

النقل الجوي في العراق والمملكة العربية السعودية م.د. محمد هاشم الحياي
النقل الجوي في العراق والمملكة العربية السعودية -دراسة تقييمية لأداء شركات الطيران
بمنظور اقتصاديات المكان-

م.د. محمد هاشم ذنون الحياي
جامعة الموصل/ كلية التربية للعلوم الإنسانية

تاريخ القبول

٢٠١ / /

تاريخ الاستلام

/ / ٣

الملخص

يهدف البحث الى تحديد الكفاءة الاقتصادية لأنظمة النقل الجوي في العراق والمملكة العربية السعودية من خلال تقييم أداء شركات الطيران الوطنية كونها اهم حلقات نظام النقل الجوي لدورها العضوي في العمليات النقلية طبقاً لمداخلتها من الإمكانيات التشغيلية من جهة ومخرجاتها الإنتاجية والتجارية للخدمات النقلية من جهة اخرى، والتي يصاغ منها الى الكشف عن مدى كفاءتها اقتصادياً . واعتماداً على الخطوات المنهجية للتحليل المكاني المقارن اتضح مقدار التفاوت المكاني لأداء شركات الطيران العاملة في الدولتين، وخاصة الخطوط الجوية العراقية ذات الإمكانيات التشغيلية المتواضعة، لذا حظيت بتدني كفاءة قدراتها التنافسية التي شكلت ٢% نسبة الى الخطوط الجوية السعودية في الخدمات النقلية الجوية. مما يلزم المخطط وصانع القرار بتحديد أولويات التطوير والتحسين للإمكانيات التشغيلية للخطوط الجوية العراقية، وتهيئة المناخ الاستثماري كوسيلة لتحقيق غاية الكفاءة الاقتصادية الأفضل للخدمات النقلية الجوية النهائية بما يتناسب مع صناعة النقل الجوي القائمة بظل الأنظمة الاقتصادية المتطورة بالتكنولوجيا المعلوماتية المعاصرة .

المقدمة

يعد النقل الجوي احد أنظمة النقل الحيوية في اقتصاديات الدول، بوصفه احد أو جهة خلق المنفعة المكانية مما ينعكس على أهميته في التنمية المستدامة، اعتماداً على ما يوفره هذا النظام النقلي من إمكانيات الاتصال المكاني متجاوزاً حتمية المسافة الطبيعية بين اطراف العالم المترامية . بهدف تعظيم وفورات التدفق وخاصة في مجال نقل المسافرين، لأنهم يعتبرون أشخاص حساسين للزمن، مستفيدين من المستويات النوعية للرحلات الجوية ذات التكلفة النقلية المرتفعة والمؤثرة على مقدار حجم الطلب على الخدمات النقلية الجوية، وبالتالي تحدد مستوى الكفاءة لنظام النقل الجوي في بيئات توطنه .

وتعد شركات الطيران احد أهم حلقات نظام النقل الجوي، لدورها العضوي في العمليات النقلية الجوية طبقاً لمدخلاتها من الإمكانيات التشغيلية من جهة ومخرجاتها الإنتاجية والتجارية للخدمات النقلية من جهة أخرى والتي يصاغ منها الى الكشف عن مدى كفاءتها اقتصادياً . وان كان الأمر كذلك فان هدف البحث انساب في دراسة اداء شركات الطيران وخاصة الوطنية في كل من العراق والمملكة العربية السعودية بمقارنة انظمة النقل الجوي والإمكانيات التشغيلية لشركات الطيران بين الدولتين ليتسنى تقييم أدائهما الاقتصادي والتفاوت المكاني بين الدولتين لاعتبارات تمثلت أولها التوافق بالبعد الزمني لصناعة النقل الجوي في الدولتين، ثانيها البعد المكاني للأهمية السوقية لموقعهما، وثالثها التوافق بالبعد الاقتصادي لموضعهما بمنطقة الفائض النفطي إضافة الى حجم سكان الدولتين، ولكن لم تكن هذه الاعتبارات كافية لتجانس أداء شركات الطيران العاملة في الدولتين وخاصة الخطوط الجوية العراقية لإلزام المخطط وصانع القرار في تحديد أولويات التطوير والتحسين للخدمات النقلية الجوية النهائية بما يتناسب والتغيرات التي تشهدها صناعة النقل الجوي القائمة بظل الأنظمة الاقتصادية المتطورة بالتكنولوجية المعلوماتية المعاصرة .

وبناءً على ما تقدم تبلورت مشكلة البحث في ضعف القدرة التنافسية لشركة الخطوط الجوية العراقية مقارنة بنظيرتها الخطوط الجوية السعودية في مجال الخدمات النقلية الجوية، مما تطلب دراسة مكانية متخصصة لأداء الشركتين وفقاً لاقتصاديات النقل الجوي . منطلقاً البحث من فرضية علمية رئيسة مفادها ان هناك تفاوت واضح في الإمكانيات الإنتاجية والتجارية للخدمات النقلية الجوية لشركات الطيران في العراق والمملكة العربية السعودية على الرغم من التماثل بالإمكانيات الاقتصادية والاجتماعية مما انعكس على محدودية كفاءة الأداء الاقتصادي للخطوط الجوية العراقية .

وانتهج البحث الخطوات المنهجية لتحليل المكاني خطوطاً رئيسة للكشف عن معطيات مشكلة البحث والتحقق من فرضيته بأسلوب المقارنة المكانية بالاعتماد على البيانات

النقل الجوي في العراق والمملكة العربية السعودية م.د. محمد هاشم الحياي

الوثائق الرسمية المنشورة عن هيئات الطيران المدني في العراق والمملكة العربية السعودية، والنشرات الإحصائية للاتحاد العربي للنقل الجوي لدورها في توفير البيانات التفصيلية .

وقد وظفت هيكلية البحث بمحورين أولهما تحليل نظام النقل الجوي في العراق والمملكة العربية السعودية كأنظمة توطن شركات الطيران، وثانيهما تقييم الأداء الاقتصادي لشركات الطيران في الدولتين لتحديد ملامح الصورة الحالية لإمكانياتها التشغيلية في مجال الخدمات النقلية الجوية في بيئات توطنها، بغية طرح الخيارات التي تفصح عن ملامح مستقبلية أفضل لأداء شركة الطيران في العراق بشكل خاص .

وخلصت المقارنة المكانية التقييمية الى عدم تجانس كفاءة الأداء الاقتصادي لشركات الطيران الوطنية العاملة في العراق والمملكة العربية السعودية بسبب تباين إمكانياتها التشغيلية طبقاً للاحجام أساطيلها من الطائرات التي لم تزد عن ١١ طائرة متوسطة وقصيرة المدى للخطوط الجوية العراقية، وأطوال مسارات شبكة خطوطها الجوية البالغة نحو ٥٤ الف كم دولياً ومحلياً وبالتالي لم تحظى بأهمية نسبية لعدد رحلاتها الجوية سوى ٢٠.٥% من اجمالي الرحلات المنجزة لكافة مطارات العراق الستة الرئيسة مما يؤكد على محدودية دورها كناقل وطني والاعتماد على الناقل الأجنبي من شركات الطيران العاملة بمطارات العراق . في حين تميزت الخطوط الجوية السعودية بأسطولها الجوي المكون من ١٦٣ طائرة قادرة على قطع مسارات شبكتها بطول ٢٠٨.٧ مليون كم، لانجاز الرحلات الجوية التي شكلت نسبتها زهاء ٨٠.٨% من اجمالي الرحلات المنجزة للمطارات المملكة العربية السعودية الـ ٢٦ مطاراً مقارنة بالشركات الأجنبية العاملة في مطارات المملكة . وعلية كانت هذه الإمكانيات التشغيلية وغيرها المدخلات الرئيسة لمؤشرات الأداء الاقتصادي للشركات الطيران والتي أفصحت عن ضعف كفاءة القدرة الإنتاجية للخطوط الجوية العراقية نتيجة لعدم استغلال الوحدات المنتجة بمستويات عالية، مما انعكس على قدرتها التجارية المحدودة المتمثلة بالوحدات المباعة والمسوقة للمسافرين و المسافرين الكيلومترين مقارنة بالقدرة الإنتاجية والتجارية للخطوط الجوية السعودية والتي تكشف عن كفاءة أدائها الاقتصادي بقدرتها على نقل نحو ١٨ مليون مسافر من خلال ٣٥٠ الف رحلة جوية دولية ومحلية . في حين ان الأداء الاقتصادي للنقل للخطوط الجوية العراقية تمثل بقدرتها على نقل نحو ٣٣٦.٥ الف مسافر عبر نحو ٧.٨ الف رحلة جوية منجزة دولياً وحلياً لعام ٢٠١١ . مما يدل على ان الأهمية النسبية لكفاءة الأداء الاقتصادي للخطوط الجوية العراقية شكلت نسبة ٢% من كفاءة الأداء الاقتصادي للخطوط الجوية السعودية . ولعل من الموضوعية الإشارة الى ان الخيارات المطروحة لرسم الملامح المستقبلية للأداء الاقتصادي للخطوط الجوية العراقية أكدت على تحسين مستويات إنتاجيتها عبر زيادة عدد وجهاتها باستحداث مسارات جوية دولية ومحلية، وتطوير أسطولها الجوي كما

