

التحليل الجغرافي لرحلات الجوية الداخلية بين المطارات العراقية للمدة ٢٠٢٣-٢٠١٨

د. سماح صباح علوان

جامعة بغداد / كلية التربية للبنات

Geographical Analysis of Domestic Flights Between Iraqi Airports for the Period
2018-2023

Dr. Samah Sabah Alwan

University of Baghdad / College of Education for Women

samahalwan@coeduw.uobaghdad.edu.iq

الملخص:

تناول البحث دراسة الرحلات الجوية الداخلية بين المطارات العراقية لما له من أهمية في حقل الدراسات المتخصصة في جغرافية النقل كونه يقدم خدمات جليلة في حركة وانتقال المسافرين من مكان الى اخر داخل البلد الواحد، تزداد كثافة الرحلات الداخلية عادة في الدول ذات المساحات الكبيرة او ذات الطبيعة التضاريسية المتباينة سعياً لتحقيق الترابط بين اجزائه، جاءت الدراسة لتوضح تاريخ تطور النقل الجوي الداخلي في العراق واستعراض خصائص المطارات العراقية العاملة خلال مدة الدراسة ٢٠١٨-٢٠٢٣ فضلاً عن تحليل اعداد ونسب الرحلات الداخلية واعداد المسافرين وحصة كل مطار من المطارات خلال السنة فقد لوحظ هيمنة مطار بغداد على اعلی نسب سواء كانت في اعداد الرحلات جاءت بنسب ما بين ٤٦-٣٧% واعداد المسافرين، جاءت بنسب ما بين ٤٨-٣٥% لسنوات الدراسة وذلك لكونه يقع في العاصمة العراقية بغداد التي تمتاز بكونها مركز النقل السكاني والاقتصادي والتجاري والطلب على تلك الرحلات يكون كبير جداً، وتباينت الرحلات واعداد المسافرين بين المطارات الاخرى، وتبين من خلال البحث هبوط اعداد الرحلات والمسافرين في سنة ٢٠٢٠ نتيجة لاجراءات الاحترازية لجائحة كورونا. وقد تم الاعتماد على بيانات سلطة الطيران المدني العراقية في تفسير تباين اعداد الرحلات والمسافرين .

الكلمات المفتاحية : الرحلات الجوية الداخلية ، المطارات ، المسافرين ، الطاقة الاستيعابية

Abstract

The study examined domestic flights between Iraqi airports, given their importance in the field of specialized studies in transport geography, as they provide significant services in the movement of passengers from one place to another within a single country. The density of domestic flights typically increases in countries with large areas or diverse terrain, seeking to achieve interconnection between their components. The study aims to clarify the history of the development of domestic

air transport in Iraq and review the characteristics of Iraqi airports operating during the study period (2018-2023). It also analyzes the number and percentages of domestic flights, the number of passengers, and the share of each airport during the year. It was observed that Baghdad Airport dominated the highest percentages, both in terms of the number of flights, which amounted to 46-37%, and the number of passengers, which amounted to 48-35% for the study years. It is located in the Iraqi capital, Baghdad, which is a major population, economic, and commercial center. Demand for these flights is very high. Flights and passenger numbers varied between different airports. Research revealed a decline in the number of flights and passengers in 2020 due to precautionary measures against the COVID-19 pandemic. Data from the Iraqi Civil Aviation Authority was used to explain the variation in the number of flights and passengers.

Keywords: Domestic flights, airports, passengers, capacity

المقدمة :

تعد الرحلات الجوية الداخلية جزءا مهما من نظام النقل الجوي كونه يربط المدن والاقاليم داخل حدود الدولة الواحدة . تتميز هذه الرحلات بسرعتها والراحة التي توفرها مقارنة بوسائل النقل الاخرى ، مما يجعلها خيارا مفضلا للمسافات الطويلة نسبيا وتساهم هذه الرحلات في دعم الاقتصاد المحلي اذ تسهل حركة الافراد والبضائع وتعزز من التكامل بين المناطق الحضرية والريفية فضلا عن كونها وسيلة فعالة لتقليل الفجوة التنموية وتحسين الاتصال بين مختلف المناطق ، تواجه الرحلات الجوية الداخلية بعض التحديات منها ارتفاع التكاليف والتاثير البيئي وتذبذب الطلب وموسميته مما يتطلب تحسين كفاءة ادارتها ،ومن خلال البيانات التي تم جمعها تبين ان مطار بغداد حقق المرتبة الاولى في اعداد الرحلات واعداد المسافرين لكونه يقع في عاصمة العراق ذات النقل السكاني العالي .

مشكلة البحث : تدور مشكلة البحث حول التساؤلات الاتية :

- ١- ما خصائص المطارات العراقية التي تقدم خدمة الرحلات الجوية الداخلية خلال مدة الدراسة؟
- ٢- هل جميع المطارات العراقية توفر رحلات جوية داخلية؟
- ٣- هل هناك تباين في اعداد الرحلات الجوية الداخلية واعداد المسافرين خلال مدة الدراسة ؟
- ٤- هل ان جميع الرحلات الجوية الداخلية بين المطارات العراقية اقتصادية تبعا لعامل المسافة والسرعة وكلفة التشغيل؟

فرضية البحث : الفرضيات هي عبارة عن اجابات مبدئية لتساؤلات مشكلة البحث والتي يمكن اجمالها :

