

دور النقل الجوي في تنمية النشاط السياحي في محافظة السليمانية للمدة (2005 – 2018) "دراسة تحليلية"

أ.م.د.يونس علي احمد⁵م.م. بزار نصرالدين مجيد^{4,3}م.م. رننج طاهر عبدالله^{2,1}

¹قسم التجارة الدولية - كلية التجارة - جامعة السليمانية - العراق
²قسم المحاسبة بتكنولوجيا المعلومات، كلية العلوم الادارية والمالية، جامعة جيهان السليمانية، السليمانية، العراق
³قسم المحاسبة، كلية الادارة العامة و الادارة الموارد الطبيعية، جامعة جرمو، العراق
⁴قسم الادارة المالية والمصرفية، كلية العلوم الادارية والمالية، جامعة جيهان، السليمانية، العراق
⁵قسم الاقتصاد، كلية الادارة و الاقتصاد، جامعة السليمانية - العراق

Ranj.tahir@sulicihan.edu.krd^{1,2}, bzhar.majeed@charmouniversity.org^{3,4}

الملخص

يعد النقل بكل أنواعه من أسباب تقدم السياحة وتطورها ، لكن في الوقت الحالي و على مستوى المجتمعات البشرية فان النقل الجوي يعد من أهم الوسائل لتفعيل النشاط السياحي. لذا فأن النقل الجوي يعد من العناصر الأساسية و المؤثرة في الموقع السياحي مع إمكانية وصول السائح إلى هذا الموقع بأقل وقت وجهد ممكن. يأتي أهمية هذا البحث كونه يتناول دور النقل الجوي في تفعيل النشاط السياحي في محافظة السليمانية و يهدف الى: التحليل الاقتصادي لدور مطار السليمانية الدولي في تفعيل النشاط السياحي في محافظة السليمانية ، تحديد و تشخيص المشاكل و المعوقات التي تواجه النقل الجوي ، فضلا عن تقديم المقترحات لتطوير المطارات. من اجل تحقيق اهداف البحث، اعتمد البحث على المنهج (التحليلي - الكمي) لتحليل البيانات و المعلومات التي تم الحصول عليها من التقارير الرسمية للمدة (2005 – 2018) . ومن اهم النتائج التي توصل اليها البحث انه وعلى الرغم من عدم الاستقرار في الظروف الاقتصادية و السياسية في السنوات الاخيرة في اقليم كردستان على العموم و محافظة السليمانية على وجه التحديد، و اضافة الى غلق مطار السليمانية لمدة غير قصيرة و وقف عمل بعض شركات الطيران و منها السياحية و فرض الحصار من قبل الدول المجاورة على مطار السليمانية ، الا انه هناك مؤشرات ايجابية لنشاط مطار السليمانية الدولي خصوصا في مجال تنقل السياح و الرحلات الداخلية و الخارجية.

الكلمات المفتاحية: النقل الجوي، النشاط السياحي ، مطار السليمانية الدولي ، جذب السياح ، دراسة تحليلية ، محافظة السليمانية، اقليم كردستان – العراق .

Abstract

Transport facility is considered one of the main reasons for the progress of tourism and its development. Today, air transportation is one of the most important means to promote tourism activity. Therefore, it is one of the basic elements affecting the tourist destination and arriving in the least time and effort. The **importance** of this study comes from the role of air transportation in promoting the tourism activity in the province of Sulaymaniyah. The main **objective** of the study is to analyze the economic role of Sulaymaniyah International Airport in promoting tourism activity in Sulaymaniyah Governorate, identifying and diagnosing the problems and obstacles facing air

transportation, as well as presenting proposals for airport development. In order to achieve the study objectives, official data for the period of (2005-2018) has been obtained and analyzed. One of the most important **findings** of the study is that despite the instability in the economic and political conditions in recent years in the Kurdistan Region in general and in the Governorate of Sulaymaniyah in particular, in addition to the closure of the airport of Sulaymaniyah for a little bit long term and the suspension of the work of some airline companies, and the blockade by the neighboring countries on the Sulaymaniyah airport, there are a positive indicators of the activity of the Sulaymaniyah International Airport, especially in the field of the movement of tourists and internal and external flights.

Keywords: Air Transportation, Tourism Activity, Sulaymaniyah International Airport, Tourist Attraction, Analytical Study, Sulaymaniyah Governorate, Kurdistan Region - Iraq.

پوخته:

گواستنهوه به گشت جزرهكانيه به هوکاري بهرو پيش چوون و گهشهکردنی گهشتوگوزار دادنهريت. بهلام له ئيستاندا لهسهر ئاستی جيهان گواستنهوهی ناسمانی يهکيکه له ههره گرنگترين هوکارمکانی چالاککردنی گهشتوگوزار. لهبهرئوه گواستنهوهی ناسمانی به يهکيکه له پيکهاته سهرمکی و کاریگرمکان دادنهريت لهسهر شويی گهشتياری لهگهل توانای گهشتيني گهشتيار بو ئه شوييه به کهمترين کات و ماندوبون. **گرنگی** ئه تويزينهويه ئهويه که رولي گواستنهوهی ناسمانی له چالاککردنی گهشتوگوزار له شاری سلیمانی دمخاته روو. وه **نامانجی** تويزينهومه که بريته له: شيکاری نابوريانه بو رولي فروکهخانهی نيودهولتهی سلیمانی له چالاککردنی گهشتوگوزار له شاری سلیمانی، دیاریکردنی کيشو ريگريهکانی بهردهم گواستنهوهی ناسمانی، لهگهل پيدانی پيشنياز بو گهشهپيدانی فروکهخانهکان. وه له پيناو گهشتين به ئه نامانجانو تويزينهومه که پشتی بهستوه به شيکارکردنی زانیاری ومريگراو له لایهني فهرمی بو ماوهی سالهکانی (2005-2018). له گرنگترين **نهانجامهکان** که له تويزينهومه که بهردهمست کهوتوه ئهويه، سهرمباری ناسهقامگیری بارودۆخی نابووری و رامیاری له سالهکانی کوتادا له ههریمی کوردستان به گشتی و له شاری سلیمانی به تايهتی، وه داخستنی فروکهخانهی نيودهولتهی سلیمانی بو ماويهکی تا راديهيک دريژخايهين و وهستانی ههنديک له کۆمپانياکانی فروکهوانی و و تياياندا گهشتوگوزاری وه سهپاندنی گهمارو له لایهين ههنديک له وولاتانی دراوسيه لهسهر فروکهخانهکه، بهلام له ههمان کاتدا ههنديک نامازهی ئهريانه هيه لهسهر چالاکی فروکهخانهی نيودهولتهی سلیمانی به تايهت له باری هاوچۆی گهشتيارو گهشتی ناوخويی و دهرمکی.

ووشه سهرمکهيهکان: گواستنهوهی ناسمانی، فروکهخانهی نيودهولتهی سلیمانی، گهشتوگوزار، گهشتيار، شاری سلیمانی.

المقدمة

ان قطاع السياحة واحد من القطاعات الرائدة في مجال نمو و التنمية الاقتصادية للبلد، و ذلك بسبب دور هذا القطاع في تحقيق الدخل و خلق فرص للعمل منذ بداية البشرية وحتى الان . لذا فان اهمية و مكانة السياحة تزداد يوما بعد يوم وهذه تعد من الخصائص المميزة لهذا النشاط عن باقي النشاطات الاخرى حيث يتميز بالتقلبات الحادة كثيرة منها القطاعي الزراعي و الصناعي . و يعد النقل بكل أنواعه من أهم أسباب تقدم السياحة وتطورها ، ولكن في الوقت الحالي و على مستوى المجتمعات البشرية فان النقل الجوي يعد من اهم الوسائل لتفعيل النشاط السياحي .

اما في العراق بصورة عامة و في اقليم كردستان بالتحديد فان هنالك اهتماما محدودا جدا بوسائل النقل السياحي مقارنة بالدول السياحية المتقدمة ، وفي الدول المتقدمة يلاحظ اهتمام كبير بتتويج وسائل النقل السياحي منها النقل الجوي وذلك نتيجة اعتقادهم بان النقل الجوي يؤدي دورا كبيرا و واضحا في تفعيل النشاط السياحي داخليا و خارجيا .

1. مشكلة البحث:

تكمن مشكلة البحث من أنه وعلى الرغم من توافر مقومات سياحية كثيرة و متنوعة في محافظة السليمانية و وجود مطار دولي و تطوره عبر الزمن، هل ان النشاط السياحي في محافظة السليمانية تطور بالقدر الكافي او بنفس المستوى؟ هل سيطرت شركات الطيران الاجنبية على الخطوات الجوية في محافظة السليمانية؟ و هل تعود غالبية ايرادات النقل الجوي الى هذه الشركات نظرا لعدم وجود شركات طيران محلية؟هل اهتم الجهات السياحية المعنية في القطاع العام و الشركات السياحية التابعة للقطاع الخاص بتطوير المطارات و تنويع خدماتها لكي تستطيع جذب القدر الكافي من السياح سواء كان المحلي او الاجنبي؟

2. اهمية البحث :

يستمد البحث أهميته من كونه يتناول دور وسائل النقل و النقل الجوي في تفعيل النشاط السياحي في محافظة السليمانية وتعد من الموضوعات التي تم تناولها من قبل الباحثين في الميادين السياحية المختلفة، لذا تستمد هذه الدراسة أهميتها من بيان دور وسائل النقل الجوي في تطوير و تنويع النشاط السياحي في اقليم كردستان عموما و محافظة السليمانية على وجه التحديد من خلال تحديد و تشخيص الخلل و المعوقات الموجودة فيها، اضافة الى تحديد و تقديم استراتيجيات وحلول لتذليل و التغلب على مشاكل المطارات و النقل الجوي . كما تكمن اهمية البحث في ندرة البحوث و الدراسات الاجنبية و العربية و المحلية المنجزة عن هذه الموضوع .

3. فرضية البحث:

ينطلق البحث من فرضية مفادها " ان مطار السليمانية الدولي لها اثر ايجابي في تفعيل النشاط السياحي في محافظة السليمانية" .

4. هدف البحث:

يهدف البحث الى:

- اولا. التحليل الاقتصادي لدور النقل الجوي في تنمية النشاط السياحي .
- ثانيا. تقييم دور مطار السليمانية الدولي في تفعيل النشاط السياحي في محافظة السليمانية .
- ثالثا. تقديم المقترحات لتطوير النقل و النشاط السياحيين في اقليم كردستان العراق .

5. نطاق و حدود البحث:

- مكانيا: يتضمن المحافظة السليمانية/ اقليم كردستان .
- زمانيا: يغطي البحث المدة الممتدة (2005 - 2018).
- بشريا : يحتوي على عدد مسافرين معينة مختارة داخل حدود اقليم كردستان العراق .