ونوعاً لتحقيق معدلات أعلى من الوحدات المنتجة للمقاعد الكيلومترية المعروضة من جهة، ودعم القدرة التجارية للخدمات النقلية عن طريق تخفيض التكاليف وتحسين مستوياتها لزيادة نسبة الانجاز في العملية النقلية من جهة أخرى . والسعي لتهيئة المناخ الاستثماري المخطط والمنظم لإحداث التطوير في الإمكانيات التشغيلية كوسيلة لتحقيق الغاية بزيادة مستويات الكفاءة الاقتصادية التنافسية للخطوط الجوية العراقية مع شركات الطيران الأخرى العاملة على المستوى الإقليمي أو الدولي . وبذلك نكون قد حققنا الترابط العضوي بين النقل الجوي والتنمية المستدامة بمنظورها المعاصر في العراق . ومن الله التوفيق

أولاً : نظام النقل الجوي في العراق و المملكة العربية السعودية

يعد النقل الجوي من أحدث أنظمة النقل كافة، واكفائها في عملية التدفق والحركة لخصائص عناصر بنية نظامه التي تشكل مجتمعةً نظاماً ثلاثي الإبعاد^(١) في بيئات توطنه ابتداءً من المطارات ومسارات شبكاته الجوية المعتمدة من قبل شركات الطيران في انجاز رحلات طائرات أساطيلها القادرة على التغلب على عقبة المسافة الطبيعية لإتمام العمليات النقلية المتعددة الأهداف والإغراض من خلال الاستغلال الأمثل لمزايا المرونة والكفاءة في نقل الأشخاص الحساسين للزمن، والبضائع ذات القيمة و الأهمية العالية بهدف الوصول الى المناطق المعزولة جغرافياً^(٢)، وتحقيق أقصى درجات المنفعة المكانية والزمنية بمنظور اقتصاديات المكان عبر تغطية وفورات الزمن المكتسب لنظام النقل الجوي نتيجة للإمكانيات التشغيلية لشركات الطيران^(٣).

وعند النظر الى الخصائص الموقعية للعراق والمملكة العربية السعودية في محيطهما الإقليمي نجد بان التجانس المكاني لموقعها في منتصف المسافة الواصلة بين إطراف العالم كعقد وصل عبر امتدادات شبكة خطوط الطيران الدولية الرئيسة خارطة (١) جعلت الدولتان تمتلك موقعاً استراتيجياً في الإطار الجغرافي بالمشرق العربي ضمن العروض المعتدلة لطبيعة الخصائص المكانية للدولتين من حيث سيادة الأراضي السهلية المنبسطة . على الرغم من

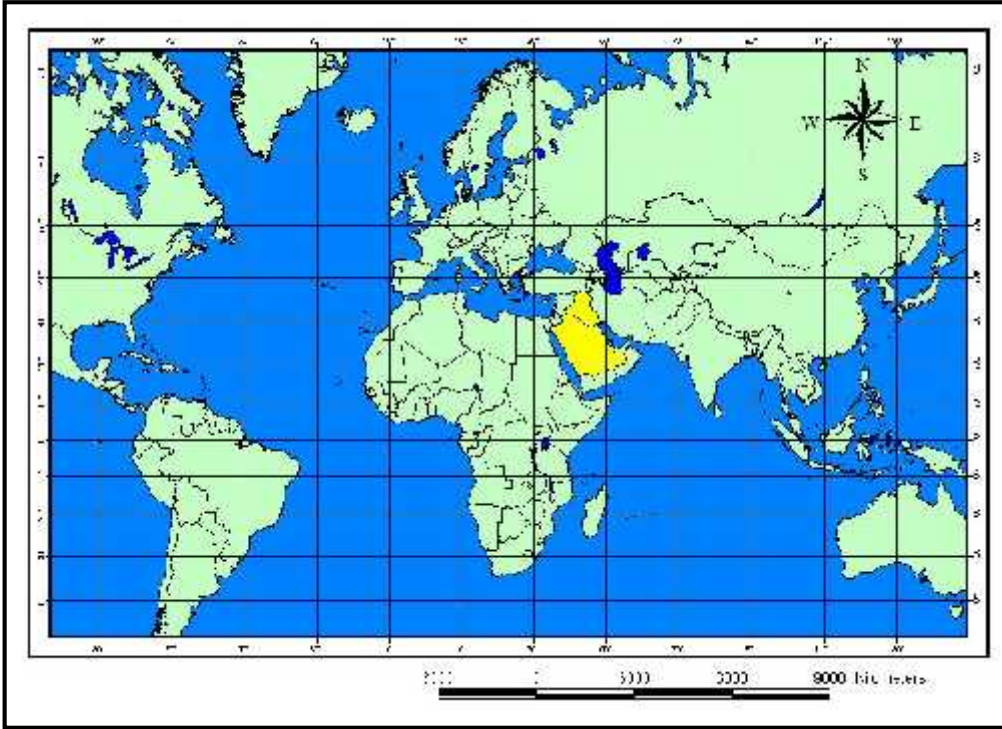
(١) عوض يوسف الحداد، الطرق الفردية وشبكات النقل دراسة كمية وتطبيقية في جغرافية النقل، الطبعة الأولى، منشورات جامعة قار يونس - بنغازي لسنة ٢٠٠٢، ص ٢٩ .

(2) Mariya A. Ishutkina and R. John Hansman, Analysis of Interaction between Air Transportation and Economic Activity .
<http://www.dspace.mit.edu/>, pp 2 .

(٣) سعد الدين عشموي، تنظيم وإدارة النقل الأسس - المشكلات - الحلول، ط ٥، دار المريخ للنشر - الرياض المملكة العربية السعودية، سنة ٢٠٠٥، ص ٦٧ .

النقل الجوي في العراق والمملكة العربية السعودية م.د. محمد هاشم الحياي

عدم التجانس المكاني بين الدولتين جراء الاتساع المساحي المتباين بنسبة ٢٠ الى ١٠٠ للعراق البالغة مساحته ٤٣٥ الف كم^٢ مقارنة بمساحة المملكة العربية السعودية البالغة نحو ٢١٥٠ الف كم^٢ نتيجة لامتداداتها الواسعة ضمن الإقليم الصحراوي، بالإضافة الى التركيز السكاني في الدولتين و وزنهما النسبي على مستوى منطقة الشرق الأوسط يحظى العراق بزهاء ٨.٩% البالغ حجم سكانه ٣٣ مليون نسمة، واقل من ذلك للمملكة العربية السعودية بزهاء ٧.٥% بحجم سكانها البالغ ٢٨ مليون نسمة عام ٢٠١٢^(١)، بالتالي تباين الكثافة السكانية البالغة نحو ٧٦.٦ نسمة /كم^٢ في العراق، وزهاء ٣٤.٨ نسمة /كم^٢ في السعودية .



الخارطة (١) الموقع الجغرافي للعراق و المملكة العربية السعودية

(١) للتفاصيل ينظر الى :

- جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الاحصائية السنوية ٢٠١٢، بيانات منشورة على الموقع الالكتروني <http://www.cosit.gov.iq>
- المملكة العربية السعودية، وزارة الاقتصاد والتخطيط، مصلحة الإحصاءات العامة والمعلومات، الكتاب الإحصائي السنوي ٢٠١٢، منشور على الموقع الالكتروني <http://www.mep.gov.sa>

وانطلاقاً من طبيعة المعالجة الموضوعية النقل بمنظور اقتصاديات المكان التي تتناسب في قناتين أولهما علاقة النقل بالأنشطة الاقتصادية وثانيهما البناء الاقتصادي لعناصر أنظمة النقل المختلفة^(١) تتحدد علاقة النقل الجوي بالأنشطة الاقتصادية بسلسلة علاقات ارتباط واعتماد متبادل مؤثرة بها وسابقة له في العراق والمملكة العربية السعودية المتشابهة الى حد كبير بمكانتهما و وزنهما في الخارطة الاقتصادية للعالم كدول في إقليم الفائض النفطي بمنطقة الخليج العربي، ذات اقتصاديات نفطية تحظى على التوالي بنحو ١٤١.٤ مليار برميل، ٢٦٥.٤ مليار برميل أي بنسبة ٢٠.٢% للعراق، ٣٨% للسعودية من إجمالي الاحتياطي النفطي العالمي . ناهيك عن حجم الإنتاج النفطي البالغ ٢٥٥٨ ألف برميل/ يوم في العراق مقابل ثلاثة أضعاف ونصف انتاج المملكة العربية السعودية البالغ ٩٣١١ ألف برميل / يوم أي زهاء ٤٤.٩% من انتاج اوإبك، وزهاء ١٢.٩% من الانتاج العالمي . مقارنة بالأهمية النسبية لانتاج العراق زهاء ١٢.٣% من انتاج اوإبك، وزهاء ٣.٦% من الإنتاج العالمي^(٢) . وبناء عليه فالإمكانيات الاقتصادية الأحادية السلعة في الدولتين انعكست على أدائها الاقتصادي المعبر عنه بحجم الناتج المحلي الإجمالي والبالغ نحو ٤٣.٤٠٠ مليون دولار للعراق، ونحو ٧٠٦.٢٠٠ مليون دولار للسعودية أي بمعدل نمو شكل زهاء ١٢.٦% وزهاء ٣% على التوالي عام ٢٠١٣^(٣). الذي يعد بمثابة حجر الزاوية لأي تنمية بشرية هادفة طالما أنها ثمرة ذلك الأداء في مجمل العلاقات القائمة والمتداخلة بين الأنشطة الاقتصادية الإنتاجية والخدمية في المكون الإقليمي^(٤) والتي لا يألوا نظام النقل الجوي من ان يكون احد ثمار الأداء الاقتصادي وخاصة في المكون الإقليمي للمملكة العربية السعودية ضمن إستراتيجيتها التخطيطية نتيجة لاستقرارها اقتصاديا و سياسيا، بالتالي امتلاكها نحو ٢٦ مطار دولي ومحلي تعتمد في التدفق الممكن للمسافرين والبضائع وعناصر الانتاج التي أسهمت في

(١) محمد ازهر سعيد السماك وآخران، جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق، ط٢، دار البيازوري للطباعة والنشر - عمان، سنة ٢٠١١، ص ١٥٩ .