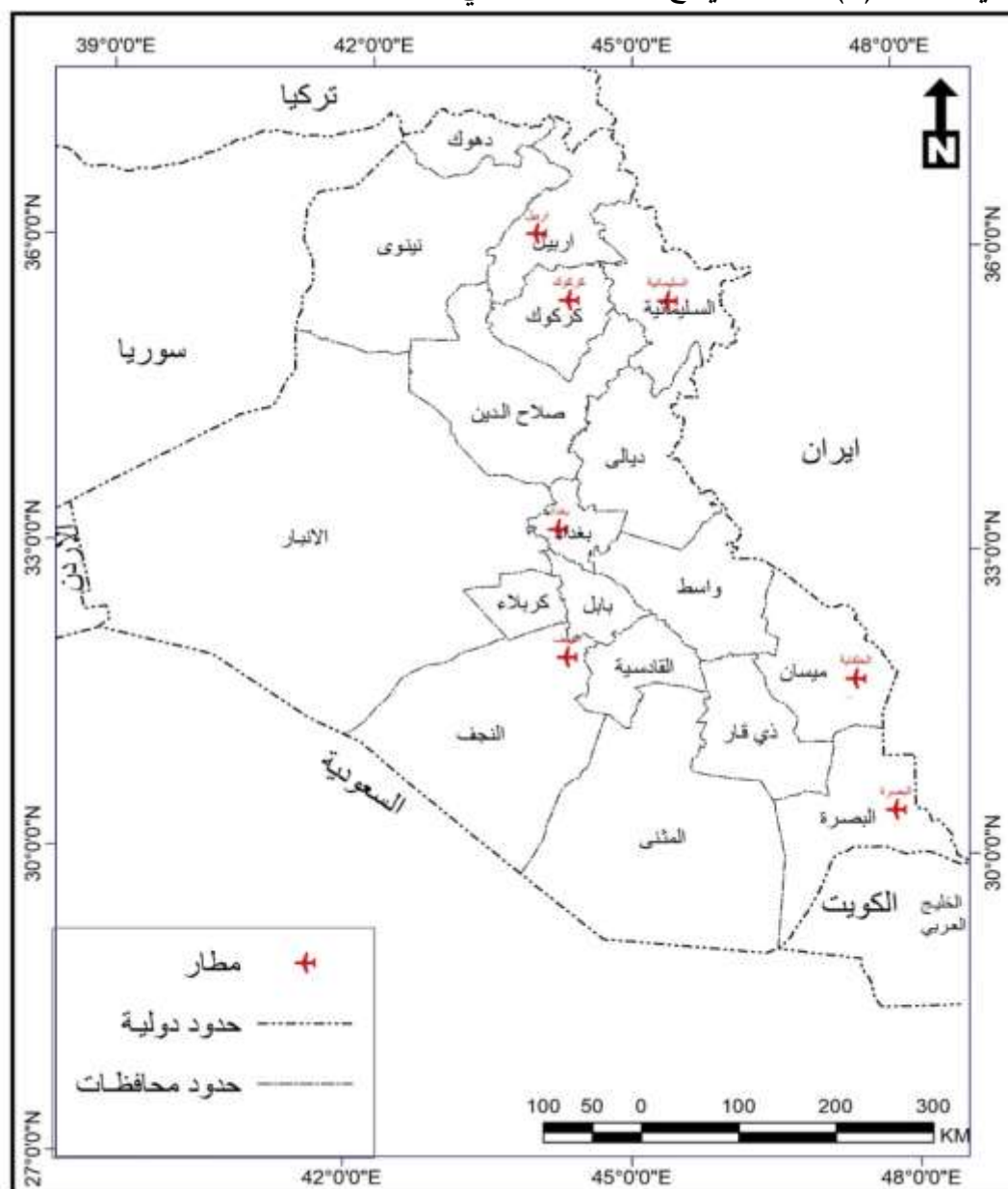
- ١- هناك خصائص مكانية تميز المطارات العاملة عن بعضها البعض من حيث الموقع والمساحة والارتفاع عن مستوى سطح البحر والخصائص الفنية الأخرى .
- ٢- لا تقدم جميع المطارات العراقية خدمة الرحلات الجوية من حيث النوع والكم .
- ٣ - تتباين اعداد الرحلات الجوية واعداد المسافرين بين المطارات وبين سنوات مدة الدراسة تبعا لتوفر الرحلات والشركات المتعاقدة مع المطارات .
- ٤ - لا يمكن اعتبار جميع الرحلات بين المطارات العراقية رحلات اقتصادية وذلك بحسب الكلفة والمسافة المقطوعة .

هدف البحث : يهدف البحث الى الاهتمام بجانب مهم وحيوي في النقل الجوي الا وهو الرحلات الجوية الداخلية كونها تقدم خدمات نقلية مهمة وتساهم بشكل فعال في تقليل الزخم على وسائل النقل الأخرى.

منهجية البحث : تم الاعتماد على مناهج متعددة منها المنهج التاريخي الذي استعرض من خلاله تاريخ النقل الجوي الداخلي التي كانت تسيرها الخطوط الجوية العراقية واعداد تلك الرحلات المتزايدة ، فضلا عن المنهج الوصفي لتوضيح خصائص المطارات العراقية العاملة واخيرا المنهج التحليلي لتوضيح التباين بين اعداد الرحلات الجوية الداخلية واعداد المسافرين خلال مدة الدراسة .

الحدود المكانية و الزمانية : تمثلت الحدود المكانية بخمسة مطارات عراقية (مطار بغداد ،مطار البصرة،مطار النجف ،مطاراربيل ،مطار السليمانية ،مطار كركوك،مطار حلفاية) يلاحظ خريطة (١)، اما الحدود الزمانية فتمثلت بالمدة الزمنية ٢٠١٨-٢٠٢٣ .

خريطة (١) التوزيع الجغرافي للمطارات العراقية لعام ٢٠٢٣



المصدر: من عمل الباحث اعتمادا على برنامج

arc map gis 10.8

اولا :تطور نظام النقل الجوي الداخلي في العراق

ارتبط تطور نظام النقل الجوي الداخلي بتطور منظومة النقل الجوي بصورة عامة كونه جزءا مكملًا له ، فمنذ بداية النشاط الجوي للأسطول العراقي كان مقتصرًا على النقل الداخلي فقط وكان عبارة عن قيام الخطوط الجوية العراقية بنقل المسافرين مابين بغداد والبصرة ومن ثم مابين بغداد والموصل وهو محدودا وضئيلا^(١) . انشئ اول مطار مدني في العراق عام ١٩٣٣ (مطار المتنى) في بغداد يقع غرب مدينة بغداد ،وفي عام ١٩٣٨ افتتح مطار البصرة المدني (مطار المعقل) وقد بدأت الرحلات الداخلية بين المطارين بواقع ثلاث رحلات اسبوعية^(٢) . وقد تم انشاء مطار صغير في الموصل وبدأت الحكومة باستأجار عدد من الطائرات في بداية عمل الاسطول الجوي العراقي من نوع (دي هافيلاند)، اذ يعود تاريخ انشاء مطار الموصل الى عام ١٩٢٠ الذي انشأه سلاح الجو الملكي البريطاني اثناء الانتداب البريطاني على العراق وتحول فيما بعد الى مطار مدني صغير عام ١٩٢٢.

وفي عام ١٩٤٥ تأسست الخطوط الجوية العراقية تلبية للطلب المتزايد على النقل الجوي الداخلي والاقليمي^(٣) نظرا لموقع العراق الهام بالنسبة للعالم وما يحتويه من تراث واثار لمختلف العصور ورغبة السواح في التعرف عليها ،لذلك فكرت الحكومة العراقية بتأسيس مؤسسة طيران تجرية لخدمة المسافرين .وفي العام ١٩٤٧ تم استأجار انواع اخرى من الطائرات نوع (دوميني) مما زاد من اعداد الرحلات الداخلية فقد اخذت تسير رحلتين يوميا بين مطار بغداد والبصرة ورحلتين بين كركوك والموصل^(٤) وفي حقبة الخمسينات من القرن الماضي وبسبب تأسيس مجلس الاعمار العراقي وتخصيص نسبة كبيرة لقطاع النقل فقد انعكس على تطور ونمو النقل الجوي عامة والنقل الداخلي خاصة اذ نجحت مديرية الخطوط الجوية العراقية في انشاء خطوط طيران بين بغداد والمصايف الشمالية في السليمانية وكركوك عن طريق مطار الموصل كنقطة وصول الى المصايف السياحية في شمال العراق^(٥).

وفي عقد الستينات ومع استمرار التخصيصات المالية لمجلس الاعمار لقطاع النقل انعكس على النقل الجوي الداخلي فقد ازدادت الرحلات حيث باشرت الخطوط الجوية العراقية بتسيير طائرتين يوميا الى البصرة بدلا من طائرة واحدة والاخرى الى الموصل بمعدل طائرة واحدة يوميا بدلا من رحلتين في الاسبوع بالاضافة الى وصول خدمات النقل الجوي الى المناطق الشمالية بواسطة استخدام مطار بامرني المحلي لنقل المصطافين^(٦) . اما في عقد السبعينيات فقد نتج عن تطبيق خطة التنمية الشاملة ١٩٧٠-١٩٨٠ وتخصيص مايقارب ١٣,٧% من اجمالي التخصيصات المالية لقطاع النقل فضلا عن ارتفاع المستوى المعاشي في تلك

المدة مما ادى الى زيادة الاقبال على النقل الجوي الداخلي بشكل ملحوظ بين مطارات بغداد البصرة والموصل بواقع ثلاث رحلات يوميا بين بغداد والبصرة ورحلتين بين بغداد والموصل .

