي تحسين ميزان المدفوعات من خلال العوائد المتحققة من خدمات النقل الدولية (شركات الطيران وشركات النقل البري والبحري) (23).

IJRSSH

20 مصطفى يوسف كافي ، فلسفة اقتصاد السياحة والسفر ، الطبعة الأولى ، دار ومكتبة حامد للنشر والتوزيع ، عمان ، 2016 ، ص: 69-70 .

21 سلامة وفاء ، دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر ، مجلة البشائر الاقتصادية ، المجلد الخامس ، العدد 1 ، 2019 ، ص : 1030 .

22 طارق عبد الفتاح الشريعي ، اقتصاديات النقل السياحي ، مصدر سابق ، ص: 167 .

23 إسماعيل محمد علي الدباغ ، والهام خضير شبر ، الاقتصاد السياحي الجزء الثاني _ نظريات الاقتصاد الكلي واستخدامها في الاقتصاد السياحي ،

مصدر سابق ، ص : 56 .

2-2-4 أهمية النقل السياحي على مستوى الاستثمار في البنى التحتية والفوقية

يسهم قطاع النقل بشكل كبير في تطوير مجالات البنية التحتية والفوقية بصورة مباشرة او غير المباشرة ، على اعتبار ان تطور الحاصل في الانشطة السياحية لا بد ان يواكبها تطور في العديد من المجالات الأخرى المكمله لهذا النشاط ، كالتطور في شبكة الطرق وتوسعها الى جانب تعزيز القدرة التشغيلية لوسائل النقل المختلفة التي تعمل ضمن المكان السياحي او التي تربط بين المكان السياحي والمناطق الأخرى . الى جانب تأثيرها المباشر في نمو الحركة العمرانية بأشكالها المختلفة من المباني السكنية والفنادق والمطاعم والمراكز الخدمية التكميلية التي تعمل على تأمين متطلبات السياحة في المنطقة ، ويرافق ذلك تحسين لمواصفات شبكات الاتصالات والمياه والكهرباء والصرف الصحي والخدمات الهاتفية والمصرفية والصحية التي تساهم في تطورها مظاهر حركة السياحة مع الاخذ بنظر الاعتبار الإمكانيات المادية للدولة ومساهمتها في تنفيذ المشاريع الاستثمارية التي تعمل على تلبية متطلبات النمو الاقتصادي (24). ويسهم النقل السياحي في تشجيع الاستثمار في مجال النقل والمواصلات والاتصالات والتي تشمل ما يلي (25):

- أ. استثمارات مخصصة لاقامة المرائب والمحطات وأماكن وقوف السيارات ، الأرصفة النهرية والبحرية ، وأماكن وقوف العبارات والزوارق السياحية ، ومحطات القطارات وملحقاتها ، والموانئ البحرية وملحقاتها.
- ب. استثمارات مخصصة لانشاء الطرق البرية والنهرية المخصصة لخدمة الأغراض السياحية .
- ت. استثمارات مخصصة لشراء وصيانة وتأجير السيارات والمراكب والعبارات والزوارق والطائرات والقطارات المخصصة للأغراض السياحية .
- ث. استثمارات مخصصة لاقامة البريد والهواتف الأرضية والنقالة وخدمات الانترنت ضمن المواقع السياحية.

IJRSSH

24 هيثم ناعس ، أهمية قطاع النقل والسياحة ودورهما في استثمار الموارد البشرية والاقتصادية وتنميتها في مدينة دمشق ومنطقة الزبداني ، مجلة

جامعة دمشق / اتمجلد 26 ، العدد الاول والثاني ، 2009 ، ص: 624 .

25 إسماعيل الدباغ والهام خضير شبر ، مدخل متكامل في الاستثمار السياحي والتمويل ، الطبعة الأولى ، اثناء للنشر والتوزيع ، الأردن ، 2015 ،

المبحث الثالث _ الجانب العملي

(حجم إيرادات النقل السياحي واهميته الاقتصادية للاقتصاد العراقي)

3-1 مؤشرات النقل السياحي في الاقتصاد العراقي

يعد الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، في وزارة التخطيط المسؤول عن اصدار النشرات والتقارير عن مؤشرات القطاعات الاقتصادية كافة ، لغرض انجاز الحسابات القومية للاقتصاد العراقي. والقطاع السياحي يعد احد تلك القطاعات الاقتصادية ، ومن خلاله يمكن الحصول على بيانات ومؤشرات قطاع السياحة وضمنها بيانات النقل السياحي .

الا انه عند متابعة النشرات الإحصائية والتقارير التي تخص أنشطة القطاع السياحي لم نجد أي تقرير او إحصاءات تختص بالنقل السياحي ، بل تضمن النشرات والتقارير (مسح الفنادق ومجمعات الايواء السياحي في العراق لسلسلة من السنوات ، مسح مسح منشآت الغذاء في العراق لسنة 2013 فقط ، ونتائج مسح شركات السفر والسياحة في القطاع الخاص لسنة 2011 واخر لسنة 2013 فقط ، مسح الانفاق السياحي لسنة 2019 فقط) ولم نجد أي مسح يتعلق بالنقل السياحي . وعليه سنحاول البحث عن مؤشرات النقل السياحي في العراق من خلال مضمون تلك المسوحات الإحصائية إضافة الى استعراض المسوحات المتوفرة في مديرية إحصاءات النقل / وزارة النقل .

3-1-1 مؤشرات نشاط النقل السياحي في قطاع النقل / الجهاز المركزي للإحصاء - وزارة التخطيط

3-1-1-1 مؤشرات نشاط النقل البري السياحي بالسيارات

يسعى الجهاز المركزي للإحصاء الى توفير البيانات والمؤشرات نشاط النقل البري للمسافرين والوفود والبضائع ، لذا تم دمج تقرير إحصاء نشاط النقل البري للمسافرين والوفود والنقل البري للبضائع بتقري واحد باسم (تقرير إحصاء نشاط النقل البري في القطاع العام للمسافرين والوفود والبضائع) ومن خلاله يتم توفير مؤشرات إحصائية تجميعية وتفصيلية عن هذا النشاط . ويتضمن التقرير (المؤشرات الإحصائية عن عدد الحافلات والشاحنات الموجودة والعاملة ، الإيرادات المتحققة من جراء نقل المسافرين والبضائع ، عدد الركاب المنقولين على مختلف الخطوط الداخلية والخارجية ، إضافة الى اهم المؤشرات الاقتصادية) (26).

26 مديرية إحصاء النقل والاتصالات ، تقرير إحصاء نشاط النقل البري في القطاع العام للمسافرين والوفود والبضائع لسنة 2020 ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، وزارة التخطيط ، العراق ، 2021 ، ص: 1 .

وبالنتيجة لم يتضمن التقرير أي مؤشرات عن نقل السائحين ، واعدادهم ، والانفاق او الإيرادات ، والقيمة المضافة للنقل السياحي ، مما يؤشر وجود نقص في بيانات النقل باعتبار النقل السياحي من المفترض ان يكون متوافر ضمن تفاصيل هذا التقرير .