(٢) منظمة الاقطار العربية المصدرة للبترو (أوابك)، التقرير الاحصائي السنوي ٢٠١٢، الكويت، منشور على الموقع الالكتروني، <http://www.oapec.org> .

(٣) الأمم المتحدة، البرنامج الإنمائي UNDP، تقرير التنمية البشرية ٢٠١١-٢٠١٢

نيويورك، منشور على الانترنت ضمن الموقع الالكتروني <http://www.holr.undp.org/>

(٤) محمد أزهر سعيد السماك، العلاقات المكانية بين الأداء الاقتصادي، وموارد الثروة في الوطن العربي - قياس كمي، - مجلة جامعة تكريت للعلوم الإنسانية، مجلد ١٣، العدد ٤، أيار ٢٠٠٦،

النقل الجوي في العراق والمملكة العربية السعودية م.د. محمد هاشم الحيايي
 أحداث تغيرات جغرافية في إطارها الإقليمي، مقارنة بالعراق الذي لا يمتلك سوى ستة مطارات
 خارطة (٢).

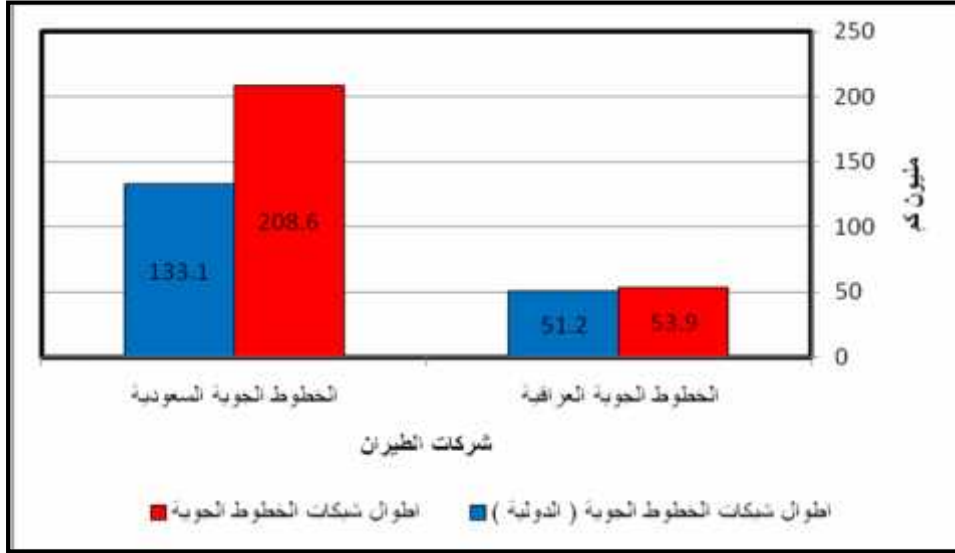


الخارطة (٢) التوزيع المكاني للمطارات في العراق و المملكة العربية السعودية^(١)

ولعل من المفيد الإشارة بان التوافق الزمني في مجال صناعة النقل الجوي بين العراق والمملكة العربية السعودية منذ منتصف أربعينيات القرن الماضي لم يكن متغيراً كافيّاً لتجانس أنظمة النقل الجوي بين الدولتين، لان عدم الاستقرار السياسي وانعكاساته على الوضع الاقتصادي والصدمات النفطية التي شهدها العراق على مدار سنوات ربع القرن الأخيرة كانت أسباباً كافية ومحددة لتأخر عجلة التنمية والتطور لإمكانيات نظام النقل الجوي

(١) جامعة الدول العربية، الهيئة العربية للطيران المدني، الأمانة العامة، معلومات حول الطيران المدني بالدول العربية ، الرباط، مشورة على موقع الهيئة الالكتروني .

في إطاره الإقليمي للمطارات وانعكاسه على مقدار أطوال شبكات الخطوط الجوية التي تبلغ أطوالها ٥٣.٩ مليون كم شكلت الخطوط الدولية ٩٤.٩%، مقارنة بإجمالي أطوال شبكة خطوط الطيران السعودية البالغة ٢٠٨.٦ مليون كم وتشكل الدولية منها نحو ٦٣.٨%^(١) شكل (١) .



الشكل (١) تبين أطوال شبكات الخطوط الجوية لشركات الطيران العراقية والسعودية ٢٠١١ ومن تحليلنا المقارن للجدول (١) يتضح بان التصنيف الوظيفي للمطارات في العراق والمملكة العربية السعودية طبقاً لعدد الرحلات الجوية كمؤشر يفصح عن حجم التدفق^(٢) نجد عدم التجانس المكاني في الدولتين خارطة (٣) وكما يلي :

❖ ان المطارات التجارية الرئيسية التي تزيد عدد رحلاتها عن ١٠ آلاف رحلة مجدولة تمثلت في المملكة العربية السعودية بنحو خمسة مطارات هي مطار الملك عبد العزيز في جدة، ومطار الملك خالد في الرياض، ومطار الملك فهد في الدمام، ومطار الامير محمد بن عبد العزيز في المدينة المنورة، ومطار ابها وبالغلة اجمالي الرحلات الدولية التجارية نحو ١٢١ الف رحلة، مقارنة بالعراق الذي تتمثل بمطاراته التجارية الرئيسية

(1) Arab Air Carriers Organization , Arab Air Transport Statistics 2012 , Beirut_ Lebanon 2012 .

(٢) محمد هاشم ذنون الحيايلى، تحليل مكاني للنقل الجوي في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، اطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية، جامعة الموصل، عام ٢٠١٠، ص ٧٧ .

النقل الجوي في العراق والمملكة العربية السعودية م.د. محمد هاشم الحياي

مطار بغداد ومطار النجف طبقاً لعدد الرحلات التي بلغت اجمالاً نحو ٢٤.٩ الف رحلة.

❖ حظيت الدولتين بانتشار المطارات التجارية الثانوية الإقليمية للخدمات النقلية، أي في توليد واستقبال رحلات تتراوح بين ٢٥٠٠-١٠٠٠٠ رحلة جوية على المستوى الإقليمي فضلاً عن إمكانيتها في تقديم خدمات غير طيرانية متعددة مثل مطار البصرة، اربيل، السلیمانية في العراق حيث بلغت اجمالي رحلاتها نحو ١٢.٣ الف رحلة، مقارنة بالمملكة العربية السعودية التي تحظى بإحدى عشر مطاراً تجارياً ثانوياً بلغت رحلاتها نحو ٥٩ الف رحلة تجارية على المستوى الإقليمي مثل مطار الطائف، القصيم، حائل، تبوك، عرعر، الجوف الخ خارطة (٣).

❖ اما المطارات التي تتحدد وظيفتها التجارية بتقديم الخدمات النقلية المحلية بعدد رحلاتها التي لاتزيد عن ٢٥٠٠ رحلة سنوياً بالإضافة الى امكانية اعتمادها لإغراض الملاحة الجوية الدولية في بعض الأوقات . اذ حظيت المملكة العربية السعودية بنحو ١٠ مطارات تجارية محلية بلغت رحلاتهم نحو ١١.٨ الف رحلة جوية مقارنة بمطار الموصل الذي تبلغ عدد رحلاته نحو ١١.٩ الف رحلة حيث يعتبر المطار الوحيد الذي يقدم وظائف تجارية محلية طبقاً لمؤشرات التصنيف الحالي .

