

النقل الجوي في مطار بغداد الدولي

[دراسة في جغرافية النقل]

م.د. شروق نعيم جاسم الجبوري

جامعة بغداد/ كلية الآداب

قسم الجغرافية

المستخلص

يعد النقل الجوي الوسيلة التي يتم من خلالها نقل الاشخاص والبضائع من مكان لآخر على نطاق الدولة الواحدة أو بين دولة وأخرى مما جعله يصلح للمسافات المتوسطة والبعيدة مما أحدث تفاعل مكاني بين البيئات الجغرافية المختلفة ، وبذلك يعد النقل الجوي الدعامه الاساسية للحياة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية .وعليه يؤدي النقل الجوي في مطار بغداد الدولي دوراً كبيراً في حركة السكان والبضائع بسبب تطور أمكاناته وأنتظام خدماته على المستوى المحلي أو الدولي فضلاً عن ما يوفره من سرعة وراحة وأمان في الرحلة إذ بدء النقل فيه منذ سنة (1969) كما تم تطويره في سنتي (1979 و 1982) وتولى بناءه شركات فرنسية وبريطانية .

لم يشهد النقل الجوي في العراق تطوراً متواصلاً إذ شهد العديد من العقبات والمشكلات التي أدت الى تقليص دوره في مجالات التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، وبالرغم ما يحتويه العراق من موارد ومقومات للنهوض بواقع الطيران العراقي ، وقد أنفرد القطاع العام في ملكية النقل الجوي بسبب غياب قواعد المنافسة .

ويعد مستوى الخدمة المقدمة في المطارات العراقية متدنياً إذا ما قورنت بمطارات العالم وذلك بسبب العقوبات الاقتصادية التي أستمرت ثلاثة عشر سنة ومع فقدان العراق لاسطوله الجوي بعد حرب الخليج الاولى سنة (1991) والثانية سنة (2003) ، إذ أصبحت المطارات العراقية مختلفة ولا تضاهي مطارات دول العالم الاخرى .

على الرغم من التحسن النسبي في مجال النقل الجوي بعد سنة (2003) الا إن هذا القطاع لايزال يتطلب تطويراً اضافياً كبيراً ليصبح منافساً جيداً ضمن سوق النقل الجوي الدولي والداخلي ، وخاصة إن هذا القطاع يمثل العراق في عيون العالم بل هو ايضاً بمثابة العبارة التي من خلالها ينهض العراق كسابق عهده من خلال الاهتمام اللازم

به ليكون على المستوى المطلوب ، إذ يمتلك العراق ستة مطارات دولية هي (بغداد ، الموصل ، البصرة ، أربيل ، السليمانية ، والنجف) ويرتبط العراق مع معظم دول العالم من خلال هذه المطارات .

إن النقل الجوي كباقي فروع النقل يحتاج الى مساحات مهياً يتم فيها عمليات النزول والركوب ، الشحن والتفريغ ، الا إن هذه المساحات مصنفة حسب معايير معينة فوجد المطارات تعاني من ضعف الادارة وتحتاج الى إعادة تأهيل بشكل كامل للارتقاء بالمستوى المطلوب.

المقدمة :

يعد النقل الجوي من أفضل الوسائل لنقل الاشخاص للمسافات الطويلة وبين المناطق المختلفة ، وأنه ملائم ايضاً لنقل البضائع ذات الاسعار العالية ، ويتصف النقل الجوي بالسرعة والراحة والامان وهذه سمات رئيسية وضرورية لاتمام العمليات التي يقوم بها ولا يقتصر عنصر الامان الواجب توافره على التحرك داخل المطار فقط ، بل يشمل ايضاً المجال الجوي للمطار.

عانى النقل الجوي في العراق منذ أكثر من عقدين من الاهمال وقلة الاستثمارات في كافة أنماط النقل بما في ذلك النقل الجوي وبين سنتي (1980 و 2003) أدى النزاع الاقليمي والعقوبات الاقتصادية المفروضة على العراق ، فضلاً عن عمليات النهب التي حدثت بعد أنتهاء العمليات العسكرية في سنة (2003) الى تدمير الاسطول الجوي العراقي والمطارات العراقية ، مما أنعكس ذلك على توقف نشاط هذا القطاع ، إضافة الى التخلف الشديد الذي أصاب هذا القطاع بسبب إنعزاله عن التطورات الحديثة المتسارعة في العالم، إذ واجه العديد من المشاكل والصعوبات والتحديات المتمثلة بالمخاطر الاقتصادية والامنية والمنافسة في التخطيط والتنفيذ والتشغيل والصيانة لهذا النمط من النقل مقارنة مع الدول الاخرى مما يدل على توقف التقدم في هذا القطاع لمدة طويلة بسبب الحروب والاهمال والركود الاقتصادي لكن بعد سنة (2003) عاد النقل الجوي في العراق وتحسن بشكل واضح مع ازدياد مستوى الطلب على خدماته وذلك يعود الى موقعه الجغرافي المتميز الذي يتوسط قارات العالم القديم (آسيا ، أوروبا ، وإفريقيا) ونمو السياحة في شمال العراق، والنمو الاقتصادي الذي يرجع الى ارتفاع سعر النفط خاصة بعد سنة (2003) .

مشكلة البحث : تتمحور مشكلة البحث بالجوانب التالية:

1- كيف تطور النقل الجوي في العراق بصورة عامة وفي مطار بغداد بصورة خاصة ؟

2- ماهي العوامل المؤثرة على النقل الجوي في مطار بغداد الدولي ؟

3- ما مدى أهمية حركة النقل الجوي في نقل الركاب والبضائع ؟

هدف البحث : يعد هذا الموضوع من المواضيع المهمة لأهميته في جميع جوانب الحياة لذا أهتم هذا البحث بدراسة واقع النقل الجوي في العراق بصورة عامة وفي مطار بغداد بصورة خاصة ومعرفة مدى أهمية هذا المطار ودوره من خلال نقل الركاب والبضائع .

منهجية البحث : تم تقسيم البحث الى ثلاثة مباحث أهتم المبحث الاول بدراسة التطور التاريخي للنقل الجوي في العراق ، وتطرق المبحث الثاني الى العوامل المؤثرة على النقل الجوي في مطار بغداد الدولي ، أما المبحث الاخير فذهب الى دراسة حركة النقل الجوي في مطار بغداد الدولي .

الحدود الزمانية والمكانية للبحث : يتضمن البحث بعدين ، البعد الزماني يتمثل في سنة (2010) لعدم توفر بيانات أحدث منها إذ قامت وزارة التخطيط والتعاون الانمائي بإصدارها هذه الاحصائية الخاصة بالنقل الجوي كأحدث احصائية ولم تصدر إي احصائية بعدها كما لم تتضمن إي بيانات عن مطار الموصل بسبب الوضع الامني ، أما البعد المكاني فيتمثل بالمطارات الرئيسية المتمثلة بـ (بغداد ، الموصل ، البصرة ، أربيل ، السليمانية ، والنجف) كما موضح في الخارطة (1)

خارطة (1)



من عمل الباحثة بالاعتماد على : وزارة الموارد المائية ، المديرية العامة للمساحة ، خريطة العراق الادارية ، 2007 .

المبحث الأول : التطور التاريخي للنقل الجوي في العراق

تعود بداية النقل الجوي في العراق الى أوائل العقد الثالث من القرن العشرين كمرحلة أولية التي سرعان ما تطورت كفكرة حقيقية عند العقد الرابع بإنشاء مطارين من الدرجة الثانية في كل من بغداد والبصرة ، نتيجة لافتقار العراق الى المهارة عقدت اتفاقية في سنة (1945) مع شركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار التزمت بموجبها الشركة البريطانية بتقديم المساعدة والقيام بالادارة الفنية لتشغيل الطائرات لتحقيق المصالح التجارية أو الجوية في العراق⁽¹⁾. وبذلك شكلت رئاسة الخطوط الجوية العراقية التي تتبع ادارياً ومالياً لرئاسة السكك الحديدية العراقية ، أما النواحي الفنية كانت تحت إشراف الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار⁽²⁾ .

وفي سنة (1961) انفصلت الخطوط الجوية العراقية عن مؤسسة السكك الحديدية وأصبحت مؤسسة مستقلة⁽³⁾ فأخذت هذه المؤسسة على عاتقها إنشاء عدداً من المطارات المدنية التي سنتناولها بصورة عامة ومطار بغداد الدولي بصورة خاصة ، وسنتطرق في هذا المبحث الى تاريخ إنشاء المطارات الجوية في العراق وأهمية موقع مطار بغداد على المواصلات الجوية وكالاتي :

أولاً: تاريخ إنشاء المطارات الجوية في العراق

يوجد العديد من المطارات في العراق يراجع الخارطة (1) والمطارات (هي الموانئء الجوية التي تفلح وتهبط بها الطائرات ويتمثل المطار بمساحة محددة على سطح الارض أو الماء ويتضمن مباني ومدارج الهبوط والاقلاع ومنشآت ومعدات مخصصة لتسهيل حركة الطائرات عند الهبوط والاقلاع وتحركها فيه ويمثل المطار بوابة الاتصال بالعالم الخارجي وتختلف المطارات من حيث المساحة ، عدد المسافرين ، عدد مكاتب شركات الطيران التي تعمل بها وعدد المدارج وطولها). وتقسم المطارات الى نوعين :

1- المطار الدولي يكون في أقليم الدولة لاستقبال وخروج حركة الطائرات الدولية وتتخذ فيه الاجراءات المتعلقة بالجمارك لانه يستقبل البضائع المشحونة من دول عربية وأجنبية .

2- المطار المحلي : يقتصر نشاط الطائرات في هذا النوع من المطارات على النقل الجوي داخل حدود الدولة وتكون حركة الطائرة ما بين المطارات المحلية في الدولة

المعنية أو ما بين مطار محلي ومطار دولي لايصال المسافرين من منطقة لا يوجد فيها مطار دولي⁽⁴⁾.

تتمثل وظيفة المطار بتمكين الطائرات من الهبوط على الارض والاقلاع في أمان ، مع تسهيل نقل الركاب والبضائع خلال المراحل والصالات التي تتطلبها عمليات الطيران.⁽⁵⁾

وستتطرق بشكل موجز الى أهم المطارات المدنية في العراق :

1- مطار المثنى

تم أفتتاحه سنة (1933) غرب مدينة بغداد بعيداً عن الاحياء السكنية وأستمر كمطار دولي يستقبل مختلف أنواع الطائرات المدنية حتى سنة (1970) ثم خصص للرحلات الداخلية ، وفي منتصف السبعينيات حصر استخدامه للاغراض الخاصة فقط ، ونقلت الملاحة الداخلية الى مطار بغداد الدولي (مطار صدام الدولي سابقاً)⁽⁶⁾ أصبح غير صالح للاستخدام الجوي للأسباب التالية :

1- مدارج المطار لا تصلح لاستقبال الطائرات العملاقة الحديثة التي أدخلت للعمل في تركيبة الاسطول الجوي .

