

المؤشرات الاقتصادية لقطاع الطيران المدني العراقي للفترة 2014-2018 THE ECONOMIC INDICATORS OF IRAQI CIVIL AVIATION 2014 – 2018

انس عبدالرضا يوسف الشموسي
Anas Abdulridha Yousif
anaskarbala17@Gmail.com

أ.م. د. محمد ناجي محمد الزبيدي
Mohammed Naji Al-Zubaidi
m.alzubaidi@Gmail.com

كلية الإدارة والاقتصاد _ جامعة كربلاء

Economics and Administration College – Karbala University

الملخص

يعكس هذا البحث صورة مفصلة عن المؤشرات الاقتصادية لقطاع الطيران المدني العراقي، إذ يهدف البحث عرض الأهمية الاقتصادية للنقل الجوي بأسلوب التحليل الاستقرائي للبيانات الإحصائية والمالية المتعلقة بالموضوع لمدة خمسة سنوات. وتوصل الى إن قطاع النقل الجوي في العراق لا يزال في مرحلة التطور ولم يصل مرحلة النمو الحقيقي وإن هناك وجود منافسة اجنبية قوية جدا لشركات النقل الجوي العراقية، وبذلك فإن حصة شركات الطيران من السوق العراقي للنقل الجوي ضعيفة قبال باقي الشركات الاجنبية. لذلك وجد البحث انه من الضروري دعم البحث والتطوير في مجال النقل الجوي للوقوف على نقاط الضعف والقوة، وان تتخذ شركة الخطوط الجوية العراقية بنظر الاعتبار مرونة الخطة التشغيلية السنوية الموضوعه لطائراتها.

الكلمات المفتاحية: الخطوط الجوية، الطيران، النقل الجوي

Abstract

This research reflects a detailed picture of the economic indicators of the Iraqi civil aviation sector. It concluded that the Iraqi air transportation sector still in the development stage and has not reached the stage of growth and that there is a very strong foreign competition for Iraqi air carriers, and thus the share of airlines from the Iraqi market for air transport is weak before the rest of foreign companies. Therefore, the research found that it is necessary to support research and development in the field of air transport to identify weaknesses and strengths, and that Iraqi Airways takes into account the flexibility of the annual operational plan developed for its aircraft.

Key words: Airlines, Aviation, Air transport.

المقدمة

يُعد النقل الجوي هو الوسيلة الأكثر تطوراً والأكثر سرعة للتنقل ما بين العالم، وبعد التطور الحاصل في السلامة الجوية وتأمين السفر الجوي أصبح الافراد يميلون في الاتجاه نحو الطيران لاسيما دخول التكنولوجيا الحديثة في علوم الطيران فقد بات الطلب على النقل الجوي في تزايد مستمر وتنافس شديد ما بين صناعات الطيران للارتقاء بسلامة، وما بين شركات الخطوط الجوية لتقديم الأفضل وخدمات أكثر رُقي. وعلى الرغم من كون العراق من اول العاملين في مجال الطيران المدني في المنطقة ومن مؤسسي المنظمات الدولية المختصة بالطيران الدولي لكن نجده اليوم متعثر ويواجه تحديات كبيرة. لذلك ولما ورد أنفاً قد وضع امامنا مشكلة علينا تثبيتها وتثبيت الفرضية التي نستند اليها في تحليلنا لهذه المشكلة سعياً لتحقيق هدف البحث.

مشكلة البحث: ضعف قدرة قطاع الطيران المدني على النهوض بواقعه الاقتصادي رغم التقدم المتنامي في الطلب على خدمات النقل الجوي في السوق العراقي والمتمثل في التزايد المستمر في اعداد المسافرين والرحلات وكميات الشحن دون حدوث تقدم واضح في ايرادات تلك الخدمات.

فرضية البحث: محدودية التخطيط الفني لإدارة حركة الطيران المدني بجميع مفاصله سببَ تباطؤ في عجلة النمو لهذا القطاع.

هدف البحث: بيان الاهمية الاقتصادية لمؤشرات الطيران المدني وتأثيرها في واقع الاقتصاد الكلي.

حدود البحث: تناولت الدراسة تحليل البيانات الإحصائية والمالية للنقل الجوي وأثرها على الاقتصاد العراقي خلال الفترة 2014 – 2018.

منهجية البحث: اعتمد البحث أسلوب التحليل الاستقرائي.

خطة البحث: قُسمَ البحث الى محورين رئيسيين وكما يأتي:

أولاً: المردودات الاقتصادية لسلطة الطيران المدني العراقي

ثانياً: المؤشرات الاقتصادية للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية

وختاماً توصل الى استنتاجات سُردت وازيفت اليها التوصيات لتتكامل الصورة لدى القارئ.

تمهيد

لغرض دراسة المردودات الاقتصادية لقطاع الطيران المدني وجب جمع بيانات الإيرادات والتكاليف والاحصائيات الاقتصادية المؤثرة في الاقتصاد وتفصيلها وفق ما يخدم التحليل الاقتصادي، ولكي تكون الدراسة دقيقة وعلمية أُعتمد فقط على البيانات الصادرة من الدوائر المعنية حصراً دون الاعتماد على غيرها، لذلك ولعدم توفر البيانات الواسعة في تلك الدوائر المعنية أُكتفي بدراسة وتحليل البيانات التي حصل عليها للسنوات الخمس الماضية للفترة من 2014 والى نهاية عام 2018، ومما يجب الإشارة اليه أيضاً هو أن البيانات المتوفرة عن مطاري أربيل والسليمانية من وجهة نظر الباحثين غير واقعية كونها تشير الى نفس اعداد المسافرين القادمين والمغادرين بصورة دورية وكذلك الحال بالنسبة لحركة الطائرات اما

البيانات المالية فهي أصلاً لم يحصل عليها كون تلك المطارات مستثمرة، وكذلك هو حال مطار النجف لكن الفرق هو ان اعداد المسافرين والرحلات كان منطقي، فلذلك أهمل تلك البيانات ولم تُدمج ضمن الدراسة والتي اعتمدت إيرادات القطاع العام فقط لكي تبقى البيانات المتوفرة دقيقة وكما هو موضح فيما يأتي:

أولاً: المردودات الاقتصادية لسلطة الطيران المدني العراقي

ان سلطة الطيران المدني العراقي (Iraqi Civil Aviation Authority-ICAA) تقوم بتنظيم جميع اعمال الطيران المدني⁽ⁱ⁾، وتُعد هي الجهة الوحيدة المنفذة والمترجمة للقوانين واللوائح الدولية وفق اتفاقية شيكاغو في 7 كانون الاول 1944 والتي تُعد مكملاً لقانون الطيران المدني الصادرة محلياً من ادارة الدولة العليا.⁽ⁱⁱ⁾ وتتمثل مردوداتها الاقتصادية فيما يلي

1. الإيرادات والنفقات

تتمثل المردودات الاقتصادية لسلطة الطيران المدني في هذه الفترة بمجموع كافة الإيرادات المستحصل عليها في كل من عمليات مطار بغداد الدولي ومطار البصرة الدولي ومطار الموصل الدولي (إذ تشمل تلك الإيرادات على رسوم مسافرين بالطائرات واجور هبوط وايواء الطائرات وايجاتر القاعات والمرافق الخدمية وايجاتر الاراضي غير الزراعية وايجاتر المحلات والأسواق واجور خدمات الإعلانات وايجاتر المسقفات والمخازن وايجاتر المطاعم والحوانيت وايجاتر المباني السكنية)، كذلك تشمل الإيرادات المتأتية من استخدام المجال الجوي العراقي (لغاية نهاية عام 2018 إذ فصل إيرادات المجال الجوي الى شركة الملاحة الجوية) بالإضافة الى الخدمات التي تقدمها سلطة الطيران المدني مثل منح اجازات الطيران ورسوم الهويات وإيرادات متنوعة أخرى، وكما موضح في المثال الآتي (الجدول 1) والذي يوضح تفاصيل الإيرادات النهائية لسلطة الطيران المدني لعام 2018.

ومن الجدير بالذكر بأنه قد حُدثت الرسوم في مفاصل الطيران وحسب بيان نظام الأجور في المطارات المدنية (رقم 6 لسنة 2018) والصادر من مجلس الوزراء.⁽ⁱⁱⁱ⁾

(جدول 1) يوضح الإيرادات النهائية لسلطة الطيران المدني العراقي لعام 2018 (مليون دينار عراقي)

ت	اسم الحساب	المجموع	الأهمية النسبية
1	اجور استخدام المجال الجوي العراقي	62,633	46.516%
2	رسوم مسافرين بالطائرات	37,367	27.751%
3	اجور هبوط وايواء	25,929	19.257%
4	ايجار قاعات ومرافق خدمية	1,812	1.346%
5	ايجار اراضي غير زراعية	1,618	1.202%

6	ايجار محلات واسواق	1,267	0.941%
7	ايرادات متنوعة	1,222	0.908%
8	رسوم منح اجازات الطيران	1,203	0.893%
9	اجور خدمات الاعلانات	524	0.389%
10	ايجار مسقفات ومخازن	346	0.257%
11	ايجار مطاعم وحوانيت	318	0.236%
12	ايجار مباني سكنية	230	0.171%
13	رسوم الطوابع المالية	104	0.077%
14	الضريبة على دخول منتسبي القطاع العام	42	0.031%
15	ايراد رسوم الهويات	26	0.020%
16	ايراد دور صالات الاستراحة	4	0.003%
17	فرق سعر صرف العملة الاجنبية	4	0.003%
المجموع الكلي		134,649	100.00%

المصدر: 1. من عمل الباحثين بالاعتماد على البيانات الصادرة من سلطة الطيران المدني / القسم المالي - شعبة الإيرادات - الإيرادات الخاصة لسنة 2018 (بيانات غير منشورة).