3-1-1-2 مؤشرات نشاط النقل البري السياحي بسكك الحديد

تعتبر الشركة العامة لسكك الحديد العراقية احد التشكيلات التابعة لوزارة النقل من المؤسسات العريقة في البلد ، لما لها من أهمية وما تلعبه من دور متقدم في ديمومة حركة نقل المسافرين وشحن البضائع والسلع والمواد المختلفة اضافى الى نقل وتوفير اساسيات ومقومات النهوض بواقع خدمي يتمتع بكافة سبل الراحة والأمان والتكنولوجية الصناعية المعاصرة . وتبرز أهمية هذا النشاط من خلال القدرة الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعة واضحة تفوق الكثير من الوسائل الأخرى ، كما تبرز أهمية السكك من خلال التأثير المباشر في توزيع السكان وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة جراء وجود سكك حديد فيها . وتعتبر في مقدمة وسائل النقل التي تعتمد عليها الدول اعتمادا كبيرا في تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية ، كما يمثل النقل بسكك الحديد احد الجوانب الأساسية في مجال النقل البري التي تحقق شروط النقل بامان وباقل تكلفة للمسافرين .

وساهم الجهاز المركزي للإحصاء بالتنسيق مع وزارة النقل على اصدار (النشرة الإحصائية الخاصة بنشاط سكك الحديد العراقية) لتوفير مؤشرات عن عدد القطارات وانواعها ، عدد المسافرين ، كمية البضائع المنقولة ، والإيرادات المتحقق من جراء نقل المسافرين والبضائع ، اطوال خطوط سكك الحديد (27).

بالنتيجة لم نجد ما يشير الى اية مؤشرات تتعلق بنقل السائحين خلال وسيلة النقل بسكك الحديد ولا إحصائية عن اعداد السواح ، والإيرادات ، والقيمة المضافة ، وهذا يؤشر وجود نقص في توفير مؤشرات النقل السياحي بوسيلة النقل هذه او الإشارة الى عدم استخدام هذه الوسيلة لنقل السواح لاسباب تقنية او فنية او اية أسباب أخرى .

3-1-2 مؤشرات نشاط النقل السياحي المائي

يعمل الجهاز المركزي للإحصاء (مديرية إحصاء النقل والاتصالات) وبالتعاون مع وزارة النقل / شعبة الإحصاء بإصدار (تقرير احصائي سنوي عن نشاط النقل المائي لسنة 2020) والذي يحتوي على مؤشرات إحصائية عن الشركات التابعة لهذا النشاط (الشركة العامة لموانئ العراق ، الشركة العامة للنقل البحري) ويعتبر النقل المائي والبحري مسألة حيوية ويؤدي دورا مهما في تحقيق اهداف التنمية

²⁷ مديرية إحصاء النقل والاتصالات ، تقرير إحصاء نشاط سكك الحديد لسنة 2020 ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، وزارة التخطيط ، العراق ، 2021 ، ص: 1 .

المستدامة ليواصل اسهامه في الاقتصاد العالمي دون الاخلال بالتواز للطبيعة ، وهو الأساس الذي تقوم عليه التجارة العالمية . ويتضمن التقرير الاحصائي لنشاط النقل المائي الاشكال البيانية والخرائط الايضاحية لمؤشرات التقرير وتوفير مؤشرات عن (عدد السفن القادمة للموانئ ، وسفن البضائع المغادرة (المحملة) من الموانئ العراقية ، كمية البضائع المستوردة والمصدرة ، الإيرادات المتحققة ، وعدد العاملين ، تعويضات المشتغلين) (28)، دون ذكر تفاصيل مؤشرات وبيانات متعلقة بالسائحين ، ومرة أخرى نلاحظ ان مؤشرات النقل السياحي البحري والنهري لا توجد في تقرير نشاط النقل المائي .

3-1-3 مؤشرات نشاط النقل السياحي الجوي

يعمل الجهاز المركزي للإحصاء / مديرية إحصاءات النقل والاتصالات باستيفاء البيانات في (تقرير إحصاء نشاط النقل الجوي في القطاع الحكومي و العام لسنة 2020) لأهمية توفير المؤشرات المطلوبة عن هذا النشاط من خلال تنسيق العمل الإحصائي بين الجهاز المركزي للإحصاء والأمانة العامة لمجلس الوزراء / سلطة الطيران المدني ووزارة النقل / قسم التخطيط والمتابعة (الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية) و (الشركة العامة لخدمات الملاحة الجوية) وبواسطة السجلات الإدارية التي تعتمدها شركات هذا النشاط ومنها تستوفي البيانات عن (اعداد الطائرات الهابطة والمغادرة ، عدد المسافرين ، القادمين والمغادرين ، الرحلات الداخلية والدولية لكافة المطارات ، كمية البضاعة المنقولة والبريد لمختلف شركات الطيران العراقية والعربية والأجنبية ولكافة المطارات ، اجمالي الإيرادات المتحققة ، عدد العاملين ، الأجور والمزايا المدفوعة للعاملين) (29). وكذلك لم يتضمن هذا التقرير ما يشير الى نشاط النقل السياحي الجوي والمتعلقة (اعداد السائحين ، الإيرادات ، القيمة المضافة المتحققة) .

بالنتيجة نلاحظ ان قطاع النقل بكافة انواعه لم يتناول في النشرات الإحصائية والتقارير الصادرة ما يدل على اعداد السائحين وانفاقهم على وسائل النقل السياحي بالرغم من ان هذه المؤشرات من المفترض ان تكون متوفرة في هذه التقارير كون النقل السياحي هو جزء من قطاع النقل . كما نلاحظ عدم وجود تنسيق بين مديرية إحصاءات النقل في وزارة النقل والاتصالات و المؤسسات السياحية المتنوعة (هيئة السياحة في وزارة الثقافة والآثار ، المؤسسات الفندقية ، شركات السفر والسياحة ، المنتجعات السياحية والأماكن الترفيهية ، مكاتب تأجير السيارات) لغرض تجميع بيانات ومؤشرات النقل السياحي لاضافتها ضمن التقارير الإحصائية الصادرة من وزارة النقل والاتصالات .

28 مديرية إحصاء النقل والاتصالات ، تقرير إحصاء نشاط النقل المائي في القطاع العام لسنة 2020 ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات

، وزارة التخطيط ، العراق ، 2021 ، ص: 1 .

29 مديرية إحصاء النقل والاتصالات ، تقرير إحصاء نشاط النقل الجوي في القطاع الحكومي و العام لسنة 2020 ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات

، وزارة التخطيط ، العراق ، 2021 ، ص: 2 .

3-1-2 مؤشرات النقل السياحي في نشاط القطاع السياحي / الجهاز المركزي للإحصاء - وزارة التخطيط

3-1-2-1 تقرير مسح الفنادق ومجمعات الايواء السياحي في العراق

ان النشاط الفندقي والايواء السياحي يعتبر احد اهم مستلزمات العمل في السياحة ، لذا يعمل الجهاز المركزي للإحصاء على تقديم نتائج تقرير إحصاء النشاط الفندقي والايواء السياحي لسلسلة من السنوات والتي تهدف الى القاء الضوء على حجم الخدمات الفندقية والايواء السياحي الموجودة في العراق ومساهمتها في الناتج المحلي للنشاط التجاري وكذلك على المستوى الوطني . ويتضمن هذا التقرير على المؤشرات الإحصائية (درجة تصنيف الفندق ، الغرف المشغولة ، عدد النزلاء ، عدد لياالي المبيت ، الإيرادات الفندقية ، عدد العاملين) وكل المؤشرات التي تخص مجمعات الايواء السياحي (30). وهذا التقرير يتضمن مؤشرات نشاط الإقامة للسائحين والمتمثل بالفنادق ومجمعات الايواء السياحي ، ولم يتضمن مؤشرات النقل السياحي باعتبار ان النقل السياحي نشاط فرعي مستقل عن نشاط الإقامة للسائح ومن المفترض ان تكون مؤشرات النقل السياحي ضمن تقرير يتعلق بنشاط النقل السياحي فقط .