اما عقدي الثمانينيات والتسعينات فقد شهدت توقف تام لحركة النقل الجوي الداخلي بسبب الحروب التي مر بها العراق ،اما بعد عام ٢٠٠٣ تم استلام المطارات من قوات التحالف وبدت اعمال تأهيل واعمار المطارات من قبل الشركات الاجنبية وبدء تشغيلها الفعلي وتم افتتاح مطارات عديدة منها مطار اربيل والسليمانية والنجف ،وبدعت وزارة النقل باستأجار عدد من الطائرات الحديثة منها بوينغ ودخلت الخدمة انواع اخرى من الطائرات وبدت اعداد الرحلات الداخلية في تزايد مستمر من عام ٢٠٠٥ والى الوقت الحاضر .

ثانيا : خصائص المطارات العراقية الرئيسية

تعد المطارات بمثابة الموانئ الجوية المجهزة لاستقبال الطائرات على اختلاف انواعها وتقديم كل انواع المساعدات اللازمة للطائرات ولركابها سواء كانت في الجو او الارض وربما ان المطارات تشغل مساحات كبيرة تنشأ خارج المدن وتبعد عنها حتى نأمن العوائق وتجهز بممرات يمكن ان تندفع عليها الطائرات اثناء الاقلاع والهبوط .وتقوم المطارات الدولية في العراق بتقديم خدمة الرحلات الجوية الداخلية ، ويمكن ان تقدم المطارات المحلية في بعض الدول خدمة الرحلات الداخلية على مطاراتها المحلية التي تكون مجهزة بممر واحد لهبوط واقلاع الطائرات وذو خدمات محددة . وسوف نتطرق الى خصائص المطارات العراقية العاملة بخدمة الرحلات الجوية الداخلية حسب اهميتها للرحلات الداخلية ، فمطار بغداد الدولي يعتبر اكبر واهم مطار في العراق يقع شمال غرب بغداد في منطقة زراعية فسيحة بعيدة عن الاحياء السكنية تتمتع بشبكة حديثة من الطرق المعبدة السريعة المرتبطة بالطرق الرئيسية التي تنطلق من العاصمة بغداد ،وجاءت فكرة انشاء مطار اخر بديلا عن مطار المثنى بعد تطور الملاحة الجوية الداخلية والخارجية للعراق واتساع حجم وسعة الطلب على النقل الجوي تم افتتاحه عام ١٩٦٩^(٧) ودخلت بعض التطويرات والتوسعات عليه الى ان تم انجازه بصورة متكاملة في عام ١٩٨٠ ، ومن ملاحظة الجدول (١) يمكن التعرف على اهم خصائص المطار اذ يعد مطار بغداد اكبر المطارات العراقية بمساحة ١٤١,٦ كم^٢ وبطاقته الاستيعابية والتصميمية واكبرها سعة للطائرات.اما مطار البصرة الدولي الذي يعد ثاني اكبر المطارات العراقية والاول في الجزء الجنوبي من العراق اذ تقع على عاتقه استقبال جميع الطائرات القادمة والمغادرة الى المحافظات الوسطى والجنوبية قبل افتتاح مطار النجف الاشرف^(٨) ،ويقع شمال غرب مدينة البصرة في منطقة المعقل لخدمة الملاحة الجوية المدنية ،تم افتتاحه في صيف ١٩٨٨ ،بعد ان اصبح مطار البصرة القديم لا يواكب تطور

الطائرات من حيث الحجم والسعة ولا يلبي الطلب المتزايد على النقل الجوي وتحوله الى قاعدة الشعبية العسكري الذي يستخدم بشكل محدود ، وايضا من ملاحظة الجدول المذكور سابقا نجد ان مساحته البالغة ١٢٣,٦ كم^٢ وبطاقة استيعابية ثلاثة مليون مسافر وبسعة ١٠ طائرات ، اما المطار الثالث من حيث المساحة فهو مطار اربيل الذي تم افتتاحه عام ٢٠٠٥ والذي يبعد عن مركز المدينة ٧ كم على مسحة تبلغ ١٠٨,٩ كم^٢ يقع على ارتفاع ٤١٥ م فوق مستوى سطح البحر^(٩) فضلا عن ذلك تبلغ طاقته الاستيعابية ثلاث ملايين مسافر وبسعة ١٥ طائرة، اما مطار النجف الذي احتل المرتبة الرابعة من حيث المساحة ٦٤,٤ كم^٢ تم افتتاحه عام ٢٠٠٨ يضم المطار صالة واحدة بطاقة استيعابية تبلغ ثلاث ملايين مسافر وبسعة ١٤ طائرة^(١٠)، اما مطار السليمانية تم افتتاحه ايضا عام ٢٠٠٥ ويبعد عن مركز المدينة ١٥ كم ويحتل المرتبة الخامسة من حيث المساحة اذ تبلغ ١٣,٥ كم^٢ وهو المطار الوحيد الذي يرتفع عن مستوى سطح البحر بحوالي ٨٩٥ م كونه يقع في مناطق متضرسة وضمن الاقليم الجبلي العراقي يحتوي على ثلاث صالات للمسافرين بطاقة استيعابه ثلاث مائة وخمسين مسافر ، اما اصغر المطارات العراقية فهو مطار كركوك الذي تبلغ مساحته ٦,٤ كم^٢ تم افتتاحه عام ٢٠١٧ يبعد عن مركز المدينة ١٦ كم وايضا يقع على ارتفاع ٣٢٣ م فوق سطح البحر بصالة واحدة للمسافرين ذات طاقة استيعابية بلغت خمسمائة الف مسافر . اما مطار الحلفايه فهو مطار داخلي يقع جنوب شرق محافظة ميسان يبعد عن مركز مدينة العمارة ٣٥ كم حولته شركة نفط ميسان من قاعدة عسكرية تم انشائها من قبل الحكومة العراقية السابقة الى مطار مدني لهبوط طائرات موظفي الشركة الصينية المكلفة بتشغيل حقل حلفايه النفطي ، تم افتتاحه عام ٢٠١٣ من قبل الشركة الصينية النفطية وهو ذو مدرج واحد بطول ١٦٠٠ م ويحتوي على قاعتان لأستقبال المسافرين احدهما لكبار الشخصيات ورجال الاعمال والاخرى للمسافرين الموظفين وتتسع لمئة وخمسون مسافر ، وفي عام ٢٠١٦ تم الاعلان عن جاهزية المطار لاستقبال كافة الرحلات من بقية المطارات العراقية الاخرى^(١١) .

مما سبق القول بأن المطارات العراقية امتازت بمواصفات جعلتها تكون من المطارات الكبيرة والمتوسطة المساحة من حيث صالات المسافرين ومواقف الطائرات بالاضافة لسعة المدرج التي تمكن من حركة الطائرات والرحلات الممكن تناوبها حسب حجم الطلب المستمر على النقل الجوي^(١٢) سواء كان نقل داخلي او خارجي على كافة مطارات الدراسة وهذا ما انعكس على اهمية النقل الجوي في العراق الذي يعطي مردود اقتصادي للبلد .

