

الملخص

للملاحة الجوية العراقية دور كبير في الاقتصاد الوطني، إذ تدعم المطارات العراقية (بغداد، البصرة، النجف الأشرف، أربيل، السليمانية، الموصل) القطاعات المهمة في الدولة، وهي مراكز تجارية مهمة ورافد من روافد دعم ميزانية الدولة من خلال العوائد المالية التي تحصل عليها، كونها حلقة مترابطة مع جميع مؤسسات الدولة، وهي بذلك تؤدي دوراً مهماً في دعم الاقتصاد الوطني، ومن خلال تلك المراكز التجارية الحيوية يمكن تمويل جميع القطاعات الاقتصادية والمؤسسات العاملة بها، إذ تعود بالفائدة لجميع الدوائر الموجودة والساندة لوزارات الدولة داخل المطارات العراقية.

Abstract

Iraqi air traffic plays a major role in the national economy, as Iraqi airports (Baghdad, Basra, Najaf, Erbil, Sulaymaniyah, Mosul) support the important sectors of the country, which are important trading centers and a tributary of the State budget support through the financial returns they receive, being A coherent link with all state institutions, and thus plays an important role in supporting the national economy, and through those vital business centers, all economic sectors and their institutions can be financed, benefiting all existing and prevailing services of State ministries within airports.

المقدمة

يمتلك العراق عدة مطارات دولية مهمة لها الأثر الأكبر في دعم ميزانية الدولة، هي: (بغداد، البصرة، النجف الأشرف، أربيل، السليمانية، الموصل)، وتعد تلك المطارات مراكز تجارية مهمة، ورافد من روافد دعم ميزانية الدولة من خلال العوائد المالية التي تحصل عليها علي اعتبارها حلقة مترابطة مع جميع مؤسسات الدولة، وهي بذلك تؤدي دوراً كبيراً في دعم الاقتصاد الوطني، ومن خلال تلك المراكز التجارية الحيوية يمكن تمويل جميع القطاعات الاقتصادية والمؤسسات العاملة لديها، إذ تعود بالفائدة لجميع الدوائر الموجودة والساندة لوزارات الدولة داخل المطارات العراقية.

مشكلة البحث:-

تتلخص مشكلة البحث بالتساؤلات الآتية:-

١- هل للملاحة الجوية العراقية أهمية اقتصادية؟

٢- ما هو دور الملاحة الجوية العراقية في الاقتصاد الوطني؟

فرضية البحث:-

للملاحة الجوية العراقية أهمية كبيرة في دعمها للاقتصاد الوطني من خلال مزاوله النشاط التجاري عبر مطاراتها الدولية(بغداد، البصرة، النجف الأشرف، أربيل، السليمانية، الموصل)، ومع كافة دول العالم العربية والأجنبية.

هدف البحث:-

تهدف الدراسة إلى بيان الأهمية الاقتصادية للملاحة الجوية العراقية ودورها في دعم ميزانية الدولة.

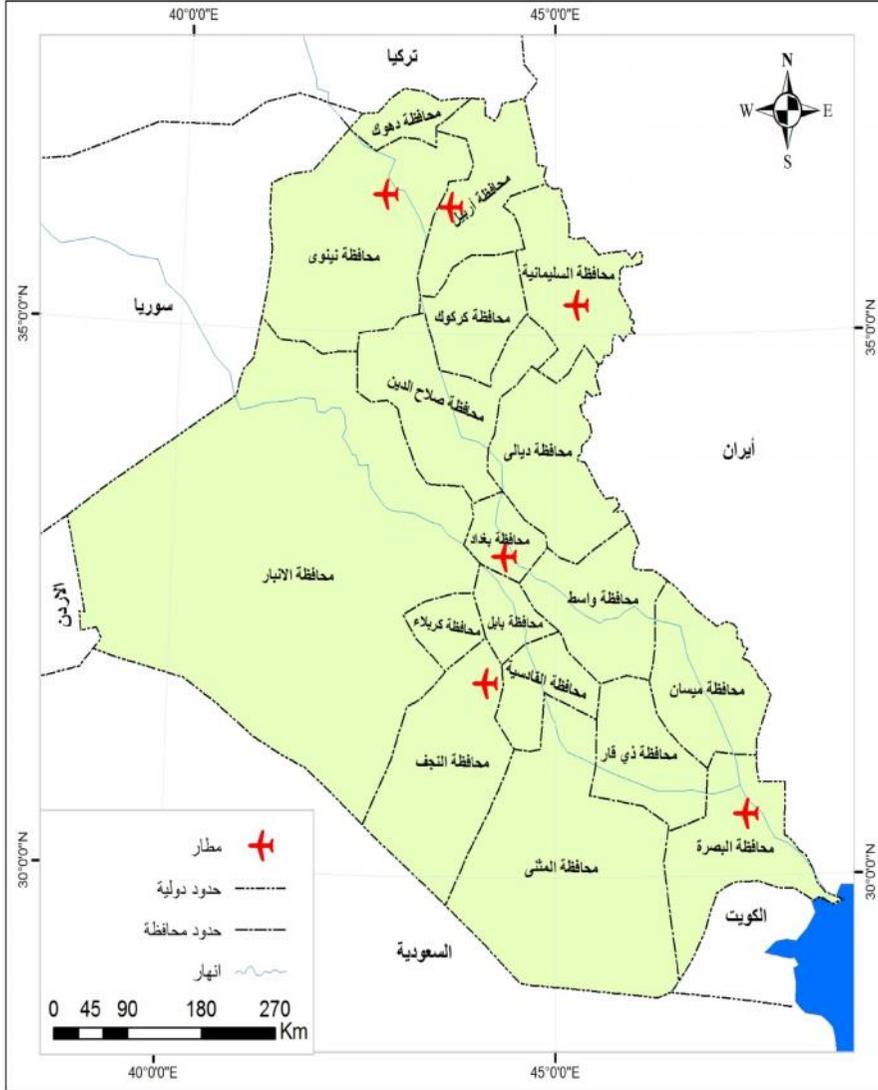
أهمية الدراسة:-

للملاحة الجوية العراقية أهمية اقتصادية، إذ تسهم مساهمة فعالة في رفق ميزانية الدولة.

الحدود الزمانية والمكانية للبحث:-

حدد البحث المدة الزمنية بعام ٢٠١٧، أما الحدود المكانية التي تضمنها البحث فهي المطارات العراقية المدنية الرئيسة.خريطة(١)

خريطة (١) مطارات العراق للمدة (٢٠٠٣-٢٠١٧)



المصدر: بالاعتماد على أطلس العراق والمحافظات الإدارية، بغداد، ٢٠١٧، ص ٦٨.

أولاً- الإيرادات المالية للملاحة الجوية العراقية:

للملاحة الجوية العراقية دور كبير في دعم الاقتصاد الوطني، ورغد ميزانية الدولة بالإيرادات المالية التي تحققها من خلال رسوم تحليق الطائرات في الأجواء العراقية واستخدام المجال الجوي العراقي، ويقصد به الفضاء الذي يعلو ذلك البلد، وهي الطبقات التي تعلو الحدود الأرضية اليابسة والمائية لذلك البلد، وتعد ضمن سيادته، وقد عملت سلطات الطيران على تنظيم الاتفاقيات حول استخدام الأجواء بين البلدان المتعاقدة ضمن آلية متفق عليها مسبقاً وتشرف على تنفيذها المنظمات والاتحادات الدولية المختصة بالطيران المدني الدولي، ويكون ذلك بمقابل وحسب الاتفاقيات^(١)، لذا تعد إيرادات ورسوم المطارات ورسوم الملاحة الجوية والرسوم الأخرى هي المحرك الرئيسي والأساسي لتطوير وتنمية الطيران المدني^(٢)، فأبي طائرة تعبر أجواء أية دولة أخرى تكون ملزمة بدفع رسوم خدمات الملاحة الجوية التي تقدم لها أثناء العبور، ويذهب ربع هذه الرسوم إلى سلطة الطيران المدني باعتبارها الجهة المزودة لخدمات الملاحة الجوية عبر مراكز خدمات المراقبة الجوية التابعة لها، وتحسب هذه الرسوم بناءً على وزن الطائرة، والمسافة التي تقطعها في أجواء البلد^(٣)، وحددت سلطة الطيران المدني العراقي استخدام السعر الثابت لكافة أنواع الطائرات ولمختلف أحجامها بمبلغ (٣٧٥) دولار أمريكي للعبور مرة واحدة فقط^(٤).