3-2-1-2 تقرير مسح منشآت الغذاء والمشروبات في العراق لسنة 2013

يعد نشاط المطاعم والمقاهي والكاзиноهات من الأنشطة الاقتصادية المهمة الذي يسهم مع باقي الأنشطة السياحية الفرعية (الايواء ، شركات السفر والسياحة ، النقل السياحي ، الأماكن الترفيهية والثقافية والرياضية) في تكوين نشاط القطاع السياحي ، ونظرا لأهمية هذا النشاط قام الجهاز المركزي للإحصاء بتنفيذ مسح المطاعم والمقاهي والكاзиноهات ضمن خطة تهدف الى توفير بيانات إحصائية عن أنشطة خدمات الأتعمة والمشروبات لأغراض الحسابات القومية ، ويتضمن هذا المسح (أنشطة المطاعم ، المقاهي ، الكاзиноهات ، محال الاكل والشرب ، الكافيتريات ، محلات بيع المتلجات والعصائر ، توريد الأغذية للمناسبات وتوصيل الطعام للمنازل) (31).

ونلاحظ ان هذا التقرير يتعلق بنشاط الطعام والشرب واهم مؤشرات ، وعليه لا يتضمن هذا التقرير اية مؤشرات عن النقل السياحي باعتباره نشاط مستقل ولا يرتبط بالنقل السياحي في اطار نشاط القطاع السياحي بالرغم من ان هذا التقرير تم إصداره لسنة 2013 فقط ولم يصدر للسنوات اللاحقة .

30 مديرية إحصاء التجارة ، مسح الفنادق ومجمعات الايواء السياحي لسنة 2020 ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، وزارة التخطيط

العراق ، 2021 ، ص : 2-1 .

31 مديرية إحصاء التجارة ، مسح منشآت الغذاء والمشروبات في العراق لسنة 2013 ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، وزارة

التخطيط ، العراق ، 2014 ، ص : 1 .

3-1-2-3 تقرير مسح شركات السفر والسياحة في القطاع الخاص لسنة 2013 .

ضمن خطة الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات شمول شركات السفر والسياحة في القطاع الخاص بالمسوحات التي تصدرها لتوفير مؤشرات إحصائية تعكس فاعلية هذا النشاط للوصول الى مؤشرات تفصيلية عن مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي . ونفذ الجهاز المركزي للإحصاء سنة (2004) مسحا لأول مرة لشركات السفر والسياحة لسنتي (2002 - 2003) معتمدا على اطار شامل لجميع شركات السفر والسياحة للقطاع الخاص في العراق عدا إقليم كردستان . ولاهمية مؤشرات هذا المسح تم تغطية جميع محافظات العراق في السنوات اللاحقة حيث تم شمول محافظات إقليم كردستان لسنة 2011 والسنة اللاحقة .

وتضمن هذا المسح المؤشرات الإحصائية (عدد شركات السفر والسياحة ، الإنتاج والإيرادات ، قيمة المستلزمات السلعية والخدمية ، عدد العاملين ، النفقات الرأسمالية ، عدد المسافرين داخل العراق وخارجه ، القيمة المضافة المتحققة) (32).

ونلاحظ ان هذا التقرير تناول عدد السائحين المسافرين داخل العراق والمغادرين من دون ذكر وسيلة النقل المستخدمة ، والانفاق على وسائل النقل السياحي ، والإيرادات المستحصلة من استخدام النقل السياحي . وبالرغم من توافر اعداد السياح الوافدين والمغادرين المنقولين بواسطة شركات السفر والسياحة الا انها لا يمكن ان تعطي كل المؤشرات المتعلقة بنشاط النقل السياحي للوصول الى الإيرادات المتحققة

3-1-2-4 تقرير مسح الانفاق السياحي لسنة 2019

نفذ ولأول مرة مسح الانفاق السياحي في العراق في جميع المنافذ الحدودية (البرية والجوية) الخاصة بالسائحين الوافدين الى العراق من العرب والأجانب والعراقيين غير المقيمين في العراق ، حيث تمت اجراء المقابلات للسائحين المغادرين لمدة سبعة أيام متواصلة وعلى مدار 24 ساعة وعلى مرحلتين : المرحلة الأولى : تسمى الفترة الطبيعية التي يكون فيها دخول السائحين بشكل طبيعي ، أي لا توجد مناسبات دينية ولا يوجد زخم كبير في اعداد السائحين الوافدين الى العراق .

المرحلة الثانية : تسمى فترة الذروة السياحية والتي تشمل زيارة الاربعية في كربلاء حيث يستقبل العراق الكثير من السائحين وهي تختلف عن جميع أوقات السنة من حيث عدد الوافدين الى العراق . ويشير التقرير الى ان طرق الدخول الى العراق من قبل السائحين الوافدين انحصرت بالطريقين (البري والجوي) وقد كانت اعلى نسبة هي نسبة استخدام النقل البري حيث بلغت 59.9 % اما نسبة استخدام النقل الجوي

32 مديرية إحصاء التجارة ، نتائج مسح شركات السفر والسياحة في القطاع الخاص لسنة 2013 ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، وزارة التخطيط ، العراق ، 2014 ، ص : 3 ، 5 .

فقد بلغت 40.1 %⁽³³⁾. ونلاحظ ان هذا تقرير مسح الانفاق السياحي تضمن مؤشرات النقل السياحي بشكل تفصيلي نسبيا مقارنة مع المسوحات التي تم تنفيذها والتي تخلو من بيانات النقل السياحي باستثناء تقرير (مسح نشاط شركات السفر والسياحة للقطاع الخاص لسنة 2013) وبالرغم من محدودية البيانات التي تضمنها الا انه سنحاول الاعتماد عليه للوصول الى بيانات النقل السياحي بما يخدم الدراسة .

2-3 مؤشرات اعداد السائحين والانفاق على النقل السياحي في العراق في الفترة الطبيعية والذروة السياحية

ان اغلب التقارير الإحصائية التي تناولت أنشطة النشاط السياحي في العراق لم تتناول نشاط النقل السياحي ، وتعد البيانات المحدودة التي تضمنها تقرير (مسح شركات السفر والسياحة للقطاع الخاص) لا تفي بالغرض لمعرفة الأهمية الاقتصادية للنقل السياحي . وعليه سيتم استعراض وتحليل المؤشرات الإحصائية التي تضمنها تقرير (مسح الانفاق السياحي لسنة 2019) لغرض الوصول الى نتائج تبين الأهمية الاقتصادية لنشاط النقل السياحي في العراق . اذ بلغ مجموع قيمة الانفاق الكلي في الليلة الواحدة في العراق في الفترة الطبيعية (5.283.976.316)^(*) مليار دينار عراقي تقريبا ، حيث بلغ عدد السائحين الوافدين الى العراق في هذه الفترة (73.944) الف سائح . اما في فترة الذروة فقد بلغ اجمالي قيمة الانفاق الكلي في الليلة الواحدة في العراق (162.672.177.825)^(**) مليار دينار عراقي ، حيث بلغ عدد السائحين الوافدين الى العراق في هذه الفترة (2.975.135) مليون سائح وكما موضح في الشكلين الاتيين .

