



ISSN: 1817-6798 (Print)
Journal of Tikrit University for Humanities
available online at: www.jtuh.org/



Talip khalaf abid

* Corresponding author: E-mail :
٠٧٧٠٩٨٦١٠٣٣
talib.k.abed@tu.edu.iq

Keywords:

In
fi
C
M
F

ARTICLE INFO

Article history:

Received 1 Mar 2024
Received in revised form 25 Mar 2024
Accepted 2 Mar 2024
Final Proofreading 25 July 2025
Available online 25 Aug 2025

E-mail t-jtuh@tu.edu.iq

©THIS IS AN OPEN ACCESS ARTICLE UNDER
THE CC BY LICENSE

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Journal of Tikrit University for Humanities

The Reality of Iraqi Air Transport and Comparisons between Baghdad and Erbil Airports

ABSTRACT

Air transport is important in the services it provides in the field of transporting passengers, goods, luggage and air mail from one city to another and from one country to another, which led to facilitating the transportation process and increasing international ties and relations, which in turn helped spread civilization and transfer ideas and all that is new of scientific innovations and cultural. Air transport requires studying the location of the airport from which planes take off and landing and analyzing the factors affecting the construction and development in order to keep pace with the rapid technological development and the burdens resulting from this development and repercussions on the country or region and the city in which the airport is located, and this is what made the researcher focus his attention on air transport, and the Baghdad and Erbil international airports were chosen as a study area in order to analyze geographical factors and evaluate their positive and negative effects on the establishment and operation of the airport. One of the most important findings of the research is that Baghdad airport is more active in terms of transporting people because it is located in the capital and is more close and used by other provinces, which amounted to 194,871.2 passengers, while Erbil airport is 028,023.1 passengers. The capacity of this airport reached about 795 million passengers annually and 75 thousand tons of goods, which is more than the capacity of Erbil Airport, which amounts to 3 million passengers annually.

© 2025 JTUH, College of Education for Human Sciences, Tikrit University

DOI: <http://doi.org/10.25130/jtuh.32.8.1.2025.11>

واقع النقل الجوي العراقي وأوجه المقارنة بين مطاري بغداد وأربيل

طالب خلف عبد / جامعة تكريت / كلية التربية للعلوم الإنسانية / قسم الجغرافية

الخلاصة:

للنقل الجوي أهمية في الخدمات التي يقدمها في مجال نقل البضائع والركاب والبريد الجوي والامتعة من دولة لأخرى ومن مدينة إلى أخرى، التي أدت إلى تسهيل زيادة الروابط وعملية النقل والعلاقات الدولية والذي ساعد بدوره على نقل الأفكار ونشر الحضارات وما هو جديد من المبتكرات الثقافية والعلمية . أن

النقل الجوي يتطلب دراسة موقع المطار التي تنطلق منه الطائرات وتهبط فيه وتحليل العوامل المؤثرة في الإنشاء والتطوير لكي تواكب التطور التكنولوجي السريع والأعباء الناتجة من هذا التطور، كما تتركز الدراسات الجغرافية على تحليل الحركة واتجاهاتها بما فيها رحلات المسافرين، ونقل البضائع لما يترتب عليها من نتائج، وانعكاسات على الدولة أو الإقليم والمدينة التي يقع فيها المطار، وهذا ما جعل الباحث يركز اهتمامه على النقل الجوي ووقع الاختيار على مطاري بغداد وأربيل الدوليين كمنطقة للدراسة لأجل تحليل العوامل الجغرافية وتقييم أثارها الايجابية والسلبية على نشأة المطار وتشغيله. ومن اهم النتائج التي توصل اليها البحث هو ان مطار بغداد يعد أكثر نشاطاً من حيث نقل الاشخاص لوقوعه في العاصمة ولكونه أكثر قرباً واستخداماً من قبل المحافظات الأخرى، والذي بلغ بحدود ٢,٨٧١,١٩٤ مسافر بينما مطار اربيل ١,٠٢٣,٠٢٨ مسافر. وقد بلغت الطاقة الاستيعابية لمطار بغداد حوالي (٧٩٥) مليون مسافر سنوياً و(٧٥) ألف طن من البضائع وهو أكثر من الطاقة الاستيعابية لمطار اربيل والتي تبلغ (٣) ملايين مسافر سنوياً.

المقدمة

إن النقل أحد أهم السمات لحضارة هذا العصر الرئيسة ومن اهم عوامل تقدمها واستثمارها ، يعد النقل عاملاً من العوامل الضرورية والمساعدة على نمو الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية، فالتنمية في المجالات الصناعية والزراعية والسياحية وغيرها تعتمد اعتمادا كبيرا على عنصر النقل، باعتباره العنصر المتمم لكافة العمليات الإنتاجية.

ومن هذا المنطلق جاء اهتمام الجغرافيين بالنقل بكافة أنماطه وانفرد حقل جغرافية النقل الذي انصب على دراسة اهم العوامل الجغرافية التي تؤثر في النقل، وإبراز دور النقل كما اهتم بخصائص كل نمط وعملية التكامل بين أنماطه فالنقل البري (طريق، سكك حديد) الذي يعد من اهم انماط النقل في كافة دول العالم، لما له من تأثير مباشر وغير مباشر على باقي القطاعات الاقتصادية أما النقل البحري يعتبر صناعة استراتيجية مهمة تؤثر في اقتصاديات البلدان المطلة على البحار، لذلك يوليها الجغرافيون أهمية و عناية فائقة، لما لها من ارتباط في دعم التجارة العالمية.

وجاء الاهتمام في النقل الجوي كونه أحد أنماط النقل المهمة التي اختصرت المسافات بين الدول والقارات، لتمتعه بسرعه الفائقة التي تمكن من الوصول الى أبعد المسافات في زمن قصير، تعجز عن تحقيقه وسائل النقل الأخرى، يعتبر النقل الجوي أسرع وسيلة في نقل الخدمات التي يقدمها في مجال نقل البضائع والركاب والامتعة والبريد الجوي من دولة لأخرى ومن مدينة الى أخرى، ساهم النقل الجوي في

تسهيل حركة النقل وتعزيز الروابط والعلاقات الدولية ,مما أدى بدوره إلى نشر الحضارات وتبادل الأفكار ونقل الابتكارات العلمية والثقافية الحديثة.