2. الأهمية النسبية تم استخراجها من قبل الباحثين بالاعتماد على عمود المجموع (العمود الأوسط) لكل حساب من الأعلى الى الأدنى.

من الواضح في (الجدول 1) أعلاه ان الأهمية النسبية تكمن في العمليات الجوية إذ تتصدرها إيرادات استخدام المجال الجوي ثم تليها في الأهمية إيرادات رسوم المسافرين ثم أجور الهبوط والاقلاع إذ يشكل مجموع هذه الإيرادات نسبة تقارب الـ (93.52%) من حجم الواردات الكلي في هذه السنة، اما إيرادات استخدام المجال الجوي وحدها فتصل نسبتها الى (46.52%) على الرغم بان هذه السنة تُعد سنة انطلاقة جديدة في استخدام المجال الجوي بعد اختفاء تأثير داعش الإرهابي والاتجاه نحو الاستقرار الأمني وسلامة الاجواء .

اما النفقات فتصدرها نفقات التدريب لإدارة الأجواء والتي تحتاج الى تجديد إجازة المراقبين الجويين الدورية السنوية والدورات التدريبية الأخرى والتي تُعد هي الأخرى مهمة لتنشيط مهارات العاملين في قطاع الطيران لتقديم أفضل الخدمات ارتقاءً مع الدول الأخرى، ثم يأتي في الدرجة الآتية الحماية الأمنية للمطار إذ تُعد هي الأخرى من المتطلبات الأساسية للاعتراف بسلامة وامن المطار من قبل منظمة (ICAO). ثم تليها المخصصات ورواتب الموظفين وصيانة المباني والآلات والمعدات والسيارات وتحديث المعدات المستخدمة في السيطرة على الأجواء والأجهزة المستخدمة في أجزاء المطار كافة على اختلاف أنشطتها وانواعها مثل أجهزة الطيران الليلي وأجهزة الاقتراب وأجهزة الملاحة الأخرى والخاصة بعمل الطيران.^{iv}

وعليه يمكن ان نستعرض الإيرادات والنفقات النهائية الخاصة بسلطة الطيران المدني بشكل سنوي وكما هو موضح في (الجدول 2) الآتي

(جدول 2) الإيرادات والنفقات السنوية لسلطة الطيران المدني العراقي للفترة 2014-2018 (مليار دينار عراقي)

الإيرادات والنفقات السنوية لسلطة الطيران المدني العراقي (مليار دينار)			
ت	السنة	إيرادات	نفقات
1	2014	87.07	111.80
2	2015	56.72	120.45
3	2016	63.24	110.68
4	2017	69.70	92.14
5	2018	134.65	92.23
المجموع		411.38	527.30

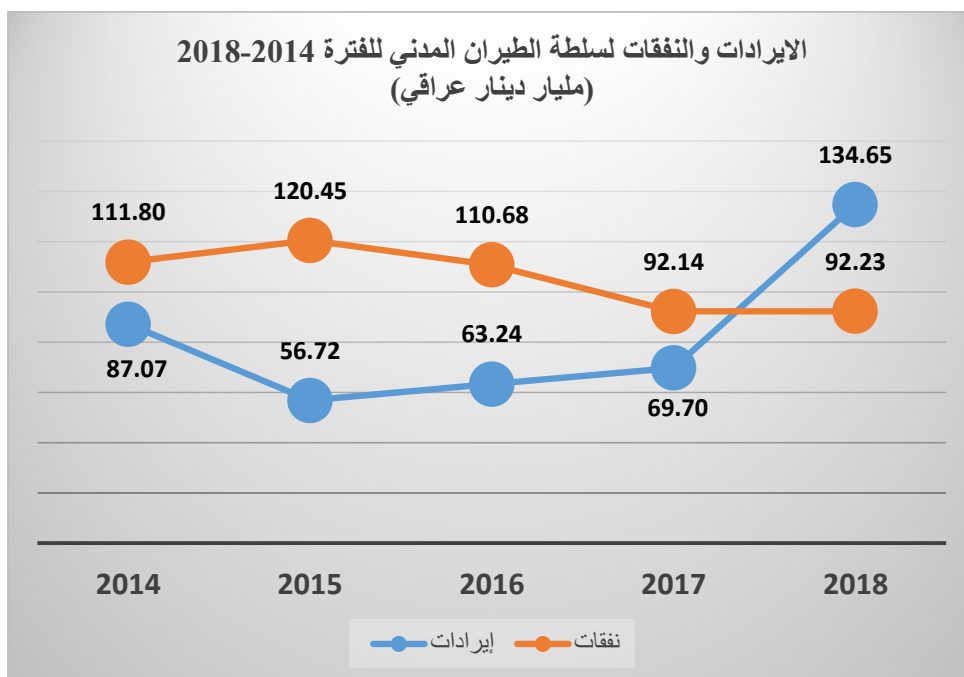
المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على المخرجات الصادرة من سلطة الطيران المدني/ القسم المالي - الإيرادات والنفقات للسنوات المستهدفة (بيانات غير منشورة)

عن طريق (الجدول 2) آنف الذكر يمكن ملاحظة انخفاض الإيرادات في عام 2014 والأكثر منه انخفاضاً في الأعوام الثلاثة الآتية 2015 و2016 و2017 وذلك بسبب العمليات العسكرية وعدم سلامة الأجواء وعزوف الشركات عن استخدام الأجواء العراقية، وبقيت هذه الإيرادات منخفضة لهذه الأسباب وحتى اعلان النصر على داعش وإعلان سلامة الأجواء. بعدها بدأت الحركة الجوية تعود ويمكن ملاحظة نقطة انطلاقها في إيرادات عام 2018 إذ كان الفرق واضح وله طفرة في الإيرادات عن سابقه تفوق الأربعين بالمئة عن إيرادات عام 2017.

اما النفقات فنلاحظ انها كانت مرتفعة في الأعوام الثلاثة الأولى وبدأت بالانخفاض والاستقرار في عامي 2017 و2018، وإن هذا الارتفاع يُعزى الى النفقات العالية لإعادة تأهيل البنى التحتية لقطاع الطيران المدني وبضمنها تأهيل ملاكات المطارات والأجواء، ولاسيما ان هذا القطاع مر بسبات تام لمدة تقارب 13 عام (فترة الحصار على العراق للفترة 1990 - 2003). وما يعلل انخفاضها هو انخفاض حجم النفقات التدريبية والتأهيلية للملاكات والمطارات.

ويمكن توضيح ما سبق عن طريق (الشكل البياني 1) الآتي

(شكل بياني 1) منحني الإيرادات والنفقات السنوية لسلطة الطيران المدني للفترة 2014 - 2018



المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على مخرجات (الجدول 2) عمودي الإيرادات والنفقات

ونلاحظ في منحنيني (الشكل البياني 1) أنف الذكر ارتفاع النفقات قبل الإيرادات حتى تتقاطع في عام 2018 إذ يرتفع حجم الإيرادات مع استقرار مستوى منحنى النفقات بسبب انخفاض حجم النفقات الخاصة بالتدريب والامن وإعادة التأهيل مما أدى ذلك الى تقاطع المنحنيين مع بعضيهما لتوليد أرباح وتحول هذه المؤسسة الخدمية من مؤسسة خاسرة الى رابحة، وإذا استمر هذا المستوى من التقدم والاستقرار الأمني سترتفع بالتأكيد هذه الإيرادات لتصبح عاملاً ذو أثر في GDP.

ومن الجدير بالذكر هنا إنه كلما قل التهديد الأمني في البلد يقابله في ذلك انخفاض قيمة التأمين لدى شركات التأمين على شركات الطيران (وهذا يحتاج الى دراسة خاصة لا يتسع المجال لذكرها هنا) مما يؤثر أيضاً في انخفاض أسعار التذاكر وينعكس ذلك على الافراد بتوجههم نحو التفكير بالسفر بالطائرة مسبباً ارتفاع الطلب نحو استخدام النقل الجوي وأخيراً نحو الاقتصاد.

2. المؤشرات الاقتصادية الأخرى

تتمثل هذه المؤشرات بأعداد الموظفين العاملين في سلطة الطيران المدني بمفاصلها والذي بلغ في نهاية عام 2018 (2098 موظف على الملاك الدائم) بمستويات دراسية مختلفة ابتداء من دكتوراه نزولاً الى يقرأ ويكتب.