يتضح من الجدول (١) والشكل (١) إيرادات المجال الجوي العراقي للمدة (٢٠٠٤-٢٠١٧)، أنها لم تكن على وتيرة واحدة، وأخذت النسب تتراوح ما

بين الارتفاع والانخفاض، إذ بلغت في عام ٢٠٠٤ (١٧٣٥٤٥٦) مليون دولار ونسبة (٠,٠١%)، والتي كانت أقل الإيرادات بسبب عدم الاستقرار السياسي والأمني في البلد، وبعدها بدأت تتحسن الظروف الأمنية والسياسية، إذ كانت بداية للثقة عند شركات الطيران، وحتى بدأت ترتفع عام بعد عام، إلا أنها انخفضت عام ٢٠٠٨، إذ بلغت (٤٥٨٤٢١٥) مليون دولار ونسبة بلغت (٠,٠٣%)، بسبب العمليات العسكرية في المنطقة الجنوبية، وبعدها استمرت بالارتفاع، بسبب الاستقرار الأمني النسبي، وقد تسلم العراق سلطة الطيران المدني والسيطرة على الأجواء العراقية بصورة كاملة في شهر آب من عام ٢٠٠٩ والتي بلغت (٤٧٥٩٧٦٠٨) مليون دولار ونسبة (٠,٠٣٥%)، وهذا يوضح أهمية استغلال الأجواء كمورد ممكن أن يكون أفضل إذا ماتم الاهتمام به وإدارته واستغلاله بصورة فنية وتقنية عالية، ويمكن ملاحظة الهبوط في الواردات خلال عامي (٢٠١٤ - ٢٠١٥)، والتي بلغت (٣٧٧٢٧٦٢٥ ، ٣٧٩٢٢٥٤١) مليون دولار على التوالي، ونسبة محققة (٠,٢٧% ، ٠,٢٨%) لكل منهما، وكان ذلك بسبب تردي الأوضاع الأمنية في المنطقة الشمالية الغربية.

جدول (١) الإيرادات المتحققة للمجال الجوي العراقي للمدة (٢٠٠٤ - ٢٠١٧)

السنة	الإيرادات (دولار) (*)	%
٢٠٠٤	١٧٣٥٤٥٦	٠,٠١
٢٠٠٥	٢٥٣٦٤٦٠	٠,٠٢
٢٠٠٦	٦٢٦٩٦٤٣	٠,٠٥
٢٠٠٧	٨١٦٩٣٦١	٠,٠٦
٢٠٠٨	٤٥٨٤٢١٥	٠,٠٣
٢٠٠٩	٢٩٢٥٨٨٦٢	٠,٢١
٢٠١٠	٢٧٢١٥٤٢٤	٠,٢٠
٢٠١١	٣٤٠٧٩٩٩٨	٠,٢٥
٢٠١٢	٤٣٢٨٥٩٠٧	٠,٣١
٢٠١٣	٤٧٥٩٧٦٠٨	٠,٣٥
٢٠١٤	٣٧٧٢٧٦٢٥	٠,٢٧
٢٠١٥	٣٧٩٢٢٥٤١	٠,٢٨
٢٠١٦	٤٩٥٦٨٩١٤٥٨	٣٥,٩٦
٢٠١٧	٨٥٤٦٦٢٧٨٨٨	٦٢,٠٠
المجموع	١٣٧٨٣٩٠٢٤٤٦	١٠٠,٠٠

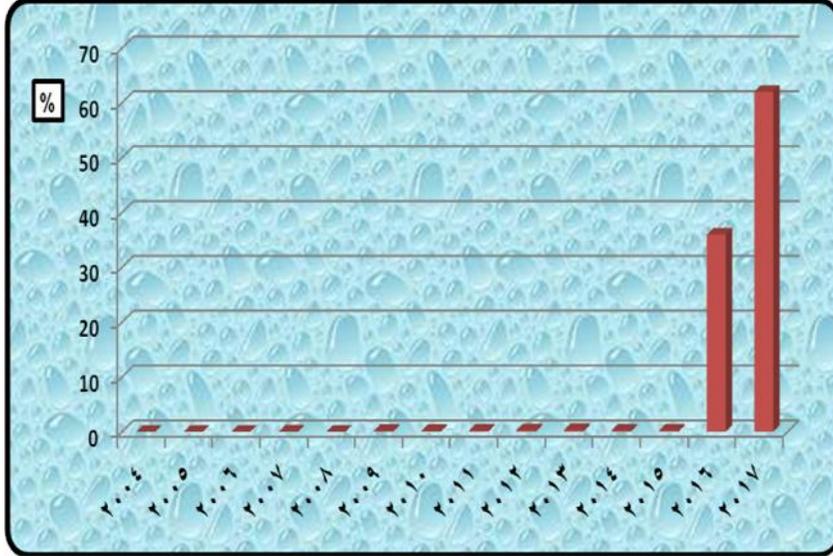
المصدر: اعتماداً على:-

١- المنشأة العامة للطيران المدني العراقي، القسم المالي، وحدة أجور استخدام

المجال الجوي العراقي، ٢٠١٧.

(*) الإيرادات المشار إليها عدا إيرادات (أجور الرحلات العابرة) كانت فقط لمطارات بغداد والبصرة والموصل، فضلا عن أن إيرادات مطار الموصل شبه معدومة، أما عن مطار النجف الأشرف فهو مستثمر لشركة خاصة، وعائداته تصب في ريع المحافظة، أما عن مطاري اربيل والسليمانية فهما تحت إشراف وإدارة الإقليم وليس للطيران المدني، أي تدخل بخصوص نوع وجباية وعائدية الإيرادات لتلك المطارات الثلاثة. للمزيد ينظر: سامي هاشم فالح الساعدي، أنس عبد الرضا، المردودات الاقتصادية للطيران المدني في العراق للمدة (٢٠٠٣-٢٠١٤)، مجلة الكوت للعلوم الاقتصادية والإدارية، جامعة واسط، العدد (٢٨)، الجزء الثالث، ٢٠١٨، ص ٣٢.

شكل (١) التوزيع النسبي للإيرادات المتحققة للمجال الجوي العراقي للمدة (٢٠٠٤-٢٠١٧)



المصدر - جدول (١).

وتصريحات الحكومة الامريكية بخطورة الاجواء العراقية، بسبب تصاعد العمليات العسكرية في الوضع ما بعد حزيران ٢٠١٤، مما أدى إلى انسحاب شركات الطيران، وتوجيه رحلاتهم عبر إيران والسعودية^(٥)، إلا أن إيرادات المجال الجوي العراقي عادت بالارتفاع في عام ٢٠١٦ لتصل إلى (٤٩٥٦٨٩١٤٥٨) مليون دولار وبنسبة (٣٥,٩٦%)، إلا أنها بلغت ذروتها في عام ٢٠١٧ ووصلت (٨٥٤٦٦٢٧٨٨٨) مليون دولار، محققة نسبة بلغت (٦٢,٠٠%)، ويعزى سبب ذلك إلى استقرار الوضع الأمني والسياسي في العراق بعد القضاء على التنظيم الإرهابي (داعش)، إذ ارتفعت حركة النقل الجوي التجاري وعادت الثقة إلى قطاع الطيران.