2-النمو العمراني لمدينة بغداد وأحاطة المطار بالاحياء السكنية وأخطار المطار عليها .

3-الضجيج والتلوث الذي تسببه الطائرات على تلك الوحدات السكنية⁽⁷⁾ .

2- مطار البصرة

تم أفتتاحه سنة (1936) شمال غرب مدينة البصرة في منطقة المعقل لخدمة الملاحة الجوية المدنية ، أنخفض استخدامه تدريجياً بسبب عدم مواكبته لتطور الطائرات من حيث الحجم والسعة وكان يدار من قبل إدارة الموانئ العراقية وفي سنة (1976) تم إغلاقه نهائياً لاسباب فنية وحل محله بصورة مؤقتة مطار قاعدة الشعبية العسكرية الذي تستخدمه الطائرات المدنية في رحلاتها الداخلية بشكل محدد⁽⁸⁾.

ثم انشأ مطار البصرة الجديد الواقع خارج حدود المدينة الى الشمال الغربي منها الذي أستلمته وزارة النقل والمواصلات سنة (1987) وتم أفتتاحه رسمياً نهاية الحرب العراقية الايرانية سنة (1988) وعلى أثر غزو العراق للكويت سنة (1990) لم يعد المطار يعمل دولياً لما تبع ذلك الغزو من فرض العقوبات الدولية ومنها الحظر الجوي وتوقفت حركة الملاحة الجوية فيه بعد التاسع من نيسان (2003) ، وبعد أن أجريت عمليات أعمال

شاملة للابنية والاجهزة والمعدات القديمة والمتضررة فاستأنفت حركة الملاحة الجوية فيه في حزيران سنة (2005) بعد أن أصبح المطار جاهزاً لاستقبال الطائرات على اختلاف أنواعها . يعد مطار البصرة الدولي ثاني أكبر المطارات العراقية وواحداً من أهم مطارات الخليج الذي تم أنشائه في منطقة أبو صخير (الطوبه والنخيله) وبمساحة قدرها (35) كم ومحاط بسياج أمني طوله (23) كم كلفت شركتا ستراباك وبلفنكربيركز (الالمانيتان الغربيتان) ويونفرساله (النمساوية) ببنائه⁽⁹⁾ .

يبعد المطار حالياً عن مدينة البصرة بـ (20) كم يقع على خط عرض (33 - 30°) وخط طول (47 - 29°) شرقاً⁽¹⁰⁾ ويرتفع المطار بمقدار لايزيد عن (3م) فوق مستوى سطح البحر ، ويمتلك المطار مدرجاً (الذي يقصد به شريط من أرض المطار تهبط الطائرات عليه وتقلع منه ويكون سطح هذا المدرج غالباً من القار ، الخرسانة أو خليط بينهما وتختلف المدارج من حيث تركيبها ومكوناتها وطولها من مكان لآخر)⁽¹¹⁾ . إذ يبلغ طوله (4) كم وعرض (60) متراً مع طريق زوغان بطول (4) كم وعرض (45) متراً وساحة لوقوف الطائرات تتسع لـ (3) طائرات ، ويمتلك صالة لاستقبال المسافرين تبلغ سعتها التصميمية (2) مليون مسافر سنوياً وله بوابة جوية واحدة فيها خمسة جسور جوية لوقوف الطائرات ، فضلاً عن إن المطار تتوفر به المستلزمات الرئيسة لتأمين سلامة الحركة الجوية (الرقابة الجوية ، الاتصالات) مما يوفر تقديم أفضل الخدمات الى المسافرين⁽¹²⁾ .

3- مطار الموصل

هو أقدم مطارات المنطقة الشمالية يرجع تاريخه الى سنة (1920) قام بانشائه سلاح الجو الملكي البريطاني أثناء مدة إحتلاله للعراق تحول المطار من مطار عسكري الى مدني سنة (1922) ، وفي تسعينات القرن العشرين بقي المطار بدون إي حركة ملاحية تذكر بسبب حظر الطيران الذي فرض على العراق ضمن عقوبات الامم المتحدة بعد الغزو العراقي للكويت سنة (1990) .

قد شهد المطار إعادة تطوير وتأهيل بعد سنة (2003) فأعيد أفتتاحه في كانون الاول (2008)، إذ يبعد المطار حالياً عن مركز مدينة الموصل بـ (5) كم بارتفاع (216)م عن مستوى سطح البحر ويبلغ طول مدرجه (2,8) كم وعرض (45) متراً وساحة لوقوف الطائرات تتسع لـ (3) طائرات ، ويحتوي على صالة لاستقبال المسافرين تبلغ قدرتها التصميمية بـ (500) الف مسافر سنوياً ، كما تحتوي على بناية الرقابة الجوية

والاتصالات والمطار مجهز بأجهزة تؤمن سلامة الحركة الجوية وتقدم أفضل الخدمات للمسافرين⁽¹³⁾.

4- مطار أربيل

يقع هذا المطار في محافظة أربيل في مكان قريب من وسط مدينة أربيل إذ يبعد (7) كم عن مركز المحافظة ، تم أفتتاحه في منتصف سنة (2005) كان يستخدم للاغراض العسكرية وبعد سنة (2005) بدأت الرحلات المدنية يبلغ ارتفاع المطار — (415) م عن مستوى سطح البحر بسبب طبيعة السطح المتضرس لموقعه في الاجزاء الشمالية الغربية ضمن المنطقة الجبلية ، يمتلك المطار ثلاثة صالات لاستقبال المسافرين بسعة (3) مليون مسافر سنوياً⁽¹⁴⁾.

ويعد مطار أربيل مطاراً دولياً مكون من الجانبين الجوي والارضي إذ إن الاول يتكون من مدرج بطول (2,8) كم وعرض (30) متراً مع ساحة لوقوف الطائرات بسعة (5) طائرات مع طرق زوغان فرعية أخرى . أما الجانب الارضي من المطار فيشمل بناية مسافرين صغيرة ذات مستوى واحد وبسعة (150) الف مسافر / سنة ، ومستودع للوقود وأبنية لسيارات الاطفاء والمعدات الارضية بالاضافة الى بناية الكهرباء⁽¹⁵⁾.

5- مطار السليمانية

تم أفتتاحه سنة (2005) في محافظة السليمانية بمسافة تبعد بحوالي (15) كم عن مركز المدينة على الطريق بين مدينة السليمانية ومدينة كركوك في حي بكره جو شمال غرب مدينة السليمانية ، ويبلغ ارتفاع المطار بـ (895) م عن مستوى سطح البحر بسبب طبيعة السطح المتضرس لوقوعه ضمن المنطقة الجبلية ويشغل المطار مساحة أجمالية قدرها (13,5) كم⁽¹⁶⁾. يضم المطار ثلاثة صالات لاستقبال المسافرين لتبلغ سعتها التصميمية بـ (3) مليون مسافر سنوياً ويوجد في كل صالة ثلاثة بوابات جوية ونحو (16) جسراً جويّاً ، وتتوفر ساحة لوقوف الطائرات بسعة (5) طائرات ، ونحو (3) طائرات على التوالي ، ومستودعات للوقود ومحطات الشحن.

ويعد أيضاً مطار السليمانية مطاراً دولياً مكون من الجانبين الجوي والارضي إذ إن الاول يتكون من مدرج بطول (3,5) كم وعرض (45) متراً مع طريق الزوغان الموازي بطول (3,5) كم وعرض (30) متراً بالاضافة الى طرق زوغان فرعية أخرى وساحة

لوقوف الطائرات تتسع لـ (3) طائرات ، أما الجانب الارضي من المطار فيشمل بناية المسافرين ذات مستوى واحد وبسعة (350) الف مسافر ومستودع للوقود (17).

6- مطار النجف

يقع المطار في شرق مدينة النجف تم أفتتاحه في سنة (2008) لاستقبال رحلات الطيران القادمة لمدينة النجف ، يضم المطار صالة لاستقبال المسافرين تتسع لنحو (4) مليون مسافر/ سنة ومدرج المطار طوله (3) كم وعرضه (45) م وساحة لوقوف الطائرات تتسع لـ (4) طائرات ، يبلغ متوسط عدد الرحلات من والى مطار النجف التي تصل الى 19 رحلة يومياً وتتضاعف عدد الرحلات أثناء المناسبات الدينية لتصل الى (60) رحلة يومياً (18) .

اما بخصوص مطار بغداد الدولي موضوع بحثنا فسوف نتوسع في بيان التالي :

1- تاريخ إنشاء المطار

2- وصف المطار

1- تاريخ إنشاء المطار

في سنة (1968) تأسس مطار بغداد الدولي الجديد شمال غرب مركز مدينة بغداد في منطقة زراعية فسيحة تتمتع بشبكة حديثة من الطرق المعبدة السريعة بعيدة عن الاحياء السكنية (19) ، وتم أنشائه إستجابة لتطور الملاحة الجوية الداخلية والدولية وإتساع أحجام وسعة الطائرات ، أفتتح المطار سنة (1969) بعد أن أصبح مطار المثنى لايلبي الحاجات المتطورة وهبوط الطائرات الكبيرة (20).

تم تطوير المطار في سنتي (1979 و 1982) وتولى بناء المطار شركات فرنسية وبريطانية وكلف أنشائه أكثر من (900) مليون دولار وكان مصمماً للاستخدام المدني والعسكري ، عقب حرب الخليج الثانية سنة (1991) وفرض الحصار الاقتصادي على العراق توقفت نشاطات المطار بصورة كلية بإستثناء بعض الرحلات المحلية ورحلات خيرية لنقل الادوية والغذاء الى العراق من قبل جمعيات خيرية عالمية ، وأثناء غزو العراق سنة (2003) تمكنت القوات الامريكية في 3 نيسان من إحتلال المطار بعد معارك ضاربة أستمرت لثلاثة أيام ، وبحلول منتصف (2003) تحول المطار الى معسكر للجيش الامريكي .

وفي شهر تموز سنة (2004) تم إستلام المطار من القوات المتعددة الجنسية ، إذ استلمت الشركة العامة للطيران المدني مواقعها وبدأت بإعادة التعمير والتشغيل وبدأ

التشغيل الفعلي بتاريخ (2004/9/18) ، وأقتصر الطيران على تنظيم رحلات بين بغداد وعمان ودمشق في تلك السنة وبعد ذلك أصبح المطار ينظم الرحلات الى مختلف دول العالم (21) .