اما اعداد المسافرين المستخدمين للمطارات العراقية واعداد الرحلات الجوية الهابطة في المطارات والمغادرة منها، وكون البيانات المالية التي تم الحصول عليها تخص القطاع العام فقط دون الخاص، فسيستمر بالبحث بتحليل بيانات القطاع العام فقط.

(الجدول 3) الآتي يمثل اجمالي حركة الرحلات المغادرة والقادمة الى المطارات العراقية واعداد المسافرين المستفيدين من تلك الرحلات للفترة (2014 - 2018)، باستثناء مطاري أربيل والسليمانية لعدم ورود بيانات حقيقية لذلك أهملت.

(جدول 3) اجمالي حركة المطارات العراقية عدا أربيل والسليمانية للفترة (2014-2018)

اجمالي حركة الرحلات والمسافرين على المطارات العراقية عدا مطاري أربيل والسليمانية					
(2014-2018)					
ت	السنة	حركة الرحلات	معدل النمو	حركة المسافرين	معدل النمو
1	2014	44,932	---	4,946,706	---
2	2015	52,726	17.35%	5,712,322	15.48%
3	2016	53,091	0.69%	5,939,807	3.98%
4	2017	67,857	27.81%	7,715,978	29.90%
5	2018	71,528	5.41%	7,630,172	-1.11%
المجموع		290,134		31,944,985	

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على

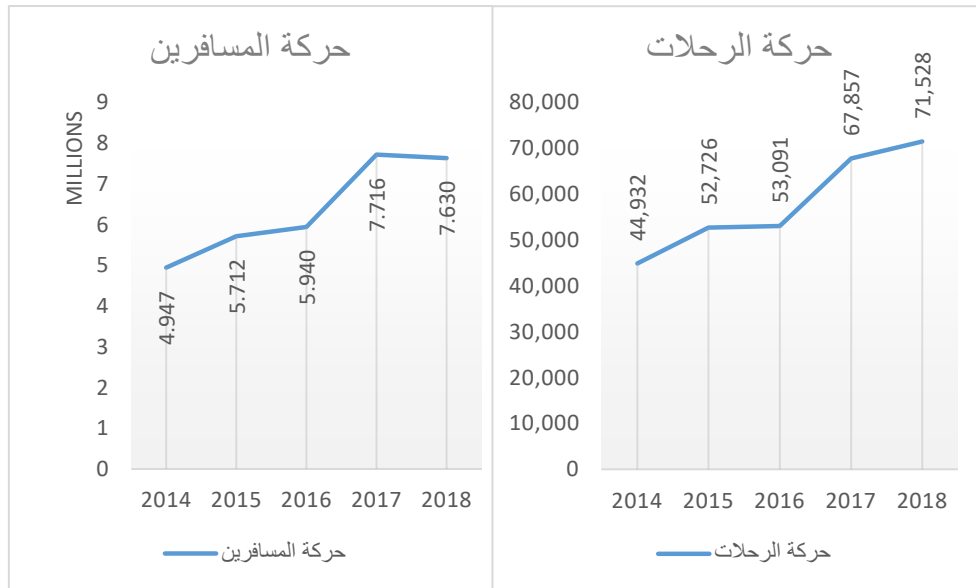
1. سلطة الطيران المدني / قسم التخطيط - شعبة الإحصاء البيانات الخاصة بالسنوات المذكورة
2. تم استخراج معدل النمو وفقا للمعادلة

$$r = \frac{P_n - P_o}{P_o} * 100\%$$

إذ إن: (r) معدل النمو، (P_n) السنة المطلوبة، (P_o) سنة الأساس

ويمكن عرض (الجدول 3) آنف الذكر الى الاشكال البيانية الآتية

(شكل بياني 3) حركة الرحلات للفترة 2014-2018 (شكل بياني 2) حركة المسافرين للفترة 2014-2018



المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على مخرجات (الجدول 3) أعلاه

ويمكن القول ان نمو الحركة للرحلات والمسافرين في تقدم متوافق مما يدل على ان تقدم نشاط حركة شركات النقل الجوي تجاه العراق إيجابي وفي تطور مستمر وإن الانخفاض في عدد المسافرين في عام 2018 لا يعتد عليه كثيرا ولا يمكن القلق منه كونه قليلا وبدرجة (-1.11) ويعزى ذلك لأسباب عديدة منها حركة الزوار الإيرانيين للعبات المقدسة والذين اتجه الكثير منهم برأ بسبب انخفاض سعر صرف عملتهم وارتفاع سعر تذكرة الطيران عن طاقتهم الشرائية والدليل انخفاض عدد المسافرين على مطار النجف من (3408015) في عام 2017 الى (2769537) في عام 2018 والفارق هو (638478 مسافر) وكما في (جدول 4) الاتي، ويمكن إيجاد التحليل الدقيق لذلك بمقارنة الحركة الشهرية لسنة 2018 مع الحركة الشهرية لسنة 2017.

3. الأهمية النسبية للمطارات

يمكن تحليل ومعرفة الأهمية النسبية للمطارات المشغلة في أي بلد عن طريق معرفة حجم المسافرين المستفيدين من تلك المطارات ومقارنة الحجم الأكثر استخداما منها، ولمعرفة المطارات الأهم نسبيا في العراق ارتأى الباحثين تفصيل عدد الرحلات السنوي للمطارات وكما وردت من سلطة الطيران المدني وقد أُستبعدت مطار الموصل الدولي كونه مغلق منذ منتصف عام 2014، ولذلك يمكن تشكيل الجدول بالصورة الآتية (جدول 4)

(جدول 4) الأهمية النسبية للمطارات العراقية مقاسة بعدد المسافرين للفترة 2014 - 2018

الأهمية النسبية للمطارات العراقية للفترة 2014-2018										
المطار	2014	النسبة	2015	النسبة	2016	النسبة	2017	النسبة	2018	النسبة
مطار بغداد	1905839	38.53%	2140758	37.48%	1787247	30.09%	3507910	45.46%	4015173	52.62%
مطار البصرة	706228	14.28%	759075	13.29%	716777	12.07%	800053	10.37%	845462	11.08%
مطار النجف	2291586	46.33%	2812489	49.24%	3435783	57.84%	3408015	44.17%	2769537	36.30%
المجموع	4948720	1	5714337	1	5941823	1	7717995	1	7632190	1

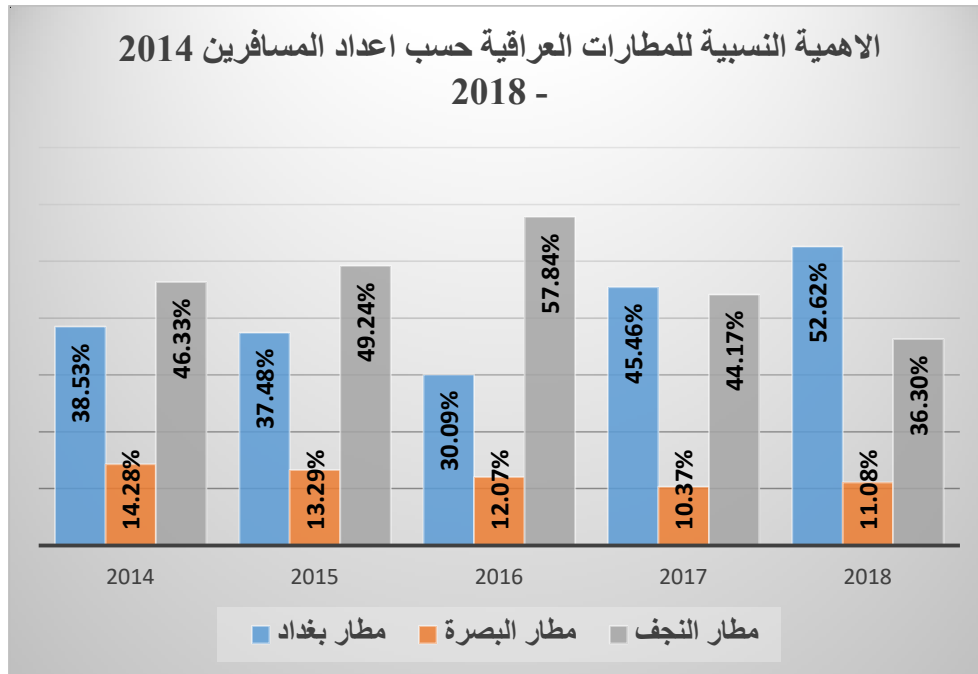
المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على المخرجات الصادرة من سلطة الطيران المدني / قسم التخطيط - شعبة الإحصاء البيانات الخاصة بالسنوات المذكورة (بيانات غير منشورة)