ثانياً- رفع معدلات العمالة

يعد العنصر البشري الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل، لما تتطلبه العملية من جهد بشري في إنجاز مهامها، ولا تقتصر عملية النقل على قائد المركبة، بل تتناول جوانب مختلفة ومتعددة، كمساعدي السواق والمضيفين، وموظفي إدارة وميكانيكين، وعمال صيانة وخدمات، ومنفذي مشاريع النقل، ومهندسين بمختلف الاختصاصات، وإن توفير ملاكات بشرية كافية للإيفاء بمتطلبات التطور الحاصل في قطاع النقل باعتبار أن الزيادة في مهام هذا القطاع يستوجب أن تقابلها زيادة في العنصر البشري، وهذا يعني توفير فرص عمل كثيرة لمختلف الاختصاصات^(٦).

إن قطاع النقل الجوي يقوم بتوفير فرص توظيف داخل القطاع مباشرة بالاعتماد على علاقات الترابط مع القطاعات الاقتصادية الأخرى، التي يرتبط نشاطها مع النقل الجوي، ومن ثم التخفيض من نسبة البطالة^(٧)، وتتشكل القوى العاملة في مؤسسات النقل الجوي بصفة عامة من عدد من الأفراد الذين يمارسون نشاطهم داخل إطار واسع من مختلف المهارات، وتضم بذلك جميع العاملين ابتداءً من الطيارين حتى عمال نظافة الطائرات، إذ أن نجاح القوى العاملة في القيام بمهامها يعتمد على هيكلها ومستوى مهارتها، ووعيها الفني والاقتصادي، وكفاءة التنظيم الإداري الذي يكفل دفع تحرك القوى العاملة في الخطوط السليمة لعمليات الإنتاج والتسويق^(٨).

لذا فأنشطة الملاحة الجوية خدمة كثيفة رأس المال البشري(العمل الماهر)، إذ تتطلب أعداداً كثيرة من العمال والفنيين المهرة بل والمهندسين والخبراء في أنشطة النقل الجوي المختلفة، لذا نجد أن كل خط ملاحى جوي يقوم

بتوظيف وتشغيل أعداد كبيرة جداً من الطيارين والمختصين في تقديم خدمات الطيران وأن أكثر من ثلث العوائد والإيرادات المتولدة كل يوم في خطوط الطيران المختلفة، وأنشطة الملاحة الجوية تذهب في صورة أجور ومرتبات للعاملين لديها، كما أن تكاليف العمالة في هذا النشاط تفوق كثيراً تكاليف العمالة لأيئة صناعة خدمية أو سلعية أخرى^(٩)، ويوضح الجدول (٢) والشكل (٢) هيكل القوى العاملة في الملاحة الجوية العراقية، ومدى كفاءتها من حيث طبيعة العمل والجنس، إذ يظهر التباين في أعداد العاملين خلال عام ٢٠١٧، حيث ترتفع أعداد الذكور بالنسبة للإناث سواء كانت في المنشأة العامة للطيران المدني العراقي أو في الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية، إذ بلغ عدد الذكور في المنشأة العامة للطيران المدني (١٥٣٥)، فيما بلغ عدد الإناث (٥١٧)، أما بالنسبة للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية، فقد بلغ عدد الذكور (٢٢٦٣)، في حين بلغ عدد الإناث (٨٠٧)، أما من حيث طبيعة العمل فقد ارتفعت أعداد العاملين في الأقسام الفنية، وبلغت (١٢٤٢) فني في المنشأة العامة للطيران المدني، في حين ارتفع عدد العاملين في الأقسام الإدارية بالنسبة للعاملين في الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية وبلغ عددهم (١٣٩٣) إداري، ومن دراسة هيكل القوى العاملة في الملاحة الجوية حسب طبيعة العمل والجنس لعام ٢٠١٧ بلغ مجموع العاملين (٥١٢٢) عاملاً، وضم قطاع العاملين في الأقسام.

جدول (٢) هيكل القوى العاملة في الملاحة الجوية العراقية حسب طبيعة العمل والجنس لعام

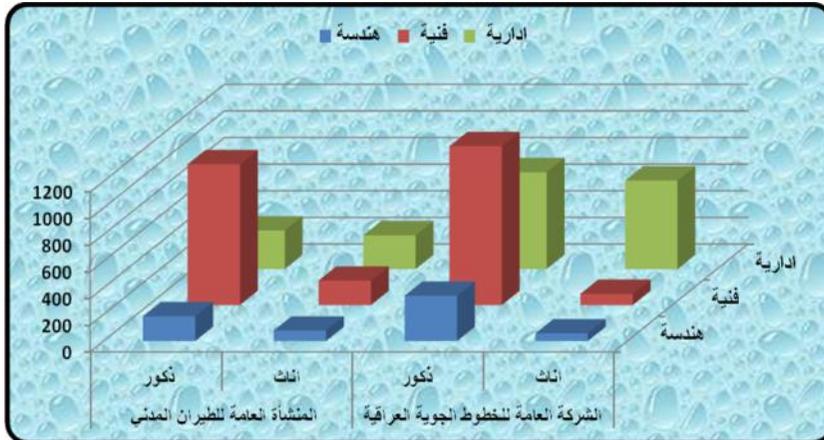
٢٠١٧

المجموع	الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية		المنشأة العامة للطيران المدني		الشهادة
	إناث	ذكور	إناث	ذكور	
٦٦٤	٥٨	٣٤١	٧٩	١٨٦	هندسة
٢٥٢٠	٨٤	١١٩٤	١٨٤	١٠٥٨	فنية
١٩٣٨	٦٦٥	٧٢٨	٢٥٤	٢٩١	إدارية
٥١٢٢	٨٠٧	٢٢٦٣	٥١٧	١٥٣٥	المجموع

المصدر: اعتمادا على - وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، إحصاء نشاط النقل الجوي في القطاع الحكومي للعام، ٢٠١٧، ص ٤٦.

شكل (٢) هيكل القوى العاملة في الملاحة الجوية العراقية حسب طبيعة العمل والجنس

عام ٢٠١٧



المصدر: جدول (٢).

الفنية أكبر عدد من العاملين، وبلغ عددهم (٢٥٢٠) فنيا، ثم عدد العاملين في الأقسام الإدارية بلغ عددهم (١٩٣٨) إداريا، في حين كان أقل عدد من العاملين في الأقسام الهندسية، وبلغ عددهم (٦٦٤) هندسيا.

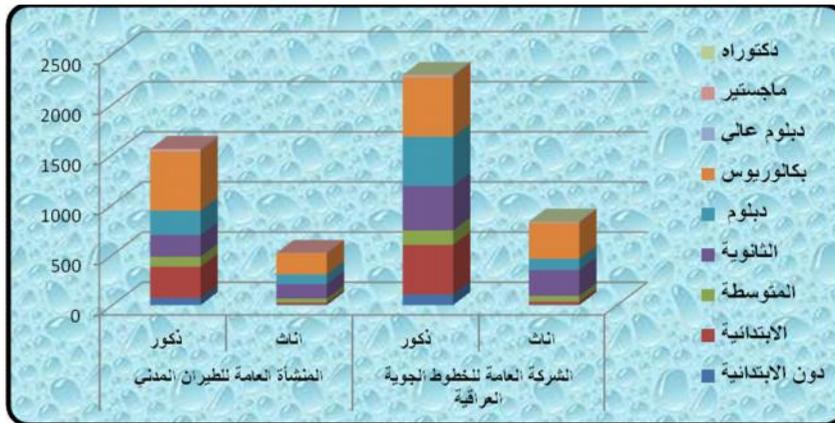
يوضح الجدول (٣) والشكل (٣) عدد العاملين في قطاع النقل الجوي العراقي حسب المستوى التعليمي والجنس، إذ أن هيكل القوى العاملة في محيط الملاحة الجوية العراقية يختلف من مؤسسة إلى أخرى تبعاً لهيكل أسطولها الجوي وخصائص طراز الطائرات المستخدمة وظروف تشغيلها، إلا أنه يمكن -مع ذلك- الاستهداء بمجموع القوى العاملة في الأقسام الهندسية من ناحية، والعاملين في الأقسام الفنية والإدارية من ناحية أخرى، إذ أن له تأثيراً مباشراً على معدل استغلال كل من الأسطول الجوي، وشبكة الطرق الجوية المتاحة، وأن ارتفاع نسبة العاملين في الأقسام الفنية والإدارية خاصة يسهم بشكل فعال في تطوير وتوسيع فرص العمل في البلاد، لأن هذه الصناعة تعتمد في إنتاجها أولاً على الأيدي العاملة^(١).

