



## دور واهمية مطار كربلاء الدولي في تحقيق التنمية الاقتصادية في محافظة كربلاء The role and importance of Karbala International Airport in achieving economic development in Karbala governorate

م.م. إسراء طالب جاسم      م.م. حيدر محمد زغير  
باحث. اميرة كاظم غني  
جامعة كربلاء / كلية التربية للعلوم الإنسانية / قسم الجغرافية التطبيقية

### المستخلص :

يهدف البحث الى ابراز الدور الفعال الذي يقوم فيه قطاع النقل في عملية التنمية الشاملة بكل جوانبها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية وخاصة في المناطق السياحية لذا جاء البحث ليسلط الضوء على واقع مساهمة مطار كربلاء الدولي في عملية التنمية الاقتصادية في محافظة كربلاء ، اذ ساعدت العوامل الطبيعية والبشرية على تحديد موقع مطار كربلاء الدولي بالإضافة الى إن انشاء مطار كربلاء الدولي سوف يحقق وفورات اقتصادية كبيرة للمحافظة وتطوير الخدمات الفوقية والتحتية ، اذ ذكرت وزارة النقل ان في سنة ٢٠١٥ وفي زيارة أربعين الامام الحسين قد دخل اكثر من (٣) ملايين زائر عن طريق مطار النجف وقد تم منح (٣) ملايين فيزة بواقع (٤٠) دولار لكل شخص، وإن مطار كربلاء سوف يوفر أكثر من (٧٥٠٠) فرصة عمل من الايدي الماهرة والغير ماهرة ، وإن أحد شروط محافظة كربلاء ووزارة النقل للشركات المنفذة والمستمرة لإنشاء مطار كربلاء الدولي إن كل الايدي العاملة سوف تكون من محافظة كربلاء حصرا وهذا مما سوف ينعكس على دخول الاسر في المحافظة.

### Abstract

The research aims to highlight the effective role played by the transport sector in the process of comprehensive development in all its economic, social and political aspects, especially in the tourist areas, so the research came to highlight the reality of the contribution of Karbala International Airport in the economic development process in Karbala governorate, The location of Karbala International Airport in addition to the establishment of the Karbala International Airport will achieve great economic savings for the province and development of the above and underground services, according to the Ministry of Transport that in 2015 and the visit of forty Imam Hussein has entered more than (3) million visitors through Najaf Airport has been awarded (3) million Viza (40) dollars per person, Karbala Airport will provide more than 7500 jobs from skilled and unskilled hands, and one of the conditions of Karbala governorate and the Ministry of Transport for the companies executing and investing for the establishment of Karbala International Airport. All manpower will be from Karbala governorate exclusively Governorate.

### المقدمة

تشكل التنمية الاقتصادية محور اهتمام الباحثين ومتخذى القرار ، وتسعى الدول على اختلاف مقوماتها الاقتصادية التركيز على قطاعات معينة دون الاخرى من اجل توجيه المسار التنموي بالشكل الذي يتماشى فيه والمتغيرات الراهنة على المستوى المحلي والإقليمي والدولي .  
قطاع السياحة هو من القطاعات الحيوية التي تؤدي دوراً ريادياً في عملية التنمية وهو يمثل حالياً احد اهم مورد اقتصادي في العديد من دول العالم بما تتحققه من تدفقات مالية وخلق فرص عمل وبدليل للاستثمار الاجنبي غير ان الامر يتطلب توفير البيئة السياحية الملائمة للنهوض بهذا القطاع الفعال  
وبما ان محافظة كربلاء داراً يرتادها العديد من الزوار والسياح من كافة أنحاء العالم لزيارة المراقد الدينية المتواجدة على ارض هذه المحافظة وبالخصوص المرقدین الشريفين ((اللأمام الحسين ، وأخيه العباس عليهم السلام )) ، ولغرض النهوض بالواقع التنموي لإقليم محافظة كربلاء وخاصة إن النشاط السائد هو النشاط السياحي الديني والتاريخي يرى الباحثين ان توقيع مطار كربلاء الدولي ضمن



حدود الإقليم سيساهم في رفع المستوى الاقتصادي والمعاشي لسكان محافظة كربلاء وتوفير فرص عمل للعاطلين ، وخلق سوق لبيع المنتجات للسياح والوافدين ، وتطوير الصناعة الحرفية وتعريف السياح بأهم أنواع المنتجات الحرفية التي يمارسها سكان هذا الإقليم ودخول العديد من الثقافات المختلفة من الخارج إلى داخل الإقليم وبالعكس.

كما يعد المطار من أهم المعالم الحضارية للمدينة الحديثة ، والمطار أول ما يقابل الزائر لبلد ما وتناثر انطباعاته عن هذا البلد لما يراه ويحسه ويعامل معه في المطار.

### **أولاً : مشكلة البحث :-**

تبعد مشكلة البحث من خلال مجموعة من التساؤلات التي تطرح نفسها أمام الباحث وهي على النحو التالي :-

١. كيف يتم تحديد موقع و مواضع المطارات من الناحية التخطيطية ؟
٢. ما هي أهم العوامل الجغرافية التي تأثر في اختيار موقع مطار كربلاء الدولي ؟
٣. ما هو دور مطار كربلاء الدولي في تحقيق التنمية في محافظة كربلاء ؟

### **ثانياً : فرضية البحث :-**

إن مشكلة البحث قد خلقت رؤيا لدى الباحث بوجود

١. عوامل إقليمية تؤثر على تحديد موقع مطار محافظة كربلاء كالعوامل الطبيعية ( العوامل الجيولوجية ، الطبوغرافية ، المناخي ) و (خصائص بشرية واجتماعية وأخرى اقتصادية).
٢. إن أي مطار بالعالم ولاسيما مطار كربلاء له القدرة على تحقيق تنمية في المنطقة التي سيقع فيها لما لمدخلاته ومخرجاته من قدرة على تحقيق تنمية.

### **ثالثاً : هدف البحث :-**

تتمثل الأهداف الرئيسية للبحث بما يأتي :-

١. دراسة العوامل المؤثرة على اختيار موقع مطار كربلاء الدولي من عوامل (طبيعة وبشرية واجتماعية وأخرى اقتصادية ) إضافة إلى دراسة التأثيرات البيئية لإنشاء هذا المطار في هذا الموقع.
٢. دراسة أهمية النقل الجوي ودوره في تغير الواقع التنموي للمحافظة.

### **رابعاً : منهجية البحث :-**

إختار الباحثين المنهج الوصفي والمنهج التحليلي القائم على الإرصادات والمشاهدات الميدانية إضافة إلى البيانات والمعلومات المكتوبة والتقارير الرسمية المنشورة وغير منشورة .