نلاحظ في (الجدول 4) أنف الذكر ان المنافسة القسوى ما بين مطاري بغداد والنجف اما مطار البصرة فيبقى متأخراً في المرتبة الثالثة نسبيا من إذ عدد المسافرين المستفيدين من المطارات العراقية، وان تلك الأهمية يتصدرها مطار النجف للسنوات 2014 و2015 و2016 وذلك لأغراض السياحة الدينية ويليها مطار بغداد، وان ارتفاع النسبة في عام 2016 يمكن ترجمتها للأسباب السياسية ما بين الحكومة الإيرانية والحكومة السعودية حين قررت حكومة الجمهورية الإسلامية في ايران مقاطعة حج بيت الله الحرام لذلك العام تُفقت الشعب الإيراني بالتوجه نحو زيارة النجف وكربلاء وعلى اثر ذلك ارتفع الطلب على الهبوط في مطار النجف الدولي، اما في عام 2017 وبسبب بداية انخفاض سعر صرف التومان الإيراني

وانخفاض القدرة الشرائية للتومان لذلك تغير تفكير المسافرين الإيرانيين نحو استخدام الطريق البري في التوجه الى كربلاء والنجف في مواسم الزيارة واستمرت بالانخفاض اكثر للتدني المستمر للتومان امام الدولار والعملات الأخرى يضاف اليه انخفاض قدرة بعض الافراد الإيرانيين في التمسك بالمستوى المعيشي لديهم متجهين نحو التنازل والاستسلام مستبدين بعض التفاصيل الحياتية والتي تُعد مكلفة ومنها السفر بالطائرة، وهذا ما يدل على ان الطيران يتأثر بالسياسة وبحساسية عالية، مع العلم إن هذا التأكيد على اعداد المسافرين الإيرانيين هو بسبب ان حركة المسافرين والرحلات مع ايران هي التي تنصدر مجموع الحركة وبفارق كبير وكما سيوضح واثباته في الأهمية النسبية للدول المستخدمة للمطارات العراقية حسب الرحلات في الصفحات الآتية (الجدول 5).

ويمثل (الشكل البياني 4) الآتي الأهمية النسبية للمطارات العراقية وحسب اعداد المسافرين

(شكل بياني 4) الأهمية النسبية للمطارات العراقية حسب اعداد المسافرين للفترة 2014- 2018



المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على مخرجات (الجدول 4) آنف الذكر

إذ من الواضح التحول في اعداد المسافرين من مطار بغداد الى مطار النجف عام 2016، وبعدها تغير الحال وتصدر مطار بغداد الأهمية النسبية واستمر بالتصدر كذلك في عام 2018 بسبب ارتفاع اعداد المسافرين في مطار بغداد، بالمقابل شهد مطار النجف انخفاض بسيط في عام 2017 بسبب ما تقدم ذكره ثم تراجع أكثر عام 2018.

4. اهم الدول المستخدمة للمطارات العراقية

لمعرفة اهم الدول المستخدمة للمطارات العراقية حُلَّت حركة شهر آب الثامن لعام 2018، وأُختير هذا الشهر كونه يمثل اعلى حركة سنويا وذلك لارتفاع نشاط السياحة والسفر للاصطياف والسياحة الدينية بسبب العطلة الصيفية وتوجه العوائل نحو السفر.

وبعد تصفية الرحلات لشهر اب والبالغة في الواقع 9220 رحلة واستبعاد رحلات الشركات العراقية كافة وإخراج رحلات شركات الشحن وكذلك استبعاد الرحلات الحكومية، ليبقى فقط رحلات المسافرين التجاريين للدول المشغلة إذ كانت تبلغ في هذا الشهر 19 دولة، واختير الدول العشر الأعلى تشغيلاً على المطارات العراقية، إذ تصدرت هذه الدول في الاستخدام الجمهورية الإسلامية في إيران بواقع تشغيلي (990 رحلة)، وهذا ما يؤكد التأثير العالي في حركة المطارات في العراق كما تم ذكر فيما سلف وكانت النتائج كالتالي:

(جدول 5) اعلى عشر دول استخداما للمطارات العراقية وفقا لعدد الرحلات عام 2018

ت	الدولة	عدد الرحلات	الأهمية النسبية
1	IRAN	990	22.10%
2	TURKISH	820	18.31%
3	Qatar	638	14.24%
4	UAE	576	12.86%
5	JORDAN	354	7.90%
6	SYR	212	4.73%
7	BAHRAIN	164	3.66%
8	LEBANON	138	3.08%
9	EGYPT	116	2.59%
10	AZERBAIJAN	108	2.41%

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على المخرجات الصادرة من سلطة الطيران المدني / قسم النقل الجوي - شعبة التسهيلات؛ الجداول الخاصة بشهر آب 2018 (بيانات غير منشورة)

يوضح (الجدول 5) أعلاه تصدر إيران في اعلى القائمة إذ يرتبط الشعب الإيراني مع الشعب العراقي بأواصر ثقافية ومعتقدات دينية مسببة في ذلك ارتفاع في نسبة السياحة الدينية المتبادلة بين الشعبين فضلا عن الاصطياف وحجم التجارة الخارجية الإيرانية في العراق ذات الأثر الواضح في السوق العراقي. وتركيا إذ تأتي في التأثير المباشر بعد إيران فيمكن ايعاز ذلك الى السياحة الترفيهية في تركيا خصوصا بعد انخفاض العملة التركية، ورحلات الترانزيت (Connection Flight) فضلا عن المصالح التجارية بين الطرفين. وأن اغلب رحلات قطر والامارات والأردن هي لغرض الانتقال الى دولة أخرى (Connection Flights). اما سوريا فهي كذلك محطة للسياحة الدينية من قبل العراقيين خصوصا وإن الأوضاع السياسية غير المستقرة فيها صاحب معه انخفاض شديد في قيمة الليرة السورية. والبحرين ولبنان بسبب قوة العملة لديهم وارتباطهم في السياحة الدينية بالعراق أضاف لهم قوة التوجه بالسفر جوا نحو العراق لأغراض الزيارات الموسمية. وأخيرا مصر وأذربيجان فاعلبي أسباب السفر هي للسياحة الترفيهية من قبل العراقيين. وهنا نلاحظ اغلب توجهات السفر متأثرة جدا بأسعار الصرف والذي يعتبر ضمن العوامل المؤثرة في الطلب على النقل الجوي.

5. الشركات الأكثر استخدام لمطارات العراق

لمعرفة الشركات العشرة الأكثر استخداما للمطارات العراقية في عام 2018، أُعتمدَ أيضا على ترشيح تفصيل شهر آب 2018. ان شركات نقل المسافرين العاملة على المطارات العراقية يبلغ عددها 68 شركة في هذا الشهر ويمثل (الجدول 6) الآتي اعلى عشرة شركات في مستوى التشغيل الفعلي على المطارات العراقية وكما يأتي:

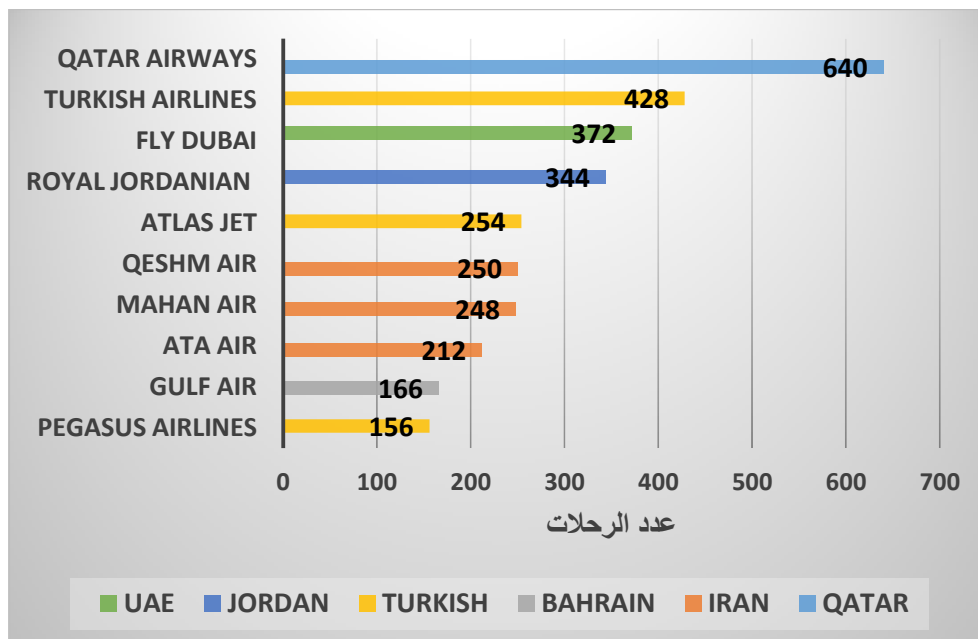
جدول (6) شركات الطيران (غير العراقية) الأعلى استخداما للمطارات العراقية لشهر آب 2018

ت	الشركة	اصل الشركة	عدد الرحلات	الأهمية النسبية
1	Qatar Airways	QATAR	640	20.85%
2	TURKISH AIRLINES	TURKISH	428	13.94%
3	FLY DUBAI	UAE	372	12.12%
4	ROYAL JORDANIAN	JORDAN	344	11.21%
5	ATLASJET	TURKISH	254	8.27%
6	QESHM AIR	IRAN	250	8.14%
7	MAHAN AIR	IRAN	248	8.08%
8	ATA AIR	IRAN	212	6.91%
9	Gulf Air	BAHRAIN	166	5.41%
10	PEGASUS AIRLINES	TURKISH	156	5.08%
TOTAL			3070	1

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على المخرجات الصادرة من سلطة الطيران المدني / قسم النقل الجوي - الجداول الخاصة برحلات شهر آب 2018 (بيانات غير منشورة).