ولابد من الإشارة إلى أن النقل الجوي يتطلب دراسة موقع المطار التي تنطلق منه الطائرات وتهبط فيه وتحليل العوامل المؤثرة في الإنشاء والتطوير لكي تواكب التطور التكنولوجي السريع والأعباء الناتجة من هذا التطور، كما تتركز الدراسات الجغرافية على تحليل الحركة واتجاهاتها بما فيها رحلات المسافرين، ونقل البضائع لما يترتب عليها من نتائج، وانعكاسات على الدولة أو الإقليم والمدينة التي يقع فيها المطار، وهذا ما جعل الباحث يركز اهتمامه على النقل الجوي ووقع الاختيار على مطاري بغداد وأربيل الدوليين كمنطقة للدراسة لأجل تحليل العوامل الجغرافية وتقييم أثارها الايجابية والسلبية على نشأة المطار وتشغيله.

المبحث الأول

الاطار النظري

مشكلة الدراسة

العوامل الجغرافية المؤثرة على حركة الملاحة الجوية في مطاري بغداد واربييل الدوليين وانعكاساتها المتباينة, سواء الايجابية أو السلبية على مسار التنمية.

ومن خلال تسليط الضوء على المشكلة الرئيسية تندرج منها التساؤلات الفرعية الآتية:

١. ما تأثير العوامل الجغرافية على نشأة وتشغيل مطاري بغداد واربييل الدوليين؟

٢. ما أهم الخصائص التي يتمتع بها المطاران ؟

فرضية الدراسة:

لا يخفى أن الحقائق والنظريات تشكل أساس البحث العلمي، وأن حل المشكلة ينبغي أن يسبقه تصور لحلولها طبقاً لفرضية البحث، وبناءً على ما جاء في إشكالية البحث الرئيسة انطلق الباحث في التحليل من خلال الفرضيات التي تم صياغتها كما يأتي:

- (إن المطار بشكل عام يتأثر بعدد من العوامل الجغرافية الطبيعية والبشرية التي تعكس أثاراً سلبية او ايجابية على حركة الرحلات الجوية التي شهدت تبايناً زمنياً ومكانياً، وإن استخدام التقنيات والأساليب

الحديثة تسهم في الحد من المؤثرات وترفع كفاءة عمل المطار وتزيد من عوائده المالية لخدمة السكان وتنمية المدينة).

- (ارتباط تطور قطاع النقل الجوي بباقي القطاعات الاقتصادية والتي تبين ضرورة تطوير هذا القطاع، فبقدر ما يسهم النمو الاقتصادي في ازدهار النقل الجوي المتمثل (بمطاري بغداد واربيل الدوليين) يحقق النقل الجوي المزدهر فوائد كبيرة للاقتصاد).

أهداف الدراسة

١. تحليل الخصائص الذاتية والفنية لمطاري بغداد واربيل الدوليين.
٢. تحليل حركة النقل الجوي عبر مطار اربيل الدولي.

اهمية الدراسة:

على الرغم من أهمية النقل الجوي والدور الذي يؤديه العراق عامة ومدينة اربيل خاصة، إلا أنه لم يجد اهتمام الدارسين، الامر الذي يظهر أهمية هذه الدراسة.

الحدود الزمانية والمكانية للدراسة:

- الحدود الزمانية: عام ٢٠٢١م.
- الحدود المكانية : مدينة بغداد وتقع على خط عرض (١٦° ٣٦' ٣٣°) وخط طول (٩° ٢٣' ٤٤°) على نهر دجلة، في المنطقة الوسطية للعراق، ومدينة اربيل والتي تقع بين دائرتي عرض (٢١° ٧' ٣٦°) و (٥١° ١٤' ٣٦°) شمالاً، وبين خطي طول (٤١° ٥٦' ٤٣°) و (٤٣° ٥٦' ٤١°) و (٤٤° ٨' ٤٤°) شرقاً (حكومة إقليم كردستان, ٢٠١٢).

محتويات البحث

المقدمة

المبحث الأول: الاطار النظري

المبحث الثاني: الإطار المفاهيمي للنقل الجوي مفهومه تطوره- معاداته

المبحث الثالث: احصائيات مطاري بغداد واربيل الدوليين

الخاتمة

المصادر

المبحث الثاني

الإطار المفاهيمي للنقل الجوي مفهومه

تطوره - معاداته

أولاً/ تعريف خدمات النقل الجوي: قامت المنظمة الدولية للطيران المدني سنة 1952 بتعريف "الخدمات الجوية المنتظمة" على إنها تلك الخدمات التي تتوفر فيها الخصائص التالية (وزارة النقل, ٢٠٠٤, ص ٥):-

١. رحلات عبر الأجواء لأكثر من دولة واحدة (نقل المسافرين، أو البضائع أو البريد)

٢. أن تكون الرحلات مسموحاً بها للعموم.

٣. أن تكون الرحلات مبرمجة ومنتظمة حسب توقيت مععلن عنه.

أما خدمات النقل الجوي العارضة فهي ليست موضوعاً لتعريف خاص، وتعتبر بالتالي كل خدمات النقل الجوي التي لا تدخل في نطاق التعريف الخاص بالرحلات المنتظمة (عبده, ١٩٨٨, ص ١٢٩).

كذلك يقصد بخدمة النقل الجوي: خدمة جوية تجارية مستثمرة لنقل الركاب، أو الأمتعة الشخصية، أو حقائب السفر، أو البضائع، أو أية حمولة أخرى، في مركبة هوائية من مكان إلى آخر، ويتضح إن النقل الجوي هو النقل الجوي التجاري، أي ذلك النقل الذي تتولاه مشروعات النقل من أجل تحقيق الربح عن طريق تقديم خدمات النقل وترتيباً على ذلك يكون تقديم خدمة النقل الجوي في جميع الأحوال مقابل أجره كسائر أنواع النقل، وهو ما يعبر عنه بنقل الركاب أو الأمتعة أو الحمولات من مكان إلى آخر. إلا إن ما يميز النقل الجوي أنه نقل يتحقق جواً، أي من خلال طيران مركبة النقل المهيأة لذلك (دويدار, ٢٠١١, ص ٣٤٢).