6. اسلوب البحث (منهج البحث):

من اجل تحقيق اهداف البحث، اعتمد البحث على المنهج (التحليلي - الكمي) و باستخدام (ML/QML – Poisson Count) و بالاستناد على البيانات و المعلومات الى تم الحصول عليها من التقارير الرسمية من مطار السليمانية الدولي و هيئة السياحة في اقليم كردستان .

7. اطار و هيكل البحث:

ومن اجل الوصول الى اهداف البحث فقد تم تقسيم البحث الى مبحثين رئيسيين، يتناول المبحث الاول (النقل السياحي الجوي : مفهوم و اهمية) ، بينما المبحث الثاني الذي اختص بالجانب التحليلي التطبيقي (واقع القطاع النقل الجوي في محافظة السليمانية و دورها في تفعيل النشاط السياحي). واخيرا توصل البحث الى جملة من الاستنتاجات و المقترحات.

المبحث الاول

النقل السياحي الجوي: مفهوم و اهمية

تطور السياحة مرتبط بشكل مباشر مع تطور المواصلات في المنطقة ، ومن المهم ان تكون جميع المناطق السياحية سهلة الوصول من خلال شبكة من الطرق البرية و الجوية او الممرات المائية ليتسنى للمسافر زيارة الاماكن السياحية المختلفة متوخين في ذلك حصول المسافر على اكبر قدر ممكن من الراحة والسرور والبعد عن كل المتاعب والاضطراب وتشمل وسائل النقل والتي هي اساس عملية انتقال السياح الى اماكن القصد السياحي(العوادي 2011:ص 23)، الا ان سرعة النقل الجوي (الطائرات*) جعلت العالم أشبه بقرية صغيرة ويهم السياحة الوقت و الكلفة الذي يلزم للوصول الى المكان السياحي(موسي، 2017 : ص 499) . ان سرعة النقل ما بين محطتي القيام و الوصول تعتبر ميزة ظاهرة جدا متميزة بالنسبة للنقل بالطائرات، وهذه الميزة لها أهمية كبيرة عندما يكون عامل الوقت ذا قيمة (عثماوي، 1975).

اولا: مفهوم النقل السياحي و محداداته :

النقل هو تحويل الشيء من موضع الى موضع(ابراهيم، 2013 : ص 173). لكل صناعة مقوماتها الأساسية التي تمثل الدعائم المهمة لوجودها واستمرارها وغياب أي من هذه المقومات او قصوره عن أداء واجبه يؤدي الى حدوث خلل أو أرباك في نشاط تلك الصناعة وديمومتها. والسياحة كباقي الصناعات لها مكوناتها ومقوماتها الأساسية والتي ان توفرت في مكان ما أمكن تحقيق التنمية السياحية في ذلك المكان(مصطفى، 2007 : ص 38). النقل هو العمود الفقري لصناعة السفر والسياحة لأنه يوفر صلة بين مكان المنشأ والمقصد من السياح. ويعتبر ضمان كفاءة النقل وسلامته أحد الاعتبارات الرئيسية، لا سيما بالنسبة للسياحة الدولية. وتوجد علاقة قوية ومباشرة بين تقديم خدمات النقل والتنمية السياحية. وترتبط السياحة والنقل ارتباطا وثيقا؛ فإن حجم أكبر من السياح والأنشطة السياحية يؤدي إلى ارتفاع الحاجة إلى النقل وخدماته (Ahmed , 2014 : p15).

وتعد خدمات النقل من المؤشرات الأساسية التي تراعى في اختيار الموقع الترفيهي والسياحي، فضلاً عن معرفة وسائل النقل المتاحة ونوعيتها واحتمالية تطويرها(سعود، 2012 : ص 32). فان النقل يمثل جوهر استراتيجية الجذب السياح ، شريطة أن لا تكون تكلفة الوصول اليها تتجاوز تكلفة البقاء فيها (الطائي، 2001 : ص 244). ان النقل داعم اساسيا و محركا فاعلا للنشاط السياحية، اذ انها تعمل على تأمين مختلف متطلبات المسافرين، و عمليات التبادل المكاني للأشخاص، فهي بذلك تحقق المنفعة المادية للنشاط السياحي و المنفعة المعنوية للسياح و تغزز أهميته و ترفع من سويته الاستثمارية(ناعس، 2009 : ص 591).

ولا تعتبر عملية اختيار نوع معين من وسائل النقل عملية ثابتة أو عشوائية ، حيث أنها تتأثر بعدة عوامل كالسرعة و طول الرحلة و مدى الملائمة و الرحلة جراء استعمالها و الكلفة و كفاءة الوسائط البديلة و مدى توفر وسائط نقل معينة اضافة الى حجم و عمر و تركيب المدنية المعنية و الحالة الاجتماعية – الاقتصادية للأفراد الذي يقومون بالرحلات(الهاشمي و صدرالدين، 1987 : ص 194). ان اتخاذ قرار السفر و السياحة يمر بعدة مراحل و يخضع لأكثر من عامل مؤثر تجعل هناك اختلافا

* لعل الصعوبة التي ظهرت أمام الانسان وهو يحاول الاستفادة من الطيران في الهواء و التحليق للانتقال من مكان الى اخر، وبدأ محاولات منذ الحضارة الفروغونية و استمرت خلال الحضارة الرومانية وحتى بداية القرن العشرين وبالتحديد في عام 1903 صنع اول طائرة للمزيد من التفاصيل انظر(الخفاف، 2000 : ص 223).

واسعا بين حاجات و رغبات المسافرين و السائحين توقعاتهم اتجاه الشركة الناقلة التي السفر على متنها أو اتجاه البلد الذي يدون زيارته(الطائي، 2003 : ص 169).

الا ان يمثل عامل الوقت و تكلفة النقل من العناصر الحاسمة عند اختيار موقع السياحي بحيث تتم المفاضلة بين وسائل النقل المختلفة، بهدف الوصول الى أقل وقت و أقل تكلفة ممكنة و يعتمد ذلك على العناصر الاتية(أحمد، 2010 : ص 11) * :

1. مواقع الاقاليم السياحية وكيفية التنقل خلال اماكنها المختلفة داخل الاقاليم نفسها .

2. مدى قرب او بعد الاقاليم السياحية المقصودة .

3. امكانية نقل السياح للوصول الى الاقاليم السياحية .

تكلفة النقل هو عامل مهم و مؤثر في الطلب السياحي و عادة ما يتم التعامل مع تكاليف النقل بشكل منفصل عن سعر السلع والخدمات السياحية، و على الرغم من اهمية بالغة للتكاليف النقل في كافة الانشطة الاقتصادية و منها السياحية ، الا ان بعض من الباحثين و من البحوث التطبيقية ، لم يدخل تكاليف النقل في النموذج السياحي، وذلك ليس بسبب قلة اهمية هذا المتغير ، بل بسبب ندرة البيانات و الارقام الحقيقية لقياس تكاليف النقل بشكل الحقيقي و المنطقي (Habibi & Rahim 1927: 2009) . حاليا فان معظم الدراسات السياحة يعتبر أن العامل الأهم الذي يؤثر في حجم الحركة السياحية منها الدولية هو أسعار النقل بما لها من تأثير واضح على التكاليف الكلية للسائح(الانصاري، 2017).

لذا تعد طرق النقل والمواصلات من العناصر الأساسية والمؤثرة في الموقع السياحي وتأتي تلك الأهمية من خلال أهمية السائح وشعوره تجاه الخدمات وخاصة خدمات طرق النقل والمواصلات و إمكانية وصول السائح إلى الموقع السياحي بأقل وقت وجهد ممكن، إن طرق النقل والمواصلات لا تعود فائدتها على السواح والزوار فقط وإنما هي لخدمة سكان المنطقة و السواح على حدٍ سواء و لا يمكن أن ينجح أي مشروع أو موقع سياحي من دون وجود طرق نقل ومواصلات تؤدي إلى هذا الموقع السياحي(فرحان ، 2006 : ص 114) .

ثانيا: أهمية و مكانة النقل السياحي:

مع تطور و سائل النقل تشهد الانشطة السياحية نموا و ازدهارا لم يكن ليتحقق بدون النقل، وبواسطة الطرق و وسائل النقل بأنواعها كافة يتم توفير متطلبات و أنشطة السياحة في المكان المطلوب. فان العلاقة بين السياحة و النقل علاقة وطيدة و متبادلة اذ بدون وسائل النقل المختلفة و المتطورة لا يمكن للسائح الى مناطق الجذب السياحي في البلد ولا يمكن للصناعة السياحة ان تزدهر، كما أن التوسع في السياحة قد أدى الى تقدم وسائل النقل، وان الفهم الصحيح لوظيفة النقل هو ربط الاسواق المصدرة للسائح بالمناطق المستقبلية، ويمكن القول ان صناعة السياحة كانت دائما و لا تزال في تطور مستمر يسير على قدم المساواة مع تطور صناعة النقل ، وتكون خدمات النقل على نوعين : اما خدمات النقل الخارجي الذي ينقل السائح من موطنه الى بلد المستقبل عبر الحدود الاقليمية ، او خدمات النقل الداخلي الذي يتمثل بالنقل داخل البلد المضيف وبواسطته الى الاماكن و المواقع السياحية والاثرية(الجصاني و شكر ، 2015 : ص ص 219-221 ; موسى، 2017 : ص ص 498-499).

وتأتي أهمية النقل السياحي لعدة اسباب منها ، وهي كثيرة ومعقدة و لعل من بين أهمها:

* أن تؤدي عوامل (الدخل و السعر) دوراً مهماً في تحديد الطلب على السياحة، وكذلك (أسعار الصرف وتكاليف السفر بين البلدان المستقبلية للسائحين وبلدهم الأصلي) من المحددات الرئيسة للطلب السياحي : للمزيد من التفاصيل ارجو انظر الى (احمد و الزهاوي، 2018 : ص ص 11 - 12) .

