

الأهمية الاقتصادية للمجال الجوي العراقي للمدة 2004 – 2018

THE ECONOMIC IMPORTANCE OF IRAQI AIRSPACE 2018-2004

الباحث/ أنس عبدالرضا يوسف

Anas Abdulridha Yousif

سلطة الطيران المدني

naskarbala17@Gmail.com

أ.م.د محمد ناجي محمد الزبيدي

Mohammed Najj Al-Zubaidi

جامعة كربلاء/كلية الادارة والاقتصاد

m.alzubaidi@Gmail.com

المخلص

يعكس هذا البحث صورة مفصلة عن الواقع الاقتصادي لاستخدام المجال الجوي العراقي، حيث عرض البحث بأسلوب التحليل الاستقرائي البيانات الإحصائية والمالية المتعلقة بالموضوع لمدة خمسة عشر سنة، وتمت مقارنتها بإيرادات سلطة الطيران المدني. لذا فقد تم تقسيم البحث الى خمسة محاور رئيسية، عرّف المحور الأول المجال الجوي، وتطرق المحور الثاني الى أسباب تقاضي الأجور عن المرور في أجواء الدولة والخدمات المقدمة لقاء تلك الأجور، وتخصص المحور الثالث بإيرادات المجال الجوي العراقي، اما المحور الرابع فقد وضح الأهمية النسبية لإيرادات المجال الجوي العراقي قياسا بإيرادات سلطة الطيران المدني، وأخيرا تم الختام برؤية استشرافية تبيعتها استنتاجات وتوصيات.

الكلمات المفتاحية: المجال الجوي، الطيران، النقل الجوي

Abstract

This research reflects a detailed picture of the economic reality of the use of Iraqi airspace. Therefore, the research divided into five main axes, the first axis defined airspace. The second axis addressed the reasons for charging wages for traffic in the airspace of the state and the services provided for those wages. The third axis devoted to revenues of Iraqi airspace. The fourth axis explained the relative importance of the revenue Iraqi airspace compared to the revenues of the Civil Aviation Authority and finally concluded with an oriental vision followed by conclusions and recommendations.

المقدمة

يُعتبر النقل الجوي هو الوسيلة الأكثر تطوراً والأكثر سرعة للتنقل ما بين العالم، خصوصاً ونحن اليوم إذ نعاصر التكنولوجيا الحديثة، 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 بسماء آمنة، 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 متعثراً ويواجه تحديات كبيرة، وبعد ان كان العراق في سبعينات وثمانينات القرن المنصرم يقدم الخدمات الجوية لدول الجوار ومنها السعودية والأردن والتحكم في أجواء تلك الدول، أصبحت اليوم تلك الدول هي في الإطار الأعلى والمتقدم بفارق كبير عن الطيران المدني العراقي.

لذلك ولما ورد أعلاه قد وضع امامنا مشكلة علينا تثبيتها وتثبيت الفرضية التي نستند اليها في تحليلنا لهذه المشكلة سعياً لتحقيق هدف البحث.

مشكلة البحث: على الرغم من اهمية الاجواء العراقية نجد ان الملاحة الجوية في العراق تواجه

صعوبات في التطور للنهوض بواقع يضاهاي ويوازي نظرائه في دول الجوار.

فرضية البحث: وجود بيئة ملائمة للنهوض بواقع الملاحة الجوية في العراق، ويمكن لإدارة الملاحة

الجوية الاستفادة من هذه البيئة والعودة الى موقع الريادة لتحقيق فوائد اقتصادية تصب في فائدة البلد.

هدف البحث: بيان أهمية المردودات الاقتصادية للمجال الجوي العراقي.

حدود البحث: تناولت الدراسة تحليل البيانات الإحصائية والمالية للنقل الجوي وأثرها على الاقتصاد العراقي

خلال الفترة 2004 – 2018.

منهجية البحث: اعتمد البحث أسلوب التحليل الاستقرائي.

خطة البحث: تركزت المساعي في هذا البحث تحقيقا للوصول للهدف المنشود، لذلك تم تقسيم البحث الى

خمسة محاور رئيسية وكما يلي

اولا: ما هو المجال الجوي

ثانيا: ايرادات استخدام المجال الجوي

ثالثا: إيرادات استخدام المجال الجوي العراقي في الوقت الحالي

رابعا: الأهمية النسبية لإيرادات المجال الجوي قياسا بإيرادات سلطة الطيران المدني

خامسا: رؤى مستقبلية (استشراف)

وختاما تم التوصل الى استنتاجات تم سردها ووضيقت اليها التوصيات لتتكامل الصورة لدى القارئ.