#### **الفصل الثاني**

**نبذة تاريخية عن النقل الجوي وأهميته في العراق والعوامل المؤثرة في اختيار موقع مطار كربلاء الدولي**

### **أولاً : التطور التاريخي للنقل الجوي في العراق**

تعود بداية النقل الجوي في العراق إلى أوائل العقد الثالث من القرن العشرين كمرحلة أولية التي سرعان ما تطورت كفكرة حقيقة عند العقد الرابع بإنشاء مطارين من الدرجة الثانية في كل من بغداد والبصرة ، نتيجة لافتقار العراق إلى المهارة عقدت اتفاقية في سنة (١٩٤٥) مع شركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار التزمت بموجبها الشركة البريطانية بتقديم المساعدة والقيام بالإدارة الفنية لتشغيل الطائرات لتحقيق المصالح التجارية أو الجوية في العراق .



لذلك شكلت رئاسة الخطوط الجوية العراقية التي تتبع إدارياً ومالياً لرئاسة السكك الحديدية العراقية أما النواحي الفنية فكانت تحت اشراف الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار .

وفي سنة (١٩٦١) انفصلت الخطوط الجوية العراقية عن مؤسسة السكك الحديدية وأصبحت مؤسسة مستقلة فأخذت هذه المؤسسة على عاتقها إنشاء عدداً من المطارات المدنية التي سنتناولها بصورة عامة والذي سنtrack في هذه الفقرة عن تاريخ إنشاء كل مطار وأهميته بشكل مختصر وعام (١).

يوجد بشكل عام نوعين من المطارات وهي :-

١- **المطارات الدولية** :- هي المطارات التي تكون في إقليم الدولة لاستقبال وخروج حركة الطائرات الدولية وتتخذ فيه الإجراءات المتعلقة بالجمارك لأنها يستقبل البضائع المشحونة من دول عربية وأجنبية ، ومطار كربلاء الدولي يقع ضمن هذا النوع من المطارات .

٢- **المطارات المحلية** :- وهي المطارات التي يقتصر نشاط الطائرات فيه على النقل الجوي داخل حدود الدولة وتكون حركة الطائرات ما بين المطارات المحلية في الدولة المعنية أو ما بين مطار محلي ومطار دولي لإيصال المسافرين من منطقة لا يوجد فيها مطار دولي (٢) .  
وسنtrack بشكل موجز عن أهم المطارات المدنية في العراق :-

#### ١. مطار المثنى

تم افتتاحه سنة (١٩٣٣) غرب مدينة بغداد بعيد عن الأحياء السكنية وأستمر كمطار دولي يستقبل مختلف أنواع الطائرات المدنية حتى سنة (١٩٧٠) ثم خصص للرحلات الداخلية ، وفي منتصف السبعينيات حصر استخدامه للأغراض الخاصة فقط ، ونقلت الملاحة الداخلية إلى مطار بغداد الدولي ، وأصبح غير صالح للاستخدام الجوي للأسباب التالية :-

أ. مدارج المطار لا تصلح لاستقبال الطائرات العملاقة الحديثة التي أدخلت للعمل في تركيبة الاسطول الجوي .

ب. النمو العمراني لمدينة بغداد وإحاطة المطار بالأحياء السكنية وأخطار المطار عليها.

ج. الضجيج والتلوث الذي تسببه الطائرات على تلك الوحدات السكنية اجبرت الجهات المختصة إلى تحويل الملاحة إلى مطار بغداد الدولي (٣) .

#### ٢. مطار البصرة

تم افتتاح هذا المطار سنة (١٩٣٦) شمال غرب مدينة البصرة في منطقة المعقل لخدمة الملاحة الجوية المدنية ، انخفض استخدامه تدريجياً بسبب عدم مواكيته لتطور الطائرات من حيث الحجم والسرعة وكان يدار من قبل إدارة الموانئ العراقية وفي سنة (١٩٧٦) تم إغلاقه نهائياً لأسباب فنية وحل محله بصورة مؤقتة مطار القاعدة الشعبية العسكرية التي تستخدمه الطائرات المدنية في رحلاتها الداخلية بشكل محدد (٤) .

ثم انشأ مطار البصرة الجديد الواقع خارج حدود المدينة إلى الشمال الغربي منها الذي استلمته وزارة النقل والمواصلات سنة (١٩٨٧) وتم افتتاحه رسمياً نهاية الحرب الإيرانية سنة (١٩٨٨) وعلى اثر غزو العراق للكويت عام (١٩٩٠) لم يعد المطار يعمل دولياً لما تبع ذلك الغزو من فرض عقوبات دولية ومنها الحظر الجوي وتوقفت حركة الملاحة الجوية فيه بعد التاسع من نيسان (٢٠٠٣) وبعد أن أجريت عليه عمليات إعمار للأبنية والأجهزة والمعدات القديمة والمتضررة فاستأنفت حركة الملاحة الجوية فيه في حزيران (٢٠٠٥) .

يعد مطار البصرة الدولي ثاني أكبر المطارات العراقية وواحداً من أهم المطارات في الخليج الذي تم إنشاؤه في منطقة أبو صخير وبمساحة قدرها (٣٥) كم٢، ومحاط بسياج أمني طوله (٢٣) كم (٥) .

#### ٣. مطار الموصل

وهو أقدم مطارات المنطقة الشمالية ويرجع تاريخه إلى سنة (١٩٢٠) قام بأشائه السلاح الجو الملكي البريطاني أثناء مدة احتلاله للعراق وتحول المطار من مطار عسكري إلى مطار مدني سنة (١٩٢٢) وفي تسعينات القرن الماضي بقي المطار بدون أي حركة ملاحة تذكر بسبب حظر الطيران المفروض على العراق ضمن عقوبات الأمم المتحدة بع غزو العراق للكويت سنة (١٩٩٠) .



وقد شهد المطار إعادة تطوير وتأهيل بعد سنة (٢٠٠٣) فأعيد افتتاحه في كانون الأول (٢٠٠٨) إذ يبعد المطار حالياً عن مركز مدينة الموصل ب(٥) كم بارتفاع (٢٦٦) م عن مستوى سطح البحر ، ويبلغ طول مدرجه (٢,٨) كم وعرض (٤٥) متراً ومساحة لوقف الطائرات تتسع لـ (٣) طائرات ويحتوي على صالة استقبال للمسافرين تبلغ قدرتها التصميمية (٥٠٠) ألف مسافر سنوياً ، كما تحتوي على بنية الرقابة الجوية والاتصالات<sup>(١)</sup>.