1. ان السياحة اليوم التي كانت نشاطا ثقافيا مهما في حياة غالبية أفراد المجتمعات البشرية سواء في الدول المتقدمة او النامية، من ذلك يلاحظ النشاط السياحي بحجم كبير و مردودات مالية كبيرة على شركات النقل (البرية ، البحرية ، الجوية) لصالح الشركات السياحية و لصالح الدول السياحية المستقبلية(الخفاف، 2000 : ص ص 34-35).
2. تعد السياحة مورداً اقتصادياً هاماً وجزءاً من واردات الاقتصاد الوطني وهذا ما يساهم في تحقيقه. على اعتبار ان النشاط السياحي جزء من مشاريع التنمية الاقتصادية التي يهدف النقل لتحقيقها وتطويرها(موسي، 2017 : ص 478).
3. لا يستطيع أي مشروع سياحي تحقيق النجاح بدون توفر عنصر النقل، لذلك فإن العلاقة بينهما متبادلة وخدمية. اذ لا يمكن ان ترى منشأة سياحية وحركة سياحية عالية بدون وسائل نقل حديثة ولا سيما النقل السياحي الذي يوفر الظروف السياحية الملائمة في أثناء النقل من راحة و أمان(إبراهيم، 2005: ص 27).
4. أن النقل يمثل القاعدة الرئيسية للسياحة ورواجها وكذلك يتم ربط المزار السياحي بأسواق الطلب ولا يمكن للمواقع السياحية أن تكون أكثر جذبا للسياح طالما لا تتوفر لها إمكانية الوصول بغض النظر عما تقدمه من تسهيلات وخدمات، إن تسهيلات النقل في معظم دول العالم ساعدت على إيجاد مدن وقرى المنتجعات، ويعبر أيضاً عن درجة التمدن والحضارة ومؤشر على مدى الرقي الاقتصادي للبلد (الانصاري، 2017).

ثالثاً : دور النقل الجوي في تفعيل النشاط السياحي:

ومن الواضح أن قطاع النقل السياحي يتضمن وسائل متعددة (النقل الجوي ، النقل البري ، النقل البحري)، ويحتاج النقل السياحي الى تخطيط جيد حتى يتكامل هذا القطاع مع باقي القطاعات الاخرى منها السياحية(احمد، 2010: ص 19)، الا ان يمثل النقل الجوي احد اسباب تطور الحركة السياحية في العالم و خاصة الدولية منها وذلك لدورها المتميز في التقريب بين مناطق العالم المختلفة، مما ساعد على اكتشاف الكثير من اماكن القصد السياحي الجديدة ووسع جميع السوق السياحية في أعقاب الحرب العالمية الثانية ولقد تطور النقل الجوي تطوراً كبيراً بعد تطور استخدام الطائرات الحربية للأغراض الحديثة كنقل المسافرين. ويوفر النقل الجوي في الوقت الحاضر الراحة و الامان و السرعة و الكلفة و الطعام و الشراب و خدمات أخرى مثل التلفون، الفاكس، والى ذلك(العزاوي ، 2011: ص 27).

ومن خلال استعراض اتجاهات النقل وإسهامه في النشاط السياحي العالمي، قد يلاحظ ان النقل الجوي (خصوصاً للمقاصد السياحية البعيدة) يشكل نسبة عالية من حركة السفر و السياحة العالمية و يلعب النقل الجوي دوراً مهماً في تحفيز الطلب السياحي (الفتلاوي، 2006 : ص ص 222-223)، بحيث يستطيع الافراد السفر الى اماكن بعيدة غير مكترئين للمسافات لما توفره وسائل النقل من سهولة في اختصار الوقت و خفض التكاليف(العزاوي، 2011 : ص 25).

وهناك مايقارب (102) بليون شخص يقومون بالسفر سنوياً مع شركات الطيران، وبشكل هذا الرقم (50%) من مجموع السفر حول العالم ، وتقوم صناعة النقل الجوي بتوليد مايقارب من (200 بليون دولار) كدخل سنوي بتشغيل مايقارب (3) مليون شخص ، واستناد لدراسة قد قامت بها المجموعة (ATAG) فان حركة المسافرين جوا زادت بمقدار (400%) في نهاية عام 2010 ، وستحقق دخلاً بقدر ب (1.500) بليون دولار و ستوفر فرص عمل لـ (30 مليون عامل) (الطائي ، 2003 : ص 174).

ويتكون النقل الجوي من ثلاثة عناصر رئيسة وهي (الطائرات و المطارات و الخطوط الجوية)، وان المطارات (المحلية و الدولية) حيزاً مكانياً و اهم عناصر التي يقدم العديد من الوظائف و الفعاليات لحركة النقل فقد يتم اختياره تحت تأثير العوامل الجغرافية و الاقتصادية و السياسية و الامنية ، ومن اهم وظائفه تخص حركة المسافرين و السائحين و ما يحتاجون عند القدوم و المغادرة ، ولاشك أن يختلف حجم هذه الوظائف حسب نوعية المطار و حجم و نوع الشركات العاملة و عدد السائحين الوافدين و المغادرين، ويجب أن يخطط المبنى من الداخل على أساس سهولة حركة السياح الى جانب الاهتمام بعمليات الادارة و تحميل الطائرات، بالإضافة الى الاجراءات الجمركية و الامنية (الخفاف، 2000 ، ص ص 224-227 ؛ احمد ، 2010 : ص

172). و كما تعدد العوامل المؤثرة في استخدام الطائرات في أغراض السياحة ومن أهمها، الأحوال الاقتصادية و الامنية في العالم، ومستويات الدخل في الدول التي تشكل الطلب السياحي العالمي ، بالإضافة إلى مستوى الخدمات التي تقدمها شركات الطيران، والاتفاقيات و التسهيلات السياحية إلى جانب التعديلات التي أدخلت على صناعة الطائرات و خاصة فيما يتعلق بالحجم و السرعة(احمد،2010: ص 163). ولأنك أن توفير و تحسين عناصر رئيسة لنقل السياحي الجوي(الطائرات و المطارات و الخطوط الجوية) و العمل على ربطهما بالاسواق المصدرة للمناطق المستقبلية يمثل أهمية بالغة في العمل السياحي (احمد ، 2010 : ص 169) .

وتتميز قطاع النقل الجوي بوجود علاقات وطيدة متبادلة مع كافة الأنشطة الاقتصادية ، و بصفة خاصة نشاط السياحة و ذلك يبدو واضحا من خلال:

1. توفر و انتظام تقديم الخدمات النقل الجوي (المطار ، الطيران ، شركات النقل)، و تحسين مستوى الخدمة نفسها كلها عوامل تساعد في زيادة الجذب السياحي خاصة في الدول التي لديها نشاط سياحي كبير (كافي ، 2011 : ص ص 19-20).
2. يرتبط التطور السياحي ارتباطا وثيقا بوسائل النقل وخاصة النقل الجوي. ونظرا الى التسهيلات و الخدمات التي تحصل عليها شركات النقل الجوي و تؤثر على نفقة الرحلة فان المناطق المضيفة تحاول منح هذه الشركات خدمات و تسهيلات متعددة من اجل مد خطوطها الى موانئها الجوية (احمد ، 2010 : ص 204) .
3. تزايد الطلب (المحلي و الاجنبي) على خدمات السياحة في أي بلد، يترتب عليه زيادة معدلات التشغيل في قطاع النقل الجوي، مما يتطلب ضرورة ايجاد قدر كاف من التنسيق بين القطاعين (قطاع السياحة و قطاع النقل الجوي) (عمر ، 2012 : ص 14).

المبحث الثاني

الجانب التطبيقي للبحث

واقع القطاع النقل الجوي في محافظة السلیمانية و دورها في تفعيل النشاط السياحي

ويتم ضمن هذا المبحث دراسات السابقة و عرض مختصر لواقع القطاع النقل الجوي في العراق اضافة الى اهم النشاطات الخاصة بمطار السلیمانية الدولي. ومن ثم يتم التطرق الى بيان دور مطار السلیمانية الدولي في تفعيل النشاط السياحي في اقليم كردستان على العموم و محافظة السلیمانية على وجه التحديد .

اولا: دراسات سابقة:

(IATA, 2008) في تقريرهم عن الفوائد الاقتصادية للطيران اشر الى ان النقل الجوي يمكن أن يلعب دوراً رئيسياً في التنمية الاقتصادية وفي دعم النمو الاقتصادي على المدى الطويل. فهو يسهل اندماج البلد في الاقتصاد العالمي، ويوفر منافع مباشرة للمستخدمين ومنافع اقتصادية أوسع من خلال تأثيره الإيجابي على الإنتاجية والأداء الاقتصادي. وعملت الأليات بشكل وثيق مع شركة InterVISTAS الاستشارية لتحليل العلاقة بين مستوى اتصال البلد بشبكة النقل الجوي العالمية ومستوى الإنتاجية والنمو الاقتصادي. إن توصيلية الطيران هي مقياس يعكس النطاق والأهمية الاقتصادية للوجهات ، وتواتر الخدمة وعدد الاتصالات الإضافية المتاحة عبر شبكة الطيران في كل بلد. يقع التحليل عبر مجموعة واسعة من 48 دولة بما في ذلك الاقتصادات المتقدمة والنامية على حد سواء وعبر فترة عشر سنوات، من 1996 إلى 2005.

يستخدم التقرير تقنيات إحصائية لتقدير معدل العائد الاقتصادي – أي تلك التي تضاف إلى العوائد المباشرة التي يحصل عليها المستثمرون والمستخدمون. موضحة في أمثلة قليلة من مشاريع الاستثمار في مجال الطيران. على سبيل المثال، قدرت استثمارات بقيمة 1.805 مليون دولار كندي في مطار فانكوفر إلى زيادة بنسبة 5.4% في الاتصال في كندا ككل. على هذا النحو ، رفع هذا الإنتاجية الكندية على المدى الطويل بنسبة 0.04 %. بافتراض أن عدد ساعات العمل لا يزال ثابتاً، فإن هذا يعني دفعة سنوية للنتائج المحلي الإجمالي الكندي يبلغ 348 مليون دولار كندي (معدل عائد اقتصادي سنوي يبلغ 19.3%، مما يعني حدوث مردود اقتصادي كامل على الاستثمار في غضون خمس إلى ست سنوات).

(Basnet, 2015) في بحثه عن تأثير النقل الجوي في سياحه نيبال، ركز على أهمية النقل الجوي على صناعة السياحة في نيبال. ويبين كيف أن النقل الجوي هو وسيلة النقل الرئيسية في نيبال وترتبط السياح الدوليين بالمنطقة. ويستند هذا التقرير على المطار الدولي Tribhuvan في كاتماندو. تلعب صناعة السياحة دوراً حيوياً في تنمية نيبال. تم البحث عن طريق تحليل البيانات الثانوية من المنشورات والتقارير السنوية المقدمة من مجلس إدارة نيبال. الفكرة الرئيسية وراء اختيار البيانات الثانوية كان استخدام البيانات الرسمية التي تم جمعها من قبل السياحة سلطة نيبال، على سبيل المثال وزارة الثقافة والطيران في نيبال (MOTCA) والمجلس العالمي للسفر والسياحة (WTTC). تم القيام بهذه الرسالة للتأكيد على العلاقة بين الطيران وأنواعه المختلفة من التأثير على نيبال وتطورها. ان الباحث وصل الى ان تقريبا 75% من السائحين الاجانب استخدموا النقل اجوى الى النيبال، اضافته الى ذلك 594,848 سائح سافر الى البلد عن طريق المطار Tribhuvan مقارنة بالنقل البري والذي وصل الى 202,768 سائح. (Oxford Economic Forecasting for ATAG, 2003) في تقريرهم عن مساهمة النقل الجوي تعتبر الخدمات الجوية الأفضل مهمة بشكل خاص للبلدان غير الساحلية في وسط أفريقيا، حيث يتمتع النقل الجوي بمزايا واضحة على النقل البري والبحري لربط المنازل الاقتصاد مع الأسواق العالمية. الخدمات الجوية المتطورة أيضا تدعم إنشاء الأعمال التجارية حيث الحركة السريعة للبضائع والناس أمر بالغ الأهمية مدعما في عام 2000 أكثر من 1600 مليون مسافر نقلتهم شركات الطيران العالمية. وعلاوة على ذلك ، يوفر النقل الجوي الأساس للسياحة الدولية. كما اشأ من خلال السنوات الخمسة (2000 - 1995) من بين 11 دول افريقيه عشره منهم زاد معدلهم النمو السنوى بنسب متفاوتة من 4% الى 13%.

