



ISSN: 2957-3874 (Print)

Journal of Al-Farabi for Humanity Sciences (JFHS)

<https://iasj.rdd.edu.iq/journals/journal/view/95>

مجلة الفارابي للعلوم الإنسانية تصدرها جامعة الفارابي



التحليل الجغرافي لمشروع تكسي مطار بغداد الدولي لسنة ٢٠٢٤

م. م. همسة خالد أسماعيل

وزارة التربية / مديرية تربية الرصافة الأولى

أ. م. د. إبراهيم عبد علاوي المساري

الجامعة العراقية / كلية الآداب / قسم الجغرافية

The geographical analysis of the 2024 Baghdad International Airport project.

M. M. Hamsa Khaled Ismail

Ministry of Education / Directorate of First Rusafa Education

A. M. Dr. Ibrahim Abd allawi Al –Masari

AL-Iraqi University/College of Arts/ Geography Department

Email: ibrahim.a.alawi@aliraqia.edu.iq

Email: saimmr_saimmr@yahoo.com

المستخلص:-

يتناول البحث التحليل الجغرافي لخدمات مشروع تكسي مطار بغداد الدولي للتعرف على مدى كفاءة الخدمات المقدمة للمسافرين سواء المغادرين منهم أو العائدين والتحديات التي تواجهها، ويهدف البحث الى التعرف عن وجهة الرحلات اليومية والسببية من المطار الى جانبي (الكرخ والرصافة) وساحة عباس ابن فرناس، فضلاً عن عدد العجلات العاملة في المشروع ونوعها وعدد الركاب، ومعرفة الأجور اليومية والسببية المستحصلة من المسافرين لصالح شركات تكسي المطار. ولتحقيق ذلك تم استخدام المنهج الوصفي والتحليلي والأسلوب الكمي، وتم تبويب البيانات في جداول إحصائية وحولت الى معدلات ونسب مئوية لمقارنتها ما بين شركات تكسي المطار وعددها خمس شركات، فضلاً عن استخدام الخرائط والأشكال البيانية للغرض نفسه، وللوصول الى العلاقات المكانية المرتبطة بشركات تكسي المطار واتجاه حركة العجلات تم اعتماد الحقيبة الإحصائية (spss) من خلال استخدام معامل ارتباط بيرسون والأنداد المتعدد الخطوات، واعتمد البحث في بياناته على بيانات وزارة النقل، الشركة العامة لنقل المسافرين وبيانات مشروع تكسي المطار. وهناك خمس شركات عاملة في المشروع، ثلاثة منها أهلية وهي (شركة المسافر وشركة هلا وشركة المميز) وأثنين حكومية هي (شركة الناقل وشركة بغداد). وتوصل البحث الى عدد من النتائج أهمها، أن شركة المميز جاءت بأعلى نسبة لعدد الرحلات المغادرة من المطار الى جانبي الرصافة والكرخ بلغت (٤٠.٠%) لكل منهما، وجاءت شركة هلا بأقل نسبة لعدد الرحلات بلغت (١٥.٦%) من المطار باتجاه ساحة عباس ابن فرناس. الكلمات المفتاحية (تكسي المطار ، المسافرين ، الأجور ، العجلات).

Abstract:

The research deals with the geographical analysis of the services of the Baghdad International Airport Taxi project to identify the efficiency of the services provided to travelers, whether leaving them or the returnees and the challenges it faces, and the research aims to identify the destination of daily and annual flights from the airport to both sides It is obtained from travelers for airport taxi companies. To achieve this, the descriptive and analytical approach and the quantitative style were used, and the data has been classified in statistical tables and turned into rates and percentages to compare them between the airport taxi companies, which number five companies, as well as the use of maps and graphs for the same purpose, and to reach spatial relationships associated with airport taxi companies and the direction of wheel movement, the statistical bag (SPSS) was adopted through the use of Person and Multi -S -Step Corruption laboratories, and the research in its data relied

on the Ministry of Transport data, the General Company for Transportation of Passengers and the airport tax project data. There are five companies operating in the project, three of which are eligible, namely (Al -Musafer Company, Hala Company, Al -Memaz Al -Memazine), and two governmental (Al -Mawal Al -Baghdad Company)The research reached a number of results, the most important of which is that Al -Mamaz Al -Memazine came with the highest percentage of the number of flights leaving from the airport alongside the sides of Rusafa and Al -Karkh (40.0%) for each of them, and the Hala Company came with the lowest percentage of the number of flights (15.6%) of the airport towards Abbas Ibn Firnas Square.

Keywords (airport taxi, travelers, wages, wheels).

المقدمة:-

لم يكن العراق من الدول الرائدة في مجال ما يعرف باسم تكسي المطار وأن التجربة نقلت بزمن متأخر الى العراق وذلك يعود الى أسباب سياسية وأمنية، فبعد حرب الخليج الثانية سنة ١٩٩١ خضع العراق للعقوبات الاقتصادية والتي أضرت بحياة الشعب العراقي، وتضررت كافة القطاعات الخدمية ومن ضمنها قطاع الطيران والنقل، لذلك تراجعت الأهمية الاستراتيجية لمطار بغداد الدولي، وذلك لانعدام دوره في نقل المسافرين والسلع من العراق الى باقي دول العالم وبالعكس. وبعد حرب الخليج الثالثة في سنة ٢٠٠٣، شهد العراق موجة من أعمال العنف التي أدت بدورها الى نكسة في قطاع النقل ولا سيما النقل الجوي فلم تكن جهود الدولة منصبة على هذا القطاع بقدر اهتمامها بحماية أمن وحدود البلاد، لذلك لم يرى مشروع تكسي المطار النور إلا بعد أن هدأت الأوضاع نسبياً وذلك في سنة ٢٠٠٨ ليفتح المشروع في العاصمة بغداد. ويُعد مطار بغداد الدولي البوابة الجوية الرئيسية للعراق، ويشكل مرفقاً حيوياً في ربط العاصمة ببقية دول العالم. وتُعد خدمة تكسي المطار من الخدمات اللوجستية التي تسهم في تسهيل حركة المسافرين من وإلى المطار، كما أنها تعكس صورة أولية عن كفاءة الخدمات المقدمة، وهناك خمس شركات عاملة في المشروع، ثلاثة منها أهلية وهي (شركة المسافر وشركة هلا وشركة المميز) وأثنين حكومية هي (شركة الناقل وشركة بغداد) وبلغ عدد العجلات العاملة في تكسي المطار (٣٦٠) عجلة، منها (٢٩٠) عجلة أهلية و (٧٠) عجلة حكومية، وسجلت شركة المميز أعلى عدد للعجلات بلغ (١٥٠) عجلة، وأقل عدد للعجلات كان من نصيب شركة بغداد وبلغت (٣٠) عجلة.

المبحث الأول الدليل النظري

مشكلة البحث:-

تتمثل مشكلة البحث في التساؤلات التالية:-

- ١- ما مدى كفاءة خدمات تكسي مطار بغداد الدولي؟ وهل هذه الخدمات تغطي الاحتياج الفعلي للمسافرين؟
- ٢- ما هي وجهات الرحلات القادمة والمغادرة من وإلى المطار لحركة عجلات تكسي المطار؟
- ٣- هل لمشروع تكسي المطار آثار اقتصادية على المواطن من جهة، وعلى الحركة الاقتصادية في العاصمة بغداد بشكل عام.

فرضية البحث:-

- ١- هناك كفاءة لخدمات تكسي مطار بغداد الدولي؟ وتلك الخدمات تغطي الاحتياج الفعلي للمسافرين؟
- ٢- هناك وجهات للرحلات القادمة والمغادرة من وإلى المطار لحركة عجلات تكسي المطار؟
- ٣- لمشروع تكسي المطار آثار اقتصادية على المواطن، وعلى الحركة الاقتصادية في العاصمة بغداد.

أهداف البحث:-

- ١- دراسة التحليل الجغرافي لمشروع تكسي المطار داخل وخارج مطار بغداد الدولي.
- ٢- تقييم كفاءة الخدمات المقدمة للمسافرين من خلال مشروع تكسي المطار، وتحليل العوامل المؤثرة في تقديم هذه الخدمات.
- ٣- وضع حلول لتحسين كفاءة وجودة الخدمات المقدمة للمسافرين.

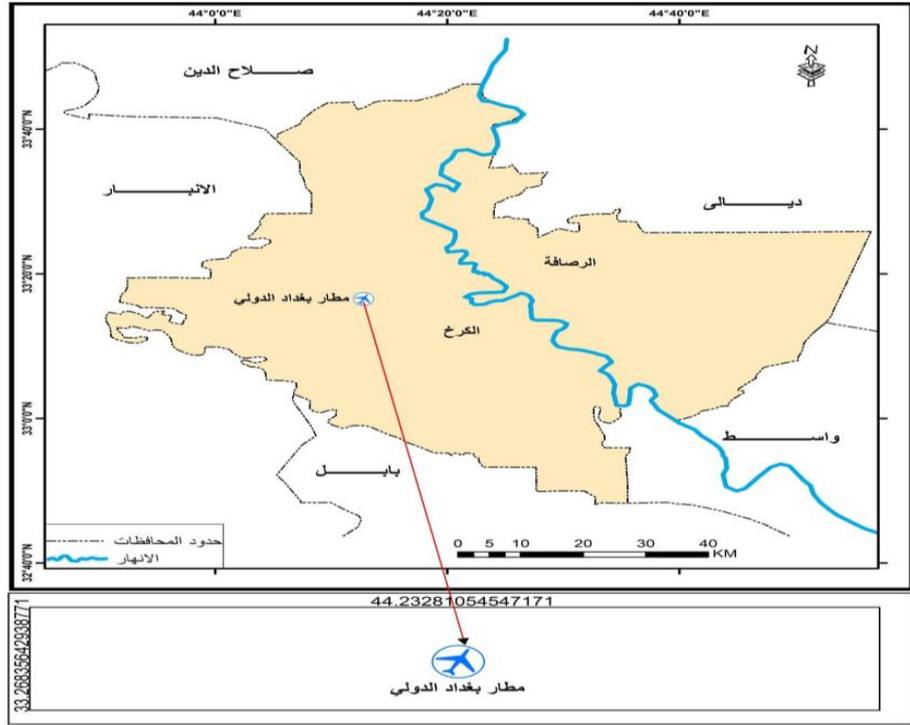
أهمية البحث:-

يقاس مدى تحضر وتقدم الدول بمعايير عدة، منها تطور النظام التعليمي والقطاع الصحي ونوعية الخدمات المقدمة للمواطنين ولا سيما خدمات النقل الجوي والتي تحظى بإهتمام جميع الدول على اختلاف أنظمتها السياسية، ويأتي هذا البحث ليسلط الضوء على واقع خدمات تكسي المطار من كونه يمس جانباً مهماً من البنية التحتية للنقل في العاصمة بغداد، لا سيما في ظل ازدياد أعداد المسافرين والحاجة إلى خدمات نقل آمنة

ومنظمة، وتبرز أهمية البحث من خلال مساهمته في تحسين التخطيط لخدمات النقل في المطار، مما يساعد على إعطاء فهم جغرافي لكفاءة خدمات تكسي المطار داخل مطار بغداد الدولي والمناطق المحيطة.

الحدود المكانية والزمانية للبحث

تتمثل الحدود المكانية للبحث بحدود مطار بغداد الدولي الذي يقع في محافظة بغداد، والتي تحتل موقعاً متوسطاً من العراق بين دائرتي عرض (٣٢.٤٥° - ٣٣.٤٠°) شمالاً وخطي طول (٤٣.٥٣° - ٤٤.٥٧°) شرقاً، أما الحدود المكانية للمطار فتتمثل بدائرة عرض (٣٣.٢٦٨٣٥٦٤٢٩٣٨٧٧١°) شمالاً وخط طول (٤٤.٢٣٢٨١٠٥٤٥٤٧١٧١°) شرقاً، وشملت الحدود الزمانية بيانات وزارة النقل والمواصلات وبيانات مشروع تكسي المطار لسنة ٢٠٢٤. الخريطة (١) موقع مطار بغداد الدولي من محافظة بغداد.



