مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

تقييم كفاءة شركة الخطوط الجوية العراقية لحركة النقل الجوي في العراق

نرجس يحيى جاسم [1]	أ.د. محمد هاشم ذنون الحيالي [2]
07737030072	جامعة الموصل -كلية التربية للعلوم الإنسانية قسم الجغرافيا 07510778375
narges.24ehp96@student.uomosul.edu.iq	Dr.mohammed.hashemi@uomosul.edu.iq

مستخلص البحث:

يهدف البحث إلى تقييم أداء شركة الخطوط الجوية العراقية في حركة النقل الجوي في العراق، من خلال تحليل واقع عملياتها النقلية وتشخيص مستوى كفاءتها التشغيلية والاقتصادية في ظل الفرص والتحديات الإقليمية. وتتمثل مشكلة البحث في محدودية كفاءة العمليات النقلية للشركة، وما يرافقها من تحديات تؤثر في قدرتها على تطوير خدماتها وتعزيز تنافسيتها على المستويات المحلية والإقليمية والدولية. ولتحقيق أهداف البحث اعتمدت الباحثة على المنهج التاريخي لتتبع نشأة الشركة وتطورها، ومنهج الأنظمة والعمليات لتحليل منظومة النقل الجوي، والمنهج البنيوي لدراسة البنية المكانية والتنظيمية، فضلاً عن الأسلوب الكمي في تحليل البيانات وقياس مؤشرات الكفاءة التشغيلية والاقتصادية بالاعتماد على بيانات الجهات الرسمية. وتوصل البحث إلى وجود تحسن ملحوظ في أداء الشركة خلال مدة الدراسة، تمثل بزيادة حجم الأسطول، وارتفاع أعداد الرحلات والمسافرين، وتحسن مؤشرات الكفاءة التشغيلية والاقتصادية، رغم استمرار بعض التحديات المؤثرة في نشاطها. وأوصى البحث بتطوير البنية التحتية والخدمات اللوجستية، وتحديث الأسطول، والتوسع في شبكة الخطوط الجوية، وتعزيز القدرة التنافسية للشركة بما يسهم في رفع كفاءة النقل الجوي في العراق

الكلمات المفتاحية: تقييم الأداء، الخطوط الجوية العراقية، النقل الجوي، حركة النقل الجوي، استغلال الطاقة التشغيلية

البحث مستل من رسالة ماجستير

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

المحور الأول: الإطار النظري والمفاهيمي

المقدمة

شهد العالم تطورا سريعا في كافة مجالات النقل ومنها النقل الجوي والذي يعد الاسرع تطوراً بسبب المنافسة الكبيرة بين شركات الطيران العالمية لتقديم أفضل الخدمات للمسافرين من حيث الجودة والابتكار للخدمة المتميزة للعملاء وهذا خلق بيئة سريعة التقلبات بين الشركات في اقتناء أحدث الطائرات وأسرعها من اجل تقديم عمليات نقلية متكاملة بين المطارات على اختلاف انواعها ومستويات خدماتها في النقل الجوي. وتعد شركات الطيران العنصر المهم في نظام النقل الجوي الذي يقع على عاتقه كافة أوجه العمليات النقلية الجوية لحركة المسافرين الشحن الجوي للبضائع ومن ضمنها شركة الخطوط الجوية من الشركات القديمة في منطقة الشرق الاوسط في فترة الخمسينيات من القرن العشرين ولكن شهدت هذه الشركة حالة من التدهور والتراجع لسنوات عديدة مما ادى الى ضعف في كافة العمليات النقلية لتقاوم معظم طائراتها ومحدودية ملكية الطائرات وكذلك تعاني مصاعب في تطوير انشطتها وتوسيع نطاق عملها في المطارات المحلية والاقليمية والدولية.

مشكلة البحث

تتبلور مشكلة البحث في انخفاض مستويات الكفاءة التشغيلية لشركة الخطوط الجوية العراقية في العمليات النقلية الجوية حسب حجم تدفق المسافرين والشحن الجوي محلياً ودولياً، يؤدي الى ضعف البنية التحتية واللوجستية للشركة بالتزامن مع محدودية وجهات ومسارات شبكة خطوط الطيران الدولية خاصة، مما تطلب دراسة تكفل تحقيق توازن بين قدرات الشركة وعملياتها النقلية لتحقيق المنافع الاقتصادية والنقلية في المستقبل القريب في ظل المنافسة في سوق النقل الجوي.

هدف البحث

تجسد الى تحليل الملامح التشغيلية لشركة الخطوط الجوية العراقية من حيث النشأة والتطور والبنية التحتية والخدمات اللوجستية وتقييم الأداء النقلي للشركة محليًا وإقليميًا ودوليًا للفترة (2005–2025) ومقارنته بالشركات الإقليمية المماثلة واستشراف مستقبل نشاط الشركة في ضوء الفرص والتحديات الإقليمية من خلال احتساب مؤشرات اقتصاديات النقل الجوي.

فرضية البحث

تتبلور فرضية البحث في أن زيادة قدرة شركة الخطوط الجوية العراقية في كافة اوجه العمليات النقلية الجوية يتوقف على تعظيم كافة قدراتها التشغيلية وتحسين مستويات خدماتها اللوجستية مما ينعكس على تنامي قدراتها النقلية داخل العراق وخارجه.

منهجية البحث

يرتكز على المنهج التاريخي لتتبع تطور شركة الخطوط الجوية العراقية عبر مراحلها الزمنية، والمنهج الرئيسي منهج الأنظمة والعمليات لتحليل الشركة كنظام نقل متكامل من مدخلات وعمليات ومخرجات، والمنهج البنيوي لدراسة البناء المكاني والتنظيمي وشبكة خطوطها الجوية وتتطلب ايضاً الحصول على عدة بيانات من وزارة التخطيط دائرة الاحصاء وسلطة الطيران المدني والشركة العامة للخطوط الجوية العراقية فضلا عن الدراسات المكتبية والبحثية المنشورة.

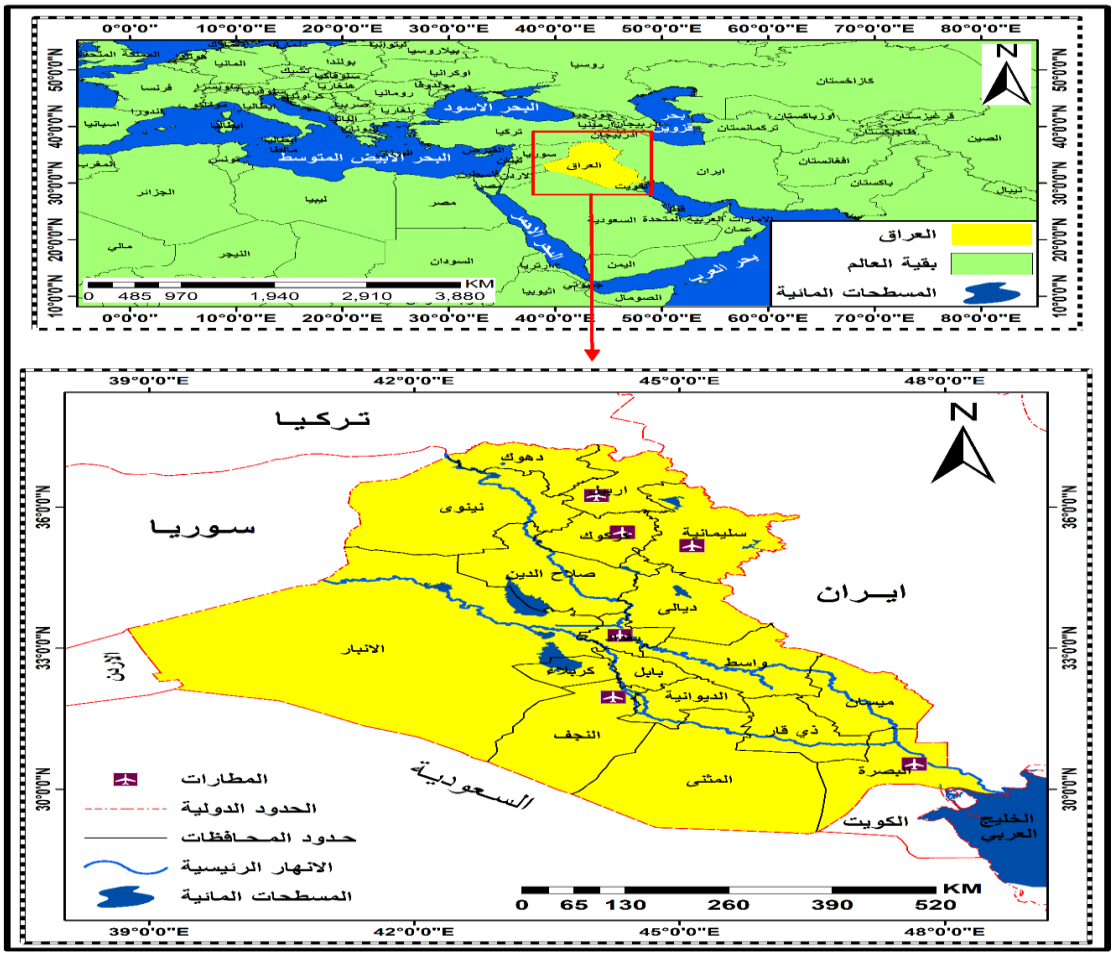
مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

هيكلية البحث فتضمنت اولاً النشأة والتطور لشركة الخطوط الجوية العراقية. ثانياً تحليل مكاني لحركة النقل الجوي لشركة الخطوط الجوية العراقية ثالثاً قياس كمي لأداء شركة الخطوط الجوية العراقية لحركة النقل الجوي في العراق.

حدود البحث

تمثلت الحدود المكانية للدراسة بالامتداد الجغرافي لدولة العراق بامتدادها المكاني في جنوب غرب اسيا بحدوده السياسية الشمالية دولة تركيا وشمالية غربية مع سوريا وغربية مع الأردن وجنوبية غربية مع السعودية وجنوبية مع الكويت وشرقية مع الجمهورية الإسلامية الإيرانية تسهم نحو ست مطارات في تحقيق الترابط والاتصال مع دول العالم نظراً لموقعه الفلكي الذي يمتد بين دائرتي عرض (29:16 - 37:37) شمالاً وخطي طول (38.8 – 48.8) شرقاً خريطة (1).

خريطة (1) الموقع الجغرافي لجمهورية العراق



المصدر: وزارة التخطيط، هيئة المساحة العاملة، خريطة العراق الإدارية، بمقياس رسم 1/1000000، عام 2017.

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

المحور الثاني: نشأة وتطور شركة الخطوط الجوية في العراق

امتدادًا للجذور التاريخية التي ارتبطت بصناعة النقل الجوي في العراق، والتي قد تعود بداياتها إلى العقد الثاني من القرن العشرين، وتحديدًا في عام 1914، حيث قامت قوات الاحتلال البريطانية بأنشاء عدد من المطارات العسكرية في مواقع استراتيجية مهمة داخل البلاد، لتحقيق أهدافها العسكرية وترسيخ نفوذها (محمود ،2024،ص67) وعليه لابد من الإشارة الى ان مراحل النشأة والتطور لشركة الخطوط الجوية العراقية تتجسد بالمراحل الزمنية التالية: -

أ- المرحلة الأولى قبل عام1960

تعتبر هذه المرحلة الزمنية من مراحل تطور ونشأة شركة الخطوط الجوية العراقية وهي بمثابة مرحلة التأسيس والبناء انطلاقاً من نشاطها وتثبيت هويتها في مجال الطيران المدني على المستويات المحلية والإقليمية والدولية رغم ما واجهته من تحديات فنية وإدارية واقتصادية شهدها العراق منذ تأسيس الدولة العراقية عام (Shakir, Laith ,n.d.).