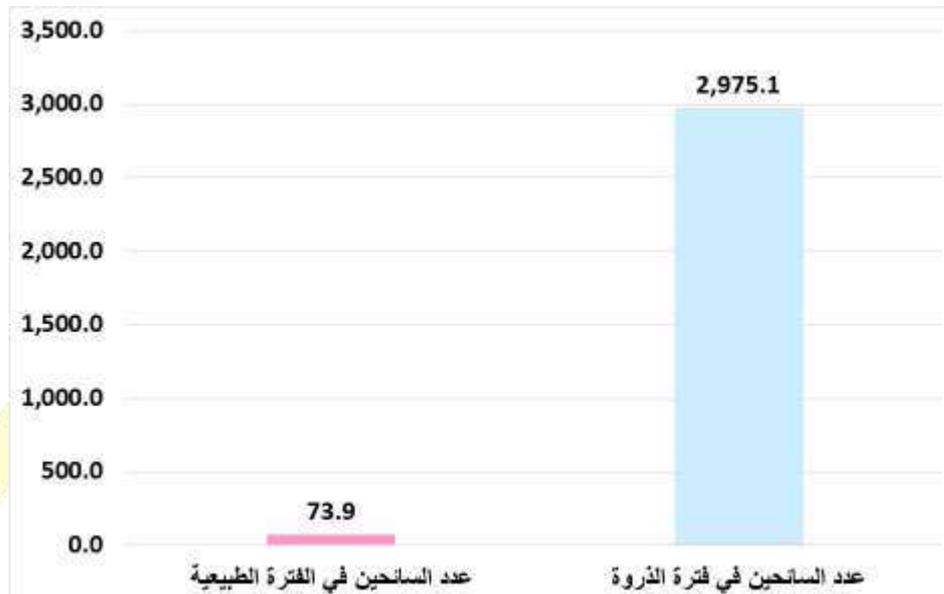
IJRSSH

³³ مديرية إحصاء التجارة ، مسح الانفاق السياحي لسنة 2019 ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، وزارة التخطيط ، العراق ، 2020

ص : 4-8 .

* للطلاق على قيمة الانفاق الكلي للسائحين في الفترة الطبيعية ، راجع الجدول رقم (1)
** للطلاق على قيمة الانفاق الكلي للسائحين في فترة الذروة السياحية ، راجع الجدول رقم (2)

الشكل (2) / عدد السائحين الوافدين الى العراق في المرحلة الطبيعية والذروة السياحية



المصدر : مديرية إحصاء التجارة ، مسح الانفاق السياحي لسنة 2019 ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، وزارة التخطيط ، العراق ، 2020 ، ص : 7.

الشكل (3) / النسبة المئوية لانفاق السائحين الوافدين الى العراق في المرحلة الطبيعية والذروة السياحية



المصدر : مديرية إحصاء التجارة ، مسح الانفاق السياحي لسنة 2019 ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، وزارة التخطيط ، العراق ، 2020 ، ص : 7.

3-3 التوزيع النسبي ومجموع انفاق السائحين الوافدين الى العراق بحسب فئات الانفاق السياحي

3-3-1 : المرحلة الأولى (الفترة الطبيعية للسياحة)

بلغ مجموع قيمة انفاق السائحين في العراق (5.3) مليار دينار عراقي ، تركّز اغلب انفاق السائحين في أجور النقل للطريق الخارجي (أي نقل السائحين من بلد اقامتهم الى العراق وبالعكس) وقد كانت مجموع قيمة انفاق السائحين على (الطائرة او السيارة الخاصة بالطريق الخارجي) بمقدار (2) مليار دينار عراقي بنسبة (37.3 %) من مجموع الانفاق ، تليها تليها قيمة انفاق السائحين على (شراء احتياجات السائح من ملابس وهدايا) بمقدار (711.3) مليون دينار عراقي بنسبة (13.5 %) ، تليها قيمة الانفاق على (الطعام والشراب) بقيمة (608.7) مليون دينار عراقي بنسبة (11.5 %) ، ثم قيمة الانفاق على (المبيت في الفنادق والمنتجعات السياحية) حيث بلغت (551.7) مليون دينار عراقي بنسبة (10.4 %) ، ثم قيمة انفاق السائح على (أجور النقل داخل العراق) سواء بالطائرة او السيارة حيث بلغت (504.1) مليون دينار عراقي بنسبة (10.4 %) ثم قيمة انفاق السائح على (الفترات الأخرى) بقيمة 474.2 مليون دينار عراقي بنسبة (9 %) ، وكانت اقل نسبة انفاق للسائحين هي الانفاق على (تأجير السكن) بمقدار (21.3) مليون دينار عراقي ، بنسبة (0.4 %) اما بقية فترات الانفاق كالانفاق على (شراء السلع الثمينة ، الاتصالات ، الترفيه والعلاج) فكانت نسبتهم (4.3 % ، 1.6 % ، 0.8 %) على التوالي من مجموع انفاق السائحين . كما في الجدول التالي :

جدول (1) / التوزيع النسبي ومجموع قيمة انفاق السائحين الوافدين الى العراق للفترة الطبيعية
القيمة : مليار دينار عراقي

النسبة المئوية %	الانفاق السياحي للوافدين	فئة الانفاق السياحي
10.4	551.652.746	المبيت (فندق ، موتيل ، منتجع)
0.4	21.285.475	تأجير السكن
11.5	608.665.431	الطعام والشراب
9.5	504.128.462	النقل داخل العراق
13.5	711.288.747	شراء السلع والهدايا
4.3	225.344.560	شراء السلع الثمينة
1.7	89.681.089	الاتصالات
0.8	42.570.519	العلاج
1.6	84.818.404	الترفيه
9.0	474.192.705	أخرى
37.3	1.970.348.177	الطائرة والسيارة (الطريق الخارجي)
100	5.283.976.316	المجموع

المصدر : مديرية إحصاء التجارة ، مسح الانفاق السياحي لسنة 2019 ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، وزارة التخطيط ، العراق ، 2020 ، ص : 54.

3-3-2 : المرحلة الثانية (فترة الذروة للسياحة)

بلغ مجموع قيمة انفاق السائحين في العراق (162.7) مليار دينار عراقي ، تركّز اغلب انفاق السائحين في أجور النقل للطريق الخارجي (أي نقل السائحين من بلد اقامتهم الى العراق وبالعكس) وقد

كانت مجموع قيمة انفاق السائحين على (الطائرة او السيارة الخاصة بالطريق الخارجي) بمقدار (68.3 مليار دينار عراقي بنسبة (42 %) من مجموع الانفاق ، تليها قيمة انفاق السائحين على (النقل داخل العراق) والتي تعني أجور النقل داخل العراق في نفس المحافظة التي يسكن فيها السائح ، وكذلك التنقل من مكان اقامته في المحافظة الى محافظات أخرى داخل العراق سواء بالطائرة او السيارة والتي بلغت (20.3) مليار دينار عراقي بنسبة (12.5 %) ، تليها قيمة الانفاق على شراء (السلع والهدايا) بقيمة (18.1) مليار دينار عراقي بنسبة (11.1 %) ، ثم الانفاق على (المبيت في الفنادق والمنتجعات السياحية) حيث بلغت (17.8) مليار دينار عراقي بنسبة (10.9 %) ، ثم قيمة انفاق السائح على (الطعام والشراب) حيث بلغت (14.1) مليار دينار عراقي بنسبة (8.7 %) . يليها الانفاق على (الفترات الأخرى) بقيمة (9.9) مليار دينار عراقي بنسبة (6.1 %) ، ثم قيمة الانفاق على شراء (السلع الثمينة) بمقدار (9.2) مليار دينار عراقي بنسبة (5.7 %) ، يليها الانفاق على (الاتصالات) بمقدار (2.2) مليار دينار عراقي بنسبة (1.4 %) يأتي بعدها الانفاق على (الترفيه) حيث بلغ (1.7) مليار دينار عراقي بنسبة (1 %) ، اما الانفاق على (العلاج) فقد بلغ قيمته (748.1 مليون دينار عراقي بنسبة (0.4 %) اما قيمة الانفاق على (تأجير السكن) فقد بلغت قيمته (305.6) مليون دينار عراقي بنسبة (0.2 %) من مجموع قيمة الانفاق للسائحين كما في الجدول الاتي .