جدول (١) خصائص المطارات العراقية موضوع الدراسة

سعة الطائرات	الجسور الجوية	البوابات الجوية	تركيب المطار الداخلي				خصائص المطار			سنة التأسيس	المطارات
			الصالات		المدارج		ارتفاع عن مستوى سطح البحر م	البعد عن مراكز المدن كم	مساحة المطار كم ^٢		
			طاقاتها الاستيعابية	اعدادها	اطوالها م	اعدادها					
٢٠	١٨	٣	٧٥٠٠٠٠٠	٣	٤٠٠٠ ٣٣٠٠	٢	٣٥	١٦	١٤١,٦	١٩٧٩	مطار بغداد
١٠	٥	١	٢٠٠٠٠٠٠	١	٤٠٠٠	١	٣	٢٠	١٢٣,٦	١٩٨٨	مطار البصرة
١٥	١٦	٣	٣٠٠٠٠٠٠	٣	٤٨٠٠ ٤٠٠٠	٢	٤١٥	٧	١٠٨,٩	٢٠٠٥	مطار اربيل
١٤	٢	١	٣٠٠٠٠٠٠	١	٣٠٠٠	١	٣٣	١٠	٦٤,٤	٢٠٠٨	مطار النجف
٤	١٦	٣	٣٥٠٠٠٠٠	٣	٣٥٠٠	٢	٨٩٥	١٥	١٣,٥	٢٠٠٥	مطار السليمانية
٩	٢	١	٥٠٠٠٠٠٠	١	٣٠٠٠ ٢٦٠٠	٢	٣٢٣	١٦	٦,٤	٢٠١٧	مطار كركوك
٣	-	١	١٥٠	٢	١٦٠٠	١	١٠	٣٥		٢٠١٥	مطار الحلفاية

المصدر من عمل الباحثة اعتمادا على سلطة الطيران المدني العراقية، بيانات غير منشورة، ٢٠٢٤

ثالثا : التحليل الجغرافي للرحلات الجوية حسب المطارات العراقية (٢٠١٨-٢٠٢٣)

يمتلك العراق الكثير من المطارات الدولية التي تؤدي وظيفة النقل الداخلي والخارجي (مطار بغداد ،مطار البصرة ،مطاراربيل ومطار السليمانية ومطار النجف) وقد سيرت من خلالها الرحلات الداخلية خلال المدة_٢٠١٨-٢٠٢٣) بصورة يومية تحمل اعداد ملحوظة من المسافرين ، فضلا عن ذلك افتتاح مطار كركوك عام ٢٠٢٢ اذ هبطت اول رحلة داخلية بين مطار بغداد ومطار كركوك في ٢٠ تشرين الثاني لعام ٢٠٢٢ نفذتها الخطوط الجوية العراقية ^(١٣) ،بالاضافة الى مطار الناصرية (حلفاية)المحلي الخاص بنقل العاملين في الشركات النفطية في محافظة ميسان ، اما مطار الموصل الذي توقف نتيجة لتعرضه للتخريب اثناء دخول داعش الارهابي للمحافظة وهو الان في قيد اعادة اعماره وتأهيله ليعود ويباشرعمله ضمن نظام الجوي العراقي ،اما بالنسبة لمطارات الفرات الاوسط (مطار كربلاء)والذي يعد من المطارات المهمة وخاصة في اوقات المناسبات الدينية ، وقد كان من المؤمل افتتاحه ٢٠١٨ وقد تأخر افتتاحه الى الوقت الحالي .فضلا عن مطار الناصرية الذي قيد الانشاء في الوقت الحالي

ومن ملاحظة الجدول (٢) والشكلين (١،٢) يتبين ان النقل الجوي الداخلي المتمثل بعدد الرحلات واعداد المسافرين ونسبة كل مطار من المطارات العاملة خلال مدة الدراسة ، فيلاحظ ان مطار بغداد قد سيطر على اعلى اعداد للرحلات ونسبة اعداد المسافرين للمدة دراسة البحث ،اذ جاءت نسبتها لعام ٢٠١٨ بنسبة لاعداد الرحلات ٤٦,٣% واعداد المسافرين بنسبة ٤٨,١% وذلك لكون المطار يقع في قلب العاصمة العراقية بغداد التي تضم اكبر مركز لتجمع السكان وتتمتع بوزنها الاقتصادي والسياسي والثقافي والاجتماعي بذلك يكون المطار بمثابة بؤرة النقل الجوي ، يليها مطار اربيل اذ سجل نسبة ١٦,٧% من الرحلات واعداد المسافرين لعام ٢٠١٨ كونه المطار الرئيسي في اقليم كردستان ويبعد عن مركز مدينة اربيل بحوالي ٧ كم التي تتمتع بثقل سكاني مقارنة بسكان مدن الاقليم فضلا عن ثقلها التجاري ،اما في المركز الثالث من حيث عدد الرحلات واعداد المسافرين فقد كان من نصيب مطار النجف الاشرف بنسبة ١٨% لاعداد الرحلات ، ١٩,٧% لاعداد المسافرين لعام ٢٠١٨ كون المطار يستقبل حركة الزائرين من كافة المحافظات . اما مطار البصرة فجاء بالمرتبة الرابعة في اعداد الرحلات والمسافرين وذلك لكونه يقع في محافظة تتمتع بثقلها الاقتصادي والسكاني وكونها البوابة للمنافذ الجنوبية العراقية ، وجاء في المرتبة الاخيرة مطار السليمانية فكان عدد الرحلات الداخلية محدودة وقليلة مقارنة ببقية المطارات لسنة ٢٠١٨. اما في العام ٢٠١٩ فقد لوحظ انخفاض ولو بشكل طفيف في نسب اعداد الرحلات والمسافرين لمطار بغداد بنسبة ٣٧,٢%، ٤٠,١% على التوالي بسبب

بدء شروط السلامة والفحص من جائحة كورونا في المطار في حين ازداد عدد الرحلات واعداد المسافرين عن السنة التي سبقتها في مطار اربيل بنسبة ٢٦,٤%, ٣٣% على التوالي اما مطار البصرة فقد ازداد عدد الرحلات الداخلية واعداد مسافريها فقد احتل المركز الثالث اما مطار السليمانية فقد ارتفع عدد الرحلات واعداد المسافرين عن العام الذي سبقه اذ جاءت النسبة ١٣,٤, ٨,٥%. اما مطار النجف فجاء بالمرتبة الخامسة بانخفاض كبير فبعد ان كان في المرتبة الثانية هبط الى المرتبة الخامسة بنسبة ١,٠, ٢,٠٨% على التوالي ويبدو واضحا ان نشاط الرحلات الداخلية في المطارات الكبرى قد انحسر.