في دراستهم بعنوان (Airports driving economic and tourism development) ناقشوا الباحثان (Cristureanu and Bobirca, 2007)

إن عولمة الاقتصاد العالمي هي المحرك الرئيسي لنمو الحركة الجوية. يعد الاستثمار المتبادل بين الدول الأوروبية، وكذلك من وإلى الولايات المتحدة والشرق الأقصى وبقية العالم، سمة متزايدة من سمات الأعمال الحديثة، حيث يعد تنقل العمالة عاملاً متنامياً. بالنسبة للاتحاد الأوروبي ككل ، تمثل السياحة نسبة 5 % من إجمالي العمالة والنتائج المحلي الإجمالي وما يصل إلى 30 % من إجمالي التجارة الخارجية في الخدمات. إذا النقل والتوزيع يتم تضمين الحرف ، وترتفع الأرقام إلى 20 مليون وظيفة و 12 % من الناتج المحلي الإجمالي. ومن المتوقع أن السياحة تكون قطاع النمو في اقتصاد الاتحاد الأوروبي مع ما يصل إلى 25 % من النمو في توقع العمل على مدى السنوات ال 10 المقبلة. على الصعيد العالمي ، يقدر أن حسابات السياحة 195 مليون وظيفة و 7.6% من إجمالي العمالة في عام 2007. كما وضحو بان السياحة هي قطاع متزايد الأهمية في اقتصادات العديد من البلدان الأوروبية. بالنسبة لبعض البلدان ، يعتبر النقل الجوي الوسيلة الرئيسية التي يمكن للسائحين من خلالها الوصول إلى البلاد. أربعة من دول الاتحاد الأوروبي هي من بين أفضل 10 وجهات سياحية عالمية، إلى جانب 3 من الدول الأعضاء الجدد في الاتحاد الأوروبي: فرنسا، بولندا، إسبانيا، المجر، إيطاليا، جمهورية التشيك، المملكة المتحدة.

ثانيا: واقع القطاع النقل الجوي في العراق:

تقع خدمات النقل ووسائله في مقدمة الخدمات الأساسية الواجب توفرها لغرض إتمام التجربة السياحية للسائح. إن سبل الوصول الى العراق ميسورة بشبكة واسعة و مختلفة من الطرق السريعة التي تربطه بدول الجوار إضافة الى الموانئ والمطارات (مصطفى ، 2007 : ص 105). يتمتع العراق بموقع جغرافي متميز ، جعله همزة وصل بين دول آسيا من جهة الشرق وأوروبا من الغرب ، كما تعد مطاراته من النقاط الهامة على خريطة الخطوط الجوية العالمية. ويستأثر النقل الجوي في العراق بنحو (٧٥ %) من اجمالي حركة نقل الركاب القادمين و المغادرين من و إلى العراق ، للطائرات العراقية والأجنبية (فرج ، 2015 : ص 81)^{*}. وحسب آخر الإحصاءات يوجد في العراق ما مجموعه (113 مطاراً) بين صغير ومتوسط وكبير الحجم بعضها مطارات عسكرية والبعض الآخر مطارات مدنية وبعض هذه المطارات ذو ممرات غير مرصوفة وبعضها صالحة فقط للطائرات المروحية (أمين ، 2016 : ص ص 60-61)، والعراق يساهم بشركة الخطوط الجوية العراقية لنقل اعداد كبيرة من المواطنين لمختلف الاغراض منها السياحية الداخلية و الخارجية.

فان العراق يمتلك سبعة مطارات دولية^{**} وهي (مطار بغداد الدولي) و الذي تبلغ طاقته الاستيعابية حوالي (2.5 مليون مسافر سنوياً) و الذي يعتبر أكبرها ، و (مطار البصرة الدولي) و بطاقة استيعابية (2 مليون مسافر سنوياً)، و (مطار الموصل الدولي) (500 ألف مسافر سنوياً)، و (مطار النجف الدولي) و بطاقة الاستيعابية (3 ملايين مسافر سنوياً) (صوفي، 2014 : ص58) ، و (مطار السليمانية الدولي) و بطاقة الاستيعابية (1.5 مليون مسافر سنوياً) (مطار السليمانية الدولي، قسم التخطيط و المتابعة، 2018). و الجدول الاتي يبين حركة الطائرات و المسافرين في بعض المطارات المدنية العراقية للسنوات (2011 – 2013) .

جدول (1): توزيع عدد المسافرين و حركة الطائرات في العراق للفترة (2011 – 2013)

عدد الرحلات و المسافرين للمطارات العراقية من ضمنها مطار السليمانية الدولي لسنة 2011				
المطارات	عدد المسافرين القادمين	عدد المسافرين المغادرين	عدد الرحلات القادمة	عدد الرحلات المغادرة
مطار السليمانية الدولي	121274	126878	2443	2439
مطار بغداد الدولي	73542	105196	1949	–
مطار البصرة الدولي	35329	31200	937	–
مطار النجف الدولي	32482	320500	1026	–
مطار الموصل الدولي	551	32727	79	–
المجموع الكلي	263178	616501	6434	
حصة محافظة السليمانية %	46 %	21 %	38 %	

^{*} على الرغم من أهمية ودور النقل الجوي في حركة السياحة في العراق، الا ان حسب البيانات الرسمية الصادرة عن وزارة التخطيط وهيئة السياحة العراقية نحو (90٪) من السائحين القادمين إلى العراق هم من سياح إيرانيين وعادة ما يسافرون برا .

^{**} يعتبر مطار أربيل الدولي من أهم مطارات إقليم كردستان العراق، تم افتتاحه في منتصف عام (2005) من قبل حكومة إقليم كردستان ، و كذلك في (2 ايلول 2018) افتتحت وزارة النقل العراق مطار كركوك الدولي، الا انه بسبب عدم توفر البيانات المنظمة عن الطاقة الاستيعابية و للسنوات (2011 – 2013) لهذين المطارين ، لذا البحث الحالي لم يشير الى الطاقات الاستيعابية و عدد المسافرين و عدد الرحلات لهم.

عدد الرحلات و المسافرين للمطارات العراقية من ضمنها مطار السليمانى الدولي لسنة 2012				
المطارات	عدد المسافرين القادمين	عدد المسافرين المغادرين	عدد الرحلات القادمة	عدد الرحلات المغادرة
مطار السليمانية الدولي	148197	138449	2770	2771
مطار بغداد الدولي	231682	221187	5923	-
مطار البصرة الدولي	94640	70016	2571	-
مطار النجف الدولي	174598	164057	3474	-
مطار الموصل الدولي	15226	15854	326	-
المجموع الكلي	664343	609563	15010	
حصة محافظة السليمانية %	22 %	23 %	18 %	
عدد الرحلات و المسافرين للمطارات العراقية من ضمنها مطار السليمانى الدولي لسنة 2013				
المطارات	عدد المسافرين القادمين	عدد المسافرين المغادرين	عدد الرحلات القادمة	عدد الرحلات المغادرة
مطار السليمانية الدولي	184481	188864	3213	3214
مطار بغداد الدولي	9886	10821	211	209
مطار البصرة الدولي	5550	5559	60	63
مطار النجف الدولي	15637	12891	132	133
مطار الموصل الدولي	271	371	6	6
المجموع الكلي	215825	218506	3622	3625
حصة محافظة السليمانية %	85 %	86 %	89 %	89 %
ملاحظة: استخدام بيانات فقط للسنوات و للمطارات المذكورة نتيجة لعدم توفر بيانات عن السنوات و المطارات الاخرى .				

المصدر:

1. د.نسرين عواد الجصاني و زينيب كاظم جواد شكر : تنمية السياحة الطبيعية واستدامتها في محافظة النجف الاشرف، مجلة البحوث الجغرافية الطبيعية ، العدد (2) ، 2015 ، ص 220 .
2. سكنة جبهة فرج: واقع النقل الجوي في العراق... والرؤى المستقبلية له مع إشارة إلى محافظة البصرة، مجلة دراسات البصرة ، جامعة البصرة، العدد (19) ، 2015 ، ص ص 107-109 .
3. وزارة النقل و الاتصالات اقليم كردستان، المطار السليمانى الدولي، قسم التخطيط و المتابعة، 2013 .

من خلال جدول (1) يتبين بان حصة مطار السليمانية الدولي للرحلات القادمة و المغادرة زادت من (38%) في سنة (2011) الى (89%) في سنة (2013) ، وكذلك بالنسبة لعدد المسافرين القادمين و المغادرين ايضا يتبين ان حصة مطار السليمانية الدولي زادت بشكل كبير ووصلت الى (85%) في سنة (2013) في حين في سنة (2011) هذا النسبة لم يتجاوز (50%) ، وقد يعود سبب التطور الحاصل في عدد الرحلات و كذلك في عدد المسافرين الى الاستقرار السياسي و الامني في اقليم كردستان عموما و في محافظة السليمانية على وجه التحديد ، و في الوقت نفسه تدهور الوضع الامني و العلاقات السياسية في مناطق خارج اقليم كردستان التي تأثرت سلبا على نشاط مطارات الاخرى .