المصدر: جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، هيئة الإحصاء ونظم المعلومات الجغرافية، لسنة ٢٠٢٤. **منهجية البحث:**

نتيجة لما تقرضه حاجة البحث من الاعتماد على الأرقام في الدراسات الجغرافية، سيتم استخدام الأسلوب الكمي والمنهج الوصفي والتحليلي، لإظهار تفاصيل المؤشرات الجغرافية المسؤولة عن مشروع تكسي المطار وتحليلها، وذلك لإظهار التباين للمؤشرات الأكثر تأثيراً في المتغير المعتمد وقوة تأثير كل منها في الظاهرة المدروسة للخروج بنتائج تخدم البحث، وتم استخدام الحقيبة الإحصائية (SPSS) من خلال استخدام الأساليب الإحصائية معامل الارتباط البسيط (بيرسون) والانحدار المتعدد الخطوات. **هيكلية البحث:**

قسم البحث الى المقدمة والدليل النظري ومبشرين، وجاء لمبحث الأول بعنوان تحليل كفاءة خدمات تكسي المطار داخل المطار والكفاءة في المناطق المحيطة، وجاء المبحث الثاني بعنوان المؤشرات الجغرافية لمشروع تكسي المطار، وختم البحث بالنتائج والمقترحات. **تمهيد:**

يعد مطار بغداد الدولي من أكبر المطارات في العراق ويعود تاريخ نشأته إلى سنتي ١٩٧٩ - ١٩٨٢ وتم تشييده من قبل شركات فرنسية وبريطانية وصمم للاستخدام المدني، ويقع على بعد (١٦ كم) غرب العاصمة بغداد بمنطقة فسيحة تتمتع بشبكة طرق معبدة وسريعة وبعيدة عن الأحياء السكنية، ولمطار بغداد أهمية في الشرق الأوسط، نظراً لما يقدمه من تسهيلات للمسافرين والطائرات الهابطة العابرة للأجواء العراقية، ويقع المطار فلكياً عند خط طول (٤٤.٢٦٣.٨١°) شرقاً ودائرة عرض (٣٣.٢٦٦.٣٥°) شمالاً وبارتفاع يصل إلى (٣٤م) عن مستوى سطح البحر، مع وقوعه على طريق الدائرة العظيمة الذي تسلكه الخطوط الجوية العالمية الرئيسية بين أوروبا وجنوب شرق آسيا (السماك، ١٩٨٥، ص ٦٤٤).

المبحث الأول كفاءة خدمات تكسي المطار داخل المطار والكفاءة في المناطق المحيطة

تقوم شركات التاكسي بتسهيل تنقل المسافرين داخل المطار ومن المطار الى وجهاتهم المختلفة، وهذه الخدمات تختلف من شركة الى أخرى وبين الشركات الأهلية والحكومية، وهناك بعض الإيجابيات والسلبيات في تقديم الخدمة وكالاتي:-
الإيجابيات:-

- ١- توفر سيارات تاكسي داخل المطار: السيارات المصرح لها بالتوجه إلى صالات المغادرة متوفرة بشكل مباشر عند الخروج من صالة الوصول وجاهزة لنقل المسافرين مباشرةً من المطار إلى أماكن إقامتهم أو وجهاتهم وتغطي خدمة طوال ٢٤ ساعة.
 - ٢- الدفع الإلكتروني: شركات تاكسي المطار دخلت سنة ٢٠٢٣ في شراكة مع (زين كاش)، مما أتاح للمسافرين الدفع بسهولة عبر تطبيق رمز QR، مما يزيد من سرعة الدفع، كما اتفقت الشركات مع سلطة الطيران المدني لتقديم خدمات مميزة (VIP).
 - ٣- هناك تكامل مع تطبيقات النقل الخاصة: أذ يمكن حجز سيارات تاكسي المطار من خلال عدة تطبيقات (كريم ، بلي ، المسافر وغيرها)، ما يوفر حلول نقل أكثر تنظيماً ويسهل الوصول من وإلى المطار.
 - ٤- الاعتماد على السائقين المرخصين فقط: أغلب سائقي تاكسي المطار يخضعون لتفتيش أمني ويعملون بتراخيص رسمية، مما يزيد من شعور الركاب بالأمان مقارنةً بسيارات التاكسي العشوائية خارج المطار.
 - ٥- مستوى النظافة والصيانة جيد: السيارات المستخدمة عادة ما تكون بحالة جيدة، ولكن قد يختلف الأمر حسب الوقت أو عدد الركاب، وتوجد حاجة لتحسين النظافة في بعض المركبات.
 - ٦- هناك خدمة مخصصة للرجال الأعمال: الخدمة تتيح خصوصية وأمان عالي، أذ يمكن طلب عجلات مخصصة لنقل رجال الأعمال من وإلى المطار مع معايير جودة تركز على راحة ورضا المسافر.
- السلبيات:-**

- ١- غياب المنافسة والغلو في الأسعار: أن معظم شركات التاكسي التي تخدم المطار تمتلك اتفاقيات حصرية، ما يحد من الخيارات أمام المسافرين غالباً ما يدفعون أسعار مرتفعة لا تتناسب مع جودة الخدمة.
- ٢- احتكار لنقل المسافرين داخل المطار: رغم وجود توجيه حكومي يسمح للسيارات الخاصة بدخول المطار لأخذ أو إيصال المسافرين منذ أبريل ٢٠٢٣، فإن الواقع لا يزال يفرض النقل عبر شركات محددة فقط، مما يثير استياء المواطنين.
- ٣- هناك فساد من قبل عدة جهات وراء شركات التاكسي في المطار، الأمر الذي يثير الشكوك حول مدى الشفافية وحرية المنافسة في هذا القطاع.
- ٤- لا توجد تطبيقات ذكية رسمية لحجز تاكسي المطار مما يقلل من كفاءة التنظيم.
- ٥- تأخر في الاستجابة أحياناً خلال أوقات الذروة: في بعض الأحيان ولا سيما أوقات الذروة أو عند وصول رحلات متعددة، قد يواجه المسافرون صعوبة في الحصول على تاكسي بسرعة.
- ٦- ضعف في التعامل مع الزبائن الأجانب: بعض السائقين لا يتحدثون الإنجليزية أو لغات أخرى، ما يسبب صعوبات للزوار غير الناطقين بالعربية، مما يؤثر على تجربة الزبون.

أولاً / كفاءة خدمات التاكسي داخل المطار (الموقع الإلكتروني)

- ١- غالباً ما تتركز خدمات تاكسي المطار الحكومية بالقرب من صالة الوصول، لكن لا توجد محطات تاكسي موزعة بانتظام على بوابات الخروج الأخرى، بسبب ضعف التخطيط الذي يؤدي إلى ازدحام عند نقطة واحدة فقط، مما يسبب بطء الخدمة.
- ٢- الارتباط بالشبكة المرورية الداخلية: تصميم الطرق الداخلية للمطار قد لا يسمح بسهولة الحركة لجميع سيارات التاكسي، لا سيما في أوقات الذروة، وذلك لكثرة الحواجز الأمنية مما يطيل زمن الوصول إلى منطقة الركوب.
- ٣- الإشارات والتوجيه: تعد اللوحات الإرشادية الجغرافية داخل المطار لها دلالة إرشادية لأصحاب العجلات والمسافرين وأن نقصها يجعل من الصعب على المسافرين التعرف على مواقع سيارات الأجرة، كما أن بعض المسافرين يعتمدون على وسطاء (غير رسميين)، مما يضعف التنظيم الرسمي للمواقع.
- ٤- الزمن والمسافة: المسافة من بوابات الوصول إلى مواقف التاكسي قد تكون طويلة نسبياً، وفي بعض الأحيان تكون أوقات الانتظار غير متناسبة مع حجم الطلب، ما يعكس ضعف التنسيق الزمني المكاني.

ثانياً / كفاءة خدمات تكسي المطار في المناطق المحيطة (الموقع الإلكتروني)

يقصد بالمناطق المحيطة جانبي (الرصافة والكرخ) بكافة مدنها وكذلك (ساحة عباس ابن فرناس)، إذ تقدم خدمات تكسي المطار من خلال نقل المسافرين (المغادرين) من تلك المناطق الى المطار، وكذلك نقل المسافرين (العائدين) من المطار الى تلك المناطق عن طريق العجلات التابعة للشركات الأهلية والحكومية، علماً أن الشركات الحكومية تنقل المسافرين من ساحة عباس ابن فرناس الى المطار وبالعكس فقط ولا تقدم خدماتها الى مناطق جانبي الرصافة والكرخ.

١- تغطية الخدمة: لا توجد تغطية واسعة لخدمة التوكسي الحكومية المنظمة الى المناطق المجاورة للمطار ويعتمد كثير من سكان المناطق القريبة على التوكسي العادي أو سيارات الأجرة الخاصة.

٢- سهولة الوصول: بعض الطرق المؤدية إلى المطار تعاني من اختناقات مرورية، ما يقلل من كفاءة الوصول أو المغادرة، بسبب ضعف الربط بين المطار ومحطات النقل العام أو مواقف سيارات الأجرة القريبة.

٣- التباين في الأسعار: تختلف الأسعار حسب المسافة، لكن لا توجد تسعيرة موحدة أو مراقبة واضحة، مما يخلق فجوة في العدالة للخدمة، مع غياب المنافسة والغلو بالأسعار.

٤- السلامة والجودة: في المناطق غير الرسمية، تفتقر خدمات التوكسي للمراقبة، مما قد يؤثر على أمن وسلامة الركاب. نستنتج من ذلك أن الكفاءة داخل المطار متوسطة، مع وجود خلل في توزيع الخدمات ونقص الإرشاد، وأن الكفاءة في المناطق المحيطة منخفضة، بسبب ضعف التنظيم الرسمي وغياب شبكة خدمات متكاملة، وتوفر الخدمة بشكل دائم على مدار الساعة، كما أن الأسعار معتدلة لكنها تحتاج الى رقابة لكن لا توجد تسعيره موحدة، وأن أغلب سائقي تكسي المطار يخضعون الى تفتيش أمني، والعجلات المستخدمة عادةً تكون بحالة جيدة.

المبحث الثاني المؤشرات الجغرافية لمشروع تكسي المطار

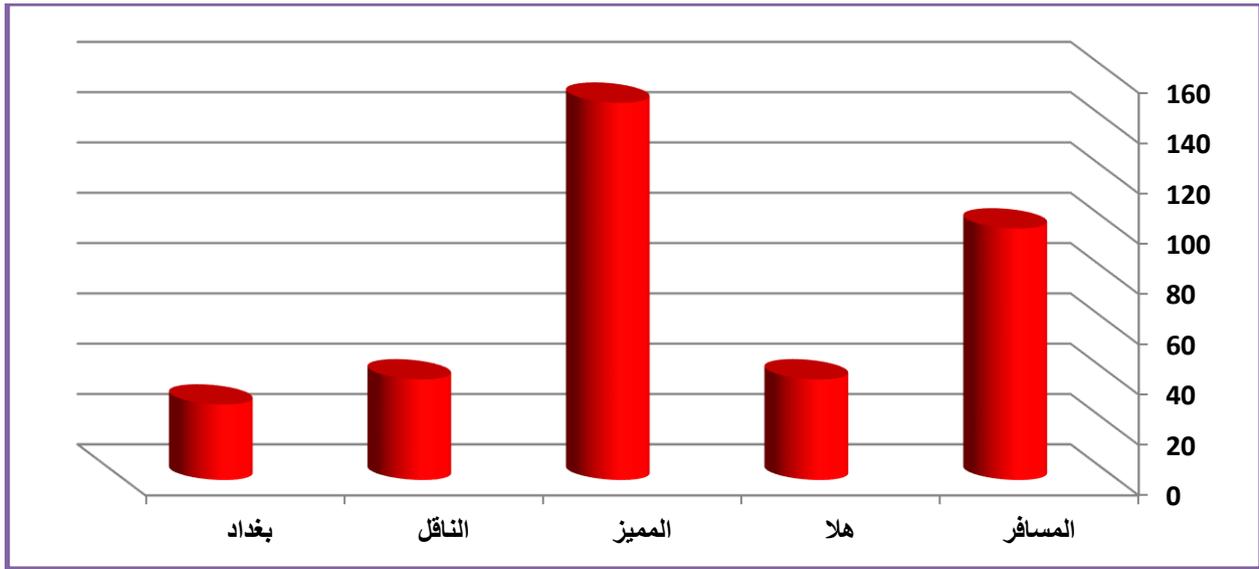
تعد المؤشرات الجغرافية أدوات حيوية لمعرفة أنماط التنقل والطلب على خدمات النقل، لا سيما في المناطق الحيوية كالمطارات (J., Gutierrez, 2010, p141 - 152) ،، ويساعد تحليل المؤشرات الجغرافية لمشروع تكسي مطار بغداد الدولي في تقييم الكفاءة التشغيلية، فضلاً عن تحديد المناطق ذات الكثافة السكانية المرتفعة والتي تتطلب خدمات نقل متزايدة من خلال زيادة عدد العجلات، كما تسهم هذه المؤشرات في دعم اتخاذ القرارات والتخطيط للخدمات المستدامة في مجال النقل الجوي. وفيما يلي أهم تلك المؤشرات:-

