ISSN online: 2791-2272 ISSN print: 2791-2264
مجلة العصر للعلوم الانسانية والاجتماع
Era Journal for Humanities and Sociology
www.ejhas.com editor@ejhas.com
Volume (20) December 2025 العدد (20) ديسمبر 2025

دور النقل الجوي في التجارة الخارجية للعراق للمدة (2018–2020)

م.د. سوزان عبد اللطيف جبارة
كلية التربية بنات، جامعة بغداد، العراق
البريد الالكتروني: suzan.abd@coeduw.uobaghdad.edu.iq

الملخص

يهدف هذا البحث إلى تحليل دور النقل الجوي في دعم التجارة الخارجية للعراق خلال المدة 2018–2020، في ظل التطورات الاقتصادية والظروف الاستثنائية التي شهدتها البلاد والعالم، ولا سيما جائحة كورونا. يكتسب النقل الجوي أهمية متزايدة بوصفه وسيلة فعّالة لنقل السلع ذات القيمة العالية أو الحساسة زمنياً، إلا أن دوره في العراق لا يزال محدوداً مقارنة بالمنافذ الأخرى، ما يستدعي دراسة علمية معمقة لتقييم واقعه وإمكاناته. يعتمد البحث على تحليل البيانات الرسمية الخاصة بحركة الشحن الجوي في مطارات بغداد والبصرة والنجف، إضافة إلى مراجعة الأدبيات العلمية المعنية بالنقل الجوي وتطوير التجارة الخارجية. أظهرت نتائج التحليل أن النقل الجوي في العراق يتميز بانخفاض كبير في حجم البضائع المنقولة قياساً بالنقل البحري والبري، إلا أن قيمتها المالية مرتفعة نسبياً، مما يعكس طبيعة السلع التي تعتمد على النقل الجوي. كما كشفت الدراسة عن وجود تباين واضح بين المطارات الثلاثة، إذ يعد مطار بغداد الدولي الأكثر استقراراً وتنوعاً من حيث النشاط التجاري، بينما يرتبط أداء مطار البصرة بالقطاع الصناعي والطاقة، في حين يتسم مطار النجف بتقلبات موسمية حادة تتأثر بالزيارات الدينية. وأظهرت البيانات أن عام 2019 شهد نمواً ملحوظاً في الشحن الجوي، خاصة في مطاري البصرة والنجف، قبل أن يتراجع النشاط بشكل كبير في عام 2020 نتيجة تداعيات الجائحة، التي أدت إلى انخفاض حاد في الأوزان والقيم التجارية للبضائع المنقولة جواً. وتبين أن ضعف البنية التحتية اللوجستية، محدودية الرحلات المخصصة للشحن، وتعقيد الإجراءات الجمركية عوامل رئيسة أعاقت توسع دور النقل الجوي في دعم التجارة الخارجية. وبالرغم من هذه التحديات، تشير المعطيات إلى وجود إمكانات كبيرة غير مستغلة يمكن أن تجعل النقل الجوي رافداً مهماً لتطوير الصادرات والواردات إذا ما تم تعزيز البنية التحتية وتطوير مراكز الشحن وتوسيع الربط الجوي الدولي. يقدم البحث رؤية علمية تدعم صانعي القرار في زيادة فاعلية النقل الجوي ضمن منظومة التجارة الخارجية العراقية.

الكلمات المفتاحية: النقل الجوي، التجارة الخارجية، الشحن الجوي، المطارات العراقية، جائحة كورونا.

DOI: https://doi.org/10.33193/eJHAS.20.2025.399

ISSN online: 2791-2272 ISSN print: 2791-2264
مجلة العصر للعلوم الانسانية والاجتماع
Era Journal for Humanities and Sociology
www.ejhas.com editor@ejhas.com
Volume (20) December 2025 العدد (20) ديسمبر 2025

The Role of Air Transport in Iraq's Foreign Trade for the Period (2018-2020)

Dr. Suzan Abd Alateef Jbara
Collage of Education for Girls, University of Baghdad, Iraq
Email: suzan.abd@coeduw.uobaghdad.edu.iq

ABSTRACT

This study aims to analyze the role of air transport in supporting Iraq's foreign trade during the period 2018–2020, amid the economic transformations and exceptional global conditions that affected the country, particularly the COVID-19 pandemic. Air transport has become increasingly significant as an efficient means for moving high-value or time-sensitive goods; however, its contribution in Iraq remains limited compared with other transportation modes. This necessitates a comprehensive academic examination to evaluate its actual performance, challenges, and future potential. The study relies on analyzing official data related to air cargo movement at Baghdad, Basra, and Najaf international airports, in addition to reviewing relevant scientific literature on air transport and foreign trade development .The findings reveal that air transport in Iraq is characterized by low cargo volumes compared with maritime and land transport, yet the financial value of these goods is relatively high, reflecting the nature of commodities typically transported by air. The analysis also shows significant disparities among the three airports: Baghdad International Airport is the most stable and diversified in its commercial activity, Basra Airport's performance is linked to the industrial and energy sectors, while Najaf Airport exhibits sharp seasonal fluctuations associated with religious tourism. The data indicate that the year 2019 witnessed noticeable growth in air cargo—particularly at Basra and Najaf—before activity sharply declined in 2020 due to the pandemic, which led to a significant drop in both cargo weight and value .The study concludes that limited logistical infrastructure, a shortage of dedicated cargo flights, and complex customs procedures have restricted the expansion of air transport's role in supporting Iraq's foreign trade. Despite these challenges, the results highlight substantial untapped potential that could position air transport as an important contributor to the country's import and export activity, provided that infrastructure is enhanced, cargo facilities are modernized, and international air connectivity is expanded. The study offers an analytical perspective that can assist policymakers in improving the effectiveness of air transport within Iraq's foreign trade system.

Keywords: Air Transport; Foreign Trade; Air Cargo; Iraqi Airports; COVID-19 Pandemic.

DOI: https://doi.org/10.33193/eJHAS.20.2025.399

ISSN online: 2791-2272 ISSN print: 2791-2264
مجلة العصر للعلوم الانسانية والاجتماع
Era Journal for Humanities and Sociology
www.ejhas.com editor@ejhas.com
Volume (20) December 2025 العدد (20) ديسمبر 2025

مقدمة

يشكّل النقل الجوي أحد المكونات الأساسية في منظومة النقل العالمية، لما يمتاز به من السرعة والكفاءة والقدرة على نقل السلع الحساسة زمنياً والبضائع ذات القيمة العالية مقارنة بوسائط النقل الأخرى. وقد أصبح هذا القطاع عنصراً محورياً في دعم التجارة الخارجية للدول، وتعزيز اندماجها في الأسواق الدولية، وتطوير سلاسل الإمداد العالمية، كما تشير الأدبيات المتخصصة إلى وجود علاقة مباشرة بين تطور النقل الجوي وارتفاع مستويات التبادل التجاري والنمو الاقتصادي (Ben Amara, 2017؛ O'Connell & Williams, 2010؛ Hooper, 2011).

وفي العراق، يكتسب النقل الجوي أهمية متزايدة في ظل حاجته المستمرة إلى بدائل نقل فعّالة تسهم في تحسين أداء التجارة الخارجية، خصوصاً مع تنامي النشاط التجاري وتزايد الاعتماد على الواردات والصادرات التي تتطلب سرعة في النقل وقدرة على الوصول إلى الأسواق العالمية. وقد شهدت المطارات العراقية – ولا سيما مطارات بغداد وأربيل والنجف – تطوراً نسبياً في قدراتها التشغيلية خلال السنوات الأخيرة، مما منحها دوراً متنامياً في حركة الشحن الجوي والبضائع (Abdul-Amir, 2019؛ Jassem, 2016).

غير أنّ دور النقل الجوي في دعم التجارة الخارجية للعراق ما يزال غير واضح المعالم، ويعاني من تذبذب كبير في مستوى أدائه، إذ تُظهر البيانات المتاحة وجود تفاوت ملحوظ في حركة الشحن الجوي وحجم البضائع المنقولة خلال المدة 2018–2020، فضلاً عن تأثر القطاع بشكل حاد بالأزمات الدولية، وفي مقدمتها جائحة كورونا التي أدت إلى تعطّل سلاسل التوريد وتراجع الرحلات التجارية وانخفاض حجم التبادل التجاري الجوي (Jassim, 2022؛ Al-Jubouri, 2022). ومن هنا تنبثق مشكلة البحث في التساؤل الآتي:

ما مدى الدور الذي أدّاه النقل الجوي في دعم التجارة الخارجية للعراق خلال المدة 2018–2020، وما العوامل التي أثّرت في هذا الدور؟

وتنبع أهمية هذا البحث من كونه يسلّط الضوء على قطاع استراتيجي لم يحظَ بدراسة كافية في الأدبيات العراقية الحديثة، ويُعد أداة فعّالة لتعزيز الصادرات وتقليل كلف النقل وتطوير انسيابية التجارة الخارجية. كما تبرز أهمية الدراسة في تحليل التطورات التي شهدها النقل الجوي قبل جائحة كورونا وما بعدها، وتقديم فهم معمّق لأداء المطارات العراقية ودورها الفعلي في دعم الحركة التجارية، بما يسهم في تقديم رؤية علمية تساعد صانعي القرار في تطوير هذا القطاع ورفع كفاءته.