ثالثا: واقع القطاع النقل الجوي في محافظة السليمانية:

بعد عام 1991 حتى سنة 2003 فان اقليم كردستان بشكل عام و محافظة السليمانية على وجه التحديد لم تشهد اعداد كبيرة من السياح و لم تسجل الارقام عن عدد الوافدين ، وذلك بسبب الحروب الداخلية و فرض الحصار الاقتصادي على العراق و بين محافظات اقليم كردستان و كذلك بسبب عدم وجود وسائل النقل المتطورة من ضمنها النقل الجوي ، لكن التطورات الحقيقية في عدد السياح الوافدين الى محافظة السليمانية يبدء من سنة (2005) و ذلك بسبب سقوط نظام السابق و وجود الاستقرار الامني و السياسي الى حد كبير و كذلك فتح الحدود امام السياح الاجانب و خصوصا السياح الايرانيين و الاثراك لزيارة محافظة السليمانية عن طريق مطار السليمانية الدولي. تم توضيح هذا الواقع فيما يلي:

1. السياح و الرحلات السياحية من و الى مطار السليمانية الدولي:

بسبب توفر مقومات السياحة في محافظة السليمانية، فان عدد سياح زاد على المستوى المحلي و الاجنبي ، و لكن لو وجهت الجهات المعنية اهتماما اكبر بهذا المجال فأن هذا النشاط يبدو اكثر ازدهارا. إن ما يميز منطقة الدراسة (السليمانية) هو وقوعها على الطريق العام الذي يربط محافظة كركوك بباقي المحافظات (هلبجة و أربيل) وهذا الطريق جيد وحركة النقل عليه تعد كثيفة جدا، وكذلك فإنها تحظى بمرونة عالية في سهولة الوصول إليها من خلال مطار السليمانية الدولي التي لها دور في تعزيز السياحة في محافظة السليمانية على وجه التحديد. فعلى سبيل المثال، تلقى مطار السليمانية الدولي من المدة (2005 – 2018) مجموعه (1938246) سائحا. و الجدول الاتي يبين عدد سياح و الرحلات القادمين و المغادرين عن طريق المطار السليمانية الدولي.

جدول (2): عدد سياح و الرحلات القادمين و المغادرين من مطار السليماني الدولي و بيان وضع الميزان السياحي للمدة (2018 – 2005)

السنوات	عدد السائحين القادمين	عدد السائحين المغادرين	الميزان السياحي (الفائض و العجز)	عدد الرحلات القادمة	عدد الرحلات المغادرة	الميزان السياحي (الفائض و العجز)
2005	5047	10251	-5204	204	190	+14
2006	48164	48326	-162	1102	1105	- 3
2007	61656	62394	-738	1390	1401	-11
2008	67165	73043	-5878	1838	1835	+ 3
2009	81655	81825	-170	2315	2315	0
2010	91988	91211	+777	2005	2003	+ 2
2011	121274	126878	-5604	2443	2439	+ 4
2012	148197	138449	+ 9748	2770	2771	- 1
2013	184481	188864	-4383	3214	3213	+ 1
2014	258029	263126	-5097	3499	3501	- 2
2015	287707	286938	+ 769	3499	3500	- 1
2016	251343	274650	-23307	4234	4230	+ 4
2017	225621	259535	-33914	3775	3775	0
*2018	105919	117445	- 11526	1896	1895	+ 1

المجموع	1938246	2022935	-(84689)	34184	34173	(11) +
المتوسط السنوي	138446	144495	-(6049)	2442	2441	(1) +
معدل النمو السنوي المركب	% 24.29	% 19.03	% - 5.84	17.26 %	17.85 %	% - 17.18
* بيانات سنة 2018 مرجحة نظرا لوجود البيانات حتى شهر التاسع من سنة 2018.						

المصدر: من اعداد الباحثين بالاعتماد على بيانات وزارة النقل و الاتصالات اقليم كردستان، المطار السليمانية الدولي، قسم التخطيط و المتابعة، 2018.

من خلال الجدول (2) ، يتبين ان مجموع و متوسط السياح المغادرين اعلى بكثير من السياح الوافدين ، و مما يؤدي الى حدوث العجز الواضح في الميزان السياحي في غالبية سنوات ضمن الدراسة و كمتوسط السنوي العجز يساوي (6049) سائحا، هذا النتيجة من ناحيتين السياحية و الاقتصادية غير مقبولة و بحاجة الى معالجة ، الا انه اذا كان مدة بقاء السائح و حجم الانفاق السياحي للوافدين اكثر من الممكن ان تؤدي الى تقليل الاثار السلبية الناجم عن العجز في الميزان السياحي، ومن خلال الجدول نفسه فان معدل النمو السنوي المركب للرحلات خلال المدة (2005 – 2018) تتراوح بين (17% الى 18%) ، و الجدير بالذكر في بداية انشاء المطار متوسط عدد رحلات السنوية لا تتجاوز 200 رحلة ، لكن على الرغم من الازدحام السياسية و الاقتصادية غير مستقرة ، و ووقف عمل بعض الشركات في مطار السليمانية الدولي ، الا ان عدد الرحلات ارتفعت الى (3775) رحلة في سنة 2017. وكذلك معدل النمو السنوي للسياح القادمين وصل الى (24.29%)، في حين معدل النمو السنوي للسياح المغادرين وصل الى (19.03%) . من خلال هذا يظهر بان معدل النمو السنوي المركب للسياح القادمين و المغادرين وكذلك للرحلات القادمة و المغادرة موجبا و هذا يدل على انه على الرغم من عدم الاستقرار الاقتصادي و السياسي في السنوات الاخيرة في اقليم كردستان على العموم و محافظة السليمانية على وجه التحديد، و اضافة الى غلق المطار السليمانية لمدة غير قصيرة و وقف عمل بعض الشركات الطيران و منها السياحية و فرض الحصار من قبل الدول المجاورة على مطار السليمانية ، الا انه هناك مؤشرات ايجابية للنشاط مطار السليمانية الدولي خصوصا في مجال تنقل السياح و رحلات داخليا و خارجيا .

على الرغم من التذبذبات و التغييرات الحاصلة في عدد السياح و الرحلات السياحية بين سنة واخرى في ظل الظروف السياسية و الاقتصادية التي يمر بها العراق و اقليم كردستان ، الا ان هنالك زيادة وتطور في عدد السياح المحليين و الاجانب ، وهذا شجع المستثمرين و رجال الاعمال على انشاء المزيد من الشركات السياحية* و ادخال شركات الطيران الجديدة في اقليم كردستان عموما وفي مطار السليمانى الدولي على وجه التحديد، وعلى الرغم من عدم ثبات عدد الشركات الطيران العاملة في مطار السليمانية الدولي، الا انه حسب اخر بيانات و تقارير قسم التخطيط و المتابعة في مطار السليمانية الدولي سنة 2018،

* حسب البيانات و الاحصائيات الصادرة من هيئة السياحة في اقليم كردستان، فان عدد الشركات السياحية في اقليم كردستان قد بلغ (180) شركة في عام 2011 ، في حين ارتفع هذا العدد الى (195) شركة عام (2014)، وتتوزع على محافظات اقليم كردستان منها (92) في محافظة أربيل عاصمة الاقليم و (82) في محافظة السليمانية و (21) في محافظة دهوك ، و الجدير بالذكر فان بعد الانتهاء من حرب ضد داعش و ظهور الاستقرار النسبي في العراق و اقليم كردستان، بدء اعادة التشغيل بعض الشركات السياحية المتوقفة، و انشاء بعض الشركات الجديدة فلقد وصل العدد الاجمالي للشركات السياحية في اقليم كردستان في عام (2018) الى (197) شركة للمزيد من التفاصيل ارجو انظر الى (احمد و الزهاوي، 2018 : ص 18).

وصل عدد شركات الطيران في مطار السليمانية الدولي الى (15) شركة محلية و اجنبية و بعض منها صاحب شهرة كبيرة في مجال تقديم الخدمات السياحي و تنقل السياح .

2. عدد السياح و الشركات الطيران من مطار السليمانية الدولي:

ان هناك علاقة قوية متبادلة بين زيادة عدد سياح (الوافدين و المغادرين) وزيادة نشاط الشركات الطيران. ومن من اجل معرفة دور الشركات الطيران العاملة في مطار السليمانية الدولي من نقل السياح داخليا و خارجيا ،نستعين بالجدول الاتي .

جدول (3): عدد الشركات الطيران و حصتهم من نقل السياح من و الى مطار السليمانية الدولي

للمدة (2013 – 2018)

اسم الشركات	عدد السياح الوافد	حصة الشركة %	عدد السياح المغادر	حصة الشركة %
خطوط الجوية العراقية	691886	53.775	719603	52.866
Turkish airlines	182002	14.146	199239	14.637
Azmar fly Germany airlines	166629	12.951	175869	12.92
الخطوط الجوية القطرية	70903	5.5108	69463	5.1031
الخطوط الجوية الملكية الاردنية	46129	3.5853	48751	3.5815
Atlas global airlines	45697	3.5517	58497	4.2975
الخطوط الجوية الإيرانية	45551	3.5404	44710	3.2846
الخطوط الجوية بيكاسوس	18200	1.4146	27061	1.988
Fly Olympic airlines	9556	0.4328	5002	0.3675
شركة فلاي بغداد للطيران	3859	0.2999	2672	0.1963
Azmar fly Dubai airlines	2413	0.1875	2095	0.1539
Hermes airlines	457	0.0355	469	0.0345
شركة فلاي داماس – دمشق	348	0.027	203	0.0149
خطوط الجوية للشركة الناصر	138	0.0107	139	0.0102
الخطوط الجوية القبرصية	6	0.0005	20	0.0015
الرحلات الخاصة	6833	0.5311	7395	0.5433
المجموع	1286620	%100	1361188	%100

الملاحظة:

* البيانات المنتظمة الموجودة فقط للسنوات (2013 – 2018) .

* بعض شركات عملت فقط في السنة 2013 ، و بعض اخر بدأت بعمل في السنوات الاخيرة .

المصدر : من اعداد الباحثين بالاعتماد على بيانات وزارة النقل والاتصالات اقليم كردستان، المطار السليمانى الدولي، قسم التخطيط و المتابعة، 2018.

من خلال الجدول اعلاه يتبين ان عدد الشركات الطيران الاقليمية و العالمية في مطار السليمانية الدولي تبلغ (15) شركة ، وتختلف حصة الشركات في نقل السياح (الوافدين و المغادرين) من سنة للأخرى و بين شركة لأخرى ، وعلى الرغم من تداعيات حرب على الداعش و انعكاسات الازمة المالية و استمرار حصار بعض دول الجوار(تركيا مثلا) على رحلات مطار السليمانية

الدولي . الا ان الخطوط الجوية العراقية صاحب اعلى حصة التي تقدرها ب (53%) من اجمالي السياح الوافدين و المغادرين، و (Turkish airlines) و (Azmar fly Germany airlines) في المرتبة الثانية و الثالثة بنسبة (14%) و (12%) على التوالي .

رابعا: واقع المقومات السياحية في محافظة السليمانية :

توجد في محافظة السليمانية مقومات طبيعية و اثرية و تاريخية متعددة و متنوعة . وان محافظة السليمانية تتميز بكثرة الثروات السياحية المتنوعة و موزعة بين مناطقه بشكل متوازي الى حد كبير، وفيها انواع متعددة من السياحة في مقدمتها السياحة (الطبيعية ، الاثرية ، التاريخية، الترفيهية ، البيئية ، العلاجية ، الدينية و السياسية...الخ) *، هذا بالاضافة الى وجود الاستقرار النسبي في محافظة و علاقات اجتماعية و اقتصادية مفتوحة ، الا ان حكومة اقليم و الجهات المعنية لم تهتم بتوظيف هذه الثروات السياحية الموجودة في محافظة السليمانية و بقيت النشاطات السياحية في المنطقة معزولة و لم تصل الى المستوى المطلوب**.