اما مطار حلفاية فقد برز نشاطه في عام ٢٠١٩ وذلك نتيجة لحاجة الموظفين العاملين في الشركات النفطية للنقل الجوي ، اما عام ٢٠٢٠ فقد شهد انخفاض في نسب الرحلات واعداد المسافرين وذلك نتيجة تأثرها بجائحة كورونا التي اعاقت حركة الملاحة الجوية الداخلية والدولية على حد سواء ،وعلى الرغم من هذا الانخفاض فقد حافظت المطارات على مراتبها كما في السنة التي سبقتها واستمر هذا الانخفاض ايضا في العام ٢٠٢١، وبحلول عام ٢٠٢٢ فقد بدء انتعاش النقل الجوي نتيجة لانتهاج الجائحة وتم افتتاح مطار كركوك الدولي وبدء بتقديم خدمة الرحلات الجوية الداخلية ،فقد احتل مطار بغداد الدولي ايضا المركز الاول بنسبة عدد رحلات ٤١,٦% وبنسبة اعداد مسافرين ٣٥,٩% اما مطار اربيل فقد احتل المركز الثاني بنسبة عدد رحلات ٢٤,٩% ونسبه اعداد المسافرين ٣٦,٣% اي بنسبة امتلاء كاملة للرحلات ،وجاء مطار البصرة بالمرتبة الثالثة بنسبة ١٣% للرحلات ونسبة ١٨,٥% لاعداد المسافرين وتلاه مطار النجف بنسبة رحلات ١٢,٢% واعداد مسافرين منخفض جدا ٢%. اما مطار السليمانية فقد حل بالمركز الاخير بنسبة رحلات ٠,٣% ونسبة اعداد المسافرين ٠,٠٤% فقط وذلك عائد الى تسجيل البيانات لشهرين فقط . اما عام ٢٠٢٣ فقد تنافس مطاري بغداد واربيل في نسب اعداد رحلاتهما ٤٠,٤%, ٢٣,٤% لكل منهما على التوالي وتلاههما مطار البصرة بنسبة رحلاتها ١٤,٧% ،وجاء مطار النجف الاشرف بنسبة ٩,٣% لاعداد رحلاته وبنسبة ١,٣% لاعداد مسافرين اما مطار السليمانية فكانت عدد الرحلات منخفض بنسبة ٥,٧% مقارنة بالسنة ٢٠٢٢ . واخيرا مطار كركوك فقد شكلت نسبة اعداد الرحلات قليلة جدا اذ بلغت ٢,٦%.

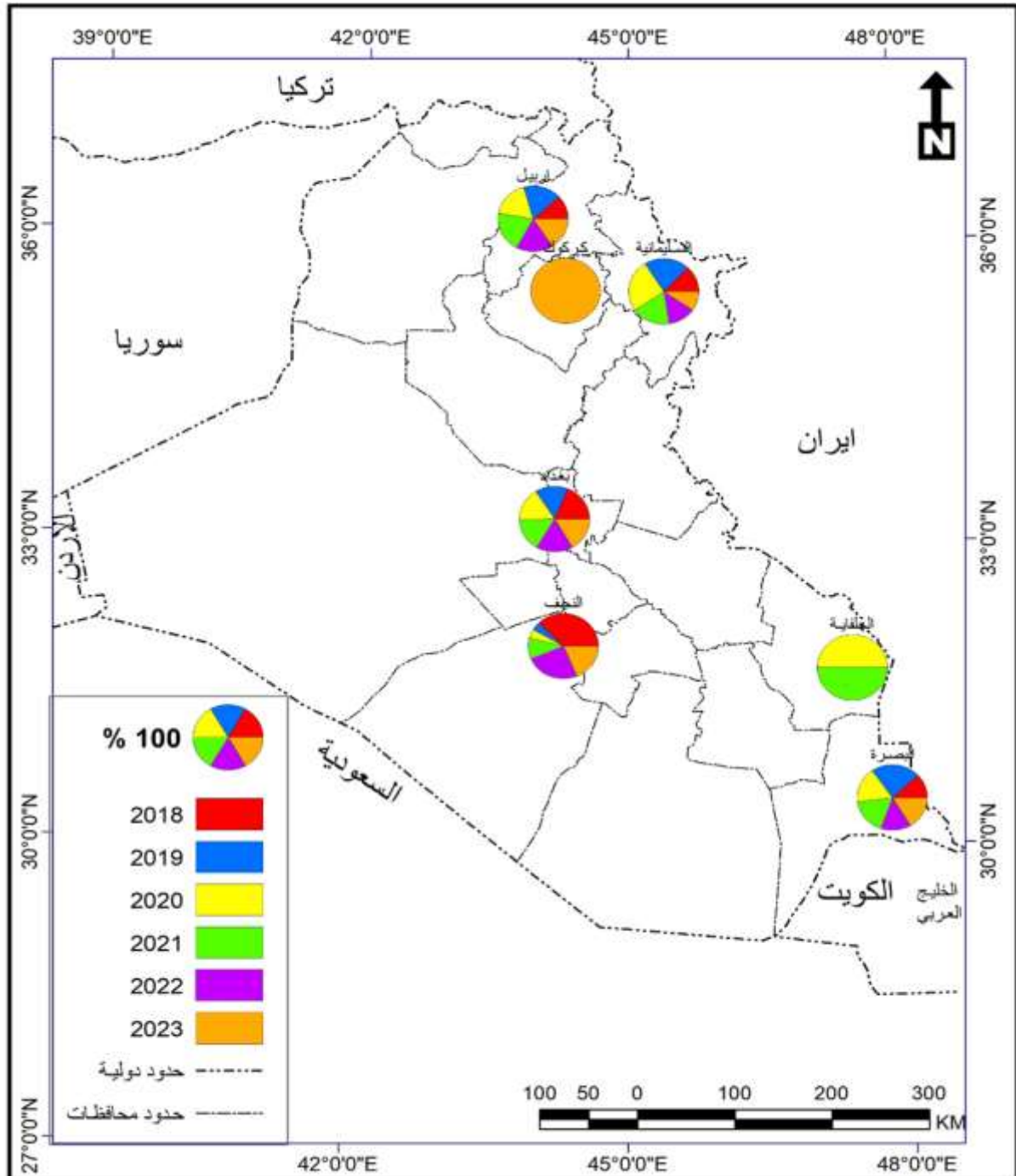
اما نسب اعداد المسافرين فقد كانت في مطار بغداد الاعلى من بقية المطارات بنسبة ٣٦,٥% تلتها نسبة مطار اربيل بنسبة ٣٤,٥% ومطار البصرة بنسبة ١٨,٨% وقد حقق مطار السليمانية على الرغم من انخفاض اعداد رحلاتها فقد كانت نسبة اعداد مسافريه ٧,٣% بالمرتبة الرابعة وجاء مطار النجف بنسبة ١,٣% واخيرا مطار كركوك الذي سجل ايضا ارتفاعا عن العام السابق بنسبة ٠,٣%.

جدول (٢) تباين الأهمية العددية والنسبية لحركة النقل الجوي الداخلي (رحلات - مسافرين) بين المطارات العراقية للمدة ٢٠٢٣-٢٠١٨

السنة		2018		2019		2020		2021		2022		2023	
المطار	مطار بغداد	الرحلات	المسافرون	الرحلات	المسافرون	الرحلات	المسافرون	الرحلات	المسافرون	الرحلات	المسافرون	الرحلات	المسافرون
		الأعداد	النسبة %	الأعداد	النسبة %	الأعداد	النسبة %	الأعداد	النسبة %	الأعداد	النسبة %	الأعداد	النسبة %
مطار البصرة	مطار أربيل	19199	46.3	1910001	48.1	6361	37.2	40.1	39.5	38	36.5	7012	40.4
		4690	11.3	391771	9.9	3523	20.6	17.3	16	16.7	15.9	2045	13
مطار النجف	مطار أربيل	6932	16.7	662789	16.7	4515	26.4	33	25.6	35.8	29.2	37.3	24.9
		7457	18	782580	19.7	356	2.08	1	2.1	1.6	4.6	2.2	12.2
مطار السليمانية	مطار أربيل	3358	8.1	220879	5.6	2291	13.4	8.5	15.5	7.7	10.9	7.6	8.2
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
مطار كركوك	مطار أربيل	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		49	0.1	1911	0.5	0.3	0.02	1.0	0.1	0.6	0.05	0.4	0.04
مطار الحلفاية	مطار أربيل	141412	33.5	396993	33.5	17099	10.9	1024	5813	329891	10172	61779	15884
		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
المجموع		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