وبناءً على ذلك، يهدف هذا البحث إلى تحليل دور النقل الجوي في التجارة الخارجية للعراق للمدة 2018–2020، من خلال دراسة واقع النقل الجوي، وحركة الشحن والبضائع، وتأثير الجائحة، ودور المطارات العراقية، إضافة إلى تحديد التحديات التي واجهت هذا القطاع خلال الفترة قيد الدراسة. ويعتمد البحث على مجموعة من الدراسات الحديثة والتقارير العلمية المتخصصة التي تناولت النقل الجوي والتجارة الخارجية في العراق والمنطقة.

حدود البحث

يواجه هذا البحث مجموعة من الحدود الموضوعية والمنهجية التي ينبغي أخذها في الاعتبار عند تفسير النتائج. فمن حيث الحدود الزمنية، يقتصر التحليل على مدة ثلاث سنوات (2018–2020)، وهي فترة تتسم بتقلبات اقتصادية وصحية استثنائية، مما يجعل النتائج مرتبطة بهذا الإطار الزمني دون إمكانية تعميم كامل على الفترات اللاحقة. أما الحدود المكانية، فقد ركّز البحث على ثلاث مطارات فقط هي بغداد والبصرة والنجف، باعتبارها المراكز الرئيسة للنقل الجوي التجاري، مما يعني أن المطارات الأخرى لم يتم تضمينها لعدم توفر بيانات تفصيلية كافية. ومن الناحية البيانية، يعتمد البحث على البيانات الواردة في السجلات الرسمية، والتي قد تتأثر ببعض القيود الإدارية أو الفجوات في التوثيق، ولا سيما خلال عام 2020 الذي شهد اضطرابات واسعة في حركة النقل العالمية. كما أن البحث لم يستخدم أساليب تحليل إحصائي متقدمة بسبب طبيعة البيانات المتاحة، واعتمد بدلاً من ذلك على التحليل المقارن ونسب التغير، مما يشكّل أحد حدود المنهج. رغم ذلك، تبقى النتائج التي توصل إليها البحث ذات قيمة علمية عالية، وتعكس بدقة واقع النقل الجوي في العراق خلال الفترة المدروسة

منهجية البحث

اعتمد هذا البحث على منهج وصفي–تحليلي يجمع بين الدراسة النظرية والتحليل الكمي للبيانات بهدف تقييم دور النقل الجوي في التجارة الخارجية للعراق للمدة (2018–2020). وقد تم توظيف المنهج الوصفي لعرض الإطار النظري للنقل الجوي وبيان أهميته الاقتصادية ودوره في دعم حركة التجارة الدولية، بالاستناد إلى مجموعة من الدراسات العربية

DOI: https://doi.org/10.33193/eJHAS.20.2025.399

ISSN online: 2791-2272 ISSN print: 2791-2264
مجلة العصر للعلوم الانسانية والاجتماع
Era Journal for Humanities and Sociology
www.ejhas.com editor@ejhas.com
Volume (20) December 2025 العدد (20) ديسمبر 2025

والأجنبية الحديثة ذات الصلة. أما الجانب التحليلي فقد اعتمد على تحليل البيانات الرسمية الصادرة عن الجهات الحكومية العراقية والمتضمنة أوزان وقيم البضائع المنقولة عبر مطارات بغداد والبصرة والنجف، إضافة إلى الجداول والخرائط الواردة في الملف الأصلي الذي يتضمن سجلات حركة الشحن الجوي خلال سنوات الدراسة. وتم تحليل هذه البيانات من خلال المقارنة بين السنوات الثلاث، واحتساب نسب التغير في الوزن والقيمة، وربطها بالمتغيرات الاقتصادية والظروف الاستثنائية التي مرّ بها القطاع، ولا سيما جائحة كورونا عام 2020. وبذلك يجمع البحث بين التحليل النوعي للظاهرة النقلية والنقد الكمي للبيانات، مما يسمح بفهم أكثر شمولاً لدور النقل الجوي في التجارة الخارجية العراقية.

المبحث الاول
الإطار النظري للنقل الجوي ودوره في التجارة الخارجية

مفهوم النقل الجوي وأهميته الاقتصادية

يُعد النقل الجوي أحد الركائز الأساسية لشبكات النقل الحديثة، نظراً لما يمتاز به من سرعة وكفاءة وقدرة على تجاوز العوائق الجغرافية مقارنةً بالنقل البري والبحري. وقد أصبح هذا القطاع جزءاً لا يتجزأ من منظومة التجارة الدولية، خصوصاً مع التحولات الاقتصادية التي تعتمد على التدفقات السريعة للبضائع عالية القيمة والسلع الحساسة زمنياً. وتؤكد الأدبيات الدولية أن النقل الجوي أصبح عاملاً محورياً في تعزيز التنافسية الاقتصادية للدول، إذ يسهم في تخفيض الوقت اللازم لوصول السلع إلى الأسواق، ويعمل على رفع جودة سلسلة الإمداد من خلال المرونة العالية في النقل.(O'Connell & Williams, 2010)

ويبرز دور النقل الجوي بشكل خاص في الدول ذات الارتباط المحدود بالمنافذ البحرية، أو التي تشهد نمواً متزايداً في القطاعات الصناعية والتجارية المعتمدة على التكنولوجيا الحديثة. فكما يذكر Ben Amara (2017) ، فإن النقل الجوي يمثل أداة فعّالة للنمو الاقتصادي، بل ويُعد أحد المؤشرات الرئيسة على ازدهار البنية التحتية الاقتصادية للدولة، نظراً لارتباطه المباشر بخدمات السفر، والنقل التجاري، وحركة الاستثمار والسياحة.

أما على مستوى التجارة الخارجية، فيُعد النقل الجوي الوسيلة الأكثر استخداماً لنقل البضائع ذات الطبيعة الحساسة مثل: الأدوية، المعدات الطبية، المنتجات الإلكترونية، المواد ذات القيمة العالية، والسلع سريعة التلف. وهذا ما يجعله ذا تأثير مباشر على الميزة التنافسية للدول المصدّرة، خصوصاً تلك التي تسعى إلى إيصال منتجاتها إلى الأسواق العالمية في أقصر وقت ممكن. كما أن النقل الجوي يساهم في خفض كلف التخزين التي تتحملها الشركات، نتيجة سرعة دوران البضائع وتقليل مدد النقل.

أما في السياق الإقليمي، فقد أثبتت تجارب دول الخليج العربي أن تطوير منظومة النقل الجوي ينعكس بشكل مباشر على تعزيز موقعها العالمي في سلاسل الإمداد، وهو ما أشار إليه Hooper (2011) في تحليله لشبكات النقل الجوي في الشرق الأوسط، مبيناً أن التحرير التدريجي للسوق الجوية أدّى إلى توسع الشركات الإقليمية وزيادة حجم التبادل التجاري.

وفي الحالة العراقية، يتضح أن أهمية النقل الجوي تتصاعد باستمرار، ليس فقط لكونه قناة رئيسة للتواصل الدولي، بل لأنه يحقق توازناً مهماً أمام محدودية الربط البري مع أسواق بعيدة، واعتماد الدولة شبه الكامل على الاستيراد في قطاعات عديدة تحتاج إلى سرعة في التوريد. كما يمثل هذا القطاع خياراً استراتيجياً في ظل الظروف الجيوسياسية التي كثيراً ما تعيق النقل البري أو تجعل النقل البحري بطيئاً أو مكلفاً مقارنة بالنقل الجوي.

البنية التحتية للنقل الجوي ومكوناتها الأساسية

تتكون البنية التحتية للنقل الجوي من مجموعة عناصر متكاملة تشمل: المطارات، المدارج، أنظمة الاتصالات والملاحة الجوية، صالات الشحن والمسافرين، المعدات الأرضية، ومرافق الخدمات الفنية. وتعكس جودة هذه البنية المستوى التقني والتنظيمي للقطاع، وقدرته على التعامل مع عمليات النقل الجوي بكفاءة. ويؤكد Saadi (1987)أن فعالية النقل الجوي تعتمد على مستوى جاهزية هذه المكونات، وعلى قدرة المطارات على استيعاب الرحلات التجارية والبضائع.