وفي عقد الثلاثينات من القرن العشرين، أصبح العراق ممر جوياً لشركات الطيران في تسيير رحلاتها القادمة من الغرب والمتجهة نحو الشرق، وذلك قبل تأسيس شركة طيران وكل ذلك يعتبر بمثابة النواة الأولى التي مهدت لتأسيس وتشغيل شركة الخطوط الجوية العراق مما دفع تأسيس مديرية الطيران لتنظيم حركة الطيران المدني (الهارون والعاتي،2019، ص 426–427.). الا ان اندلاع الحرب العالمية الثانية بعد اعلان بريطانيا وفرنسا الحرب على المانيا في 3 أيلول عام 1939(العكيدي، 2003، ص 49). كان عاملاً مهمً في إيقاف عجلة التقدم في كافة القطاعات الاقتصادية الإنتاجية والخدمية وفي مقدمتها قطاع النقل والمواصلات على مستوى العراق، ولابد من الإشارة الى ان جميع شركات الطيران تأثرت بشكل مباشر خلال الحرب العالمية الثانية (الربيعي 2014، ص164). وبعد انتهاء الحرب سعت شركة الخطوط الجوية العراقية الى تدريب العديد من الطيارين العراقيين للحصول على شهادات الجدارة الجوية حققت الشركة من خلالها انجازات أبرزها بلغ عدد الطيارين المدنيين العراقيين الى 32 طياراً بعدها تم تعيين صباح نوري السعيد مديرا للخطوط الجوية العراقية في 13 تشرين الثاني 1947 بدلاً من العقيد موسترت (البهادلي، 2018، ص57).

وفي نهاية الحرب العالمية الثانية دعت الولايات المتحدة الأمريكية 52 دولة إلى مؤتمر دولي للطيران المدني في شيكاغو في كانون الأول عام 1944، وضعت اتفاقيات لتنظيم الطيران المدني في العالم وتم اختيار العراق عضواً في هيئة المؤتمر لتوقيع اتفاقية عرفت باسم (اتفاقية شيكاغو)Chicqo Convention . لذا بدأت الحكومة العراقية في إنشاء مؤسسة وطنية للطيران المدني مما تطلب إبرام اتفاق مع شركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار عام1945 أي ان تتولى تقديم الدعم الإداري على تشغيل الطائرات (الجبوري 2016 ، ص 452).ومن هنا بدأت الخطوات الأولى لتأسيس شركة الخطوط الجوية العراقية عام 1946، لتكون رمزاً للسيادة، ولتبدأ معها مرحلة جديدة في تاريخ النقل الجوي في العراق (جمهورية العراق، 2020). إن الخطوط الجوية العراقية من أقدم الخطوط الجوية في الشرق الأوسط وهي عضو في الاتحاد العربي للنقل الجوي. فقد انضمت الشركة الى عضوية الاتحاد العربي للنقل الجوي عام 1965 ان شركة الخطوط الجوية العراقية التي كانت في بداية نشأتها تابعة لمديرية السكك والحديد لتبدأ أولى الرحلات الجوية في يوم 29 كانون، اذ أقلعت أول طائرة في سماء بغداد متجهة نحو مدينة

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

البصرة، وتوالت الرحلات بين المطارين (جمهورية العراق، د.ت، ص37). وفي آذار عام 1946 تم افتتاح الخط الجوي بين بغداد بيروت بعد استئجار طائرتين من طراز داكوتا لتوسيع نطاق الخدمة لشركة الخطوط الجوية العراقية وفي 1947–1948استخدمت الشركة ثلاث طائرات جديدة من طراز (فيكرز فايكنك)(الهلالي ،1953، ص149). وفي مطلع عام1957 جرت تعديلات في أدارة الطيران المدني وتوسعت خطوط الطيران الداخلي للمطارات في العراق اذ تمكنت الخطوط الجوية العراقية من فتح خطوط جوية تربط بغداد بالمصايف اذ تم تنظيم رحلات منتظمة من بغداد الى تلك المناطق مستخدمة مطار الموصل كنقطة انطلاق باتجاه المحافظات الشمالية(سعيد، 1981، ص22) وخلال عام1960 شهدت شركة الخطوط الجوية العراقية توسعاً اذ استحدثت خطوط جوية جديدة مثل إسطنبول ودمشق والقاهرة وعدن والسودان والكويت وايران وغيرها بعد ثورة 14 تموز 1958 ورغم محدودية إمكاناتها فأنها شكلت نواة مهمة للناقل الجوي وأسهمت في تعزيز الاتصال الإقليمي للعراق

(وزارة المواصلات 1959–1960،).وبناء على معطيات الجدول (1) يتضح ان إمكانات شركة الخطوط الجوية العراقية خلال المرحلة الأولى أحدثت تغييرا واضحا في كافة مجالات العمليات النقلية الجوية على مستوى العراق في كافة الرحلات الدولية والمحلية تمثلت بقدرة الخطوط الجوية العراقية على إتمام الرحلات الجوية البالغة3112 عام 1953 وقد بلغ مجموع المسافرين القادمين والمغادرين نحو34287 مسافرا إضافة الى ان الشركة بأسطولها الجوي كانت قادرة على شحن البضائع بمقدار174703 طن والبريد بمجموع 46427 اما في عام 1955 تمثلت قدرة الخطوط الجوية عل إتمام الرحلات الجوية البالغة 3486 وبلغ مجموع المسافرين القادمين والمغادرين45854 مسافراً وقدرة الشركة بأسطولها الجوي على شحن الضائع بمقدار 260661 طن والبريد بمجموع 31295 اما في عام 1960 فقد بلغ إتمام الرحلات الجوية 4299 وبلغ مجموع المسافرين القادمين والمغادرين نحو88109 وقدرة الشركة على شحن الضائع بمقدار1327520 طن والبريد بمجموع 84650طن

جدول (1) العمليات النقلية لشركة الخطوط الجوية العراقية للمدة1953-1960

السنة	الرحلات القادمة (رحلة)	الرحلات المغادرة (رحلة)	المسافرون المغادرون (مسافر)	المسافرون القادمون (مسافر)	المسافرون المارون (مسافر)	البريد الوارد (طن)	البريد الصادر (طن)	كميات الشحن المصدرة (طن)	كميات الشحن المستوردة (طن)
1953	1556	1556	17158	17129	0	14895	31532	19982	154775
1954	1688	1688	23226	24312	3878	26481	36186	200237	274536
1955	1743	1743	23896	21958	3843	12993	18302	148458	112203
1956	1117	1116	33854	35770	0	28510	22451	189479	199316
1960	2154	2154	45212	42897	12410	46200	38450	585340	742180
المجموع	8258	8257	143346	142066	20131	129079	146921	1143496	1483010

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد، وزارة التخطيط ، المجموعة الاحصائية السنوية للأعوام (1953-1960).

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

أ- المرحلة الثانية: 1960-2000

تعد هذه المرحلة بمثابة مرحلة التطوروالنمو في البنية التحتية واللوجستية لشركة الخطوط الجوية العراقية وبناء عليه سعت الشركة الى تعزيز كافة جوانب البنى التحتية واللوجستية لتشغيلها في مجال النقل الجوي أبرزها زيادة كفاءة كوادرها الفنية والادارية وتطور قدرات اسطولها حيث تم تعزيز الأسطول الجوي العراقي بأحدث الطائرات من طراز (BOEING)، فضلاً عن الطائرات العملاقة (JUMBO 747)؛ وبهذا أصبح الأسطول الجوي العراقي في تلك الفترة يتألف من ثلاث طائرات من نوع (TRIDENT) وثلاث طائرات (BOEING 737) بسعة 185 مقعداً، وثلاث طائرات من نوع (BOEING 747) بسعة 116 مقعداً، فضلاً عن طائرتين من نوع (BOEING 747) بسعة 430 مقعداً، ليبلغ مجموع أسطولها الجوي آنذاك إحدى عشرة طائرة(البكري، 1985، ص 38). تمكنت الخطوط الجوية العراقية في عام 1968 بتسيير طائرتين في مطار بغداد بمعدل يومي الى مطار البصرة بدلاً من طائرة واحدة. وطائرة الى مطار الموصل بمعدل يومي بدلاً من سفرتين في الأسبوع ووصول خدمات النقل الجوي الى المناطق السياحية الشمالية (غالب،1987 ،ص632). نستنتج مما سبق ان الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية شهدت تطوراً كمياً ونوعياً في اسطولها الجوي فمنذ التأسيس في عام 1945، بدأت الشركة بعمليات تشغيلية محدودة عبر (5) طائرات من طراز De Havilland، ومع حلول عام 1953 ونتيجة للطلب تم تحديث الأسطول بشراء (4) طائرات طراز(فايكاونت) وحتى عام 1960 وصل إجمالي اعداد الطائرات الى (9) ومع نهاية عام 1969 بلغ حجم الاسطول (14) طائرة وقد شهدت الخطوط الجوية العراقية في بداية السبعينيات مرحلة جديدة من التطور والنمو، أذ شرعت الشركة بالتوجه نحو اقتناء طائرات نفاثة حديثة لتعزيز قدراتها التشغيلية وربط العراق بعدد أكبر من العواصم عملت الشركة خلال تلك المدة، مما أسهم في رفع مستوى كفاءة الشركة التشغيلية (Wikipedia. n. d). فقد تم تعزيز الأسطول الجوي بإضافة ثلاث طائرات نفاثة بعيدة المدى من طراز بوينغ 707 التي يمكن استخدامها في نقل المسافرين أو الشحن الجوي، فضلاً عن طائرات حديثة من طراز بوينغ 727 ذات المحركات الثلاثة لخدمة الخطوط الإقليمية، وطائرتين من طراز بوينغ 747-2000 بعيدة المدى (حسين ،1978، ص44).

وبناء على معطيات الجدول (2) يتضح أن إمكانات شركة الخطوط الجوية العراقية خلال المرحلة الثانية شهدت تبايناً ونمواً في كافة مجالات العمليات النقلية الجوية على مستوى العراق في كافة الرحلات الدولية والمحلية ففي عام 1965 تمثلت قدرة الخطوط الجوية العراقية على إتمام الرحلات الجوية البالغة 3376 رحلة. وقد بلغ مجموع المسافرين القادمين والمغادرين نحو 507800 مسافر، فضلاً عن أن الشركة كانت قادرة على شحن البضائع بمقدار553,224 طن، والبريد بمجموع93607 كغم أما في عام 1975 شهدت هذه السنة قفزة نوعية كبيرة تمثلت قدرة شركة الخطوط الجوية على إتمام الرحلات الجوية البالغة15764 رحلة. وبلغ مجموع المسافرين القادمين والمغادرين نحو 793343 مسافر كما ارتفعت قدرة الشركة ومساهمتها في شحن البضائع لتصل إلى 3034357طن، والبريد بمجموع 1,030,029 كغم بينما في عام 1990تمثلت القدرة التشغيلية في اتمام 10394 رحلة جوية وبلغ مجموع المسافرين القادمين

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

والمغادرين نحو1132302 مسافر، في حين بلغت قدرة الشركة على شحن البضائع في هذه الفترة 129969 طن، والبريد بمجموع 143,076 كغم.