جدول (2) / التوزيع النسبي ومجموع قيمة انفاق السائحين الوافدين الى العراق لفترة الذروة

القيمة : مليار دينار عراقي

النسبة المئوية %	الانفاق السياحي للوافدين	فئة الانفاق السياحي
10.9	17.781.310.872	المبيت (فندق ، موتيل ، منتجع)
0.2	305.564.384	تأجير السكن
8.9	14.101.115.586	الطعام والشراب
12.5	20.278.440.601	النقل داخل العراق
11.1	18.101.733.246	شراء السلع والهدايا
5.7	9.232.606.640	شراء السلع الثمينة
1.4	2.235.378.271	الاتصالات
0.4	748.130.820	العلاج
1.0	1.700.827.324	الترفيه
6.1	9.861.768.838	أخرى
42.0	68.325.301.243	الطائرة والسيارة (الطريق الخارجي)
100	162.672.177.825	المجموع

المصدر : مديرية إحصاء التجارة ، مسح الانفاق السياحي لسنة 2019 ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، وزارة التخطيط ، العراق ، 2020 ، ص : 121.

3-4 تحليل النتائج لمؤشرات الانفاق لنشاط النقل السياحي

نسعى في هذه الفقرة ترجمة وتفسير ما تم استعراضه من بيانات لمؤشرات الانفاق على النقل السياحي في العراق التي تضمنتها الجداول (1) و (2) ، وبأسلوب تحليلي يسهم في تقييم أهمية نشاط النقل السياحي بالنسبة لمؤشرات فئات الانفاق السياحي على النشاطات السياحية الأخرى التي تكون بمجملها القطاع السياحي مثل أنشطة (الايواء ، الطعام والشراب ... الخ) . من جانب اخر يسهم التحليل لهذه البيانات في تقييم أهمية النقل السياحي من الناحية الاقتصادية ، وعليه نستعرض نتائج التحليل كالآتي :

1. بلغ عدد السائحين الوافدين الى العراق (73.944) الف سائح في الفترة الطبيعية ، بينما بلغ عدد السائحين الوافدين الى العراق في فترة الذروة السياحية (2.975.135) مليون سائح ، اذ يكون العدد الكلي لعدد السائحين (3.049.079) مليون سائح لسنة 2019 . وهذا يعكس جانب إيجابي للسياحة الوافد الى العراق ، وبالتأكيد ان هؤلاء السائحين استخدموا وسائل النقل (الطائرة والسيارة) للوصول الى العراق وهذا يعني انهم انفقوا الأموال على وسائل النقل السياحي .
2. بلغ مجموع قيمة الانفاق الكلي للسائحين الوافدين الى العراق في الليلة الواحدة في الفترة الطبيعية (5.283.976.316) توزع الانفاق على فئات الأنشطة السياحية المختلفة للقطاع السياحي ، بينما في فترة الذروة السياحية فقد بلغ اجمالي قيمة الانفاق الكلي في الليلة الواحدة في العراق (162.672.177.825) مليار دينار عراقي ، اذ يكون الانفاق الكلي في الفترة الطبيعية وفترة الذروة بمقدار (167.956.154.141) مليار دينار عراقي ، وبالتأكيد جزء من هذا الانفاق الكلي انفق على وسائل النقل السياحي باعتباره احد فئات الأنشطة السياحية مما يؤشر جانب إيجابي على مستوى القطاع السياحي بشكل عام ونشاط النقل السياحي بشكل خاص .
3. كانت مجموع قيمة انفاق السائحين على (الطائرة او السيارة الخاصة بالطريق الخارجي) بمقدار (2) مليار دينار عراقي بنسبة (37.3 %) من مجموع الانفاق ، وبلغت قيمة انفاق السائح على (أجور النقل داخل العراق) سواء بالطائرة او السيارة بمقدار (504.1) مليون دينار عراقي بنسبة (10.4 %) . ويكون الانفاق الكلي للسائحين على وسائل النقل السياحي الداخلي والخارجي بمقدار (2.504.100.000) مليار دينار عراقي في الفترة الطبيعية للنشاط السياحي .

بينما كانت مجموع قيمة انفاق السائحين على (الطائرة او السيارة الخاصة بالطريق الخارجي) بمقدار (68.3) مليار دينار عراقي بنسبة (42 %) من مجموع الانفاق ، وكانت قيمة انفاق السائحين على (النقل داخل العراق) والتي تعني أجور النقل داخل العراق في نفس المحافظة التي يسكن فيها السائح ، وكذلك التنقل من مكان اقامته في المحافظة الى محافظات أخرى داخل العراق سواء بالطائرة او السيارة والتي بلغت (20.3) مليار دينار عراقي بنسبة (12.5 %) في فترة الذروة السياحية . ويكون الانفاق الكلي للسائحين على وسائل النقل السياحي

الداخلي والخارجي بمقدار (88.600.000) مليار دينار عراقي في فترة الذروة السياحية للنشاط السياحي .

بالنتيجة تكون قيمة الإيرادات الكلية التي يحققها نشاط النقل السياحي الداخلي والخارجي في الفترة الطبيعية والذروة السياحية بمقدار (2.592.700.000) مليار دينار عراقي . وهذا يؤشر قدرة نشاط النقل السياحي في استقطاب السائحين والحصول على العملة الصعبة جراء استخدام وسائل النقل السياحي .

4. كانت النسبة المئوية لانفاق السائحين على (الطائرة او السيارة الخاصة بالطريق الخارجي) (37.3 %) من مجموع الانفاق الكلي الموزعة على فئات الانفاق على الأنشطة السياحية الأخرى ، وبلغت النسبة المئوية لانفاق السائحين على (أجور النقل داخل العراق) سواء بالطائرة او السيارة بنسبة (10.4 %) من مجموع الانفاق الكلي الموزعة على فئات الانفاق على الأنشطة السياحية الأخرى في الفترة الطبيعية للنشاط السياحي . بالتالي تكون النسبة المئوية الكلية للانفاق على نشاط النقل السياحي الداخلي والخارجي في الفترة الطبيعية للنشاط السياحي بمقدار (47.7 %) . وهذا يؤشر جانب إيجابي مهم جدا لقيمة الانفاق السياحي على وسائل النقل السياحي بنسبة اكبر من فئات الأنشطة السياحية الأخرى ويحتل النقل السياحي المرتبة الأولى في الحصول على الإيرادات بالنسبة لانفاق السائحين على الأنشطة السياحية الأخرى.