وبالنسبة للعراق، تمتد الجذور التاريخية للبنية التحتية للنقل الجوي إلى عشرينيات القرن الماضي، إذ كانت المطارات الأولى بسيطة للغاية وتُستخدم غالباً للعمليات العسكرية البريطانية ونقل البريد بين القاهرة وبغداد

DOI: https://doi.org/10.33193/eJHAS.20.2025.399

ISSN online: 2791-2272 ISSN print: 2791-2264
مجلة العصر للعلوم الانسانية والاجتماع
Era Journal for Humanities and Sociology
www.ejhas.com editor@ejhas.com
Volume (20) December 2025 العدد (20) ديسمبر 2025

.ومع تطور حركة الطيران العالمية في الثلاثينيات، أصبحت المطارات العراقية نقاط توقف مهمة للشركات البريطانية والفرنسية والهولندية التي كانت تربط أوروبا بالشرق الأقصى. وقد مثلت هذه المرحلة البداية الفعلية لدور العراق في النقل الجوي الإقليمي.

وفي الأربعينيات والخمسينيات، بدأت الدولة العراقية بتأسيس مؤسسات الطيران المدني، وتم استحداث مديرية الطيران المدني التي أصبحت لاحقاً "المنشأة العامة للطيران المدني". كما تم إطالة مدارج المطارات لتصبح قادرة على استقبال الطائرات التجارية، وتطوير البنى التحتية لاستيعاب الحركة الآخذة بالنمو

غير أن هذه التطورات واجهت تحديات كبيرة خلال فترة الحرب العراقية–الإيرانية (1980–1988) ومرحلة الحصار الاقتصادي (1990–2003)، إذ تراجعت عمليات التحديث بشكل كبير، وتعطلت بعض المطارات، وتقلصت قدرة النقل الجوي. وعلى الرغم من ذلك، بقيت بعض الإصلاحات محدودة، مثل إنشاء مطار بغداد الدولي عام 1982.

وبعد عام 2003، شهد العراق تحولاً في بنية النقل الجوي، حيث تم افتتاح مطار النجف الدولي سنة 2008، وتحديث مطار البصرة الدولي، وتحسين البنى الأساسية لمطار بغداد الدولي. وتبين البيانات أن مطار بغداد يُعد الأكبر في البلاد من حيث حجم الشحن الجوي (650 ألف طن سنوياً)، يليه مطار البصرة (25 ألف طن)، ثم مطار النجف الذي يعتمد على الحركة الموسمية المرتبطة بالزيارات الدينية

وتظهر هذه التطورات أن العراق يمتلك اليوم بنية تحتية قادرة على دعم جزء من حركة التجارة الخارجية، إلا أنها لا تزال بحاجة إلى تطوير كبير لتواكب المعايير الدولية، خصوصاً في مجال خدمات الشحن، وصالات الفرز، والأنظمة اللوجستية المرتبطة بها.

النقل الجوي والتجارة الخارجية – علاقة التأثير المتبادل

تُظهر الأدبيات الاقتصادية وجود علاقة تبادلية قوية بين النقل الجوي والنشاط التجاري الخارجي للدول. فالنقل الجوي لا يمثل مجرد وسيلة لنقل البضائع، بل يُعد عاملاً محفزاً للنمو الاقتصادي، ومحركاً للقدرة التنافسية، وأداة لخفض الأسر الزمنية بين الإنتاج والاستهلاك. ويرى Ponorîcă et al. (2016) أن النقل الجوي يُسهم مباشرة في رفع حجم الصادرات والواردات، خصوصاً في الدول ذات الطلب المتزايد على السلع عالية التقنية والمواد سريعة التلف.

وتختار الدول عادة النقل الجوي في حال رغبت في إيصال شحنات صغيرة نسبياً ولكن ذات قيمة عالية، أو في حال الحاجة إلى تقليل زمن دورة الإنتاج والتوزيع. ومن أمثلة هذه السلع: الأجهزة الإلكترونية، الأدوية، المعدات الطبية، العينات الصناعية، بعض المواد الغذائية، والمجوهرات. ويشير Ben Amara (2017) إلى أن النقل الجوي يُعد الخيار الأمثل لهذه الفئات من السلع، وهو ما يدعم بشكل مباشر التجارة الخارجية.

أما على مستوى الدول النامية، فقد أثبتت التجارب أن تطوير النقل الجوي مرتبط بزيادة حجم الاستثمار الأجنبي، وتحسين المناخ التجاري، ورفع كفاءة النظام اللوجستي الوطني. ومن هنا، فإن قدرة الدولة على تطوير المطارات وشبكات النقل الجوي يُسهم في تحسين موقعها الاستراتيجي في سلاسل التوريد العالمية.(Hooper, 2011)

وفي العراق، يتضح أن النقل الجوي لعب دوراً محدوداً نسبياً في التجارة الخارجية بالمقارنة مع النقل البحري—الذي يشكل القناة الرئيسة لاستيراد العراق—إلا أن دوره يظل محورياً في نقل السلع ذات الحساسية الزمنية والقيمة العالية، وكذلك في دعم الحركة التجارية المرتبطة بالمستلزمات الطبية والالكترونية، إضافة إلى دوره في دعم السياحة الدينية. ومن خلال بيانات 2018–2020 الواردة في الملف الأصلي، يتبين أن النقل الجوي يمثل أقل نسبة من حيث وزن البضائع مقارنة بالنقل البحري والبري، لكنه يشكل نسبة أعلى من حيث قيمة البضائع مقارنة بوزنها، مما يدل على أنه وسيلة لنقل السلع ذات القيمة العالية فقط

وتظهر الأرقام أيضاً أن جائحة كورونا عام 2020 شكلت صدمة كبيرة للنقل الجوي، إذ انخفضت أحجام البضائع المنقولة، وتراجعت القيمة التجارية للشحن الجوي، وهو ما أدى إلى تعطيل جزء من دور هذا القطاع في التجارة الخارجية. ويعزز هذا أهمية تقييم دوره خلال الفترة 2018–2020 لتحديد قدراته الفعلية، ومعرفة معوقات توسعه في السوق العراقية.

DOI: https://doi.org/10.33193/eJHAS.20.2025.399

ISSN online: 2791-2272 ISSN print: 2791-2264
مجلة العصر للعلوم الانسانية والاجتماع
Era Journal for Humanities and Sociology
www.ejhas.com editor@ejhas.com
Volume (20) December 2025 العدد (20) ديسمبر 2025

المبحث الثاني
واقع النقل الجوي في العراق للمدة(2018–2020)

يمثل فهم الواقع الفعلي للنقل الجوي في العراق خطوة أساسية لتحديد مدى مساهمته في التجارة الخارجية، إذ تتأثر كفاءته بعدة عوامل تشمل البنية التحتية للمطارات، حجم الحركة الجوية، نوعية البضائع، والظروف الاقتصادية والسياسية. ويتم خلال هذا المبحث تحليل تطور حركة الطيران والحمولات التجارية داخل المطارات العراقية خلال المدة (2018–2020)، مع توظيف الجداول والخرائط الواردة في الملف الأصلي لتقديم صورة تحليلية دقيقة.

حركة الشحن الجوي والمطارات العراقية (بغداد – البصرة – النجف)

تُعد المطارات العراقية الثلاثة (بغداد، البصرة، النجف) المراكز الرئيسة للنقل الجوي التجاري، وتشير البيانات، كما موضحة في الجدول (1) إلى اختلاف واضح في حجم البضائع المتناولة في كل منها.

جدول (1): اوزان البضائع المستوردة وقيمتها بالدولار والدينار العراقي حسب المطارات

السنة	الوسيلة	الوزن/ مليون طن	مليون دولار	مليون دينار
2020	مطار بغداد	15.9	504	599462
	مطار البصرة	9.4	36	43423
	مطار النجف	0.8	54	64379
	المجموع	26.2	594	707264
2019	مطار بغداد	16.0	539	638875
	مطار البصرة	23.5	187	222251
	مطار النجف	117.7	9	10600
	المجموع	157.2	734	871725
2018	مطار بغداد	55.0	818	968423
	مطار البصرة	7.7	46	54772
	مطار النجف	1.5	64	75568
	المجموع	64.3	929	1098763

يبين جدول 1 و خريطة 1 كل من التالي :

1. **مطار بغداد الدولي:** يمثل أكبر المطارات العراقية وأكثرها قدرة على استيعاب حركة الطائرات والشحن الجوي. تشير بيانات الملف الأصلي إلى أن وزن البضائع في هذا المطار بلغ **55 طن عام 2018**، **16طن عام 2019**، **15.9طن عام 2020**، ورغم الانخفاض الواضح بين 2018 و2019 بنسبة **39%–**، فإن القيمة المالية للبضائع بقيت مرتفعة، وهو ما يعكس طبيعة السلع المنقولة جواً.
2. **مطار البصرة الدولي: شهدت** حركة الشحن الجوي فيه تغيرات ملحوظة، ارتفع الوزن من **7.7طن عام 2018** إلى **23.5طن عام 2019** (زيادة 15.8%) ثم تراجع إلى **9.4طن عام 2020** بسبب الجائحة. وتعكس هذه البيانات دور مطار البصرة كمركز مهم لنقل المواد الصناعية والبضائع المستوردة من الخليج.
3. **مطار النجف الدولي:** النشاط فيه موسمي بدرجة كبيرة. سجّل 1.5 **طن عام 2018**، و**117 طن عام 2019** حيث تم تسجيل زيادة ضخمة بنسبة 116%، و0.8 **طن عام 2020**، ويعود ذلك إلى حركة الزوار والمناسبات الدينية التي تؤثر مباشرة في حجم الشحن.