الجدول (١) التصنيف الوظيفي للمطارات الرئيسة في العراق والمملكة العربية السعودية

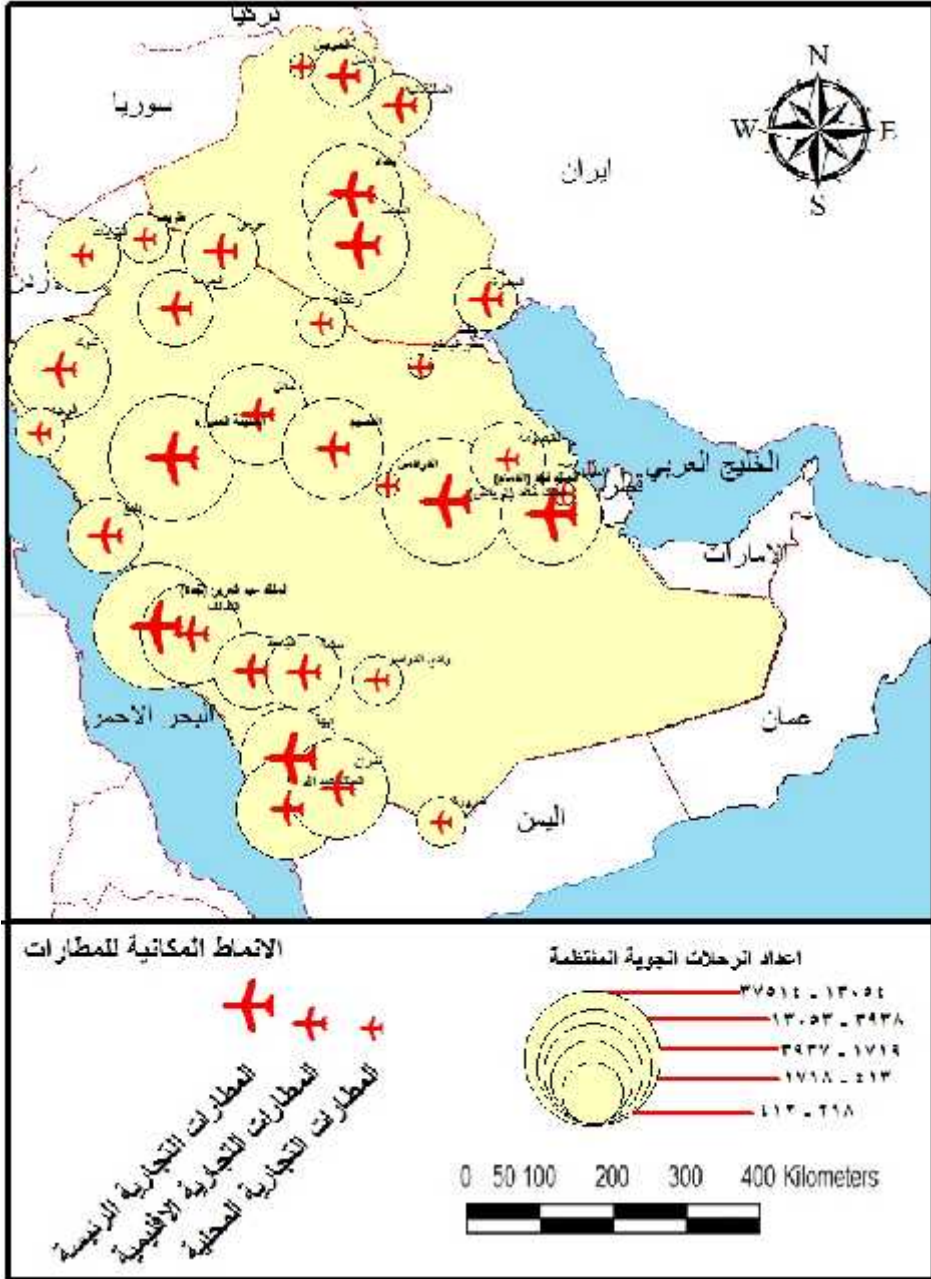
(١)٢٠١١

الدول	المطارات التجارية الرئيسة أكثر من ١٠ الف رحلة جوية		المطارات التجارية الإقليمية تتراوح بين ١٠-٢٠ الف رحلة جوية		المطارات التجارية المحلية أقل من ٢٠ الف رحلة جوية	
	عدد المطارات	عدد الرحلات	عدد المطارات	عدد الرحلات	عدد المطارات	عدد الرحلات
العراق	بغداد	١٣٣٢٦	البصرة	٧١٥٠	الموصل	٥٠٠
	النجف	١١٦٠٥	اربيل	٢٥٦٠		
			السلیمانية	٢٦٨٠		

(١) للتفصيل ينظر الى :

- جمهورية العراق، وزارة النقل، المنشأة العامة للطيران المدني، معلومات حول المطارات المدنية في العراق، منشورة على الموقع الالكتروني / <http://www.geca.gov.iq>
- المملكة العربية السعودية، وزارة الدفاع، الهيئة العامة للطيران المدني، المطارات الدولية والمحلية بالمملكة، بيانات ومعلومات منشورة على موقع الالكتروني للوزارة <http://www.gaca.gov.sa/>

اجمالي عدد الرحلات الجوية لكافة المطارات	المطارات التجارية المحلية أقل من ٢.٥ الف رحلة جوية		المطارات التجارية الإقليمية تتراوح بين ٢.٥-١٠ الف رحلة جوية		المطارات التجارية الرئيسية أكثر من ١٠ الف رحلة جوية		الدول
	عدد الرحلات	المطارات	عدد الرحلات	المطارات	عدد الرحلات	المطارات	
٣٧٨٢١	٥٠٠		١٢٣٩٠		٢٤٩٣١	المجموع	
١٠٠	١.٣		٣٢.٨		٦٥.٩	الأهمية النسبية %	
	٣٨٣	الاحساء	٦٠٣٩	الطائف	٣٥٥٢١	الملك عبد العزيز (جدة)	السعودية
	١٧١٨	شرورة	٦٢٥٤	القصيم	٣٧٥١٤	الملك خالد (الرياض)	
	١٠٧٤	وادي الدواسر	٦٨٠٧	حائل	١١٢٣٤	الملك فهد (الدمام)	
	٢٣٥١	القريات	٨٨٥٧	الملك عبد الله	٢٣٧٩٢	الأمير محمد بن عبد العزيز (المدينة المنورة)	
	١٢٦٣	رفحاء	٧٩٨٤	تبوك			
	٢١٣٧	القيصومة	٢٨١٥	الباحة			
	١٢٦٩	الوجه	٢٦٠٦	بيشة			
	١٠٤٣	طريف	٨١٢٩	نجران			
	٢١٨	حفر الباطن	٢٦٩٢	ينبع			
	٤١٢	الدوادمي	٢٩٣٠	عرعر			
			٣٩٣٧	الجوف			
١٩٢.٣٢	١١٨٦ ٨		٥٩٠.٥٠		١٢١١١٤	المجموع	
١٠٠	٦.٢		٣٠.٧		٦٣.١	الأهمية النسبية %	



الخارطة (٣) الأنماط المكانية للمطارات التجارية طبقاً لعدد الرحلات الجوية

في العراق والمملكة العربية السعودية عام ٢٠١١

ولعل من الموضوعية الإشارة إلى ان هذه الرحلات التجارية التي تتباين على مستوى مطارات كل من العراق والمملكة العربية السعودية يعتمد في توليدها على شركات الطيران العاملة في مطارات الدولتين والتي يتأثر قرار تشغيل مساراتها اعتماداً على حجم الطلب على النقل الجوي، ومقدار المنافسة مع شركات الطيران الوطنية على الرغم من ان حكومات الدول تؤثر بالبيئة التنافسية من خلال آليات تنظيمية متعددة لدعم الشركات الوطنية التي تشرف عليها كلياً أو جزئياً وتسهم في تطوير إمكانياتها التشغيلية كدالة للعلاقة بين حجم الطلب والعرض للشركات الطيران الوطنية وزيادة قدرتها التنافسية^(١)، ولهذا حظي كل من العراق والمملكة العربية السعودية بخطوط جوية وطنية منذ عام ١٩٤٥ بإشراف الخطوط الجوية البريطانية آنذاك، وقد شهدت كلا الشركتين تطوراً واضحاً على مدار الحقب الزمنية الماضية حتى أصبحت شركات طيران مصنفة ومسجلة إقليمياً في منظمة الطيران المدني العربي ACAC، والاتحاد العربي للنقل الجوي AACO، ودولياً في الاتحاد الدولي للنقل الجوي TATA، وعلى الرغم من تباين إمكانيات تشغيل كلا الشركتين في مجال الخدمات النقلية الجوية، حيث ان ما شهده ويشهده العراق من حالة عدم الاستقرار السياسي والاقتصادي انعكست على احداث اختلالات في بنية الخطوط الجوية العراقية التي تمتلك في الوقت الحاضر نحو ١١ طائرة قصيرة المدى مما اثر على إمكانيات تشغيلها للرحلات الجوية المنتظمة الدولية والمحلية جدول (٢) أي عدم قدرتها على قطع أكثر من ٥٤ الف كم للرحلات الجوية البالغة نحو ٧.٨ الف رحلة، أنجزت خلال ١.٣ الف ساعة طيران وبالتالي تميز أدائها التشغيلي في تدفق نحو ٣٦٦.٥ الف مسافر، ونحو ١٨.٣ الف طن للبضائع .

الجدول (٢) الأهمية النسبية لإمكانيات التشغيل الرئيسية لشركات الطيران الوطنية العاملة في

العراق والمملكة العربية السعودية عام ٢٠١١^(٢)

الأهمية النسبية من كافة شركات الطيران في الدول العربية %	شركات الطيران				وحدات القياس	المؤشرات
	شركات الطيران في الدول العربية		الخطوط الجوية السعودية	الخطوط الجوية العراقية		
	السعودية	العراقية	السعودية	العراقية		
١٨.٨	١.٣	٨٦٥	١٦٣	١١	طائرة	حجم الأسطول
١٠.٣	٢.٦	٢٠١٨٢٤١	٢٠٨٦٦٦	٥٤	الف كم	الكيلومترات المقطوعة
١٧.٤	٠.٩	٨٩٠١٧٨	١٥٥١٥٣	٧٧٥٢	رحلة	عدد الرحلات
١.١	٠.٠٠٠٤	٢٩٥٨٥٥٧١	٣٣٧١٦٣	١٣٢٠	ساعة	ساعات الطيران

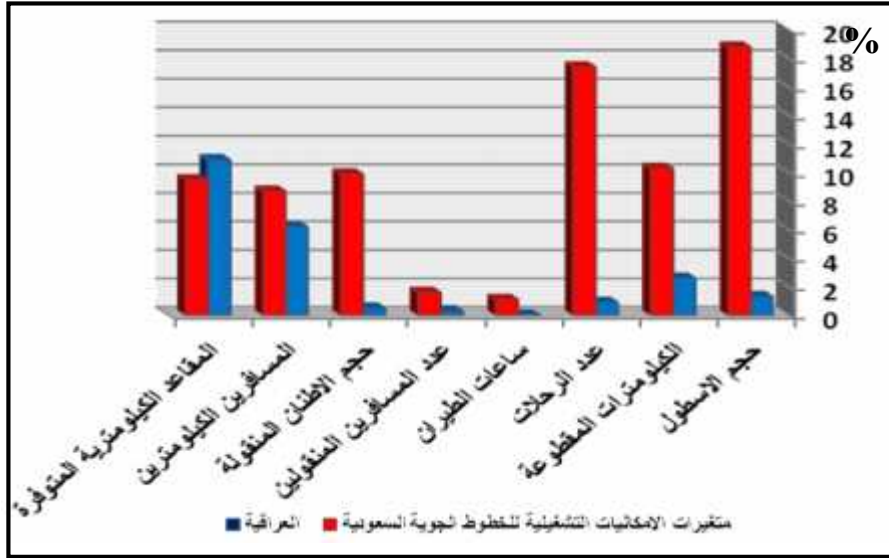
(1) Mariya A. Ishutkina, oip cit , pp 4-5.