2- وصف المطار

يعد مطار بغداد الدولي واحد من أكبر مطارات العراق يقع على بعد (16) كم غرب العاصمة العراقية بغداد ، إذ يمتلك المطار مدرجين خرسانيين متعاكسين بالاتجاه طول الاول (4) كم وعرض (60) متراً والثاني بطول (3,3) كم وعرض (45) متراً مع طريقان للزوغان الاول بطول (4) كم وعرض (45) متراً والثاني بطول (3,3) كم وعرض (30) متراً ، مزود بكافة الاجهزة المضيئة ليلاً لتوفير سلامة الهبوط ، يتوفر بالمطار ثلاثة صالات رئيسة لاستقبال المسافرين وهي (بابل ، نينوى ، وسامراء) تبلغ قدرتها الاستيعابية بحوالي (7,5) مليون مسافر سنوياً ، ترتبط كل صالة بثلاثة بوابات جوية تضم كل بوابة من هذه البوابات ستة جسور متحركة لتوصل الركاب الى الطائرات، فضلاً عن إحتواء المطار على ساحة لوقوف الطائرات وأبنية المراقبة الجوية والاتصال والاطفاء والمخازن (22) .

تتمثل التسهيلات الخدمية الارضية التي يقدمها المطار الى المسافرين وذلك بتحويل البناية الخاصة بالشحن والبضائع لجعلها صالة لاستقبال المسافرين بشكل مريح ، مع توفير مكان مناسب واسع لقسم البضائع والشحن .

إن هذه المميزات الفنية والخدمية في مطار بغداد جعلت منه محطة رئيسة لكثير من الطائرات العابرة نحو الشرق الاقصى أو القادمة منه .

ثانياً : أهمية موقع مطار بغداد على المواصلات الجوية

يتمتع مطار بغداد بأهمية كبيرة في النقل الجوي العراقي وذلك بالنسبة للنقل الداخلي او الدولي ينظر الجدول (1) لوقوعه في بغداد عاصمة العراق وما يمتلكه من موقعاً وسطاً ما بين المدن العراقية الرئيسية ولاهيتها من الناحية السياسية والاقتصادية والثقافية والاجتماعية والصناعية التي تتمتع بها هذه المدينة .

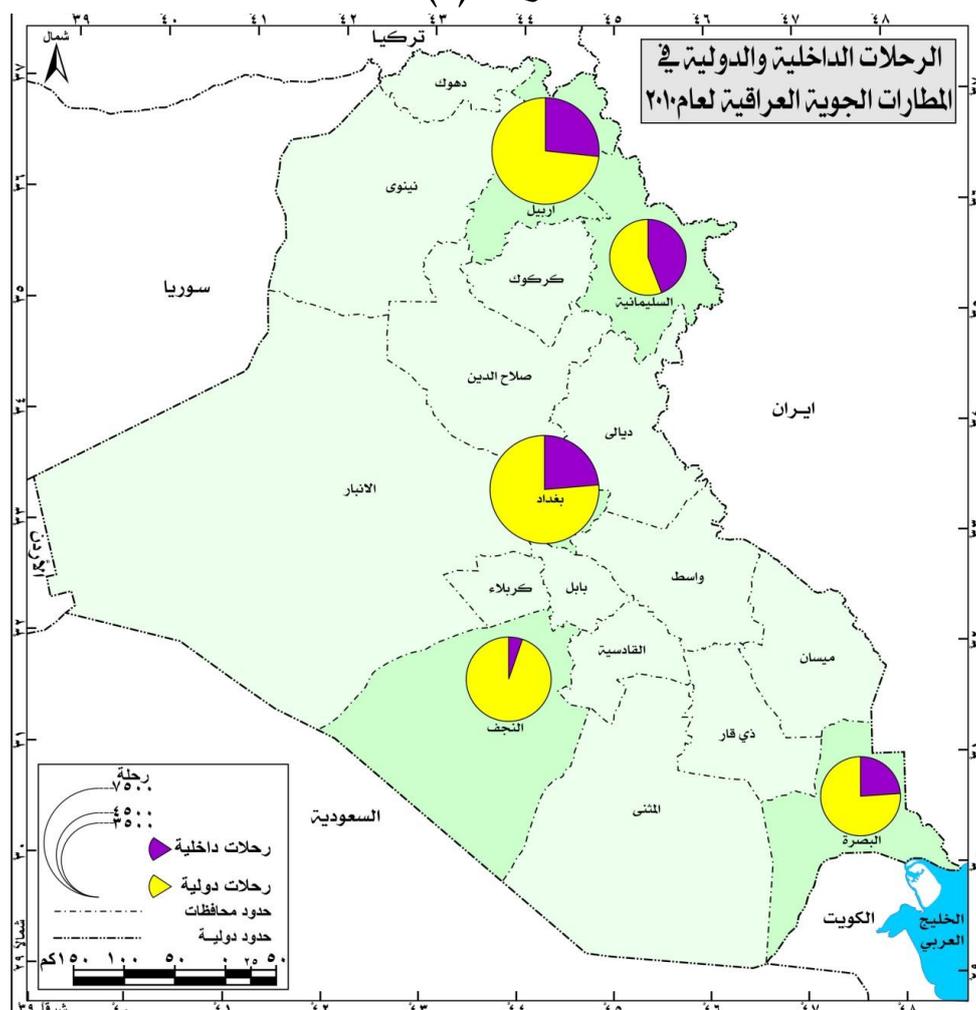
جدول (1)

أهمية مطار بغداد بالنسبة للمواصلات الجوية العراقية لعام 2010

أسم المطار	عدد الرحلات الداخلية	%	عدد الرحلات الدولية	%
بغداد	1747	27,2	5683	28,2
النجف	236	4	4274	21
البصرة	939	15	3010	14,8
أربيل	1875	29,3	5281	26
السليمانية	1612	25,1	2032	10
المجموع	8183	100	18016	100

من عمل الباحثة بالاعتماد على : الجهاز المركزي للإحصاء ، أحصاءات النقل الجوي لعام 2010 ، مديرية أحصاءات النقل والاتصالات ، كانون الاول 2011 ، ص 4

خارطة (2)



من عمل الباحثة بالاعتماد على الجدول (1)

من الجدول والخارطة السابقتين . يتضح أن مطار أربيل شغل المرتبة الاولى بالنسبة للنقل الجوي الداخلي بعدد رحلات (1875) رحلة سنوياً وبنسبة (30,4%) من إجمالي عدد الرحلات الداخلية في العراق لسنة (2010) وذلك لما تتمتع به المنطقة الشمالية من العراق بظروف أمنية مستقرة ادت الى توجه المسافرين اليه ، أما مطار بغداد فشغل المرتبة الثانية بعدد (1747) رحلة وبنسبة (28,3%) من إجمالي عدد الرحلات الداخلية لسنة (2010) وذلك بسبب تدهور الوضع الامني والمنافسة الداخلية ما بين المطارات العراقية .

أما بالنسبة للنقل الدولي فشغل مطار بغداد الدولي المرتبة الاولى لعدد الرحلات الدولية في العراق بواقع (5683) رحلة وبنسبة (28,2%) من إجمالي عدد الرحلات الدولية في العراق لسنة (2010) وذلك لاهمية هذا المطار إذ يخدم جميع المحافظات وتعمل فيه (11) شركة طيران تقوم برحلات منتظمة وتجري فيه (30) رحلة يومياً بين طائرات قادمة ومغادرة مما يدل على أهمية المطار من ناحية الملاحة الجوية لانه يربط بين شرق وغرب العالم .

المبحث الثاني : العوامل المؤثرة على النقل الجوي في مطار بغداد الدولي

تتعدد العوامل المؤثرة على النقل الجوي في مطار بغداد الدولي التي ترجع الى عوامل طبيعية وبشرية وكالاتي :
أولاً:- العوامل الطبيعية : يتأثر النقل الجوي في المطار بعدد من العوامل الطبيعية وتتمثل في :

أ - الموقع الجغرافي : يجب إن يقع المطار في موقع جغرافي جيد لخدمة الاقاليم الجغرافية المجاورة وخدمة أكبر عدد من المدن بل قد يقوم بخدمة مناطق بعيدة جداً عنه .يقع مطار بغداد في وسط العراق يراجع الخارطة (1) في محافظة بغداد عند خط عرض (33 14 ° -) شمالاً وخط طول (44 42 ° -) شرقاً⁽²³⁾ ، إذ يقع في موقع متوسط بين الشرق والغرب ، وبمعنى آخر ، هو الجسر الذي يربط الشرق بالغرب نتج عنه قصر المسافة وأختصارها بين الشرق والغرب.

ب - البنية الجيولوجية : تعد البنية الجيولوجية إحدى العوامل الطبيعية المهمة والمؤثرة التي تؤخذ في الحسبان عند اختيار مواضع المطارات⁽²⁴⁾ ، إذ تعد الاقاليم ذات التكوينات السطحية الصلبة هي أفضل الاقاليم لانشاء الطرق والمطارات بالرغم من ارتفاع تكاليف الانشاء ولكنها لاتحتاج الى عمليات إصلاح الالمدد زمنية متباعدة⁽²⁵⁾

تتسم منطقة مطار بغداد الدولي بامتدادها السهلي مع خلوها بما في ذلك والنطاقات المجاورة لها من إي نتوءات بارزة يمكن أن تشكل خطورة على حركة الطائرات عند الاقلاع والهبوط⁽²⁶⁾. ج - التضاريس : يؤثر هذا العامل تأثيراً كبيراً في النقل الجوي في إختيار المطار ومسارات الطرق التي تسلكها الطائرات فأختيار موقع المطار يكون في منطقة سهلية تخلو من المناطق المرتفعة كالجبال أو التلال العالية وكذلك النطاقات المجاورة للمطار حيث تشكل هذه المرتفعات خطورة على عملية الطيران عند إقلاع الطائرات أو هبوطها . بالإضافة الى ذلك بعد المطارات عن مجاري الاودية التي يمكن أن تجري فيها المياه أثناء سقوط الامطار الغزيرة كما يجب أن يتصف سطح المطار بالصلابة والخلو من الشقوق والكهوف الارضية حتى لا تتعرض للتشقق خلال عملية الاقلاع والهبوط⁽²⁷⁾.

يتصف مطار بغداد الدولي بأنه يقع في منطقة ذات سطح مستوي إذ يرتفع موقعه بـ (34) متراً عن مستوى سطح البحر ويخلو من التكوينات الارضية الصلبة ومنطقته خالية من العوائق الطبيعية التي تؤثر على الطائرات أثناء عمليتي الهبوط والاقلاع لسلامة حركة الملاحة الجوية وبني المطار بعيداً عن المناطق التي تكثر فيها المباني .