و كذلك بسبب نقص البنية التحتية في المنطقة بما يخدم السياح المحليين و الاجانب ، وكذلك عدم وجود سياسة سياحية ناجحة ، جعلت محافظة السليمانية غير متطورة بما يلائم حجم و نوع الثروات السياحية ، و كذلك لم يستطع القطاع السياحي في المحافظة في تعزيز الجانب الاقتصادي و خلق فرص العمل لسكان المنطقة .

وعلى الرغم من هذه الصعوبات و المشاكل ، الا ان ازدهر النشاط السياحي في محافظة السليمانية بشكل طبيعي و جيد و خصوصا بعد بناء مطار السليمانية الدولي في(29-11/2003) و من ثم فتحها من (20-7/2005) شهد النشاط السياحي تطورا واضحا حيث ازداد عدد السياح على مستوى المحلي و الخارجي . والجدول الاتي يبين تطور اعداد السياح في اقليم كردستان على العموم و في المحافظة السليمانية على الوجه التحديد .

* الجزء الاكبر من المقومات و المناطق السياحية في العراق ، تقع في اقليم كردستان و بالخاص محافظة السليمانية، في الماضي محافظة السليمانية ضمن المناطق اكثر جاذبة للسياح المحلي و الاجنبي ، ان حصة محافظة السليمانية للسياح المحلية عام 1975 هي (28.57%) ، وفي عام 1980 وصلت الي (35.14%) و على الرغم من الحرب (العراقية – الايرانية) عام 1980 و استمرارها، فان حصة المحافظة السليمانية عام 1986 وصلت الى(37.03%) وهذا دليل واضح على مكانة و قدرة التنافسية للمحافظة السليمانية في جذب السياح ، اضافة الى ذلك فان تاريخ السياح الاجانب الوافدين الى محافظة السليمانية ترجع الى سنة 1975 و ان حصة محافظة السليمانية تصل الى 3.51% من اجمالي سياح العراق ، بينما سنة 1980 زادت الى 9.20%، و من ثم سنة 1986 وصلت الى 53.57%. للمزيد من المعلومات ارجو انظر الى (طالب، التنمية الريفية و السياحية في اقليم كردستان العراق ، 2005).

** حصة الاستثمارات السياحية لمحافظة السليمانية من مجموع الاستثمارات السياحية اذ يبلغ (31%) للمدة (2006 – 2015) ، و لنفس المدة حصة محافظة السليمانية للمشاريع السياحية فقط (15%) من مجموع المشاريع السياحية في اقليم كردستان ، و حصة محافظة السليمانية من الخدمات الفندقية ليس بمستوى المطلوب ، للفنادق خمسة النجوم و اربعة النجوم اذ يبلغ (24%) من اجمالي الفنادق الخمس النجوم و الاربع النجوم في اقليم كردستان ، وللرستورانت و الكافتريا السياحية حصة محافظة السليمانية لم يتجاوز (40%). للمزيد المعلومات رجاء انظر الى (هيئة الاستثمار، دائرة الدراسات و المعلومات، 2016 ، الهيئة العامة للسياحة، مديرة التخطيط و المتابعة ، 2018 ، حمه صالح ، 2015 ، ص ص 26 – 28) .

جدول (4): مؤشرات تطور اعداد السياح المحلية (داخل اقليم وخارجه) الى اقليم كردستان و حصة محافظة السلبيانية منها خلال المدة (2007 – 2018)

السنوات	اجمالي عدد سياح المحلية في اقليم كوردستان (السياح داخل الاقليم)	حصة محافظة السلبيانية من السياح داخل الاقليم (%)	اجمالي عدد سياح المحلية في اقليم كوردستان (السياح خارج الاقليم)	حصة محافظة السلبيانية من السياح خارج الاقليم (%)
2007	137118	28.99	186420	19.02
2008	190230	25.51	285740	15.31
2009	209611	33.51	449193	15.42
2010	329536	-	789760	14.18
2011	315161	17.58	1149738	11.08
2012	313144	21.08	1470138	17.42
2013	459847	14.12	1933544	17.30
2014	273326	19.54	1000762	24.32
2015	171445	23.12	526962	21.18
2016	383340	37.63	843949	51.62
2017	495521	15.25	745422	21.24
2018*	831200	5.26	1287093	16.30
المجموع	4109479	-	10668721	-
المتوسط السنوي	342457	%21.96	889060	%20.37
معدل النمو السنوي المركب	% 16.2	% -13.26	% 17.47	% -1.28

* بيانات سنة 2018 مبرجة نظرا لوجود البيانات حتى شهر العاشر من سنة 2018.

المصدر: حكومة اقليم كردستان، وزارة البلديات و السياحة، الهيئة العامة للسياحة، مديرية التخطيط و المتابعة، بيانات سنوية منشورة ، 2018 .

من خلال الجدول اعلاه ، على الرغم من وجود الازمة المالية و حرب ضد داعش ، الا انه كمتوسط خلال المدة (2007 – 2018) فان حصة محافظة السلبيانية للسياح الوافدين (داخل الاقليم وخارجه) تصل تقريبا الى (21%)، وفي الحقيقة هذه النسبة منخفضة جدا اذا قورنت مع الثروات و المقومات السياحية المتنوعة في محافظة السلبيانية .
اضافة الى ماتقدم، فان عدد السياح الاجانب الوافدين الى محافظة السلبيانية بدأ بالتزايد منذ عام 2005 ، و الجدول ادنا يبين عدد سياح الاجانب الوافدين الى اقليم كردستان و حصة محافظة السلبيانية خلال المدة (2007 – 2018) .

جدول (5): مؤشرات تطور اعداد سياح الاجنبية الى محافظة السليمانية و حصة محافظة من اجمالي عدد سياح اقليم كوردستان خلال المدة (2007 – 2018)

السنوات	عدد سياح الاجانب الوافدة الى اقليم كوردستان	حصة محافظة السليمانية من سياح الاجانب %
2007	53859	29.36
2008	82890	32.76
2009	132541	17.03
2010	194545	17.27
2011	237491	14.70
2012	433711	12.04
2013	558636	8.11
2014	255346	14.82
2015	83844	30.57
2016	376111	39.57
2017	209377	19.87
2018	475707	7.29
المجموع	3094058	-
المتوسط السنوي	257838	20.28 %
معدل النمو السنوي المركب	19.91 %	-10.96 %

المصدر: حكومة اقليم كوردستان، وزارة البلديات و السياحة، الهيئة العامة للسياحة، مديرية التخطيط و المتابعة، بيانات سنوية منشورة ، 2018 .

من خلال الجدول (5) يبين انه وبعد سنة 2013 انخفض عدد السياح الاجانب في اقليم كوردستان وذلك بسبب تدهور الوضع الامني و السياسي وكذلك حدوث الازمة المالية الناجمة عن انخفاض اسعار النفط العالمي و تدهور العلاقات السياسية و الاقتصادية بين حكومة الاقليم و الحكومة المركزية. و في الواقع وصل هذا الانخفاض الى (40%) بين سنتي 2014 و 2015 . وبالمقابل فان حصة محافظة السليمانية من السياح الاجانب زادت كمتوسط بنسبة (22%) بين سنتي 2014 و 2015. و الجدير بالذكر فان احد الاسباب الرئيسة وراء هذه الزيادة هي دور المطار السليمانية الدولي في التأثير المباشر على زيادة عدد السياح الخارجي على مستوى محافظة السليمانية على وجه التحديد ، لان وجود وسائل النقل الجوي أدت دورا فاعلا في تنشيط النشاط السياحي في محافظة السليمانية .

خامسا: دور النقل الجوي في تفعيل النشاط السياحي في محافظة السليمانية:

في ضوء ماسبق من عرض كل من عدد الوافدين الى محافظة السليمانية سواء كان عن طريق المطار السليمان الدولي او عن طريق الحدود و النقاط التفتيشية ، من الضروري بيان دور المطار في جذب السياح و تفعيل النشاط السياحي في محافظة السليمانية، من اجل ذلك فان الجدول الاتي يبين اجمالي عدد السائحين و حصة المطار السليمان الدولي من اعداد الوافدين خلال المدة (2007 – 2018):

جدول (6): اجمالي عدد السياح الوافد الى محافظة السليمانية وحصة المطار السليمانى الدولي
للمدة (2007 – 2018)

السنوات	عدد سائح الوافدين عن طريق مطار السليمانية	اجمالي عدد السياح الوافد الى محافظة السليمانية	حصة مطار السليمانية من اجمالي عدد الوافدين الى محافظة السليمانية
2007	77933	61656	79.11
2008	119416	67265	56.33
2009	131932	81655	61.89
2010	229663	91988	40.05
2011	314974	121274	38.50
2012	374276	148197	39.6
2013	444807	184481	41.47
2014	333478	258029	77.38
2015	-	287707	-
2016	728823	251343	34.49
2017	275501	225621	81.89
2018	288226	105919	36.75
المجموع	3465527	1885135	-
المتوسط السنوي	288794	157095	53.41 %
معدل النمو السنوي المركب	11.52 %	4.61 %	6.19 - %

ملاحظة : اجمالي عدد السياح الوافد الى محافظة السليمانية في سنة (2006) تبلغ (58596 سائح) ، و حصة مطار السليمانى الدولي
اذ (48164 سائح) اي يقابل (82.2%) من اجمالي عدد السياح .

المصدر: من اعداد الباحثين بالاعتماد على :

1. وزارة البلديات و السياحة، الهيئة العامة للسياحة، مديرية التخطيط و المتابعة، بيانات سنوية منشورة ، 2018 .
 2. وزارة النقل و الاتصالات اقليم كردستان، المطار السليمانى الدولي، قسم التخطيط و المتابعة، بيانات سنوية، 2018.
- من خلال الجدول (6) نجد انه وعلى الرغم من تقلب عدد السياح من سنة لأخرى ، الا انه و من خلال المتوسط السنوي و معدل النمو السنوي المركب لعدد السياح من المدة (2007 – 2018) البالغ (11.52% و 4.61%) على التوالي، نجد ان هنالك دليل ايجابي على زيادة عدد السياح الوافدين الى محافظة السليمانية، و من خلال الجدول نفسه نجد ان دور المطار السليمانية واضح جدا في استقبال و جذب السياح و تفعيل النشاط السياحي في المحافظة . حيث وصلت نسب المشاركة في جذب السياح الى المحافظة في بعض السنوات الى (80%) من اجمالي عدد سياح الوافدين ، وهذا يتفق من فرضية البحث بانه دور المطار في تفعيل النشاط السياحي في المحافظة دورا ايجابيا.
- والجدير بالذكر ، وعلى الرغم من هذه المؤشرات الايجابية الا انه وفقا لمعدل النمو السنوي المركب فان حصة المطار من اجمالي عدد الوافدين الى المحافظة (6.19 - %) ويعود سبب ذلك الى الظروف التي تمر بها المحافظة في السنوات الاخيرة من الازمة المالية و وقف عمل بعض الشركات و الرحلات السياحية لبعض الدول و خصوصا في سنة 2018 ، من مجموع (15) شركة فقط (6) منهم مفعلة و مشغلة لنقل سياح داخليا و خارجيا ، و باقي الشركات متوقفة و حتى ميزانهم السياحي من حيث الوافد و المغادر يساوي (صفر) بمعنى عدم وجود عملية .