جدول (٣) عدد العاملين في نشاط النقل الجوي العراقي حسب المستوى التعليمي والجنس لعام ٢٠١٧

الشهادة	المنشأة العامة للطيران المدني		الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية	
	ذكور	إناث	ذكور	إناث
دون الابتدائية	٧٣	٥	١٠٦	٤
الابتدائية	٣١٠	٢٠	٤٩٥	٣٠
المتوسطة	١٠٠	٤٠	١٤٣	٥٧
الثانوية	٢١٧	١٤٥	٤٤٤	٢٦٠
دبلوم	٢٤٤	٩٦	٤٩٢	١١٠
بكالوريوس	٥٨٦	٢٠٩	٥٩١	٣٥٨
دبلوم عالي	٥	٠	٤	٢
ماجستير	٢٣	٥	٢٠	١١
دكتوراه	٠	٠	١	٠
المجموع	١٥٥٨	٥٢٠	٢٢٩٦	٨٣٢

المصدر: بالاعتماد على: وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، إحصاء نشاط النقل الجوي في القطاع الحكومي والعام، ٢٠١٧، ص ٤٣.

شكل (٣) عدد العاملين في نشاط النقل الجوي العراقي حسب المستوى التعليمي والجنس لعام ٢٠١٧



المصدر - جدول (٣).

ثالثاً- تنشيط وتنمية قطاع السياحة.

يتميز قطاع النقل الجوي بوجود علاقات وطيدة مع الأنشطة الاقتصادية الأخرى وبصفة خاصة نشاط السياحة، وذلك يبدو واضحاً من خلال الآتي:-

- ١- ارتفاع معدلات العمالة في شركات الطيران لتقديم خدمات السياحة.
- ٢- توفير وانتظام خدمات هذا النوع من النقل وتحسين مستوى الخدمة نفسها ، كلها عوامل تساعد في زيادة الجذب السياحي خاصة في الدول التي لها نشاط سياحي كبير.

٣- تزايد الطلب (المحلي والدولي) على خدمات السياحة في أية دولة، يترتب عليه زيادة معدلات التشغيل في قطاع النقل الجوي، ومن ثم ضرورة إيجاد قدر كافي من التنسيق بين تخطيط النقل الجوي وتخطيط السياحة^(١١).

وتعد السياحة جزءاً هاماً من النشاط الاقتصادي المعاصر في الدول النامية والمتقدمة، بما حققته السياحة من نمواً ملحوظاً اعتباراً من عقود الستينيات والسبعينيات والثمانينيات من القرن التاسع عشر، مستفيدة من ميزة التنافس بين الدول، فلنقل بين المدن دور في إمكانية الحصول على مقومات التطور الاقتصادي والاجتماعي والثقافي من خلال توظيف موارد متعددة، وقد تكون هذه الموارد زراعية أو تجارية أو صناعية، وتدخل السياحة ضمن الموارد الصناعية، إذ يطلق عليها تسمية السياحة^(١٢).

تتنوع السياحة في العراق، وذلك لما له من موروث حضاري ضخم يمتد إلى كأثر من سبعة آلاف سنة، ويشكل مصدراً سياحياً هائلاً سواء بما كرمه الله سبحانه وتعالى باحتضانه لعدد من مرآقد أهل بيت النبوة(صلوات الله وسلامه

عليهم)، أو بخيرات طبيعية تتمثل بالأراضي الخصبة، ومصادر المياه العذبة تتقدمها مياه الرافدين (دجلة - الفرات)، وغيرها من المصادر وبخاصة في شمال العراق، إذ تكثر الينابيع والشلالات، أو بما اختزنه الموروث الشعبي من الحضارات القديمة التي تعاقبت على أرضه^(١٣)، وتقسّم السياحة في العراق إلى الأنواع الآتية:-

١- السياحة البيئية أو الطبيعية: يتمتع العراق بالعديد من الموارد الطبيعية التي منها المصايف المنتشرة في عموم المناطق الشمالية، والأهوار في الجنوب والبحيرات والمياه المعدنية وغيرها.

٢- السياحة الدينية: وهي إحدى أنواع السياحة وكانت من الدواعي المبكرة للسفر الذي يشمل أمور الحج وزيارة الأماكن المقدسة، إذ يهتم معظم سكان الكرة الأرضية بهذا الجانب وخاصة العالم الإسلامي^(١٤)، إذ يقع العراق بالنسبة للوطن العربي في الجزء الشمالي الشرقي، ويطل على الحدود الشرقية له، كما يحتل الركن الغربي من قارة آسيا، وبهذا يعد موقع العراق موقعاً وسيطاً بين أقطار الخليج العربي من جهة، والأقطار المطلة على البحر المتوسط من جهة أخرى وبعد حلقة الوصل بين القارات الثلاث آسيا وأوروبا وأفريقيا (العالم القديم)، وتتأخم العراق أربع دول عربية هي: (الأردن، سوريا، السعودية، الكويت)، ودولتان غير عربيتان هما إيران وتركيا، ويرتبط مع هذه الدول بعلاقات تاريخية وحضارية واقتصادية، وكان وجود طرق النقل المختلفة (البرية، البحرية، الجوية) يعزز هذه العلاقات على مرّ الأزمنة، وقد شكلت هذه الدول مصدراً أساسياً ومهماً للسياح

وخاصة أقطار الخليج العربي، إذ كان يعبر العراق ويزوره سنوياً مئات الآلاف من المواطنين العرب ذهاباً وإياباً، وبالنظر إلى الأسواق السياحية على الصعيد الدولي والتي هي حسب الموقع الجغرافي (أوروبا، الولايات المتحدة، اليابان)، وعلى الصعيد العربي والإقليمي (أقطار الخليج العربي، الهند، باكستان، إيران)، كما نجد أن مجموع السياح الأوروبيين الذين يزورون إيطاليا ويوغسلافيا السابقة واليونان وتركيا، ثم سوريا ولبنان يشكلون أهمية للعراق إذا ما تابعت هذه الموجات مع الزمن ومدت خط سيرها إلى الهند وباكستان، باعتبار أنه يمكن للعراق اجتذابها لزيارته، وكذلك بإمكان العراق اجتذاب قسم من هذه الموجات الذاهبة إلى تونس ومصر والأردن، وبالنسبة لموجات السياح القادمين من أمريكا الشمالية واليابان فيمكن للعراق اجتذاب قسم منها لزيارة المواقع الأثرية فيه والتي يهتم بها السياح حول العالم، أما موجات السياح من الدول الخليجية والإسلامية هي فعلاً موضع اهتمام العراق لزيارة العتبات المقدسة في النجف وكربلاء والكاظمية، أو لأغراض الاصطياف في شمال البلاد، إن هذه العوامل الموقعية تخلق دوراً هاماً للعراق لينافس دول المنطقة، لما يمتاز به من عوامل جذب سياحية وتنسيق التعاون مع الدول المجاورة لكي يتبادل معها المجاميع السياحية والمنفعة في الإطار السياحي الإقليمي والدولي^(١٥)، ويحظى النقل الجوي بمكانة رئيسية عند السياح باعتباره يعد أحد وسائل النقل تطوراً، وبدلاً من أن يقضي السائح جزءاً كبيراً من رحلته على وسيلة النقل بحراً ويراً فإنه يمضي وقته في الاستمتاع بالراحة ذاتها على حساب الزمن المتوافر في الانتقال، ويتميز السفر جواً عن غيره من وسائل النقل