(2) Arab Air Carriers Organization, oip cit, 2012.

النقل الجوي في العراق والمملكة العربية السعودية م.د. محمد هاشم الحياي

الأهمية النسبية من كافة شركات الطيران في الدول العربية %		شركات الطيران			وحدات القياس	المؤشرات
		الخطوط الجوية في الدول العربية	الخطوط الجوية السعودية	الخطوط الجوية العراقية		
السعودية	العراقية					
١.٦	٠.٣	١١٣٣٨٤٥٢٥	١٨١٧٢٤٥٣	٣٦٦٤٩٣	مسافر	عدد المسافرين المنقولين
٩.٩	٠.٥	٣٥٣٢٤٥١	٣٥.٨١٠	١٨٣.٢	طن	حجم الأطنان المنقولة
٨.٧	٦.٢	٣٥٢٩٥.٦٥٩	٣.٧٥٧٦٣٩	٢٢.٢٨٧٩٥	الف /	المسافرين الكيلومترين
٩.٥	١٠.٩	٤٧٢٦٥٤٣٣٠	٤٤٨١٩٤١١	٥١٣١٦٩٥٢	الف /	المقاعد الكيلومترية المتوفرة
		٧٤.٧	٦٨.٦	٤٣	%	نسبة الامتلاء للمقاعد

اما الخطوط الجوية السعودية التي تتوطن في بيئة اقتصادية وسياسية مستقرة إلى حد ما شهدت ترفوقاً بإمكانياتها التشغيلية كما ونوعاً ابتداءً من حجم أسطولها البالغ نحو ١٦٣ طائرة نصفها بعيدة المدى، زهاء ١٥% طائرات متوسطة المدى وبنسبة ٣٩.٣% طائرات قصيرة المدى جدول (٣)، مما مكنها قطع نحو ٢٠٨.٧ مليون كم للرحلات المنتظمة الدولية والمحلية البالغة نحو ١٥٥.٢ الف رحلة جوية تمت خلال ٣٣٧.٢ الف ساعة طيران، تمكنت الخطوط الجوية السعودية من التنافس مع الشركات الأخرى العاملة بمطارات المملكة بنقل نحو ١٨.٢ مليون مسافر ونحو ٣٥١ الف طن للبضائع خلال عام ٢٠١١ . وعليه حظيت الخطوط الجوية السعودية باهمية نسبية بارزة في إمكانيات تشغيلها مقارنة بالأهمية النسبية للخطوط الجوية العراقية من اجمالي إمكانيات التشغيل للخطوط الجوية المسجلة لدى الاتحاد العربي للنقل الجوي شكل (٢) .



الشكل (٢) الأهمية النسبية للإمكانيات التشغيلية للخطوط الجوية العراقية والسعودية من إجمالي شركات الطيران في الدول العربية ٢٠١١

الجدول (٣) التركيب النوعي والكمي لأساطيل شركات الطيران الوطنية العاملة في العراق والمملكة العربية السعودية^(١)

إجمالي اسطول شركات الطيران	طائرات قصيرة المدى				طائرات متوسطة المدى			طائرات بعيدة المدى						شركات الطيران	
	الجميع	MD-90	بوينج ٧٣٧	إيرباص ٣٢٠	الجميع	بوينج ٧٦٧	إيرباص ٣٠٠	الجميع	MD-١١٤	بوينج ٧٤٧	بوينج ٧٧٧	بوينج ٧٨٧	إيرباص ٣٣٠		إيرباص ٣٤٠
١١	٩	٤	٥	-	١	١	-	١	-	١	-	-	-	-	الخطوط الجوية العراقية
١٦٣	٦٣	٣٠	٢	٣١	٢٥	١٥	١٠	٧٥	٤	٢٤	٢٥	١٥	٣	٤	الخطوط الجوية السعودية

وتأسيساً على ما تقدم ونزيد عليه ان دور شركات الطيران لأنظمة النقل الجوي لا يتحدد فقط بحجم التدفق للمسافرين والشحن طبقاً لعدد رحلاتها ووجهاتها لارتباطها بأحدث وسائل أنظمة النقل، ولكن يتحدد دورها بمقدار تأثيرها في اقتصاديات بيئات توطنها ومقدار التنافس في الأسواق طبقاً لحجم الكيلومترات للمسافرين ونسبة المقاعد الكيلومترية المعروضة

(1) Arab Air Carriers Organization , Fleet Matrix Arab Airlines2012, <http://www.aaco.org/> .

النقل الجوي في العراق والمملكة العربية السعودية م.د. محمد هاشم الحياتي

بحسب بنية وإمكانيات التشغيل للخطوط الجوية، كالعراقية التي بلغت حركة المسافرين الكيلومترين نحو ٢٢ مليار مسافر/كم عندما بلغت المقاعد الكيلومترية المتوفرة نحو ٥١.٣ مليار مقعد / كم بالتالي نسبة الانجاز (الامتلاء) للمقاعد الرحلات شكلت زهاء ٤٣% مقارنة بالخطوط الجوية السعودية التي بلغت حركة المسافرين الكيلومترين نحو ٣٠ مليار مسافر /كم، وبمقاعد كيلومترية متوفرة نحو ٤٤.٨ مليار مقعد/كم مما جعلها أكبر قدرة تنافسية من الخطوط الجوية العراقية من حيث نسبة الامتلاء البالغة ٦٨.٦% لمقاعد أسطول الخطوط الجوية السعودية جدول (٢) .

ونخلص مما تقدم ان صناعة النقل الجوي في كلاً من العراق والمملكة العربية السعودية شهدت توافق في البعد الزمني منذ أكثر من ستين عام لأهمية موقعهما الجغرافي و الاقتصادي كونها دول تقع في منطقة الفائض النفطي بالعالم، ولكن غير متجانساً مكانياً ضمن المكون الإقليمي لهما من حيث نظام النقل الجوي بكافة عناصره الثلاثية الإبعاد خاصة بالعراق الذي شهد ويشهد إحداهن سياسية تكفلت بإحداث اختلالات مكانية لنظام النقل الجوي عامة و إمكانيات الأداء التشغيلي لشركة خطوطه الجوية في بيئة توطنها مقارنة بنظام وشركة الخطوط الجوية في المملكة العربية السعودية . وبالتالي فالدور المنتظر من النقل الجوي في احداث تغييرات جغرافية واقتصادية بالعراق يلزم المخطط وصانع القرار بالسعي الحثيث في مجال تطوير كافة الإمكانيات التشغيلية لشركة الخطوط الجوية العراقية لتحسين قدرتها التنافسية على المستوى الإقليمي مع شركات الخطوط الجوية العاملة في منطقة الشرق الأوسط وخاصة الخطوط الجوية السعودية مما تتطلب دراسة تقييمية لاقتصاديات النقل الجوي وهذا هدف المحور التالي من البحث .

ثانياً : تقييم الأداء الاقتصادي لشركات الطيران في العراق والمملكة العربية السعودية

بغية الكشف عن أداء شركات الطيران الوطنية العاملة في العراق والمملكة العربية السعودية، وعلاقتها المكانية والبنوية في أنظمة النقل الجوي كمدخلات رئيسة تتمثل بالإمكانيات التشغيلية للشركات جدول (٢) في ذات بيئات توطنها لذا فلا يقتصر الأمر على دراسة التجانس والتباين في الخصائص التشغيلية لشركات الطيران فحسب بل لابد من تقييم كفاءتها اقتصادياً بناءً على العلاقة النسبية بين المدخلات الأنفة الذكر والمخرجات الحكمية جدول (٤) لتحديد مواطن القوة والضعف في هيكلها الإقليمي، كونها من المواضيع الأساسية في دراسة اقتصاديات النقل الجوي المتمثلة بتكاليف شركات الطيران^(١) بزواياها المتعددة التي يعبر عنها بالتكاليف الكلية العملية النقلية ومحور أساسي لاتخاذ قرار إقامة أنظمة النقل

(١) ثامر ياسر البكري، إدارة منشآت النقل والاتصالات، مطبعة دار القادسية للطباعة والنشر، بغداد، عام ١٩٨٥، ص ١٧٣ .