بينما كانت النسبة المئوية لانفاق السائحين على (الطائرة او السيارة الخاصة بالطريق الخارجي) بمقدار (42 %) من مجموع الانفاق ، وكانت النسبة المئوية لانفاق السائحين على (النقل داخل العراق) والتي تعني أجور النقل داخل العراق في نفس المحافظة التي يسكن فيها السائح ، وكذلك التنقل من مكان اقامته في المحافظة الى محافظات أخرى داخل العراق سواء بالطائرة او السيارة بمقدار (12.5 %) في فترة الذروة السياحية . وتكون النسبة المئوية الكلية لانفاق السائحين على وسائل النقل السياحي الداخلي والخارجي في فترة الذروة السياحية بمقدار (52.7 %) وهذا يؤشر جانب إيجابي مهم جدا لقيمة الانفاق السياحي على وسائل النقل السياحي بنسبة اكبر من فئات الأنشطة السياحية الأخرى ويحتل النقل السياحي المرتبة الأولى في الحصول على الإيرادات بالنسبة لانفاق السائحين على الأنشطة السياحية الأخرى في فترة الذروة السياحية .

5. نتيجة للمؤشرات أعلاه فيما يخص الانفاق السياحي على وسائل النقل والتي وصلت لاعلى النسب بالنسبة لفئات الانفاق السياحي الأخرى ، نستنتج ان نصيب الانفاق الأكبر في ميزانية السائحين تنفق على وسائل النقل بالمرتبة الأولى ثم تليها فئات (الطعام والشراب) تليها (الإقامة) نزولا الى الفئات الأخرى للنشاط السياحي والموضحة في الجداول (1) ، (2) .

6. نستنتج مما سبق ان الإيرادات السياحية المتحققة من نشاط النقل السياحي هي الأعلى من بين الإيرادات التي تحققها الفئات الأخرى للنشاط السياحي. إذ تكون قيمة الإيرادات الكلية التي يحققها نشاط النقل السياحي الداخلي والخارجي في الفترة الطبيعية والذروة السياحية بمقدار (2.592.700.000) مليار دينار عراقي . وهذه الأموال المتحققة تسهم في تعظيم الإيرادات السياحية للقطاع السياحي بشكل خاص وتسهم في زيادة الناتج المحلي الإجمالي ، وتحسين ميزان المدفوعات بشكل عام جراء نشاط النقل السياحي . وذلك يعكس الأهمية الاقتصادية لنشاط النقل السياحي ودوره في تعظيم الإيرادات للقطاع السياحي من خلال زيادة الناتج المحلي الإجمالي وتحسين ميزان المدفوعات إضافة الى ان هذه الأهمية تشجع المستثمرين للاستثمار في وسائل النقل السياحي من خلال تطوير البنية التحتية والفوقية في انشاء شبكة الطرق والمواصلات و المطارات وزيادة عدد الطائرات والحافلات وهذا بدوره يسهم في توفير فرص العمل في القطاع السياحي بشكل مباشر وغير المباشر .

7. تمثلت النسبة المئوية للانفاق على وسائل النقل السياحي في الفترة الطبيعية للنشاط السياحي بمقدار (71.5 %) ، بينما كانت النسبة في فترة الذروة السياحية بمقدار (54.7 %) بالرغم ان اعداد السائحين في فترة الذروة اعلى من اعداد السائحين في الفترة الطبيعية ، ويرى الباحث ان سبب ذلك ان فترة الذروة اعتمدت على زيارة الاربعية _ زيارة الامام الحسين في كربلاء _ وان اعداد السائحين يزداد في هذا الوقت ولكن الانفاق يكون محدود نظرا للخدمات التي تقدمها الموكب الحسينية مجانا فضلا ان حركة النقل السياحي الداخلي تكون محدودو اذ يتركز السائحين البقاء في محافظة كربلاء اضافة الى استخدام النقل في القطاع الخاص سواء النقل الخارجي او النقل الداخلي .

الخاتمة : الاستنتاجات والتوصيات

أولا : الاستنتاجات

1. لنشاط النقل السياحي دور كبير في تمويل إيرادات القطاع السياحي مقارنة بفئات الأنشطة السياحية الأخرى (الايواء ، الطعام والشراب ، شركات السفر والسياحة ، الخدمات الثقافية والرياضية والترفيهية) ، وهذا يحقق الفرضية الأولى للدراسة _ فرضية الاثبات (H_1) _ . إذ احتل نشاط النقل السياحي المرتبة الأولى من بين فئات الأنشطة السياحية الأخرى في الحصول على الإيرادات للقطاع السياحي .

2. يسهم نشاط النقل السياحي في الحصول على إيرادات عالية من العملة الصعبة نتيجة انفاق السائحين على وسائل النقل الخارجي للوصول الى المكان السياحي إضافة الى انفاقهم على النقل السياحي الداخلي في العراق ، وهذه الإيرادات تسهم في دعم الناتج المحلي الإجمالي ، وميزان

- المدفوعات ، وتوليد فرص العمل ، وتشجع الاستثمار في البنية التحتية والفوقية في العراق . وهذا يحقق الفرضية الثانية للدراسة _ فرضية الاثبات (H₁) .
3. يعتمد الناتج المحلي الإجمالي للقطاع السياحي على إيرادات نشاط الفنادق فقط ، في حين يستبعد الإيرادات التي يمكن ان تحصل عليها الأنشطة السياحية الأخرى وبضمنها نشاط النقل السياحي ، وهذا يؤشر ضعف في احتساب إيرادات القطاع السياحي التي تضاف الى حسابات الدخل القومي في العراق .
4. لا توجد مؤشرات تختص بإيرادات النقل السياحي ضمن حسابات النشاط السياحي في بيانات الجهاز المركزي للإحصاء / وزارة التخطيط في العراق ، إضافة الى ذلك لم نجد تقارير او نشرات إحصائية تختص بالنقل السياحي باستثناء وجود مسح الانفاق السياحي لسنة 2019 الذي نفذ سنة 2020 والذي تضمن في تفاصيله جزء من الانفاق على النقل السياحي في العراق .
5. لا توجد مؤشرات النقل السياحي في قطاع النقل أيضا ، باعتبار ان قطاع النقل هو المسؤول عن استخدام وسائل النقل البري والمائي والجوي ، الا انه لم نجد ما يشير الى بيانات تختص بوسائل النقل المستخدمة في القطاع السياحي .
6. تمثل الانفاق على وسائل النقل في النشاط السياحي على استخدام وسائل النقل البري بالسيارات والجوي ، ولم يتم استخدام النقل المائي والنقل البري بسكك الحديد كونها تستخدم لنقل الحمولات والبضائع فقط.
7. تمثلت النسبة المئوية للانفاق على وسائل النقل السياحي في الفترة الطبيعية للنشاط السياحي بمقدار (71.5 %) ، بينما كانت النسبة في فترة الذروة السياحية بمقدار (54.7 %) بالرغم ان اعداد السائحين في فترة الذروة اعلى من اعداد السائحين في الفترة الطبيعية ، وسبب ذلك ان فترة الذروة اعتمدت على زيارة الاربعية _ زيارة الامام الحسين في كربلاء _ وان اعداد السائحين يزداد في هذا الوقت ولكن الانفاق يكون محدود نظرا للخدمات التي تقدمها المواكب الحسينية مجانا فضلا ان حركة النقل السياحي الداخلي تكون محدودو اذ يتركز السائحين البقاء في محافظة كربلاء .

ثانيا : التوصيات

1. نوصي المعنيين باعداد التقارير والنشرات الإحصائية في الجهاز المركزي والاحصاء / وزارة التخطيط بضرورة الاهتمام بإصدار نشرات إحصائية تتعلق بمؤشرات حجم النقل السياحي إضافة الى (عدد السائحين ، وسائل النقل المستخدمة ، اعداد العاملين ، الانفاق على النقل داخل وخارج العراق ، الإيرادات) بسبب ان النقل السياحي ثبت انه يحتل المرتبة الأولى من بين فئات الأنشطة السياحية الأخرى في العراق .