بدرجة الأمان والسرعة والراحة^(١٦)، وللملاحة الجوية العراقية دوراً هاماً في ذلك كونها إحدى المكونات الرئيسية في صناعة السياحة، إذ يصل أكثر من نصف السياح الذين يعبرون الحدود في جميع أنحاء العالم كل عام إلى وجهاتهم جواً جدول(٤) وشكل(٤)، إذ يحتل مطار النجف الأشرف المرتبة الأولى في عدد الرحلات الجوية لعام ٢٠١٧ وبلغ عددها (٢٤٦٥٤) رحلة، محققة نسبة (٣٥،٤%)، وبلغ عدد السياح (٣١٤١٤٨٢) سائحاً وبنسبة بلغت (٣٩،٤%)، في حين بلغت الإيرادات المتحققة لمطار النجف الأشرف الدولي (١٠٠،٧) مليون دولار وبنسبة (٢٨%)، إذ يمتاز المطار برحلاته الدولية الوافدة من مختلف دول العالم، لغرض أداء مراسيم الزيارة لمراقد الأولياء الصالحين، ومن جانب آخر انعكست خدمات الرحلات الجوية ليس على سكان النجف الأشرف فحسب وإنما شملت محافظات عراقية أخرى، وفي مقدمتها محافظة كربلاء المقدسة التي تمتاز بمقومات الجذب السياحي، فضلاً عن مناسباتها الدينية، مما جعل مطار النجف الأشرف الدولي محطة انتقال عالمية لكافة دول العالم الإسلامي أو غير الإسلامي^(١٧).

جدول (٤) أعداد الرحلات والسياح وإيرادات الملاحة الجوية العراقية لعام ٢٠١٧

المطارات	عدد الرحلات	%	عدد السياح (بالالف)	%	الإيرادات (مليون دولار)	%
مطار بغداد الدولي	٢٣٨٥٧	٣٤,٣	٢٨٧١١٩٤	٣٦,١	٩٩,٢	٢٧,٥
مطار البصرة الدولي	٦٧٣٦	٩,٧	٥٨٨٨١١	٧,٤	٣١,٣	٨,٧
مطار النجف الدولي	٢٤٦٥٤	٣٥,٤	٣١٤١٤٨٢	٣٩,٥	١٠٠,٧	٢٨,٠
مطار أربيل الدولي	٩٥٣٩	١٣,٧	١٠٢٣٠٢٨	١٢,٩	٩٨,٩	٢٧,٥
مطار السليمانية الدولي	٤٨٥٦	٧,٠	٣٢٨٩٣٢	٤,١	٣٠	٨,٣
مطار الموصل الدولي	---	---	---	---	---	---
المجموع	٦٩٦٤٢	١٠٠,٠	٧٩٥٣٤٤٧	١٠٠	٣٦٠,١	١٠٠,٠

المصدر: اعتماداً على:-

- ١- سلطة الطيران المدني العراقي، بغداد، بيانات غير منشورة، ٢٠١٧.
- ٢- جمهورية العراق، وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية السنوية، ٢٠١٧، ص ١٠.

جدول (٤) التوزيع النسبي لأعداد الرحلات والسياح وإيرادات الملاحة الجوية العراقية لعام

٢٠١٧



المصدر: جدول (٤).

إن ازدهار صناعة السياحة والترويج في مدينة النجف الأشرف بصورة خاصة، والعراق بصورة عامة يرتبط بتقدم النقل الجوي، ولا يمكن للمواقع السياحية أن تكون أكثر جذباً للسياح طالما لا تتوفر لها إمكانية الوصول، بغض النظر عما تقدمه من تسهيلات وخدمات، وتؤثر وسائل النقل السريعة والمريحة على السياحة، ويتمتع العراق بالكثير من مواقع الجذب السياحي المتنوعة سواء كانت هذه المواقع ذات وظيفة دينية أثرية طبيعية أو تاريخية، فضلا عن الأنماط السياحية الأخرى^(١٨). أما مطار بغداد الدولي فيحتل المرتبة الثانية في عدد الرحلات الجوية والبالغة (٢٣٨٥٧) رحلة، وبنسبة (٣٤,٣%)، وبلغ عدد السياح (٢٨٧١١٩٤) سائحاً وبنسبة (٣٦,١%) ، في حين بلغت الإيرادات المتحققة من مطار بغداد الدولي (٩٩,٢) مليون دولار وبنسبة بلغت

(٢٧,٥%)، ولقد أدت السياحة الدولية الراهنة إلى تزايد سريع ومطرّد في النقل الجوي، وساعدت على تزايد أعداد السياح في العالم لزيادة المراقّد الدينية والأماكن الأثرية المنتشرة، الأمر الذي جعل قطاع السياحة قطاعاً اقتصادياً هاماً^(١٩).

واحتل مطار أربيل الدولي المرتبة الثالثة، وبلغ عدد الرحلات الجوية (٩٥٣٩) رحلة وبنسبة بلغت (١٣,٧%)، في حين بلغ عدد السياح (١٠٢٣٠٢٨) سائحاً وبنسبة بلغت (١٢,٩%)، وبلغت الإيرادات المتحققة من مطار أربيل الدولي (٩٨,٩) مليون دولار وبنسبة بلغت (٢٧,٥%)، إذ تعد السياحة من أكثر الصناعات نمواً في العالم، فقد أصبحت من أهم القطاعات في التجارة الدولية، إذ أن السياحة من منظور اقتصادي هي قطاع إنتاجي له دور مهم في زيادة الدخل القومي، وتحسين ميزان المدفوعات، ومصدراً للعملة الصعبة، وفرصة لتشغيل الأيدي العاملة، وهدفاً لتحقيق برامج التنمية، إذ تعد عاملاً جاذباً للسياح وإشباع رغباتهم من حيث زيارة الأماكن الطبيعية المختلفة والتعرف على تضاريسها وعلى نباتاتها والحياة الفطرية، فضلاً عن زيارة المجتمعات والتعرف على عاداتها وتقاليدها^(٢٠).

أما في مطار البصرة الدولي فبلغت عدد الرحلات الجوية (٦٧٣٦) رحلة وبنسبة (٩,٧%)، ووصل عدد السياح (٥٨٨٨١١) سائحاً وبنسبة محققة (٧,٤%)، وبلغت إيراداته (٣١,٣%) مليون دولار وبنسبة (٨,٧%)، في حين بلغت عدد الرحلات الجوية لمطار السليمانية الدولي (٤٨٥٦) رحلة وبنسبة محققة (٧%)، وبلغ عدد السياح (٣٢٨٩٣٢) سائحاً وشكلت نسبة بلغت (٤,١%)، فيما بلغت إيرادات مطار السليمانية (٣٠) مليون دولار محققة نسبة (٨,٣%).