يُظهر جدول رقم (2) تباينات جوهرية في نسب التغير لأوزان البضائع وقيمتها في المطارات العراقية الثلاثة (بغداد، البصرة، النجف) بين عامي 2018–2020، إذ يبيّن أن مطار بغداد الدولي شهد انخفاضاً كبيراً في الوزن بنسبة –39% بين 2018–2019، لكنه حافظ على استقرار شبه تام في 2020 بنسبة –0.1%، بينما تراجعت قيمة البضائع المنقولة فيه تراجعاً

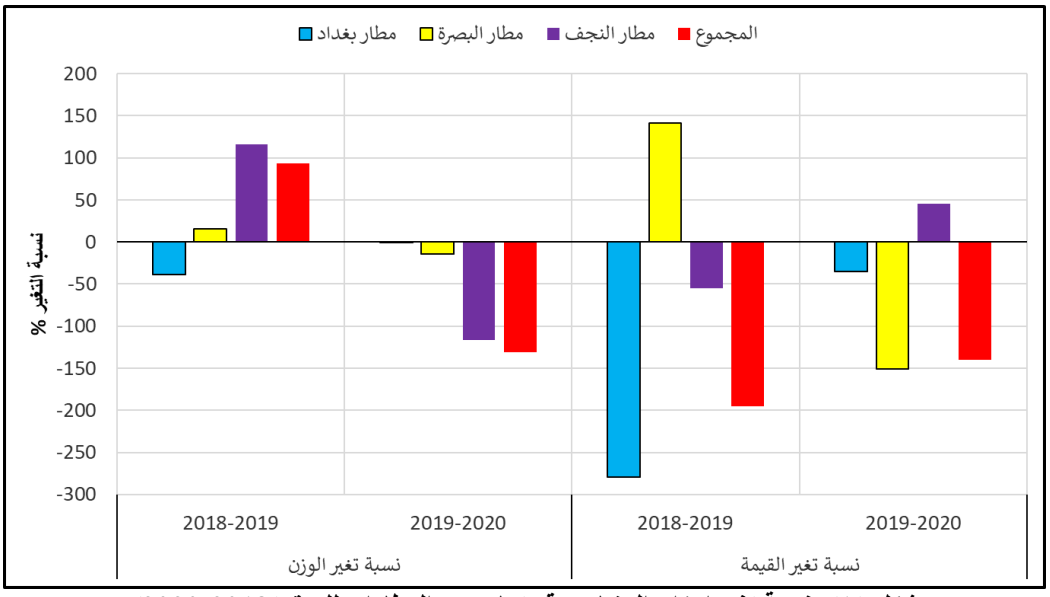
DOI: https://doi.org/10.33193/eJHAS.20.2025.399

ISSN online: 2791-2272 ISSN print: 2791-2264
مجلة العصر للعلوم الانسانية والاجتماع
Era Journal for Humanities and Sociology
www.ejhas.com editor@ejhas.com
Volume (20) December 2025 العدد (20) ديسمبر 2025

حاداً عام 2019 بنسبة –279% قبل أن تتحسن نسبياً عام 2020. أما مطار البصرة فقد حقق زيادة في الوزن والقيمة عام 2019 (+15.8% و+141% على التوالي)، ثم تراجع في 2020 نتيجة الجائحة، في حين سجّل مطار النجف أعلى مستوى من التذبذب، إذ ارتفع وزنه بشكل حاد بنسبة +116% عام 2019 بسبب النشاط الموسمي المرتبط بالزيارات الدينية، قبل أن ينهار كلياً عام 2020 بنسبة –116.9% مع ارتفاع في قيمة البضائع بنسبة +45% نتيجة نقل سلع قليلة ولكن ذات قيمة عالية. ويظهر المجموع العام للقطاع أن الوزن ارتفع في 2019 بنسبة +92.9% ثم انخفض بشدة في 2020 بنسبة –131%، في حين تراجعت القيمة في السنتين معاً، مما يؤكد أن النقل الجوي العراقي كان من أكثر القطاعات تضرراً خلال الجائحة، وأنه يُستخدم أساساً لنقل سلع مرتفعة القيمة مقارنة بوزنها.

جدول (2): نسبة تغيير اوزان البضائع وقيمتها حسب المطارات للمدة (2018-2020)

	نسبة تغير الوزن		نسبة تغير القيمة	
اسم المطار	2019-2018	2020-2019	2018-2019	2019-2020
مطار بغداد	-39.0	-0.1	-279.0	-35.0
مطار البصرة	15.8	-14.1	141.0	-151.0
مطار النجف	116.2	-116.9	-55.0	45.0
المجموع	92.9	-131.0	-195.0	-140.0



شكل (1): نسبة تغير اوزان البضائع وقيمتها حسب المطارات للمدة (2018-2020)

تأثير جائحة كورونا على النقل الجوي(2020)

تأثر النقل الجوي عالمياً بجائحة كورونا، والعراق لم يكن استثناءً. فقد شهد عام 2020 تراجعاً كبيراً في حركة الشحن الجوي، وتوقف العديد من الرحلات الدولية، وهو ما انعكس مباشرة على حجم التجارة الخارجية. تشير **بيانات جدول (3)** إلى انخفاض وزن البضائع المنقولة جواً من **157طن (2019)** إلى **26طن(2020)** أي تراجع بنسبة **83.4%**–وهي أعلى نسبة انخفاض بين جميع المنافذ ، و انخفاض قيمة البضائع من **734مليون دولار** إلى **594مليون دولار** بنسبة **19.1%**

DOI: https://doi.org/10.33193/eJHAS.20.2025.399

ISSN online: 2791-2272 ISSN print: 2791-2264
مجلة العصر للعلوم الانسانية والاجتماع
Era Journal for Humanities and Sociology
www.ejhas.com editor@ejhas.com
Volume (20) December 2025 العدد (20) ديسمبر 2025

جدول (3) اوزان البضائع المستوردة وقيمتها بالدولار والدينار العراقي حسب منافذ التجارة الخارجية

السنة	رمز المنفذ	الوزن	%	قيمة مليون دولار	%	قيمة مليار دينار
2020	البحر	6112	67.45	10418	75.30	12448182
	البر	2924	32.27	2824	20.41	3376854
	الجو	26	0.29	594	4.29	707264
	المجموع	9061	100	13836	100	16532300
2019	البحر	26323	81.57	12996	71.69	15430053
	البر	5791	17.94	4398	24.26	5222197
	الجو	157	0.49	734	4.05	871725
	المجموع	32271	100.00	18129	100.00	21523976
2018	البحر	32584	81.00	26927	78.87	31871661
	البر	7581	18.84	6283	18.40	7508689
	الجو	64	0.16	929	2.72	1098763
	المجموع	40229	100.00	34139	100.00	40479113

ويبين **جدول (4)** أن النقل الجوي كان **الأكثر تأثراً** مقارنة بالنقل البحري والبري، رغم أنه الأقل وزناً في البضائع أصلاً. أما على مستوى المطارات، فقد كانت نسب التغير حادة، مطار النجف: –116.9%، مطار البصرة: –14%، ومطار بغداد: –0.1% (الأكثر ثباتاً)

جدول (4): نسبة تغير اوزان البضائع وقيمتها حسب منافذ التجارة الخارجية للمدة (2018-2020)

	نسبة تغير الوزن		نسبة تغير القيمة	
رمز المنفذ	2019-2018	2020-2019	2018-2019	2019-2020
البحر	-19.2	-76.8	-51.7	-19.8
البر	-23.6	-49.5	-30.0	-35.8
الجو	145.3	-83.4	-21.0	-19.1
المجموع	-19.8	-71.9	-46.9	-23.7

تحليل أثر الجائحة على التجارة الخارجية:

1. **تعطل سلاسل التوريد العالمية** مما أدى إلى انخفاض كبير في استيراد المواد الإلكترونية والطبية.
2. **تقييد الرحلات الدولية** الأمر الذي جعل المطارات تعمل بطاقة أقل من 10%.
3. **ارتفاع كلف الشحن الجوي عالمياً** نتيجة توقف عدد كبير من الطائرات.
4. **تحول بعض البضائع إلى النقل البحري** رغم بطئه، بسبب انخفاض الكلف.

وتؤكد هذه المؤشرات أن النقل الجوي العراقي، رغم محدوديته قبل الجائحة، إلا أنه تعرّض لضربة قاسية عام 2020، مما أدى إلى ضعف مساهمته في التجارة الخارجية خلال تلك السنة تحديداً.