2. نوصي الجهاز المركزي والاحصاء / وزارة التخطيط لاحتساب إيرادات النقل السياحي و اضافته مع إيرادات فئات بالانشطة السياحية الأخرى في حسابات القطاع السياحي وحسابات الدخل القومي للاقتصاد العراقي كونه يسهم في الحصول على العملة الأجنبية من خارج العراق ، إضافة لاسهامه في تقليل البطالة من خلال توفير فرص العمل داخل القطاع السياحي ، كما نوصي البنك المركزي / شعبة الإحصاءات و اضافته مع إيرادات فئات بالانشطة السياحية الأخرى في سجل ميزان المدفوعات لما له دور في رفع قيمة الإيرادات في هذا السجل المحاسبي .
3. نوصي الجهاز المركزي والاحصاء / وزارة التخطيط بالتنسيق مع هيئة السياحة / وزارة الثقافة والسياحة والاثار ، لغرض تشكيل وحدة إدارية فرعية ترتبط إداريا بوزارة التخطيط لغرض جمع بيانات ومؤشرات تتعلق بإيرادات النقل السياحي وفئات الانشطة السياحية الأخرى كافة ، لاجل إضافة مجموع الإيرادات التي تحققها السياحة في حسابات الدخل القومي وعدم الاعتماد على إيرادات نشاط الفنادق فقط .
4. نوصي الجهاز المركزي والاحصاء / وزارة التخطيط بتشكيل بالتنسيق مع هيئة السياحة / وزارة الثقافة والسياحة والاثار ، لغرض تنفيذ مسوحات إحصائية ونشرات سنوية تتضمن بيانات عن النشاط السياحي تتضمن كافة فئاته ، والاستمرار بإصدار مسح الانفاق السياحي (لسنة 2019) للسنوات اللاحقة لاهميتها الكبيرة في توفير مؤشرات الإيرادات السياحية ودعم حسابات الدخل القومي وميزان المدفوعات وتقليل البطالة ، عدا مؤشرات النقل السياحي كونه من المفترض ان ترتبط إداريا بوزارة النقل .
5. نوصي الجهاز المركزي والاحصاء / وزارة التخطيط بتشكيل بالتنسيق مع مديرية التجارة / وزارة النقل ولغرض انجاز نشرة سنوية تتعلق بالنقل السياحي ومؤشراته المتمثلة (عدد السائحين ، وسائل النقل المستخدمة ، اعداد العاملين ، الانفاق على النقل داخل وخارج العراق ، الإيرادات) . نظرا لأهمية النقل السياحي في الحصول على الإيرادات العالية بالنسبة لنشاط الساحة .
6. نوصي مديرية التجارة / وزارة النقل بالتنسيق مع هيئة الاستثمار والجهات ذات العلاقة بالعمل تشجيع الاستثمار في الطرق والمواصلات البرية بالسكك الحديدية ، والطرق النهرية الداخلية وتطويرها بما يواكب التطورات الحديثة ومن خلال وضع خطة خمسية او عسرية لغرض تطويرها و استخدامها في مجال النقل السياحي والتي تسهم في زيادة الإيرادات التي حققها نشاط النقل السياحي .
7. نوصي هيئة السياحة / وزارة الثقافة والسياحة والاثار بالتنسيق مع وزارة الداخلية لتحديد منافذ الدخول الرسمية في فترة الذروة (الزيارة الاربعينية في كربلاء) ، وفرض رسوم لدخول السياح ، واستخدام وسائل نقل تابعة لشركات السفر والسياحة المجازة رسميا ، وهذا يسهم في زيادة الإيرادات السياحية فب فترة الذروة الساحية نظرا لزيادة اعداد السائحين الوافدين .

المصادر والمراجع

أولاً : الكتب العربية

1. إسماعيل الدباغ والهام خضير شبر ، مدخل متكامل في الاستثمار السياحي والتمويل ، الطبعة الأولى ، اثناء للنشر والتوزيع ، الأردن ، 2015 .
2. إسماعيل محمد علي الدباغ ، والهام خضير شبر ، الاقتصاد السياحي الجزء الثاني _ نظريات الاقتصاد الكلي واستخدامها في الاقتصاد السياحي ، مطبعة الكتاب ، العراق – بغداد ، 2014 .
3. امنة أبو حجر ، الجغرافية السياحية ، الطبعة الأولى ، دار أسامة للنشر والتوزيع ، عمان – الأردن ، 2011 .
4. بيج ستيفن ، إدارة السياحة ، ترجمة : د. خالد العامري ، الطبعة الأولى ، دار الفاروق للاستثمارات الثقافية ، القاهرة ، 2008 .
5. حميد عبد النبي الطائي ، أصول صناعة السياحة ، الطبعة الثانية ، دار اليازودي للنشر والتوزيع ، عمان – الأردن ، 2009 .
6. حميد عبدالنبي الطائي ، مدخل السياحة والسفر والطيران ، الطبعة الأولى ، الوراق للنشر والتوزيع ، عمان ، 2003 .
7. شاكر محمود عواد ، النقل النهري السياحي بين الواقع والمأمول ، دار الحارثي للطباعة ، المنصورة ، 2015 .
8. صلاح مهدي الزيايدي ، ضحى لعيبي السدخان ، جغرافية النقل والتجارة الدولية ، الطبعة الاولى ، مكتبة ومطبعة النباهة ، العراق ، 2019 .
9. طارق عبد الفتاح الشريعي ، اقتصاديات النقل السياحي ، مؤسسة حورس الدولية ، الإسكندرية ، 2011 .
10. محمد حسن النقاش ، صناعة الرحلات السياحية ، المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية ، 2014 .
11. مرزوق عايد القعيد واخرون ، مبادئ السياحة ، الطبعة الاولى ، اثناء للنشر والتوزيع ، الاردن ، 2011 ،
12. مصطفى يوسف كافي ، اقتصاديات النقل السياحي ، دار رسلان للطباعة والنشر ، سوريا – دمشق ، 2015 .
13. مصطفى يوسف كافي ، فلسفة اقتصاد السياحة والسفر ، الطبعة الأولى ، دار ومكتبة حامد للنشر والتوزيع ، عمان ، 2016 .
14. موفق عدنان الحميري ونبيل زعل الحوامدة ، الجغرافية السياحية في القرن الحادي والعشرون ، الطبعة الأولى ، دار حامد للنشر والتوزيع ، عمان – الأردن ، 2006 .
15. هاشم مرزوك الشمري واخرون ، استراتيجيات تعزيز القدرة التنافسية للموانئ في ظل الاقتصاديات الحديثة ، الطبعة الأولى ، دار الأيام للنشر والتوزيع ، عمان – الأردن ، 2014 .

ثانيا : الكتب الأجنبية

1. Charles R.Guilder and j.r.Brent Ritchie, Tourism, Principles, Practices, Philosophies, 11ed ,John Wiley & Sons ,Inc., New York, 2009 .
2. Chuck Y. Gee, International Tourism: A Global perspective, 1 ed , published by the World of tourism Organization, Madrid , Spain ,1997 .
3. Department For Local Government, Good practice Guide On Planning For Tourism, Grown Copyright, London, 2006 .
4. Victor Middleton & Jackie R. Clarke, Marketing In Travel and Tourism, 3 ed, Plant Tree, London, England,2001 .