تمهيد

الاقتصاديون في أي بلد يبحثون عن الإيرادات أينما وجدت وتحليل وإيجاد أفضل السبل للحصول على أعلى تلك الإيرادات بأقل التكاليف، وبما ان الأجواء العراقية من الممرات المميزة في العالم كونها تمثل رابط مهم ما بين قارات اسيا وأفريقيا وأوروبا وتمتلك مردود اقتصادي عالي، فإنه من الضروري دراسة إيرادات هذا الجزء المهم والحيوي وايضاح أبرز الجوانب المهمة فيه وتحليلها اقتصاديا.

(صورة جوية 1) توضح حركة الطائرات في الممرات الجوية



المصدر: الموقع الالكتروني WWW.FLIGHTRADAR24.COM

أولاً: ما هو المجال الجوي

المجال الجوي للبلد هو الفضاء الذي يعلو ذلك البلد، وهي الطبقات التي تعلو الحدود الجغرافية الأرضية (اليابسة والمائية) لذلك البلد وإلى ما لا نهاية من الارتفاعات، وتعتبر ضمن سيادة ذلك البلد وتحت تصرفه وقراراته. ()

وقد اعطت الحرية الأولى في اتفاقية العبور لعام 1944م (اتفاقية مرور الخطوط الجوية الدولية - IASTA) حق امتياز استخدام الاجواء بين البلدان المتعاقدة فيها وضمن الية مُنظمة مسبقاً وتشرف على تنفيذها المنظمات والاتحادات الدولية المختصة بالطيران المدني الدولي، ويكون ذلك الاستخدام بمقابل رسوم وحسب السعر المفروض من قبل الدولة صاحبة الأجواء لكل مرور عبر اجوائها. ()

ثانياً: إيرادات استخدام المجال الجوي

1. اسباب تقاضي الاجور عن المرور عبر الاجواء لبلد معين والخدمات التي يقدمها ذلك البلد من المعروف ان الاجور تدفع مقابل خدمة او خدمات تقدم من قبل الجهة العارضة لتلك الخدمة او الخدمات للجهة المستفيدة مقابل اجور تتقاضاها الجهة المقدمة لتلك الخدمة او الخدمات. ومن اهم الخدمات البارزة التي تقدمها سلطة الطيران لدولة ما لشركات الطيران المستخدمة لأجواء تلك الدول هي:

- أ. خدمات تأمين الاتصالات وخطوط الملاحة الجوية والمراقبة المستمرة للطائرة منذ دخولها أجواء البلد وحتى لحظة خروجها منه وتسليمها الى المراقبين الجويين للدول المجاورة التي تكون هي الجهة الآتية المقصودة من قبل تلك الرحلة.
- ب. العمل على أمن وسلامة الطائرة ومن عليها ركابا وطواقم وتهيئة المطارات والمهابط الاحتياطية اللازمة اثناء حدوث الطوارئ وتكون هذه المهابط مجهزة بالآليات اللازمة والأشخاص المدربين بمهارة عالية لإنقاذ الطائرة في حالة حدوث طارئ ومهيئين على مدار الساعة. علماً ان هناك خطة طوارئ معدة مسبقاً تشمل الدفاع المدني الخاص بحوادث الطيران وكوادر الاسعافات الخاصة بالمطار ايضاً فضلاً عن الارتباط المباشر بالدوائر المحلية الخاصة بالطوارئ والقريبة من مناطق احتمالية وقوع الطائرة حيث يتم الاعلان عن حالة الطوارئ وإبلاغ الجهات المختصة والمعنية بذلك.
- ج. وهناك أسباب بيئية تتعلق بحجم الضوضاء وكمية العوادم المنبعثة من محركات الطائرات المارة في الأجواء.

2. كيفية تحديد رسوم استخدام الاجواء

هناك عدة طرق لتحديد الرسوم لعبور الاجواء فلكل دولة الحرية في تحديد الرسوم لاستخدام اجوائها بشرط ان تُعلن ذلك رسمياً لكل دول العالم في دليل الطيران المدني* لتلك الدولة. ومن الدول من تضع معادلة لاحتساب تلك الاجور ومنهم من يأخذ بنظر الاعتبار حجم الطائرة فالطائرة الصغيرة الخاصة مثل نوع (Falcon-900) وهي لا تزيد عن 19 مقعد ليست كحساب طائرة الشحن اليوشن (IL-76) ذات الحجم الكبير ومنهم من يعتمد حجم جسم الطائرة الضيق أو العريض، أو قد يؤخذ بنظر الاعتبار الوقت الذي تستغرقه الطائرات للمرور في ذلك البلد، وكذلك قد يتم تحديد الرسوم حسب نوع وعدد المحركات والضجيج والتلوث المنبعث منها، وكثيراً من الدول تعتمد سعر ثابت لكافة انواع الطائرات كما هو معمول في العراق. (

ثالثاً: إيرادات استخدام المجال الجوي العراقي

ان سلطة الطيران المدني العراقي حددت استخدام السعر الثابت لرسوم المرور للأجواء العراقية لكافة انواع الطائرات ولمختلف احجامها بمبلغ (450) دولار امريكي للعبور للمرة الواحدة فقط، وتم ابتداء العمل بهذا الرقم من الرسم ابتداء من الأول من أيلول لعام 2018 وحسب توجيه المنشأة العامة للطيران المدني العراقي (سابقاً) ()، علماً انه كان لغاية هذا التاريخ يستوفي العراق الرسوم بمبلغ (375) دولار للمرور للمرة الواحدة.