وكما هو واضح في (الجدول 6) آنف الذكر ان الشركة المتصدرة للحركة على المطارات العراقية هي الشركة القطرية ويبلغ عدد رحلاتها (640 رحلة) لشهر آب إذ تصدر مطاري بغداد والنجف اعلى عدد من تلك الرحلات إذ كانت بواقع (168 رحلة) للمسار دوحه-بغداد-دوحه و(168 رحلة) للقطاع دوحه _ نجف _ دوحه وسجل مطار أربيل (136 رحلة) ومطار البصرة (112 رحلة)، اما مطار السليمانية فكانت حصته منها (56 رحلة). إذ تعمل الشركة القطرية على جميع المطارات العراقية وان اغلب رحلاتها هي رحلات الترانزيت (Connection Flight)، وتُعد الشركة القطرية ضمن التصنيفات المتقدمة عالميا حسب منظمة الإيكاو لعدة سنوات وهي تمتلك (200 طائرة) وتخدم (150 مطار دولي).^(٧) ويمكن توضيح (الجدول 6) في (الشكل البياني 5) الآتي:

(شكل بياني 5) الشركات العشرة الأكثر استخداما للمطارات العراقية لشهر آب 2018



المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على مخرجات (الجدول 6) اعلاه

إذ يوضح (الشكل 5) أعلاه الشركات من الأعلى الى الأدنى حركة على المطارات العراقية، وتم ترميز الأصل القومي للشركات من نفس البلد بلون مغاير لباقي الشركات فنلاحظ ان لشركات الطيران التركية نصيب في ثلاث منها، والإيرانية من مجموع ثمان شركات طيران تعمل على العراق حققت ثلاث منها ضمن النسب الأعلى بالاستخدام، ومن ثمّ يتوزع نصيب الشركات الأعلى استخداماً وفقاً للقومية على خمسة دول فقط.

6. الشحن الجوي

إن للشحن الجوي أهمية خاصة فيما إذا أتاحت له الظروف المناسبة، فالشحن بصورة عامة يتأثر بالتعريفية الكمركية ورسوم النقل والتعليمات والقيود التي تفرضها الدولة، وجميع هذه الظروف تؤثر سلباً في الشحن الجوي لا سيما ان أجور النقل الجوي أصلاً مرتفعة. ولكن نجد بالمقابل ان هناك مطارات قد انشأت قرية خاصة للشحن الجوي (وهي عبارة عن مطار او جزء من مطار مخصص لمخازن واسعة بنوعيتها المبرد والعادي والمخازن الخاصة بالحيوانات الحية ومخازن اخرى خاصة بالمواد الكيماوية لتكون مهيئة لأي نوع من الشحنات الخطرة وغيرها)، ونجد هذا النوع من المجالات في مطار السليمانية إذ توجد فيه قرية شحن شبه متكاملة، اما في باقي المطارات فتوجد مخازن لاستقبال وتوديع الشحنات ولكنها ليست متكاملة كقرية شحن دولية.

ويمثل (الجدول 7) الآتي اهم مؤشرات حركة الشحن الجوي الدولي لمطاري بغداد والبصرة.

(جدول 7) حركة الشحن العامة لمطاري بغداد والبصرة (طن) للفترة 2014 - 2018

السنة	بغداد	بصرة	المجموع
2014	10338	1585	11923
2015	6837	1625	8462
2016	18332	1648	19980
2017	33230	3178	36408
2018	12014	4135	16149
المجموع	80752	12171	92923

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على

1. المخرجات الصادرة من سلطة الطيران المدني / قسم التخطيط - شعبة الإحصاء (بيانات غير منشورة)
2. المخرجات الصادرة من مطار البصرة الدولي / الشحن الجوي (بيانات غير منشورة)

ومن الجدير بالذكر ان رسوم طائرات الشحن تؤخذ بصورة مقطوعة وبتصنيف طائرة الشحن الى فئتين واسعة البدن وضيقة البدن (wide body & narrow body)، وكانت الطائرة الكبيرة (واسعة البدن) تدفع رسوم تشغيلية للرحلة الواحدة عشرون ألف دولار والصغيرة (ضيقة البدن) فتدفع عشرة الاف دولار ولغاية التعديل الأخير فقد هبطت الرسوم الى أربعة الاف دولار للطائرة الكبيرة والفين دولار فقط للطائرة الصغيرة بغية تشجيع الشحن الجوي، غير ان هذا التخفيض حسب رأي الباحثين قد افاد الشركات الناقلة فقط ولم يفد التاجر ومن ثم لم تنعكس للمستهلك أي فائدة لان التخفيض لم يكن مشروطا بخفض كلفة النقل، ومن المحتمل أن تنعكس الفائدة في المدى الطويل وحسب المنافسة.

ثانيا: المؤشرات الاقتصادية للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية

لمحة تاريخية: -

تأسست الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية في 29 كانون الثاني من عام 1946م بواسطة جمعية الطيران العراقية (نادي فرناس الجوي حاليا) حينما قررت هيئته الإدارية في الخامس من شهر آب لعام 1938 استثمار فائض حملة التبرعات الوطنية الشاملة التي اثمرت في تمكين القوة الجوية من شراء 15 طائرة قاصفة مقاتلة. كانت في بداية تأسيسها تابعة لمصلحة السكك الحديدية ومكونة من اسطول قوامه ثلاث طائرات تطور شيئا فشيء حتى منتصف السبعينات إذ ادخل 15 طائرة من نوع (Boeing737 & Boeing747) وألحقت بالمؤسسة العامة للطيران المدني (سلطة الطيران المدني حاليا) حتى عام 1988 إذ تم إعلان استقلاليتها كشركة عامة. لم تؤثر الحرب (العراقية - الإيرانية) على حركة رحلاتها ولكن توقف نشاطها بشكل كلي بعد حرب الخليج الثانية بسبب الحصار الاقتصادي على العراق. وقد استعادت نشاطها بعد عام 2004، إذ تمتلك الشركة الآن 32 طائرة متعددة الطرز والاحجام، علما ان أعداد الموظفين العاملين حاليا فيها يبلغ 3752 موظفا ما بين ملاك دائم وعقود واجور يومية. (vi) وتتمثل مؤشرات الاقتصادية فيما يأتي:

1. الإيرادات والنفقات

تتمثل الإيرادات لشركة الخطوط الجوية العراقية في هذه الفترة بمجموع الإيرادات كافة المتحصل عليها في كل من العمليات الآتية (إيرادات مبيعات التذاكر، إيرادات ايجار الطائرات، إيرادات خدمات فندقية، إيرادات صالة VIP، إيرادات مبيعات الترميمية، إيرادات الخدمات الفنية لطائرات غير الشركة، إيرادات حقوق التشغيل، إيرادات أجور الخدمات الأرضية، إيرادات أجور نقل ارساليات، ايجارات أراضي، إيرادات أجور خزن الشحنات، إيرادات حقوق التشغيل مع شركة BGHS، إيرادات مبيعات الوقود)

اما النفقات فأهم ما يبرز فيها (الرواتب والأجور المدفوعة للعاملين، نفقات التدريب، نفقات صيانة الطائرات المملوكة للشركة وغيرها من التفاصيل).

ويمثل (الجدول 8) الآتي الإيرادات النهائية والنفقات والأرباح السنوية لشركة الخطوط الجوية العراقية وحسب التقارير السنوية الرسمية للشركة الصادرة من قسم التخطيط والمتابعة.