ثالثا : المجلات والدوريات والتقارير

1. سلامة وفاء ، دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر ، مجلة البشائر الاقتصادية ، المجلد الخامس ، العدد 1 ، 2019.
2. مديرية إحصاء التجارة ، مسح الانفاق السياحي لسنة 2019 ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، وزارة التخطيط ، العراق ، 2020 .
3. مديرية إحصاء التجارة ، مسح الانفاق السياحي لسنة 2019 ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، وزارة التخطيط ، العراق ، 2020 .
4. مديرية إحصاء التجارة ، مسح الفنادق ومجمعات الايواء السياحي لسنة 2020 ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، وزارة التخطيط ، العراق ، 2021 .
5. مديرية إحصاء التجارة ، مسح منشآت الغذاء والمشروبات في العراق لسنة 2013 ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، وزارة التخطيط ، العراق ، 2014 .
6. مديرية إحصاء التجارة ، نتائج مسح شركات السفر والسياحة في القطاع الخاص لسنة 2013 ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، وزارة التخطيط ، العراق ، 2014 .
7. مديرية إحصاء النقل والاتصالات ، تقرير إحصاء نشاط النقل البري في القطاع العام للمسافرين والوفود والبضائع لسنة 2020 ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، وزارة التخطيط ، العراق ، 2021 .
8. مديرية إحصاء النقل والاتصالات ، تقرير إحصاء نشاط النقل الجوي في القطاع الحكومي و العام لسنة 2020 ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، وزارة التخطيط ، العراق ، 2021 .
9. مديرية إحصاء النقل والاتصالات ، تقرير إحصاء نشاط النقل المائي في القطاع العام لسنة 2020 ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، وزارة التخطيط ، العراق ، 2021 .
10. مديرية إحصاء النقل والاتصالات ، تقرير إحصاء نشاط سكك الحديد لسنة 2020 ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، وزارة التخطيط ، العراق ، 2021 .
11. هيثم ناعس ، أهمية قطاع النقل والسياحة ودورها في استثمار الموارد البشرية والاقتصادية وتنميتها في مدينة دمشق ومنطقة الزبداني ، مجلة جامعة دمشق / اتمجلد 26 ، العدد الاول والثاني ، 2009 .

SOURCES AND REFERENCES**First: Arabic books**

1. Ismail Al-Dabbagh and Elham Khudair Shuber, An Integrated Introduction to Tourism Investment and Finance, first edition, Ithraa for Publishing and Distribution, Jordan, 2015.
2. Ismail Muhammad Ali Al-Dabbagh and Elham Khudair Shuber, Tourism Economics Part Two - Macroeconomic Theories and Their Use in the Tourism Economy, Al-Kitab Press, Iraq - Baghdad, 2014.
3. Amna Abu Hajar, Geographical Tourism, first edition, Dar Osama for Publishing and Distribution, Amman - Jordan, 2011.
4. Page Stephen, Tourism Management, translated by: d. Khaled Al-Amri, first edition, Dar Al-Farouq for Cultural Investments, Cairo, 2008.
5. Hamid Abd al-Nabi al-Tai, The Origins of the Tourism Industry, second edition, Dar Al-Yazoudi for Publishing and Distribution, Amman - Jordan, 2009.
6. Hamid Abdul-Nabi Al-Tai, Introduction to Tourism, Travel and Aviation, first edition, Al-Warraq for Publishing and Distribution, Amman, 2003.
7. Shaker Mahmoud Awwad, Tourist River Transport between Reality and Hope, Dar Al-Harthy for Printing, Mansoura, 2015.
8. Salah Mahdi Al-Ziyadi, Duha Laibi Al-Sadkhan, Geography of Transport and International Trade, first edition, Al-Nabaha Library and Printing Press, Iraq, 2019.
9. Tarek Abdel-Fattah Al-Sharei, Economics of Tourist Transport, Horus International Foundation, Alexandria, 2011.
10. Mohamed Hassan El-Naqash, The Tourist Industry, Modern University Office, Alexandria, 2014.
11. Marzouq Ayed Al-Qaid and others, Principles of Tourism, first edition, Ithraa for Publishing and Distribution, Jordan, 2011.
12. Mustafa Youssef Kafi, Economics of Tourist Transport, Raslan House for Printing and Publishing, Syria - Damascus, 2015.
13. Mustafa Youssef Kafi, The Philosophy of Tourism and Travel Economy, first edition, Hamed House and Library for Publishing and Distribution, Amman, 2016.
14. Muwaffaq Adnan Al-Humairi and Nabil Zaal Al-Hawamdeh, Geography of Tourism in the Twenty-first Century, First Edition, Hamed Publishing and Distribution House, Amman - Jordan, 2006.
15. Hashem Marzouk Al-Shammari and others, Strategies to enhance the competitiveness of ports in light of modern economies, first edition, Dar Al-Ayyam for Publishing and Distribution, Amman - Jordan, 2014.

Second: foreign books

1. Charles R.Guilder and j.r.Brent Ritchie, Tourism, Principles, Practices, Philosophies, 11ed, John Wiley & Sons, Inc., New York, 2009 .
2. Chuck Y. Gee, International Tourism: A Global perspective, 1ed, published by the World of tourism Organization, Madrid, Spain, 1997.
3. Department For Local Government, Good practice Guide On Planning For Tourism, Grown Copyright, London, 2006.
4. Victor Middleton & Jackie R. Clarke, Marketing In Travel and Tourism, 3 ed, Plant Tree, London, England, 200 .

Third: Journals, periodicals and reports

1. Salama Wafa, The Role of the Transport Sector in Achieving Economic Development in Algeria, Al-Bashaer Economic Journal, Volume Five, Issue 1, 2019.
2. Directorate of Trade Statistics, Tourism Expenditure Survey 2019, Central Agency for Statistics and Information Technology, Ministry of Planning, Iraq, 2020.
3. Directorate of Trade Statistics, Tourism Expenditure Survey 2019, Central Agency for Statistics and Information Technology, Ministry of Planning, Iraq, 2020.
4. Directorate of Trade Statistics, Survey of Hotels and Tourist Accommodation Complexes for the year 2020, Central Agency for Statistics and Information Technology, Ministry of Planning, Iraq, 2021.

5. Directorate of Trade Statistics, Survey of Food and Beverage Establishments in Iraq for the Year 2013, Central Agency for Statistics and Information Technology, Ministry of Planning, Iraq, 2014.
6. Directorate of Trade Statistics, Results of a Survey of Travel and Tourism Companies in the Private Sector for the Year 2013, Central Agency for Statistics and Information Technology, Ministry of Planning, Iraq, 2014.
7. Directorate of Transportation and Communications Statistics, Land transport activity statistics report in the public sector for travelers, delegations and goods for the year 2020, Central Agency for Statistics and Information Technology, Ministry of Planning, Iraq, 2021.
8. Directorate of Transportation and Communications Statistics, Air transport activity statistics report in the government and public sector for the year 2020, Central Agency for Statistics and Information Technology, Ministry of Planning, Iraq, 2021.
9. Directorate of Transportation and Communications Statistics, Water transport activity statistics report in the public sector for the year 2020, Central Agency for Statistics and Information Technology, Ministry of Planning, Iraq, 2021.
10. Directorate of Transportation and Communications Statistics, Railway Activity Statistics Report for the year 2020, Central Agency for Statistics and Information Technology, Ministry of Planning, Iraq, 2021.
11. Haitham Naas, The Importance of the Transport and Tourism Sector and Their Role in Investing and Developing Human and Economic Resources in the City of Damascus and the Zabadani Region, Damascus University Journal/Volume 26, Issues One and Two, 2009.