د - المناخ : كانت وما تزال أحوال الطقس أكثر العوامل الطبيعية تأثيراً في النقل الجوي الى جانب العامل الطبوغرافي لذلك فـ (درجات الحرارة ، الضغط الجوي ، الرياح السائدة ، الرطوبة النسبية) هي العوامل الرئيسية المؤثرة في الملاحة الجوية .

يتمتع مطار بغداد الدولي بظروف مناخية بعيدة عن الاضطرابات الجوية العنيفة إذ يتصف مناخه بالجفاف معظم أيام السنة ، ولذلك تميز بسما صافية خالية من الغيوم في معظم فصول السنة ، ومعنى هذا إن حركة الطيران في سمائه مأمونه الكوارث الجوية وليس هناك أية مخاطر أو صعوبات تعتري حركة الطيران بالنسبة للطقس في جميع أيام السنة . وهكذا فإن هناك خطوطاً جوية كثيرة تمر بالعراق وذلك لمناخه الجيد الذي يساعد على عبور الطائرات من خلاله .

ثانياً : العوامل البشرية :

للعوامل البشرية دور مهم ومؤثر في النقل الجوي بسبب تغيرها الدائم والمستمر ولذلك فإن محاولة تحقيق رغباتها هي التي جعلت من النقل الجوي في حالة تطور مستمر وسوف نتناول أهمها :

أ- السكان : يؤثر حجم السكان وكيفية توزيعه في الدولة الواحدة دوراً أساسياً في إزدياد كمية الطلب على خدمات النقل الداخلي لانه كلما أزداد حجم السكان وتباعدت المسافات فأنهم سوف يكونون بحاجة الى خدمات نقل تسهل عملية التحرك والاتصال وإذا كان الافراد يسعون الى الحصول على خدمات أسرع فأنهم سوف يطلبون خدمات النقل الجوي أن العلاقة طردية ما بين حجم السكان وكمية الطلب على خدمات النقل بشكل عام وخدمات النقل الجوي بشكل خاص إذا توفرت لديهم الرغبة والقدرة على الشراء⁽²⁸⁾ .

فالعامل البشري يمثل العنصر الاساسي والاكثر أهمية لإي خدمة ومن ضمنها خدمات النقل الجوي لانها تنتج وتستهلك في نفس الوقت وتجربة المستهلك للحصول على الخدمة تعتمد على تلاقي حاجاته الفردية مع حاجات الجهة التي تقدم الخدمة .

أ- العامل الاقتصادي : يوجد تفاعل قوي بين النشاط الاقتصادي والنقل فغالبا ما يشكل بناء شبكات النقل وتوجيهها أستجابة لضرورة الربط بين مناطق الانتاج ببعضها من ناحية وربطها بأسواق التصريف المختلفة سواء كانت داخلية او خارجية من ناحية أخرى ، وتستغل الطرق في توصيل مستلزمات عمليات الاستصلاح والزراعة والتصنيع من الآلات ومعدات مختلفة لذا فأن درجة النشاط الاقتصادي تعزز مدى الحاجة الى طرق المواصلات اللازمة لتلبية الحاجات⁽²⁹⁾ .

تفرض العوامل الاقتصادية في إن يكون موقع المطار بعيداً عن قلب المدينة حيث تنخفض أسعار الاراضي عن مثيلتها في قلب المدينة مما يسهل معه التوسعات المستقبلية وحتى لاتقف حجر عثرة في وجه النمو العمراني ، فضلاً عن ذلك تقليل ضوضاء الطائرات المصاحبة لحركتي الاقلاع والهبوط وأثرها على سكان المناطق المجاورة للمطار ، بالاضافة الى تلوث البيئة والازدحام ، كما يفضل إن يكون المطار قريباً من المدينة للاستفادة من خدماتها المتعددة ، فضلاً عن إن المساندة بين المدينة والمطار يمكن أن تخفف أو تزيد من متاعب السفر الجوي فيما يختص بالجزء الذي يتم على سطح الارض والمتمثل في الرحلة بين مركز المدينة وموضع المطار ويعني ذلك إن الجزء الارضي من الرحلة الجوية (من المدينة) الى المطار والعكس ، يستغرق وقتاً قد يطول أو يقصر تبعاً للمسافة بين المدينة ومطار المغادرة من جهة ومطار الوصول ومركز مدينته من جهة أخرى الى جانب نوع وسائل النقل الداخلية وطبيعتها .

وللعوامل الاقتصادية أثرها على النقل الجوي في العراق وهذا يتضح من خلال ارتفاع أسعار الرحلات الداخلية والخارجية ، حيث يستخدم النقل الجوي في العراق في نقل العديد من البضائع والتي تنقل داخلياً أو خارجياً فضلاً عن إن معظم مطارات العراق تقع خارج حدود المدن العراقية كما في الجدول (2) الذي يوضح الزمن والمسافة بين مراكز بعض المدن العراقية ومواقع المطارات

جدول (2)

الزمن والمسافة بين مراكز بعض المدن العراقية ومواقع المطارات

أسم المطار	المسافة بين مركز المدينة (كم)	زمن الرحلة بين مركز المدينة والمطار (دقيقة)
مطار بغداد الدولي	25	30
مطار البصرة الدولي	22	20
مطار الموصل الدولي	30	20
مطار النجف الدولي	5	15
مطار أربيل الدولي	7	10
مطار السليمانية الدولي	15	10

الجدول بالاعتماد على : مها شاكر جبر الامارة ، مصدر سابق ، ص 112

ويلاحظ من الجدول أعلاه أنه تبعد المطارات عن المدن العراقية مسافة تتراوح (5 - 30 كم) وتستغرق الرحلة بينهما نحو (30 - 45 دقيقة) بالسيارة ، وربما تزيد عن ذلك بقليل في أوقات ذروة حركة النقل على الطرق وترتبط جميع المطارات بمراكز مدنها بشبكة طرق ذات كفاءة متوسطة . ومعظم المطارات تقع بالقرب من المدن الكبرى وهي تشغل مساحات كبيرة من الارض ولكن هذا لا ينفي وجود مطارات تقع خارج المدن وذلك يرجع الى نوعية الخدمة التي تقدمها مثل هذه المطارات وعدد الطائرات وعدد المدارج التي يعتمد عليها في عمليتي الاقلاع والهبوط مما يتطلب مساحات كبيرة (30) .

ج - العامل السياسي : للعامل السياسي تأثير كبير على النقل الجوي العراقي سابقاً وحالياً، فبعد أن كان النقل الجوي متوقفاً تماماً خلال المدة (1990 - 2003) من الطيران داخل وخارج العراق كما لا يسمح بمرور الطائرات المختلفة في أجوائه ولم يتم تطوير المطارات أو زيادة عددها ولم يستخدم في نقل البضائع أيضاً وأصبحت شركة الخطوط الجوية العراقية مثقلة بالديون المترتبة عليها .

أما اليوم فنجد وبسبب تغير النظام السياسي قد حدث تغيراً كبيراً على قطاع النقل الجوي كما سنبين ذلك خلال المبحث الثالث .

المبحث الثالث : حركة النقل الجوي في مطار بغداد الدولي

يعد النقل الوسيلة التي يتم بواسطتها نقل السكان والبضائع من مكان لآخر ، والنقل الجوي أحد تلك الوسائل النقلية الذي يعد الدعامة الأساسية للنشاط الاقتصادي والسياسي للدولة فضلاً عن دوره في أحداث تفاعل مكاني بين البيئات الجغرافية المختلفة ، ويؤدي النقل الجوي في مطار بغداد دوراً كبيراً في حركة السكان والبضائع ذلك بسبب تطور إمكاناته وأنتظام خدماته سواء على الصعيد المحلي أو الدولي فضلاً عن ما يوفره من سرعة وراحة وأمان في الرحلة ، وسيتم دراسة حركة النقل الجوي في مطار بغداد الدولي من حيث حركة الطائرات والركاب والبضائع⁽³¹⁾.

1- حركة الطائرات

وتمثل الطائرة مركبة هوائية تتكون من مجموعة أجزاء تعمل مع بعضها البعض ضمن نظام واحد متكامل وحدوث إي خلل أو عطل في إحدى هذه الأجزاء سوف يعرقل عملية الإقلاع والهبوط ويفقدها الاستقرار في الجو مما يؤدي الى حدوث كارثة جوية⁽³²⁾. وتعد الطائرة أحد وسائط النقل المهمة في الوقت الحاضر وتؤدي دوراً مهماً في تحقيق الاتصال ما بين أطراف الدولة الواحدة وما بين بقاع العالم وهي الوسيلة الأسرع في الوقت الحالي مقارنة مع وسائط النقل الأخرى ، أدى التطور التكنولوجي والعلمي دور مهم وأساسي في تطوير الطائرات وتعدد أنواعها من حيث الشكل والحجم وطبيعة الاستخدام ووصلت الى أعداد كبيرة .

والجدول (3) يوضح حركة الطائرات للرحلات الداخلية لسنة (2010) والمقصود بها هي خطوط قصيرة بصفة عامة حيث تربط بين المدن والإقاليم المختلفة داخل الدولة الواحدة⁽³³⁾ والنقل الجوي الداخلي في العراق هو من أختصاص الخطوط الجوية العراقية أو بمعنى أفراد هذه الخطوط بنقل المسافرين والبضائع داخل العراق⁽³⁴⁾.