#### ٤. مطار أربيل

يقع هذا المطار في محافظة أربيل في مكان قريب من وسط المدينة إذ يبعد (٧) كم عن مركز المحافظة ، تم افتتاحه عام (٢٠٠٥) كان يستخدم للأغراض العسكرية وبع سنة (٢٠٠٥) بدأت الرحلات المدنية يبلغ ارتفاع المطار بـ (١٥) م عن مستوى سطح البحر بسبب طبيعة السطح المتضرس لموقعه في الأجزاء الشمالية الغربية ضمن المنطقة الجبلية ، يمتلك المطار ثلاث صالات لاستقبال المسافرين بسعة (٣) مليون مسافر سنوياً<sup>(٢)</sup>.

#### ٥. مطار بغداد الدولي

تم تأسيس هذا المطار عام (١٩٦٨) شمال غرب مركز مدينة بغداد في منطقة زراعية فسيحة تتمتع بشبكة حديثة من الطرق المعبدة السريعة بعيدة عن الأحياء السكنية ، وتم إنشائه استجابة لتطور الملاحة الجوية الداخلية والدولية واتساع أحجام وسعة الطائرات ، أفتتح المطار سنة (١٩٦٩) بعد أن أصبح مطار المثنى لا يلبي الحاجات المتغيرة وهبوط الطائرات الكبيرة<sup>(٣)</sup> ، تم تطوير المطار في سنتي (١٩٧٩-١٩٨٢) وتولى بناء المطار شركات فرنسية وبريطانية وكلف إنشائه أكثر من (٩٠٠) مليون دولار وكان مصمماً للاستخدام المدني والعسكري ، عقب حرب الخليج الثانية سنة (١٩٩١) وفرض الحصار الاقتصادي على العراق توقف نشاطات المطار بصورة كلية باستثناء بعض الرحلات المحلية ورحلات خيرية لنقل الأدوية والغذاء إلى العراق من قبل جمعيات خيرية عالمية . ولكن بعد الاحتلال الأمريكي للعراق اتخذته القوات المتعددة الجنسيات مقراً لها وفي تموز من عام (٢٠٠٤) تم أستلام المطار من الشركة العامة للطيران المدني من هذه القوات وبدأت بإعادة التعمير والتشغيل الفعلي للمطار<sup>(٤)</sup>.

#### ٦. مطار السليمانية

تم إفتتاح هذا المطار عام (٢٠٠٥) في محافظة السليمانية بمسافة تبعد حوالي (١٥) كم عن مركز المدينة على الطريق بين مدينة السليمانية ومدينة كركوك في حي بكرة جو شمال غرب مدينة السليمانية يبلغ ارتفاع المطار بـ (٨٩٥) م عن مستوى سطح البحر بسبب طبيعة السطح المتضرس لوقوعه ضمن المنطقة الجبلية ويشغل المطار مساحة إجمالية قدرها (١٣.٥) كم ، يضم المطار ثلاث صالات لـ استقبال المسافرين لتبلغ سعته التصميمية (٣) ملايين مسافر سنوياً.

يعد مطار السليمانية مطارات دولياً مكون من جانبين أرضي وجوي إذ يتكون الجانب الجوي من مدرج بطول (٣.٥) كم وعرض (٤٥) م مع طريق الزوغان الموازي بطول (٣.٥) كم وعرض (٣٠) م بالإضافة إلى طريق زوغان الفرعية الأخرى وساحة لوقف الطائرات تتسع لـ (٣) طائرات ، أما الجانب الأرضي من المطار فيشمل بنية المسافرين ذات المستوى الواحد وبسعة (٣٥٠) ألف مسافر سنوياً<sup>(٥)</sup>.

#### ٧. مطار النجف الدولي

تم إفتتاح هذا المطار عام (٢٠٠٨) ويقع هذا المطار في شرق مدينة النجف ، يضم المطار صالة لـ استقبال المسافرين تتسع لنحو (٤) مليون مسافر سنوياً ، ومدرج المطار طولة (٣) كم وعرضه (٤٥) م وساحة لوقف الطائرات تتسع لـ (٤) طائرات ، يبلغ متوسط عدد الرحلات أثناء المناسبات الدينية لتصل إلى (١٩) رحلة يومياً وتتضاعف عدد الرحلات أثناء المناسبات الدينية لتصل إلى (٦٠) رحلة يومياً<sup>(٦)</sup>.