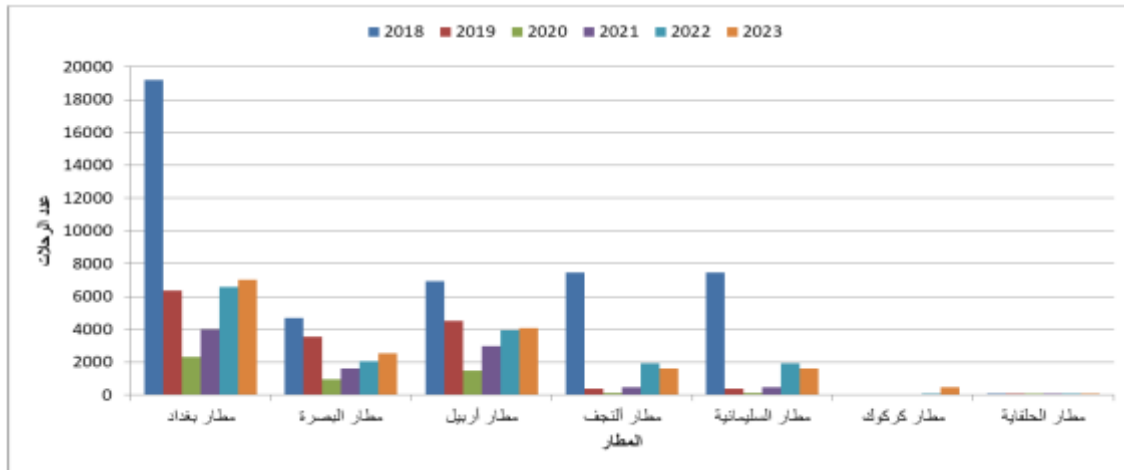
المصدر: من عمل الباحث اعتمادا على ١- سلطة الطيران المدني، بيانات غير منشورة للسنوات (٢٠١٨-٢٠٢٢) ٢- التقرير الاحصائي الشامل للنقل الجوي لعام ٢٠٢٣.

خريطة (١) اعداد الرحلات للمطارات العراقية للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٣)



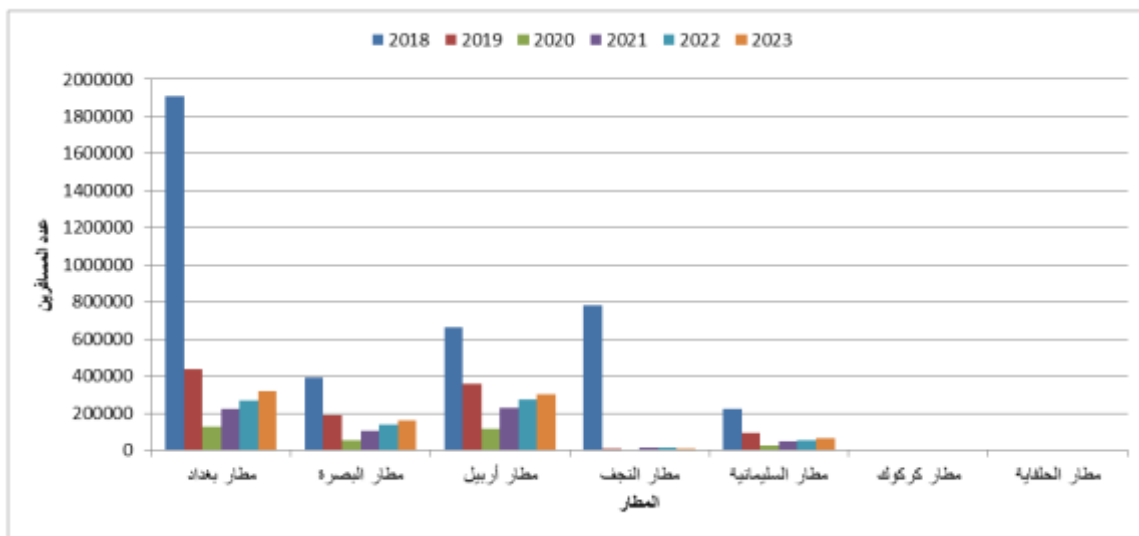
المصدر: من عمل الباحثة اعتمادا على جدول (٢)

شكل (١) تباين اعداد الرحلات للمطارات العراقية للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٣)



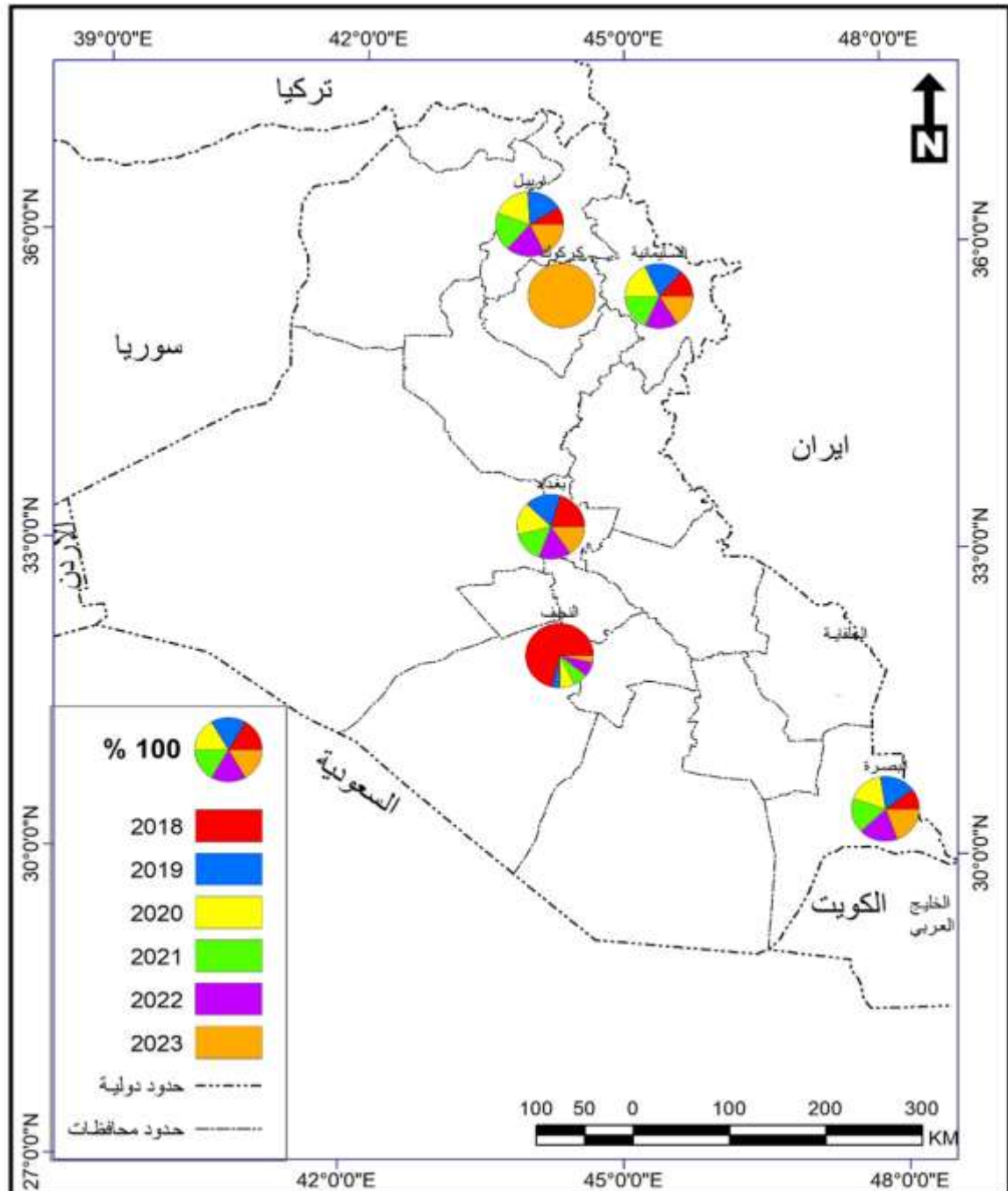
المصدر: من عمل الباحثة اعتمادا على جدول (٢)