DOI: https://doi.org/10.33193/eJHAS.20.2025.399

ISSN online: 2791-2272 ISSN print: 2791-2264
مجلة العصر للعلوم الانسانية والاجتماع
Era Journal for Humanities and Sociology
www.ejhas.com editor@ejhas.com
Volume (20) December 2025 العدد (20) ديسمبر 2025

المبحث الثالث

التغيرات في دور النقل الجوي وتأثيرها في التجارة الخارجية للعراق(2018–2020)

شهد النقل الجوي في العراق خلال المدة 2018–2020 مجموعة من التغيرات البنيوية والظرفية التي أثّرت بشكل مباشر في قدرته على دعم حركة التجارة الخارجية، خاصة فيما يتعلق بنقل البضائع عالية القيمة والسلع الحساسة زمنياً. وقد انعكست هذه التغيرات على مستويات الأداء في المطارات العراقية الثلاثة الرئيسة: بغداد، البصرة، والنجف، كما تفصّله الجداول والخرائط الواردة في الملف الأصلي، والتي تقدّم دليلاً رقمياً واضحاً على حجم التأثير وطبيعته. وتشير البيانات إلى أن السنوات الثلاث كانت متفاوتة من حيث مستوى الاستقرار الاقتصادي، والنشاط التجاري، والقدرة التشغيلية، بالإضافة إلى الضغوط التي فرضتها جائحة كورونا عام 2020 على حركة الطيران العالمية. وقد ساهمت هذه العوامل مجتمعة في إعادة تشكيل مسار النقل الجوي التجاري في العراق، وربما أعادت تحديد أدواره المستقبلية ضمن منظومة النقل الوطنية.

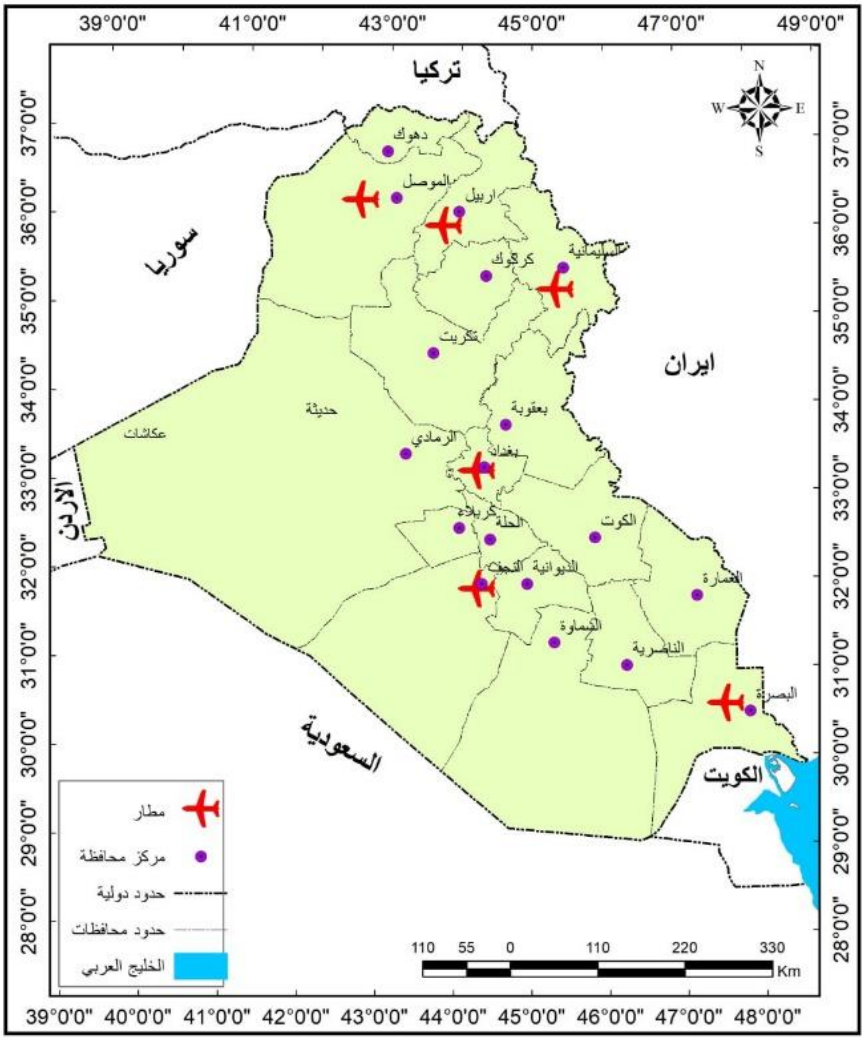
تؤكد البيانات الواردة في جدول (1) على أن النقل الجوي كان الأقل مساهمة في إجمالي أوزان وقيم البضائع المستوردة مقارنة بالمنفذين البحري والبري، إذ لم تتجاوز مساهمته 0.29% من إجمالي الوزن في عام 2020، مع 4.29% من القيمة، وهو ما تعزوه البيانات إلى **ارتفاع تكاليف النقل الجوي**، الأمر الذي يدفع غالبية التجار إلى الاعتماد على النقل البحري منخفض التكلفة والأوسع ارتباطاً بالأسواق العالمية. كما تُظهر القيم انخفاضاً عاماً في الوزن والقيمة في 2020 نتيجة جائحة كورونا وتقييد حركة التجارة عالمياً.

وتظهر أهمية التحليل المكاني في فهم هذا التغير من خلال **خريطة (1)** التي توضح توزيع المطارات الرئيسة في العراق، بما يعكس تفاوت الأدوار الاقتصادية بين مطار وآخر، سواء من حيث موقعه الجغرافي أو طاقته الاستيعابية أو طبيعة النشاط التجاري المرتبط به.

DOI: https://doi.org/10.33193/eJHAS.20.2025.399

ISSN online: 2791-2272 ISSN print: 2791-2264
مجلة العصر للعلوم الانسانية والاجتماع
Era Journal for Humanities and Sociology
www.ejhas.com editor@ejhas.com
Volume (20) December 2025 العدد (20) ديسمبر 2025

خريطة (1) توزيع المطارات الرئيسة في العراق



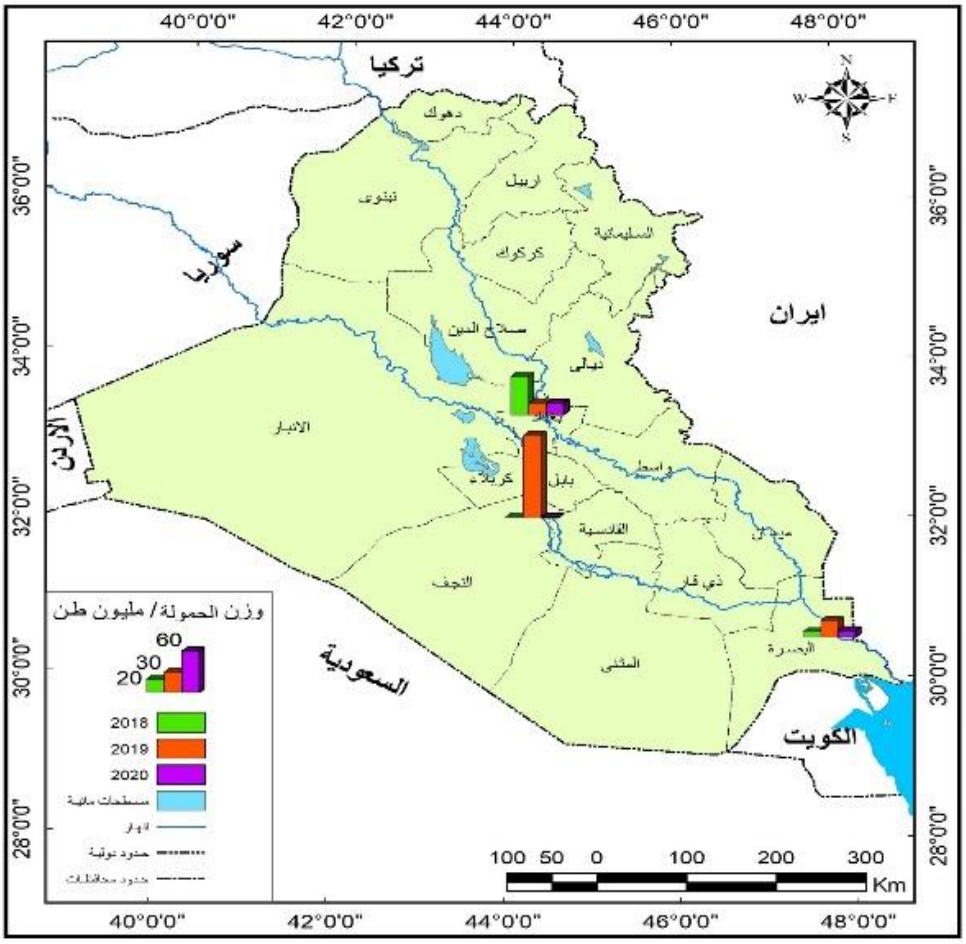
المصدر: المديرية العامة للمساحة، خريطة العراق الادارية 2007.