واستخدام تسهيلاتهما طبقاً لمقدار الإرباح غير المادية المتحصلة . وبما ان النقل عامة والنقل الجوي خاصة يعد ذو مخرجات غير مادية ثابتة او نهائية، بل عبارة عن مخرجات حكومية يتم الكشف عنها بحسب متوسطات تستخدم في تقييم الكفاءة الإنتاجية (التشغيلية)، والكفاءة التجارية (الائردية) لغرض المقارنات الزمنية او المكانية .
الجدول (٤) نتائج مؤشرات تقييم كفاءة الأداء الاقتصادي لشركات الطيران الوطنية العاملة في العراق والمملكة العربية السعودية^(١)

شركة الخطوط الجوية		مؤشرات كفاءة الأداء الاقتصادي	
السعودية	العراقية	أ / مؤشرات كفاءة القدرة الإنتاجية	
١٣٤٤.٩	٦.٩	متوسط طول مرحلة الطيران كم / رحلة	
٦١٨.٩	٤٠.٩	متوسط سرعة الطائرات كم / ساعة	
٢١٤.٨	٩٥٠.٣١٣.٩	متوسط عدد المقاعد بالطائرات مقعد / كم	
		ب / مؤشرات كفاءة القدرة التجارية	
١٤٧.٤	٤٠٧٩٤٠.٧	متوسط المسافرين الكيلومترين الى الكيلومترات المقطوعة مسافر كم / كم	
٠.٦٩	٠.٤٣	متوسط المسافرين الكيلومترين الى المقاعد الكيلومترات المعروضة مسافر كم / مقعد كم	
١٤٧.٤	٢٨٤١٦٩١.٨	متوسط طول مرحلة الطيران للمسافرين الكيلومترين مسافر كم / رحلة	

ولعل من المفيد الإشارة إلى ان تقييم الكفاءة الاقتصادية وإجراء المقارنات المكانية بين شركات الطيران التي تشهد التنافس المستمر في مجال الاستخدام الأمثل للعناصر الإنتاجية في الرحلات الجوية، لا تعد سوى مرحلة أولية في مجال التخطيط واتخاذ القرار المناسب بناء على مقدار الارتفاع والانخفاض في قيمة المؤشرات الإنتاجية والتجارية من اجل الوصول إلى خيارات مناسبة تعتمد في تنمية الجوانب الايجابية وتقادي الجوانب السلبية^(١) لمستويات الجودة والنوعية التجارية، وبالتوقيت المناسب لتحقيق أعلى معدلات التسويق للأطنان الكيلومترية، حيث في حالة زيادة حجم الإنتاج أكثر من الطاقة التصميمية لشركات الطيران يؤدي ذلك إلى التضحية بالمستويات السابقة الذكر بالتالي ارتفاع التكاليف خاصة في نظام النقل الجوي الذي يمتاز باحتكار القلة^(٢).

(١) تم احتسابها من قبل الباحث بالاعتماد على :

- المصدر نفسه، ص ١٧٤ - ١٧٧ .

- سعد الدين عشاوي، مصدر سابق، ص ٢٣٤ - ٢٣٩ .

(٢) هشام بوريش، اسس استخدام مؤشرات الانتاجية في قياس اداء الموانئ الجزائرية، مجلة التواصل عدد ٢٠، ديسمبر ٢٠٠٧، ص ٨٤، منشور على الموقع الالكتروني <http://www.univ-annaba.dz>

(٣) سعد الدين عشاوي، مصدر سابق، ص ٢١٧-٢١٩ .

النقل الجوي في العراق والمملكة العربية السعودية م.د. محمد هاشم الحياي

عليه ان تقييم الأداء الاقتصادي للخطوط الجوية العراقية والسعودية يتجسد في تحديد مدى الكفاءة الإنتاجية والتجارية لهما، وبالتالي تصبح الكفاءة الاقتصادية لأداء شركات الطيران هي المحصلة النهائية طبقاً لنتائج متوسطات المؤشرات الإحصائية المعتمدة على جملة متغيرات إمكانيات أداء تشغيل شركات الطيران الوطنية في الدولتين جدول (٢).

١. الكفاءة الإنتاجية لشركات الطيران :

تعد إنتاجية شركات الطيران للأطنان الكيلومترية بحسب حجم الطلب للخدمات النقلية الجوية بأقل تكاليف تشغيلية ممكنة لتحقيق مخرجات خدمية بمستويات عالية للخدمات المعروضة في الأسواق العالمية والإقليمية والمحلية^(١) بأسعار مناسبة بمنظور تكاليف التشغيل لكافة أنواعها التي تتحملها شركات الطيران لإنتاج الأطنان الكيلومترية المتوفرة (المنتجة) التي لا يمكن تخزين أي منها وخاصة غير المباعة مع بداية رحلة الطيران مما يؤدي إلى ارتفاع التكاليف التشغيلية جراء العلاقة العضوية التي يحظى بها النقل الجوي مع الاستهلاك مقارنة بالإنتاج طبقاً لحجم الطلب على الرحلات الجوية التي عند تزايدها تخلق ما يسمى بالمنافسة اللاسعرية بين شركات الطيران^(٢).

وللكشف عن مدى الكفاءة الإنتاجية لأداء الخطوط الجوية العراقية والسعودية لغرض المقارنة وتحديد طبيعة واتجاه العلاقة بين إمكانياتهما التشغيلية وأدائهما الإنتاجي عند استغلال الوحدات المنتجة والمباعة للخدمات النقلية الجوية المتباينة تم الاعتماد على جملة مؤشرات محتسبة رياضياً جدول (٤ أ) حيث يتضح بان :

أ / إنتاجية مرحلة الطيران، المعتمدة لقياس إنتاجية شركات الطيران بحسب متغيرين أساسيين هما عدد الكيلومترات المقطوعة من قبل الطائرات وعدد الرحلات التي قامت بها. نجد بان الخطوط الجوية العراقية حظيت بان إنتاجية مرحلة الطيران شكلت نسبة متواضعة جداً بزهاء ٦.٩ كم/رحلة جوية مقارنة بإنتاجية الخطوط الجوية السعودية التي شكلت نحو ١٣٤٤.٩ كم/رحلة جوية وذلك بحكم التفوق بإمكانيات تشغيل الخطوط الجوية السعودية للكيلومترات المقطوعة ٢٠٨ مليار كم، وعدد الرحلات الجوية ١٥٥ الف رحلة، وحجم أسطولها البالغ نحو ١٦٣ طائرة، مقارنة بإمكانيات تشغيل الخطوط الجوية العراقية التي أسطولها لا يزيد عن ١١ طائرة كانت قادرة على انجاز نحو ٧٧٥٢ رحلة جوية من خلال قطع نحو ٥٤ الف كم.

(١) محمد صالح تركي القريشي، أحمد حسين الهيتي، مقدمة في اقتصاد النقل، دار الكتب

للطباعة والنشر، جامعة الموصل، عام ١٩٩٣، ص ٧١-٧٢.

(٢) المصدر نفسه، ص ٨٦-٨٨ .

ب / إنتاجية الطائرات : تقاس إنتاجية الطائرات بمتوسط سرعة طائرات شركات الطيران. كمؤشر يحدد مدى كفاءة أساطيلها بناء على سرعتها التي تقاس بالزمن المستغرق للوصول الى مقاصدها اي بمقدار ساعات الطيران المنجزة، طبقاً للتركيب النوعي والكمي لأساطيل شركات الطيران . ونظراً للخصائص النوعية والكمية لأسطول الخطوط الجوية العراقية التي هي في الغالب طائرات قصيرة المدى مما انعكس ذلك على مقدار الكيلومترات المقطوعة وساعات الطيران مما جعل إنتاجية طائراتها لم تزيد على ٤٠.٩ كم/ساعة طيران، مقارنة بإنتاجية طائرات أسطول الخطوط الجوية السعودية البالغة نحو ٦١٨.٩ كم/ساعة طيران مما يدل على مقدار التفاوت في الأداء الإنتاجي لطائرات الشركتين طبقاً للتركيب الكمي والنوعي لأسطول طائرات الخطوط الجوية السعودية التي مكنتها من اتمام الرحلات في حدود نصف الزمن الذي تستغرقه طائرات الخطوط الجوية العراقية، وبالتالي يعتبر ذلك امراً ملزماً بضرورة تحسين وتطوير أسطول الشركة الأخيرة لغرض المنافسة مع شركات الطيران العاملة على مستوى الدول المجاورة وبالتحديد في السعودية .

ج / إنتاجية الطاقة التشغيلية للشركات : تعتمد كمؤشر للكشف عن قدرة أساطيلها في نقل المسافرين والبضائع المعبر عنها بالمقاعد والأطنان الكيلومترية . وعليه تم الاعتماد على متوسط عدد مقاعد الطائرات مؤشراً لتقييم مدى الطاقة التشغيلية للشركتين الجويتين العراقية والسعودية طبقاً للبيانات المتاحة عن عدد المقاعد الكيلومترية المعروضة ونسبها الى عدد الكيلومترات المقطوعة، ناهيك عن ان عدم توفر البيانات عن الأطنان الكيلومترية المعروضة وعدم احتسابها لا يخل بنتائج الطاقة التشغيلية لشركات الخطوط الجوية القائمة، لذا حظيت الخطوط العراقية بطاقة تشغيلية قليلة الكفاءة بالرغم من انها بلغت نحو ٩٥٠ الف مقعد /كم، وهذا يرجع الى عدم التوازن بين حجم المقاعد الكيلومترية المعروضة و الكيلومترات المقطوعة . مقارنة بالخطوط الجوية السعودية ذات الكفاءة الإنتاجية الأفضل لطاقتها التشغيلية التي شكلت نحو ٢١٤.٨ مقعد / كم بسبب التكافؤ الواضح بإمكانياتها التشغيلية للمقاعد الكيلومترية المعروضة و الكيلومترات المقطوعة .

وبناء على النتائج الكمية لمؤشرات الكفاءة الإنتاجية للخطوط الجوية العراقية و السعودية ذات الكفاءة الإنتاجية العالية نتيجة لتطور إمكانيات نظام النقل الجوي بالمملكة العربية السعودية وقدرته التنافسية في الأسواق بمستوياتها المكانية الدولية والإقليمية والمحلية، مقارنة بالعراق ذو النظام النقلي الجوي بعناصره عامة والخطوط الجوية العراقية خاصة المتواضعة بمستويات إنتاجيتها التشغيلية مما يعني ضعف إمكانياتها التنافسية مع شركات الطيران خاصة ضمن المسرح الجغرافي الإقليمي .