(جدول 8) الإيرادات والنفقات السنوية لشركة الخطوط الجوية العراقية للفترة 2014 - 2018 (مليار دينار)

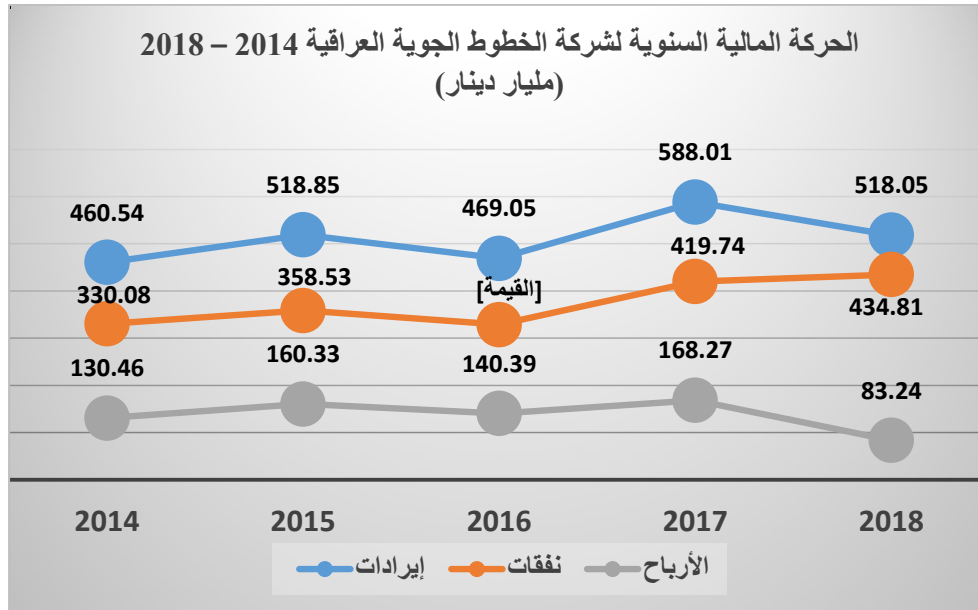
ت	السنة	إيرادات	نفقات	الأرباح
1	2014	460.54	330.08	130.46
2	2015	518.85	358.53	160.33
3	2016	469.05	328.66	140.39
4	2017	588.01	419.74	168.27
5	2018	518.05	434.81	83.24
	المجموع	2,554.50	1,871.81	682.69

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على مخرجات الشركة / قسم التخطيط - التقارير السنوية للفترة المشار اليها (بيانات غير منشورة)

ويمكن ملاحظة التذبذب في حركة الإيرادات فبعد ارتفاع في عام 2015 عما قبله تعود لتتخفف في عام 2016 إذ يمكن تحليل ذلك بسبب انخفاض عدد المسارات التي تشغل عليها الشركة طائراتها من 24 مسار في عامي 2014 و2015 الى 19 مسار فقط في عام 2016 وذلك لأسباب تشغيلية تتعلق بالشركة.

اما في عام 2017 وما بعده فقد أعيد فتح تلك المسارات وازدادت عدد جديد غيرها إذ أُضيفت طائرات عدد سبعة لأسطول الشركة ليكون مجموع الطائرات العاملة 28 طائرة، لذلك نجد توجه الإيرادات نحو الارتفاع في عام 2017 بسبب تلك التغيرات. وتوضح منحنيات (الشكل البياني 7) الآتي الحركة المالية للشركة وارباحتها كما تقدم في (الجدول 8) آنف الذكر.

(شكل بياني 6) حركة التدفقات المالية لشركة الخطوط الجوية العراقية للفترة 2014 – 2018 (مليار دينار)



المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على (الجدول 8) آنف الذكر

ويُعزى هبوط الأرباح في عام 2018 بسبب الانخفاض النسبي في الإيرادات والذي يقابله ارتفاع في النفقات، ولعدم معرفة تفاصيل النفقات تعذر تحليل سبب الارتفاع فيها بشكل دقيق، ولكن من الممكن ايعاز ذلك الى عدة احتمالات، والابرز منها هو الانخفاض غير المتوقع في الطلب المخطط على المقاعد المعروضة من قبل الشركة مع استمرار التشغيل حسب الخطة المعدة مسبقاً وعدم تدارك حجم المعروض من تلك المقاعد حال انخفاض الطلب عليها (إذ ان المقاعد المعروضة تمثل نفقات تضاف الى كلفة الرحلة)، وأيضا من المحتمل أن يكون تسديد ديون سابقة على الشركة وغيرها من الاسباب.

2. حركة الرحلات والمسافرين السنوية

تمثل هذه الحركة الطلب المتوقع على الشركة وهذا الطلب يولد بدوره في النهاية الإيرادات المتحققة لتلك الشركة في هذه الفترة. ويمثل الجدول الآتي الأرقام النهائية لتلك الطلب

(جدول 9) نشاط شركة الخطوط الجوية العراقية للفترة 2014 – 2018

السنة	عدد الرحلات	النمو	عدد المسافرين	النمو
2014	13246	---	1571025	---
2015	18903	42.71%	1770592	12.70%
2016	13607	-28.02%	1589073	-10.25%
2017	17811	30.90%	2012504	26.65%
2018	18332	2.93%	1930966	-4.05%

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على المخرجات الصادرة من شركة الخطوط الجوية العراقية / قسم التخطيط والمتابعة -
شعبة الإحصاء (بيانات غير منشورة)

في (الجدول 9) آنف الذكر نلحظ في عام 2015 تقدم النمو في عدد الرحلات بنسبة (42.71%) يقابله نمو في عدد المسافرين بنسبة (12.7%) وهو فارق كبير وغير متوازن بين نسبة الزيادة في عدد الرحلات ونسبة الزيادة عدد المسافرين وهذه النتائج غير مجزية للتوقعات المطروحة لهذه السنة، وهذا سبب مقنع (نسبيا) لتوجه أصحاب القرار بتغيير موقفهم تجاه بعض المسارات وتعديل خطتهم لعام 2016 والذي تم فيه اغلاق 5 مسارات كما أشار البحث في تحليل الإيرادات والنفقات، وهي محاولة منهم في السيطرة على حجم النفقات، ومن وجهة نظر الباحثين كان الأفضل من غلق تلك المسارات هو تقليل عدد المقاعد المعروضة عليها للمحافظة على حصتها من عدد المسافرين الذين ارتادوا تلك المسارات. وبالفعل ما حدث في عام 2016 انخفض عدد الرحلات وبنسبة أيضا اعلى من انخفاض عدد المسافرين وهنا قد انخفضت النفقات ولكن انخفاض الإيرادات كان اعلى منها وهذا بسبب ارتفاع حجم النفقات الثابتة والتي بضمنها الرواتب والاجور. اما في عام 2017 فتشهد الحركة نمو متوازن تقريبا في الخطة، وهذا يدل على نجاح التوقع للطلب المخطط بنسبة تفوق (80%).

ويلحقه بعد ذلك انخفاض في عدد المسافرين في عام 2018 وإن أحد أهم أسبابها هو انتقال المسافرين الإيرانيين نحو سلوك الطريق البري بدلا من النقل جوا بسبب انخفاض سعر الصرف وفارق العملة، وفي التدقيق بالحالة نجد ما يأتي:

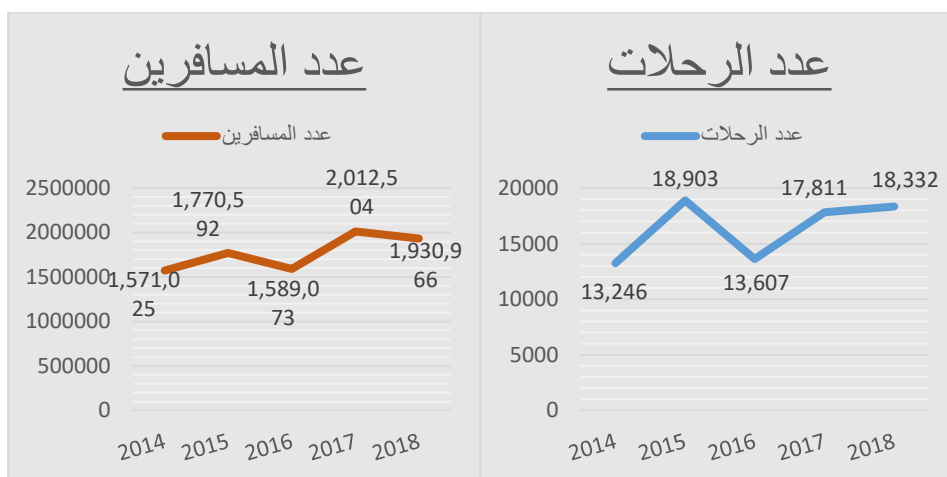
أ. نمو موجب بمقدار (2.93%) في عدد الرحلات

ب. نمو سالب بمقدار (-4.05%) في عدد المسافرين

ج. وإذا نُظِرَ مجددا في تحليل انخفاض الإيرادات وارتفاع النفقات لعام 2018 نجد ما يؤيد احتمالات الباحثين في الصفحة السابقة بعدم تحقق الطلب المتوقع مع استمرار خطة التشغيل للطائرات وفقا للمسارات المرسومة والذي كان من المفروض على المخطط متابعة مسار الخطة وتخفيض عدد المقاعد المعروضة عن طريق تصغير حجم الطائرات المشغلة على المسارات التي لم تحقق الهدف او تقليص عدد الرحلات بنسبة تقديرية متوازنة مع حجم الطلب المتوقع.