كما تقدم **خريطة (2)** التي تُظهر أوزان الحمولات 2018–2020 دليلاً واضحاً على أن مطار بغداد الدولي كان الأكثر استقراراً في هذا الجانب، مقارنة بالنجف الذي شهد تذبذباً كبيراً مرتبطاً بالمناسبات الدينية، والبصرة الذي يرتبط نشاطه بقطاع الصناعة والطاقة.

DOI: https://doi.org/10.33193/eJHAS.20.2025.399

ISSN online: 2791-2272 ISSN print: 2791-2264
مجلة العصر للعلوم الانسانية والاجتماع
Era Journal for Humanities and Sociology
www.ejhas.com editor@ejhas.com
Volume (20) December 2025 العدد (20) ديسمبر 2025

خريطة (2) اوزان الحمولات حسب المطارات الرئيسة في العراق للمدة (2018-2020)



أما بيانات **جدول (1)** فتوضح الفوارق التشغيلية بين المطارات بشكل أكثر تفصيلاً. إذ يتبين أن مطار بغداد الدولي حافظ على حجم ثابت نسبياً من الشحن الجوي طوال الفترة، بينما شهد مطار النجف قفزة كبيرة في الوزن عام 2019 (117.7 مليون طن) قبل أن يتراجع إلى 0.8 مليون طن فقط في 2020، وهو دليل مباشر على مدى تأثر النقل الجوي بالأحداث الاستثنائية مثل الجائحة.

ويأتي **جدول (2)** ليقدّم الصورة الأكثر وضوحاً عن طبيعة التغير؛ إذ تُظهر بياناته نسب التغير في الوزن والقيمة، وهي مؤشرات حيوية لفهم ديناميكية النقل الجوي. فعلى سبيل المثال، شهد مطار بغداد انخفاضاً حاداً في قيمة البضائع بنسبة –279% بين 2018–2019، في حين انخفض الوزن بنسبة –39% فقط، وهو ما يشير إلى أن السلع المنقولة جواً كانت تميل إلى أن تكون عالية القيمة، وأن السوق واجه خلال 2019 تراجعاً حاداً في استيراد هذه السلع، ربما لأسباب اقتصادية داخلية. أما مطار النجف فقد شهد زيادة مذهلة في الوزن خلال 2019 (+116.2%) نتيجة النشاط الديني، لكنه انهار تماماً في 2020 (-116.9%) بسبب الإغلاقات الدولية، في حين ارتفعت قيمة السلع في 2020 بنسبة +45%، مما يعكس انتقالاً إلى سلع قليلة الوزن لكنها عالية القيمة أثناء الأزمة. ويُظهر المجموع العام للقطاع انخفاضاً شديداً في الوزن والقيمة في 2020 (–131% و–140% على التوالي)، ما يؤكد أن النقل الجوي يعد الأكثر تضرراً بين قطاعات النقل الأخرى خلال الجائحة.

وتنسجم هذه النتائج الميدانية مع ما ورد في الأدبيات المتخصصة؛ فقد أوضح **Jassim & Sbaa (2024)** أن حركة النقل الجوي في العراق تتأثر بشكل كبير بالظروف الاقتصادية والسياسية الداخلية، وأن المطارات العراقية

DOI: https://doi.org/10.33193/eJHAS.20.2025.399

ISSN online: 2791-2272 ISSN print: 2791-2264
مجلة العصر للعلوم الانسانية والاجتماع
Era Journal for Humanities and Sociology
www.ejhas.com editor@ejhas.com
Volume (20) December 2025 العدد (20) ديسمبر 2025

ما تزال تعاني من ضعف البنية التحتية وعدم كفاية القدرات اللوجستية. كما تشير **Naim Al-Jubouri (2022)** في دراسته عن الرحلات الجوية الخاصة بالشحن إلى أن عام 2020 مثّل واحدة من أسوأ السنوات تسجيلاً في تاريخ النقل الجوي التجاري. بينما ذكر **O'Connell & Williams (2010)** أن دول الشرق الأوسط عامة تعتمد على النقل الجوي في نقل السلع عالية القيمة، وأن أي اضطراب عالمي ينعكس فوراً على أداء هذا القطاع. وقد أكدت دراسات محلية أيضاً مثل **Al-Bayati (2023)** أن مطار بغداد هو الأكثر قدرة على استيعاب التغيرات مقارنة ببقية المطارات، لكونه يمتلك أكبر منشأة للشحن الجوي وأكثرها تنظيماً.

وبناءً على ذلك، يتضح أن الفترة 2018–2020 شهدت تغيرات حادة في أداء النقل الجوي التجاري في العراق، ناجمة عن ثلاثة عوامل رئيسة: (1) الاضطرابات الاقتصادية الداخلية، (2) موسمية النشاط في بعض المطارات مثل النجف، و(3) جائحة كورونا وما فرضته من قيود عالمية. وقد أدت هذه العوامل مجتمعة إلى تقويض الدور الاقتصادي للنقل الجوي خلال 2020 تحديداً، وإلى تعزيز الحاجة لإعادة تطوير البنية التحتية، وتنويع الممرات التجارية، وتحسين قدرات المطارات في مجال الشحن والتخزين والنقل الدولي.

الخاتمة

أظهرت نتائج هذا البحث أن النقل الجوي في العراق، خلال المدة 2018–2020، يمثّل قطاعاً حيوياً لكنه محدود التأثير في حركة التجارة الخارجية مقارنة بالنقل البحري والبري، رغم أهميته الكبيرة في نقل السلع ذات القيمة العالية أو الحساسة زمنياً. وبين التحليل أن التطور التاريخي للبنية التحتية للمطارات العراقية توزّع على مراحل متباينة شهدت خلالها البلاد توسعاً نسبياً في قدراتها التشغيلية، خصوصاً بعد افتتاح مطار النجف وتحديث مطارات بغداد والبصرة، إلا أن هذه التطورات بقيت دون مستوى المعايير الدولية بسبب التحديات الاقتصادية والسياسية التي مرّ بها العراق لعقود طويلة.

وقد بيّنت البيانات الرقمية المستقاة من الجداول والأشكال في الملف الأصلي أنّ حجم البضائع المنقولة جواً، سواء من حيث الوزن أو القيمة، كان يتسم بتذبذب واضح خلال فترة الدراسة. ففي عامي 2018 و2019 ظهرت بوادر تحسن نسبي في بعض المطارات، خصوصاً مطار البصرة الذي شهد ارتفاعاً ملحوظاً في الوزن والقيمة، بينما حافظ مطار بغداد الدولي على مستوى ثابت نسبياً رغم انخفاض القيمة التجارية للبضائع في بعض السنوات، مما يعكس دوره المركزي في منظومة النقل الجوي العراقي. أما مطار النجف فقد تميّز بتقلبات حادة ترتبط بالنشاط الموسمي للزيارات الدينية، وهو ما ظهر جلياً في الزيادة الكبيرة عام 2019 والانخفاض شبه الكامل عام 2020.

وتؤكد نتائج التحليل أن جائحة كورونا مثّلت نقطة انعطاف خطيرة في مسار النقل الجوي العراقي، إذ تسببت في انخفاض حاد في أوزان البضائع وقيمتها، وأظهرت الجداول أن نسب التغير في 2020 للنقل الجوي كانت الأسوأ بين جميع المنافذ. كما عكست البيانات ضعف الجاهزية اللوجستية للمطارات العراقية في التعامل مع الأزمات العالمية، رغم الدور المهم الذي يمكن أن يلعبه النقل الجوي كوسيلة بديلة وفعّالة في مثل هذه الظروف. وقد اتفقت هذه النتائج مع ما ورد في الأدبيات الدولية، التي أشارت إلى أن النقل الجوي في الشرق الأوسط بشكل عام يتأثر بشدة بالأزمات السياسية والاقتصادية، وأن دوره يزداد أهمية في نقل السلع عالية القيمة أو تلك التي تتطلب سرعة في التسليم.

ومن خلال الربط بين الواقع التشغيلي للمطارات العراقية والنتائج الاقتصادية المستخلصة من الجداول، يمكن القول إن العراق لم يستثمر بعد كامل إمكانات النقل الجوي في دعم تجارته الخارجية. كما أن الاعتماد المفرط على النقل البحري، وقصور البنية التحتية للشحن الجوي، وارتفاع تكاليف التشغيل، وضعف التكامل اللوجستي كلها عوامل حدّت من فاعلية هذا القطاع. ومع ذلك، فإن البيانات تظهر أن النقل الجوي يمتلك قابلية كبيرة للتوسع، وأن تحسين قدراته يمكن أن يساهم في رفع مستوى التجارة الخارجية، خصوصاً في قطاعات الأدوية والمعدات الطبية والتكنولوجيا.