تكتسب التنمية السياحية أهمية متزايدة، نظراً للدور الهام والبارز الذي تؤديه في نمو اقتصاديات معظم الدول، كونها تؤمن موارد مالية إضافية للسكان، إذ تعد صادرات غير منظورة وعنصراً أساسياً من عناصر النشاط الاقتصادي، وترتبط بالتنمية الاقتصادية ارتباطاً كبيراً، وتعمل على حلّ بعض المشكلات الاقتصادية المتمثلة بالفقر والبطالة والتي تساعد التنمية السياحية على تخفيضها عن طريق إيجاد فرص العمل، كما يمكن تعريفها على أنها الدور الذي يمكن أن يؤديه النشاط السياحي في نمو الاقتصاد الوطني من حيث تحسين وزيادة موارد الدولة من العملات الأجنبية والمحلية، وخلق فرص العمل والزيادة في التوسع العمراني عن طريق تطوير البنى التحتية^(٢١)، لأنها تلبي حاجات ورغبات الأعداد المتزايدة من السياح، والذي يتطلب بضرورة تطوير وإضافة بنى تحتية جديدة، ويمكن أن يتم ذلك عن طريق الاستثمارات الخارجية، وتوسيع قاعدة الاستثمار فيها، وتفعيل النشاطات الاقتصادية المتمثلة بوسائل النقل وإنشاء المطارات^(٢٢).

لذا يعد النقل الجوي أحد الأسباب المهمة لازدهار السياحة في أي بلد وبواسطته يتم توفير متطلبات أنشطة السياحة والترويج في المكان المقصود، بما يعني أن النقل الجوي يمثل القاعدة الرئيسية للسياحة ورواجها، ويعبر أيضاً عن درجة التقدم والحضارة ومؤشر على مدى الرقي الاقتصادي للبلد^(٢٣)، إذ له دور هام في ظهور كثير من الدول على خريطة العالم السياحية، ومن أهم مظاهر التطور في وسائل النقل الجوي الآتي:

- ١- ظهور الطائرات ذات المحركات النفاثة.
- ٢- ظهور الطائرات السريعة الضخمة التي تحمل أعداداً كبيرة.

- ٣- إنشاء كثير من المطارات الدولية المتطورة ، مما أدى إلى تنشيط الحركة السياحية.
- ٤- استخدام الوسائل الآلية الحديثة في المراحل المختلفة، لإنهاء إجراءات السفر، وقدم ركاب الطائرات بالمطارات.
- ٥- ظهور الرحلات الخاصة ومنافستها للرحلات المنتظمة.
- ٦- إدخال نظم الأسعار المنخفضة على تذاكر السفر بالطائرات(المرحلة الشاملة)، وغيرها من الأنظمة التي ساعدت على تطوير حركة النقل الجوي، والحركة السياحية الدولية^(٢٤).

رابعاً- الشحن الجوي

على الرغم من ارتفاع تكلفة النقل الجوي سواء كان ذلك بالنسبة لنقل البضائع أو إعاقة متوسطي الدخل على الاستمتاع بهذه الوسيلة، نظراً لارتفاع أسعارها بالنسبة لمتوسط دخلهم إلا أنه رغم ذلك فإن نقل بعض السلع لا يمكن أن يحدث إلا بواسطة الطائرات، فسلع الرفاهية **article of astination** المستوردة لا يمكن أن تنقل إلا بالطائرات، نظراً لاحتمال تعرضها للتلف في أية وسيلة أخرى، كذلك نقل الزهور والأدوية والفواكه الطازجة لا يمكن أن تتحقق إلا من خلال وسيلة نقل سريعة تحقق هذا الطلب^(٢٥)، ويتميز النقل الجوي للبضائع بالعديد من المميزات وهي الآتي^(٢٦):

- ١-نقل البضائع لا يعرف نظام توقف مؤقت كما في نقل الأفراد، إذ يكون من الصعب تغيير الطائرة في مكان معين، لأن هذا التغيير يتطلب تغيير أماكن التبريد والتخزين الخاصة بكل طائرة.

٢- تبذل شركات الطيران الخاصة بشحن البضائع جهداً كبيراً، إذ أنها تعمل على كسب رضا الشاحن والمحافظة عليه حتى يكون عميلاً للشركة.

٣- استقرار العرف الجوي على نقل البضائع ليلاً، كما أنها لا تحتاج إلى عناية فائقة كما في الأفراد إلا إذا كانت تتأثر بدرجات الحرارة أو تكون حساسة مثل كونها قابلة للكسر، فالشحن الجوي عبارة عن شيء أو مادة أو قطعة أو قطع متعددة تنقل جواً على متن الطائرة بموجب حافظة بناء على عقد مبرم بين الناقل المرسل والمستلم، ويتميز الشحن الجوي بوصفه أسرع وأسلم أنواع الشحن المستخدمة خاصة في حالة السلع القيمة والثمينة أو السريعة التلف، وتحتوي حافظة الشحن على بيانات ومعلومات تشتمل على (اسم المرسل، الناقل، المستلم، الناقل الجوي)، وتحكم عملية الشحن نظم تشريعية دولية منصوص عليها في اتفاقيات الطيران الدولية^(٢٧)، وتعد وسيلة النقل الجوي من وسائل الشحن الحديث بصفة عامة لا يزيد نسبة ما يتم شحنه عن طريقها (١%) من مجموع السلع^(٢٨)، ويشمل الشحن الجوي من وإلى العراق من كافة أنحاء العالم، وشحن البضائع والموارد، بالاستعانة بشركات الطيران العراقية والأجنبية.

يظهر من الجدول (٥) والشكل (٥) تباين حجم الشحن الجوي خلال المدة (٢٠١٠-٢٠١٧)، إذ وصلت أعلى كمية لها (١٥،٣) مليون كغم عام ٢٠١٢ وبنسبة بلغت (٥،٦١%)، في حين بلغت أدنى كمية لها في عام (٢٠١٣-٢٠١٤) وبلغت (١٠،٦%) مليون كغم لكل منها، وبنسبة بلغت

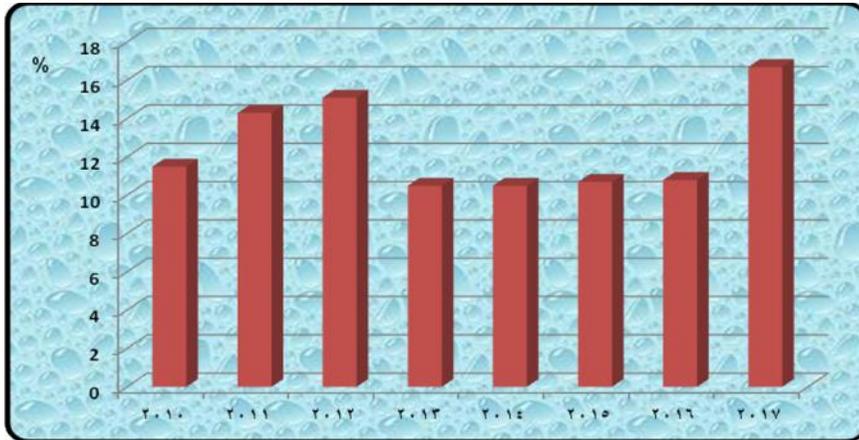
جدول (٥) حجم الشحن الجوي العراقي للمدة (٢٠١٠ - ٢٠١٧)

السنة	حجم الشحن / مليون (كغم)	%
٢٠١٠	١١,٧	١١,٥
٢٠١١	١٤,٥	١٤,٣
٢٠١٢	١٥,٣	١٥,١
٢٠١٣	١٠,٦	١٠,٥
٢٠١٤	١٠,٦	١٠,٥
٢٠١٥	١٠,٨	١٠,٧
٢٠١٦	١٠,٩	١٠,٨
٢٠١٧	١٦,٩	١٦,٧
المجموع	١٠١,٣	١٠٠,٠

المصدر: اعتماداً على:- سلطة الطيران المدني العراقي، قسم الشحن الجوي، بيانات غير

منشورة، ٢٠١٧.