ويمكن تمثيل ما تقدم بيانيا في (الشكل البياني 8) الآتي والذي تشير فيه المنحنيات الى عدد الرحلات وعدد المسافرين لشركة الخطوط الجوية العراقية للفترة 2014 - 2018

(شكل بياني 7) عدد الرحلات وعدد المسافرين لشركة الخطوط الجوية العراقية للفترة 2014 - 2018



المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على مخرجات (جدول 9) عمودي عدد الرحلات وعدد المسافرين

3. تحليل نشاط شركة الخطوط الجوية العراقية لعام 2018

عملت شركة الخطوط الجوية العراقية في عام 2018 بخطة تشغيلية قوامها 28 طائرة على وجهات دولية عددها 33 مطار متوزعة على 32 مدينة (إذ ان في مدينة إسطنبول مطاري اتاتورك وصبيحة) تقع في 20 دولة، وحسب التفاصيل في (الجدول 10) الآتي

(جدول 10) المطارات التي قصدتها الخطوط الجوية العراقية عام 2018

ت	اسم المطار	الدولة/المدينة	عدد الرحلات	رمز المطار (IATA)
1	دبي	الامارات	748	DXB
2	الملكة عالية	الأردن عمان	680	AMM
3	البحرين	البحرين	312	BAH
4	كاسترب	الدنمارك/كوبنهاغن	323	CPH
5	الملك عبدالعزيز	السعودية/جدة	370	JED
6	محمد بن عبدالعزيز	السعودية/مدينة	80	MED
7	قوانغتشو	الصين/قوانغتشو	54	CAN
8	الكويت	الكويت	233	KWI
9	نيكال	المانيا/برلين	90	TXL
10	دوسلدورف	المانيا/دوسلدورف	147	DUS
11	فرانكفورت	المانيا/فرانكفورت	144	FRA
12	احمد آباد	الهند/احمد آباد	76	AMD
13	انديرا غاندي	الهند/دلهي	324	DEL
14	تشارتا باتي شيفاجي	الهند/مومبي	271	BOM
15	بوريسيل	اوكرانيا/كييف	39	KBP
16	مشهد	ايران	855	MHD
17	أصفهان	ايران/أصفهان	207	IFN
18	الامام الخميني	ايران/طهران	622	IKA
19	حيدر اليف	أذربيجان/باكو	305	GYD
20	جناح	باكستان/كراتشي	88	KHI
21	كاتويك	بريطانيا/لندن	92	LGW
22	مانشستر	بريطانيا/مانشستر	76	MAN
23	منسك	بلاروسيا/منسك	75	MSQ
24	انطاليا	تركيا/انطاليا	209	AYT
25	ايسنبوغا	تركيا/انقرة	551	ESB
26	اتاتورك	تركيا/إسطنبول	1040	IST
27	صبيحة	تركيا/إسطنبول	14	SAW
28	دالامان	تركيا/دالامان	14	DLM
29	فييناكوفو	روسيا/موسكو	52	VKO
30	رفيق الحريري	لبنان/بيروت	1131	BEY
31	كوالا لامبور	ماليزيا/كوالا لامبور	114	KUL
32	القاهرة	مصر/القاهرة	485	CAI
33	شرم الشيخ	مصر/شرم الشيخ	25	SSH
33	المجموع	عدد الدول 20	9846	

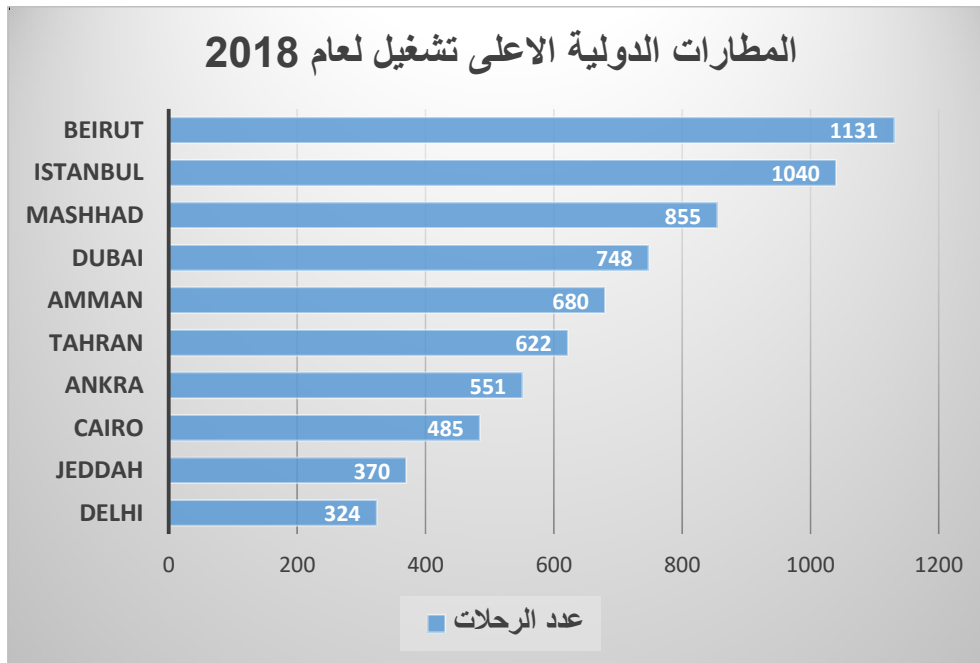
المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على المخرجات الصادرة من الخطوط الجوية العراقية/القسم التجاري - شعبة الأنظمة البيانات الخاصة بسنة 2018 (بيانات غير منشورة)

يوضح الجدول أعلاه عدد الرحلات لكل من تلك المطارات والمدن والدول التي تقع فيها تلك المطارات بالإضافة الى رمز المطارات وفقاً لترميز إياتا (بالأحرف الثلاث)، إذ نجد بالصدارة في عدد الرحلات مطار رفيق الحريري الدولي في بيروت بواقع 1131 رحلة سيوضح في (الشكل البياني 9) القادم. أما إذا أُحتسب مجموع الحركة لكل دولة نجد ان مجموع الحركة تشير الى مطارات تركيا بالصدارة إذ بلغت مجموعها 1828 رحلة موزعة على خمسة مطارات يتصدرها مطار اتاتورك في إسطنبول بواقع 1040 رحلة، وتأتي في المرتبة الثانية إيران بمجموع 1684 رحلة موزعة على ثلاثة مطارات أقصاها مطار مشهد، ثم تأتي بالدرجة الثالثة لبنان بواقع 1131 رحلة وبعدها الامارات بواقع 748 رحلة.

عند التدقيق فيما تقدم في حركة الرحلات والمسافرين نجد ان اعلاها يتجه نحو إيران وتركيا رغم ان شركات تلك الدول متصدرة التشغيل في المطارات العراقية وهذا ما يدل على أن العلاقات الدبلوماسية والسياسية بين البلدان مؤثر مهم في الطلب على النقل الجوي، اما عدم تشغيل العراق على مسار قطر فهذا ما يؤيد ان اغلب رحلات القطرية هي (Connection Flight)، واما التشغيل على دبي فذلك لوجود جالية عراقية وعلاقات تجارية.

ويمثل (الشكل البياني 9) الآتي المسارات العشرة الأكثر حركة من الجدول آنف الذكر .

(شكل بياني 8) أعلى عشر مطارات دولية تستخدمها الخطوط الجوية العراقية لعام 2018



المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على (الجدول 10) آنف الذكر

(الشكل البياني 9) آنف الذكر واضح الملامح إذ تبرز فيه النقاط (المدن) الأكثر استهدافاً من قبل شركة الخطوط الجوية العراقية ولتحليل هذه الحركة وتقييمها نحتاج معرفة المدن الأكثر توجهاً من قبل المسافرين لمقارنتها بهذه الحركة لتحليل جدوى التشغيل عن طريق المقارنة مع نسبة الامتلاء ولعدم توفر بيانات كافية لهذا الغرض في الوقت الحالي وترك التحليل لبحوث قادمة.

ثالثاً: رؤى مستقبلية (استشراف)

مما تقدم في طيات هذا البحث ومع استقرار العراق سياسيا وامنيا ممكن التوقع بأن يكون التقدم في إيرادات عام 2019 بقطاع الطيران المدني بمعدل نمو لا يقل عن (20%) من اجمالي الإيرادات لعام 2018، وسيرتفع عن ذلك أكثر فيما لو استثمرت شركة الخطوط الجوية العراقية خطة محكمة لاختيار المسارات الصحيحة وتوزيع طائراتها فيما يخدم تلك المسارات بالتقدير المناسب لتلك الطائرات، ومع ذلك يحتاج قطاع الطيران المدني في العراق الى وقفة طويلة لرصد حالات التلكؤ الحاصلة في ذلك القطاع بسبب كثرتها وانتشارها في المرافق الجزئية لإدارات القيادة السفلى للقطاع والتي تؤدي الى تباطؤ عملية التنمية، لذلك يمكن القول بأن التقدم موجود فعلا ولكنه بطيء ويختلف درجة نموه ما بين جانب واخر، وعموما فان قطاع الطيران المدني يشهد تقدما اكثر من مفاصل النقل الأخرى. ويمكن تقدير الرؤية المستقبلية حسب التشكيلات المؤسسية وكما يأتي:

1- سلطة الطيران المدني العراقي

تشهد سلطة الطيران المدني تقدما في استخدام أسلوب المركزية في إدارة المطارات، وإذا ما خُصص المطارات اسوة بإدارة المجال الجوي (التمثل بشركة الملاحة الجوية العراقية) او منح إدارات المطارات صلاحية أوسع للإدارة مع اختيار المدير المتخصص والأنسب لكل منها، فمن المرجح ان تكون خطوة نحو الاتجاه الصحيح. وبصورة عامة يرى الباحثين أن تكون إيرادات السلطة ذات نمو بسيط بسبب ان الحجم الأكبر من (إيراداتها السابقة) سيستقل الى شركة الملاحة الجوية، ومع ذلك من المتوقع بانه سيكون هناك معدل النمو في إيرادات السلطة لعام 2019 لا يقل عن (10%) عن إيرادات عام 2018 لسلطة الطيران المدني المجردة عن إيرادات المجال الجوي، وذلك التوقع مبني على أساس توقعات الاستقرار الأكثر نسبيا في العراق عما كان عليه في عام 2018 مدعوما بعدم وجود انخفاض مؤثر في أسعار النفط عالميا مضافا اليه حركة اعمار في البلاد وخصوصا بعد انعدام تأثير الحرب على داعش مما يؤدي الى زيادة الانفاق الحكومي المؤثر بصورة مباشرة في زيادة سرعة حركة النقد المؤدية لزيادة الدخل المتاح المتوازي طرديا مع زيادة الناتج المحلي الإجمالي مما يتيح للأفراد زيادة التفكير بالسفر والتوجه نحو تفضيل السفر الجوي على السفر براً او بحراً مما يزيد من حجم الناتج الإجمالي للمطارات وسلطة الطيران المدني.