شكل (٢) تباين اعداد المسافرين بين المطارات العراقية (٢٠١٨-٢٠٢٣)



المصدر: من عمل الباحثة اعتمادا على جدول (٢)

خريطة (٢) اعداد المسافرين بين للمطارات العراقية (٢٠١٨-٢٠٢٣)



المصدر: من عمل الباحثة اعتمادا على جدول (٢)

مما سبق من تحليل الخريطة (٢٠١) والجدول (٢) نلاحظ ان مطار بغداد يخطى بالمركز الاول من حيث نسب اعداد الرحلات ونسب اعداد المسافرين يتنافس معه اربيل الذي يعد الوجه الرئيسية للمسافرين للسياحة في محافظات كردستان ،ونظرا لما يتمتع به الاقليم بصورة عامة من استقرار للاوضاع الامنية طيلة السنوات التي كان يعيشها وسط وجنوب العراق فضلا عن ارتفاع المستوى المعاشي للسكان مما ادى الى زيادة الطلب على النقل الجوي الداخلي . تعتبر الرحلات الجوية الداخلية بين المطارات العراقية اقتصادية اذا كانت المسافة بين مطار واخر تتراوح ما بين (٢٨٩-٣٢١) كم فاكثر فكلما زادت المسافة كلما زادت السرعة وانخفضت تكلفة التشغيل^(١٤). ومن خلال ملاحظة الجدول (٣) الذي يوضح المسافة الجوية بين المطارات العراقية يمكن ان تستنتج بان هناك رحلات جوية داخلية اقتصادية مقارنة بغيرها اذ تحقق مردود اقتصادي من تسييرها وبالتالي توفر جدوى اقتصادية لقطاع النقل الجوي العراقي .

جدول (٣) المسافة الجوية(كم) للرحلات الداخلية بين المطارات العراقية الرئيسية

المطارات	بغداد	اربيل	السليمانية	كركوك	البصرة	النجف
بغداد	-	٣٣٢	٢٧٥	٢٤٦	٤٤١	١٤٠
اربيل	٣٣٢	-	١٥٠	٩٢	٧٢٠	٤٧٥
السليمانية	٢٧٥	١٥٠	-	٩٠	٦٠٠	٥١٠
كركوك	٢٤٦	٩٢	٩٠	-	٥٦	٣٥٠
البصرة	٤٤١	٧٢٠	٦٠٠	٥٦٠	-	٣٧٢
النجف	١٤٠	٤٧٥	٥١٠	٣٥٠	٣٧٢	-

المصدر من عمل الباحث اعتمادا على بيانات سطة الطيران المدني، بيانات غير

منشورة عن الرحلات الداخلية

وهذا ما يعكسه طبيعة الرحلات المسيرة يوميا واسبوعيا وهي مفتوحة ويمكن الحجز عليها قبل مدة قصيرة ،وهي الرحلات ذات المسافات الطويلة فقد كانت الرحلات ما بين مطار بغداد الى مطار اربيل ورحلات ما بين البصرة -اربيل ورحلات البصرة - السليمانية ورحلات بغداد-البصرة ورحلات بغداد - السليمانية^(١٥) ، اما الرحلات ما بين مطار النجف ومطاري اربيل والسليمانية فعلى الرغم من كونها رحلات ذات جدوى اقتصادية ولكون المحافظات تتمتع بالجوانب السياحية سواء كانت السياحة الدينية في النجف والسياحة الطبيعية في مصايف اربيل والسليمانية الا انها متوقفة منذ سنتين لاسباب فنية بين المطارات اما بالنسبة للرحلات ذات المسافات القصيرة بين

المطارات اربيل والسليمانية وكركوك فتكون غير اقتصادية وتحل محلها وسائل نقل اخرى ومنافسة مثل النقل بالسيارات .

الاستنتاجات

١- كانت بدايات النقل الجوي العراقي عبارة عن رحلات نقل داخلي بين المطارات بغداد والبصرة وبغداد والموصل ، وقد تزامن تطور النقل الجوي الداخلي مع تطور الاسطول العراقي للنقل الجوي، الا ان مساهمته اصبحت كبيرة في عملية النقل مع بداية سبعينيات القرن الماضي .

٢- تعرض النقل الجوي الداخلي لتوقف لمدة طويلة نتيجة للاحداث السياسية التي مر بها العراق .

٣- بلغ عدد المطارات العراقية الدولية المدنية العاملة خلال مدة الدراسة ستة مطارات فضلا عن مطار محلي واحد ،جميعها تؤدي وظيفة نقلية داخلية ،فضلا عن امكانية العراق من اعادة تأهيل مطار الموصل وافتتاح مطارين دوليين اخرين .

٤- جميع المطارات العراقية العاملة تمتلك خصائص مكانية وفنية تؤهلها لتقديم خدمات نقلية داخلية وخارجية جيدة .

٥- حاز مطار بغداد المرتبة الاولى من حيث عدد الرحلات واعداد المسافرين خلال مدة الدراسة كونه من اكبر المطارات ويقع في قلب العاصمة بغداد .

٦- حقق مطار اربيل اعداد رحلات ومسافرين افضل من مطار السليمانية بالنسبة لمطارات المنطقة الشمالية على الرغم من افتتاح المطارين في ذات السنة .

٧- اثرت جائحة كورونا على اعداد المسافرين والرحلات لعام ٢٠٢٠ على كافة مطارات الدراسة

٨- هناك طلب على الرحلات الطويلة كونها رحلات اقتصادية تسيرها شركة الخطوط الجوية العراقية مقارنة بالرحلات القصير بين المطارات .

التوصيات

١- ضرورة رفع كفاءة خدمات الرحلات الجوية الداخلية بين المطارات العراقية وتحسينها من خلال زيادة قدرة المطارات الاستيعابية .

٢- استحداث مطارات جديدة لتتمكن من تلبية حجم الطلب على النقل الجوي للرحلات الداخلية .

٣- ضرورة دعم الشركات المحلية للطيران وزيادة اعداد الرحلات الداخلية من خلال زيادة اعداد اطائرات التي تقوم بالرحلات مما يدعم اقتصاد البلد .

٤- فتح المجال امام الاستثمار الخاص للخطوط الداخلية والاقليمية وربط قطاع النقل الداخلي بالتنمية الاقتصادية والسياحية للبلاد.