كما يمكن تقسيم خدمات النقل الجوي إلى خدمات أساسية، وخدمات مساعدة، وفقاً لنوع الخدمة نفسها، فالخدمات الأساسية هي تلك المتعلقة بعملية نقل وترحيل الأفراد والمنقولات من منطقة إلى أخرى داخل أو خارج الدولة باستخدام أداة النقل الجوي المتمثلة في الطائرة، ويدخل ضمن هذه الخدمات خدمة نقل الركاب والأمتعة، وخدمة نقل البضائع (الشحن الجوي)، وخدمة نقل البريد، وتشتمل جميع هذه الخدمات على ضمان سلامة المنقول خلال فترة النقل أما الخدمات المساعدة فهي تلك العمليات التي

تساعد على تقديم الخدمات الأساسية بسهولة ويسر، مثل الخدمات الفنية كالمراقبة الجوية وهندسة الممرات الجوية واللاسلكية وهندسة المطارات وتنظيم عمليات الهبوط (جار الله، ٢٠٠٥، ص ٣٥).

وقد تم وضع برنامج لفتح الأجواء العربية، وتحرير النقل الجوي بين الدول العربية، لغرض تشجيع زيادة حركة النقل الجوي العربي للركاب والبضائع، وخفض كلفته، وزيادة القدرة التنافسية لشركات الطيران العربية. وتم وضع برنامج زمني لتحرير النقل الجوي وافق عليه مجلس وزراء النقل العرب في العام 1998، كانت المرحلة النهائية بدأت من نوفمبر 2006، وهي إطلاق الحرية الخامسة للنقل الجوي المنتظم بين الدول العربية، وهي من أهم مراحل التحرير حيث يتم من خلالها كسر احتكار شركات الطيران. وقد ترتب عن ذلك زيادة في حركة النقل الجوي بين الدول العربية بنسبة 24 في المائة منذ بدء تطبيق البرنامج. وقد دخلت اتفاقية النقل الجوي بين الدول العربية حيز التنفيذ ابتداءً من 18 فبراير 2007 وهي الاتفاقية التي يتم العمل بموجبها في المرحلة الأخيرة من برنامج فتح الأجواء لتحل محل الاتفاقيات الثنائية بين الدول (وزارة النقل، ص ٢).

ثانياً / تطور عمليات النقل الجوي للركاب والبضائع

في أثناء الحرب العالمية الثانية تم نقل كميات كبيرة من المعدات والأسلحة والذخيرة الحربية من الولايات المتحدة الأمريكية إلى دول أوروبا عبر شمال الأطلسي، وإلى دول شرق آسيا عبر المحيط الهادي، وقد استخدمت في عمليات النقل المذكورة جميع أنواع الطائرات التي كانت متوفرة في ذلك الوقت وكانت أساساً طائرات حربية. وبعد انتهاء الحرب العالمية تم استخدام أعداد كبيرة من طائرات النقل العسكرية في عمليات نقل البضائع والسلع المدنية بين الدول المختلفة. تعتبر حركة النقل الجوي انعكاساً للنشاط الاقتصادي وللأهمية السياسية للدولة، وللتفاعل بين البيئات الجغرافية المختلفة (درويش، ص ٦٦٨)

وعند تزايد الطلب على عمليات النقل الجوي المدني للسلع والبضائع والمعدات بين الدول، لجأت شركات الطيران إلى تحويل بعض طائرات الركاب لنقل البضائع ثم قامت شركات صناعة الطائرات بتصميم وإنتاج العديد من الطائرات الجديدة المخصصة لنقل البضائع فقط، مع تطوير طائرات الركاب وجعلها قابلة للتحويل، إما كلياً أو جزئياً لنقل البضائع، وقد تم تطوير وتحسين إمكانيات هذه الطائرات بعد ذلك. والنقل الجوي أصبح في الوقت الحاضر ليس فقط واسطة النقل بين القارات والبلدان وإنما أيضاً بين المدن في البلد الواحد، على أن أهمية النقل بالطائرة لا تقف عند نقل الأفراد فقط، بل نقل البضائع أيضاً، حيث يعتقد بعض المراقبين بأن حجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرة سيفوق حجم المسافرين وهذا ما

سيحقق من انعكاسات إيجابية على مجمل الحركة الاقتصادية في العالم، لاريب أن تطور النقل الجوي عامة، ونقل الأشخاص وما تحقق له من سرعة بوجه خاص هو أبرز ما يميز هذا العصر. وقد غزت الملاحة الجوية هذا الميدان، كوسيلة نقلٍ جديدة منذ الحرب العالمية الأولى واستمرت تشهد منذ ذلك الحين وبمعدلات سريعة أكبر الانجازات تقدماً، سواء من الناحية العلمية أو الاقتصادية. فقد تقدمت تكنولوجيا الطيران، لا سيما في السنوات الأخيرة، تقدماً كبيراً، أصبحت معه الطائرة في الظروف الجوية العادية وسيلة نقل مألوفة، وطريقاً مأموناً للنقل لا يقل في هذا أهمية عن طرق النقل الأخرى. ورغم التحسن الطفيف الذي طرأ على النقل الجوي للعراق في عام ٢٠٠٤م إلا أن شركات الطيران لا تزال تواجه ظروفاً صعبةً تتمثل بارتفاع تكاليف التشغيل وازدياد حدة المنافسة وانكماش حركة رأس المال والاستثمارات، وتراجع السياحة في العراق. وحيث إن صناعة النقل الجوي هي الأكثر والأسرع تأثراً بأي متغيرات، فقد برزت بعض الآثار السلبية من خلال خسائر تزيد عن ٣٠ بليون دولار للدول العربية طبقاً لتقارير المنظمة العالمية للنقل الجوي كما تم إلغاء مئات الآلاف من الوظائف وانخفضت حركة السفر، الأمر الذي انعكس بصورةٍ أو بأخرى على التنمية عموماً، والتنمية الحضرية خصوصاً في البلاد العربية (الخلف، ١٩٥٩، ص ٦٧).

ثالثاً/ الوسائل المستخدمة في النقل الجوي وخصائصها الاقتصادية.

أنواع الطائرات المستخدمة:

يمكن إتمام عمليات النقل الجوي للبضائع باستخدام أنواع مختلفة من الطائرات كما يلي (صدر الدين، ١٩٨٦، ص ١):

طائرات نقل الركاب/ يمكن نقل البضائع مع أمتعة الركاب في المساحات المخصصة لذلك في باطن الطائرات المخصصة لنقل الركاب، ويتميز شحن البضائع على هذه الطائرات بأنه يوفر الوقت والاتصالات إلى جميع مطارات العالم لوجود شبكة ضخمة من رحلات الركاب لهذه المطارات، مما يشبع حاجة الشاحنين للنقل الجوي. ولكن يعيب اللجوء إلى استخدام هذه الطائرات أن المساحات المتاحة لنقل البضائع عليها صغيرة مما يجعلها تعجز عن الوفاء باحتياجات الشاحنين لنقل إرساليات كبيرة من البضائع المراد شحنها.