أولاً / العجلات العاملة في مشروع تكسي المطار يحتل النقل الجوي مكانة خاصة لدى كافة فئات المجتمع، ولا سيما التجار ورجال الأعمال والسياسيين بشكل خاص، وذلك بسبب سهولة الوصول إلى المناطق البعيدة والمنعزلة بسرعة ودقة في المواعيد (أبو صبحة، ٢٠١٥، ص ٨٨)، وهناك علاقة بين وسائل النقل البري (السيارات) مع بالنقل الجوي (بالبطائرات)، وهناك علاقة طردية وثيقة بي كثافة السكان وارتفاع مستواهم المعيشي وبين وسائل النقل، إذ كلما ترتفع كثافة السكان كلما زادت وسائل النقل تنوعاً (جبارة، ٢٠١١، ص ٢٩) يشمل هذا المؤشر الشركات العاملة ضمن مشروع تكسي المطار وعدد العجلات ونوع العجلة وعائدية الشركة وعدد الركاب والتي تقوم بنقل المسافرين من مطار بغداد الدولي الى جانبي الرصافة والكرخ وساحة عباس ابن فرناس وبالعكس. ومن خلال معطيات الجدول (١) والشكل (١) يلاحظ هناك خمس شركات لنقل المسافرين ثلاثة منها أهلية (المسافر، هلا، المميز) وشركتين حكومية (الناقل، بغداد)، وبلغ عدد العجلات الكلي لهذه الشركات ٣٦٠ عجلة، منها ٢٩٠ عجلة أهلية و ٧٠ عجلة حكومية، وتبين أن شركة المميز الأهلية تمتلك أكبر أسطول من العجلات بلغ ١٥٠ عجلة من نوع (ستاركس ٧ راكب و توسان صالون ٤ راكب)، فيما بلغ عدد العجلات لشركة المسافر الأهلية ١٠٠ عجلة من نوع (جيمسي، ستاركس، توسان صالون) وبعدهم ركاب بلغ (٧، ٧، ٤) راكب على التوالي، أما شركة هلا الأهلية فبلغ عدد عجلاتها ٤٠ عجلة من نوع (ستاركس ٧ راكب و توسان صالون ٤ راكب) أما شركات النقل الحكومية العاملة ضمن مشروع تكسي المطار يتضح من الجدول نفسه أن شركة الناقل الحكومية تمتلك ٤٠ عجلة من نوع (جيمسي، ستاركس، توسان صالون) وبعدهم ركاب بلغ (٧، ٧، ٤) راكب على التوالي، وجاءت شركة بغداد الحكومية بأقل عدد من العجلات بلغ ٣٠ عجلة من نوع (ستاركس ٧ راكب و توسان صالون ٤ راكب) الجدول (١) التوزيع العددي لعجلات شركات تكسي المطار حسب نوع العجلة وعدد الركاب وعائديتها لسنة ٢٠٢٤.

أسم الشركة	عدد العجلات	نوع العجلة	عدد الركاب	عائدية الشركة
المسافر	100	جيمسي	7	أهلية

	7	ستاركس		
	4	توسان صالون		
أهلية	7	ستاركس	40	هلا
	4	توسان صالون		
أهلية	7	ستاركس	150	المميز
	4	توسان صالون		
حكومية	7	جيمسي	40	الناقل
	7	ستاركس		
	4	توسان صالون		
حكومية	7	جيمسي	30	بغداد
	7	ستاركس		
	4	توسان صالون		
			360	المجموع

المصدر: جمهورية العراق، وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لنقل المسافرين، مشروع تكسي المطار، قسم التخطيط والمتابعة، بيانات غير منشورة، لسنة ٢٠٢٤. الشكل (١) التوزيع العددي للعبجات العاملة ضمن شركات تكسي المطار لسنة ٢٠٢٤.



المصدر: الجدول (١)

ثانياً / الرحلات اليومية والسبوعية من وإلى المطار لابد من تسليط الضوء على واقع حركة النقل بواسطة تكسي المطار من خلال الرحلات اليومية والسبوعية من وإلى المطار، وأن الزخم اليومي لحركة الطائرات والرحلات الدولية والمحلية للمسافرين القادمين منهم والمغادرين وحركة الشحن الجوي التجاري وأوزانه كان لابد من وسيلة نقل أخرى تتم بواسطتها نقل البضائع والمسافرين من داخل المطار إلى المناطق المحيطة وبالعكس وهو أحد العوامل المساعدة في تطور النشاط الاقتصادي والسياسي للدولة. لأجل تقديم أفضل الخدمات على الجانبين المحلي والدولي والانتظام والدقة في مواعيد الرحلات وتوفير الراحة والأمان وسرعة الوصول (الحسني، ٢٠٢٤، ص ٥٧).

١- الرحلات اليومية من مطار بغداد الدولي إلى جانبي (الرصافة والكرخ) وساحة عباس ابن فرناس يلاحظ من الجدول (٢) أن عدد الرحلات اليومية من المطار إلى جانبي الرصافة والكرخ بلغت (٣٠) رحلة جانب الرصافة و (٢٥) رحلة إلى جانب الكرخ والتي تساهم شركات تكسي المطار الأهلية فقط في نقلهم، ويرجع سبب زيادة عدد الرحلات إلى جانب الرصافة إلى بعد المسافة بين مطار بغداد والمدن التابعة لجانب الرصافة، إذ من الصعوبة تكليف أحد الأهل والأقارب بهذه المهمة في حال وصول تلك الرحلات في أوقات متأخرة، وبلغ عدد الرحلات من المطار إلى ساحة عباس ابن فرناس (٢٢٥) رحلة، ويرجع السبب في ذلك إلى قرب الساحة من المطار، فضلاً عن مساهمة جميع شركات التكسي (الأهلية

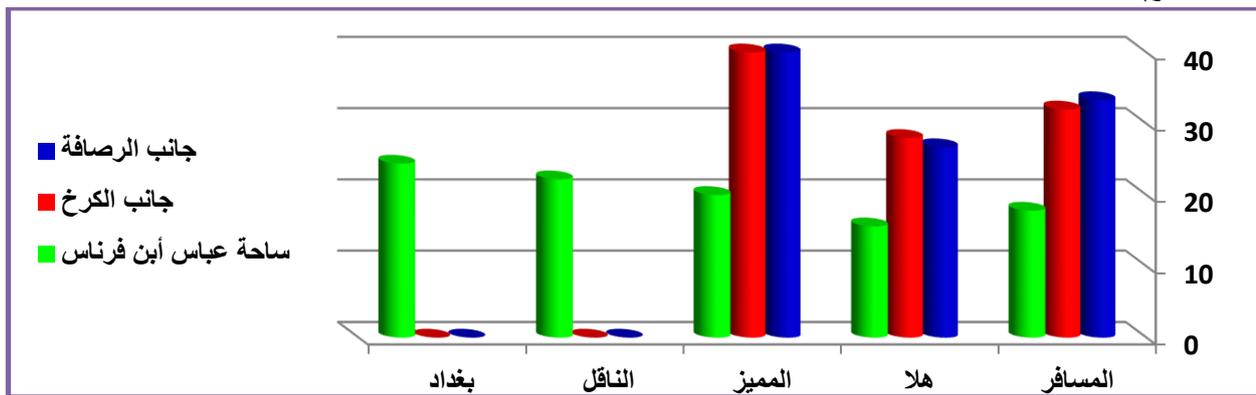
مجلة الفارابي للعلوم الانسانية المجلد (٨) العدد (٦) كانون الاول لعام ٢٠٢٥

والحكومية) في نقل المسافرين. الجدول (٢) التوزيع العددي والنسبي لرحلات تكسي المطار اليومية من المطار الى جانبي (الرصافة والكرخ) وساحة عباس أبن فرناس لسنة ٢٠٢٤.

الشركة	جانب الرصافة	%	جانب الكرخ	%	ساحة عباس أبن فرناس	%	المجموع
المسافر	10	33.3	8	32.0	40	17.8	58
هلا	8	26.7	7	28.0	35	15.6	50
المميز	12	40.0	10	40.0	45	20.0	67
الناقل	0	0.0	0	0.0	50	22.2	50
بغداد	0	0.0	0	0.0	55	24.4	55
المجموع	30	100	25	100	225	100	280

المصدر: جمهورية العراق، وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لنقل المسافرين، مشروع تكسي المطار، قسم التخطيط والمتابعة، بيانات غير منشورة، لسنة ٢٠٢٤. أما على مستوى شركات النقل يلاحظ من الجدول (٢) والشكل (٢) أن أعلى النسب سجلت لرحلات شركة المميز الأهلية من المطار الى (جانب الرصافة، جانب الكرخ، ساحة عباس أبن فرناس) وبلغت (٤٠.٠٪، ٤٠.٠٪، ٢٠.٠٪) على الترتيب، وسجلت شركة المسافر الأهلية نسبة (٣٣.٣٪، ٣٢.٠٪، ١٧.٨٪) من خلال تقديم خدمة نقل المسافرين من المطار الى (جانب الرصافة، جانب الكرخ، ساحة عباس أبن فرناس) بالتتابع، أما بالنسبة لشركة تكسي هلا الأهلية بلغت نسبة الرحلات (٢٦.٧٪، ٢٨.٠٪، ١٥.٦٪) من المطار الى (جانب الرصافة، جانب الكرخ، ساحة عباس أبن فرناس) على التوالي، أما شركات التكسي الحكومية (الناقل وبغداد) لم تسجل أي رحلات الى جانبي الرصافة والكرخ لأن الخدمة التي تقدمها تقتصر على نقل المسافرين من المطار الى ساحة عباس أبن فرناس فقط وبنسبة بلغت (٢٢.٢٪ و ٢٤.٤٪) توالياً.

٢- الرحلات اليومية من جانبي (الرصافة والكرخ) وساحة عباس أبن فرناس الى مطار بغداد الدولي يلاحظ من الجدول (٣) أن عدد الرحلات اليومية من جانبي الرصافة والكرخ الى المطار بلغت (٢٠) رحلة من جانب الرصافة و (١٥) رحلة من جانب الكرخ والتي تساهم شركات تكسي المطار الأهلية في نقلهم، ويرجع سبب تراجع عدد الرحلات القادمة من جانبي الرصافة والكرخ الى أن أغلب المسافرين يصل الى المطار بسياراتهم الخاصة أو سيارة أحد الأقارب أو الأصدقاء، وبلغ عدد الرحلات من ساحة عباس أبن فرناس الى المطار (١٥٠) رحلة، ويعود سبب انخفاض عدد الرحلات الى أن سلطة الطيران المدني سمحت للسيارات الخاصة بإيصال المسافرين بالقرب من صالة الاستقبال، فضلاً عن مساهمة جميع شركات التكسي (الأهلية والحكومية) في نقل المسافرين. الشكل (٢) التوزيع النسبي لرحلات تكسي المطار اليومية من مطار بغداد الدولي الى جانبي (الرصافة والكرخ) وساحة عباس أبن فرناس لسنة ٢٠٢٤.