جدول (2) العمليات النقلية لشركة الخطوط الجوية العراقية للفترة 1965-1990

السنة	الرحلات القادمة (رحلة)	الرحلات المغادرة (رحلة)	المسافرون المغادرون (مسافر)	المسافرون القادمون (مسافر)	المسافرون المارون (مسافر)	البريد الوارد (كغم)	البريد الصادر (كغم)	كميات الشحن المصدرة (طن)	كميات الشحن المستوردة (طن)
1965	1689	1687	462201	45599	6223	49031	44576	247005	306219
1970	2261	2265	111841	110172	8071	43154	63859	367213	545325
1975	7841	7923	402903	390440	-	624227	405802	1037226	1997131
1980	3427	3429	338042	332707	-	68278	191565	4740	10415
1990	5197	5197	647182	485120	-	47738	95338	5398	124571
المجموع	20.415	20.501	1.960.169	1.364.038	14.294	827.389	799.140	1.661.140	2.980.661

المصدر: - من عمل الباحثة بالاعتماد على جمهورية العراق، وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، تقرير النقل الجوي، للأعوام 1990-1980-1975-1970-1965

أ- المرحلة الثالثة: -2001-2024

بقيت شركة الخطوط الجوية العراقية في بداية الالفية الثالثة مملوكة للدولة العراقية الخاضعة للعقوبات بموجب قرارات مجلس الأمن اذ تم رفع العقوبات بقرار مجلس الأمن رقم 1483 في أيار 2003 مما دفع الشركة الى الإعلان عن نيتها عام 2003 استئناف رحلاتها الجوية الدولية بعد أكثر من 13 سنة من الانقطاع. أوضحت الجوية العراقية بدأت بإعداد خطط لإعادة بناء شبكتها الجوية وعودة نشاطها التدريجي (وزارة النقل ،2015). وفي عام 2006، أصبحت الشركة تمتلك سبع طائرات من طراز BOEING (747، 170، 772، 737) وسيرت أول رحلة تجارية داخلية من بغداد إلى البصرة في حين حصلت شركة الخطوط الجوية العراقية في عام2007 على شهادة المستثمر الجوي المؤقتة (AOC) من سلطة الطيران المدني العراقي وفي العام نفسه وصل العدد الإجمالي للرحلات الجوية إلى 5410 رحلة، موزعة بين 3494 رحلة دولية و1916 رحلة داخلية(فرج، ص63) وقد استطاعت شركة الخطوط الجوية العراقية الحصول على شهادة المستثمر الجوي (A.O.C) في عام 2008، فضلاً عن افتتاح مكاتب جديدة وفي آذار عام 2009 بدأت الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية بتسيير أولى رحلاتها إلى السويد، اذ انطلقت الرحلة من بغداد – أثينا – ستوكهولم باستخدام طائرة من طراز بوينغ 737 مستأجرة من شركة سيغل للطيران وفي نهاية عام 2009، عندما بدأت الشركة بتحديث أسطولها الجوي، إذ استلمت طائرات إيرباص A320-200 مستأجرة من الطيران الأردني، تلتها طائرتان من طراز بوينغ 737، كما استأجرت طائرة من طراز بوينغ 707 من الطيران الطاجيكي(الأمارة، ص63). يتضح أن إمكانات شركة الخطوط الجوية العراقية خلال عام 2010 شهدت نشاطاً تشغيلياً واقتصادياً تمثل عام 2010 تمثلت قدرة الخطوط الجوية العراقية عبر أسطولها الجوي المكون من (15) طائرة اذ بلغ عدد الرحلات الدولية 7453 رحلة بينما بلغ عدد الرحلات المحلية 7453 رحلة أيضاً وقد اعتمدت الشركة في تنفيذ هذه العمليات على ملاكات وقوى عاملة بلغ عددها 3061 موظفاً وحققت الشركة إيرادات إجمالية بلغت (723,761.1) مليون دينار، اذ استأنفت الخطوط الجوية العراقية رحلاتها إلى لندن عبر مطار غاتويك (Gatwick) مرورًا بمدينة مالمو في السويد وفي عام 2012 استلمت الشركة طائرات اذ بلغ

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

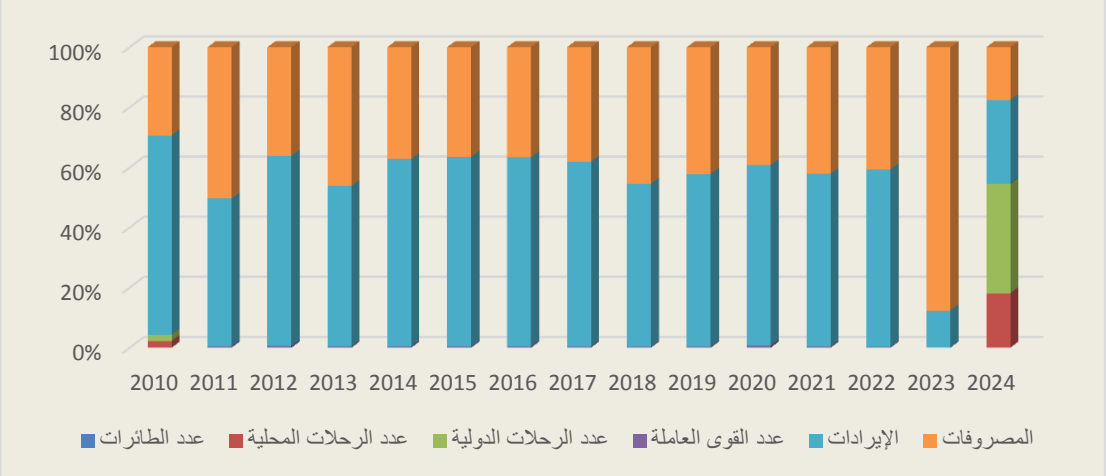
اسطول الشركة نحو 17 طائرة عام 2012 وحيث بلغت عدد الرحلات الدولية المنفذة في هذا العام 18022 رحلة، بينما سجلت الرحلات المحلية 14188 رحلة. وقد اعتمدت الشركة في إدارة هذه العمليات على ملاكات وقوى عاملة بلغ عددها 3075 موظفاً. وحققت الشركة إيرادات إجمالية بلغت313,094.2 مليون دينار (وزارة النقل،2015. 2010). فقد توسعت أطوال شبكة الخطوط الجوية وعدد المدن المخدومة، اذ بلغت أطول شبكة للخطوط الجوية العراقية خلال عام 2012 ما مجموعة 48,920 كم دوليًا و912 كم داخليًا، بزيادة حوالي 82 كم مقارنة بعام 2004، مما أدى إلى زيادة ساعات الطيران من 649 ساعة عام 2004 إلى 48,920 ساعة عام 2012(الأمارة، ص65). وفي العام نفسه بلغ عدد الطائرات العاملة ضمن أسطول الشركة 25 طائرة بحلول عام 2014 سجلت عدد الرحلات الدولية53194 رحلة، بينما بلغت الرحلات المحلية 19977 رحلة، وبذلك فقد اعتمدت الشركة في إدارة عملياتها على ملاكات وقوى عاملة بلغ عددها (3,036) موظفاً فقد سجلت الشركة إيرادات بلغت 467695.7 مليون دينار وبلغت المصروفات في هذا ا125,191.32مليون دينار. وقد تأثرت العمليات النقلية لشركة الخطوط الجوية العراقية 2014 بسبب اجتياح تنظيم داعش لثلث مساحة العراق مما أدى الى إطلاق سلسلة من المحادثات مع الاتحاد العالمي للنقل الجوي والمنظمة الدولية للطيران لإقناع سلطات الطيران الدولي في عام 2017 بإعادة تشغيل الرحلات فوق الأجواء العراقية وأسفرت هذه الجهود عن موافقة بعض الخطوط الجوية العربية والأجنبية على استئناف رحلاتها عبر الأجواء العراقية (شاكر، 2019، ص 17-28). وبناء على الجدول (3) ففي عام 2018 تمثلت قدرة الخطوط الجوية العراقية من خلال أسطولها الجوي المكون من (32) طائرة على إتمام العمليات النقلية الجوية. حيث سجلت الشركة تنفيذ 29,076 رحلة دولية، بينما بلغت الرحلات المحلية المنفذة 21040 رحلة. وبلغ عدد ملاكات وقوى عاملة بلغ عددها3,137 موظفاً. في حين حققت الشركة إيرادات بلغت 518047 مليون دينار، في حين بلغت المصروفات الكلية لهذا العام 434805 مليون دينار اما في عام 2020 تمثلت القدرة التشغيلية للشركة في هذا العام نحو (32) طائرة، إلا أن عدد الرحلات الجوية المنفذة انخفض ليصل إلى 8291 رحلة دولية و3694 رحلة محلية فقط وشهدت انخفاض في الجانب المالي، حيث تراجعت الإيرادات الإجمالية لتصل إلى 201825مليون دينار والمصروفات المسجلة لتصل إلى 131886 مليون دينار. أن أقل الخسائر كانت على شركة الملاحة الجوية لاستمرارها بالعمل في حين كانت أعلى الخسائر على شركات الطيران بسبب ارتفاع تكاليف التشغيل، وعلى المطارات نتيجة تراجع عدد الرحلات والمسافرين (الجبوري، ص9). اما عام 2024 فقد حققت الخطوط الجوية العراقية قفزة قياسية في أدائها المالي، إذ بلغت الإيرادات الإجمالية المتحققة 724096 مليون دينار وبلغت المصروفات لهذا العام 458311 مليون دينار وبلغ اسطول الشركة (40) طائرة معتمداً على ملاكات وقوى عاملة بلغ عددها 3950موظفاً حيث بلغت الرحلات الدولية المنفذة 94681.2 رحلة بينما سجلت الرحلات المحلية 47412.6 رحلة.

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

جدول (3)
اعداد الطائرات والخصائص التشغيلية والاقتصادية لشركة العامة للخطوط الجوية العراقية

السنة	عدد الطائرات	عدد الرحلات المحلية	عدد الرحلات الدولية	عدد القوى العاملة	الإيرادات مليون دينار	المصروفات مليون دينار
2010	15	7453	7453		223561	99076
2011	15	14.188	18.022	3061	303814	311409
2012	17	19.977	53.194	3075	319672	182796
2013	17	21.530	69.642	3036	363666	314809
2014	25	17.768	40.374	3106	462595	275475
2015	35	14.188	18.022	3053	518853	300014
2016	31	10.058	10.392	3070	466983	271460
2017	32	8.675	11.563	3128	588007	364307
2018	32	21.040	29.076	3137	518047	434805
2019	32	17.015	34.742	3110	566017	415249
2020	32	5.752	5.398	2758	201825	131886
2021	32	10.107	10.269	2679	290593	213089
2022	32	15.812	13.000	2290	474291	327405
2023	40	17.015	13.752	4.071	682753	4813201
2024	40	474126	946812	3950	724096	458311

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على جمهورية العراق، وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، تقرير النقل الجوي للأعوام 2014-2015-2016-2017-2018-2019-2020-2022-2023_2024



شكل (1) الخصائص التشغيلية والاقتصادية لشركة الخطوط الجوية العراقية

المصدر: جدول (3)

وخلال عامي 2023-2024، حققت الشركة زيادة ملحوظة في الإيرادات اذ بلغت نحو 91 مليون دولار خلال الأشهر الخمسة الأولى من عام 2024 بزيادة حوالى 89٪ مقارنة بنفس

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

الفترة من العام السابق وقد تمّ تنفيذ برنامج لإعادة دخول طائرات كانت خارج الخدمة التشغيل اذ شهد عام 2023 تحولاً نوعياً في شبكة الملاحة الجوية العراقية من خلال إدراج مطار كركوك الدولي رسمياً ضمن المطارات العاملة في العراق. ومن المؤمل أن يؤدي افتتاح مطار الموصل إلى إحداث قفزة كبيرة في عدد الرحلات المحلية والدولية للشركة مما يعزز من دور الناقل الوطني في دعم عجلة الاقتصاد وإعادة الاستقرار للمناطق المحررة(وزارة النقل،2024).

ثالثاً: تحليل مكاني لحركة النقل الجوي لشركة الخطوط الجوية العراقية

أن الكشف عن أداء شركة الخطوط الجوية العراقية بوصفها الناقل الجوي الوطني، وعلاقاتها المكانية بنشاط المطارات في توليد الرحلات الجوية لنقل المسافرين سواء على المستويين المحلي والدولي في العراق، فلا يقتصر الامر على دراسة الخصائص الاجمالية لتشغيل شركة الخطوط الجوية العراقية فحسب بل لابد من تحليل أدائها في حركة النقل الجوي حسب اتجاهاتها المحلية في ادائها بالعمليات النقلية الجوية.