طائرات نقل الركاب - البضائع / وهي طائرات تعدها بعض شركات الطيران لنقل الركاب والبضائع معاً بحيث تقلل المساحة المخصصة لنقل الركاب وإتاحة الفرصة لنقل البضائع على أرضية الطائرات، بالإضافة للمساحات المتاحة في باطن هذه الطائرات، وقد ساعد هذا التعديل في التصميم الداخلي

للطائرات على زيادة إمكانياتها لنقل المزيد من كميات البضائع، ولكنها ما تزال تقصر عن الوفاء باحتياجات الشاحنين لنقل كميات ضخمة كبيرة من البضائع.

طائرات نقل البضائع البحتة/ وهي طائرات يتم تخصيصها كلياً لنقل البضائع فقط عليها وهذه الطائرات يتم توفيرها إما بتحويل بعض أنواع طائرات الركاب لنقل البضائع إذا كان تصميمها يسمح بذلك، أو يتم إنتاجها أصلاً لنقل البضائع وقد تحسنت إمكانيات هذه الطائرات بعد إنتاج الجيل الحديث من الطائرات العريضة الجسم النفاثة مثل البوينج ٧٤٧، ٧٥٧، ٧٦٧ والإيرباص ٣٠٠، ٣٢٠، ٣٤٠. وتبلغ أوزان البضائع المنقولة بالنقل الجوي في الدول العربية لعام ٢٠٠٤ ما بين بضائع قادمة ومغادرة حوالي 2.9 مليون طن، منها 1.8 مليون طن قادمة وبنسبة 62.1 في المائة، و 1.1 مليون طن مغادرة و بنسبة 37.9 في المائة من إجمالي نقل البضائع (وهي عمليات الشحن الجوي للبضائع والمعدات والآليات المغادرة والقادمة عبر الطائرات العملاقة المخصصة للنقل، الأمر الذي من شأنه توسعة حجم التبادل التجاري بين العراق ودول العالم) (فليح, ٢٠١١, ص ١٣٩).

التحديات والمشاكل التي تعترض نشاط الطيران المدني لشركة الخطوط الجوية العراقية

-عدم امتلاك الشركة لأسطول جوي متكامل.

-تضخم في أعداد الكادر غير المتخصص.

النقل الجوي واثرة في حركة الركاب والبضائع في العراق.

عرف العراق النقل الجوي في بداية العشرينيات، اذ كانت طائرات القوة الجوية الروسية تنقل البريد جوا من القاهرة الى بغداد سنة ١٩٢٣م. وفي بداية الثلاثينيات ازدادت حركة النقل الجوي المدني، مما ادى الى الاهتمام بالملاحة الجوية واعداد الوسائل اللازمة لتأمين سلامتها من حيث بناء المطارات وخدمات الانواء الجوية ووسائل مكافحة الحريق، وقد نتج عن هذا الاهتمام انشاء المطارات المدنية الحديثة الاتية:

١- **مطار بغداد الدولي/** تم انشاؤه عام ١٩٨٣ يقع في منطقة ابو غريب، غرب مدينة بغداد وهي منطقة زراعية واسعة تتمتع بشبكة من الطرق المعبدة وهو على درجة عالية من الكفاءة والقدرة على مواكبة تطور الطائرات من حيث الحجم والسعة.

٢- **مطار أربيل الدولي/** من أهم مطارات إقليم كردستان العراق تم افتتاح مطار أربيل في منتصف عام ٢٠٠٥ من قبل حكومة إقليم كردستان في شمال العراق، وللمطار رحلات

إلى تركيا والأردن ودبي وبيروت وبعض الدول الأوروبية وكان يستخدم لأغراض عسكرية وبعد عام ٢٠٠٥ بدأت الرحلات المدنية وتم الانتهاء من بناء

٣- في أربيل، وجاءت الدراسات ان المطار تم تصميمه وبنائه على أسس هندسية وتكنولوجية لاستيعاب طائرات A380 العملاقة في المستقبل.

٤- **مطار المثنى**/ تم انشاء هذا المطار عام ١٩٣٣ غرب مدينة بغداد بعيدا عن الاحياء السكنية وقد بقي يستقبل الطائرات المدنية حتى عام ١٩٧٠ وبعدها خُصص للرحلات الداخلية ومن ثم للأغراض الخاصة وبعد ذلك تم نقل خطوط الملاحة الى مطار بغداد الدولي، وسبب ذلك التوسع العمراني لمدينة بغداد واحاطة المطار بالأحياء السكنية.

٥- **مطار البصرة**/ تم افتتاحه بعد مطار المثنى بثلاث سنوات في منطقة المعقل لخدمة الملاحة الجوية المدنية، الا أن استخدامه اخذ يتراجع تدريجيا بسبب عدم مواكبته لتطور الطائرات من حيث الحجم والسعة، فضلا عن وجود مطارات جيدة في الدول المجاورة. وفي سنة ١٩٧٠ تم أغلقه نهائيا لا سباب فنية. وحل محله مطار قاعدة الشعبية العسكري بصورة مؤقتة.

٦- **مطار الموصل**/يقع في مدينة الموصل وهو مطار صغير يستخدم اثناء النهار وفي الجو الحسن فقط وتقوم حركة النقل فيه بين بغداد والموصل.

٧- **مطار بامرني**/ يقع هذا المطار في قرية قرب مصيف سرسنك في محافظة دهوك وهو مطار صغير كان الهدف منه تشجيع حركة السياحة المحلية.

٨- **مطار النجف الدولي**/ يقع شرق مدينة النجف تم افتتاحه عام ٢٠٠٨ رسميا لاستقبال الطائرات، يبلغ متوسط عدد الرحلات القادمة والمغادرة حوالي ١٩ رحلة يوميا وفي المناسبات الدينية يصل الى ٦٠ رحلة ومن أبرز المشكلات التي تواجه المطار هو صغر المساحة المخصصة لوقوف الطائرات مع زخم الخطوط الجوية الراغبة في التشغيل في المطار، وتم تصنيف المطار ضمن المرتبة الاولى بين مطارات العراق بحسب تقرير شركة طيران الخطوط الجوية القطرية وذلك لخدماته المميزة التي يقدمها للطائرات والمسافرين.