الفصل الثالث

## العوامل الجغرافية المؤثرة في إنشاء مطار كريلاع الدولي

## **١. العوامل الطبيعية :**

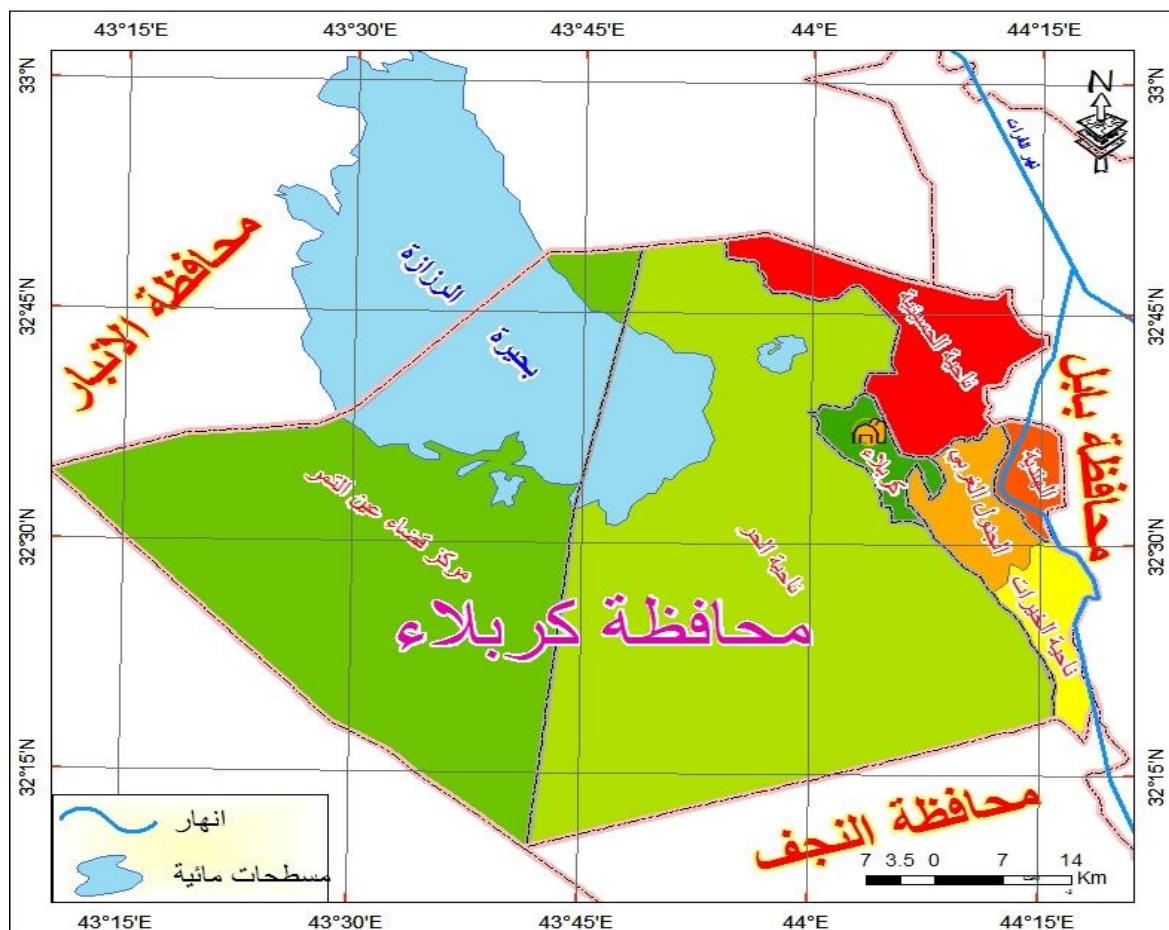
الموقع

حتى يحقق المطار أكبر فائدة ممكنة من إنشاءه وحتى يساعد في تحقيق تنمية في إقليم معين، يجب أن يقع المطار في موقع جغرافي جيد لخدمة الإقليم والأقاليم الجغرافية المجاورة، وخدمة أكبر عدد من المدن بل قد يقوم بخدمة مناطق بعيدة جدا عنه، يقع مطار كربلاء الدولي (مطار الامام الحسين عليه السلام) في جنوب غرب محافظة كربلاء عند خط عرض (٤٣°٣١') شمالاً وعند خط طول (١٥°٤٣') شرقاً، في الحدود الغربية لناحية الخيرات وشمال ناحية الحيدرية من محافظة النجف (٢).

وكما هو موضح في خارطة (١).

وقد اختير هذا الموقع لإنشاء مطار كربلاء وذلك لبعده عن مراكز الاستيطان البشري إضافة إلى مجموعة اعتبارات سيرد ذكرها بالتابع.

خریطة (١) موقع محافظة كربلاء



المصدر: حيدر محمد زغير، تحليل العلاقات المكانية لوفيات الاطفال الرضع في محافظة كربلاء للمدة (١٩٩٧-٢٠١٥) رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة كربلاء، ٢٠١٥، ص.٨.

### بـ. البنية الجيولوجية

تعد البنية الجيولوجية إحدى العوامل الطبيعية المهمة والمؤثرة التي تؤخذ في الحسبان عند اختيار مواضع المطارات ، إذ تعد الأقاليم ذات التكوينات السطحية الصلبة هي أفضل الأقاليم لإنشاء الطرق والمطارات بالرغم من ارتفاع تكاليف الإنشاء ولكنها لا تحتاج إلى عمليات اصلاح إلا لمدد زمنية متباعدة<sup>(١٣)</sup>

تنسم المنطقة التي أنشأ عليها مطار كربلاء الدولي (مطار الإمام الحسين ع) بامتدادها السهلي الحالي من النتوءات وحتى في الأقاليم المجاورة لها مما لا يشكل خطورة على إقلاع وهبوط الطائرات ، وتميزت البنية الجيولوجية لهذه المنطقة بصلابتها لما تحتويه من طبقات صخرية تتميز بصلابتها الشديدة مما جعلها قاعدة متينة لإنشاء هذه المطار فوقها<sup>(١٤)</sup> .

### دـ. التضاريس

يعد هذا العامل من أكثر العوامل المؤثرة والمحددة تقريرياً في إنشاء المطارات وطرق إسلامها ، فاختيار موقع مطار ما لابد أن يكون في منطقة سهلية تخلو من المناطق المرتفعة كالجبال والتلال العالية وكذلك النطاقات المجاورة للمطار حيث تشكل هذه المرتفعات خطورة على عمليات الطيران عند إقلاع الطائرات أو هبوطها .

وكما ذكرنا آنفاً إن مطار كربلاء الدولي قد تم إنشاءه في مناطق سهلية منبسطة خالية من العوائق الطبيعية أو حتى البشرية التي تؤثر في عمليات الطيران سواء في الهبوط أو الإقلاع<sup>(١٥)</sup> .

### ذـ. المناخ

يعد الطقس والمناخ من العوامل الملزمة التأثير على النقل الجوي حتى بعد إنشاء المطارات وإن أي رحلة يتوقف العمل بها على حالة الطقس ، فدرجات الحرارة والضغط الجوي والرياح السائدة والرطوبة النسبية وغيرها من عناصر الطقس والمناخ كلها مؤثرة في حركة الملاحة الجوية<sup>(١٦)</sup> .  
 يتمتع مطار كربلاء الدولي بظروف مناخية طقسية بعيدة عن التطرفات والاضطرابات الجوية العنيفة إذ يتميز مناخه بالجفاف معظم أيام السنة كذلك سمائه صافية خاليه من الغيوم في معظم فصول السنة ، هذا يؤدي إلى إن حركة الملاحة في هذه المنطقة مؤمنة على طول السنة ، وليس هناك أي مخاطر جوية تعترى حركة الملاحة الجوية على مطار كربلاء الدولي.

## ٢ـ العوامل البشرية

للعامل البشرية دور مهم ومؤثر في النقل الجوي بسبب تغيرها الدائم والمستمر ، وذلك فإن محاولة تحقيـر رغبتـها هي التي جعلـت من النـقل الجـوي في حالـة تـطور مستـمر وسوف نـتناول اـهمـها :-

### أـ. السـكان

يؤثر حجم السكان وكيفية توزيعه في الدولة الواحدة دوراً أساسياً في ازدياد كمية الطلب على خدمات النقل الداخلي لأنـه كلـما زـاد حـجم السـكان وـتبـاعـدت المسـافـات فـأنـهـمـ سوفـ يـكونـونـ بـحـاجـةـ إـلـىـ خـدـمـاتـ نـقـلـ تسـهـلـ عمـلـيـةـ التـحـرـكـ وـالـاتـصـالـ وـإـذـاـ كانـ الأـفـرـادـ يـسعـونـ غـلـىـ الحـصـولـ عـلـىـ خـدـمـاتـ أـسـرـعـ فـانـهـمـ سـوـفـ يـطـلـبـونـ خـدـمـاتـ النـقـلـ الجـوـيـ إـنـ العـلـاـقـةـ طـرـدـيـةـ مـاـ بـيـنـ حـجـمـ السـكـانـ وـكـمـيـةـ الـطـلـبـيـ عـلـىـ الشـرـاءـ<sup>(١٧)</sup> .