أ- الوزن النسبي لأداء شركة الخطوط الجوية العراقية في النقل الجوي المحلي

يعد قطاع النقل الجوي العصب الرئيسي للتنمية الاقتصادية في أي دولة ويعتمد تطور وتوسع أي قطاع اقتصادي أو اجتماعي على مدى تجاوب قطاع النقل مع متطلبات التنمية لأنه المسؤول عن عمليات الانتقال بين الأقاليم المختلفة، وأن النقل الجوي أحد أنماط النقل وأكثر وسائل النقل استخداما(عبد القادر، 2006، ص 36) لدوره في الربط المكاني فالنقل الجوي يعد من أحدث أنظمة النقل واكفأها في عملية التدفق والحركة في بيئات توطنه ابتداء من المطارات ومسارات شبكاته الجوية المعتمدة من قبل شركات الطيران في انجاز رحلات طائرات أساطيلها القادرة على التغلب على عقبة المسافة وتحقيق أقصى درجات المنفعة المكانية والزمنية بمنظور اقتصاديات المكان عبر تغطية وفورات الزمن المكتسب لنظام النقل الجوي نتيجة للإمكانيات التشغيلية لشركات الطيران(الحيالي ص342) اذ أصبحت العمليات النقلية الجوية تمثل عنصر أساسيًا في الهيكل الاقتصادي والجغرافي لأي دولة ،حيث توفر الوسيلة السريعة لنقل الركاب والبضائع داخل الدول وتعزيز الروابط بين المدن مما يعد مؤشرًا مهماً على كفاءة شركات الطيران الوطنية في تلبية الطلب المحلي على الصعيد العالمي (: ICAO , pp. 8-11)

1/ تطور العمليات النقلية المحلية لشركة الخطوط الجوية العراقية

أن أداء شركات الطيران يتجسد في طبيعة العمليات النقلية للمطارات ومع امكانيات شركات الطيران لتحقيق أعلى مستوى للحركة بهدف الوصول إلى أكبر عدد ممكن من المدن في الإقليم الجغرافي، لأهمية الحركة الجوية في دعم الاقتصاديات النقل الجوي (غالب، ص 626.) وتعد عملية نقل المسافرين النشاط الرئيسي لشركة الخطوط الجوية العراقية بدأت الشركة في 30 أيار 2003 باتخاذ الإجراءات اللازمة لاستئناف نشاطها لتبدأ فعليا بتنفيذ رحلاتها اعتبارًا من آب 2005 يتضح من الجدول (4) ان الحركة الداخلية لشركة الخطوط الجوية العراقية شهدت عام 2005 مرحلة الانطلاق الفعلية، حيث بلغ عدد الرحلات 409 رحلة اعتمدت في نقل نحو 40365 وقد شهد العراق تطوير امكانياته في مجال النقل الجوي بعد انشاء وتشغيل كل من مطار أربيل الدولي ومطار السليمانية الدولي إضافة الى مطار بغداد والبصرة الدوليين مما اسهم في احداث تغيير كبير بالعمليات النقلية التي بلغت رحلاتها المحلية نحو 3124 رحلة بمعدل تغيير 282%، اعتمدت بنقل نحو74695 مسافر بمعدل تغيير 85% اما في عام 2009 ظهور

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

مطار النجف، اذ بلغت رحلاتها المحلية نحو16128رحلة بمعدل تغيير بلغ 52% واعتمدت في نقل نحو 169597 مسافر بمعدل تغيير 49% وبالتزامن مع ظهور شركات طيران خاصة في العراق استطاعت شركة الخطوط الجوية العراقية بسبب امتلاكها أسطولاً أكبر وخبرة تشغيلية مما جعلها تحتفظ بالحصة الأهم في النقل الداخلي إذ يصعب على الشركات الخاصة منافستها محلياً (جمهورية العراق، 2024) اذ بلغت عدد الرحلات الجوية المحلية نحو 41688 رحلة جوية بمعدل تغيير سنوي 194% لنقل المسافرين البالغ عددهم 3459538 مسافر محلياً بمعدل تغيير سنوي 226% عام 2016 حيث أصبح النقل الجوي وسيلة أكثر أمناً واضح عام 2019 في تطور اعداد الرحلات المحلية البالغة نحو34742 رحلة بتغيير سنوي بلغ 65% نفذت الرحلات المحلية نقل نحو 3086829 مسافر بتغيير نسبي 89%بينما سجل عام 2020 اذ انخفاض اعداد الرحلات المحلية البالغة نحو5752 رحلة بتغيير سنوي -83% لنقل المسافرين البالغ عددهم 329589 مسافرا بمعدل تغيير نسبي -89% وذلك، وذلك بسبب جائحة ، في حين بدأت مؤشرات التعافي بالظهور عام 2021 اذ ارتفعت عدد الرحلات المحلية 10107 رحلة بمعدل تغيير سنوي 76% لنقل المسافرين البالغ عددهم 617429 مسافر بمعدل تغيير نسبي 87% اما عام 2022 فبلغ عدد الرحلات المحلية 6589 رحلة جوية بمعدل تغيير سنوي -35% لنقل المسافرين البالغ 268701 مسافر بمعدل تغيير نسبي 56%- ونظراً لزيادة الطلب على النقل الداخلي بدأت حركة النقل الجوي بالتعافي التدريجي عام 2024 بعد تشغيل مطار كركوك الدولي عام 2023 فقد بلغ اجمالي المسافرين 841302 عبر 10968 رحلة مما يفصح عن الأداء التشغيلي لشركة الخطوط الجوية العراقية بنسبة 91.7% لكافة الرحلات المحلية وبنسبة 97.2% لنقل المسافرين جواً بين مطارات العراق في عام 2024.

جدول (4)

تطور العمليات النقلية الجوية المحلية لشركة الخطوط الجوية العراقية للمدة 2005-2024

الرحلات(رحلة)				المسافرين (مسافر)			
السنة	القادمة	المغادرة	اجمالي الرحلات	التغيير السنوي للرحلات %	القادمون	المغادرون	اجمالي المسافرين	التغيير السنوي للمسافرين %
2005	409	409	818		20032	20333	40365	
2006	1562	1562	3124	282	37222	37473	74695	85
2007	3194	3194	6388	104	57010	57527	114537	53
2008	5312	5312	10624	66	57764	56306	114070	0.4-
2009	8065	8063	16128	52	84575	85022	169597	49
2010	10345	10386	20731	29	26448	30821	57269	-66
2011	11588	11623	23211	12	41232	51373	92605	62
2012	16817	16838	33655	45	52143	183286	235429	154
2013	18366	18442	36808	9	75231	64010	139241	-41
2014	8905	8863	17768	-52	626053	670490	1296543	831
2015	7173	7015	14188	-20	479882	580933	1060815	-18
2016	20727	20961	41688	194	1930416	1529122	3459538	226
2017	10777	10753	21530	-48	818157	826089	1644246	-52

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

-1	1632542	821446	811096	-2	21040	10505	10535	2018
89	3086829	1585433	1501396	65	34742	17448	17294	2019
-89	329589	165033	164556	-83	5752	2872	2880	2020
87	617429	308765	308664	76	10107	5056	5051	2021
-56	268701	135010	133691	-35	6589	3358	3231	2022
221	861439	430439	431000	158	17015	8491	8524	2023
-2	841302	421396	419906	-36	10968	5490	5478	2024

المصدر: اعتمدت الباحثة على: جمهورية العراق، وزارة التخطيط مديرية إحصاء النقل والاتصالات النقل الجوي، للأعوام من 2005-2023، من صفحات متعددة. جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية، قسم الخطيط والمتابعة، بيانات غير منشورة 2024.

2/ التباين المكاني للعمليات النقلية الجوية المحلية لشركة الخطوط الجوية العراقية

انطلاقاً من أن الخطوط الجوية العراقية تمثل الناقل الوطني في العراق المسؤولة عن تشغيل كافة العمليات النقلية الجوية ضمن الامتداد الجوي الإقليمي للعراق باعتماد مطاراته الستة الرئيسية كعقد بداية او نهاية للرحلات الجوية وبنسبة تجاوزت 90% في إتمام كافة العمليات النقلية الجوية نتيجة لأداء شركة الخطوط الجوية العراقية من مجموع الرحلات التي نفذتها الشركة 10,968 رحلة منها 5,478 رحلة قادمة و5,490 رحلة مغادرة، ومجموع المسافرين 841,302 مسافراً بواقع 419,906 مسافر قادم و421,396 مسافرا مغادر عام 2024 وعند مقارنتها بإجمالي العمليات الجوية المحلية لجميع شركات الطيران العاملة في المطارات العراقية والبالغة 11,962 رحلة و866,022 مسافراً، اي أن شركة الخطوط الجوية العراقية استحوذت على نحو97.2% من إجمالي المسافرين 91.7% من إجمالي الرحلات المحلية، مما يؤكد هيمنة الشركة على كافة العمليات النقلية الجوية محلياً جدول(5). احتل مطار بغداد الدولي المرتبة الأولى من لعمليات شركة الخطوط الجوية العراقية إذ بلغت عدد الرحلات للشركة 4046 رحلة منها 2023 رحلة قادمة و2,023 رحلة مغادرة، وبلغ عدد المسافرين المنقولين جواً نحو 324,798 مسافراً بواقع 159,011 مسافر قادم و165,787 مسافر مغادر وبالتالي فأن أداء شركة الخطوط الجوية العراقية في إتمام العمليات النقلية على مستوى مطار بغداد شكلت نسبته 89.3% للرحلات المحلية ونسبة 96.1 لأعداد المسافرين محلياً عام 2024 . بينما جاء مطار أربيل الدولي في المرتبة الثانية ضمن اداء شركة الخطوط الجوية العراقية في العمليات النقلية بأهمية نسبية بلغت نحو 88.8% للرحلات ونسبة 96.5% لحركة المسافرين، إذ بلغ عدد الرحلات 3055 رحلة منها 1530 رحلة قادمة و1525 رحلة مغادرة، بينما بلغ عدد المسافرين 270050 مسافراً بواقع 137979 قادم و132071 مغادر ويعكس ذلك الأهمية الاقتصادية والسياحية لموقع مطار أربيل في اقليم كردستان. ولابد من الإشارة الى أهمية شركة الخطوط الجوية العراقية في إتمام العمليات النقلية الجوية المحلية بين مطار البصرة والمطارات الأخرى وبنسبة 97.7% للرحلات المحلية ونحو 99.2% لأعداد المسافرين جواً بأداء سجل 2479 رحلة بواقع 1233 رحلة قادمة و1246 رحلة مغادرة، بينما بلغ عدد المسافرين 177645 مسافراً منهم 87976 قادم و89669 مغادر.

اما مطار السليمانية الدولي ذو الموقع الجغرافي في اقصى الأجزاء الشمالية الشرقية فقد تفردت الخطوط الجوية العراقية بإتمام اغلب الرحلات المحلية بأداء نقلي للرحلات الجوية لنقل

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

المسافرين بنسبة 99% حيث بلغت عدد الرحلات التي نفذتها الشركة 1070 رحلة منها 524 رحلة قادمة و546 رحلة مغادرة وبلغ مجموع المسافرين 65876 مسافراً بواقع 33809 قادمين و32067 مغادرين. في حين سجل مطار النجف الدولي 135 رحلة للخطوط الجوية العراقية بواقع 70 رحلة قادمة و65 رحلة مغادرة بينما بلغ عدد المسافرين 2604 مسافرين منهم 1101 قادم و1503 مغادر بأداء متوسط لشركة الخطوط الجوية العراقية بنسبة 70.3% لنقل المسافرين محلياً استحوذت على نحو 91.6 % من الرحلات الجوية على العكس تماماً بالنسبة لأداء الشركة في مطار كركوك الدولي نفذت الخطوط الجوية العراقية 183 رحلة بواقع 98 رحلة قادمة و85 رحلة مغادرة، وبلغ عدد المسافرين 329 مسافراً بواقع 30 قادم و299 مغادر بنسبة 100% عام 2024، نتيجة عدم وجود تشغيل فعلي لشركات طيران محلية أخرى في المطار.

جدول (5) الأهمية النسبية لأداء شركة الخطوط الجوية العراقية حسب المطارات العراقية لعمليات النقل الجوي محلياً على مستوى المطارات في العراق عام 2024

المطارات	اجمالي الحركة المحلية لشركات الطيران وشركة الخطوط الجوية العراقية				الحركة المحلية لشركة الخطوط الجوية العراقية				الأهمية النسبية لأداء شركة الخطوط الجوية العراقية%	
	الرحلات(رحلة)		المسافرين(مسافر)		الرحلات (رحلة)		المسافرين(مسافر)		الأهمية النسبية للرحلات	الأهمية النسبية للمسافرين
	القادمة	المغادرة	القادمون	المغادرون	القادمة	المغادرة	القادمون	المغادرون		
بغداد	2265	2267	165274	172603	2023	2023	159011	165787	89.3	96.1
البصرة	1263	1274	88715	90380	1233	1246	87976	89669	97.7	99.2
اربيل	1726	1716	143658	136155	1530	1525	137979	132071	88.8	96.5
النجف	97	95	1101	1742	70	65	1101	1503	70.3	91.6
السليمانية	528	548	33955	32110	524	546	33809	32067	99.4	99.7
كركوك	98	85	30	299	98	85	30	299	100	100
المجموع	5977	5985	432733	433289	5478	5490	419906	421396	91.7	97.2

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية، قسم الخطيط، بيانات غير منشورة 2024 جمهورية العراق، سلطة الطيران المدني العراقي، اقتصاديات النقل الجوي، بيانات حركة النقل الجوي عام 2024، بيانات غير منشورة.