وبشكل عام نجد ان لعامل المسافة دورا واضحا في توزيع المطارات، فهي تتباعد عن بعضها بمسافات لا تزيد عن (٤٠٠) كم وذلك لان الطائرة تفقد ميزة السرعة في المسافات القصيرة عندما يضيع وقت المسافرين التنقل ما بين المطار والمغادرة والوصول، وعلى سبيل المثال يكون استخدام السيارة

لمسافات الوصول في مدينة على بعد (٣٢٠) كم هو اقل من استخدام الطائرة، كما ان توزيع المطارات العراقية ناثر بتوزيع السكان والموارد الاقتصادية (وزارة التخطيط, ٢٠١٠-٢٠٢١, ص١٠٧).

اهمية الخطوط الجوية العراقية.

تسهم الخطوط الجوية العراقية بدور مهم في الاقتصاد العراقي من خلال ما يلي:

١- نقل المسافرين والبضائع

٢- تشغيل القوى العاملة

٣- توفير موارد مالية

المشكلات والتحديات التي تواجه الطيران المدني العراقي

- ١- البطء في تنفيذ اعمال اعادة تأهيل المطارات المحلية
- ٢- عدم امتلاك الشركة لأسطول جوي متكامل واقتصارها على عدد محدود من الطائرات المستأجرة
- ٣- تضخم عدد الكوادر المتخصصة بما يؤثر ماليا على شركة الطيران
- ٤- عدم استيفاء بعض اساليب ادارة وتشغيل الخطوط الجوية العراقية للشروط الدولية (يوسف, ٢٠١٠, ص١٨).

الاستراتيجيات الموضوعة للنهوض بالطيران المدني العراقي

- ١- تأهيل المطارات الموجودة حاليا
- ٢- انشاء مطارات جديدة في المناطق ذات الطلب العالي ومناطق الجذب السياحي
- ٣- اعادة بناء الاسطول الجوي العراقي
- ٤- خلق كوادر شابة جديدة ومتطورة
- ٥- تعزيز دور الخطوط الجوية العراقية كناقل وطني (حسين, ١٩٨٧, ص٣).

المبحث الثالث

احصائيات مطاري بغداد وأربيل الدوليين

التوزيع الجغرافي

تُعد الخصائص الموقعية للمطارات أهم المرتكزات الجغرافية المؤثرة على النقل الجوي, لدورها الحيوي في التخطيط لإنشاء المطارات بما يتناسب مع موقعها الجغرافي, فهي تسهم في تقديم خدماتها النقلية للمدن والاقاليم المجاورة, وتمتد احيانا لتخدم مدن في مناطق بعيدة, مما يعزز ارتباطها الجغرافي والاقتصادي. وبالتالي, تعد المطارات صمامات تدفق داخل اقتصاديات الاقاليم الجغرافية, حيث تعمل كعقد نقلية متكاملة تلبي متطلبات العمليات النقلية المتعددة, وتحقق اتصالا فعالا لنقل الركاب والبضائع بكفاءة عالية, بما يسهم في تحقيق اهداف النقل بشكل مثالي ؛ وبذلك تعد المطارات نقاط انطلاق ووصول لمسارات وسائط النقل الجوي وانظمة النقل, وفقا لموقعها ضمن نطاق الخدمة المكانية في الظهير المباشر وغير المباشر.

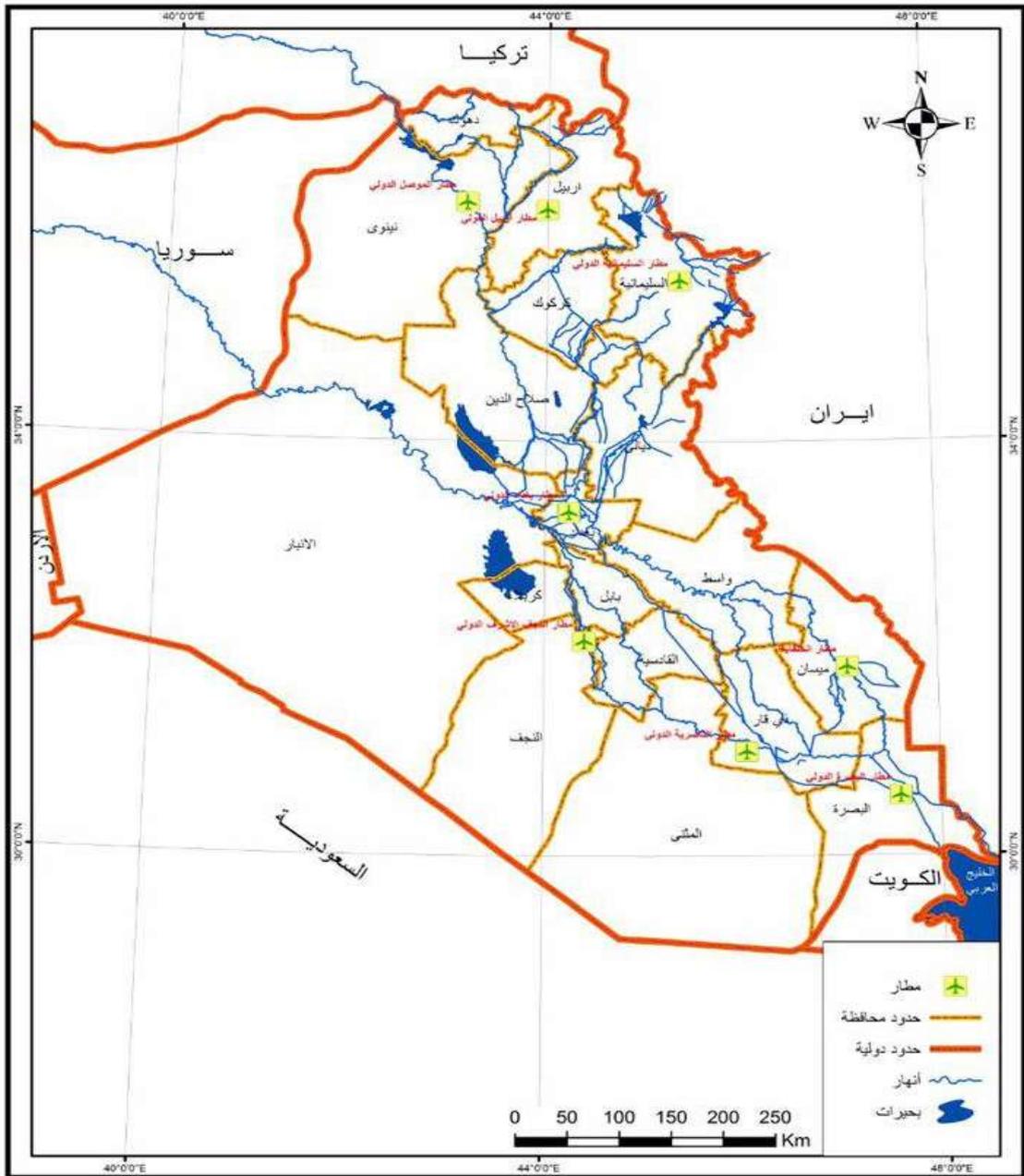
استنادا إلى الخصائص الموقعية للعراق وموقعه الاستراتيجي في قلب العالم القديم, أوروبا واسيا وافريقيا, ويقع في منتصف المسافة التي تصل بين أطراف العالم القديم والجديد عبر شبكات الخطوط الجوية الدولية.