جدول (3)

حركة الطائرات للرحلات الداخلية لعام 2010

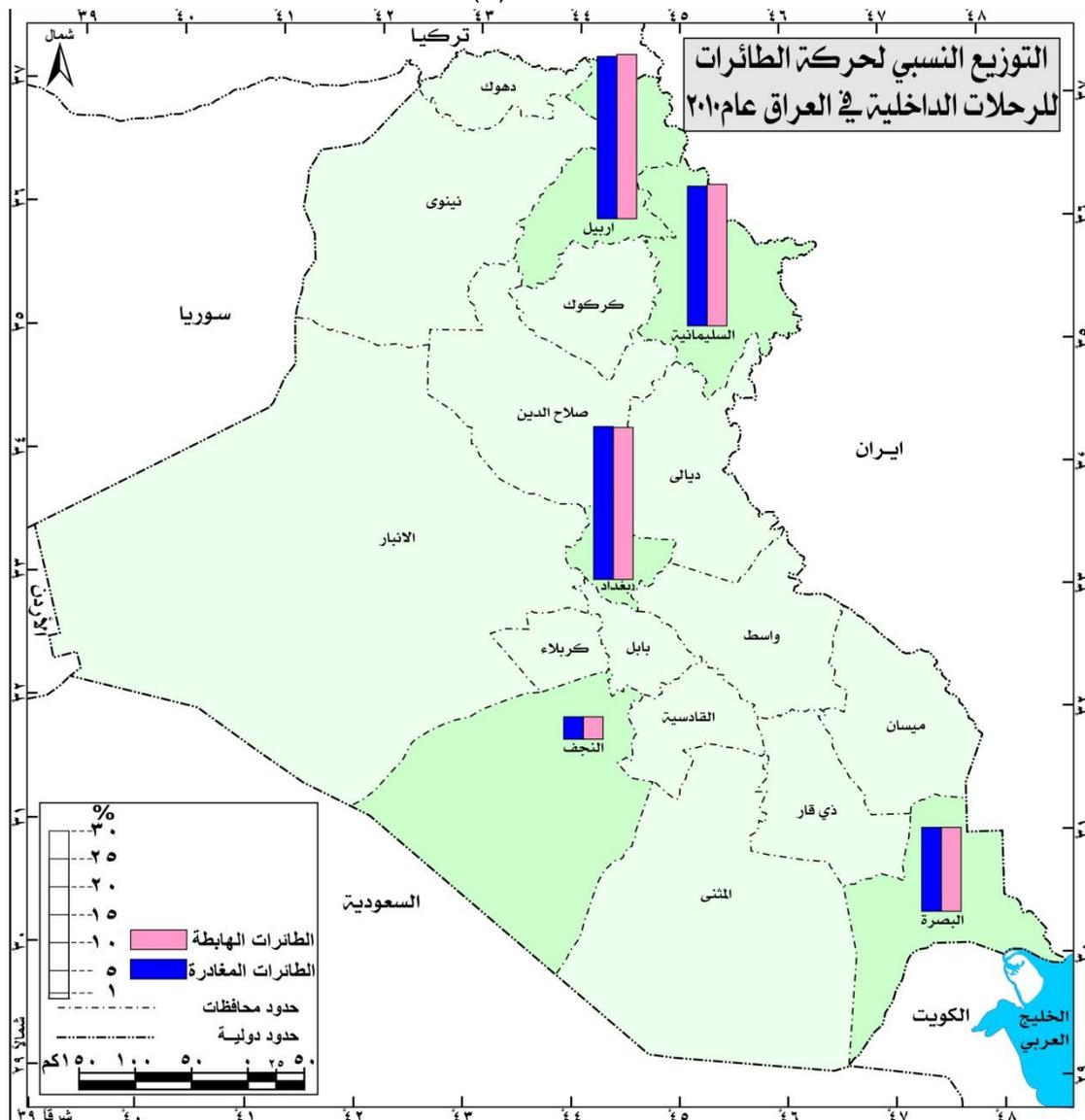
المطار	عدد الطائرات الهابطة	%	عدد الطائرات المغادرة	%
بغداد	876	27,2	872	27,3
أربيل	947	29,4	928	29
السلمانية	815	25,3	797	25
البصرة	464	15	475	15
النجف	118	4	118	4
المجموع	3219	100	3190	100

من عمل الباحثة بالاعتماد على : الجهاز المركزي للإحصاء ، أحصاءات النقل الجوي لعام 2010 ، مديرية أحصاءات النقل والاتصالات ، كانون الاول 2011 ، ص 4

من الجدول السابق يتضح إن مطار أربيل الدولي هبطت به (947) طائرة وبنسبة (29,4%) من مجموع عدد الطائرات للرحلات الداخلية وهو أعلى عدد مقارنة مع المطارات الاخرى لسنة (2010) وكذلك الحال لعدد الطائرات المغادرة البالغ عددها (928) طائرة وبنسبة (29%) من مجموع الطائرات المغادرة للرحلات الداخلية لسنة (2010) ينظر خارطة (4) وذلك لما تتمتع به المنطقة الشمالية من العراق من استقرار سياسي وأمني فضلاً عن وجود المطار في منطقة تمتلك مظاهر طبيعية وبيئية جميلة أدت الى توجة سكان المحافظات الاخرى اليها للتمتع بما تمتلكه من مظاهر خلابة .

أما الرحلات الدولية فهي خطوط طويلة بصفة عامة بالقياس الى الخطوط السابقة تربط بين المطارات الدولية والتي تتباين المسافات الفاصلة فيما بينها تبعاً للمواقع الجغرافية ⁽³⁵⁾ ويوضح الجدول (4) حركة الطائرات للرحلات الدولية لسنة (2010) ويمثل النقل الجوي الخارجي ربط العراق بالعالم الخارجي جواً حيث تقوم الخطوط الجوية العراقية بهذه العملية فضلاً عن الخطوط الجوية العالمية الاخرى ⁽³⁶⁾

خارطة (3)



من عمل الباحثة بالاعتماد على الجدول (3)

والجدول (4) يوضح إن مطار بغداد الدولي يشغل المرتبة الاولى بالنسبة لعدد الطائرات الهابطة البالغة (2820) طائرة وبنسبة (27,9%) من مجموع عدد الطائرات الهابطة للرحلات الدولية لعام 2010 وكذلك الحال بالنسبة لعدد الطائرات المغادرة للرحلات الدولية ينظر الخارطة (4) مما يدل على أهمية موقع هذا المطار لكونه في العاصمة ساعد بأن يكون مركزاً لعملية النقل الجوي على المستوى المحلي والدولي، فضلاً عن اهميته الاقتصادية والسياسية والتجارية بالنسبة للنقل الدولي مما أدى أن يكون مطار بغداد الدولي المطار الاول في العراق كما ان العاصمة بغداد يقطنها اكثر سكان العراق عدداً.

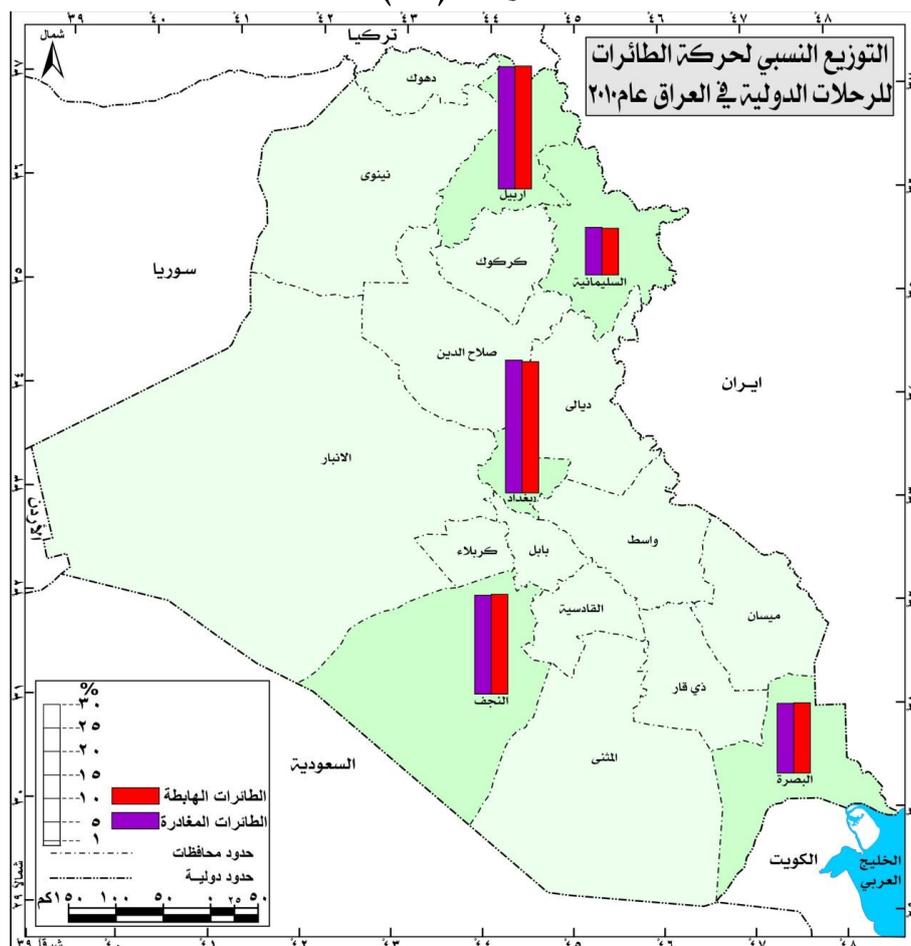
جدول (4)

حركة الطائرات للرحلات الدولية لسنة (2010)

المطار	عدد الطائرات الهابطة	%	عدد الطائرات المغادرة	%
بغداد	2820	27,9	2863	28,2
اربيل	2631	26,1	2650	26
السلمانية	1006	9,9	1026	10
البصرة	1506	14,9	1504	14,8
النجف	2137	21,2	2137	21
المجموع	10100	100	10180	100

من عمل الباحثة بالاعتماد على : الجهاز المركزي للإحصاء ، أحصاءات النقل الجوي لسنة 2010 ، مديرية أحصاءات النقل والاتصالات ، كانون الاول 2011 ، ص 4

خارطة (4)



من عمل الباحثة بالاعتماد على الجدول (4)

2- حركة الركاب

يقتصر النقل الجوي الداخلي في العراق في على نقل المسافرين ما بين المحافظات العراقية الرئيسية بغداد والبصرة ، وما بين بغداد والموصل وبين بغداد والنجف فضلاً عن بغداد والمحافظات الشمالية ، الا إن تطور هذا النوع من النقل لم يكن بالدرجة التي طرأت على النقل الجوي الخارجي ، والجدول (5) يوضح حركة الركاب في النقل الداخلي الجوي العراقي لسنة 2010.