أ- الوزن النسبي لأداء شركة الخطوط الجوية العراقية في النقل الجوي الدولي

يعد النقل الجوي الدولي أحد اهم أوجهه العمليات النقلية لشركات الطيران التي بإمكانها الكشف عن إمكانيات الشركات ومدى قدرتها في نقل المسافرين والبضائع. وقد شهد قطاع النقل الجوي الدولي نموا ملحوظا في العقود الأخيرة نتيجة للتطور الكبير في صناعة الطائرات وتوسع شبكات شركات الطيران وزيادة الطلب على النقل الجوي وتشير الإحصائيات الى أن عدد المسافرين الذين تم نقلهم عبر الرحلات الجوية المجدولة على مستوى العالم بلغ حوالي 45 مليار مسافر باعتماد نحو 383 مليون رحلة جوية مما يعكس أهمية النقل الجوي في تعزيز الحركة الدولية والاقتصاد العالمي(lCAO,2024).

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

1/ تطور العمليات النقلية الجوية الدولية لشركة الخطوط الجوية العراقية

لقد استطاع العراق ان يحقق نمو واسع في حركة النقل الجوي المنتظم للرحلات الدولية لعمليات نقل للمسافرين بناء على الإمكانيات المتاحة من المطارات وقدرات الناقل الجوي الوطني ولتحديد ملامح التطور في العمليات النقلية الجوية الدولية لشركة الخطوط الجوية العراقية خلال الربع الأول من القرن الحادي والعشرين يتضح من الجدول (6) أن الحركة الدولية خلال المدة 2005–2024 شهدت نوع من التطور بأداء الشركة عبر الرحلات الدولية لنقل المسافرين بعد عام 2003 بعد مدة قصيرة من التركيز على الرحلات الداخلية، أي ان عام 2005 مثل مرحلة الانطلاقة الجديدة للنقل الدولي للعراق عبر القدرات التشغيلية لشركة الخطوط الجوية العراقية، إذ بلغ عدد الرحلات الدولية 1618 رحلة، وبلغ عدد المسافرين 132834الف مسافر فيما لم تسجل حركة شحن دولية بسبب أن الشركة كانت في طور إعادة البناء(جاسم، ص469)

حتى استطاعت شركة الخطوط الجوية العراقية منذ عام 2006 تحقيق عدد من الرحلات إلى 6250 رحلة بمعدل تغيير سنوي 286% اعتمدت لنقل المسافرين دولياً 157998 مسافر بمعدل تغيير سنوي 19%مما أدى الى التحسن في الوزن النسبي للشركة، بينما شهد عام 2009 ارتفاع في عدد الرحلات إلى 16128 رحلة وبمعدل تغيير بلغ نحو 153%، وبلغ عدد المسافرين 366493 مسافر مما يدل على توسع نشاط الشركة الدولي اذ بلغت حصة شركة الخطوط الجوية العراقية لإجمالي حركة النقل الدولية نحو 25-30 %من اجمالي حركة النقل الجوي الدولي في العراق ونظراً الى ارتفاع المستوى المعاشي والرخاء الاقتصادي الذي شهده العراق بعد التحسن الذي شهده قطاع النفط وارتفاع أسعاره بحدود 100 دولار إضافة الى تزايد اعداد المطارات في العراق وتحسن مستويات تشغيلها للرحلات الدولية بعد فتح خطوطها الجوية اذ تصل حركة المسافرين الدولية 35-40% (فليح، ص19) إذ بلغ عدد الرحلات 26366 رحلة، وارتفع عدد المسافرين 135429مسافرا بمعدل تغيير سنوي 33% و 46.2% على التوالي لعام 2012 على مستوى الرحلات الدولية اما عام 2016 فقد بلغت عدد الرحلات 41688 رحلة لنقل المسافرين البالغ عددهم 3459954 مسافرا بمعدل تغيير سنوي 95.80.

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

جدول (6)

تطور العمليات النقلية الجوية الدولية لشركة الخطوط الجوية العراقية للمدة 2005-2024

الرحلات (رحلة)				المسافرين(مسافر)				
السنة	القادمة	المغادرة	اجمالي الرحلات	التغيير السنوي للرحلات%	القادمون	المغادرون	اجمالي المسافرين	التغيير السنوي للمسافرين%
2005	809	809	1618		61936	70898	132834	
2006	3125	3125	6250	286	12675	145323	157998	19
2007	3075	3075	6150	-2	109314	116719	226033	43.06
2008	3184	3184	6368	4	197119	188673	385792	70.68
2009	8065	8063	16128	153	181036	185457	366493	-5.00
2010	3221	7453	10674	-34	26448	30821	57269	-84.37
2011	9912	9912	19824	86	41232	51374	92606	61.70
2012	13183	13183	26366	33	52143	83286	135429	46.24
2013	17533	17533	35066	33	2381609	1775468	4157077	296.56
2014	20114	20260	40374	15	2407828	2503950	4911778	18.15
2015	8993	9029	18022	-55	884558	882504	1767062	-64.02
2016	20727	20961	41688	131	1930416	1529538	3459954	95.80
2017	34728	34914	69642	67	4754731	4842962	9597693	177.39
2018	10295	10301	20596	-70	1182141	1153337	2335478	-75.67
2019	17294	17448	34742	69	1501396	1585433	3086829	32.17
2020	2717	2681	5398	-84	237279	219164	456443	-85.21
2021	5077	5192	10269	90	408089	410736	818825	79.39
2022	6497	6503	13000	27	586175	710953	1297128	58.41
2023	6667	7085	13752	6	850530	842460	1692990	30.52
2024	9429	9355	18784	37	1058444	1060504	2118948	25.16

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على جمهورية العراق، وزارة التخطيط مديرية إحصاء النقل والاتصالات النقل الجوي، للأعوام من 2005-2023، من صفحات متعددة.

جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية، قسم التخطيط، بيانات غير منشورة 2024.

اذ بلغ حصة العراقية نحو 42% عام 2019 التي بلغت اعداد الرحلات الجوية الدولية الى 34742 رحلة بمعدل تغيير سنوي 69% لنقل المسافرين بمقدار 3086829 مسافرا بمعدل تغيير سنوي بنسبة 32.1% قبل عام 2020 الذي شهد انخفاض عدد الرحلات إلى 5398 رحلة لنقل المسافرين البالغ عددهم 456443 مسافر بمعدل تغيير سنوي85.21-%، اما عام 2024 بلغت عدد الرحلات الجوية الدولية18784 رحلة لنقل المسافرين البالغ عددهم 2118948 مسافر بمعدل تغيير سنوي 25.16% مما يدل على استعادة شركة الخطوط الجوية مكانتها *في النقل* الجوي الدولي.

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

2/ التباين المكاني للعمليات النقلية الجوية الدولية لشركة الخطوط الجوية العراقية

لقد استطاع العراق ان يحقق تقدم واضح في مجال صناعة النقل الجوي وخاصة في الرحلات الجوية الدولية المنتظمة وذلك بعد تحسن القدرات التشغيلية للمطارات العراقية الدولية الستة التي استطاعت استقطاب العديد من شركات الطيران الأجنبية والعربية لإتمام العمليات النقلية فقد استطاعت ان تحقق الشركة أداء نسبي في إتمام عملياتها النقلية الجوية الدولية لكافة مطارات العراق بنسبة بلغت 25.3% على مستوى تشغيل الرحلات التجارية الدولية جاءت بنسبة أداء تشغيلي بنحو 23.4% من اجمالي اعداد المسافرين على متن الرحلات الدولية لكافة شركات الطيران العاملة في المطارات العراقية. وتشير معطيات الجدول (7) الى تباين أداء شركة الخطوط الجوية العراقية في إتمام الرحلات الدولية ونقل المسافرين بحسب المطارات اذ جاء مطار كركوك بأعلى نسبة أداء لشركة الخطوط الجوية العراقية بنسبة80.2% للرحلات الجوية و87.2% لأعداد المسافرين على مستوى الرحلات الدولية من اجمالي أداء كافة شركات الطيران العاملة بالمطار. اما مطار البصرة الدولي فقد جاء بالمرتبة الثانية للرحلات الدولية سجل 1861 رحلة بنسبة 37.6% من إجمالي الرحلات الدولية للشركة كافة، وبلغ مجموع المسافرين 187465 مسافرا وبأهمية نسبية بلغت36.6% اما مطار بغداد الدولي الذي جاء في المرتبة الثالثة بلغت عدد الرحلات 9744 رحلة بنسبة 35.2%من إجمالي رحلات الشركة الدولية، في حين بلغ عدد المسافرين 1158328 مسافرا بنسبة 33.5% من إجمالي المسافرين الدوليين بسبب مكانة مطار بغداد بوصفه المركز الرئيس لعمليات شركة الخطوط الجوية العراقية. في حين جاء مطار السليمانية بالمرتبة الرابعة ، بلغت عدد الرحلات 879 رحلة بنسبة 37.1%من إجمالي رحلات الشركة الدولية، في حين بلغ عدد المسافرين 73624 مسافرا بنسبة 32.6% من إجمالي المسافرين الدوليين اما مطار النجف لعدد الرحلات والمسافرين، بلغت عدد الرحلات 3719 رحلة بنسبة 15.2%من إجمالي رحلات الشركة الدولية، في حين بلغ عدد المسافرين461930 مسافرا بنسبة 15.4% من إجمالي المسافرين ،وجاء مطار أربيل في المرتبة الأخيرة بعدد رحلات1857 رحلة بنسبة 12.7%%من إجمالي رحلات الشركة الدولية، في حين بلغ عدد المسافرين161570 مسافر بنسبة 9% من إجمالي المسافرين.

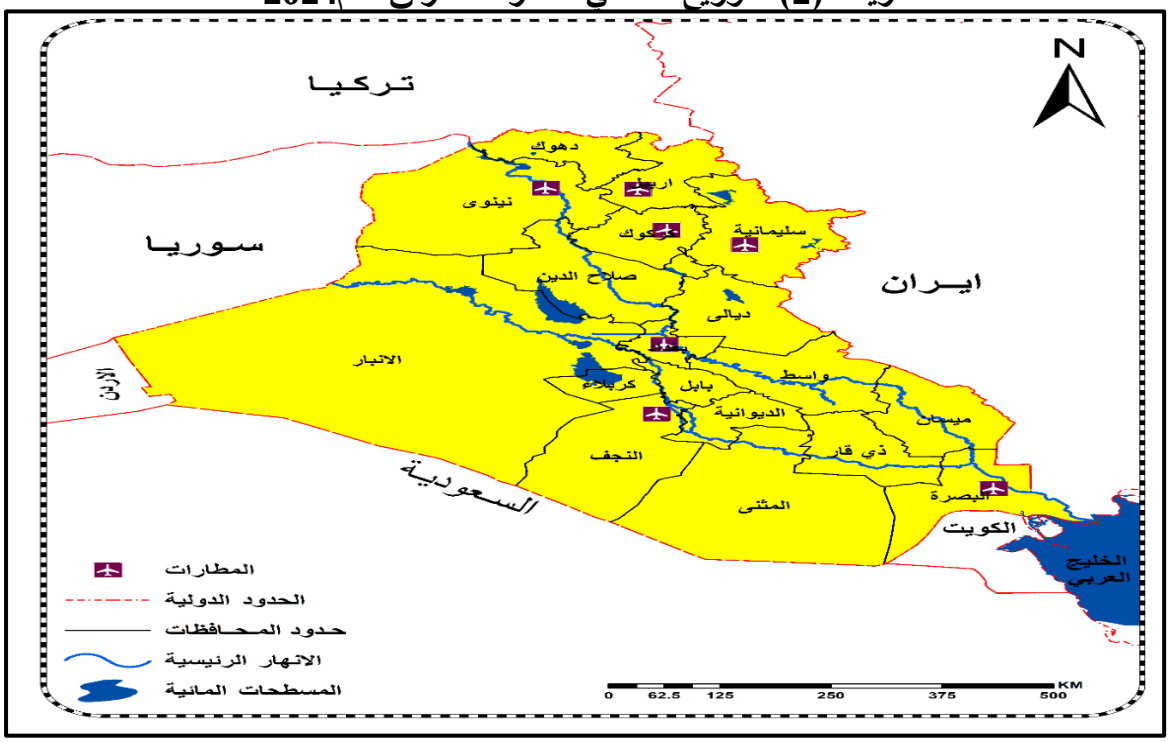
مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

جدول (7) الأهمية النسبية لأداء شركة الخطوط الجوية العراقية حسب المطارات العراقية لعمليات النقل الجوي دولياً على مستوى المطارات في العراق عام 2024

المطارات	اجمالي الحركة الدولية لشركات الطيران وضمنها الخطوط الجوية العراقية				الحركة الدولية لشركة الخطوط الجوية العراقية				الأهمية النسبية لأداء شركة الخطوط الجوية العراقية%	
	الرحلات(رحلة)		المسافرين(مسافر)		الرحلات(رحلة)		المسافرين (مسافر)		الأهمية النسبية للرحلات	الأهمية النسبية للمسافرين
	القادمة	المغادرة	القادمون	المغادرون	القادمة	المغادرة	القادمون	المغادرون		
بغداد	13825	13817	1703421	1749499	4872	4872	561727	596601	35.2	33,5
البصرة	2482	2466	252346	260060	939	922	91799	95666	37.6	36.6
اربيل	7309	7340	896693	901830	921	936	82648	78922	12.7	9
النجف	11922	11903	1531133	1463055	1867	1852	247681	214249	15.6	15.4
السليمانية	1293	1178	116256	112497	479	418	39243	34381	37.1	32.6
كركوك	438	442	40570	46651	351	355	35346	40685	80.2	87.2
المجموع	37215	37146	4540419	4533889	9429	9355	1058444	1060504	25.3	32.4

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية، قسم التخطيط، بيانات غير منشورة 2024. جمهورية العراق، سلطة الطيران المدني العراقي، اقتصاديات النقل الجوي، بيانات حركة النقل الجوي عام 2024، بيانات غير منشورة.