شكل (٥) التوزيع النسبي لحجم الشحن الجوي العراقي للمدة (٢٠١٠ - ٢٠١٧)



المصدر- جدول (٥).

(١٠,٥% ، ١٠,٥%) على التوالي، إلا أن حجم الشحن الجوي العراقي بلغ ذروته عام ٢٠١٧، إذ بلغ (١٦,٩%) مليون كغم محققة نسبة بلغت (١٦,٧%)، ويعود تباين حجم الشحن الجوي إلى قلة أعداد طائرات الشحن الجوي، إلا أن الحملات التي نفذتها سلطة الطيران المدني العراقي أدت إلى تطوير قرية الشحن الجوي داخل مطار بغداد الدولي، إذ تم الانتهاء من صيانة وإدامة كافة الرافعات بأنواعها المختلفة العادية والشوكية وساحبات الشحن، وتوسيع أماكن خزن البضائع والسلع وفرزها كل حسب نوعها وطريقة الخزن الملائمة لها، وإضافة مخازن حديثة طبق المواصفات العالية، وأن القرية تقوم بشحن البضائع والسلع بشكل يومي وبكميات كبيرة من مطار بغداد الدولي إلى باقي المطارات المحلية والعالمية وبالعكس يجري ذلك على مدار الساعة^(٢٩).

إن كل ما تقدم قد جسد ملامح الصورة الحالية لأهمية الملاحة الجوية العراقية من حيث أهميتها في دعم ميزانية الدولة بالإيرادات المالية ورفع معدلات العمالة وتنشيط السياحة بصورة عامة والسياحة الدينية بصورة خاصة، فضلا عن أهمية الشحن الجوي.

النتائج:

- ١- أسهمت الملاحة الجوية بشكل فعال في دعم ميزانية الدولة من خلال العوائد المالية التي تحصل عليها، وهي بذلك تؤدي دوراً كبيراً في دعم الاقتصاد الوطني.
- ٢- للمطارات العراقية الدولية أهمية اقتصادية كبيرة باعتبارها مراكز تجارية مهمة.
- ٣- للمطارات العراقية دوراً كبيراً في تنشيط وتنمية قطاع السياحة باعتبارها مراكز حيوية تربط العراق بدول العالم.
- ٤- عن طريق الملاحة الجوية العراقية يمكن تمويل كافة قطاعات الدولة ومنها قطاع النقل الجوي.

المقترحات:

- ١- للملاحة الجوية العراقية أهمية اقتصادية واضحة، لذا يجب أن تتولى الدولة الاهتمام الكبير بها.
- ٢- إعطاء أهمية خاصة للمطارات العراقية الدولية بوصفها منافذاً جوية استراتيجية تربطنا مع دول العالم.
- ٣- نظراً لأهميتها في دعم الاقتصاد الوطني فلا بد من الاستفادة من العوائد المالية في تنمية المشاريع الاستثمارية.
- ٤- مراقبة وربط قطاع النقل الجوي مع تنمية قطاع السياحة وخاصة السياحة الدينية ومع الخطط الاستراتيجية العمرانية والخطط الاستراتيجية للنقل في العراق.
- ٥- حث الشركات العراقية على تطوير الشحن الجوي للبضائع وتشجيع تأسيس شركات عراقية خاصة به للتمكن من سد الحاجات المتزايدة والمساهمة في حركة التبادلات التجارية للبلدان العربية والأجنبية.

الهوامش:-

- (١) سامي هاشم فالع الساعدي، أنس عبد الرضا، المردودات الاقتصادية للطيران المدني في العراق للمدة (٢٠٠٣-٢٠١٤)، مجلة الكوت للعلوم الاقتصادية والإدارية، جامعة واسط، العدد (٢٨)، الجزء الثالث، ٢٠١٨، ص ٢٢.
- (٢) الهيئة العربية للطيران المدني، تطوير قدرات الكوادر العربية فيما يخص رسوم المطارات والملاحة الجوية، الاجتماع الثاني والثلاثون للجنة النقل الجوي، الرباط، ٢٠١٣، ص ٩.
- (٣) جمال العقيلي، المطارات كيف تعمل؟، ط ١، دار مقاصد للنشر، بيروت، ٢٠١٧، ص ٩٠.
- (٤) المنشأة العامة للطيران المدني العراقي، قسم الحسابات، الإيرادات، وحدة أجور استخدام المجال الجوي، ٢٠١٧.
- (٥) سامي هاشم فالع الساعدي، مصدر سابق، ص ٣٣.
- (٦) هاشم محمد صالح، جغرافية النقل، ط ١، مكتبة المجتمع العربي، عمان، ٢٠١٤، ص ٨٣.
- (٧) خولة كافي، النقل بالسكك الحديدية وأثره على الاقتصاد المحلي، رسالة ماجستير، جامعة الحاج لخضر - باتنة الجزائر، ٢٠١١، ص ٢٠.
- (٨) مجيد خليل حسن، اقتصاديات النقل الجوي العراقي حاضرها ومستقبلها، رسالة ماجستير، كلية الإدارة والاقتصاد جامعة بغداد، ١٩٧٨، ص ٨٦.
- (٩) محمود حامد محمود، اقتصاديات النقل الدولي، الدار الجامعية، الإسكندرية، ٢٠١٣، ص ٢٨٢.
- (١٠) مجيد خليل حسين، مصدر سابق، ص ٨٨.
- (١١) خولة كافي، مصدر سابق، ص ٢٠.

- (١٢) عبدالودود عبدالرضا عبد، تقييم كفاءة النقل النهري في شط العرب وآفاقه المستقبلية، أطروحة دكتوراه، كلية التربية للعلوم الإنسانية، جامعة البصرة، ٢٠١٦، ص ١٤١.
- (١٣) السياحة في العراق، الموقع الإلكتروني (<https://ar.m.wikipedia-org.wik>)
- (١٤) كريم سالم حسين وآخرون، تنمية القطاع السياحي في العراق، (المقومات-التحديات-المتطلبات)، مجلة القادسية الإدارية والاقتصادية، جامعة القادسية، العدد (١)، المجلد (١٨)، ٢٠١٦، ص ١٥٣.
- (١٥) حمادي عباس حمادي، استراتيجية التنمية السياحية في العراق، مجلة القادسية للعلوم الإنسانية، جامعة القادسية، العدد (٣)، المجلد (١١)، ٢٠٠٨، ص ٢٥٧.
- (١٦) عبد الصمد سعودي وآخرون، دور النقل السياحي في تنشيط وتفعيل القطاع السياحي بالجزائر لتحقيق التنمية، مجلة الأصيل للبحوث الاقتصادية والإدارية، العدد (١)، ٢٠١٧، ص ١٩٩.
- (١٧) أحمد عبد الكريم النجم، تقويم كفاءة خدمات السياحة الدينية في مدينتي النجف والكوفة، أطروحة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة الكوفة، ٢٠١٨، ص ٧٢.
- (١٨) يسرى عبد الأمير مسلم، الأهمية الدولية لمطار النجف وأثره في النقل الجوي العراقي، رسالة ماجستير، كلية التربية للبنات، جامعة الكوفة، ٢٠١٨، ص ١٦٥.
- (١٩) علي سالم حميدان الشواورة، جغرافية النقل وتطورها، دار صنعاء للنشر، عمان، ٢٠١٣، ص ٤٩٨.
- (٢٠) رضا محمد السيد، أساسيات الجغرافية السياحية، ط ١، الأكاديميون للنشر، عمان، ٢٠١٦، ص ٩.
- (٢١) فاطمة فرج سعد، الاستثمار السياحي ودوره في تعزيز التنمية السياحية، دراسة حالة الدول العربية مع إشارة خاصة للعراق، مجلة الكوت للعلوم الاقتصادية والإدارية، العدد (١٩)، جامعة واسط، ٢٠١٥، ص ٢١٧.