### بـ. العـاملـ الـاـقـتصـادـيـ

يوجد تفاعل قوي بين النشاط الاقتصادي والنقل فغالباً ما يشكل بناء شبكات النقل وتوجيهها استجابة لضرورة الربط بين مناطق الإنتاج ببعضها من ناحية وربطها بأسواق التصدير المختلفة سواء كانت داخلية أو خارجية من ناحية أخرى ، دائماً ما يحدد العامل الاقتصادي إنشاء المطارات أو أي مشروع استراتيجي آخر كون إن "أي مشروع يحتاج مبالغ ترصد له حتى تغطي تكاليف إنتاجه ، والمطار كحال أي مشروع يحتاج لهذه الأرصدة ، وذلك لشراء الأرضي المخصصة له إضافة إلى



أراضي أخرى لأجل التوسعات المستقبلية للمطار إضافة إلى تكاليف البناء وشراء الأجهزة الخاصة بالمطار.

وهناك طريقتين لتوفير هذا مبالغ أما عن طريق الدولة نفسها أو عن طريق مستثمر ، وإن هذا المطار قدر رصد له (٢ مليار دولار) وقد قامت العتبة الحسينية برصد هذا المبلغ كمستثمر وطني لأنشاء هذا المطار <sup>(١٨)</sup>.

#### د. العامل السياسي

للعامل السياسي تأثير كبير على النقل الجوي العراقي سابقاً وحالياً فبعد أن كان النقل الجوي متوقف تماماً خلال المدة (١٩٩٠-٢٠٠٣) من الطيران داخل وخارج العراق كما لا يسمح بمرور الطائرات المختلفة في أجواه مالم يتم تطوير المطارات أو زيادة عددها ولم يستخدم في نقل البضائع أيضاً وأصبحت شركة الخطوط الجوية العراقية مثقلة بالديون المترتبة عليها ، أما اليوم وبعد التغير النظام السياسي فنجد قد حدث تغييراً على قطاع النقل الجوي على الرغم من الفساد الكبير الذي نال من هذا القطاع الحيوي بالنسبة للعراق من جراء الطبقة الحاكمة في الوقت الراهن إلا أنه على الرغم من ذلك هناك تغير نوعي في النقل الجوي في العراق ، وقد ظهر ذلك من خلال توسيعة المطارات القديمة وإضافة مطارات جديدة مثل مطار النجف ومطار الإمام الحسين وغيرها من المطارات الأخرى <sup>(١٩)</sup>.

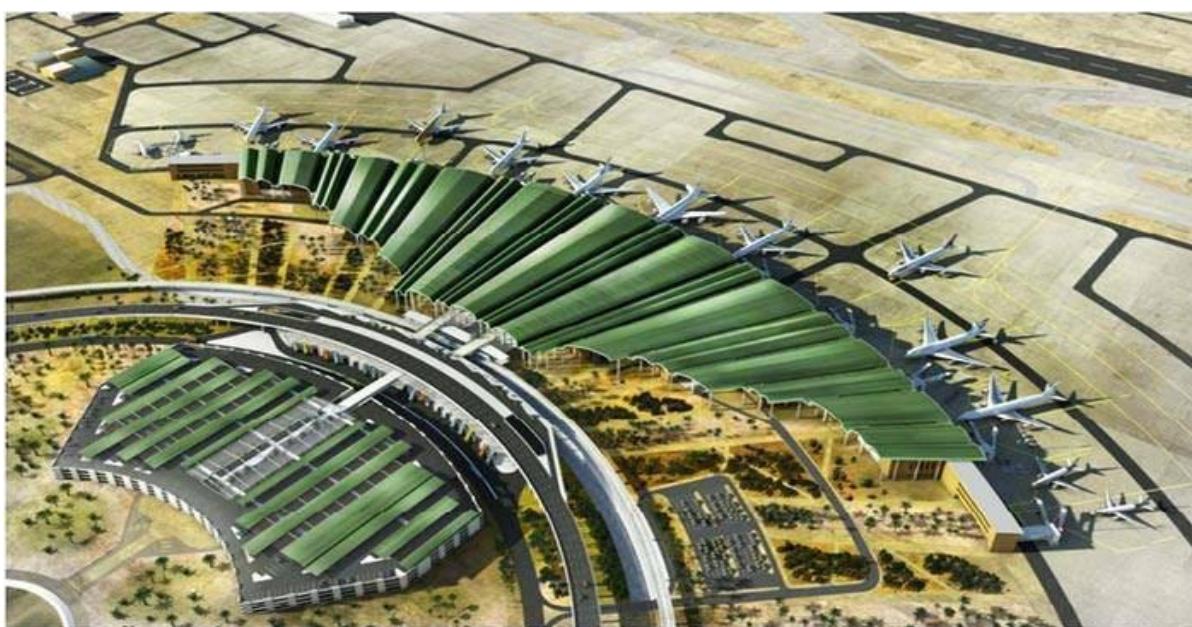
#### الفصل الثالث

### دور مطار كربلاء الدولي في تحقيق التنمية في محافظة كربلاء

#### أولاً : وصف مطار كربلاء الدولي

يعد مطار كربلاء الدولي أكبر المطارات في العراق يقع على بعد (٢٨) كم عن كربلاء و(٣١) كم عن محافظة النجف و (٢٢) كم عن محافظة بابل ، صمم هذا المطار عن طريق شركات فرنسية بتكلفة (٤٢) مليون دولار للتصميم فقط ، قدرت كلفة المشروع بـ (٢) مليار دولار ، وسوف تكون الشركة المستثمرة والمنفذة هي شركة السبطين التابعة للعتبة الحسينية مدة المشروع من ثلاثة سنوات إلى أربعة، يحتوي مطار كربلاء الدولي على مدرجين طول الأول (٦كم) وعرضه (٤٥٠) م وطول الثاني (٤) كم وعرضه (٢٥٠) م ، و يحتوي على أربعة عشر بوابة ، ينفذ هذا المشروع على ثلاثة مراحل ، كذلك يحتوي المطار على أربعة صلات إستقبال للزائرين الطاقة الاستيعابية لها (٢٠) مليون زائر سنوياً صورة (١).