خريطة (2) التوزيع المكاني لمطارات العراق عام2024



المصدر: اعتمدت الباحثة على الاحداثيات الفلكية للمطارات وال Gis، بمقياس رسم 1:1000000

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

رابعاً: قياس كفاءة القدرة الإنتاجية والتجارية لشركة الخطوط الجوية العراقية

تعد اقتصاديات النقل الجوي من المواضيع المهمة في دراسة وتحليل منظومة النقل الجوي لأي إقليم جغرافي من خلال الاعتماد على مؤشرات تكشف مدى كفاءة نظام النقل الجوي اقتصادياً ذو المخرجات الغيرمادية الثابتة او النهائية ، فالهدف من تقييم كفاءة نظام النقل الجوي هو تحديد مدى الكفاءة الإنتاجية لشركات الطيران اولاً متمثلة بأنتاج اكبر حجم من الأطنان الكيلومترية طبقاً لحجم الطلب على خدمات النقل الجوي وبأقل تكاليف تشغيلية وتحقيق مخرجات بمستوى نوعية عالية بينما يتجلى الهدف الثاني بتحديد مدى الكفاءة التجارية متمثلة بحقيق معدلات تسويقية عالية للأطنان الكيلومترية وبالتالي تصبح الكفاءة الاقتصادية هي المحصلة النهائية للكفاءة الإنتاجية والتجارية لتشغيل شركات الطيران (ذنون، ص 156) يتضح من الجدول (8)أن شركة الخطوط الجوية العراقية واجهت عام 2010 واجهت تحديات كبيرة في قدراتها التشغيلية، إذ بلغ حجم الأسطول نحو 15 طائرة ولم تتمكن من قطع أكثر من 54000 ألف كم وبعدد رحلات بلغ نحو 7752ألف رحلة، انجزت خلال 1320 ألف ساعة طيران وبلغ عدد المسافرين المنقولين بلغ نحو366493 ألف مسافر ونحو 18302ألف طن من البضائع مما يشير إلى انخفاض كفاءة التشغيل خلال تلك الفترة. أما في عام 2024 فقد شهدت الخطوط الجوية العراقية تحسناً واضح في إمكانياتها التشغيلية فقد ارتفع حجم الأسطول إلى نحو40 طائرة وتمكنت من قطع نحو 3324788 كم بعدد رحلات بلغ 30746 رحلة نفذت خلال47250 ساعة طيران وارتفعت أعداد المسافرين المنقولين إلى نحو2984970 مسافر، فضلاً عن نقل نحو 27463 طن من البضائع ، يتضح من بيانات الخطوط الجوية العراقية لعامي 2010 و2024 ارتفعت الكيلومترات المقطوعة من 54000 ألف كم إلى 3324788 كم وارتفع عدد الرحلات من 7752 ألف رحلة إلى 30746 رحلة، فضلاً عن ارتفاع ساعات الطيران من 1320 ألف ساعة إلى 47250 ساعة مما انعكس على زيادة أعداد المسافرين من 366493 ألف مسافر إلى 2984970 مسافراً، وكذلك ارتفاع حجم البضائع المنقولة من ألف طن18302 إلى 27463 طن، كما بلغت حركة المسافرين الكيلومترين نحو 22028759مسافر/كم عام 2010 بينما بلغت المقاعد الكيلومترية نحو 51316952 مقعد/مسافر بينما ارتفعت عام 2024 لتبلغ حركة المسافرين الكيلومترين 375669745مسافر وبمقاعد كيلومتريه 574137721 مقعد شكل(2).

جدول (8) إمكانيات التشغيل الرئيسية لشركة الخطوط الجوية العراقية لعام 2010-2024

المؤشرات	وحدات القياس	2010	2024
حجم الأسطول	طائرة	15	40
الكيلومترات المقطوعة	كم	54000	3324788
اعداد الرحلات	رحلة	7752	30746
ساعة الطيران	ساعة	1320	47250
اعداد المسافرين المنقولين	مسافر	366493	2984970
حجم الاطنان المنقولة	طن	18302	27463
المسافرين الكيلومترين	ألف مسافر/كم	22028795	375669745
المقاعد الكيلومترية	ألف مقعد /كم	51316952	574137721

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

1. بينات 2010: Arab Air Carriers Organization, oip cit, 2012
2. بيانات 2024: جمهورية العراق، وزارة النقل، سلطة الطيران المدني، قسم النقل الجوي، شعبة اقتصاديات النقل الجوي، جداول التنفيذ الفعلي لعام 2024 (بيانات غير منشورة)

ب- مؤشرات كفاءة القدرة الإنتاجية لشركة الخطوط الجوية العراقية

تعد إنتاجية شركات الطيران للأطنان الكيلومترية بحسب حجم الطلب للخدمات النقلية الجوية بأقل تكاليف تشغيلية ممكنة لتحقيق مخرجات خدمية بمستويات عالية للخدمات المعروضة في الأسواق العالمية والإقليمية والمحلية بأسعار مناسبة بمنظور تكاليف التشغيل لكافة أنواعها التي تتحملها شركات الطيران لإنتاج الأطنان الكيلومترية المتوفرة التي لا يمكن تخزين أي منها خاصة غير المباعة مع بداية رحلة الطيران مما يؤدي إلى ارتفاع التكاليف التشغيلية جراء العلاقة العضوية التي يحظى بها النقل الجوي مع الاستهلاك مقارنة بالإنتاج طبقاً لحجم الطلب على الرحلات الجوية التي عند تزايدها تخلق ما يسمى بالمنافسة اللاسعرية بين شركات الطيران(القريشي، الهيتي،88-86).وللكشف عن مدى الكفاءة الإنتاجية لأداء شركة الخطوط الجوية العراقية لغرض المقارنة بين اداء الشركة في فترات زمنية محددة تم الاعتماد على جملة مؤشرات محتسبة رياضياً يتم قياسها لشركة الخطوط الجوية العراقية في النقل الجوي.

1.متوسط طول مرحلة الطيران:

يعتمد هذا المؤشر لقياس إنتاجية شركة الخطوط الجوية العراقية من خلال احتساب متغيرين أساسين هما الكيلومترات المقطوعة وعدد الرحلات الجوية يتضح من الجدول (9) ان متوسط طول مرحلة الطيران قد بلغ 6.9 كم/رحلة عام 2010، بينما إرتفع في عام 2024ليصل الى نحو 108.1 كم/رحلة مما يشير إلى ارتفاع واضح في إنتاجية مرحلة الطيران وذلك بسبب الزيادة الكبيرة في الكيلومترات المقطوعة بالإضافة الى ارتفاع عدد الرحلات وبالتالي تحقيق تفوق في إنتاجية مرحلة الطيران.

2.متوسط سرعة الطائرات

تقاس إنتاجية الطائرات بمتوسط سرعة طائرات شركات الطيران كمؤشر يحدد مدى كفاءة اساطيلها بناء على سرعتها التي تقاس بالزمن المستغرق للوصول الى مقاصدها أي بمقدار ساعات الطيران المنجزة طبقاً للتركيب النوعي والكمي لأساطيل شركات الطيران (ذنون ،354) ، فان متوسط سرعة طائرات شركة الخطوط الجوية العراقية بلغ نحو 40.9 كم/ساعة عام 2010 وارتفع إلى نحو 70.4 كم/ساعة عام 2024، مما يدل على تحسن واضح في كفاءة الأداء التشغيلي وبالتالي تعزيز كفاءة أداء الطائرات التابعة للشركة.

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

جدول (9) مؤشرات تقييم كفاءة الأداء الاقتصادي لشركة الخطوط الجوية العراقية لعامي (2010- 2024)

مؤشرات كفاءة الأداء الاقتصادي	وحدة القياس	شركة الخطوط الجوية العراقية	
أ- مؤشرات كفاءة القدرة الإنتاجية		2010	2024
متوسط طول مرحلة الطيران	كم/رحلة	6.9	108.1
متوسط سرعة الطائرات	كم/ساعة	40.9	70.4
متوسط عدد المقاعد للطائرات	مقعد/كم	950.3	172.7
متوسط ساعات الطيران لكل طائرة	ساعة/طائرة	88	1098.8
متوسط كيلومترات الطيران لكل طائرة	كم/طائرة بالألف	3600	77320.7
أ- مؤشرات كفاءة القدرة التجارية	وحدة القياس		
متوسط المسافرين الكيلومترين الى الكيلومترات المقطوعة	مسافر كم/ كم	407.9	1121
نسبة المسافرين الكيلومترين الى المقاعد الكيلومترات المعروضة	مسافركم / مقعد كم	43%	65%
متوسط طول مرحلة الطيران للمسافرين الكيلومترين	مسافر كم / رحلة	2841.7	12218.5
متوسط المسافرين الكيلومترين لكل طائرة	مسافر كم/ طائرة	1468586	87365.6
متوسط الأطنان الكيلومترية الكلية المنقولة إلى الكيلومترات المقطوعة	طن/ كم	33.9	0.83
متوسط طول مرحلة الطيران للأطنان الكلية المقطوعة	طن/ رحلة	2.36	0.89
متوسط الأطنان الكلية المنقولة لكل طائرة	طن/ طائرة	1220	638.7

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد:

– محمد هاشم ذنون يونس، امكانية الوصول للمطارات الرئيسة في العراق باستخدام ال (GIS)، جامعة الموصل، كلية التربية للعلوم الانسانية، العدد 10، 2013.