سادسا: تقدير النماذج القياسية و اختيار افضل دالة :

نركز في هذا الجانب على تقدير نموذج قياسي بسيط لبيان دور مطار السلبيانية الدولي في تفعيل النشاط السياحي في اقليم كردستان وكذلك محافظة السلبيانية ، وكذلك لتقييم دور الازمة المالية و الحرب على الداعش على النشاط السياحي في اقليم كردستان و محافظة السلبيانية و كذلك على مطار السلبيانية الدولي، لتحقيق هذه الاهداف استخدم البحث بعض المؤشرات الاحصائية القياسية منها (7) يبين حجم و اشارة و علاقة بين المتغيرات الداخلة في النموذج و كما يلي :

جدول (7): دور المطار السلبيانية الدولي في تفعيل النشاط السياحي في اقليم كردستان و محافظة السلبيانية للمدة (2018 – 2007)

دور المطار السلبياني الدولي في تفعيل النشاط السياحي في محافظة السلبيانية للمدة (2018 – 2007)			
Std. Error	p-value	Coefficient(Size of effect)	الحالات
3.37	0.0009	1.12	دور المطار السلبياني في زيادة عدد سياح المحلي في محافظة السلبيانية
2.85	0.0154	5.72	دور المطار السلبياني في زيادة عدد سياح الاجانب في محافظة السلبيانية
3.05	0.0004	1.08	دور المطار السلبياني في زيادة اجمالي عدد سياح للمحافظة السلبيانية
0.65	0.0315	- 1.40	تأثير حرب الداعش في انخفاض عدد سياح المحلي في محافظة السلبيانية
0.44	0.6470	- 0.20	تأثير حرب الداعش في انخفاض عدد سياح الاجانب في محافظة السلبيانية
0.37	0.0006	- 1.30	تأثير حرب الداعش في انخفاض اجمالي عدد سياح في محافظة السلبيانية
دور المطار السلبياني الدولي في تفعيل النشاط السياحي في اقليم كردستان للمدة (2018 – 2007)			
Std. Error	p-value	Coefficient(Size of effect)	الحالات
7.31	0.0000	1.03	دور المطار السلبياني في زيادة عدد سياح المحلي للأقليم كردستان
1.62	0.0000	1.23	دور المطار السلبياني في زيادة عدد سياح الاجانب للأقليم كردستان
6.66	0.0000	1.07	دور المطار السلبياني في زيادة اجمالي عدد سياح للأقليم كردستان
0.001	0.0000	- 2.22	تأثير حرب الداعش في انخفاض عدد سياح المحلي للأقليم كردستان
0.003	0.0000	- 2.57	تأثير حرب الداعش في انخفاض عدد سياح الاجانب للأقليم كردستان
0.01	0.0000	- 2.28	تأثير حرب الداعش في انخفاض اجمالي عدد سياح للأقليم كردستان
تأثير حرب على الداعش و الازمة المالية على نشاط المطار السلبياني الدولي للمدة (2018 – 2007)			
Std. Error	p-value	Coefficient(Size of effect)	الحالات
علاقة سببية	0.0126	F =10.24	تأثير حرب الداعش في انخفاض عدد السياح الوافدين الى المطار السلبياني الدولي
0.003	0.0000	Coefficient = - 0.20	دور الازمة المالية في انخفاض عدد السياح الوافدين الى المطار السلبياني الدولي

المصدر : من اعداد الباحثين بالاعتماد على بيانات وزارة النقل و الاتصالات اقليم كردستان(2018) ، و بيانات المطار السلبياني الدولي (2018)، و بالاستخدام برنامج (9 E-views) لتقدير نموذج (ML/QML – Poisson Count).

من الجدول اعلاه يتبين أن مطار السليمانية الدولي له تأثيرات ايجابية واضحة و كبيرة على تفعيل النشاط السياحي في اقليم كردستان على العموم و محافظة السليمانية على وجه التحديد، و ذلك بالاعتماد على قيمة الاحتمال الحرجة التي اقل من المستوى المعنوية (5%) و بالاعتماد على (حجم و قيمة و اشارة) المعلمات المقدرة ، لكن تأثير مطار على النشاط السياحي في المحافظة ومنها السياحة الاجنبية اعلى بكثير اذ قورنت بدوره على النشاط السياحي في اقليم كردستان و بما ان تاثير مطار السليمانية الدولي في زيادة عدد السياح الاجانب الى المحافظة التي هي بمقدار (5.72%)، بينما في زيادة عدد السياح الاجانب الى اقليم كردستان فقط بلغت نسبتها (1.23%). وهذا شي طبيعي و يتفق مع المنطق الاقتصادي و التوطن الصناعي خصوصا في الجوانب التي تتعلق بالمسافة و الوقت. وهكذا فان النتائج تتفق مع توقعات المختصين بخصوص دور المطار له وكذلك تتفق مع الفرضية البديلة التي تقر بوجود تاثيرات ايجابية له على النشاط السياحي في اقليم كردستان و محافظة السليمانية بوجه الخصوص .

ومن خلال الجدول نفسه يبين ان على الرغم من التأثيرات السلبية للحرب على الداعش و الازمة المالية على النشاط السياحي عموما و نشاط المطار خصوصا ، الا ان توفر المقومات السياحية الكثيرة في المحافظة و وجود الاستقرار النسبي فيها قد تقلل بعض من هذه التأثيرات السلبية للأزمة المالية و حرب ضد داعش وتبقى محافظة السليمانية مركز جذب للسياح المحليين و الاجانب .

الاستنتاجات و المقترحات

اولا: الاستنتاجات :

من خلال المناقشات و التحليلات السابقة توصلت البحث الى الاستنتاجات الاتية:

1. يرتبط التطور السياحي ارتباطا وثيقا بوسائل النقل وخاصة النقل الجوي. ويمثل النقل الجوي احد الاسباب الرئيسة لتطور الحركة السياحية في العالم و خاصة الدولية منها، وذلك لدورها المتميز في التقريب بين مناطق العالم المختلفة، مما ساعد على اكتشاف الكثير من اماكن القصد السياحي الجديدة وتوسيع السوق السياحية.
2. يظهر من خلال العرض و التحليل، نجد انه وعلى الرغم من وجود الازمة المالية و حرب ضد داعش و الظروف السياسية و الاقتصادية التي يمر بها العراق و اقليم كردستان ، الا انه كمتوسط سنوي فان هنالك دليل ايجابي على زيادة حصة محافظة السليمانية من السياح الوافدين (المحلية و الاجنبية). ان تاثير مطار السليمانية الدولي في زيادة عدد السياح الاجانب الى المحافظة التي هي بمقدار (5.72%)، بينما في زيادة عدد السياح الاجانب الى اقليم كردستان فقط بلغت نسبتها (1.23%). و الجدير بالذكر فان احد الاسباب الرئيسة وراء هذه الزيادة هي دور مطار السليمانية الدولي خصوصا في مجال جذب السياح الخارجي على مستوى المحافظة .
3. يظهر من التحليل، على الرغم من عدم استقرار الظروف الاقتصادية (الازمة المالية) و تدهور الاوضاع السياسية (الحرب على داعش) في السنوات الاخيرة في اقليم كردستان ، و اضافة الى فرض الحصار من قبل الدول المجاورة على رحلات المطار لمدة غير قصيرة، و وقف العمل لبعض شركات الطيران ، الا ان هناك مؤشرات ايجابية لدور مطار في تفعيل النشاط السياحي في اقليم كردستان و المحافظة خصوصا في مجال تنقل السياح و الرحلات داخلية و الخارجية . من خلال المتوسط السنوي و معدل النمو السنوي المركب لعدد السياح من المدة (2007 – 2018) البالغ (11.52% و 4.61%) على التوالي، نجد ان هنالك دليل ايجابي على زيادة عدد السياح الوافدين الى محافظة السليمانية حيث وصلت نسب المشاركة في جذب السياح الى المحافظة في بعض السنوات الى (80%) من اجمالي عدد سياح الوافدين.

4. يتبين من البحث أنه وعلى الرغم من التطور الإيجابي لنشاط المطار في مجال تنقل السياح و الرحلات داخلية و الخارجية و الزيادة الملحوظة من حصة المطار من الرحلات القادمة و المغادرة في العراق ، الا ان مجموع و متوسط السياح المغادرين من مطار السليمانية الدولي اعلى بكثير اذ يقارن مع السياح الوافدين ، و مما يؤدي الى حدوث العجز الواضح في الميزان السياحي بشكل مستمر .
5. وعلى الرغم من هذه المؤشرات الايجابية الا انه وفقا لمعدل النمو السنوي المركب فان حصة المطار من اجمالي عدد الوافدين الى المحافظة (6.19- %) و يعود سبب ذلك الى الظروف التي تمر بها المحافظة في السنوات الاخيرة من الازمة المالية و وقف عمل بعض الشركات و الرحلات السياحية لبعض الدول و خصوصا في سنة 2018.
6. كمتوسط خلال المدة (2007 – 2018) فان حصة محافظة السليمانية للسياح الوافدين (داخل الاقليم وخارجه) تصل تقريبا الى (21%)، وفي الحقيقة هذه النسبة منخفضة جدا اذا قورنت مع الثروات و المقومات السياحية المتنوعة في محافظة السليمانية .
7. ان الخطوط الجوية العراقية صاحب اعلى حصة التي تقدرها ب (53%) من اجمالي السياح الوافدين و المغادرين، و (Turkish airlines) و (Azmar fly Germany airlines) في المرتبة الثانية و الثالثة بنسبة (14%) و (12%) على التوالي.