فضلاً عما تمليه المصالح الاقتصادية والسياسية والحضارية من فرص المشاركة في دعم عملية النقل الجوي المدني ضمن منظور ومفاهيم العولمة والتبادل التجاري الدولي والاستثمار الاجنبي والسياحة فضلا عن السوق الحر الواسع بشكل عام. افصحت هذه الاسباب عن نتيجة نهائية وهي امتلاك العراق نحو ستة مطارات دولية رئيسة في القرن الواحد والعشرين جاء ذلك امتدادا للبعد التاريخي الذي حظي به العراق في مجال النقل الجوي الذي يرجع الى اوائل العشرينيات من القرن الماضي حين انشأت القوات البريطانية المهابط والمطارات للأغراض العسكرية وكذلك نقل موظفي شركات التنقيب عن البترول بمواقع متعددة من العراق آنذاك. ومنذ ذلك الحين تطور النقل الجوي في العراق بعد انشاء شركة الخطوط الجوية العراقية منتصف الاربعينيات من القرن العشرين حيث كانت تابعة للخطوط الجوية البريطانية من النواحي الفنية والتشغيلية.

شهد قطاع النقل في العراق تطورا ملحوظا خلال سبعينيات وثمانينيات القرن الماضي, حيث اصبح بإمكانه استقبال اكبر الطائرات المستخدمة في الحركة الجوية الدولية, مما أدى إلى تحسين قدرات تشغيل الرحلات الجوية المحلية في تلك الفترة (فليح, مصدر سابق, ص ٣).

خريطة رقم (١)

توزيع مطارات العراق



المصدر - من عمل الباحث بالاعتماد على: وزارة النقل العراقية، دائرة التخطيط والمتابعة، بغداد، ٢٠٢١.

المطارات العاملة في العراق

يتمثل نشاط الطيران المدني بنشاط كل من المنشأة العامة للطيران المدني ونشاط الخطوط الجوية العراقية ويتمثل نشاط المنشأة العامة للطيران المدني بالمطارات في أنحاء العراق كافة ، يمتلك العراق (ستة) مطارات دولية رئيسة (حبيب، وطعماس، ١٩٨٦، ص ١٦٨)، كما مبين في الجدول رقم (١):

جدول رقم (١) عدد المطارات في العراق

ت	اسم المطار	عدد المدرج
١	مطار بغداد الدولي	٢
٢	مطار البصرة الدولي	١
٣	مطار الموصل الدولي	١
٤	مطار السليمانية الدولي	١
٥	مطار اربيل الدولي	١
٦	مطار النجف الدولي	١

المصدر سلطة الطيران الدولي العراقي، قسم إدارة المطارات، بغداد، بيانات ٢٠٢٠م

مطار بغداد الدولي

يعود تاريخ إنشاء المطار إلى عامي ١٩٧٩ و ١٩٨٢، وتولت بناء المطار شركات فرنسية وبريطانية، وكلف إنشاؤه أكثر من ٩٠٠ مليون دولار، وكان مصمماً للاستخدام المدني والعسكري، وعقب حرب الخليج الثانية، فرض حصار اقتصادي على العراق توقفت نشاطات المطار بصورة كلية باستثناء بعض الرحلات المحلية ورحلات خيرية لنقل الأدوية والغذاء إلى العراق من قبل جمعيات خيرية عالمية. وتبلغ الطاقة الاستيعابية لهذا المطار حوالي (٧٩٥) مليون مسافر سنوياً و(٧٥) ألف طن من البضائع، في حين أن الطاقة التصميمية تستوعب ما مقداره (٦٧٩٥) مليون مسافر وبطاقة شحن تصل إلى (٦٥٠) ألف طن سنوياً، ويتكون المطار من ثلاثة مباني هي (سامراء، بابل، نينوى) سعة كل مبنى (٢٩٥) مليون مسافر سنوياً ويحتوي كل مبنى على (٦) يتضمن المطار جسوراً هوائية لوقوف الطائرات، بالإضافة إلى مدرجتين مخصصين الهبوط والاقلاع، الأول بطول (٤) كم وعرض (٦٠) متراً والثاني بطول (٣,٣) كم وعرض (٣٥) متراً، مع طريق للزوغان، أبنية (الرقابة الجوية، الاتصالات، الإطفاء،

البدالة، المخازن)، وبنية لوقوف السيارات والمطار تجهزه بكافة (الأجهزة التي تضمن سلامة الحركة الجوية وتوفر أفضل الخدمات للمسافرين) (Republic of Iraq. 2012. P28).

مطار اربيل الدولي

تم افتتاح المطار في منتصف عام ٢٠٠٥ من قبل إقليم كردستان في شمال العراق، وتم تصميم المطار من قبل الشركة البريطانية (سكوت ويلسون) وللمطار رحلات إلى تركيا والأردن ودبي وبيروت وبعض الدول الأوروبية والمطار ذو مواصفات عالمية وهو مطار دولي صنف (CATI) مكون من الجانبين الجوي والأرضي يتكون الأول من مدرج بطول (٨,٥) كم، وعرض (٣٠) متراً مع ساحة لوقوف الطائرات بسعة (٥) طائرات مع طرق زوغان فرعية أخرى، وهو خامس اطول مدرج في العالم قادر على الاستيعاب بأمان، حتى في ذروة الصيف، انقل طائرات الركاب والشحن العالمية . ويتضح من الجدول (٢) أن مطارات العراق حظيت بمواصلات قياسية جعلتها من المطارات الكبيرة والمتوسطة المساحة الكافية لإنشاء كافة عناصر مخططاتها من صالات المسافرين ومحطات الشحن الجوي، ومواقف الطائرات والبوابات والجسور الجوية بالإضافة إلى المدرج التي لا تقل أطوالها عن ٣٥٠٠ م وبسعة مدرجية لا تقل عن ٤٥ م التي تتيح استيعاب حركة الطائرات والرحلات الممكن تناوبها طبقاً لحجم الطلب المستمر على النقل الجوي على مستوى المطارات في العراق. مع القدرة على استيعاب ٣ ملايين مسافر سنوياً.