3. متوسط عدد المقاعد للطائرات:

يكشف هذا المؤشر عن قدرة الأساطيل في نقل المسافرين والشحن المعبر عنها بالمقاعد والأطنان الكيلومترية لذا يقيس هذا المؤشر إيرادات الشركة ومدى ربحيتها لكل مقعد متاح (ذنون، 2013 ،ص355) إذ تم الاعتماد على متوسط عدد مقاعد الطائرات مؤشراً لتقييم مدى الطاقة التشغيلية للشركة إذ بلغ إجمالي عدد المقاعد البالغة نحو 950.3 مقعداً/كم عام 2010 و172.7 مقعداً/كم

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

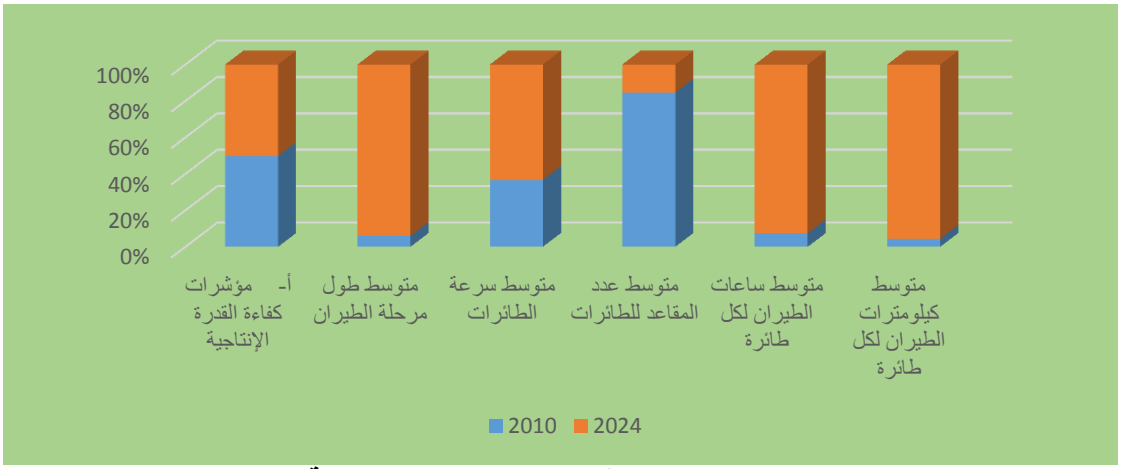
عام 2024م لشركة الخطوط الجوية العراقية وفقاً للبيانات عدد المقاعد الكيلومترية المعروضة ونسبها إلى عدد الكيلومترات المقطوعة لذا حظيت الخطوط الجوية العراقية بطاقة تشغيلية متباينة بسبب التكافؤ النسبي بإمكانياتها التشغيلية للمقاعد الكيلومترية المعروضة والكيلومترات المقطوع جدول(9) مما يدل على تطور مستوى الأداء التشغيلي للشركة وارتفاع كفاءتها الإنتاجية نتيجة التوسع في النشاط الجوي وزيادة عدد الرحلات وحجم الأسطول.

متوسط إنتاجية الطيران:

تقاس إنتاجية الطائرات بمتوسط ساعات الطيران ومتوسط الكيلومترات المقطوعة لكل طائرة كمؤشرات أساسية تحدد مدى كفاءة استغلال الأساطيل الجوية ومستوى طاقتها الإنتاجية بناءً على زمن تشغيلها والمسافات الفعلية التي قطعتها طبقاً للتركيب النوعي والكمي لأساطيل شركات الطيران، اذ بلغ متوسط ساعات الطيران لكل طائرة تابعة لشركة الخطوط الجوية العراقية نحو 88 ساعة/طائرة عام 2010م وارتفع بشكل ملحوظ ليصل إلى نحو 1098.8 ساعة/طائرة عام م2024، وتزامن هذا الارتفاع مع زيادة متوسط الكيلومترات الطيران لكل طائرة من نحو 3600 كم/طائرة بالآلف عام 2010م إلى نحو 77320.7 كم/طائرة بالآلف عام 2024، مما يدل على تحسن واضح وجوهري في كفاءة الأداء التشغيلي ، مما أسهم في رفع القدرة الإنتاجية الإجمالية.

4. متوسط عدد المقاعد للطائرات:

يكشف هذا المؤشر عن قدرة الأساطيل في نقل المسافرين والشحن المعبر عنها بالمقاعد والأطنان الكيلومترية لذا يقيس هذا المؤشر إيرادات الشركة ومدى ربحيتها لكل مقعد متاح إذ تم الاعتماد على متوسط عدد مقاعد الطائرات مؤشراً لتقييم مدى الطاقة التشغيلية للشركة إذ بلغ إجمالي عدد المقاعد البالغة نحو 950.3 مقعداً/كم عام 2010 و172.7 مقعداً/كم عام 2024م لشركة الخطوط الجوية العراقية لذا حظيت الخطوط الجوية العراقية بطاقة تشغيلية متباينة بسبب التكافؤ النسبي بإمكانياتها التشغيلية للمقاعد الكيلومترية المعروضة والكيلومترات المقطوع جدول(9) مما يدل على تطور مستوى الأداء التشغيلي للشركة وارتفاع كفاءتها الإنتاجية في استغلال الطاقة المقعدية.



الشكل (2) متوسطات كفاءة القدرة الإنتاجية

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

المصدر: اعداد الباحثة بالاعتماد على بيانات جدول (9)

ت- مؤشرات كفاءة القدرة التجارية لشركة الخطوط الجوية العراقية

تعد مؤشرات كفاءة القدرة التجارية لشركة الخطوط الجوية العراقية أدوات هامة لقياس مدى نجاح شركات النقل الجوي في عملياتها النقلية اذ تستخدم مؤشرات كفاءة القدرة التجارية في مساعدة الشركات على التعرف على نقاط قوتها وضعفها في مجالات متعددة، مثل الربحية والكفاءة التشغيلية والسيولة والنمو ولمقارنة أداء الشركة بأداء منافسيها ومن بين المؤشرات (قبغ، 2017، ص130).

1 متوسط المسافرين الكيلومترين الى الكيلومترات المقطوعة:

يستخدم هذا المؤشر لقياس كفاءة التشغيل لشركات الطيران إذ يمكن اعتبار الشركة التي تمتلك عدد كبيرة من المسافرين الكيلومترين لكل كيلومتر مقطوع أكثر كفاءة من غيرها اذ تم احتساب مؤشر متوسط المسافرين الكيلومترين من خلال قسمة المسافرين الكيلومترين على الكيلومترات المقطوعة وبلغ متوسط المسافرين الكيلومترين الى الكيلومترات المقطوعة نحو 407.9 مسافر كم/كم عام 2010 وفي عام 2024م ارتفع ليبلغ 1121 مسافراً كم /كم ويشير ذلك إلى التحسن الواضح في الكفاءة التشغيلية لشركة الخطوط الجوية العراقية.

2.نسبة المسافرين الكيلومترين الى المقاعد الكيلومترية المعروضة:

يعد هذا المؤشر مقياساً مهماً لقياس كفاءة استخدام المقاعد على متن الرحلات التي تنفذها شركات الطيران ،إذ يستخدم لتقييم مدى استغلال الطاقة الاستيعابية المتاحة وتحليله مع مؤشرات أخرى تم احتساب هذا المؤشر باستخدام إجمالي المسافرين الكيلومترين إلى إجمالي المقاعد الكيلومترية المعروضة وبلغ متوسط المسافرين الكيلومترين الى المقاعد الكيلومترية المعروضة نحو 43% عام 2010وارتفع الى نحو 65%عام 2024م وهذا الارتفاع يعكس التحسن في كفاءة استخدام المقاعد نتيجة زيادة حجم الطلب على النقل الجوي.

3. متوسط طول مرحلة الطيران للمسافرين الكيلومترين:

يعد هذا المؤشر مقياساً احصائياً لقياس متوسط المسافة التي يقطعها المسافرين على متن الرحلة الواحدة اذ يفيد في مقارنة أداء شركات الطيران ويتم حسابه من خلال قسمة المسافرين الكيلومترين على عدد الرحلات، تم احتساب متوسط طول مرحلة الطيران للمسافرين الكيلومترين إذ بلغ عام 2010 نحو 2841.7مسافر كم/ رحلة وارتفع عام 2024 ليبلغ نحو 12218.5مسافر كم /رحلة ويشير هذا الارتفاع التطور الواضح في أداء شركة الخطوط الجوية العراقية نتيجة الزيادة في عداد المسافرين الكيلومترين وارتفاع عدد الرحلات مما أدى الى زيادة متوسط المسافة التي يقطعها المسافر الواحد خلال الرحلة.

4. متوسط المسافرين الكيلومترين لكل طائرة:

يعد هذا المؤشر من المؤشرات الكمية المهمة في تحليل كفاءة الأداء التشغيلي لشركات النقل الجوي، ويتم احتساب هذا المؤشر من خلال قسمة مجموع المسافرين الكيلومترين على عدد الطائرات المتاحة يتضح من الجدول (9) إلى أن هذا المؤشر بلغ 1468586عام 2010م ثم انخفض بشكل كبير إلى 87365.6 عام 2024م ، ويعزى هذا الانخفاض إلى تراجع كفاءة استغلال الطائرات إذ أن انخفاض عدد المسافرين المنقولين لكل طائرة يعكس انخفاضاً في الطلب على النقل الجوي مما أثر سلباً على مستوى الكفاءة التشغيلية للشركة.

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

5. متوسط الأطنان الكيلومترية الكلية المنقولة إلى الكيلومترات المقطوعة:

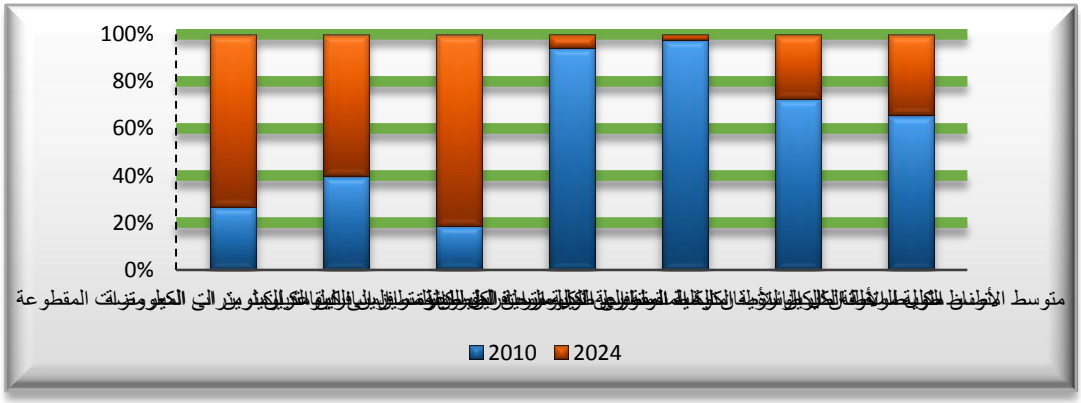
يعد هذا المؤشر من المؤشرات الأساسية التي تستخدم في قياس كفاءة الأداء التشغيلي للنقل الجوي إذ يوضح العلاقة بين حجم الأطنان الكيلومترية الكلية المنقولة وبين المسافات التي تقطعها الطائرات حيث يتم احتساب هذا المؤشر من خلال قسمة الأطنان الكيلومترية الكلية المنقولة على مجموع الكيلومترات المقطوعة لبيان مدى كفاءة استغلال الرحلات الجوية من حيث الحمولة يتضح من الجدول(9) ان قيمة هذا المؤشر بلغت 33.9عام 2010م ثم انخفضت بشكل حاد إلى 0.83عام 2024 مما يدل على تراجع كبير في كفاءة الأداء مما يشير إلى إن سبب الانخفاض يعود الى الزيادة في المسافات المقطوعة ولم تقابلها زيادة مماثلة في حجم الحمولة ما يؤثر بشكل سلبي على الكفاءة الاقتصادية والتشغيلية للشركة.

6.متوسط طول مرحلة الطيران للأطنان الكلية:

يعد من المؤشرات التي تعكس الخصائص المكانية والتشغيلية للنقل الجوي إذ يبين متوسط المسافة التي تقطعها الطائرات عند نقل الأطنان الكلية إذ يتم احتساب هذا المؤشر من خلال قسمة مجموع الكيلومترات المقطوعة على عدد الرحلات المرتبطة بنقل الأطنان الكلية وبذلك فإنه يعكس متوسط طول المرحلة الجوية يتضح من الجدول (9) إلى أن هذا المؤشر بلغ 2.36 عام 2010م ثم انخفض إلى 0.89 عام 2024 مما يدل على وجود انخفاض في متوسط طول الرحلات ، ويبين هذا التراجع باتجاه الشركة نحو تشغيل رحلات قصيرة المسافة أو تقليص تشغيل الخطوط الطويلة مما يرتبط بسبب الظروف التشغيلية لشركة الخطوط الجوية العراقية.

7.متوسط الأطنان الكلية المنقولة لكل طائرة:

يعد هذا المؤشر من المؤشرات التي تستخدم في تقييم كفاءة استخدام الأسطول الجوي إذ يعبر عن كمية الأطنان الكلية التي تنقلها الطائرة الواحدة ويتم احتساب هذا المؤشر من خلال قسمة إجمالي الأطنان الكلية المنقولة على عدد الطائرات مما يوضح نصيب الطائرة من النشاط الكلي يتضح من الجدول (9)أن هذا المؤشر بلغ 1220 طن/طائرة عام 2010م ثم انخفض إلى 638.7 عام 2024 مسجلاً تراجعاً ملحوظاً وذلك بسبب انخفاض حجم الحمولة المنقولة لكل طائرة، مما يعكس تراجع في كفاءة الأسطول الجوي ، مما يؤثر بشكل مباشر على كفاءة الأداء العام للشركة.