ثانيا: المقترحات :

في ضوء الاستنتاجات البحث يقترح النقاط الاتية :

1. من اجل تفعيل دور النقل الجوي في جذب السياح الى اقليم كردستان و محافظة السليمانية على وجه التحديد ، ضرورة اهتمام بتتويج خدمات النقل و جذب و استقطاب الشركات العملاقة في مجال الطيران عن طريق تقديم التسهيلات وتحقيق متطلباتهم.
2. ضرورة الاهتمام بالمطارات من خلال تشجيع الشركات السياحية على تنويع نشاطاتهم و اعمالهم ولم يقتصر دورها على حجز تكت وبعض الاعمال الهامشية ، و فتح مكاتب التحويلات و الصيرفة في المطارات، و ضرورة زيادة وعي و رفع وتطوير اداء العاملين و الموظفين في المطارات لحسن تعامل مع السياح لتحقيق رغباتهم و ينظر الى المطارات كمصدرا للحصول على العملات الصعبة ، و لا ينظر و لايهتم بالجوانب الامنية فقط على حساب رغبات السياح ، لأن المطارات اضافة الى المنظور الامني ، انها ذات ابعاد اقتصادية وتجارية و سياحية كبيرة.
3. ضرورة العمل على زيادة القدرة التنافسية سواء بين الخطوط الجوية هذا من جهة ، وبين الشركات السياحية الداخلية و الخارجية من جهة الاخرى، وذلك عن طريق الاعفاءات الضريبية و تقديم المساعدات المالية و اعطاء الحوافز لمن له اكبر حصة سوقية في مجال جذب السياح الداخلي و الخارجي، وذلك لما له من دور حيوي و ديناميكي في رفع زيادة عدد سياح و خلق فائض في الميزان السياحي للمطارات و القطاع السياحي ايضا، و خصوصا في الظروف الاقتصادية و السياسية الحالية الغير المستقرة .
4. ضرورة ايجاد القدر الكافي من التنسيق و التخطيط في المجال النقل الجوي و النشاط السياحي وذلك من خلال وجود التعاون و التنسيق بين وزارة السياحة و البلديات و وزارة النقل و المواصلات (في العراق و في اقليم كردستان)، وكذلك ضرورة العمل على وضع خطة سياحية شاملة من اجل ضمان التكامل بين قطاعي النقل و السياحة ، و ضرورة اتاحة الفرصة للقطاع الخاص في تحقيق هذه الاهداف .
- 5- تاهيل و تجهيز رحلات سياحية من قبل الشركات السياحية للسائحين الاجانب داخل المحافظة و اقليم كردستان و اعطاء المعلومات و ارشادات السياحية من اجل جذب السياح الاجنبي.

المصادر و المراجع

اولا: المصادر باللغة العربية :

الكتب:

1. جزا توفيق طالب(2005): التنمية الريفية و السياحية في اقليم كوردستان العراق، الطبعة الاولى، مركز كردستان للدراسات الإستراتيجية، سليمانية.
2. حميد الطائي(2001): اصول صناعة السياحة، الطبعة الاولى، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، الاردن.
3. حميد عبد النبي الطائي(2003): مدخل الى السياحة و السفر و الطيران، الطبعة الاولى ، الوراق للنشر والتوزيع، الاردن.
4. منال شوقس عبد المعطى أحمد(2010) : اقتصاديات النقل السياحي ، الطبعة الاولى ، دار الوفاء للطباعة و النشر، الاسكندرية، مصر .
5. سعد الدين عشاوي(1975) : تنظيم وادارة النقل، مكتبة عين شمس ، القاهرة.
6. عبد علي الخفاف(2000) : جغرافية النقل و الاتصالات و التجارة ، الطبعة الاولى، دار الفكر للطباعة و النشر والتوزيع، الاردن.

7. تاليف مايكل جي بروتن(1987) : ترجمة : عماد أكرم الهاشمي و رمزي حمدي صدر الدين : مدخل لتخطيط النقل ، مركز التخطيط الحضري و الاقليمي ، جامعة بغداد .

الرسائل و الاطاريح الجامعية :

1. إبراهيم أحمد إبراهيم(2005): المقومات الطبيعية لبحيرة سد العظيم وأثرها في تنمية الطلب السياحي (دراسة ميدانية)، رسالة ماجستير غير منشورة في علوم السياحة وإدارة الفنادق، كلية الادارة والاقتصاد، الجامعة المستنصرية.
2. زينب صادق مصطفى(2007): ادارة المكونات الاستراتيجية للسياحة وتأثيرها في سياحة المجاميع "دراسة تطبيقية في مجال السياحة الدينية في العراق"، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الادارة والاقتصاد، الجامعة المستنصرية.
3. ياسمين علي حاجي صوفي(2014): واقع القطاع السياحي و افاق تطور في اقليم كوردستان العراق: اربيل حالة دراسية ، رسالة ماجستير، كلية الادارة و الاقتصاد ، جامعة صلاح الدين، اربيل .
4. ماجد حميد ناصر العوادي(2011): قياس وتحليل الآثار الاقتصادية للتنمية السياحية ودورها في دعم الاقتصاد العراقي "دراسة تطبيقية"، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الإدارة والاقتصاد، الجامعة المستنصرية.
5. سوران حمه سعيد حمه صالح(2015): دور إدارة علاقات الزبون في الأداء التسويقي، دراسة استطلاعية لآراء عينة من القيادات الإدارية للفنادق (خمس وأربع نجوم) في إقليم كوردستان- العراق، رسالة ماجستير في إدارة الأعمال، كلية الادارة و الاقتصاد ، جامعة السليمانية.
6. عادل تركي فرحان(2006): تخطيط وتنمية الخدمات والفعاليات السياحية للمناطق الأثرية وأثرها في الطلب السياحي " منطقة الدراسة – أثار عرقوف"، رسالة الماجستير غير منشورة ، كلية الادارة والاقتصاد الجامعة المستنصرية .
7. عماد حسين سعود(2012): تخطيط وتنمية الخدمات والفعاليات الترفيهية ضمن النمط الخطي لساحل نهر دجلة وأثره في نمو الطلب الترفيهي، "منطقة الدراسة – كورنيش أبي نواس"، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الإدارة والاقتصاد، الجامعة المستنصرية .

8. فائق شاكور علي حسين الفتلاوي(2006): التنمية السياحية المستدامة في العراق(المشكلات والممكنات)، رسالة ماجستير، كلية الإدارة والاقتصاد، الجامعة المستنصرية .
9. صابر علي حمد أمين(2016) : دور قطاع السياحة في التنمية الاقتصادية بالعراق(دراسة تحليلية للمدة 2000 – 2014)، رسالة ماجستير في الاقتصاد، كلية التجارة ، جامعة قناة السويس، جمهورية مصر العربية.
10. ريام عبدالوهاب أحمد العزاوي(2011): عوامل المؤثرة في تنمية الطلب و العرض لخدمات الايواء السياحي في العراق، رسالة ماجستير ، كلية الادارة و الاقتصاد، الجامعة المستنصرية.
11. تافقه قادر عمر (2012) : المنافع الاقتصادية للنقل الجوي في دول مختارة واقليم كردستان العراق " دراسة تحليلية مقارنة (2005 – 2009) " اطروحة دكتوراه في الاقتصاد غير منشورة ، كلية الادارة و الاقتصاد ، جامعة صلاح الدين .
12. خولة كافي(2011) : النقل بالسكك الحديدية واثره على الاقتصاد المحلي دراسة حالة: خط تقرت – قسنطينة، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، جامعة الحاج لخضر باتنة، الجزائر .

البحوث و المجالات العلمية :

1. هيثم ناعس(2009): أهمية قطاعي النقل و السياحة و دورهما في استثمار الموارد البشرية و الاقتصادية و تنميتها في مدينة دمشق و منطقة الزبداني، مجلة جامعة دمشق ، المجلد 26 ، العدد (1 و 2).
2. زينب عباس موسى(2017): شبكة النقل البري و اثرها على النشاط السياحي في محافظة بابل، مجلة كلية التربية الاساسية للعلوم التربوية و الانسانية ،جامعة بابل ، العدد (13).
3. يونس علي احمد و محمد إبراهيم الزهاوي(2018): دراسة و تحليل بعض العوامل المؤثرة على سياحة المسنين في اقليم كردستان "دراسة ميدانية"، مجلة جامعة هليجة ، المجلد (1) ، العدد (5).
4. نسرین عواد الجصاني و زينب كاظم جواد شكر(2015): تنمية السياحة الطبيعية واستدامتها في محافظة النجف الاشرف،مجلة البحوث الجغرافية الطبيعية ، العدد (2) .
5. سكتة جبهة فرج(2015): واقع النقل الجوي في العراق... والرؤى المستقبلية له مع إشارة إلى محافظة البصرة، مجلة دراسات البصرة ، جامعة البصرة، العدد (19) .
6. خليل اسماعيل ابراهيم(2013): اثار معوقات النقل البري على مستويات الاسعار في العراق خلال المدة (1995 – 2009) دراسة استطلاعية، مجلة تكريت للعلوم الادارية و الاقتصادية، المجلد (9) ، العدد (29).
- التقارير و المستندات الرسمية:

1. حكومة اقليم كردستان(2018): وزارة النقل و الاتصالات اقليم كردستان، المطار السلیماني الدولي، قسم التخطيط و المتابعة
2. حكومة اقليم كردستان(2018): وزارة البلديات و السياحة، الهيئة العامة للسياحة، مديرية التخطيط و المتابعة، بيانات منشورة .
3. حكومة اقليم كردستان(2018)، هيئة الاستثمار، دائرة الدراسات و المعلومات، بيانات منشورة .

المواقع الالكترونية :

رؤوف محمد علي الانصاري(2017): وسائل النقل المتطورة تساعد على تنمية السياحة وازدهارها، مجلة الكترونية شاملة

<http://www.sutuur.com/Investigations-ports/8134-news.html>

ثانيا: المصادر باللغة الانجليزية :

- 1.Habibi, F., & Rahim, K. A. (2009). A bound test approach to co-integration of tourism demand. American Journal of Applied Sciences, 6(11), 1924.
- 2.Younis Ali Ahmed(2014): The Role of Tourism Sector in the Iraqi Economy, Degree of Doctor of Philosophy, Faculty: Economics and Management, University Putra Malaysia.
- 3.IATA (2018). Aviation economic benefits. [online]. last accessed on January 2018 at: www.iata.org/economics
- 4.BASNET. Sanjaya (2015). Air transportation and its impact upon the tourism industry of nepal. case study trybhuvan international airport. [online]. last accessed on 2018 at: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/101901/Basnet_Sanjaya.pdf?sequence=1
- 5.OXFORD ECONOMIC FORECASTING FOR ATAG (2003). The contribution of air transport to sustainable development in Africa. [online]. last accessed on 2019 at: https://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG_AfricaStudy1.pdf
- 6.CRISTUREANU. Cristiana and BOBIRCA. Ana. (2007). Airports driving economic and tourism development. *The romanian economic journal*. no. 25. [online]. last accessed on 2018 at: <https://pdfs.semanticscholar.org/fef8/7c021f0b91a3e3174b25bc13bbbf02ddcca.pdf>