- (٢٢) لطفي حميد جودة، آفاق السياحة الدينية في كربلاء وآثارها الاقتصادية المباشرة وغير المباشرة، مجلة أهل البيت، العدد(٤)، بغداد، ٢٠٠٥، ص ٢٩٢.
- (٢٣) آلاء قحطان نوري، العوامل المؤثرة في اختيار موقع مطار النجف الدولي المقترح، رسالة ماجستير، المعهد العالي للتخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد، ٢٠٠٧، ص ٦٨.
- (٢٤) ماهر عبد الخالق السيسي، مبادئ السياحة، ط١، مجموعة النيل العربية، القاهرة، ٢٠٠٠، ص ١٥٠.
- (٢٥) أحمد عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل، ط١، دار الوفاء، الاسكندرية، ٢٠٠٩، ص ٢٠٠.
- (٢٦) دلال خالد الغملاس، أثر النقل الجوي على التجارة الخارجية في المملكة العربية السعودية، بحث منشور على الموقع الإلكتروني (fac.hsu.edu.sa.files).
- (٢٧) دلال الأطرش، دور جودة خدمة النقل الجوي في كسب رضا الزبون، دراسة حالة الخطوط الجوية الجزائرية، رسالة ماجستير، جامعة قاصدي، الجزائر، ٢٠١٥، ص ١٠.
- (٢٨) حواس فاتح، النقل والإسداد (دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البري SNTR وحدة باتنة)، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الحاج لخضر، الجزائر، ٢٠١١، ص ٦٣.
- (٢٩) الدراسة الميدانية بتاريخ ١٨/٧/٢٠١٨.

المصادر:-

أولاً- الكتب والأطاريح والمجلات:

١. الأطرش، دلال، دور جودة خدمة النقل الجوي في كسب رضا الزبون، دراسة حالة الخطوط الجوية الجزائرية، رسالة ماجستير، جامعة قاصدي، الجزائر، ٢٠١٥.
٢. جودة، لطفي حميد، آفاق السياحة الدينية في كربلاء وآثارها الاقتصادية المباشرة وغير المباشرة، مجلة أهل البيت، العدد (٤)، بغداد، ٢٠٠٥.
٣. حسن، مجيد خليل، اقتصاديات النقل الجوي العراقي حاضرها ومستقبلها، رسالة ماجستير، كلية الإدارة واقتصاد، جامعة بغداد، ١٩٧٨.
٤. حسين ، كريم سالم وآخرون، تنمية القطاع السياحي في العراق، (المقومات- التحديات- المتطلبات)، مجلة القادسية الإدارية والاقتصادية، جامعة القادسية، العدد (١)، المجلد (١٨)، ٢٠١٦.
٥. حمادي، حمادي عباس، استراتيجية التنمية السياحية في العراق، مجلة القادسية للعلوم الإنسانية، جامعة القادسية، العدد (٣)، المجلد (١١)، ٢٠٠٨.
٦. حواس فاتح، النقل والإسداد (دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البري SNTR وحدة باتنة)، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الحاج لخضر، الجزائر، ٢٠١١، ص ٦٣.
٧. الساعدي، سامي هاشم فالح، أنس عبد الرضا، المردودات الاقتصادية للطيران المدني في العراق للمدة (٢٠٠٣-٢٠١٤)، مجلة الكوت للعلوم الاقتصادية والإدارية، جامعة واسط، العدد (٢٨)، الجزء الثالث، ٢٠١٨.
٨. سعد، فاطمة فرج، الاستثمار السياحي ودوره في تعزيز التنمية السياحية، دراسة حالة الدول العربية مع إشارة خاصة للعراق، مجلة الكوت للعلوم الاقتصادية والإدارية، العدد (١٩)، جامعة واسط، ٢٠١٥.
٩. سعودي، عبد الصمد وآخرون، دور النقل السياحي في تنشيط وتفعيل القطاع السياحي بالجزائر لتحقيق التنمية، مجلة الأصيل للبحوث الاقتصادية والإدارية، العدد (١)، ٢٠١٧.

١٠. السيد، رضا محمد، أساسيات الجغرافية السياحية، ط١، الأكاديميون للنشر، عمان، ٢٠١٦.
١١. السيسي، ماهر عبد الخالق، مبادئ السياحة، ط١، مجموعة النيل العربية، القاهرة، ٢٠٠٠.
١٢. الشواورة، علي سالم حميدان، جغرافية النقل وتطورها، دار صنعا للنشر، عمان، ٢٠١٣.
١٢. صالح، هاشم محمد، جغرافية النقل، ط١، مكتبة المجتمع العربي، عمان، ٢٠١٤.
١٣. عبد، عبد الودود عبدالرضا، تقييم كفاءة النقل النهري في شط العرب وآفاقه المستقبلية، أطروحة دكتوراه، كلية التربية للعلوم الإنسانية، جامعة البصرة، ٢٠١٦.
١٤. العقيلي، جمال، المطارات كيف تعمل، ط١، دار مقاصد للنشر، بيروت، ٢٠١٧.
١٥. علام، أحمد عبد السميع، علم اقتصاديات النقل، ط١، دار الوفاء، الإسكندرية، ٢٠٠٩.
١٦. كافي، خولة، النقل بالسكك الحديدية وأثره على الاقتصاد المحلي، رسالة ماجستير، جامعة الحاج لخضر - باتنة، الجزائر، ٢٠١١.
١٧. محمود، محمود حامد، اقتصاديات النقل الدولي، الدار الجامعية، الإسكندرية، ٢٠١٣.
١٨. مسلم، يسرى عبد الأمير، الأهمية الدولية لمطار النجف وأثره في النقل الجوي العراقي، رسالة ماجستير، كلية التربية للبنات، جامعة الكوفة، ٢٠١٨.
١٩. النجم، أحمد عبد الكريم، تقويم كفاءة خدمات السياحة الدينية في مدينتي النجف والكوفة، أطروحة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة الكوفة، ٢٠١٨، ص٧٢.
٢٠. نوري، آلاء قحطان، العوامل المؤثرة في اختيار موقع مطار النجف الدولي المقترح، رسالة ماجستير، المعهد العالي للتخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد، ٢٠٠٧.

ثانياً- التقارير والنشرات السنوية الرسمية:-

١. الهيئة العربية للطيران المدني، تطوير قدرات الكوادر العربية فيما يخص رسوم المطارات والملاحة الجوية، الاجتماع الثاني والثلاثون للجنة النقل الجوي، الرباط، ٢٠١٣.
٢. المنشأة العامة للطيران المدني العراقي، قسم الحسابات، الإيرادات، وحدة أجور استخدام المجال الجوي، ٢٠١٧.
٣. المنشأة العامة للطيران المدني العراقي، القسم المالي، وحدة أجور استخدام المجال الجوي العراقي، ٢٠١٧.
٤. وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، إحصاء نشاط النقل الجوي في القطاع الحكومي والعام، ٢٠١٧.
٥. سلطة الطيران المدني العراقي، بغداد، بيانات غير منشورة، ٢٠١٧.
٦. جمهورية العراق، وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية السنوية، ٢٠١٧.
٧. سلطة الطيران المدني العراقي، قسم الشحن الجوي، بيانات غير منشورة، ٢٠١٧.

ثالثاً- المواقع الالكترونية:-

١. السياحة في العراق الموقع الالكتروني (<https://ar.m.wikipedia-org.wik>).
٢. دلال خالد الغملاس، أثر النقل الجوي على التجارة الخارجية في المملكة العربية السعودية، بحث منشور على الموقع الالكتروني (fac.hsu.edu.sa.files).

رابعاً- الدراسة الميدانية بتاريخ ١٨/٧/٢٠١٨ .