والنقاط الاتية توضح الإيرادات التي تحصل عليها الشركة العامة للملاحة الجوية (نتيجة استخدام مجالنا الجوي) والتي كانت سابقاً هذه الإيرادات تصب في ريع سلطة الطيران المدني قبيل تأسيس شركة الملاحة الجوية (شركة عامة) والتي بدأ العمل بها نهاية عام 2018م وتم نقل إيرادات رسوم المرور عبر الأجواء العراقية اليها منذ ذلك الحين. ()

1. اجور العبور والية استحصالها

هناك قسم مالي خاص تابع لمنظمة النقل الجوي الدولي (IATA) وظيفته تصفية الحسابات بين الدول وفق عقد ما بينه وبين الدولة التي ترغب بالتعاقد، وهو غير مفروض على الدول، اي ان الامر حسب رغبة الدولة مقابل نسبة من الاموال التي يقوم باستحصالها لكل دولة، ويتم تحويل تلك الاموال وفق الية مدرجة مسبقاً في الاتفاقية ومعتمدة من قبل تلك الدولة. ومرت هذه الالية في العراق منذ عام 2003م وحتى الان بثلاث مراحل، وكما يلي

أ. قبل خروج العراق من طائلة البند السابع كانت الاموال الخاصة بالأجواء العراقية محجوزة ضمن العقوبات المفروضة على العراق وتمت تسويتها بعد ذلك وأظهرت النتائج ان العراق يطلب منظمة النقل

الجوي الدولية مبلغ (204,732,938) دولار امريكي للفترة من اواخر 2003 وحتى نهاية تشرين الثاني 2013. ().

ب. بعد خروج العراق من البند السابع ارتأت سلطة الطيران المدني فسخ العقد مع المنظمة الدولية النقل الجوي (IATA)، واتجهت السلطة الى تنظيم وحدة خاصة باستيفاء تلك الأجور بصورة مباشرة بتخصيص موظفين للعمل على استيفاء تلك الاجور مع توجيه شركات الطيران بوضع وكلاء لتسديد اجور الاستخدام، وبدء العمل بالية الدفع المباشر منذ كانون الاول 2013 وحتى نهاية عام 2017. ج. ومع مطلع عام 2018م عاد العمل باستيفاء الأجور عن طريق منظمة (IATA) وفق العقد المبرم ما بين سلطة الطيران المدني العراقي والمنظمة، ولايزال العمل وفقا لهذا العقد مستمرا. ()

2. الجداول والبيانات الخاصة بإيرادات استخدام المجال الجوي العراقي

أ. الفترة من 2004 والى نهاية 2013

الجدول التالي (جدول 1) يمثل خلاصة الحسابات النهائية الخاصة باستخدام المجال الجوي العراقي للفترة من 2004 ولغاية 2013 اي لعشرة سنوات كما ورد من القسم المالي سلطة الطيران المدني العراقي وهذه هي الفترة التي كان فيها العراق تحت طائلة البند السابع كما تمت الاشارة اليه اعلاه. نجد في هذا الجدول ان مجموع القوائم المطالب بها هو (215,781,375) دولار امريكي وهذا ما يمثل (575,415) رحلة عابرة للأجواء من كافة البلدان المستخدمة للأجواء العراقية في تلك الفترة، وتم استقطاع مبلغ (7,451,801) دولار عن الرحلات الغير منفذة وان مجموع نسبة التحويل المصرفي (9,410) دولار والمستحقات للقسم المالي العائد للمنظمة هي (3,581,225) دولار، لذا فان خلاصة الحسابات النهائية (204,732,939) دولار امريكي، وتمت المطالبة بها للفترة من 2004 ولغاية 2013 وتم تسديدها على دفعات الى سلطة الطيران المدني العراقي.