الشكل (3) متوسطات كفاءة القدرة التجارية

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

المصدر: اعداد الباحثة بالاعتماد على بيانات جدول (9).

الاستنتاجات

1. شهدت شركة الخطوط الجوية العراقية قفزة كمية ونوعية ملحوظة في حجم أسطولها الجوي ومؤشراتها التشغيلية والمالية بين عامي 2010 و2024
2. أظهرت حركة النقل الجوي (المحلي والدولي) قدرة واضحة على التعافي التدريجي والنمو على الرغم من التحديات الأمنية والاقتصادية وجائحة كورونا.
3. أسهمت المبادرات الحكومية وإعادة تشغيل المطارات الإقليمية (كمطاري كركوك والموصل) في تعزيز الربط المكاني وتخفيف الضغط التشغيلي.
4. سجلت مؤشرات إنتاجية الأسطول (كالسماح بتشغيل رحلات أطول مدى، ومتوسط السرعة، ومعدلات استغلال المقاعد المعروضة) تحسناً تجارياً واضحاً.

المقترحات

1. ضرورة تطوير وتحديث المنشآت اللوجستية والأرضية التابعة للشركة للحد من حدة المنافسة الإقليمية والدولية المتزايدة.
2. الاستمرار في تنفيذ برامج الصيانة وإعادة الطائرات الخارجة عن الخدمة لرفع القدرة الاستيعابية وتوسيع شبكة الخطوط .
3. الاستثمار الأمثل في تشغيل مطاري كركوك والموصل الدوليين لاستقطاب الكثافة السكانية وتنشيط حركة النقل الداخلي والخارجي .
3. اعتماد المؤشرات الإحصائية والرياضية دورياً لتقييم الكفاءة الإنتاجية والتجارية وضمان التوازن بين العرض والطلب.

المصادر

1-الأمارة، مها شاكر جبر. (2019). الأهمية الاستراتيجية للملاحة الجوية في العراق للمدة (2003–2017) (أطروحة دكتوراه غير منشورة). كلية التربية للعلوم الإنسانية، جامعة البصرة.
2-البكري، ثامر ياسر. (1985). إدارة منشآت النقل والاتصالات. بغداد: دار القادسية.
3-البهادلي، فالح حسن عاتي، والهارون، ياسين طه. (2019). دور بريطانيا في تأسيس المطارات المدنية في العراق 1933–1939. مجلة أبحاث ميسان، 15(30)، 426–427.
4-البهادلي، فلاح حسن عاتي. (2018). الطيران المدني العراقي 1933–1979: دراسة تاريخية (رسالة ماجستير غير منشورة). كلية الآداب، جامعة البصرة.
5-الجبوري، شروق نعيم جاسم. (2016). النقل الجوي في مطار بغداد الدولي: دراسة في جغرافية النقل. مجلة كلية التربية الإنسانية، جامعة بغداد، 22، 452–470 .
الجبوري، شروق نعيم جاسم، وياسين، علي جمعة فاضل. (د.ت.). استدامة النقل الجوي العراقي في ظل جائحة كورونا: دراسة في جغرافية النقل. كلية الآداب، جامعة بغداد.
6-الحيالي، محمد هاشم ذنون. (2013). إمكانية الوصول للمطارات الرئيسة في العراق باستخدام نظم المعلومات الجغرافية (GIS). جامعة الموصل، كلية التربية للعلوم الإنسانية، العدد (10)، ص355.

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

7-الحيالي، محمد هاشم ذنون. (2021). النقل الجوي في العراق والمملكة العربية السعودية: دراسة تقويمية مقارنة لأداء شركات الطيران بمنظور اقتصاديات المكان. مجلة التربية للعلوم الإنسانية، 1(1)، 342–370.
8-حسين، مجيد خليل. (1978). اقتصاديات النقل الجوي العراقي: حاضرها ومستقبلها (رسالة ماجستير غير منشورة). كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد.
9-الربيعي، ميس داود خشن. (2014). وزارة المواصلات والأشغال العراقية 1939–1958: دراسة تاريخية (رسالة ماجستير غير منشورة). كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد.
10-سعيد، طارق عبد الحافظ. (1981). الطيران المدني العراقي والدولي (ج1). بغداد. سلطة الطيران المدني العراقي. (2024). شركة طيران العراق. مسترجع من : https://www.flightarabia.com
11-غالب، سعدي علي. (1987). جغرافية النقل والتجارة (ط1). الموصل: دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل.
12-فرج، سكنة جهيه. (2015). واقع النقل الجوي في العراق والرؤى المستقبلية. مجلة دراسات البصرة، 10.(15)
13-قبغ، آلاء حكمت احمد. (2017). الموانئ البحرية في العراق: دراسة في جغرافية النقل (رسالة ماجستير غير منشورة). كلية التربية للعلوم الإنسانية، جامعة الموصل.
14-القريشي، محمد صالح تركي، والهيتي، أحمد حسين. (د.ت.). مقدمة في اقتصاد النقل. الموصل: دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل.
15-محمود، لارا إياد. (2024). النقل الجوي الداخلي في العراق (رسالة ماجستير غير منشورة). كلية التربية، جامعة الموصل.
16-وزارة المواصلات، مديرية الطيران المدني العامة. (1960). التقرير السنوي للخطوط الجوية العراقية للمدة 1959–1960. بغداد: دار الكتب والوثائق العراقية.
17-وزارة النقل. (د.ت.). الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية: تاريخها. بغداد: وزارة النقل.
18-وزارة النقل. (2015). التقرير السنوي لقطاع النقل الجوي العراقي. بغداد: وزارة النقل.
19-وزارة النقل. (2020). الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية: تاريخ الشركة وتطور نشاطها. بغداد: وزارة النقل.
20-العكيدي، بشار فتحي جاسم. (2003). الصراع البريطاني–الأمريكي في العراق 1939–1958 (رسالة ماجستير غير منشورة). كلية التربية، جامعة الموصل.
21-الهلالي، عبد الرزاق. (1953). معجم العراق. بغداد: مطبعة النجاح.

Sources in English

1- Al-Amarah, M. S. J. (2019). The strategic importance of air navigation in Iraq during the period 2003–2017 (Unpublished doctoral dissertation). University of Basrah, College of Education for Humanities, Basrah, Iraq.
2- Al-Bahadli, F. H. A. (2018). Iraqi civil aviation, 1933–1979: A historical study (Unpublished master's thesis). University of Basrah, College of Arts, Basrah, Iraq.

3- Al-Haroun, Y. T., & Al-Bahadli, F. H. A. (2019). Britain's role in establishing civil airports in Iraq, 1933–1939. Maysan Research Journal, 15(30), 426–427.
4- Al-Hayali, M. H. D. (2021). Air transport in Iraq and Saudi Arabia: A comparative evaluation of airline performance from the perspective of spatial economics. Journal of Education for Humanities, 1(1), 342–370.
5-Al-Hilali, A. R. (1953). Dictionary of Iraq. Baghdad, Iraq: Al-Najah Press.
6- Al-Jubouri, S. N. J. (2016). Air transport at Baghdad International Airport: A study in transport geography. Journal of the College of Education for Humanities, 22, 452–470.
7- Al-Jubouri, S. N. J., & Yaseen, A. J. F. (n.d.). Sustainability of Iraqi air transport under the COVID-19 pandemic: A study in transport geography. College of Arts, University of Baghdad.
8- Al-Quraishi, M. S. T., & Al-Hiti, A. H. (n.d.). Introduction to transport economics. Mosul, Iraq: University of Mosul Press.
8-Al-Rubaie, M. D. K. (2014). The Iraqi Ministry of Communications and Public Works, 1939–1958: A historical study (Unpublished master's thesis). University of Baghdad, Ibn Rushd College of Education, Baghdad, Iraq.
9- Al-Ukaidi, B. F. J. (2003). The British–American conflict in Iraq, 1939–1958 (Unpublished master's thesis). University of Mosul, College of Education, Mosul, Iraq.
10- Directorate General of Civil Aviation, Ministry of Communications. (1960). Annual report of Iraqi Airways, 1959–1960. Baghdad, Iraq: Iraqi House of Books and Documents.
11- Faraj, S. J. (2015). The reality of air transport in Iraq and future visions. Basrah Studies Journal, 10(15).
12- Ghalib, S. A. (1987). Geography of transport and trade (1st ed.). Mosul, Iraq: University of Mosul Press.
12- Hussein, M. K. (1978). Economics of Iraqi air transport: Present and future (Unpublished master's thesis). University of Baghdad, College of Administration and Economics, Baghdad, Iraq.
13- International Civil Aviation Organization. (2020). The world of air transport in 2019. Montreal, Canada: ICAO.
14- International Civil Aviation Organization. (2024). Wings of

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

prosperity: Economic growth through air transport (1st ed.). Montreal, Canada: ICAO.
15- Iraqi Business News. (2024, June 18). Iraqi Airways sees 89% increase in revenue. Retrieved from https://www.iraq-businessnews.com/2024/06/18/iraqi-airways-sees-89-increase-in-revenue/
16- Iraqi Civil Aviation Authority. (2024). Iraq Airways. Retrieved from https://www.flightarabia.com
17- Mahmoud, L. I. (2024). Domestic air transport in Iraq (Unpublished master's thesis). University of Mosul, College of Education, Mosul, Iraq.
18- Ministry of Transport. (2015). Annual report of the Iraqi air transport sector. Baghdad, Iraq: Ministry of Transport.
19- Ministry of Transport. (2020). The General Company for Iraqi Airways: History and development of its activities. Baghdad, Iraq: Ministry of Transport.
20- Ministry of Transport. (n.d.). The General Company for Iraqi Airways: Its history. Baghdad, Iraq: Ministry of Transport.
21- Qabgh, A. H. (2017). Seaports in Iraq: A study in transport geography (Unpublished master's thesis). University of Mosul, College of Education for Humanities, Mosul, Iraq.
22-Saeed, T. A. H. (1981). Iraqi and international civil aviation (Vol. 1). Baghdad, Iraq.
23- Shakir, L. (2025). Bringing "The Magic Carpet" up to date: Imperial Airways in Iraq, 1920–1932. Itinerario, 48(Special Issue 3), 315–331.
24-United Nations Security Council. (2003). Press Release SC/7933: List Established Pursuant to Security Council Resolution 1483 (2003). New York, NY: United Nations.
Wikipedia Contributors. (n.d.). Iraqi Airways. In Wikipedia, The Free Encyclopedia. Retrieved from https://en.wikipedia.org/wiki/Iraqi_Airways.

مجلة كلية التربية الاساسية
كلية التربية الاساسية – الجامعة المستنصرية
P- ISSN: 3007-3650 E- ISSN: 2706-8536
Journal of the College of Basic Education Vol.32 (No.139) 2026, pp.242-269

Evaluating the efficiency of Iraqi Airways in domestic air transport In Iraq

Nargis Yahya Jassim [1]
07737030072
narges.24ehp96@student.uomosul.edu.iq

Prof. Dr. Mohammed Hashem Danoun Al-Hayali [2]
University of Mosul, College of Education for Humanities - Department of Geography
Dr.mohammed.hashemi@uomosul.edu.iq

Abstract:
This research aims to evaluate the performance of Iraqi Airways in the Iraqi air transport sector by analyzing its operational and economic efficiency in light of regional opportunities and challenges. The research problem lies in the limited efficiency of the company's transport operations and the accompanying challenges that affect its ability to develop its services and enhance its competitiveness at the local, regional, and international levels. To achieve the research objectives, the researcher adopted a historical approach to trace the company's establishment and development, a systems and processes approach to analyze the air transport system, a structural approach to study the spatial and organizational structure, and a quantitative approach to analyze data and measure operational and economic efficiency indicators using official data. The research concluded that there was a noticeable improvement in the company's performance during the study period, represented by an increase in fleet size, a rise in the number of flights and passengers, and an improvement in operational and economic efficiency indicators, despite the persistence of some challenges affecting its operations. The research recommends developing the infrastructure and logistics services, modernizing the fleet, expanding the route network, and enhancing the company's competitiveness to contribute to raising the efficiency of air transport in Iraq.

Keyword: Performance Evaluation, Iraqi Airways, Air Transport**,** Air transport traffic, utilization of operational capacity
The research is based on a master's thesis.