صورة (١)



## المصدر : شركة السبطين , شعبة التخطيط .

## \*- الطرق الرئيسية التي تربط مطار كربلاء بمحافظات الفرات الاوسط :-

إن لكل موقع خدمة معين لابد من أن يتتوفر لها سهولة وصول من قبل المستفيدين منها ، وأن خدمة النقل تعد من الخدمات المهمة التي لا بد من توفيرها سهولة وصول إليها ومطار كربلاء من الخدمات المهمة لمنطقة الفرات الأوسط لذلك حتى تكتسب أهمية كبيرة لابد من ربطه بشبكة طرق حتى تسهل إنسانية وصول ومغادرة السكان من وإلى المطار لذلك يربط مطار كربلاء بمحافظات الفرات الأوسط مجموعة من الطرق وهي كالتالي :-

١. طريق كربلاء نجف : وهو الطريق الذي يربط مطار كربلاء بمحافظة النجف ويربط أيضاً مطار كربلاء بمحافظة كربلاء ويكون هذا الطريق من خط للذهب وخط للإياب وهي خطوط سريعة وتبعد المسافة بين مطار كربلاء ومحافظة النجف ٥٥ كم ، كذلك هذين الخطين يربطان محافظة كربلاء بمطار كربلاء وبمسافة بين المحافظة ٤٤ كم. إضافة إلى طريقين آخرين وهذه الخطوط هي طرق خدمية.

١. أما محافظة بابل فترتبط بمطار كربلاء بطريقين رئيسيان وهي طريق بابل الكفل والذي يربط محافظة بابل بمطار كربلاء ويبعد طوله تقريباً ٧٠ كم . وكذلك طريق طويريج بابل والذي فيه خطين خط يتجه صوب ناحية الخيرات والتي تربطه مباشرة بمطار كربلاء بمسافة ٣٥ كم ، وطريق آخر يربطه بناحية الجدول الغربي بمسافة عن مطار كربلاء ٤٠ كم.

تعد التنمية من المفاهيم الحديثة التي باتت تداول بشكل كبير في الآونة الأخيرة وخاصة بعد الخمسينيات من القرن الماضي وذلك نتيجة لما حدث من إسراف للموارد، لذلك اتجهت كثير من الدول لهذا المصطلح لاستدامة مواردها أولاً وتحقيق تنمية شاملة ثانياً.

للتربية بشكل عام تعريف متعددة إلا إن تعريف الأمم المتحدة لهذا المفهوم يعد من أكثر المفاهيم شمولية وقبولية إذا عرفتها على إنها "الطريقة التي يمكن بها توحيد جهود المواطنين والحكومة لتحسين الأحوال الاقتصادية والاجتماعية في المجتمعات المحلية ومساعدتها على الاندماج في حياة الامة والمساهمة في تقديمها بأقصى قدر مستطاع .

ذلك يقصد بالتنمية هي عملية تخطيط شامل تهدف إلى احداث تغير شامل في جميع نواحي الحياة من أجل نقل المجتمع من حالة الركود والتخلف إلى حالة متقدمة ومتطرفة .

وتعتبر التنمية السياحية واحدة من أهم العمليات التي يجب الاهتمام بها في مناطق الجذب السياحي وبما إن السياحة هي مصدر جذب مستدام لذلك وجب تعميتها بشكل مستمر ، ويمكن تعريف التنمية السياحية على إنها عملية التغيير المقصود الذي يستهدف زيادة الوعي السياحي وجذب أكبر عدد من السواح بشكل متتطور ومستمر من خلال استثمار أمثل للموارد السياحية (٢٠) .

وتعتبر محافظة كربلاء واحدة من أهم المواقع السياحية الدينية في العالم كونها تضم مرافق دينية مقدسة يرتادها السائحين (الزوار) من جميع أنحاء العالم وفي بعض المناسبات تصل هذه الاعداد إلى الملايين من السواح (الزائرين) لذلك تعد هذه الأعداد والمرافق من أهم المصادر والعوامل التي يمكن أن تتحقق تنمية شاملة للمحافظة إذا ما استطعنا استثمار هذه المواقع (المرافق) بشكل أمثل. وبسبب هذا الدور المهم للسياحة وتأثيرها الكبير في كل نواحي الحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والحضارية وجب على المسؤولين في محافظة كربلاء تحديد الامكانيات الذاتية المتوفرة لفرض القيام بتنمية اقتصادية شاملة للمحافظة، وواحدة من هذه الامكانيات هي السياحة الدينية ، ولهذه السياحة متطلبات ومستلزمات عديدة أهمها النقل حيث إن نقل الزائرين من أماكن سكناهم إلى المرافق الدينية ثم ارجاعهم من الامور التي تساهم في تنمية واستدامة الحركة السياحية . لذلك عمدت محافظة كربلاء ووزارة النقل إلى انشاء مطار كربلاء الدولي لما له من أثر كبير في تحقيق كثير من الفوائد للمحافظة أهما استدامة القطاع السياحي وثانياً تحقيق وفورات اقتصادية للمحافظة .



\*الأهداف المرجوة من إنشاء مطار كربلاء الدولي في تحقيق التنمية الاقتصادية  
إن الفكرة الأساسية من إنشاء هذا المطار هو تحقيق مجموعة من الأهداف يمكن عن طريق هذه الأهداف  
تحقيق تنمية اقتصادية لمحافظة كربلاء ومن هذه الأهداف الآتي:-

### ١. الأهداف الاقتصادية

إن للنقل الجوي بشكل عام القدرة على تحقيق وفورات اقتصادية مهمة تسهم وبشكل كبير في  
تحقيق التنمية . إن أعداد الزائرين الذين يدخلون إلى كربلاء بشكل مستمر سواء يومي أو خلال المناسبات  
تصل إلى مئات الآلاف من الزائرين وإن المورد الاقتصادي المستحصل من هؤلاء سيكون مصدر دخل  
مهم للعملة الصعبة للمحافظة سواء من خلال الفيز التي تمنح لهم ،أذ ذكرت وزارة النقل ان في سنة  
٢٠١٥ وفي زيارة الأربعين الامام الحسين قد دخل أكثر من (٣) ملايين زائر عن طريق مطار النجف وقد  
تم منح (٣) ملايين فيزة بواقع (٤٠) دولار لكل شخص، أو من خلال ما سيصرفه الزائر خلال مدة إقامته  
في كربلاء ، كان جزء كبير من هذا المورد يذهب إلى محافظة النجف عن طريق مطار النجف ، لكن بعد  
إنشاء هذا المطار سوف تكون هذه الموارد لمحافظة كربلاء . علما إن مطار كربلاء الدولي يتسع إلى (٢٠  
مليون ) زائر سنويا .