DOI: https://doi.org/10.33193/eJHAS.20.2025.399

ISSN online: 2791-2272 ISSN print: 2791-2264
مجلة العصر للعلوم الانسانية والاجتماع
Era Journal for Humanities and Sociology
www.ejhas.com editor@ejhas.com
Volume (20) December 2025 العدد (20) ديسمبر 2025

وبناءً على ما تقدم، فإن الفترة 2018–2020 كشفت عن حقيقة مزدوجة:
من جهة، النقل الجوي العراقي يتمتع بقدرة كامنة غير مستغلة يمكن أن تجعل منه أحد أعمدة الحركة التجارية؛
ومن جهة أخرى، فإن التحديات الهيكلية والظرفية التي واجهته، وخاصة جائحة كورونا، أظهرت هشاشة المنظومة وضرورة إعادة هيكلتها بما ينسجم مع متطلبات التجارة الدولية الحديثة.

وعليه، فإن تحسين البنية التحتية للمطارات، وتحديث خدمات الشحن، وتطوير الأنظمة اللوجستية، وتعزيز الربط الجوي الدولي، يمثل جميعه مساراً ضرورياً لرفع كفاءة النقل الجوي وزيادة مساهمته في تطوير التجارة الخارجية للعراق خلال السنوات المقبلة.

النتائج

توصل البحث إلى مجموعة من النتائج العلمية التي تعكس واقع النقل الجوي في العراق ومدى مساهمته في التجارة الخارجية خلال المدة 2018–2020، ويمكن تلخيصها على النحو الآتي:

1. محدودية الدور الكمي للنقل الجوي مقارنةً بالمنافذ الأخرى

أظهرت البيانات الرقمية أن النقل الجوي يمثّل أصغر منفذ تجاري من حيث أوزان البضائع مقارنة بالنقل البري والبحري، إذ لم تتجاوز نسبة مساهمته 0.29% من إجمالي وزن البضائع في عام 2020، رغم ارتفاع مساهمته النسبية في قيمة البضائع المنقولة، مما يؤكد اعتماده في الأساس على نقل السلع ذات القيمة العالية أو الحساسة زمنياً.

2. التباين الواضح في أداء المطارات العراقية الثلاثة (بغداد، البصرة، النجف)

كشفت الجداول عن وجود تباين كبير بين المطارات الثلاثة في حجم الشحن الجوي:

- **مطار بغداد الدولي**: الأكثر استقراراً من حيث الوزن والقيمة، ويُعد المركز الرئيس للنقل الجوي التجاري.
- **مطار البصرة**: يرتبط أداؤه بالقطاع الصناعي والطاقة، وشهد ارتفاعاً كبيراً في 2019 قبل أن يتراجع في 2020.
- **مطار النجف**: الأكثر تذبذباً بسبب الطبيعة الموسمية لحركة الزائرين، حيث شهد قفزة ضخمة عام 2019 ثم انهياراً كاملاً في 2020.

3. **جائحة كورونا 2020 شكّلت نقطة انهيار حقيقية للنقل الجوي العراقي**

تُظهر البيانات أن جميع المطارات العراقية شهدت انخفاضاً حاداً في أوزان وقيم البضائع المنقولة في عام 2020، حيث تراجع الوزن بمعدل –83% والقيمة بمعدل –19% مقارنة بعام 2019.
وهذا يؤكد هشاشة القطاع أمام الأزمات العالمية واعتماده الكبير على الحركة الدولية.

4. **العلاقة بين الوزن والقيمة تكشف طبيعة السلع المنقولة جواً**

أظهرت المقارنة بين أوزان البضائع وقيمتها وجود مفارقة مهمة:
فالوزن منخفض جداً، بينما القيمة مرتفعة، ما يدل على أن النقل الجوي في العراق يُستخدم لنقل:

- الأجهزة الإلكترونية
- المعدات الطبية
- المواد عالية القيمة
- السلع الحساسة زمنياً

وهذا يتوافق مع الدراسات العالمية التي أشارت إلى أن النقل الجوي في الشرق الأوسط يخدم السلع ذات القيمة العالية وذات الحاجة الملحة (Ben Amara, 2017 ؛O'Connell & Williams, 2010).

5. ضعف البنية التحتية اللوجستية هو العامل الأكثر تأثيراً في محدودية الدور

تشير نتائج التحليل إلى أن أهم معوقات توسع النقل الجوي العراقي تشمل:

DOI: https://doi.org/10.33193/eJHAS.20.2025.399

ISSN online: 2791-2272 ISSN print: 2791-2264
مجلة العصر للعلوم الانسانية والاجتماع
Era Journal for Humanities and Sociology
www.ejhas.com editor@ejhas.com
Volume (20) December 2025 العدد (20) ديسمبر 2025

- عدم وجود مراكز لوجستية متكاملة للشحن الجوي
- قدم البنى التحتية للمطارات
- محدودية المساحات التخزينية
- ضعف تقنيات مناولة البضائع
- نقص الربط بين المطارات وشبكات النقل الداخلي

وهذه العوامل تفسر ضعف مساهمة القطاع في التجارة الخارجية رغم توفر الطلب.

6. ضعف التنويع في الرحلات الجوية المخصّصة للشحن

تبين أن معظم الرحلات الجوية في العراق هي رحلات ركاب، بينما الرحلات المخصّصة للشحن قليلة جداً، مما يقلل من القدرة الاستيعابية للبضائع، ويجعل حركة الشحن معتمدة على المساحة المتاحة داخل طائرات المسافرين فقط، وهو ما يشكل قيداً هيكلياً كبيراً.

7. مطار بغداد هو الركيزة الأساسية للنقل الجوي التجاري في العراق

أثبتت البيانات أن مطار بغداد هو الأكثر قدرة على امتصاص التغيرات السنوية، سواء في الظروف الطبيعية أو في ظل الجائحة، مما يجعله المطار الحاسم في منظومة التجارة الخارجية عبر الجو.

8. وجود طاقة كامنة غير مستغلة للنقل الجوي في دعم التجارة الخارجية

ورغم محدودية أوزانه، إلا أن:

- الارتفاع النسبي للقيمة
- الزيادة الملحوظة قبل الجائحة
- التحسن في بعض المطارات مثل البصرة

تدل جميعها على وجود إمكانات قابلة للتطوير تجعل النقل الجوي أداة مهمة لتعزيز الصادرات مستقبلًا إذا تم تطويره بشكل صحيح.

التوصيات

استناداً إلى نتائج الدراسة وتحليل البيانات الخاصة بالنقل الجوي في العراق خلال المدة (2018–2020)، فإن البحث يوصي بمجموعة من الإجراءات والسياسات الضرورية لتطوير دور النقل الجوي وتعزيز مساهمته في التجارة الخارجية، على النحو الآتي:

1. تطوير البنية التحتية للمطارات وتحديث مرافق الشحن الجوي

تُظهر البيانات وجود فجوة واضحة بين قدرات المطارات العراقية وبين متطلبات التجارة الخارجية الحديثة، لذلك يُوصى بـ:

- توسعة صالات الشحن الجوي في مطارات بغداد والبصرة والنجف.
- تحديث أنظمة مناولة البضائع، وتقليل الوقت المستغرق في الفحص والتحميل.
- إنشاء مخازن تبريد متخصصة للمواد الغذائية والدوائية الحساسة.
- تطبيق معايير IATA في الفرز والتخزين والنقل.

2. إنشاء مراكز لوجستية متكاملة داخل المطارات

تفتقر المطارات العراقية إلى مراكز لوجستية مؤهلة، مما يحدّ من فاعلية النقل الجوي، لذا يُوصى بـ:

- إنشاء "قرى شحن جوي (Cargo Villages) "قرب مطار بغداد والبصرة.
- ربط هذه المراكز مع شبكات الطرق والسكك الحديدية.
- توفير خدمات التخزين، التعبئة، الاستعلامات، والتخليص الجمركي داخل هذه المراكز.

3. زيادة الرحلات الجوية المخصّصة للشحن وتحفيز شركات الطيران

تشير البيانات إلى أن أغلب الشحن يتم داخل طائرات الركاب، لذا يُوصى بـ:

- تشجيع الشركات الحكومية والخاصة على تشغيل طائرات شحن مستقلة.

DOI: https://doi.org/10.33193/eJHAS.20.2025.399

ISSN online: 2791-2272 ISSN print: 2791-2264
مجلة العصر للعلوم الانسانية والاجتماع
Era Journal for Humanities and Sociology
www.ejhas.com editor@ejhas.com
Volume (20) December 2025 العدد (20) ديسمبر 2025

- تخفيض الرسوم التشغيلية على الرحلات التجارية (Cargo) لجذب الشركات الأجنبية.
- توفير حوافز ضريبية للتجار الذين يعتمدون على النقل الجوي.