جدول (5)

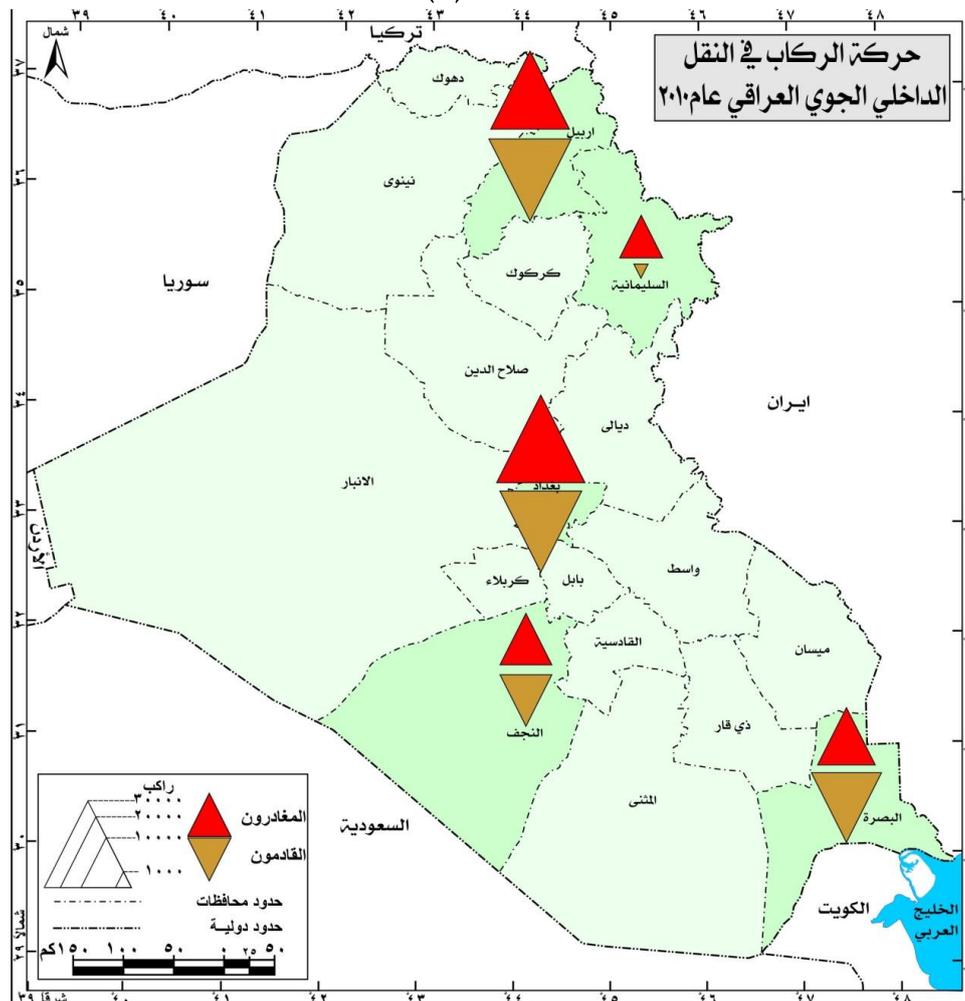
حركة الركاب في النقل الداخلي الجوي العراقي لسنة 2010

المطار	القادمون	%	المغادرون	%
بغداد	26448	29,2	30821	36,5
اربيل	26846	30	24407	28,2
السلمانية	797	1,9	7335	9
البصرة	19433	25	13131	15,2
النجف	10620	15	10620	12,3
المجموع	90487	100	86314	100

من عمل الباحثة بالاعتماد على : الجهاز المركزي للإحصاء ، أحصاءات النقل الجوي لسنة 2010 ، مديرية أحصاءات النقل والاتصالات ، كانون الاول 2011 ، ص 4

من الجدول السابق ، يتضح إن مطار بغداد الدولي يشغل المرتبة الاولى بالنسبة لعدد الركاب المغادرين بعدد (30821) راكب وبنسبة (36,5%) من مجموع عدد الركاب المغادرين ضمن النقل الداخلي في العراق لسنة (2010) مما يدل على أهميته في توجه الركاب من هذا المطار الى المطارات الاخرى ، أما بالنسبة للركاب القادمين فتمثل في مطار أربيل الدولي بعدد (26846) راكب وبنسبة (30%) من مجموع الركاب القادمين في العراق لسنة (2010) مما يدل على توجه السكان نحو المحافظات الشمالية لما تتمتع به مزايا ذكرناها سابقاً ، ينظر الخارطة (5).

خارطة (5)



من عمل الباحثة بالاعتماد على الجدول (5)

أما النقل الدولي فبعد إن كان العراق من أكثر نظم النقل شمولية في الشرق الاوسط فقد عانى منذ أكثر من عقدين من الاهمال وقلة الاستثمارات في كافة انماط النقل بما في ذلك النقل الجوي وبين سنتي (1980 و 2003) أدى النزاع الاقليمي وإستخدام الموارد العامة لدعم العمليات العسكرية والمدة الطويلة من العقوبات الاقتصادية والصيانة المؤجلة وتسببت عمليات النهب بعد نزاع سنة (2003) بتدمير الاسطول الجوي العراقي والمطارات العراقية ومكاتب النقل العامة ومرافق الصيانة والبنية التحتية⁽³⁷⁾ ، مما أنعكس ذلك على توقف نشاط هذا القطاع ، إضافة الى التخلف الشديد الذي أصاب هذا القطاع بسبب أنعزاله عن التطورات الحديثة المتسارعة في العالم ، إذ واجه العديد من المشاكل والصعوبات في التخطيط والتنفيذ والتشغيل والاستغلال الامثل والصيانه لهذا النمط من النقل والتي تجلت بشكل واضح مع ازدياد مستوى الطلب على خدماته .

وتعد عملية نقل المسافرين في نشاط معظم شركات الطيران نشاطاً رئيسياً يأتي بالمقدمه ، إذ إن الطائرات المدنية أدخلت ك مجال لنقل المسافرين قبل إدخالها لنقل الأشياء الأخرى . ويتم نقل المسافرين على متن شركة الخطوط الجوية العراقية بالدرجتين السياحية والأولى، وكذلك عن طريق الرحلات الخاصة للوفود الرسمية أو الرحلات الخاصة لنقل الحجاج في موسم الحج .

بعد سنة (2003) وتحديداً في (30 أيار 2003) قررت الخطوط الجوية العراقية مزاولة رحلاتها العالمية وكانت أول رحلاتها في 3 تشرين الأول سنة (2004) من بغداد الى عمان العاصمة الأردنية ، وفي (6 تشرين الثاني 2004) تمت رحلة بين بغداد وطهران في إيران ، ومنذ آب (2005) قامت الخطوط الجوية العراقية برحلاتها المختلفة⁽³⁸⁾ ويرجع ذلك الى إستقرار الوضع السياسي والأمني في البلد وأرتفاع المستوى المعاشي والرخاء الاقتصادي الذي يشهده العراق ، إذ نجح العراق في فتح خطوطه الجوية مع العديد من الدول العربية والعالمية ينظر الجدول (6) الذي يوضح حركة الركاب في النقل الدولي الجوي العراقي لسنة (2010).

جدول (6)

حركة الركاب في النقل الدولي الجوي العراقي لسنة 2010

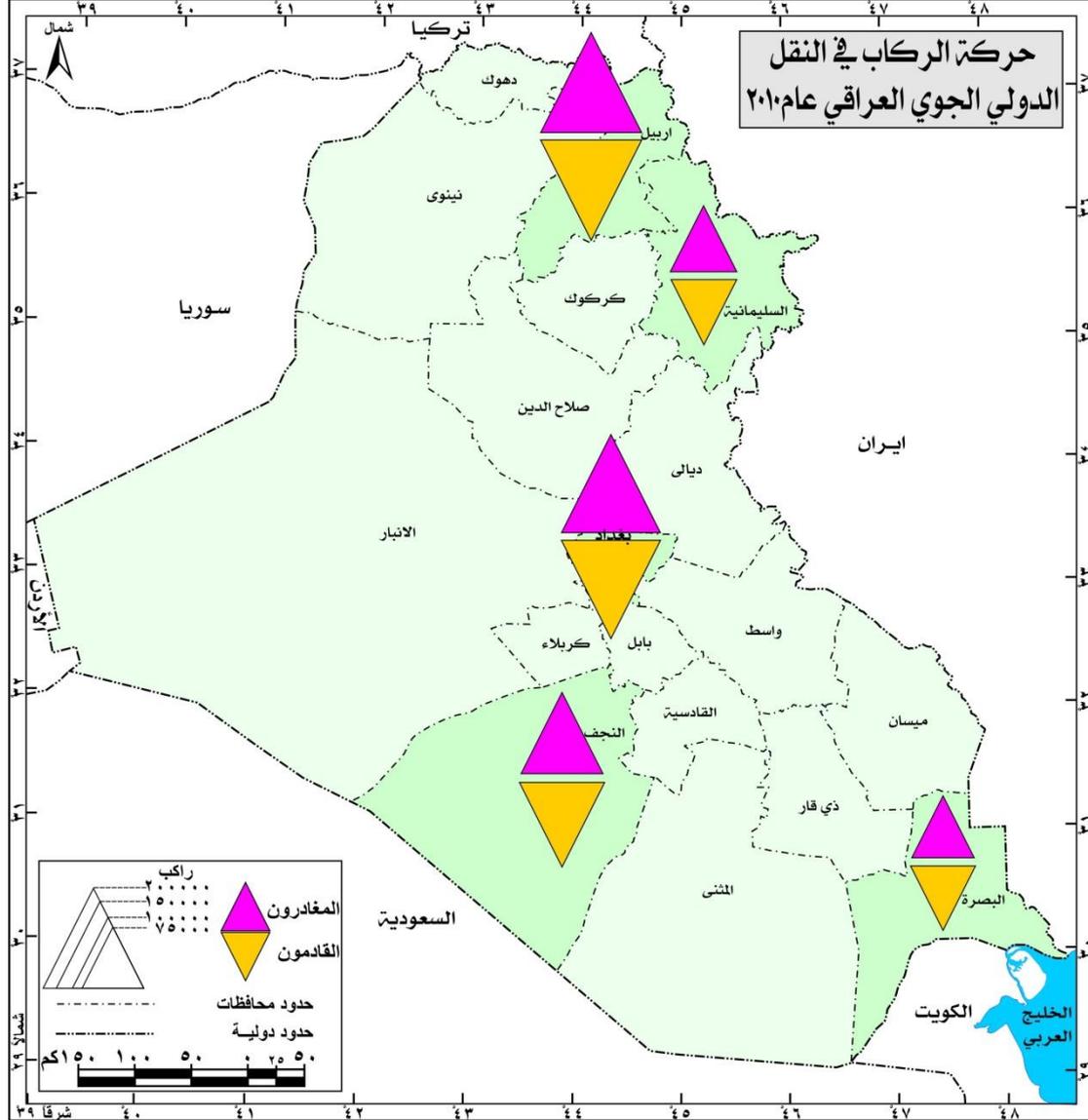
المطار	القادمون	%	المغادرون	%
بغداد	192306	27,4	191382	28
أربيل	200307	28,5	199524	29
السلمانية	84848	12	86876	12,7
البصرة	82660	11,8	76226	11,1
النجف	142311	20,3	131926	19,2
المجموع	702432	100	685934	100

من عمل الباحثة بالاعتماد على : الجهاز المركزي للإحصاء ، أحصاءات النقل الجوي لسنة 2010 ، مديرية أحصاءات النقل والاتصالات ، كانون الأول 2011 ، ص 4

من الجدول السابق ، يتضح إن مطار أربيل الدولي قد شغل المرتبة الأولى لعدد الركاب القادمين والمغادرين في النقل الجوي الدولي لسنة (2010) إذ بلغ عددهم (200307) و (199524) وبنسبة (28,5% و 29%) على التوالي ينظر الخارطة (6)

مما يدل على ارتفاع المستوى المعاشي والثقافي للسكان مما جعل النقل الجوي يخدم الطيران الداخلي والدولي على السواء .