٢. الكفاءة التجارية لشركات الطيران :

يقصد بالكفاءة التجارية لشركات الطيران هي معدلات التسويق للمسافرين و الأطنان الكيلومترية بالشكل الذي يضمن تحقيق أكبر مخرجات ممكنة جراء الاستثمار الأمثل لكافة عناصر الإنتاج للرحلات الجوية مع الحفاظ بمستويات الجودة الإنتاجية الكيلومترية، لضمان امكانية التسويق . حيث ان نظام النقل الجوي يتأثر بطورف تقديم الخدمة النقلية وتوقيتها الذي يعد غاية وليس وسيلة، فالتوقيت غير المناسب يصار الى فقدان إيرادات محققة للمسافرين والأطنان الكيلومترية المتوفرة (المنتجة) سواء استغلت ام لم تستغل وانعكاس ذلك على العائدات الاقتصادية لشركات الطيران بالتحديد الإيرادات العامة^(١).

ولعل من الموضوعية الإشارة إلى ان عدم توفر ودقة البيانات التفصيلية عن متغير الأطنان الكلية المتوفرة للخطوط الجوية العراقية فقد تم الاعتماد على متغير المسافرين الكيلومترين فقط في تقييم الكفاءة التجارية باحتساب المؤشرات الإحصائية لتحديد مقدار القدرة التسويقية للخدمات النقلية الجوية لشركات الطيران الوطنية في العراق والمملكة العربية السعودية جدول (٤ ب) حيث يتضح بان :

أ / **القدرة التجارية للخدمات النقلية** : تتمثل بالقدرة التسويقية لشركات الطيران، التي يتم احتسابها بمؤشر متوسط المسافرين الكيلومترين منسوبة الى الكيلومترات المقطوعة من قبل أساطيل شركات الطيران لتحديد مدى الكفاءة التسويقية لنقل المسافرين التي أفصحت عن ضعف القدرة التسويقية للخطوط الجوية العراقية بسبب ارتفاع نسبة المسافرين الكيلومترين مقارنة بالكيلومترات المقطوعة بزهاء ٤٠٧٩٤٠.٧ مسافر كم / كم طيران مقطوعة، في حين نجد بان الخطوط الجوية السعودية لم تتجاوز قدرتها التسويقية أكثر من ١٤٧.٤ مسافر كم / كم طيران مقطوعة مما يجعلها تحظى بكفاءة تجارية لخدماتها النقلية الجوية على المستوى الدولي والإقليمي والمحلي .

ب / **القدرة التجارية لانجاز الخدمات النقلية** : تتحدد القدرة التسويقية لشركات الطيران طبقاً لما يعرف بالانجاز (الامتلاء) لطاقة نقل المسافرين الكيلومترين أي نسبة اشغال المقاعد الكيلومترية المعروضة للرحلات الجوية . لتقييم الكفاءة التجارية للشركات في انجاز الرحلات الجوية الدولية والمحلية بحدّ سواء . وبناءً على ذلك نجد بان شركات الطيران الأكثر كفاءة تسويقية هي التي تحظى بأعلى نسبة انجاز والذي شكل زهاء ٦٩% لشبكة الخطوط الجوية السعودية، مقارنة بالخطوط الجوية العراقية التي لم تشكل قدرتها بانجاز أكثر من ٤٣% على متن رحلاتها الجوية الدولية والمحلية .

(١) سعد الدين عشاوي، مصدر سابق، ص ٢٢٠ - ٢٢٢.

ج / القدرة التجارية للرحلات الجوية : يجرى في العادة تقييم القدرة التجارية لشركات الطيران لتحديد امكانية تسويق الرحلات الجوية اعتماداً على متوسط تكلفة السفر (تذكرة السفر) منسوبة الى عدد الرحلات، ولكن في تقييمنا الحالي تم الاعتماد على متوسط المسافرين الكيلومترين بدلاً من تكلفة السفر وذلك لعدم توفر البيانات التفصيلية والدقيقة عن تذاكر السفر، وأيضاً ان توفرت قيمها قد لا تعطي صورة دقيقة عن الكفاءة التجارية للرحلات وخاصة في مجال نقل المسافرين حيث قد تنتهي الرحلة قبل قطع المسافة الكاملة المخولة قطعها بقيمة التذكرة في بعض الحالات من جهة زد على ذلك ضرورة معرفة آلية تحديد قيمة التذاكر لكل رحلة من جهة أخرى^(١)، فضلا عن ان التغيير في قيمة تذكرة السفر لا يدخل ضمن عناصر القدرة التجارية لشركات الطيران . وبناء على ذلك تم احتساب القدرة التسويقية للخطوط الجوية العراقية والسعودية باحتساب متوسط المسافرين الكيلومترين لعدد الرحلات الجوية المنجزة، فكلما كان هناك توازن بين قيم هذه المتغيرات لشركات الطيران دل ذلك على كفاءة قدرتها التسويقية للمسافرين من خلال الرحلات الجوية القائمة كالخطوط الجوية السعودية التي حظيت بزهاء ٤٧.٤ مسافر/كم/ رحلة جوية، مقارنة بقدرة التسويق للخطوط الجوية العراقية التي لا تشهد نوع من التوازن بين حجم المسافرين الكيلومترين مقارنة بعدد الرحلات جدول(٢) مما يكشف عن مدى ضعف القدرة التجارية للرحلات بنسبة ٢.٨ مليون مسافر/كم/رحلة جوية منجزة بالتالي يحدد من إمكانياتها التنافسية على المستوى الدولي والإقليمي والمحلي عامة والخطوط الجوية السعودية خاصة .

وانطلاقاً من ان الكفاءة الاقتصادية لنظام النقل الجوي في أي دولة تعتبر المحصلة النهائية لكفاءة شركات الطيران الإنتاجية والتجارية السابقة الذكر كونها هي محور العملية النقلية الرئيسية في بنية النظام والتي تحدد القدرة التشغيلية لها في بيئات توطنها وإمكانياتها التنافسية مع الشركات الطيران الأخرى . نخلص بان نظام النقل الجوي في العراق يعتبر نظام غير كفوء اقتصادياً في مجال تقديم الخدمات النقلية للمسافرين لتواضع قدراتها الإنتاجية والتجارية وهذا بواقع نقل نحو ٣٦٦.٥ الف مسافر من خلال الرحلات الجوية المنجزة بنحو ٧.٨ الف رحلة جوية، مقارنة بالخطوط الجوية السعودية الكفاءة اقتصادياً بحسب إمكانياتها الإنتاجية والتجارية التي جعلتها قادرة على نقل نحو ١٨ مليون مسافر بالاعتماد على نحو ١٥٥ الف رحلة جوية منجزة عام ٢٠١١.

(١) سعد الدين عشاوي، مصدر سابق، ص ٢١٩-٢٢٠.

الاستنتاجات والخيارات المطروحة

خلصت المقارنة المكانية التقويمية لأداء شركات الطيران العاملة بنظام النقل الجوي

في العراق والمملكة العربية السعودية الى جملة استنتاجات تمثلت بما يأتي :

١. بحكم الأهمية السوقية لموقع العراق والمملكة العربية السعودية، ومقومات موضعها في منطقة الفائض النفطي على المستوى العالمي حظيتى الدولتين بأنظمة نقل جوي، ولكن غير متجانسة مكانياً بكافة عناصرها الثلاثية الابعاد نتيجة التفاوت الواضح بالخصائص المساحية والإمكانيات الاقتصادية و العلاقات السياسية والإستراتيجية والتقدم الحضاري للمملكة العربية السعودية التي حظيت بنحو ٢٦ مطاراً تجارياً وبمستويات وظيفية متعددة طبقاً لعدد الرحلات الجوية المنجزة البالغة نحو ١٩٢ الف رحلة جوية لشركات الطيران العاملة بمطارات المملكة ومن ضمنها الناقل الوطني الخطوط الجوية السعودية التي حظيت بنسبة ٨٠.٨% من اجمالي الرحلات الجوية . مقارنة بنظام النقل الجوي بالعراق المعتمد على نحو ستة مطارات بلغت اجمالي رحلاتها المنجزة نحو ٣٧.٨ الف رحلة لكافة الشركات العاملة في العراق ومن ضمنها الناقل الوطني الخطوط الجوية العراقية التي جاءت أهميته النسبية للرحلات الجوية المنتظمة نحو ٢٠.٥% من اجمالي الرحلات لكافة شركات الطيران العاملة في العراق .

٢. ان البعد الزمني لصناعة النقل الجوي في العراق والمملكة العربية السعودية الذي يرجع الى منتصف الأربعينيات من القرن المنصرم أفصح عن امتلاك الدولتين أقدم شركات الطيران في منطقة الشرق الأوسط، ولكن هاتين الشركتين بوصفهما الناقل الوطني غير متجانستان بإمكانياتهما التشغيلية في الوقت الحاضر بسبب ما شهده ويشهده العراق من تعثرات في مجال سير عجلة التنمية مما انعكس ذلك على امكانية شركة الخطوط الجوية التي تتوضع بحجم أسطولها البالغ ١١ طائرة متوسطة قصيرة المدى، زد على ذلك محدودية أطوال شبكة مساراتها الجوية البالغة نحو ٥٤ مليون كم . مقارنة بإمكانية الناقل الجوي الوطني السعودي البالغ حجم أسطوله الجوي ١٦٣ طائرة من نمط البعيدة والمتوسطة والقصيرة المدى مما مكنها ذلك على امتلاك الخطوط الجوية السعودية نحو ٢٠٨.٧ مليون كم من مسارات شبكة الخطوط الجوية وهذا يرجع تطور ونمو إمكانياتها في ظل التقدم الحاصل بمجال النقل الجوي .