4. تعزيز دور النقل الجوي في استيراد وتصدير السلع عالية القيمة

أثبتت البيانات أن قيمة البضائع المنقولة جواً أعلى من وزنها، مما يجعل النقل الجوي مثالياً للسلع الدقيقة، لذا يُوصى بـ:

- اعتماد النقل الجوي في تصدير المنتجات الزراعية عالية الجودة.
- تطوير خطوط لنقل المواد الدوائية والتقنية عبر الجو.
- تسهيل إجراءات التخليص للبضائع ذات الطابع المستعجل.

5. **تحسين الجاهزية الوطنية للتعامل مع الأزمات العالمية:** كشفت جائحة كورونا عن هشاشة النقل الجوي، لذا يُوصى بـ:

- وضع خطة استجابة وطنية لأزمات الطيران مشابهة لأنظمة ICAO و.IATA
- تعزيز القدرات الصحية داخل المطارات.
- تجهيز مسارات للشحن الطبي الطارئ.

6. **رفع كفاءة العاملين في المطارات وقطاع الشحن الجوي** من خلال:

- تدريب الكوادر على أحدث أنظمة النقل الجوي.
- إدخال تقنيات التحليل اللوجستي وإدارة سلاسل الإمداد.
- التعاون مع منظمات الطيران الدولية لعقد برامج تطويرية متقدمة.

7. **مراجعة السياسات الجمركية المتعلقة بالشحن الجوي :** تسبب التعقيدات الجمركية في إبطاء حركة البضائع، لذا يُوصى بـ:

- توحيد الإجراءات الجمركية في المطارات الثلاثة.
- تقليل الوقت اللازم للتخليص عبر التحول إلى النظام الإلكتروني الكامل.
- اعتماد "المسار السريع (Fast Track) "للبضائع الحساسة.

8. **تعزيز الربط الجوي الإقليمي والدولي للعراق** وذلك من خلال:

- استحداث خطوط شحن جديدة مع تركيا، الخليج، أوروبا، وشرق آسيا.
- تفعيل الاتفاقيات الثنائية الخاصة بالطيران المدني.
- جذب الشركات الأجنبية للاستثمار في مرافق الشحن بالمطارات العراقية.

9. **اعتماد النقل الجوي كأداة داعمة لتشجيع الصادرات العراقية :** يمكن للنقل الجوي أن يسهّل دخول البضائع العراقية إلى الأسواق العالمية، لذا يُوصى بـ:

- دعم المصدرين العراقيين عبر خفض رسوم الشحن لبعض المنتجات الوطنية.
- تطوير شهادات المطابقة والجودة المعترف بها دولياً.
- إنشاء مسارات تصدير سريعة من خلال مطاري بغداد والبصرة.

10.الاهتمام بالبيانات والإحصاءات وتطوير قواعد معلومات دقيقة: تُظهر الجداول في الملف اختلافات كبيرة في البيانات السنوية، مما يُبرز الحاجة إلى:

- تحديث قواعد البيانات الحكومية الخاصة بالنقل الجوي.
- إصدار تقارير دورية عن حركة البضائع.
- استخدام نظم GIS في تحليل النشاط الجغرافي للمطارات

DOI: https://doi.org/10.33193/eJHAS.20.2025.399

ISSN online: 2791-2272 ISSN print: 2791-2264
مجلة العصر للعلوم الانسانية والاجتماع
Era Journal for Humanities and Sociology
www.ejhas.com editor@ejhas.com
Volume (20) December 2025 العدد (20) ديسمبر 2025

المصادر

1. Abdul-Amir, Y. (2019). The Importance of Al-Najaf Al-Ashraf International Airport for Iraqi Air Transport. Journal of Geographical Research, 28, 40.
2. Al-Bayati, R. S., & others. (2023). Development of a regression model to predict future demand at Baghdad International Airport. Iraqi Aviation Studies Journal, 2(4), 34–50. Retrieved from https://www.iasj.net/iasj/download/d58e52689d29ffb9 iasj.net
3. Al-Jarallah, A. J. H. I. (2005). Air Transport and Its Impact on Urban Development in Saudi Arabia (Master's thesis). King Faisal University.
4. Al-Zubaidi, M. N. (2020). The economic indicators of Iraqi civil aviation. International Journal of Aviation Studies, 4(2), 45–66. https://journals.uokerbala.edu.iq/index.php/ijas/article/view/2109 journals.uokerbala.edu.iq
5. Azhar, M. A. (1985). Air Transport: A Regional Study (Part 2). Ministry of Higher Education and Scientific Research.
6. Ben Amara, N. (2017). The Reality and Prospects of the Development of Air Transport and Its Role in Economic Development. Algerian Journal of Economic Development, 26, 47.
7. Chen, Y., & Zreik, M. (2025). Geopolitical bottlenecks and air transport connectivity between China and the UAE: Implications for BRICS+ cooperation and sustainable tourism. Sustainability, 17(5), Article 1930. https://doi.org/10.3390/su17051930 mdpi.com
8. Guzman, A. F. (2025). Tourism and air transport growth in Saudi Arabia: Balancing tourism expansion and aviation decarbonisation. Environment, Development and Sustainability. https://link.springer.com/article/10.1007/s43621-025-01779-5 SpringerLink
9. Hammad, M. H., & Taala, M. S. (1987). Geographical Assessment of the Standard of Air Transport Services at Erbil and Rosi's Paris: A Comparative Study. Center for Geographical and Cartographic Research.
10. Hooper, P. (2011). The development of the Gulf region's air transport networks. Transport Policy, 18(3), 591–598. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.05.011 ScienceDirect
11. Jasim, J. A., & Sbaa, H. S. M. (2024). The reality of air transport movement for Iraqi international airports and the movement of passengers and their trends for the year 2021. Mustansiriyah Journal of Humanities, 3(خاص), Article no. 492. https://doi.org/10.47831/mjh.v3i492.خاص
12. Jassem, S. M. (2016). Air Transport at Baghdad International Airport. Journal of the College of Basic Education, 22, 456.
13. Jassim, A. P. D. S. N. (2022). Covid-19 and air transport in Iraq: Implications on flights and passenger movement. Journal of Air Transport & Logistics, 6(1), 12–28. https://jart.utq.edu.iq/index.php/main/user/setLocale/en?source=%2Findex.php%2Fmain%2Farticle%2Fview%2F330 jart.utq.edu.iq
14. Khalil, R. A., Yaacob, N., & Mohamed, K. (2017). Air transport in Iraq: A legal analysis. International Journal in Management and Social Science, 5(5), 9–13.

DOI: https://doi.org/10.33193/eJHAS.20.2025.399

ISSN online: 2791-2272 ISSN print: 2791-2264
مجلة العصر للعلوم الانسانية والاجتماع
Era Journal for Humanities and Sociology
www.ejhas.com editor@ejhas.com
Volume (20) December 2025 العدد (20) ديسمبر 2025

15. Nadim, S. N. M. (2024). The TRIMS Agreement and its implications on the reality of the air transport sector in Iraq. Journal of Economics and Administrative Sciences (JEASIQ). https://jeasiq.uobaghdad.edu.iq/index.php/JEASIQ/article/view/3411 jeasiq.uobaghdad.edu.iq
16. Naim Jassim Al – Jubouri, S. (2022). Spatial analysis of air cargo flights in Iraq for the year 2020. Annals of the Faculty of Arts, Ain Shams University, 50(4), 236-247. doi: 10.21608/aafu.2022.254100
17. O'Connell, J. F., & Williams, G. (2010). Air transport development in the Middle East: A review of the process of liberalisation and its impact. Journal of Air Transport Studies, 1(1), 3–21. Retrieved from https://pdfs.semanticscholar.org/cfbd/21b48286523d0bdc67051d3c8365610571c0.pdf Semantic Scholar+1
18. Others, A. (2019). The Role of Air Transport in the Development of Tourism Activity in Sulaymaniyah Province. Scientific Journal of Cihan University – Sulaymaniyah, 3(1), 245.
19. Ponorîcă, A. G., Zaqeer, L. J., & Al-Saedi, A. H. J. (2016). Iraq's trade import and export patterns and their repercussions. British Journal of Economics, Management & Trade, 11(1), 1–12. https://doi.org/10.9734/BJEMT/2016/20523
20. Saadi, G. (1987). Geography of Transport in Iraq. Dar Al-Kutub, University of Mosul.
21. Tchouamou Njoya, E. (2013). Air transport and destination performance – A case study of selected African countries. MPRA Paper 48017. Retrieved from https://mpra.ub.uni-muenchen.de/48017/1/MPRA_paper_48017.pdf Munich Personal RePEc Archive
22. Vatankhah, S., Zarra-Nezhad, M., & Amirnejad, G. (2019). An empirical assessment of willingness to accept "low-cost" air transport services: Evidence from the Middle East. Journal of Tourism and Services, 10(18), 79–103. https://doi.org/10.29036/jots.v10i18.92 jots.cz

DOI: https://doi.org/10.33193/eJHAS.20.2025.399