خارطة (6)



من عمل الباحثة بالاعتماد على الجدول (6)

3- حركة البضائع

يقصد بعمليات نقل البضائع إن تقوم شركة الطيران (الناقل الجوي) بنقل البضائع والسلع بالطائرات على رحلاتها من مكان الى مكان آخر في مقابل أجر⁽³⁹⁾ حيث لم يعد النقل الجوي في الوقت الحاضر واسطة نقل بين القارات والبلدان أو بين المدن في البلد الواحد فحسب ، لان أهمية التنقل بالطائرة أصبحت لا تقف عند نقل الافراد فقط بل أمتدت

الى نقل البضائع ايضاً إذ يعتقد إن حجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرة سيفوق حجم المسافرين من جهة ويفوق حجم البضائع المنقولة بواسطة البواخر والسكك الحديدية من جهة ثانية وهذا ما سيحققه من انعكاسات إيجابية على مجمل الحركة الاقتصادية في العالم (40) . ، فحجم البضائع المنقولة في مطار بغداد بدء يزداد بشكل متسارع بسبب التحسن الأمني وبدء يشكل أزيد الطلب على خدمة الشحن الجوي ضغطاً متزايداً على الامكانيات والقدرات القائمة حالياً وخاصتاً إن العراق يشغل موقعاً جغرافياً وأستراتيجياً بين أسواق آسيا وأوروبا فأن المجال الجوي للعراق يوفر ميزة من مجموع مزايا النقل الجوي التي يسمح لنظام هذا النقل بأن يكون عاملاً مساعداً للنمو الاقتصادي ولايجاد فرص لاعمال التجارة الدولية يترتب على ذلك تنوع الإيرادات الوطنية بعد النفط .

هذا بالإضافة الى دخول الطائرات الحديثة ذات الحجم والحمولة العاليتين في أسطول الخطوط الجوية العراقية وكما تم ذكره في الفصول السابقة وزيادة أعداد المسافرين المنقولين كان نتيجة حتمية لزيادة كمية البضائع المنقولة ينظر الجدول (7).

جدول (7)

كمية البضائع البريدية من وإلى مطار بغداد الدولي حسب الشهر لسنة 2010

الشهر	المفرغة	%	المحملة	%
كانون الثاني	90582	7,7	6046	7
شباط	104051	8,8	6869	7,9
أذار	91439	7,7	4130	4,8
نيسان	30320	2,6	8541	9,8
ايار	125195	10,6	11848	13,7
حزيران	128152	10,9	5835	6,7
تموز	103344	8,8	6809	7,9
آب	93076	7,9	8223	9,5
ايلول	87769	7,4	6822	7,9
تشرين الاول	119338	10,1	7104	8,2
تشرين الثاني	103548	8,8	7244	8,4
كانون الاول	103548	8,8	7244	8,4
المجموع	1240362	100	86715	100

من عمل الباحثة بالاعتماد على : الجهاز المركزي للإحصاء ، أحصاءات النقل الجوي لسنة 2010 ، مديرية أحصاءات النقل والاتصالات ، كانون الاول 2011 ، ص 12

من الجدول السابق يتضح أهمية النقل الجوي ليس فقط في حركة الركاب وإنما أهميته أيضاً في نقل البضائع بسبب الاستقرار السياسي وعودة المنشآت الصناعية والاقتصادية الى العمل ، فضلاً عن ارتفاع المستوى المعاشي للمواطن العراقي ، إذ نلاحظ إن كمية البضائع المفرغة بلغت ذروتها خلال شهر حزيران بـ (128152) الف طن وبنسبة (10,9%) من مجموع كمية البضائع البريادية القادمة الى مطار بغداد الدولي لسنة (2010) بينما مثل شهر ايار اكبر كمية من البضائع المحملة بـ (11848) الف طن وبنسبة (13,7%) من مجموع كمية البضائع البريادية المحملة من مطار بغداد الدولي لسنة (2010) ويعود ذلك الى استقرار الوضع السياسي والامني في العراق وزيادة حركة التبادل التجاري بين العراق والبلدان العربية والاجنبية . تتحدد البضائع الممكن نقلها بالطائرات في التالي :

- 1- مواد مطلوبة بصفة عاجلة ومنها قطع غيار الطائرات والسيارات والسفن والاجهزة والمعدات الصناعية والالكترونية والادوية ومواد وأجهزة الاسعاف والاغاثة والمستندات الطبية والقانونية والمالية ومستلزمات تشغيل أجهزة الكمبيوتر .
 - 2- أصناف تتدهور قيمتها بمرور الوقت أثناء نقلها أو تتعرض للهلاك والتلف مثل الفواكه والخضراوات والزهور والاسماك الطازجة والحيوانات الحية والمواد الوقتية .
 - 3- المواد ذات القيمة العالية مثل المجوهرات والمواد النصف مصنعة لتجميعها في المراكز الصناعية .
 - 4- الاشياء التي يجب نقلها مع أوعقب سفر الركاب بالجو مباشرة والتي لايمكن حملها لنقلها مثل الحقائب والامتعة الزائدة والسيارات وعينات الاعمال الانتاجية (41).
- إن الجزء الأكبر من النقل الجوي في العراق يتم عن طريق مطار بغداد الدولي ومطار أربيل الدولي على النطاق الدولي والداخلي ، إن مطار بغداد الدولي بحالته الحالية من ناحية الحجم والاستيعابية والحالة العامة لمفاصلة لن يستطيع تلبية الطلب على النقل الجوي مع الزيادة في النمو السكاني لمدينة بغداد وتنامي النقل الجوي خاصة مع كونه المطار الوحيد الرابط بين مدينة بغداد ودول العالم هذا رغم أعمال التأهيل الذي شهدها مطار بغداد الدولي بعد سنة (2003) الا إنه لا زال دون مستوى الطموح لغرض جذب المسافرين وتلبية متطلبات المدينة .

الاستنتاجات

- 1- يعود تاريخ النقل الجوي في العراق الى العقد الرابع من القرن العشرين من خلال إنشاء مطارين من الدرجة الثانية في كل من بغداد والبصرة .
- 2- أخذت المطارات بالتطور التدريجي لازدياد أهميتها حتى انشأ بعد ذلك مطار الموصل وكان لهذا التوسع والتطور الاثر في زيادة نشاط النقل الجوي في العراق .
- 3- أستمر التطور حتى بلغ ذروته في عقد السبعينيات من القرن الماضي إذ تم إنشاء مطار بغداد الدولي ومطار البصرة الدولي اللذان أستقبلا أحدث وأضخم الطائرات وأصبح العراق يتعامل مع جميع دول العالم .
- 4- لم يدم التطور في النقل الجوي العراقي طويلاً خاصة في عقد التسعينيات من القرن الماضي إذ شهد العديد من العقبات والمشكلات بسبب الظروف السياسية والاقتصادية وفرض حظر الطيران على العراق مما أدى الى تأخر النقل الجوي العراقي كثيراً .
- 5- شهد النقل الجوي في العراق تحسناً بعد سنة (2003) ، إذ تم فتح عدداً من المطارات الحديثة وتم ترميم وإعادة تأهيل المطارات القديمة مما أدى الى زيادة حركة الركاب والبضائع الى داخل العراق وخارجه وذلك لارتفاع المستوى المعاشي .
- 6- للعوامل الطبيعية والبشرية أثراً إيجابية على النقل الجوي العراقي إذ عملت على تطور سير العمل داخل مطار بغداد الدولي وزيادة نشاطه
- 7- إن حجم حركة المسافرين ونقل البضائع حقق أعلى مستوى للنقل المحلي والدولي في مطار بغداد الدولي الذي يرجع الى موقعه المركزي في العاصمة مما ساعد بأن يكون هذا المطار مركزاً لعملية النقل الجوي على المستوى المحلي والدولي بالنسبة للمطارات العراقية فضلاً عن أهميته الاقتصادية والسياسية والتجارية .

التوصيات :

- يتطلب تطوير النقل الجوي في العراق وتعزيزه من خلال إتخاذ الاتي :
- 1 - بناء مجموعة من المطارات سوف يخدم النقل الجوي الداخلي والدولي ويكون له حتما المردود الاقتصادي الكبير على البلد وخاصة إذا علمنا بأن الامم تقاس بما تمتلكه من شبكات حديثة ومتطورة من وسائل النقل بأنواعها المختلفة ومن ضمنها النقل الجوي

- 2- بالامكان رفع الضغط عن مطاري بغداد واربيل اللذان يعدان المطاران الرئيسيان في حركة النقل الجوي من خلال حركة الركاب والبضائع عن طريق جعل مطار البصرة كمركز دخول الى العراق من الجنوب مما سوف يؤدي الى اجتذاب طائرات الخطوط الدولية التي تعبر الاجواء العراقية لاستعماله كمحطة للتزود بالوقود ، والذي يؤدي بالتالي الى أنتعاش المدينة من جميع النواحي وينطبق الحال على المطارات الواقعة في المنطقة الشمالية هذا الامر سوف يؤدي الى تطوير النقل الجوي ، بالتالي سوف يختص كل مطار بخدمة منطقة من مناطق العراق . فبغداد تقوم بخدمة المنطقة الوسطى والبصرة تخدم المنطقة الجنوبية وأربيل والسليمانية يقومان بخدمة المنطقة الشمالية ، وهذه الطريقة متبعة في كثير من دول العالم .
- 4- إعادة بناء الاسطول الجوي من خلال إدخال التطورات التكنولوجية والتقنية الحديثة للارتقاء بمستوى الخدمات الى مستوى المنافسة الدولية
- 5- تحديث وصيانة الطائرات القديمة وتشجيع مساهمة القطاع الخاص في هذا المجال .
- 6- بناء مطارات جديدة في مناطق الطلب المرتفع ومناطق الجذب السياحي والسياحة الدينية بشكل خاص
- 7- توفير الموظفين المؤهلين والمدربين والكفوئين
- 8- إن بناء المطارات الحديثة لا يكفي لتلبية التطور والنهوض بالنقل الجوي ما لم يكن هناك تنسيق مع وسائل النقل الاخرى كالسكك الحديدية السريعة والطرق المعبدة العالية التي تربط المطارات مع المدينة من اجل تسهيل الوصول الى المطارات وذلك أما باستعمال خطوط الباص السريعة أو السكك الحديدية السريعة من المطارات الى مراكز المدن التي تتواجد فيها المطارات أو بالعكس وبهذا سوف يتطور النقل الجوي العراقي دولياً وداخلياً .
- 9- تحديث وتوسيع مطار بغداد الدولي من أجل جذب المزيد من شركات الطيران وتعزيز مكانته الدولية والمحلية من خلال :
 - مضاعفة حجم المطار الحالي عن طريق إضافة ثلاثة صالات أخرى .
 - تأهيل المطار وأدخال الانظمة المتطورة والحديثة
 - إدخال التحسينات التي تطور من الخدمات التي يقدمها هذا المطار كـ(الارصفة ، المعدات ، الابنية ، وغيرها من المرافق)
 - إنشاء قرية البضائع والمنطقة الحرة التي يمكن أن تدمج مع مدينة المطار القريبة .