جدول رقم (٢)

الخصائص المكانية لمطاري بغداد واربيل لسنة ٢٠٢١

المطارات	الخصائص الموضعية		مدرج المطار		صالات المسافرين		البوابات الجوية	الجسور الجوي
	الارتفاع متر	البعد عن مركز المدينة كم	عددتها	أطوالها كم	عدد	سعتها مليون مسافر		
بغداد	٣٥	١٦	٢	٣-٤	٣	٧.٥	٣	١٨
اربيل	٢١٥	٧	٢	٤.٨٤	٣	٣	٣	١٦

المصدر- من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات سلطة الطيران المدني، قسم المطارات، بيانات غير منشورة،

.٢٠٢١

اهم مؤشرات النقل الخاصة بمطاري بغداد وأربيل

مطار بغداد الدولي (وزارة النقل, ٢٠٢١م).

١- بلغ اجمالي عدد الرحلات الجوية لمطار بغداد الدولي (النقل الدولي) لمختلف شركات الطيران العراقية والعربية والاجنبية لسنة ٢٠٢١ (٢٣٨٥٧) رحلة منها (١١٨١٨) رحلات هابطة بنسبة (٤٩.٥ %) ورحلات مغادرة (١٢٠٣٩) بنسبة (٥٠.٥ %) من الاجمال.

٢- بلغ اجمال عدد المسافرين في مطار بغداد الدولي (النقل الدولي) لمختلف شركات الطيران العراقية والعربية والاجنبية لسنة ٢٠٢١ (٢٨٧١١٩٤) مسافرًا حيث بلغ عدد القادمون (١٤٢٧٣٦٧) مسافرًا بنسبة مقدارها (٤٩.٧ %) من الاجمالي اما المغادرون فبلغ (١٤٤٣٨٢٧) مسافرًا بنسبة مقدارها (٥٠.٣ %) من الاجمال.

٣- بلغ اجمال عدد الرحلات الجوية لمطار بغداد الدولي (النقل الداخلي) للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية ٧٤٨٥ رحلة لسنة ٢٠٢١ منها (٣٧٧٣) رحلات هابطة بنسبة (٥٠.٤ %) ورحلات مغادرة (٣٧١٢) بنسبة (٤٩.٦ %) من الاجمال.

٤- بلغ اجمالي عدد المسافرين في مطار بغداد الدولي (النقل الداخل) للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية لسنة ٢٠٢١ (٦٣٦٧١٦) مسافر حيث بلغ عدد القادمين (٣٢٤٠٠٥) مسافر بنسبة مقدارها (٥٠.٩ %) من الاجمالي اما المغادرون بلغ (٣١٢٧١١) مسافر بنسبة مقدارها (٤٩.١ %) من الاجمال.

٥- وصلت كمية البضائع المنقولة من والى مطار بغداد الدولي إلى مختلف شركات الطيران العراقية والعربية والاجنبية لسنة ٢٠٢١ (٣٣٢٣١) طنًا منها (٣٢١٦٤) طنًا بضاعة مفرغة بنسبة (٩٦.٨ %) و (١٠٦٧) طنًا بضاعة محملة بنسبة (٣.٢ %) من الاجمال، اما كمية البضاعة البريدية المنقولة فبلغت (٢٣) طنًا محملة فقط.

مطار اربيل الدولي (حكومة إقليم كردستان, ٢٠٢١).

١- بلغ اجمال عدد الرحلات الجوية لمطار اربيل الدولي لمختلف شركات الطيران العراقية والعربية والاجنبية لسنة ٢٠٢١ م (٩٥٣٩) رحلة منها (٤٧٧٣) رحلات هابطة بنسبة (٥٠.٠ %) ورحلات مغادرة (٤٧٦٦) بنسبة (٥٠.٠ %) من الاجمال.

٢- بلغ اجمالي عدد المسافرين في مطار اربيل الدولي النقل الدولي لمختلف شركات الطيران العراقية والعربية والاجنبية لسنة ٢٠٢١م (١٠٢٣٠٢٨) مسافراً حيث بلغ عدد القادمون (٤٩٤٩٣٧) مسافراً بنسبة مقدارها (٤٨.٤ %) من الاجمال اما المغادرون بلغ (٥٢٨٠٩١) مسافر بنسبة مقدارها (٥١.٦ %) من الاجمال.

٣- بلغ اجمالي عدد الرحلات الجوية لمطار اربيل الدولي (النقل الداخلي) للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية لسنة ٢٠٢١ (٥٧٥٥) رحلة منها (٢٨٧٣) رحلة هابطة بنسبة (٤٩.٩ %) ورحلات مغادرة (٢٨٨٢) بنسبة (٥٠.١ %) من الاجمالي.

٤- بلغ اجمالي عدد المسافرين في مطار اربيل الدولي النقل الداخلي للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية لسنة ٢٠٢١ (٥٨٣٥٠٣) مسافراً حيث بلغ عدد القادمين (٢٩٩٧٣٦) مسافر بنسبة مقدارها (٥١.٤ %) من الاجمال اما المغادرون فبلغ (٢٨٣٧٦٧) مسافراً بنسبة مقدارها (٤٨.٦ %) .

٥- وصلت كمية البضائع المنقولة من والى مطار اربيل الدولي إلى مختلف شركات الطيران العراقية والعربية والاجنبية لسنة ٢٠٢١م منها (١٦) طنّاً بضاعة مفرغة بنسبة (٩٤.١ %) و(١) طن بضاعة محملة بنسبة (٥.٩ %) من الاجمال ولا توجد بضاعة بريدية منقولة. عدد الرحلات الجوية لمطاري بغداد وأربيل خلال عام ٢٠٢١م (وزارة النقل, ٢٠١٨م).