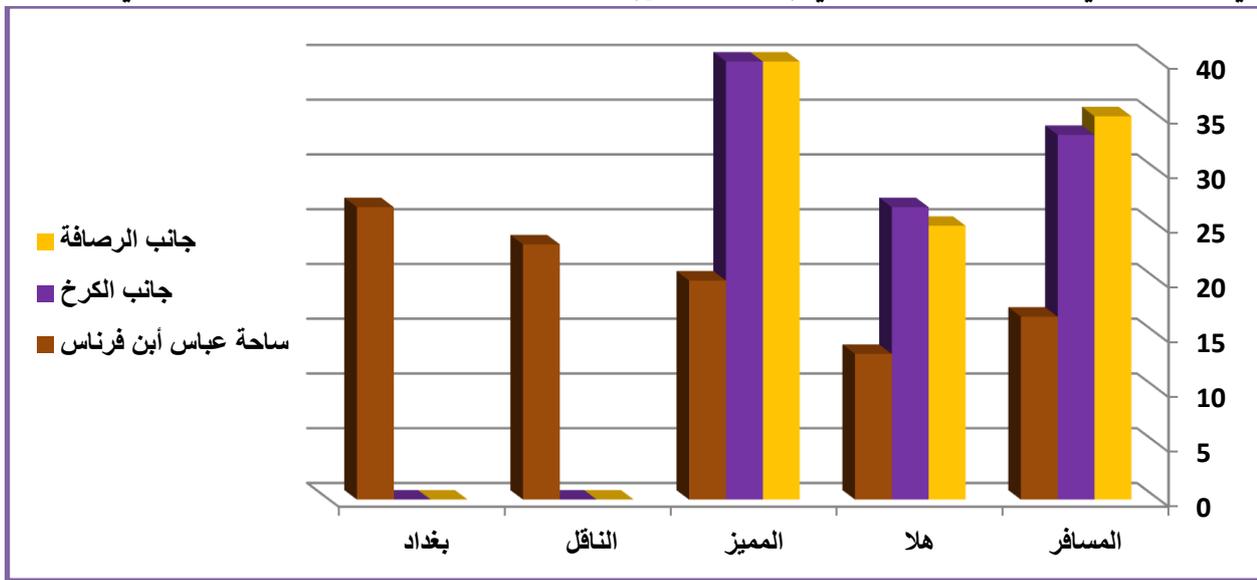
المصدر: الجدول (٢). جدول (٣) التوزيع العددي والنسبي لرحلات تكسي المطار اليومية من جانبي (الرصافة والكرخ) وساحة عباس أبن فرناس الى المطار لسنة ٢٠٢٤.

الشركة	جانب الرصافة	%	جانب الكرخ	%	ساحة عباس أبن فرناس	%	المجموع
المسافر	7	35.0	5	33.3	25	16.7	37
هلا	5	25.0	4	26.7	20	13.3	29
المميز	8	40.0	6	40.0	30	20.0	44

مجلة الفارابي للعلوم الانسانية المجلد (٨) العدد (٦) كانون الاول لعام ٢٠٢٥

35	23.3	35	0.0	0	0.0	0	الناقل
40	26.7	40	0.0	0	0.0	0	بغداد
185	100	150	100	15	100	20	المجموع

المصدر: جمهورية العراق، وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لنقل المسافرين، مشروع تكسي المطار، قسم التخطيط والمتابعة، بيانات غير منشورة، لسنة ٢٠٢٤. أما على مستوى شركات النقل يلاحظ من الجدول (٢) والشكل (٢) أن أعلى النسب سجلت لرحلات شركة المميز الأهلية من (جانب الرصافة، جانب الكرخ، ساحة عباس أبن فرناس) الى مطار بغداد بلغت (٤٠.٠٠٪، ٤٠.٠٠٪، ٢٠.٠٠٪) بالتتابع، أما الرحلات اليومية لشركة المسافرين الأهلية من (جانب الرصافة، جانب الكرخ، ساحة عباس أبن فرناس) الى المطار بلغت نسبها نسبة (٣٥.٠٠٪، ٣٣.٣٪، ١٦.٧٪) بالتتابع، أما بالنسبة لشركة تكسي هلا الأهلية بلغت نسبة الرحلات (٢٦.٧٪، ٢٨.٠٪، ١٥.٦٪) من المطار الى (جانب الرصافة، جانب الكرخ، ساحة عباس أبن فرناس) على التوالي، أما شركات التوكسي الحكومية (الناقل وبغداد) لم تسجل أي رحلات الى جانبي الرصافة والكرخ لأن الخدمة التي تقدمها تقتصر على نقل المسافرين من المطار الى ساحة عباس أبن فرناس فقط وبنسبة بلغت (٢٣.٣٪ و ٢٦.٧٪) تالياً. الشكل (٣) التوزيع النسبي لرحلات تكسي المطار اليومية من جانبي (الرصافة والكرخ) وساحة عباس أبن فرناس الى مطار بغداد الدولي لسنة ٢٠٢٤.



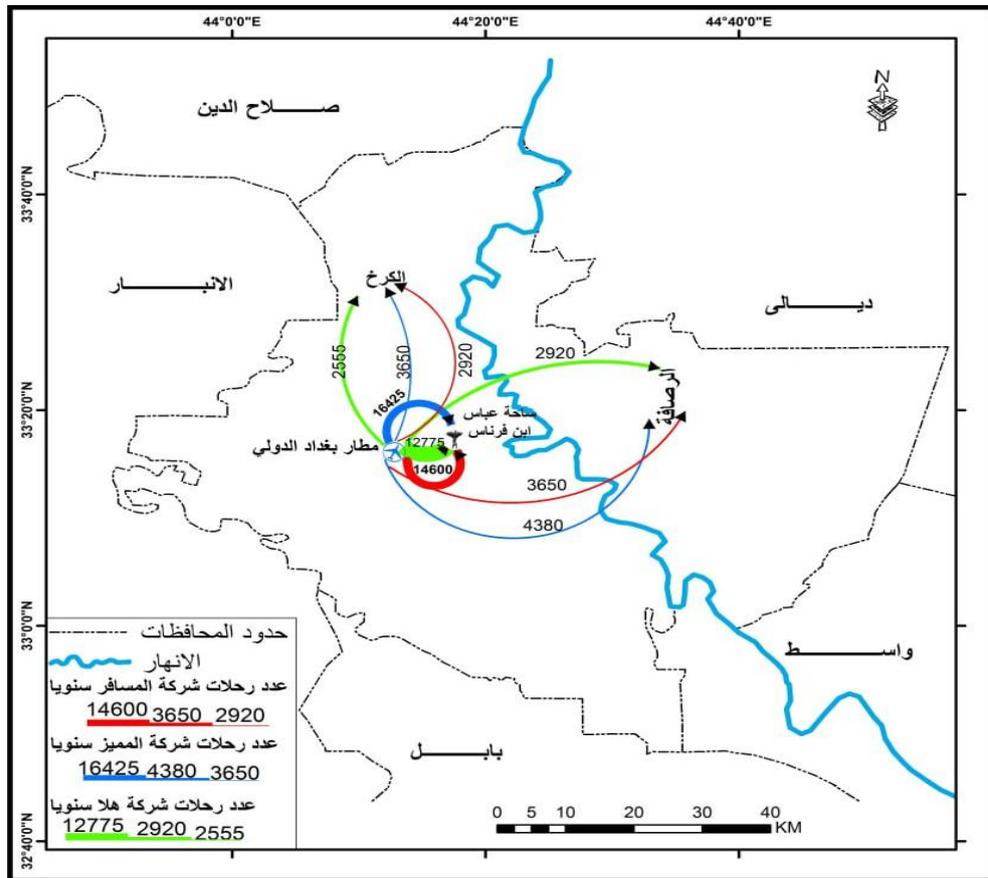
المصدر: الجدول (٣).

٣- الرحلات السنوية من مطار بغداد الدولي الى جانبي (الرصافة والكرخ) وساحة عباس أبن فرناس لمعرفة عدد الرحلات السنوية من مطار بغداد الدولي الى جانبي (الرصافة والكرخ) وساحة عباس أبن فرناس تم الاعتماد على بيانات الجدول (٢) من خلال عملية ضرب عدد الرحلات اليومية في عدد أيام السنة (٣٦٥ يوم)، ومن ثم رسم الخرائط على ضوء الأرقام المطلقة لعدد الرحلات المحتسبة من عملية الضرب، ولأجل سهولة التحليل تم تحويل تلك الأرقام الى أهمية نسبية. ويلاحظ من معطيات الجدول (٤) أن عدد الرحلات السنوية والمنطلقة من المطار الى (جانب الرصافة، جانب الكرخ، ساحة عباس أبن فرناس) بلغت أهميتها النسبية (١٠.٧٪، ٨.٩٪، ٨٠.٤٪) على التوالي، أما على مستوى الشركات يلاحظ من الجدول نفسه والخريطة (٢) أن الرحلات السنوية لشركة تكسي المميز من المطار الى (جانب الرصافة، جانب الكرخ، ساحة عباس أبن فرناس) سجلت أعلى أهمية نسبية بلغت (١٧.٩٪، ١٤.٩٪، ٧.٠٠٪) على الترتيب، وجاءت شركة تكسي المسافرين بالمرتبة الثانية من بين الشركات الأهلية للرحلات المنطلقة من المطار الى (جانب الرصافة، جانب الكرخ، ساحة عباس أبن فرناس) وبأهمية نسبية (١٧.٢٪، ١٣.٨٪، ٦.٩٠٪) تالياً، وجاءت شركة هلا بالمرتبة الأخيرة للرحلات المنطلقة من المطار الى (جانب الرصافة، جانب الكرخ، ساحة عباس أبن فرناس) وبأهمية نسبية (١٦.٠٪، ١٤.٠٪، ٧.٠٠٪) بالتتابع. أما الرحلات المنطلقة من المطار الى ساحة عباس أبن فرناس لشركات تكسي المطار الحكومية (الناقل وبغداد) بلغت أهميتها النسبية (١٠٠٪) لكل منهما، ويرجع السبب الى أن الشركات الحكومية تقدم خدماتها فقط من المطار الى ساحة عباس أبن فرناس وبالعكس ينظر الخريطة (٣). جدول (٤) التوزيع العددي والأهمية النسبية للرحلات السنوية المنطلقة من مطار بغداد الدولي والمتجهة الى جانبي (الرصافة والكرخ) وساحة عباس أبن فرناس لسنة ٢٠٢٤.