2- شركة الخطوط الجوية العراقية

تواجه شركة الخطوط الجوية العراقية عدة تحديات تحد من تطورها، وإذا ما بقيت بنفس المستوى من الإدارة فمن المتوقع ان تشهد في عام 2019 نمواً في إيراداتها لا يزيد عن (5%) وحسب نجاح خططها التشغيلية، مع الاخذ بنظر الاعتبار بأنها تحتاج الى تعويض بند (حقوق التشغيل) والذي سحب الى حسابات سلطة الطيران المدني.

3- شركة الملاحة الجوية

شركة حديثة النشأة وتبني خططها على إيرادات أساسا هي مرتفعة ومؤثرة في الناتج الإجمالي لقطاع النقل الجوي، ووفقا للمعطيات فمن المتوقع ان تحقق معدل نمو في إيرادات 2019 لا تقل عن (40%) من إيرادات عام 2018 الخاصة

بالمجال الجوي، وإن عام 2019 سيكون عام النهضة لهذه الشركة، وما بعد عام 2019 سيكون النمو السنوي المتوقع ما بين (5% الى 10%)، ويرى الباحثين ان هذا التوقع مبني على عدة اثار منها عودة الشركات الأجنبية لاستخدام الأجواء العراقية وبصورة أوسع من ذي قبل والتي عزفت عن استخدام الأجواء العراقية للسنوات الماضية بسبب العمليات العسكرية على داعش الإرهابي وهناك سبب الاخر هو ارتفاع قيمة الرسوم لاستخدام المجال الجوي العراقي من (375 دولار) الى (450 دولار) عُمل به فعليا منذ الربع الأخير، بالإضافة الى إمكانية فتح ممرات جوية جديدة تمنح الأجواء سعة اكبر لمرور الطائرات تصب من ثم إيراداتها في ريع شركة الملاحة الجوية.

وعموما لايزال الطلب على النقل الجوي في العراق في مرحلة التطور، أي انه لايزال يحتاج الى توسيع احجام المطارات وتطوير وتنوع الخدمات المقدمة بها والتي تسهم في توجه إدارة شركات النقل الجوي بأن تقدم خدمات متنوعة، مما يوجه رغبة المسافر في التفكير باختيار النواقل الوطنية.

الاستنتاجات

مما تقدم في طيات البحث الكثير من الاستنتاجات تم الوقوف عندها، وكما يأتي: -

1. إن قطاع النقل الجوي في العراق لايزال في مرحلة التطور ولم يصل مرحلة النمو الحقيقي رغم وجود المحاولات من قبل اصحاب القرار والمختصين.
2. وجود تفاوت في المستوى الفني للملاكات العاملة في العديد من فروع القطاع مما يولد فجوات في العطاء سواء على مستوى العمل داخل ذلك الجزء من العمل او على مستوى العموم، مما يعكس صورة سلبية مؤثرا على بقية مفاصل ذلك القطاع.
3. هناك تقدم نسبي في سلطة الطيران المدني في عام 2018 أحد اسبابه هو الانتقال اداريا من وزارة النقل الى الامانة العامة لمجلس الوزراء والحصول على استقلالية اوسع من ذي قبل بشأن قراراتها الفنية والاستراتيجية.
4. عدم وجود بيانات كاملة عن المطارات والنواقل العراقية، مما يعيق عمل دراسات واضحة وناجحة لتقديم توصيات تدعم النهوض في واقع الطيران المدني في العراق.
5. الاجواء في أي بلد تخضع لسلطة طيران واحدة، لذلك ان جزء من الادارة الفنية لكل مطار وحتى المطارات المستثمرة من قبل محافظاتهما هي بالتالي تعود تحت سيطرة فعاليات سلطة الطيران المدني.
6. وجود منافسة اجنبية قوية جدا لشركات النقل الجوي العراقية، لذلك نجد ان حصة شركات الطيران من السوق العراقي للنقل الجوي ضعيفة قبال باقي الشركات الاجنبية.
7. لاتزال فكرة الشركات واطئة الكلفة، او الرحلات واطئة الكلفة غير ناضجة تماما لدى قطاع النقل الجوي في العراق.

ثانياً: التوصيات

فيما تقدم من الاستنتاجات صار من الضروري تقديم المقترحات التي من الممكن ان تضيف الى تطوير العمل داخل قطاع النقل والنهوض به، وحسب القراءات المسطرة في صفحات هذا العمل المتواضع يمكن تقديم التوصيات الآتية: -

1. دعم البحث والتطوير في مجال النقل الجوي للوقوف على نقاط الضعف والقوة وبكافة الاختصاصات المؤثرة في هذا القطاع كلا حسب اختصاصه بغية تطوير القطاع.
2. دعم الملاكات العاملة وتدريبهم بما يستوجب كلا حسب عمله، وتوزيع الدورات التدريبية على العاملين حسب الحاجة والعمل بمبدأ الثواب والعقاب للنهوض بواقع خدمي متقدم.
3. دعم سلطة الطيران المدني لإنجاح استقلاليتها والمحافظة على تأثيرها وكيانها امام نظيراتها في دول العالم، ولا سيما هي واجهة البلد امام الطيران العالمي.
4. على سلطة الطيران المدني، ان تتخذ موقف حازم امام المطارات والشركات العاملة في قطاع النقل الجوي لتقديم البيانات الكاملة والدقيقة ومحاسبة المقصر بذلك ولاسيما المطارات المستثمرة في الاقليم ومحافظة النجف.
5. ان تقديم الخدمات الجيدة والتسهيلات للمسافرين في المطارات يزيد من رغبة الافراد على السفر بالطائرة، وإن التنوع في تقديم مستويات الخدمة لشركات الخطوط الجوية يزيد من تشجيع الشركات من تنوع الخدمة المقدمة على متن طائراتها، ومن ثم يكون الهدف النهائي هو الحصول على أكبر نسبة من المسافرين للوصول بالهدف النهائي بتعظيم الإيرادات وتخفيض النفقات.
6. يجب ان يأخذ صانعي القرار في شركة الخطوط الجوية العراقية بنظر الاعتبار مرونة الخطة التشغيلية السنوية الموضوعة للطائرات، بحيث ان يكون من الممكن استبدال الطائرات في حال نجاح الخطة او تراجعها، أي بمعنى اخر، ان يكون لكل طائرة كبيرة مخصصة لمسار معين ان يكون لها بديل مناسب متوسط الحجم في حال عدم نجاح الخطة لتلك الطائرة في هذا المسار، كذلك ان تكون ضمن الحسابات في حال رسم خطة لطائرة صغير او متوسطة الحجم ان يكون لا بديل جاهز بطائرة بديلة في حال فاقت التوقعات نجاح الخطة المرسومة للطائرة الاصلية.

المصادر

- 1- مجموعة القوانين والأنظمة لجمهورية العراق، المادة 1، ص 305.
- ايضا، الموقع الالكتروني لسلطة الطيران المدني <http://icaa.gov.iq>
- 2- جريدة الوقائع العراقية، العدد 2415، التاريخ 18 / 11 / 1974، المادة 3، ص 438.
- ايضا، مجلس القضاء الاعلى، قاعدة التشريعات العراقية، قانون الطيران المدني رقم 148 لسنة 1974
- <http://www.iraqld.iq>
- 3- الوقائع العراقية (الجريدة الرسمية لجمهورية العراق)؛ مصدر سابق؛ ص2
- (iv) سلطة الطيران المدني؛ القسم المالي، شعبة النفقات، بيانات النفقات للسنوات (2014 – 2018)
- (5) Official website: <https://www.qatarairways.com/ar-iq/about-qatar-airways.html>
- 4- شركة الخطوط الجوية العراقية؛ قسم التخطيط، الخطة التشغيلية لعام 2018، ص2.