يبين الجدول (٣، ٤) الرحلات الجوية الخاصة بمطاري بغداد وأربيل الدوليين حيث يوضح عدد الرحلات الجوية المغادرة والهابطة وعدد المسافرين المغادرين والقادمين منها واليها.

الجدول رقم (٣)

جدول يبين حركة الطائرات وعدد الرحلات وحركة المسافرين (النقل الدولي) لسنة ٢٠٢١م.

المطار	حركة الطائرات		حركة المسافرين		مجموع المسافرين
	هابطة	مغادرة	القادمون	المغادرون	
بغداد	١١,٨١٨	١٢,٠٣٩	١,٤٢٧,٣٦٧	١,٤٤٣,٨٢٧	٢,٨٧١,١٩٤
اربيل	٤,٧٧٣	٤,٧٦٦	٤٩٤,٩٣٧	٥٢٨,٠٩١	١,٠٢٣,٠٢٨

المصدر- من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات وزارة النقل، سلطة الطيران المدني، قسم الاحصاء، بيانات غير منشورة، ٢٠٢١.

الجدول رقم (٤)

جدول يبين حركة الطائرات وعدد الرحلات وحركة المسافرين (النقل الداخلي) لسنة ٢٠٢١م.

المطار	حركة المسافرين		حركة الطائرات	
	المغادرون	القادمون	مغادرة	هابطة
بغداد	٣١٢,٧١١	٣٢٣,٠٠٥	٣,٧١٢	٣,٧٧٣
اربيل	٢٨٣,٧٦٧	٢٩٩,٧٣٦	٢,٨٨٢	٢,٨٧٣
مجموع المسافرين	٦٣٦,٧١٦	٦٢٢,٧٤١	٦,٥٩٤	٦,٦٤٦

المصدر- من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات وزارة النقل، سلطة الطيران المدني، قسم الاحصاء، بيانات غير منشورة، ٢٠٢١.

إن نشاط حركة النقل الجوي الدولي الداخلي في العراق من حيث عدد الرحلات وحجم المسافرين شكل حركة ديناميكية على مدار السنة، وهناك تفاوت في حجم الطلب بين المطارين وإن حركة النشاط الجوي الداخلي العراقي لم تكن متساوية بين المطارين بل اختلفت من مطار لآخر إذ نلاحظ أن مطار بغداد الدولي أحتل المرتبة الأولى سواء من حيث عدد الرحلات والطائرات القادمة والمغادرة وأعداد المسافرين (القادمين والمغادرين) على حد سواء خلال عام ٢٠٢١م.

الاستنتاجات

- ١- مطار بغداد الدولي أكثر قدماً حيث تم أنشائه ما بين ١٩٧٩ - ١٩٨٢م بينما مطار اربيل تم انشاؤه في منتصف عام ٢٠٠٥م، وهذا يجعل من مطار بغداد أكثر خبرة في مجال النقل الجوي.
- ٢- يحوي مطار بغداد مدرجين بطول ٣-٤ كم، بينما مطار اربيل مدرجين بطول ٤-٤,٨ كم وهو أكبر بقليل.
- ٣- يحوي كل منهم على ثلاث قاعات للمسافرين الا ان القدرة الاستيعابية لمطار بغداد ضعف قدرة مطار اربيل على الاستيعاب تقريبا.
- ٤- يعتبر مطار بغداد أكثر نشاطاً من حيث نقل الاشخاص لوقوعه في العاصمة ولكونه أكثر قربا واستخداما من قبل المحافظات الأخرى، والذي بلغ بحدود ٢,٨٧١,١٩٤ مسافراً بينما مطار اربيل ١,٠٢٣,٠٢٨ مسافراً.

- ٥- تبلغ الطاقة الاستيعابية لهذا المطار حوالي (٧٩٥) مليون مسافر سنوياً و(٧٥) ألف طن من البضائع وهو أكثر من الطاقة الاستيعابية لمطار اربيل والتي تبلغ (٣) ملايين مسافر سنوياً.
- ٦- يستقبل مطار بغداد الطرود البريدية، بينما مطار اربيل لا يستقبل الطرود البريدية.

المصادر باللغة الانكليزية:

1. Jarallah, Jarallah Ahmed, (2005), Hassan Ibrahim Al-Ghadeer, Air Transport and its Impact on Urban Development in the Kingdom of Saudi Arabia, Department of Urban and Regional Planning, King Faisal University.
2. Hussein, Majeed Khalil (1987), Iraqi Air Transport Economics, Present and Future, Master's Thesis (Unpublished), University of Baghdad, College of Administration and Economics.
3. Al-Khalaf, Muhammad Jassim (1959), Natural, Economic and Human Geography of Iraq, Cairo.
4. Darwish, Mahmoud Fahmy and others, (2010), Guide to the Republic of Iraq for the year 3962, Scientific Encyclopedia, Ministry of Culture Edition within the Baghdad Capital of Arab Culture Project 237 Iraq Baghdad.
5. Duwaidar, Hani (2011), Commercial and Maritime Law, Faculty of Law, Alexandria University, Alexandria.
6. Sadr Al-Din, Ramzi Hamdi, (1986), Regional Transport Network in Iraq, Ministry of Planning, Regional Planning Authority, Ministry Research Plan, (unpublished data).
7. Abdo, Saeed Ahmed, (1988), Development of Air Transport in the United Arab Emirates, Journal of the College of Arts, Issue 4.
8. Falih, Muhib Kamel (2011), The Reality of the Transport Network in Iraq, Journal of Planning and Development, University of Baghdad, Institute of Urban and Regional Planning for Graduate Studies, 2011, Issue (23).
9. Youssef, Nasser Ahmed (2010): Arab Air Aviation, Journal of Civil Aviation and Meteorology, Issue (19), Sana'a, Aden.
10. Republic of Iraq (2012), Aeronautical Iraq Civil Aviation Authority, Iraq, Baghdad, Edition sixty-eight
11. Kurdistan Regional Government (2012), Ministry of Planning, Regional Statistics Authority, Data on Population and Administrative Divisions, Erbil Governorate, 2012 (unpublished).
12. Ministry of Transport (2004), Air Transport Regulation in Morocco, Kingdom of Morocco, 2004.
13. Ministry of Transport and Communications, General Establishment of Civil Aviation, Iraqi Airways, unpublished data, Baghdad.
14. Republic of Iraq, (2010-2014) Ministry of Planning, National Development Plan.