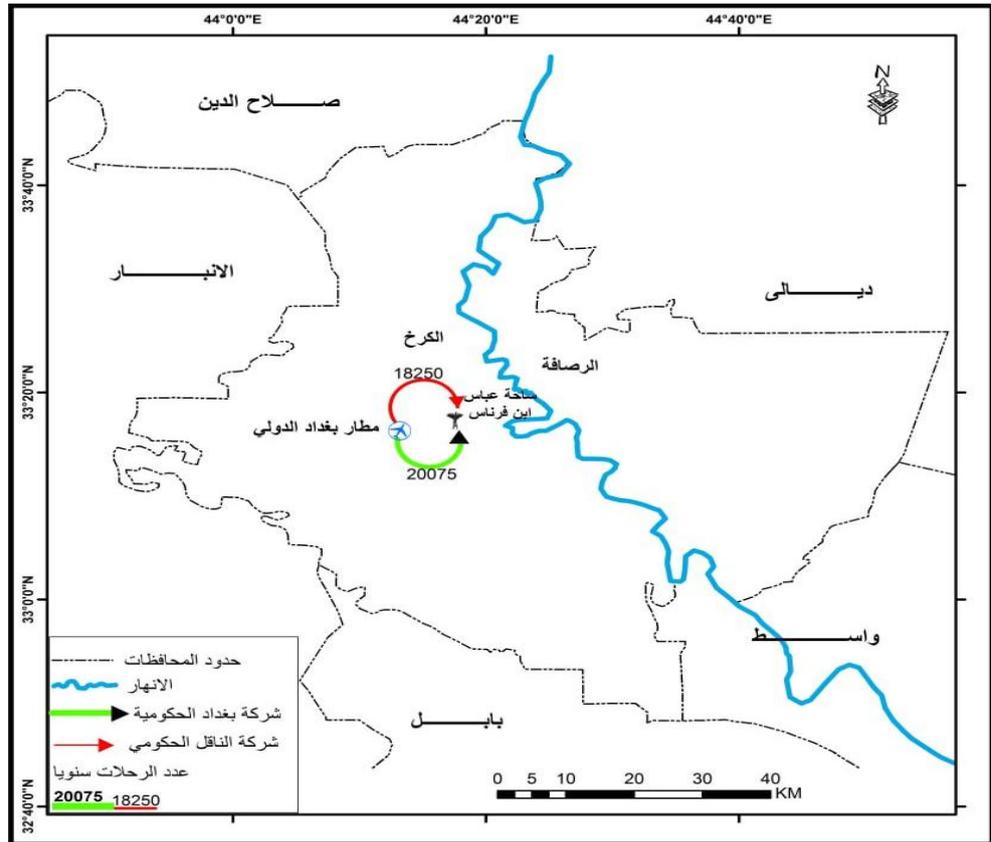
مجلة الفارابي للعلوم الانسانية المجلد (٨) العدد (٦) كانون الاول لعام ٢٠٢٥

الشركة	جانب الرصافة	الأهمية النسبية	جانب الكرخ	الأهمية النسبية	ساحة عباس أين فرناس	الأهمية النسبية	المجموع
المسافر	3650	17.2	2920	13.8	14600	69.0	21170
هلا	2920	16.0	2555	14.0	12775	70.0	18250
المميز	4380	17.9	3650	14.9	16425	67.2	24455
الناقل	0	0.0	0	0.0	18250	100	18250
بغداد	0	0.0	0	0.0	20075	100	20075
المجموع	10950	10.7	9125	8.9	82125	80.4	102200

المصدر: جمهورية العراق, وزارة النقل والمواصلات, الشركة العامة لنقل المسافرين, مشروع تكسي المطار, قسم التخطيط والمتابعة, بيانات غير منشورة, لسنة ٢٠٢٤. والجدول (٢). الخريطة (٢) التوزيع الجغرافي لرحلات الشركات الأهلية السنوية المنطلقة من مطار بغداد الدولي والمتجهة الى جانبي (الرصافة والكرخ) وساحة عباس أين فرناس لسنة ٢٠٢٤.



المصدر: الجدول (٤). الخريطة (٣) التوزيع الجغرافي لرحلات الشركات الحكومية السنوية المنطلقة من مطار بغداد الدولي والمتجهة الى ساحة عباس أين فرناس لسنة ٢٠٢٤.

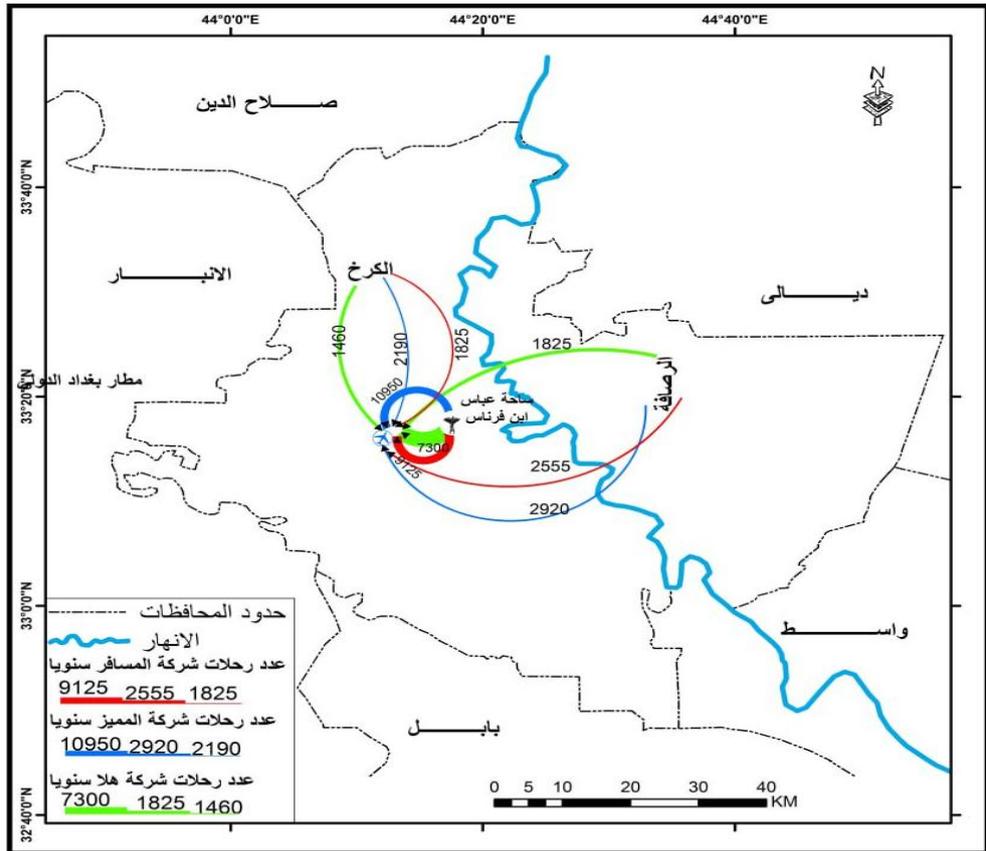


المصدر: الجدول (٤).

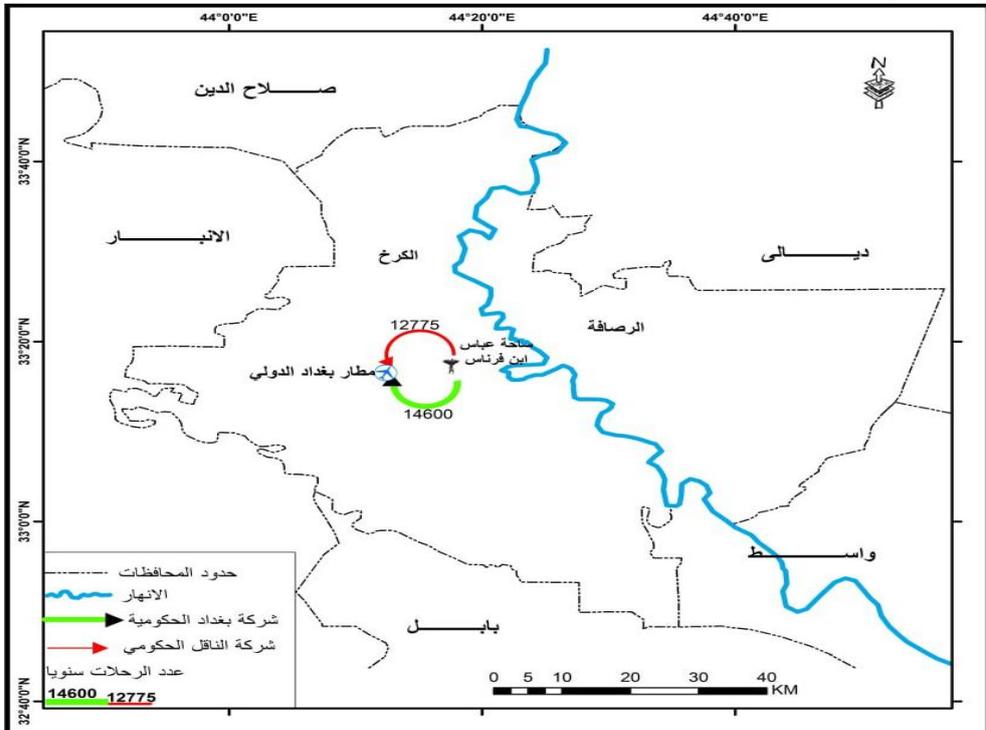
٤- الرحلات السنوية من جانبي (الرصافة والكرخ) وساحة عباس ابن فرناس الى مطار بغداد الدولي يتضح من خلال الجدول (٥) أن عدد الرحلات السنوية المنطلقة من (جانب الرصافة، جانب الكرخ، ساحة عباس ابن فرناس) الى مطار بغداد الدولي بلغت أهميتها النسبية (١٠.٨٪ ، ٨.١٪ ، ٨١.١٪) على التوالي، أما على مستوى الشركات يلاحظ من الجدول نفسه والخريطة (٤) أن الرحلات السنوية لشركة تكسي المميز المنطلقة من (جانب الرصافة، جانب الكرخ، ساحة عباس ابن فرناس) الى المطار جاءت بالمرتبة الأولى وبأهمية نسبية (١٨.٢٪ ، ١٣.٦٪ ، ٦٨.٢٪) بالتتابع، وجاءت شركة تكسي المسافرين بالمرتبة الثانية من بين الشركات الأهلية للرحلات المنطلقة من (جانب الرصافة، جانب الكرخ، ساحة عباس ابن فرناس) الى المطار وبأهمية نسبية (١٨.٩٪ ، ١٣.٥٪ ، ٦٧.٦٪) توالياً، وجاءت شركة هلا بالمرتبة الأخيرة للرحلات المنطلقة من (جانب الرصافة، جانب الكرخ، ساحة عباس ابن فرناس) الى المطار وبأهمية نسبية (١٧.٢٪ ، ١٣.٨٪ ، ٦٩.٠٪) بالتتابع. جدول (٥) التوزيع العددي والأهمية النسبية للرحلات السنوية المنطلقة من جانبي (الرصافة والكرخ) وساحة عباس ابن فرناس والمتجهة الى مطار بغداد الدولي لسنة ٢٠٢٤.

الشركة	جانب الرصافة	الأهمية النسبية	جانب الكرخ	الأهمية النسبية	ساحة عباس ابن فرناس	الأهمية النسبية	المجموع
المسافر	2555	18.9	1825	13.5	9125	67.6	13605
هلا	1825	17.2	1460	13.8	7300	69	10685
المميز	2920	18.2	2190	13.6	10950	68.2	16160
الناقل (حكومي)	0	0	0	0	12775	100	12875
بغداد (حكومي)	0	0	0	0	14600	100	14700
المجموع	7300	10.8	5475	8.1	54750	81.1	67625

المصدر: جمهورية العراق، وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لنقل المسافرين، مشروع تكسي المطار، قسم التخطيط والمتابعة، بيانات غير منشورة، لسنة ٢٠٢٤. والجدول (٣). الخريطة (٤) التوزيع الجغرافي لرحلات الشركات الأهلية السنوية المنطلقة من جانبي (الرصافة والكرخ) وساحة عباس ابن فرناس والمتجهة الى مطار بغداد الدولي لسنة ٢٠٢٤.



المصدر: الجدول (٥). أما الرحلات المنطلقة ساحة عباس ابن فرناس الى مطار بغداد الدولي لشركات تكسي المطار الحكومية (الناقل وبغداد) بلغت أهميتها النسبية (١٠٠٪) لكل منهما، ويرجع السبب الى أن الشركات الحكومية تقدم خدماتها فقط من المطار الى ساحة عباس ابن فرناس وبالعكس ينظر الخريطة (٥). الخريطة (٥) التوزيع الجغرافي لرحلات الشركات الحكومية السنوية المنطلقة من ساحة عباس ابن فرناس والمتجهة الى مطار بغداد الدولي لسنة ٢٠٢٤.



المصدر: الجدول (٥).