كذلك سيصاحب هذا تشجيع لحركة الاستثمار المحلي والاجنبي بالشكل الذي يدعم دور الدولة في إقامة  
البنيان الافتراضية التي تمثل أحد المركبات الأساسية لإحداث التنمية .

### ٢. توفير الخدمات الاجتماعية وتطوير البنية التحتية.

إن المشاريع التنموية الاستراتيجية عند إنشاءها دائمًا ما تخلق حالة من التطور وتغير في المناطق  
المحيطة بها ، ومطار كربلاء الدولي أحد هذه المشاريع التنموية الاستراتيجية ،إذ سيساهم المطار وبشكل  
كبير في تحقيق نهضة نوعية للمناطق المحيطة به و حتى في داخل مدينة كربلاء لتلبية حاجات الزائرين ،  
وإن مجلس رئاسة الوزراء قد رصد مبلغ (٤٠٠) مليار دينار لإنشاء البنية التحتية للمشروع والمناطق  
المحيطة به .

إذ ستعمل الحكومة المحلية إلى تحسين شبكات البنية التحتية في المناطق المحيطة بالمطار وفي  
المناطق القرية والمؤدية للعتبات المقدسة ،إضافة إلى تطوير الخدمات الفوقية ، وهذه الخدمات لا تقتصر  
الاستفادة منها على السياح الوافدين فقط بل تشمل فائدتها سكان الأقاليم ، كذلك حققت الجهات المسئولة  
مبدأ سهولة وصول الزائرين من المطار إلى المدينة والعكس أيضاً من خلال إنشاء شبكة طرق تربط ما  
بين المطار ومدينة كربلاء ، وذلك بإضافة طريقين آخرين ليصبح مجموع الطرق التي تربط المطار  
بمدينة كربلاء أربعة طرق اثنان منهم قديمة واثنان تم انشئهما حديثاً من خلال شركات العتبة الحسينية  
وشركات وزارة الاعمار والاسكان ، إضافة إلى نشر مجموعة من دور الاستراحة من دور الاستراحة من مطاعم سياحية  
على جانبي الطريق إضافة محطات تعبئة الوقود وصيانة السيارات وتنوعت هذه الخدمات ما بين  
الحكومية والقطاع الخاص<sup>(٢١)</sup> .

### ٣. توفير فرص عمل

تعد المطارات من المشاريع الاستراتيجية التنموية التي تحقق ريع كبير في المناطق التي تقام عليها ،  
وتعد المطارات بشكل عام من المشاريع التي تحتاج لإدارتها طاقة بشرية كبيرة على الرغم من التطور  
التكنولوجي التقني الذي دخل على إدارة المطارات إلا أنها لا زالت تحتاج إلى طاقة بشرية لتسير أمورها  
وإدارتها ، وإن مطار كربلاء سوف يوفر أكثر من (٧٥٠٠) فرصة عمل من اليد العاملة الماهرة وغير  
ماهرة ، وإن أحد شروط محافظة كربلاء وزارة النقل للشركات المنفذة والمستمرة لإنشاء مطار كربلاء  
الدولي إن كل اليد العاملة سوف تكون من محافظة كربلاء حصراً وهذا مما سوف ينعكس على دخول  
الأسر في المحافظة<sup>(٢٢)</sup> .

إضافة إلى هذه الأمور الثلاثة الرئيسية المحددة بشكل كبير لعملية التنمية هناك أمور أخرى  
ستشملها التنمية مثل المناطق السياحية الطبيعية مثل المحميات الطبيعية في الرزاوة إضافة إلى المناطق  
الاثرية مثل خان النخلية ، كهوف الطار ، حصن الاخضر ، مما سوف يزيد من حركة السياحة في



المحافظة , اضافة الى ذلك سوف تنشط حركة بيع الصناعات الحرفية المحلية , كل هذه الامور سوف تنشط الحركة الاقتصادية في البلد مما ينعكس هذا على الحالة المعيشية للأفراد بعد زيادة دخولها نتيجة توفر فرص عمل من خلال هذا المشروع الاستراتيجي <sup>(٢٣)</sup> .

### الاستنتاجات

١. ساهمت العوامل الجغرافية بشكل كبير في تحديد موقع مطار كربلاء الدولي كون وجود أراضي واسعة منخفضة الكلفة فرضت نفسها كعامل محدد في اختيار موقع المطار .
٢. ان وجود الطرق التي تتميز بإيسابيلتها مع إمكانية تطويرها ساهمت ايضا في اختيار موقع المطار.
٣. اضافة الامور المذكورة آنفا التي حددت موقع مطار كربلاء هناك أمور اخرى مثل رغبة الزائرين في النزول مباشرة في محافظة كربلاء تقليلاً لوقت والجهد والكلفة مما ساهم في توقيع وانشاء المطار في محافظة كربلاء .

### الوصيات

١. إن انشاء مطار كربلاء الدولي سوف يحقق وفرات اقتصادية كبيرة للمحافظة وتطوير للخدمات الفوقية والتحتية .
٢. سوف يحقق مطار كربلاء من خلق أيدي عاملة ماهره فنية بعد أن تكتسب الخبرات من الشركات التي سوف تدير المطار أي بعد أن تنتهي مدة الاستثمار سوف يعتمد على هذه الطاقة البشرية في إدارة هذا المطار.

### قائمة المصادر

- ١- شروق نعيم جاسم الجبوري , النقل الجوي في مطار بغداد الدولي (دراسة في جغرافية النقل) , مجلة كلية التربية الأساسية , جامعة بغداد , المجلد ٢٢ , العدد ٩٤ , ٢٠١٦ .
- ٢- أحمد حسون السامرائي و عبد خليل فضيل , جغرافية النقل والتجارة الدولية , دار الحكمة , بغداد , ١٩٩٠ .
- ٣- عباس فاضل السعدي , جغرافية العراق وأطارها الطبيعي , نشاطها الاقتصادي , جانبها البشري , ط١ , دار الجامعية , بغداد , ٢٠٠٩ .
- ٤- وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي , اللجنة الفنية لأعداد الخطة الوطنية الخمسية ٢٠١٠ - ٢٠١٤ , لجنة قطاع النقل والاتصالات , الصادر الثاني تشرين الثاني ٢٠٠٩ .
- ٥- محمد هاشم ذنون الحيالي , إمكانية الوصول للمطارات الرئيسية في العراق باستخدام gis مركز الدراسات الإقليمية , جامعة الموصل العدد ٣١ , ٢٠١٣ , ص ١٢٢ .
- ٦- حسام سليمان عبيد , محاضرات في جغرافية النقل , الجامعة الإسلامية بغزة , فلسطين , دار الجامعة , ط١ , ٢٠١٣ .
- ٧- حيدر محمد زغير , تحليل العلاقات المكانية لوفيات الأطفال الرضع في محافظة كربلاء للمدة (١٩٩٧-٢٠١٥) , رسالة ماجستير غير منشورة , كلية التربية , جامعة كربلاء , ٢٠١٥ .
- ٨- هيئة استثمار كربلاء , بيانات غير منشورة , لعام ٢٠١٣ .
- ٩- مها شاكر جبر الامارة , تطور النقل الجوي في العراق للمدة (١٩٥٠-٢٠١٢) , رسالة ماجستير غير منشورة , كلية التربية للعلوم الإنسانية , جامعة البصرة , ٢٠١٣ , ص ٢٦ .