- 10- دعم الجهود الرامية الى تحديث وتطوير التسهيلات والخدمات الارضية في المطارات العراقية .
- 11- إدخال الحاسب الالكتروني في الحجز لتجاوز كافة الصعوبات التي تعترض موضوع الحجز وهو عملية منتظمة ومجدية جداً تختصر الوقت والجهد لذا يجب الاسراع بتنفيذها .
- 12- إستخدام الاليات الحديثة لنقل الركاب والبضائع في المطارات وتصميم الطرق الملائمة لضمان أنسيابية سير هذه الاليات والمركبات .

الهوامش

- 1- سعدي علي غالب ، جغرافية النقل والتجارة، دار الكتب ، جامعة الموصل ، 1987 ، ص629
- 2- احمد حسون السامرائي ، امكانية تطويرالنقل الجوي في العراق، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، المجلد 10، تموز 1978، ص 151
- 3- عباس فاضل السعدي ، جغرافية العراق اطارها الطبيعي - نشاطها الاقتصادي - جانبها البشري ، ط1 ،الدار الجامعية ، بغداد ، 2009 ، ص 277
- 4- ردينة عثمان يوسف ، ادارة خدمات النقل الجوي ، دار المناهج ، الاردن ، 2009 ، ص275-276
- 5- نصري ذياب خاطر، جغرافية النقل بين النظرية والتطبيق ، الجنادرية للطباعة ، الاردن ، 2010، ص 285
- 6- عبد العزيز محمد حبيب ويوسف يحيى طعماس ، جغرافية النقل والتجارة الدولية ، بيت الحكمة ، بغداد ، 1981 ، ص 310
- 7- صلاح حميد الجنابي وسعدي علي غالب ، جغرافية العراق الاقليمية ، الموصل ، 1991، ص 475
- 8- عبد العزيزمحمد حبيب ويوسف يحيى طعماس ، مصدر سابق ، ص 310
- 9- وزارة التخطيط ، دائرة التنمية الاقليمية والمحلية ، شعبة تخطيط البصرة ، تقرير التنمية المكانية في محافظة البصرة، ص61.
- 10- محمد ازهر السماك واخرون ، العراق دراسة اقليمية ، ج2 ، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي ، 1985 ، ص 645
- 11- ردينة عثمان يوسف ، مصدر سابق ، ص 278

- 12- وزارة التخطيط والتعاون الانمائي ، اللجنة الفنية لاعداد الخطة الوطنية الخمسية 2010-2014 ، لجنة قطاع النقل والاتصالات ، الاصدار الثاني ، تشرين الثاني 2009 ، ص36
- 13- المصدر نفسه ، ص 37
- 14- محمد هاشم ذنون الحيايي ، امكانية الوصول للمطارات الرئيسية في العراق باستخدام الـ GIS ، مركز الدراسات الاقليمية ، جامعة الموصل ، العدد 31،2013، ص 122
- 15- وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، لجنة قطاع النقل والاتصالات، مصدر سابق ، ص37
- 16- مها شاكور جبر الامارة ، تطور النقل الجوي في العراق للمدة (1950- 2012) ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، كلية التربية للعلوم الانسانية - جامعة البصرة ، 2013 ، ص26
- 17- وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، لجنة قطاع النقل والاتصالات، مصدر سابق ، ص 37
- 18- محمد هاشم ذنون الحيايي، مصدر سابق ، ص 122
- 19- محمد ازهر السماك ،العراق دراسة اقليمية ، مصدر سابق ، ص644
- 20- عباس فاضل السعدي ، مصدر سابق ، ص277
- 21- وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، لجنة قطاع النقل والاتصالات، مصدر سابق ، ص 39
- 22- نفس المصدر ، ص 36
- 23- سعدي علي غالب ، مصدر سابق ، ص 633
- 24- احمد سعيد عبده ، اسس جغرافية ، النقل ، القاهرة ، مصر ، 2010، ص 133
- 25- محمد ازهر السماك واخرون ، جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق ، دار اليازوردي ، الاردن ، 2011 ، ص141
- 26- مها شاكور جبر الامارة ، مصدر سابق ، ص 73
- 27- احمد حسون السامرائي وعبد خليل فضيل ، جغرافية النقل والتجارة الدولية ، دار الحكمة ، بغداد ، 1990 ، ص 242
- 28- ردينة عثمان يوسف ، مصدر سابق ، ص 161
- 29- حسن عبد القادر، الجغرافية الاقتصادية ، القاهرة - مصر ، 2010 ، ص 418
- 30- مها شاكور جبر الامارة ، مصدر سابق ، ص 111-113
- 31- محمد ازهر السماك واخرون ، جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق، مصدر سابق ، ص305
- 32- ردينة عثمان يوسف ، مصدر سابق ، ص 208
- 33- نصري ذياب خاطر، مصدر سابق ، ص 294
- 34- احمد حسون السامرائي وعبد خليل فضيل ، مصدر سابق ، ص 251

- 35- نصري ذياب خاطر، ، مصدر سابق، ص 294
- 36- احمد حسون السامرائي وعبد خليل فضيل ، ، مصدر سابق ، ص251
- 37- مها شاكر جبر الامارة ، مصدر سابق ، ص163
- 38- وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، لجنة قطاع النقل والاتصالات، مصدر سابق ، 38
- 39- مها شاكر جبر الامارة ، مصدر سابق ، ص169
- 40- اونيس يونس ، نظام النقل الجوي في الجزائر (دراسة حالة لمطار مصطفى بن باتنه) ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، جامعة الحاج خضر - باتنة ، كلية العلوم الاقتصادية والاجتماعية وعلوم التسيير ، 2011، ص 32
- 41- ابراهيم محمد عفيفي ، دليل عمليات النقل الجوي للتصدير، مصر ، بدون تاريخ ، ص15

المصادر :

- 1- الامارة ، مها شاكر جبر ، تطور النقل الجوي في العراق للمدة (1950- 2012) ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، كلية التربية للعلوم الانسانية - جامعة البصرة ، 2013.
- 2- الجنابي ، صلاح حميد ، غالب ، سعدي علي ، جغرافية العراق الاقليمية ، الموصل، 1991.
- 3- الجهاز المركزي للاحصاء ، احصاءات النقل الجوي لعام 2010 ، مديرية احصاءات النقل والاتصالات ، كانون الاول 2011.
- 4- حبيب ، عبد العزيز محمد ، طعماس ، يوسف يحيى ، جغرافية النقل والتجارة الدولية ، بيت الحكمة ، بغداد ، 1981.
- 5- الحيايي ، محمد هاشم ذنون ، امكانية الوصول للمطارات الرئيسية في العراق باستخدام الـ GIS ، مركز الدراسات الاقليمية ، جامعة الموصل ، العدد 31 ، 2013.
- 6- خاطر ، نصري ذياب ، جغرافية النقل بين النظرية والتطبيق ، الجنادرية للطباعة ، الاردن ، 2010
- 7- السامرائي ، احمد حسون وعبد خليل فضيل ، جغرافية النقل والتجارة الدولية ، دار الحكمة ، بغداد ، 1990.
- 8- السامرائي، احمد حسون ، امكانية تطوير النقل الجوي في العراق، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، المجلد 10، تموز 1978.

- 9- السماك ، محمد ازهر واخرون ، جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق ، دار اليازوردي ، الاردن ، 2011.
- 10- السماك ، محمد ازهر واخرون ، العراق دراسة اقليمية ، ج2 ، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي ، 1985.
- 11- السعدي ،عباس فاضل ، جغرافية العراق اطارها الطبيعي - نشاطها الاقتصادي - جانبها البشري ، ط1 ،الدار الجامعية ، بغداد ، 2009.
- 12- عبده ، احمد سعيد ، اسس جغرافية ، النقل ، القاهرة ، مصر ، 2010.
- 13- عفيفي، ابراهيم محمد ، دليل عمليات النقل الجوي للتصدير، مصر ، بدون تاريخ .
- 14- غالب ، سعدي علي ، جغرافية النقل والتجارة، دار الكتب ، جامعة الموصل ، 1987.
- 15- وزارة التخطيط والتعاون الانمائي ، اللجنة الفنية لاعداد الخطة الوطنية الخمسية 2010-2014 ، لجنة قطاع النقل والاتصالات ، الاصدار الثاني ، تشرين الثاني 2009.
- 16- يوسف ، ردينة عثمان ، ادارة خدمات النقل الجوي ، دار المناهج ، الاردن ، 2009.
- 17- يونس ، اونيس ، نظام النقل الجوي في الجزائر (دراسة حالة لمطار مصطفى بن باتنه) ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، جامعة الحاج خضر - باتنة ، كلية العلوم الاقتصادية والاجتماعية وعلوم التسيير ، الجزائر ، 2011 .

Air transport at Baghdad International Airport (Study in the transport geography)

D. Shurooq Naeem Jassim al-Jubouri

Abstract

Air transportation is the means by which the transfer of people and goods from one place to another on the scope of one state or one country to another, making it fit middle and long-distance causing interaction where I am between different geographic environments, and so air transport is the mainstay of economic, social and political life .uallah plays air transport at Baghdad International Airport a major role in the movement of people and goods due to the development potential and regularity of services at the local level or international, as well as what is provided from the speed and convenience and safety in the trip as the start of transport which since 1969 has also been developed in 1979 and 1982 and took over its construction French companies and British.

Air transport in Iraq has not seen continuous development since seen many of the obstacles and problems that led to reduce its role in the areas of economic and social development, and although the contents of Iraq's resources and assets for the advancement of the Iraqi aviation, was alone with the public sector in air transport ownership because of the absence of competition rules.

The level of service provided in Iraqi airports low if compared airports in the world due to the economic sanctions that thirteen-year-old lasted With the loss of Iraq's airspace to his fleet after the first Gulf War in 1991 and the second in 2003, as it became the Iraqi airports vary not match Airports rest of the world.

Despite the relative improvement in the field of air transport after 2003, but the sector still requires a development extra large to become a good competitor in the international air transport market and the rules of procedure, and especially that this sector represents Iraq in the eyes of the world it is also serves as the gateway through which rises Iraq as ever through the necessary attention to be done at the required level, as Iraq has six international airports are (Baghdad, Mosul,

Basra, Irbil, Sulaymaniyah, and Najaf) Iraq is linked with most of the world through these airports.

The air transport like other branches of transport needs to be equipped spaces where to get off and ride operations, loading and unloading, but these spaces classified according to certain criteria, we find airports suffer from poor management and need rehabilitation fully to raise the required level.