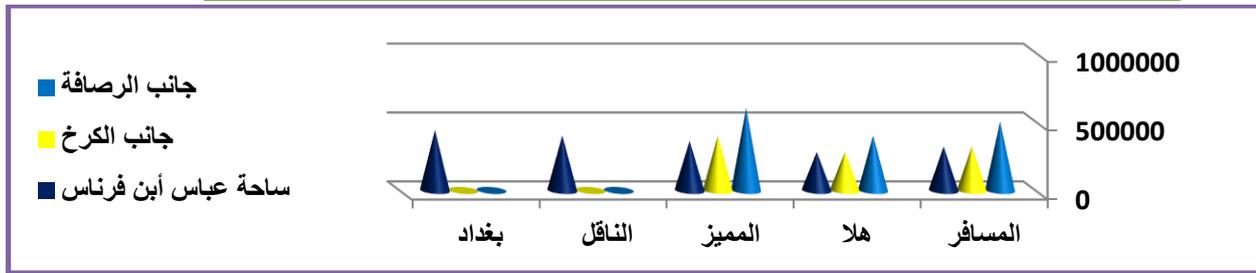
٥- الأجر اليومية والسنوية المستحصلة من المسافرين من المطار الى المناطق المحيطة وبالعكس

نظراً لموقع مطار بغداد الجغرافي الحيوي، لذلك المطار يشهد حركة مستمرة للمسافرين من كافة المحافظات العراقية والدول الأجنبية. وكننتيجة لهذا النشاط المتزايد، تبرز أهمية خدمات النقل البري، ولا سيما النقل بسيارات الأجرة (التكسي)، والتي تعد الوسيلة الأكثر شيوعاً لنقل المسافرين من المطار الى المناطق المحيطة وبالعكس (الجياشي، ٢٠١٠، ص ٨٩)، وتلعب العوامل الجغرافية دوراً مهماً في تحديد أجور النقل بتكسي المطار، إذ تختلف التسعيرة تبعاً للمسافة المقطوعة من المطار الى المناطق المختلفة داخل بغداد، فضلاً عن طبيعة الطرق، والازدحام، وساعات الذروة، والعوامل الأمنية (التفتيش). كما تؤثر محدودية وسائل النقل العام المتاحة في تعزيز الاعتماد على سيارات الأجرة، ما يجعل التسعيرة أمراً حيوياً للمسافرين.

١- أجور الرحلات المنطلقة للعائدين من المطار الى جانبي (الرصافة والكرخ) وساحة عباس ابن فرناس يلاحظ من الجدول (٦) أن مجموع الأجر اليومية المستحصلة من المسافرين العائدين بلغ (٤٣٠٠٠٠٠٠) دينار عراقي، وتوزع المبلغ على شركات تكسي المطار وحسب ترتيبها في الجدول أذ بلغت (١١٤٠٠٠٠٠، ٩٦٠٠٠٠٠، ١٣٦٠٠٠٠، ٤٠٠٠٠٠٠، ٤٠٠٠٠٠٠)، فيما بلغ مجموع الأجر السنوية (١.٥٦٩.٥٠٠.٠٠٠) دينار عراقي، وتوزع المبلغ على شركات تكسي المطار وحسب ترتيبها في الجدول أذ بلغت (٤١٦.١٠٠.٠٠٠، ٣٥٠.٤٠٠.٠٠٠، ٤٩٦.٤٠٠.٠٠٠، ١٤٦.٠٠٠.٠٠٠، ١٦٠.٦٠٠.٠٠٠) دينار عراقي أما قيمة الأجر للرحلات المنطلقة من المطار الى (جانبي الرصافة، جانب الكرخ، ساحة عباس ابن فرناس) وللمسافرين العائدين وحسب عدد الرحلات لكل شركة من شركات تكسي المطار، يلاحظ من الجدول (٦) والشكل (٤) أن شركة تكسي المميز سجلت أعلى أجر بلغت (٦٠٠٠٠٠، ٤٠٠٠٠٠٠، ٣٦٠٠٠٠٠) دينار عراقي على الترتيب نفسه للمناطق المحيطة، وجاءت شركة تكسي المسافر بقيمة أجر حسب عدد الرحلات (٥٠٠٠٠٠٠، ٣٢٠٠٠٠٠، ٣٦٠٠٠٠٠) دينار عراقي على الترتيب نفسه للمناطق المحيطة، وسجلت شركة هلا أقل قيمة للأجر حسب عدد الرحلات وبلغت (٤٠٠٠٠٠٠، ٢٨٠٠٠٠٠، ٢٨٠٠٠٠٠) دينار عراقي على الترتيب نفسه للمناطق المحيطة، ويرجع سبب التباين في قيمة الأجر بين الشركات الى عدد الرحلات (جدول ٤) وبعد المسافة، ونوع السيارة وعدد الركاب. أما شركات تكسي المطار الحكومية (الناقل وبغداد) فكانت وجهة الرحلات من المطار الى ساحة عباس ابن فرناس وبلغت قيمة الأجر حسب عدد الرحلات (٤٠٠٠٠٠٠ و ٤٤٠٠٠٠٠) دينار عراقي على التوالي، ويعود سبب انخفاض الأجر الى أن المسافر يفضل أن يستقل سيارة من المطار الى مكان سكنه وهذه الميزة غير متوفرة بشركتي (الناقل وبغداد)، فضلاً عن قلة الأجر للمسافر الواحد من المطار الى ساحة عباس ابن فرناس. الجدول (٦) الأجر اليومية والسنوية (بالألف / دينار عراقي) للمسافرين العائدين من مطار بغداد الدولي باتجاه جانبي الرصافة والكرخ وساحة عباس ابن فرناس خلال سنة ٢٠٢٤.

الشركة	جانب الرصافة		جانب الكرخ		ساحة عباس ابن فرناس		مجموع الأجر اليومية	مجموع الأجر السنوية
	أجر المسافر العائد	الأجر حسب عدد الرحلات	أجر المسافر العائد	الأجر حسب عدد الرحلات	أجر المسافر العائد	الأجر حسب عدد الرحلات		
المسافر	50000	500000	40000	320000	8000	320000	1140000	416.100.000
هلا	50000	400000	40000	280000	8000	280000	960000	350.400.000
المميز	50000	600000	40000	400000	8000	360000	1360000	496.400.000
الناقل	0	0	0	0	8000	400000	400000	146.000.000
بغداد	0	0	0	0	8000	440000	440000	160.600.000
المجموع	200	1500000	120000	1000000	40000	1800000	4300000	1.569.500.000

المصدر: جمهورية العراق، وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لنقل المسافرين، مشروع تكسي المطار، قسم التخطيط والمتابعة، بيانات غير منشورة، لسنة ٢٠٢٤. والجدول (٤) والشكل (٤) الأجر اليومية (بالألف / دينار عراقي) للمسافرين العائدين من مطار بغداد الدولي باتجاه جانبي الرصافة والكرخ وساحة عباس ابن فرناس خلال سنة ٢٠٢٤.

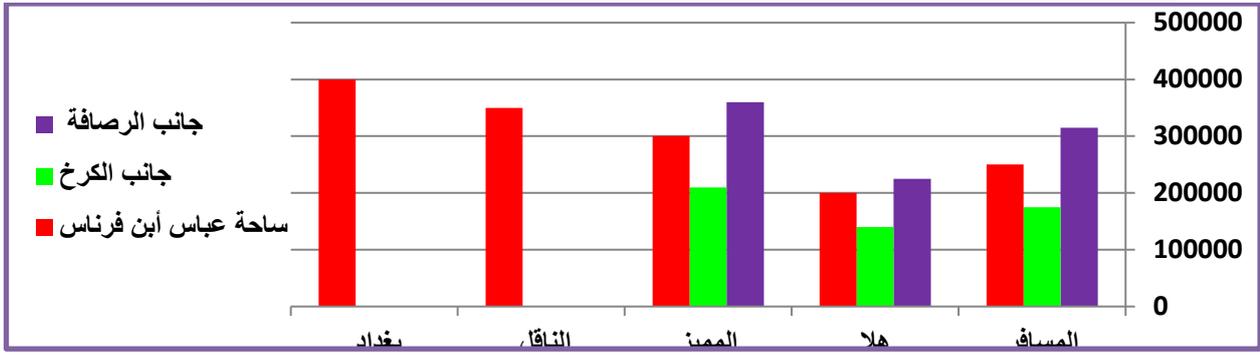


المصدر: الجدول (٦).

٢- أجور الرحلات المنطلقة للمغادرين من جانبي (الرصافة والكرخ) وساحة عباس ابن فرناس الى المطار يلاحظ من الجدول (٧) أن مجموع الأجر اليومية المستحصلة من المسافرين المغادرين بلغ (٢٩٢٥٠٠٠) دينار عراقي، وتوزع المبلغ على شركات تكسي المطار وحسب ترتيبها في الجدول أذ بلغت (٧٤٠٠٠٠ ، ٥٦٥٠٠٠ ، ٨٧٠٠٠٠ ، ٣٥٠٠٠٠ ، ٤٠٠٠٠٠)، فيما بلغ مجموع الأجر السنوية (١٠٠٦٧.٦٢٥.٠٠٠) دينار عراقي، وتوزع المبلغ على شركات تكسي المطار وحسب ترتيبها في الجدول أذ بلغت (٢٧٠.١٠٠.٠٠٠ ، ٢٠٦.٢٢٥.٠٠٠ ، ٣١٧.٥٥٠.٠٠٠ ، ١٢٧.٧٥٠.٠٠٠ ، ١٤٦.٠٠٠.٠٠٠) دينار عراقي. أما قيمة الأجر للرحلات اليومية المنطلقة من (جانب الرصافة، جانب الكرخ، ساحة عباس ابن فرناس) الى المطار وحسب عدد الرحلات لكل شركة من شركات تكسي المطار، يلاحظ من الجدول (٧) والشكل (٥) أن شركة تكسي المميز سجلت أعلى أجر بلغت (٣٦٠٠٠٠ ، ٢١٠٠٠٠ ، ٣٠٠٠٠٠) دينار عراقي على الترتيب نفسه للمناطق المحيطة، وجاءت شركة تكسي المسافر بقيمة أجر حسب عدد الرحلات (٣١٥٠٠٠ ، ١٧٥٠٠٠ ، ٢٥٠٠٠٠) دينار عراقي وعلى الترتيب نفسه للمناطق المحيطة، وسجلت شركة تكسي هلا أقل قيمة للأجر حسب عدد الرحلات وبلغت (٢٢٥٠٠٠ ، ١٤٠٠٠٠ ، ٢٠٠٠٠٠) دينار عراقي على الترتيب نفسه للمناطق المحيطة، ويرجع سبب انخفاض قيمة الأجر للمسافرين المغادرين مقارنة بالمسافرين العائدين الى ارتفاع عدد الرحلات للعائدين، فضلاً عن انخفاض الأجر بالنسبة للمسافر العائد الى أرض الوطن عن المسافرين المغادرين شركات النقل الحكومية (الناقل وبغداد) فكانت وجهة الرحلات اليومية للمسافرين المغادرين من ساحة عباس ابن فرناس الى مطار بغداد، أذ بلغت قيمة الأجر حسب عدد الرحلات اليومية (٣٥٠٠٠٠ و ٤٠٠٠٠٠) دينار عراقي على التوالي. الجدول (٧) الأجر اليومية (بالألف/دينار عراقي) للمسافرين المغادرين من جانبي الرصافة والكرخ وساحة عباس ابن فرناس باتجاه مطار بغداد الدولي خلال سنة ٢٠٢٤.

الشركة	جانب الرصافة		جانب الكرخ		ساحة عباس ابن فرناس		مجموع الأجر اليومية	مجموع الأجر السنوية
	أجر المسافر	الأجر حسب عدد الرحلات	أجر المسافر	الأجر حسب عدد الرحلات	أجر المسافر	الأجر حسب عدد الرحلات		
المسافر	45000	315000	35000	175000	10000	250000	740000	270.100.000
هلا	45000	225000	35000	140000	10000	200000	565000	206.225.000
المميز	45000	360000	35000	210000	10000	300000	870000	317.550.000
الناقل	0	0	0	0	10000	350000	350000	127.750.000
بغداد	0	0	0	0	10000	400000	400000	146.000.000
المجموع	135000	900000	105000	525000	50000	150000	292500	1.067.625.000

المصدر: جمهورية العراق، وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لنقل المسافرين، مشروع تكسي المطار، قسم التخطيط والمتابعة، بيانات غير منشورة، لسنة ٢٠٢٤. والجدول (٥). الشكل (٥) الأجر اليومية (بالألف / دينار عراقي) للمسافرين المغادرين من جانبي الرصافة والكرخ وساحة عباس ابن فرناس باتجاه مطار بغداد الدولي خلال سنة ٢٠٢٤.