- ١٠ - محافظة كربلاء، شعبة المتابعة والتخطيط للمشاريع الإقليمية، بيانات غير منشورة لعام ٢٠١٥.
- ١١ - فاروق كامل محمد عز الدين، جغرافية النقل في ليبيا، أطروحة دكتوراه، (غير منشورة)، جامعة القاهرة، كلية الأداب، ١٩٧٦.
- ١٢ - وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، اللجنة الفنية لأعداد الخطة الخمسية ٢٠١٤-٢٠١٠، لجنة قطاع النقل والإتصالات، الأصدار الثاني، تشرين الثاني ٢٠٠٩.
- ١٣ - العتبة الحسينية المقدسة، قسم العلاقات والتخطيط، بيانات غير منشورة، ٢٠١٤.
- ١٤ - إنعام داود حنا، التخطيط للتنمية السياحية في العراق، رسالة ماجستير (غير منشورة)، الادارة والاقتصاد، جامعة المستنصرية، ١٩٩٤.
- ١٥ - المهندس محمد عريان، مدير دائرة المشاريع في محافظة كربلاء.
- ١٦ - المهندس فواز الشاهر، مدير شركات السبطين الاستثمارية، والمنفذة لمشروع مطار كربلاء الدولي.

١) شرق نعيم جاسم الجبوري، النقل الجوي في مطار بغداد الدولي (دراسة في جغرافية النقل)، مجلة كلية التربية الأساسية، جامعة بغداد، المجلد ٢٢، العدد ٩٤، ٢٠١٦، ص ٧.

٢) شرق نعيم جاسم الجبوري، المصدر السابق، ص ٢٣.

٣) أحمد حسون السامرائي و عبد خليل فضيل، جغرافية النقل والتجارة الدولية، دار الحكمة، بغداد، ١٩٩٠، ص ١٨.

٤) عباس فاضل السعدي، جغرافية العراق وأطارها الطبيعي، نشاطها الاقتصادي جانبها البشري، ط ١، دار الجامعية، بغداد، ٢٠٠٩، ص ٤٣.

٥) وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، اللجنة الفنية لأعداد الخطة الوطنية الخمسية ٢٠١٤-٢٠١٠، لجنة قطاع النقل والإتصالات، الصدار الثاني، تشرين الثاني ٢٠٠٩، ص ٣٦.

٦) وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، اللجنة الفنية لأعداد الخطة الوطنية الخمسية ٢٠١٠، المصدر السابق، ص ٣٧.

٧) المصدر نفسه، ص ٣٦.

٨) محمد هاشم ذنون الحيالي، إمكانية الوصول للمطارات الرئيسية في العراق باستخدام gis، مركز الدراسات الإقليمية، جامعة الموصل العدد ٣١، ٢٠١٣، ص ١٢٢.

٩) المصدر نفسه، ص ١٢٣.

١٠) حسام سليمان عبيد، محاضرات في جغرافية النقل، الجامعة الإسلامية غزة، فلسطين، دار الجامعة، ط ١، ٢٠١٣، ص ٢٠٤.

١١) هيئة استثمار كربلاء، بيانات غير منشورة لعام ٢٠١٣.



- <sup>١٢</sup> ) مها شاكر جبر ألامارة ،تطور النقل الجوي في العراق المدة ( ١٩٥٠-٢٠١٢ )، رسالة ماجستير غير منشورة . كلية التربية للعلوم الإنسانية ،جامعة البصرة ٢٠١٣ ،ص ٢٦ .
- <sup>١٣</sup> ) مها شاكر جبر ألامارة ، مصدر سابق ، ص ٣٧ .
- <sup>١٤</sup> ) محافظة كربلاء ،شبعة المتابعة والتخطيط للمشاريع الإقليمية ،بيانات غير منشورة لعام ٢٠١٥ .
- <sup>١٥</sup> ) فاروق كامل محمد عز الدين ،جغرافية النقل في ليبيا،أطروحة دكتوراه، (غير منشورة) ،جامعة القاهرة ،كلية الأداب، ١٩٧٦ ،ص ٨٢ .
- <sup>١٦</sup> ) وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي ،اللجنة الفنية لأعداد الخطة الخمسية ٢٠١٤-٢٠١٠ لجنة قطاع النقل وإلصالات ،الأصدار الثاني ،تشرين الثاني ٢٠٠٩ ،ص ٣٦ .
- <sup>١٧</sup> ) العتبة الحسينية المقدسة ،قسم العلاقات والتخطيط ،بيانات غير منشورة ٢٠١٤ .
- <sup>١٨</sup> ) إنعام داود حنا ،التخطيط للتنمية السياحية في العراق ،رسالة ماجстير (غير منشورة) ،الادارة والاقتصاد ،جامعة المستنصرية ،١٩٩٤ ،ص ٢٩ .
- <sup>١٩</sup> ) المهندس محمد عريان ،مدير دائرة المشاريع في محافظة كربلاء ،مقابلة شخصية بتاريخ ٢٠١٦١١٢١٢٥ .
- <sup>٢٠</sup> ) المهندس محمد عريان ،مدير دائرة المشاريع في محافظة كربلاء ،مقابلة شخصية بتاريخ ٢٠١٦١١٢١٢٥ .
- <sup>٢١</sup> ) المهندس محمد عريان ،مدير دائرة المشاريع في محافظة كربلاء ،مقابلة شخصية بتاريخ ٢٠١٦١١٢١٢٥ .
- <sup>٢٢</sup> ) العتبة الحسينية المقدسة ،قسم العلاقات والتخطيط .
- <sup>٢٣</sup> ) المهندس محمد عريان ،مدير دائرة المشاريع في محافظة كربلاء ،مقابلة شخصية بتاريخ ٢٠١٦١١٢١٢٥ .