هوامش البحث:

- ١- احمد حسون السامرائي، ١٩٧٨، امكانية تطوير النقل الجوي في العراق، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، المجلد ١٠ تموز ١٩٧٨، ص ١٥٧.
- ٢- لايارا اياد حامد، جغرافية النقل الجوي الداخلي في العراق، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية للعلوم الانسانية / جامعة الموصل، ٢٠٢٤، ص ٦٨.
- ٣- طارق مجيد الحافظ، الطيران المدني العراقي والدولي، دار واسط للدراسات والنشر والتوزيع، ط١، ١٩٨٨، ص ١٥٢.
- ٤- سعدي علي غالب، ١٩٨٧، جغرافية النقل والتجارة، دار الكتب، جامعة الموصل، ١٩٨٧، ص ٦٣٠.
- ٥- فلاح حسن عاتي البهادلي، الطيران المدني العراقي ١٩٣٣-١٩٧٩ (دراسة تاريخية)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الاداب، جامعة البصرة، ٢٠١٨، ص ٦٢.
- ٦- سعدي على غالب، مصدر سابق، ص ٦٣٢.
- ٧- شروق نعيم الجبوري، النقل الجوي في مطار بغداد الدولي، مجلة كلية التربية الاساسية، الجامعة المستنصرية، المجلد ٢٢ العدد ٢٠١٦، ٩٤، ص ٤٥٦.
- ٨- اسعد عباس الاسدي، النقل الجوي في مطار البصرة الدولي للمدة (٢٠٠٣-٢٠١٨)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الاداب، جامعة البصرة، ٢٠١٨، ص ٤٢.
- ٩- ضرغام داود سلمان، التقييم الجغرافي لمطار اربيل الدولي ودوره في تنمية مدينة اربيل، اطروحة دكتوراه (غير منشورة)، كلية التربية للعلوم الانسانية، جامعة الانبار، ٢٠١٦، ص ٦٥.
- ١٠- سعدون شلال ظاهر، يسرى عبد الامير مسلم، الاهمية الدولية لمطار النجف واثره في النقل الجوي العراقي، مطبعة الميزان، ط١، ٢٠١٩، ص ٢٩.
- ١١- لارا اياد حامد، مصدر سابق، ص ٩١.
- ١٢- محمد هاشم ذنون الحياي، امكانية الوصول للمطارات العراقية في العراق باستخدام نظم المعلومات الجغرافية، مجلة دراسات اقليمية، جامعة الموصل، العدد ٢٠١٣، ١٣، ص ١٢١.

- ١٣- التقرير الاحصائي الشامل للنقل الجوي لعام ٢٠٢٢، سلطة الطيران المدني قسم النقل الجوي، شعبة تخطيط واقتصاديات النقل الجوي، ص ٤.
- ١٤- Kenneth .R.Sealy. the geography of Air Transport.London 1958,p52 .

١٥- الدراسة الميدانية لشركات النقل الجوي وحجز التذاكر.

المصادر :-

- ١- الحياي، محمد هاشم ذنون، امكانية الوصول للمطارات العراقية في العراق باستخدام نظم المعلومات الجغرافية، مجلة دراسات اقليمية، جامعة الموصل، العدد ١٣، ٢٠١٣.
- ٢- السامرائي، احمد حسون، امكانية تطوير النقل الجوي في العراق، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، المجلد ١٠ تموز ١٩٧٨.
- ٣- حامد، لايارا اياد، جغرافية النقل الجوي الداخلي في العراق، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية للعلوم الانسانية، جامعة الموصل، ٢٠٢٤.
- ٤- الحافظ، طارق مجيد، الطيران المدني العراقي والدولي، دار واسط للدراسات والنشر والتوزيع، ط١، ١٩٨٨.
- ٥- غالب، سعدي علي، جغرافية النقل والتجارة، دار الكتب، جامعة الموصل، ١٩٨٧.
- ٦- البهادلي، فلاح حسن عاتي، الطيران المدني العراقي ١٩٣٣-١٩٧٩ (دراسة تاريخية)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الاداب، جامعة البصرة، ٢٠١٨.
- ٧- الجبوري، شروق نعيم، النقل الجوي في مطار بغداد الدولي، مجلة كلية التربية الاساسية، الجامعة المستنصرية، المجلد ٢٢ العدد ٢٠١٦، ٩٤.
- ٨- السعيد، علي جمعه فاضل، النقل الجوي في مطار البصرة الدولي للمدة (٢٠٠٣-٢٠١٨)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الاداب، جامعة البصرة، ٢٠١٨.
- ٩- سلمان ضرغام داود، التقييم الجغرافي لمطار اربيل الدولي ودوره في تنمية مدينة اربيل، اطروحة دكتوراه (غير منشورة)، كلية التربية للعلوم الانسانية، جامعة الانبار، ٢٠١٦.
- ١٠- ظاهر، سعدون شلال، يسرى عبد الامير مسلم، الاهمية الدولية لمطار النجف واثره في النقل الجوي العراقي، مطبعة الميزان، ط١٩٩٠، ١.
- ١١- التقرير الاحصائي الشامل للنقل الجوي لعام ٢٠٢٢، سلطة الطيران المدني قسم النقل الجوي، شعبة تخطيط واقتصاديات النقل الجوي، ص ٤.

- Kenneth .R.Sealy. the geography of Air Transport.London ١٢
.1958,p52 .

١٣- الدراسة الميدانية لشركات النقل الجوي وحجز التذاكر لعام ٢٠٢٣.

Sources:

- 1- Al-Hayali, Muhammad Hashim Thanun, Accessibility to Iraqi Airports Using Geographic Information Systems, Journal of Regional Studies, University of Mosul, Issue 13, 2013.
- 2- Al-Samarrai, Ahmad Hassoun, The Possibility of Developing Air Transport in Iraq, Journal of the Iraqi Geographical Society, Volume 10, July 1978.
- 3- Hamid, Layara Ayad, Geography of Domestic Air Transport in Iraq, Master's Thesis (unpublished), College of Education for Humanities, University of Mosul, 2024.
- 4- Al-Hafez, Tariq Majeed, Iraqi and International Civil Aviation, Wasit House for Studies, Publishing and Distribution, 1st ed., 1988.
- 5- Ghalib, Saadi Ali, Geography of Transport and Trade, Dar Al-Kutub, University of Mosul, 1987.
- 6- Al-Bahadli, Falah Hassan Aati, Iraqi Civil Aviation 1933-1979 (A Historical Study), Master's Thesis (Unpublished), College of Arts, University of Basra, 2018.
- 7- Al-Jubouri, Shurooq Naeem, Air Transport at Baghdad International Airport, Journal of the College of Basic Education, Al-Mustansiriya University, Volume 22, Issue 94, 2016.
- 8- Al-Saeed, Ali Juma Fadhel, Air Transport at Basra International Airport for the Period (2003-2018), Master's Thesis (Unpublished), College of Arts, University of Basra, 2018.
- 9- Salman Dhurgham Dawood, Geographical Evaluation of Erbil International Airport and Its Role in the Development of Erbil City, PhD Thesis (Unpublished), College of Education for Humanities, University of Anbar, 2016.
- 10- Zahir, Saadoun Shalal, and Yusra Abdul Amir Muslim, The International Importance of Najaf Airport and Its Impact on Iraqi Air Transport, Al-Mizan Press, 1st ed., 2019.
- 11- Comprehensive Statistical Report on Air Transport for the Year 2022, Civil Aviation Authority, Air Transport Department, Air Transport Planning and Economics Division, p. 4.

- 12- Kenneth R. Sealy, The Geography of Air Transport, London, 1958, p. 52.
- 13- Field Study of Air Transport Companies and Ticket Reservations for the Year 2023.