المصدر: الجدول (٧).

المبحث الثالث التحقق من فرضيات البحث

لا بد من اللجوء الى الأساليب الكمية وعدم الاقتصار على الأسلوب الوصفي للظاهرة المدروسة، للوصول لدرجة العلاقة بينها وبين المتغيرات المسببة لها والمؤثرة عليها، وتحديد قوتها وبيان نوعها وتفسير ظهورها والتنبؤ بمستقبلها في منطقة البحث. ولتحقيق ذلك اعتمد هذا البحث في تحليل وتفسير ظاهرة تكسي مطار بغداد الدولي لسنة ٢٠٢٤ على الحقيبة الإحصائية من خلال استخدام طريقتين إحصائيتين وهما (معامل الارتباط البسيط)، والانحدار متعدد الخطوات، وسيكون عدد المركبات (تكسي المطار) حسب الشركات في مطار بغداد الدولي هو المتغير التابع (ص)، أما المتغيرات المستقلة المؤثرة على المتغير التابع فهي كما هو مبين في الجدول (٨): الجدول (٨) المتغيرات المستقلة ذات العلاقة المكانية بعدد المركبات (تكسي المطار) في مطار بغداد الدولي لسنة ٢٠٢٤.

رمز المتغير	أسم المتغير
س١	الرحلات السنوية من المطار إلى جانب الرصافة
س٢	الرحلات السنوية من المطار إلى جانب الكرخ
س٣	الرحلات السنوية من المطار إلى ساحة عباس ابن فرناس
س٤	الرحلات السنوية من جانب الرصافة إلى المطار
س٥	الرحلات السنوية من جانب الكرخ إلى المطار
س٦	الرحلات السنوية من ساحة عباس ابن فرناس إلى المطار
س٧	الأجور السنوية للمسافرين العائدين (بالألف/ دينار عراقي)
س٨	الأجور السنوية للمسافرين المغادرين (بالألف/ دينار عراقي)

المصدر: الجداول (٤ و ٥ و ٦ و ٧).

أولاً / معامل الارتباط البسيط (بيرسون) يستخدم لتقدير درجة الارتباط بين متغيرين وتتراوح قيمته بين (+١ و -١) ، وكلما كانت قيمته قريبة من الـ (١) - الذي يشير إلى وجود علاقة تامة - كانت العلاقة قوية بينهما، في حين تضعف باقترابها من الـ (صفر) - الذي يشير إلى عدم وجود علاقة - ، وتدل الإشارة الموجبة على إن العلاقة طردية أما الإشارة السالبة فتعني أنها عكسية (شحاته، ٢٠١١ ، ٣٩٠). ويتضح من الجدولين (٩ و ١٠) أن هناك علاقات ارتباط طردية وعكسية تراوحت بين قوية جداً ذات دلالة معنوية وقوية وأخرى ضعيفة بين المتغير المعتمد تكسي المطار (ص) والمتغيرات المستقلة ذات العلاقة وكما يأتي:-

- ١- جاء بعلاقة ارتباط طردية قوية جداً ذات دلالة معنوية مع المتغير (س٨: الأجور السنوية للمسافرين المغادرين) بقيمة بلغت (*٠.٩٣١).
- ٢- وله علاقات ارتباط موجبة قوية مع المتغيرات (س٧ ، س٤ ، س١ ، س٥ و س٢) بقيم بلغت (٠.٨٦٣ ، ٠.٨٩٣ ، ٠.٨٢١ ، ٠.٨٢١ و ٠.٨٠٥) على التوالي.
- ٣- جاء بعلاقات ارتباط سالبة ضعيفة مع المتغيرين (س٣: الرحلات السنوية من المطار إلى ساحة عباس ابن فرناس و س٦: الرحلات السنوية من ساحة عباس ابن فرناس إلى المطار) بقيمة بلغت (-٠.٢٤٥) لكل منهما. الجدول (٩) مصفوفة الارتباط بين ظاهرة تكسي المطار ومتغيراتها في مطار بغداد الدولي لسنة ٢٠٢٤.

ص	١ س	٢ س	٣ س	٤ س	٥ س	٦ س	٧ س	٨ س	
ص	٠.٨٢١	٠.٨٠٥	-٠.٢٤٥	٠.٨٣٩	٠.٨٢١	-٠.٢٤٥	٠.٨٦٣	٠.٩٣١*	
١ س	١	٠.٩٩٩**	-٠.٧٢٧	٠.٩٩٨**	١.٠٠٠**	-٠.٧٢٧	٠.٩٩٦**	٠.٩٦٣**	
٢ س		١	-٠.٧٤٢	٠.٩٩٤**	٠.٩٩٩**	-٠.٧٤٢	٠.٩٩٣**	٠.٩٥٣*	
٣ س			١	-٠.٧٠٦	٠.٧٢٧	١.٠٠٠**	-٠.٦٦٠	-٠.٥١٥	
٤ س				١	٠.٩٩٨**	-٠.٧٠٦	٠.٩٩٥**	٠.٩٧١**	
٥ س					١	-٠.٧٢٧	٠.٩٩٦**	٠.٩٦٣**	
٦ س						١	-٠.٦٦٠	-٠.٥١٥	
٧ س							١	٠.٩٨٢**	
٨ س								١	

المصدر: الجداول (٤ و ٥ و ٦ و ٧) بالاعتماد على الحقيبة الإحصائية برنامج SPSS. كما يتبين من الجدول (٢) إن هناك علاقات ارتباط بين المتغيرات المستقلة مع بعضها وكما يأتي:-

١- للمتغير (س١: الرحلات السنوية من المطار إلى جانب الرصافة) علاقات ارتباط طردية قوية جداً ذات دلالة معنوية مرتفعة مع المتغيرات (٥ س، ٢ س، ٤ س، ٧ س و ٨ س) بقيم بلغت على التوالي (٠.٩٩٨**، ٠.٩٩٩**، ٠.٩٩٦**، ٠.٩٦٣** و ٠.٩٨٢**)، وعلاقات ارتباط عكسية قوية مع المتغيرين (س٣ و س٦) بقيمة بلغت (-٠.٧٢٧) لكل منهما.

٢- للمتغير (س٢: الرحلات السنوية من المطار إلى جانب الكرخ) علاقات ارتباط طردية قوية جداً ذات دلالة معنوية مرتفعة مع المتغيرات (س٥، ٤ س و ٧ س) بقيم بلغت على الترتيب نفسه (٠.٩٩٩**، ٠.٩٩٤** و ٠.٩٩٣**)، وعلاقة ارتباط موجبة قوية ذات دلالة معنوية بقيمة بلغت (٠.٩٥٣**) مع المتغير (س٨)، وعلاقات ارتباط عكسية قوية مع المتغيرين (س٣ و س٦) بقيمة بلغت (-٠.٧٤٢) لكل منهما.

٣- للمتغير (س٣: الرحلات السنوية من المطار إلى ساحة عباس ابن فرناس) علاقة ارتباط طردية تامة مع المتغير (س٦) بلغت قيمتها (١.٠٠٠**)، وعلاقة ارتباط موجبة قوية بقيمة بلغت (٠.٧٢٧) مع المتغير (س٥)، وعلاقات ارتباط عكسية تراوحت بين قوية إلى متوسطة القوة مع المتغيرات (س٤، ٧ س و ٨ س) بقيم (-٠.٧٠٦، -٠.٦٦٠ و -٠.٥١٥) بالتتابع.

٤- للمتغير (س٤: الرحلات السنوية من جانب الرصافة إلى المطار) علاقات ارتباط طردية قوية جداً ذات دلالة معنوية مرتفعة مع المتغيرات (س٥، ٧ س و ٨ س) بقيم بلغت على الترتيب نفسه (٠.٩٩٨**، ٠.٩٩٥** و ٠.٩٧١**)، وعلاقة ارتباط عكسية قوية مع المتغير (س٦) بقيمة بلغت (-٠.٧٠٦).

٥- للمتغير (س٥: الرحلات السنوية من جانب الكرخ إلى المطار) علاقات ارتباط موجبة قوية جداً ذات دلالة معنوية مرتفعة مع المتغيرين (س٧ و س٨) بقيم بلغت (٠.٩٩٦** و ٠.٩٦٣**) على التوالي، وعلاقة ارتباط سالبة قوية بقيمة بلغت (-٠.٧٢٧) مع المتغير (س٦).

٦- للمتغير (س٦: الرحلات السنوية من ساحة عباس ابن فرناس إلى المطار) علاقات ارتباط عكسية متوسطة القوة مع المتغيرين (س٧ و س٨) بقيم بلغت (-٠.٦٦٠ و -٠.٥١٥) على التوالي.

٧- للمتغير (س٧: الأجور السنوية للمسافرين العائدين (بالألف/ دينار عراقي) علاقة ارتباط طردية قوية جداً ذات دلالة معنوية مرتفعة مع المتغير (س٨) بقيمة بلغت (٠.٩٨٢**) الجدول (١٠) معاملات الارتباط للمتغيرات المؤثرة على ظاهرة تكسي المطار في مطار بغداد الدولي لسنة ٢٠٢٤.

المتغير المعتمد	المتغيرات المستقلة	قيمة معامل الارتباط البسيط
عدد المركبات (تكسي المطار)	الرحلات السنوية من المطار إلى جانب الرصافة	٠.٨٢١
	الرحلات السنوية من المطار إلى جانب الكرخ	٠.٨٠٥
	الرحلات السنوية من المطار إلى ساحة عباس ابن فرناس	-٠.٢٤٥
	الرحلات السنوية من جانب الرصافة إلى المطار	٠.٨٣٩

٠.٨٢١	الرحلات السنوية من جانب الكرخ إلى المطار
-٠.٢٤٥	الرحلات السنوية من ساحة عباس ابن فرناس إلى المطار
٠.٨٦٣	الأجور السنوية للمسافرين العائدين (بالألف/ دينار عراقي)
٠.٩٣١*	الأجور السنوية للمسافرين المغادرين (بالألف/ دينار عراقي)

المصدر: جدول (2). ومما ذكر أعلاه من قيم لمعامل الارتباط بين ظاهرت الدراسة ومتغيراتها يلاحظ إن أغلبها كانت طردية قوية ذات دلالة معنوية، مما يشير إلى دقة اختيار المتغيرات المستقلة المؤثرة على المتغير التابع.

ثانياً / الانحدار الخطي المتعدد (Multiple Linear Regression) هو من الطرق الإحصائية التي تستخدم لبناء نموذج إحصائي لقياس تأثير المتغيرات المستقلة على المتغير التابع لينتج معادلة تستخدم للتنبؤ بقيمة المتغير التابع بدلالة المتغيرات المستقلة، وبموجبها يتم إدخال جميع المتغيرات إلى نموذج الانحدار، وبعد ذلك يتم اختيار المتغيرات المستقلة ذات التأثير المعنوي على المتغير المعتمد، ويتم إدخالها إلى النموذج حسب درجة التأثير ابتداءً من أقواها إلى أضعفها، واستبعاد المتغيرات التي لم تؤثر بشكل معنوي على المتغير التابع (الراوي، ١٩٨٧ ، ٢١٥ - ٢٢٥). وبالاعتماد على مخرجات الحقيبة الإحصائية (SPSS)، المتمثلة بالجدول (١١ ، ١٢ ، ١٣) ، تم بناء نموذج الانحدار الخطي المتعدد لظاهرة معدل النمو السكاني وعلاقتها بالمتغيرات الديمغرافية المستقلة ذات العلاقة في محافظة بغداد لسنة ٢٠٢٣ كما يأتي: الجدول (١١) معامل التحديد والتحديد المصحح للمتغيرات المستقلة.