٣. كشف التحليل المكاني اعتماداً على المؤشرات الكمية للكفاءة الإنتاجية لمرحلة الطيران وإنتاجية الطائرات وطاقاتها التشغيلية عن ضعف قدرة الخطوط الجوية العراقية في تحقيق مخرجات ذات مستويات عالية للخدمات النقلية الجوية المحققة من قبل الخطوط الجوية السعودية، والتي تكفل للأخيرة القدرة التنافسية العالية في الأسواق مع شركات

- الطيران وخاصة الخطوط الجوية العراقية التي تحظى بضعف في مقدار استغلال الوحدات المنتجة والمباعة من الخدمات النقلية الجوية .
٤. أفصحت نتائج مؤشرات الكفاءة التجارية عن محدودية معدلات التسويق للمسافرين الكيلومترين عبر الخطوط الجوية العراقية، لعدم الاستثمار الأمثل لعناصر الإنتاج وانعكاسه على قدرتها للخدمات النقلية والانجاز وتسويق الرحلات الجوية، مقارنة بالقدرة التجارية التي حظيت بها الخطوط الجوية في تنافسها بمجال حجم المسافرين الكيلومترين مع شركات الطيران العاملة بمنطقة الشرق الأوسط عامة والعاملة بمنطقة شبة الجزيرة العربية خاصة .
٥. وبنظور اقتصاديات المكان لنشاط النقل الجوي يشهد العراق ضعف في كفاءة أداء نظام النقل الجوي لمحدودية القدرة الإنتاجية والتسويقية للخدمات النقلية النهائية لشركة خطوطه الجوية التي استطاعت نقل نحو ٣٦٦.٥ الف مسافر خلال نحو ٧.٨ الف رحلة جوية، مقارنة بالمملكة العربية السعودية الكفوءة اقتصادياً بنظام نقلها الجوي لقدرة خطوطها الجوية على انتاج وتسويق نحو ١٨ مليون مسافر بالاعتماد على ٣٥٠ الف رحلة جوية خلال عام ٢٠١١ . مما يدل على ان نسبة الكفاءة الاقتصادية لشركة الخطوط الجوية العراقية بلغت زهاء ٢% مقارنة بكفاءة الخطوط الجوية السعودية .
- ولعل من الموضوعية البحثية طرح الخيارات الكفيلة برسم الملامح المستقبلية للأداء التشغيلي و القدرة الإنتاجية والتجارية للخطوط الجوية العراقية بحسب ما حدد في الملامح الواقعية لكفاءة أدائها الاقتصادي والتي تتمثل بما يأتي :**
١. ان تحسين مستويات إنتاجية مرحلة الطيران يقترن بأهمية زيادة أطوال شبكة مساراتها الجوية الدولية والمحلية عبر استحداث مسارات جوية باتجاه مطارات نظيرة لمطارات العراق، ليتسنى تحقيق تدفق اكبر والوصول الى إنتاجية أفضل للرحلات الجوية .
 ٢. تطوير حجم أسطولها الجوي كماً ونوعاً يؤدي ذلك الى زيادة إنتاجية الطائرات بناء على مقدار السرعة المقاسه بساعات الطيران من جهة وإمكانية زيادة واستغلال المقاعد الكيلومترية المعروضة من جهة أخرى مما يوفر قدرة تسويقية لها ومنافستها لشركات الطيران الأخرى العاملة ضمن المكون الإقليمي إلى حد ما .
 ٣. ان دعم القدرة التجارية للخطوط الجوية العراقية وعلى المستويات المكانية المختلفة في الخدمات النقلية للمسافرين الكيلومترين يقتضي تقليل الطلب بزيادة العرض عبر الكيلومترات المقطوعة لتحقيق المنافسة اللاسعرية مع شركات الطيران الأخرى .

- النقل الجوي في العراق والمملكة العربية السعودية م.د. محمد هاشم الحياي
٤. ان تخفيض تكلفة النقل الجوي وتحسين المستويات النوعية للخدمات النقلية تكفل بيع اكبر قدر ممكن من المقاعد الكيلومترية المعروضة مع بداية الرحلة الجوية وضمان القدرة التسويقية للشركة طبقاً لزيادة نسبة الانجاز في العملية النقلية .
٥. العمل على تهيئة المناخ الاستثماري المخطط والمنظم في الخطوط الجوية العراقية التي أضحت تعمل في سوق يعد بها الناقل الوطني شيء من الماضي لحاجة شركات الطيران الى رؤوس أموال كبيرة تضمن احداث تطوير في إمكانياتها التشغيلية كوسيلة لتحقيق غاية تحسين مستوى كفاءة أدائها الاقتصادي وقدرتها التنافسية اللاسعوية مع شركات الطيران الأخرى .

المصادر

١. الأمم المتحدة ، البرنامج الإنمائي UNDP ، تقرير التنمية البشرية ٢٠١١-٢٠١٢ نيويورك ، منشور على الانترنت ضمن الموقع الالكتروني <http://www.holr.undp.org/>
٢. ثامر ياسر البكري ، إدارة منشآت النقل والاتصالات ، مطبعة دار القادسية للطباعة والنشر ، بغداد ، عام ١٩٨٥ ، ص ١٧٣ .
٣. جامعة الدول العربية ، الهيئة العربية للطيران المدني ، الأمانة العامة ، معلومات حول الطيران المدني بالدول العربية ، الرباط ، مشورة على موقع الهيئة الالكتروني .
<http://www.acac.gov/>
٤. جمهورية العراق ، وزارة التخطيط والتعاون الانمائي ، الجهاز المركزي للإحصاء ، المجموعة الإحصائية السنوية ٢٠١٢ ، بيانات منشورة على الموقع الالكتروني <http://www.cosit.gov.iq>
٥. جمهورية العراق ، وزارة النقل ، المنشأة العامة للطيران المدني ، معلومات حول المطارات المدنية في العراق ، منشورة على الموقع الالكتروني / <http://www.geca.gov.iq>
٦. سعد الدين عشموي ، تنظيم وإدارة النقل الأسس- المشكلات- الحلول ، ط ٥ ، دار المريخ للنشر- الرياض المملكة العربية السعودية ، سنة ٢٠٠٥ .
٧. عوض يوسف الحداد ، الطرق الفردية وشبكات النقل دراسة كمية وتطبيقية في جغرافية النقل ، الطبعة الأولى ، منشورات جامعة قار يونس - بنغازي لسنة ٢٠٠٢ .
٨. محمد أزهري سعيد السمّك ، العلاقات المكانية بين الأداء الاقتصادي ، وموارد الثروة في الوطن العربي -قياس كمي- ، مجلة جامعة تكريت للعلوم الإنسانية ، مجلد ١٣ ، العدد ٤ ، أيار ٢٠٠٦ .
٩. محمد ازهري سعيد السمّك وأخران ، جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق ، ط ٢ ، دار البازوري للطباعة والنشر - عمان ، سنة ٢٠١١ .
١٠. محمد صالح تركي القريشي ، أحمد حسين الهيتي ، مقدمة في اقتصاد النقل ، دار الكتب للطباعة والنشر ، جامعة الموصل ، عام ١٩٩٣ .
١١. محمد هاشم ذنون الحيايي ، تحليل مكاني للنقل الجوي في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية ، اطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية التربية ، جامعة الموصل ، عام ٢٠١٠ .
١٢. المملكة العربية السعودية ، وزارة الاقتصاد والتخطيط ، مصلحة الإحصاءات العامة والمعلومات ، الكتاب الإحصائي السنوي ٢٠١٢ ، منشور على الموقع الالكتروني <http://www.mep.gov.sa>
١٣. المملكة العربية السعودية، وزارة الدفاع ، الهيئة العامة للطيران المدني ، المطارات الدولية والمحلية بالمملكة، بيانات ومعلومات منشورة على موقع الالكتروني للوزارة <http://www.gaca.gov.sa/>

- النقل الجوي في العراق والمملكة العربية السعودية م.د. محمد هاشم الحياي
١٤. منظمة الاقطار العربية المصدرة للبتزول (أوابك) ، التقرير الاحصائي السنوي ٢٠١٢ ، الكويت ، منشور على الموقع الالكتروني ، <http://www.oapecorg.org> .
١٥. هشام بوريش ، اسس استخدام مؤشرات الانتاجية في قياس اداء الموانئ الجزائرية ، مجلة التواصل عدد ٢٠ ، ديسمبر ٢٠٠٧ ، ص ٨٤ ، منشور على الموقع الالكتروني <http://www.univ-annaba.dz>
16. Arab Air Carriers Organization , Arab Air Transport Statistics 2012 , Beirut_ Lebanon 2012 .
17. Arab Air Carriers Organization , Fleet Matrix Arab Airlines2012, <http://www.aaco.org/> .
18. Mariya A. Ishutkina and R. John Hansman, Analysis of Interaction between Air Transportation and Economic Aclivity .<http://www.dspace.mit.edu/>, pp 2

**Air Transport in Iraq and Saudi Arabia Assessment Study For Air
Companies Performance in The Light of Place Economies**

Dr. Mohammed Hashim Dhunoon AL hayali

Mosul University/ College of Education for Human Sciences

Abstract

This research aims at specifying the economical competence for air transport system in Iraq and Kingdom of Saudi Arabia through assessing the national air-ways companies' performance due to its being one of the most important aspects of the air transport because of its organic role in transportations according to its inns of operating capabilities on the one hand and its production and commercial outs as regards to transport services on the other hand through which the economical competence can be figured out. Depending on the organized steps for the comparative spatial analysis , the amount of spatial difference was clarified with regard to the performance of the air-ways companies operating in the two countries particularly , the Iraqi air-lines with its modest operating capabilities ; for this reason its competitive efficiency which formed 2% compared with the Saudi air-lines concerning air transport services . It forces the planner and decision-maker limit the development necessities and the improving of the operating capabilities of the Iraqi air-lines , providing investment atmosphere as a way of accomplishing the best economical competence for the final air transport services in a way that goes side by side with the air transport industry present in sophisticated economical technology of modern methods .