النموذج	المتغيرات المستقلة الداخلة إلى النموذج	R Square)) معامل التحديد	Adjusted R Square)) معامل التحديد المصحح
١	(٨س)	0.867	0.822

المصدر: الحقيبة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS) اعتماداً على جدول (٧). الجدول (١٢) تحليل التباين بين المتغير المعتمد والمتغيرات المستقلة.

المتغيرات الداخلة إلى النموذج	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط مربعات الخطأ	F المحتسبة	مستوى الدلالة
الانحدار	9258.073	1	9258.073	19.533	0.022
المتبقي	1421.927	3	473.976		
الكلي	10680	4			

المصدر: الحقيبة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS) اعتماداً على جدول (٧). الجدول (١٣) نتائج اختبار معنوية معاملات الانحدار المتعدد.

المعاملات	قيمة معاملات الانحدار	الخطأ المعياري	معاملات الانحدار في حالة حذف الثالث	قيمة إحصائي الاختبار t	مستوى الدلالة
ثابت	55.435	30.433		1.822	0.166
(٨س)	5.968	0	0.931	4.42	0.022

المصدر: الحقيبة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS) اعتماداً على جدول (٧).

سيكون نموذج الانحدار كما يأتي:-

$$ص = ٩٨٦.٥ + ٤٣٥.٥٥ (س٨)$$

$$S.E = (٤٣٣.٣٠) (٠.٠٠٠) = ()$$

$$R^2 = (0.٨٦٧) Adjusted R Square = (0.٨٢٢)$$

$$F = ٥٣٣.١٩ () DF = ٣ ، (وبالاعتماد على ما ذكر أعلاه، ومن هذا النموذج يتبين إن المتغير (س٨):$$

الأجور السنوية للمسافرين المغادرين (بالألف/ دينار عراقي) هو المتغير الوحيد الذي تم إدخاله إلى النموذج كما يلاحظ في الجدول (٤)، الذي يوضح القدرة التفسيرية لهذا المتغير وذلك من خلال معامل التحديد المصحح الذي يكون أكثر دقة من معامل التحديد، إذ أفرزت نتائج طريقة الانحدار المتعدد نموذج واحد ادخل فيه المتغير (س٨) وكانت قيمة معامل التحديد المصحح له (٠.٨٢٢) وهذا يعني إن المتغير المذكور يؤثر

على المتغير المعتمد بما يعادل القيمة أعلاه مما يشير إلى جودة النموذج، فكلما اقتربت قيمة معامل التحديد المصحح من الـ (١) دل على جودة النموذج أما النسبة المتبقية (٠.١٧٨) فترجع إلى متغيرات أخرى لم يستطيع نموذج الانحدار تفسيرها.

- اختبار (f-test): يبين هذا الاختبار أهمية المتغيرات التي تضمنها النموذج ويعزز الثقة به ويبين مدى إمكانية الاعتماد على تقديراته في مجال التنبؤ لظاهرة البحث، حيث يلاحظ من الجدول (٥) إن قيمة (f) المحسوبة لهذا النموذج بلغت (١٩.٥٣٣) وهي أكبر من القيمة المحدولة والبالغة (١٠.١٢٨٠) بمستوى معنوية (0.95) ودرجة حرية (1 ، ٣). ويتم الحكم على مستوى المعنوية الكلية للنموذج من خلال اختبار (f) إذ يتم صياغة الفروض الإحصائية كما يأتي:-

١- فرضية العدم (H0): نموذج الانحدار غير معنوي (جميع معاملات الانحدار غير معنوية).

٢- الفرضية البديلة (H1): نموذج الانحدار معنوي (واحد على الأقل من معاملات الانحدار معنوي). ويلاحظ إن قيمة (f) المحسوبة جاءت بمستوى معنوية (٠.٠٢٢) وهي أقل من مستوى معنوية (٠.٠٥)، وبالتالي يرفض الفرض الصفري ويقبل الفرض البديل وهو إن الانحدار معنوي لا يساوي صفر، وهذا يعني إن هناك علاقة بين المتغير التابع والمتغيرات المستقلة، كما يلاحظ إن قيمة الخطأ المعياري (٠.٠٠٠٠) هي أقل من نصف قيمة المتغير المستقل (س٨) البالغة (٠.٠٤٦)، وهذا يدل على إن لهذا المتغير تأثير كبير على المتغير المعتمد (ص) أما المتغيرات الأخرى فإنها لم تدخل ضمن نموذج الانحدار لان مستوى دلالتها أعلى من مستوى المعنوية المعتمد وهو (٠.٠٥)، وهذا ما يمكن ملاحظته في الجدول (١٤). الجدول (١٤) المتغيرات المستقلة التي لم تدخل في نموذج الانحدار ومستوى معنوياتها.

المتغيرات المستقلة	س١	س٢	س٣	س٤	س٥	س٦	س٧
مستوى معنوياتها	٠.٢٤١	٠.٢٤٧	٠.٢٤٨	٠.٢٥٩	٠.٢٤١	٠.٢٤٨	٠.٢٥٢

المصدر: الحقيبة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS) اعتماداً على الجداول (٤ و ٥ و ٦).

- اختبار (t-test): وهو من الاختبارات التي أفرزها نموذج الانحدار، ليدل على معنوية المتغيرات المستقلة الداخلة في النموذج، من خلال المقارنة بين قمة (t) المحسوبة وقيمة (t) الجدولية فاذا كانت الاولى أكبر من الثانية دل ذلك على معنوية معلمة المتغير المستقل وان له تأثير وعلاقة مع المتغير التابع. ويلاحظ من النموذج ومن الجدول (١٣) إن قيمة (t) المحسوبة للمتغير المستقل (س٨) هي (٤.٤٢٠) وهي أكبر من قيمة (t) الجدولية البالغة (٢.٧٧٦) تحت مستوى معنوية (٩٥٪) ودرجة حرية (١ و ٣). وتتصاغ الفروض الإحصائية لهذا النموذج كما يأتي:-

$$HO : BO = 0 \quad H1 : BO \neq 0 \quad \text{بالنسبة للحد الثابت (OB) :}$$

$$HO : B8 = 0 \quad H1 : B8 \neq 0 \quad \text{بالنسبة لمعامل المتغير س٨ (8B) :}$$

إذ أن: (HO): فرضية العدم و (H1): الفرضية البديلة. ويتضح من جدول (١٣) إن مستوى الدلالة في النموذج بلغ (٠.٠٢٢) وهو أدنى من مستوى المعنوية (٠.٠٥) وبذلك ترفض فرضية العدم وتقبل الفرضية البديلة، ويكون نموذج الانحدار النهائي كما ذكر سابقاً كالتالي:

$$ص = ٥٥.٤٣٥ + ٥.٩٦٨ (س٨).$$

الاستنتاجات:-

١- أسهم مشروع تكسي المطار في توفير فرص عمل للعديد من العاطلين عن العمل، مما ساعد في تخفيف حدة معدل البطالة وإن كان التأثير غير محسوس بسبب تقادم أزمة البطالة في العراق، إلا أن مسألة توفير فرص العمل اليوم تعد من أبرز السمات لأي مشروع استثماري.

٢- أسهم مشروع تكسي المطار في التخفيف عن كاهل المواطن من الناحية المادية ومن ناحية الوقت والراحة، فبعد أن كان المسافر يضطر الى اللجوء الى استئجار سيارات الأجرة من مكان سكناه، ليتوجه الى ساحة عباس بن فرناس وهي آخر مكان قرب المطار تستطيع سيارات الأجرة الوصول إليه، ليأخذ سيارة أخرى تابعة الى المطار لتقله الى داخل أروقة المطار، أصبح اليوم يستطيع حجز سيارة النقل من خلال موقع الشركة على الأنترنت ويحدد نوع السيارة ويكون على معرفة بالسعر المطلوب منه من دون ترك الموضوع لأهواء السائقين.

٣- ساهم المشروع في نقل صورة حضارية عن العراق وعن العاصمة بغداد من خلال عملية نقل الوافدين من السياح والدبلوماسيين مما عكس صورة إيجابية عن الواقع العام في العراق.

٤- خدمة التوكسي متوفرة على مدار الساعة، ما يساهم في تلبية احتياجات المسافرين القادمين والمغادرين في أي وقت.

٥- هناك علاقات ارتباط طردية قوية جداً ذات دلالة معنوية مرتفعة للمتغير (الرحلات السنوية من المطار إلى جانب الرصافة) مع المتغيرات (الرحلات السنوية من جانب الكرخ إلى المطار، ومن المطار إلى جانب الكرخ، ومن جانب الرصافة إلى المطار، الأجور السنوية للمسافرين العائدين والمغادرين).

المقترحات

- ١- إنشاء تطبيق رسمي لخدمة تكسي المطار يدعم الحجز المسبق والدفع الإلكتروني.
- ٢- فرض تسعيرة موحدة مرئية داخل كل مركبة.
- ٣- تدريب السائقين على المهارات اللغوية والتعامل مع الزبائن.
- ٤- تحسين نظام الصيانة والفحص الدوري للمركبات.
- ٥- إنشاء وحدة خاصة لتلقي شكاوى المسافرين ومتابعتها بجدية.
- ٦- الأهتمام بنظافة العجلات من قبل شركات تكسي المطار لا سيما الحكومية منها.

المراجع

- J.,Condeço-Melhorado, A & .,Martín, J.,Gutiérrez , (٢٠١٠) . p141 - 152 .(Using accessibility indicators and GIS to assess spatial spillovers of transport infrastructure investment .Journal of Transport Geography,18(1).
أبو صبحه، كايد عثمان. جغرافية السكان , ط١. عمان: دار وائل للنشر والتوزيع.
الحسني، جنات عباس جاسم. حركة النقل الجوي في المطارات العراقية الدولية وتحليلها المكاني، رسالة ماجستير (غير منشورة). كلية التربية، الجامعة المستنصرية.
جبارة، سوزان عبد اللطيف. النقل بالحاويات في الموانئ العراقية (دراسة في جغرافية النقل)، رسالة ماجستير (غير منشورة). كلية التربية للبنات، جامعة بغداد.
الجياشي، كرار ماجد. جغرافية النقل. عمان: دار الرضوان للنشر والتوزيع.
الراوي، خاشع. مدخل الى تحليل الإنحدار. مطبعة جامعة الموصل.
السمالك، محمد أزهر وآخرون. العراق دراسة أقليمية، الجزء ٢. وزارة التعليم العالي والبحث العلمي.
شحاته، نعمان. التحليل الإحصائي في الجغرافية والعلوم الاجتماعية، ط١. عمان: دار صفا للنشر والتوزيع.
الموقع الإلكتروني. <https://almosafertaxi.com/ar/contact>.
الموقع الإلكتروني. https://taxialmumayaz.com/?utm_source=chatgpt.com.

the reviewer

- Abu Sabha, Kayed Othman. Population Geography, 1st floor. Amman: Wael Publishing and Distribution.
Al -Hassani, Jannat Abbas Jassim. The air transport movement in Iraqi international airports and its spatial analysis, Master Thesis (unpublished). College of Education, Al -Mustansiriya University.
Jabara, Suzan Abdel Latif. Container transmission in Iraqi ports (study in the geography of transport), Master Thesis (unpublished). College of Education for Girls, University of Baghdad.
Al -Giashi, Karar Majid. Transport geography. Amman: Dar Al -Radwan, evil and distribution.
J.,Condeço-Melhorado, A., & Martín, J.,Gutiérrez , (2010 , p141 - 152). Using accessibility indicators and GIS to assess spatial spillovers of transport infrastructure investment. Journal of Transport Geography,18(1).
alraawy, khashie. Introduction to slope analysis. Mosul University Press.
Al -Sammak, Muhammad Azhar and others. Iraq is a regional study, Part 2. The Ministry of Higher Education and Scientific Research.
Shehata, Noman. Statistical analysis in geography and social sciences, 1st floor. Amman: Dar Safa for Publishing and Distribution.
The website. <https://almosafertaxi.com/ar/contact/>.
The website. https://taxialmayyaz.com/?utm_source=Chatgpt.com.