جدول (1) خلاصة الحسابات الخاصة باستخدام المجال الجوي العراقي (بالدولار الأمريكي)

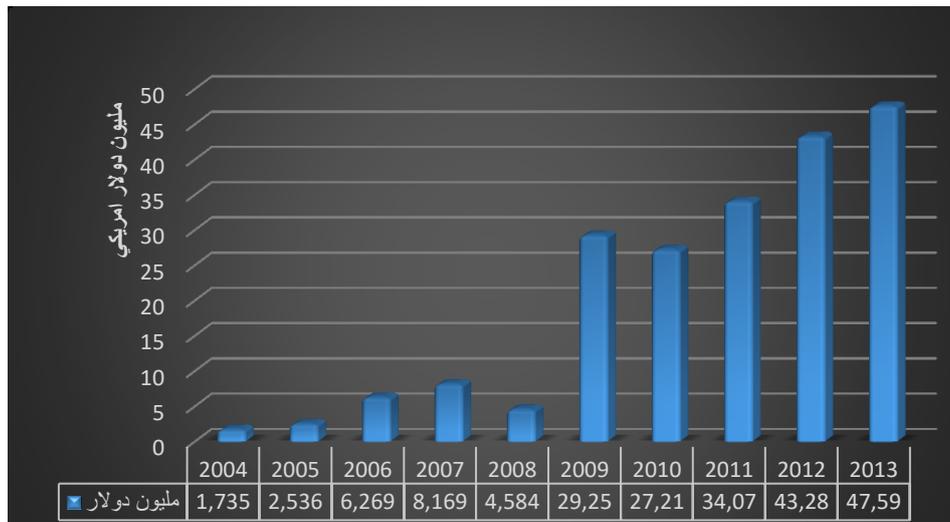
للفترة (2013-2004)

السنة	مجموع القوائم	الغير منقذة	نسبة المصرف	المستحقات	نقدا	الحساب النهائي
Year	Billed	Rejection	Bank Charges	Due	Direct	Collected
2004	1,887,750	149,625	44	2,625	0	1,735,456
2005	2,588,250	47,625	40	4,125	0	2,536,460
2006	6,885,375	342,000	356	273,375	0	6,269,644
2007	8,880,750	691,525	286	19,577	0	8,169,362
2008	4,947,375	138,750	159	224,250	0	4,584,216
2009	32,972,625	2,501,227	1,032	1,211,503	0	29,258,863
2010	28,753,500	1,369,594	735	167,746	0	27,215,424
2011	35,970,750	877,205	1,117	1,006,429	6,000	34,079,999
2012	44,654,625	845,625	2,907	520,185	0	43,285,907
2013	48,240,375	488,625	2,732	151,410	0	47,597,608
(المجموع)	215,781,375	7,451,801	9,410	3,581,225	6,000	204,732,939

المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على بيانات الإيرادات الصادرة من سلطة الطيران المدني العراقي، القسم المالي، الإيرادات، وحدة اجور استخدام المجال الجوي العراقي، البيانات الخاصة بالسنوات المذكورة.

ومن خلال (الشكل البياني 1) التالي نلاحظ التغيرات الواضحة التي طرأت على تلك الإيرادات في (الجدول 1) اعلاه

(شكل بياني 1) يمثل الإيرادات الخاصة باستخدام المجال الجوي العراقي للفترة من 2004 ولغاية 2013



المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على (جدول 1)، عمود الحسابات النهائية

حيث انه في عام 2004م كانت الإيرادات في اوطأ حال بسبب عدم الاستقرار السياسي والأمني في البلد، وبعدها بدأت تتحسن الظروف حيث كانت بدايةً للثقة عند شركات الطيران ونجدها ترتفع بالتدريج حتى عام 2008 فقد انخفضت بسبب العمليات العسكرية في المنطقة الجنوبية (والذي يؤدي الى ارتفاع مساحة

المناطق المقيدة في أجواء البلاد) وبعدها استمرت بالارتفاع حتى نهاية 2013 بسبب الاستقرار النوعي في تلك الفترة التي سبقت الحرب على الارهاب.

ب. الفترة من 2014 والى نهاية 2018

(الجدول 2) التالي يمثل الحسابات النهائية للإيرادات الخاصة بالأجواء العراقية والتي تم الحصول عليها بطريقة الأسلوب المباشر للفترة (2014-2017) عن طريق وكلاء الشركات المستخدمة للأجواء العراقية وبرسم 375 دولار للمرور الواحد.

اما الإيرادات لعام 2018 فقد تم الحصول عليها عن طريق مكتب التسوية في منظمة (IATA) حيث بداية العمل بالعقد الجديد المشار اليه.

وتم استخدام الأرقام بالدينار العراقي كما وردت من قبل القسم المالي في سلطة الطيران المدني العراقي، علما ان هذه الفترة مرت بانخفاض شديد في الإيرادات بسبب عزوف الشركات عن استخدام الأجواء العراقية بسبب الحرب على داعش الإرهابي وارتفاع مساحات المناطق المقيدة على الخارطة الجوية العراقية مما سبب بذلك خسائر كبيرة في هذا القطاع وكما سيتم توضيحه ضمن تحليل (الشكل البياني 2) التالي والشامل لإيرادات استخدام المجال الجوي العراقي للفترة من 2004 وحتى نهاية 2018.

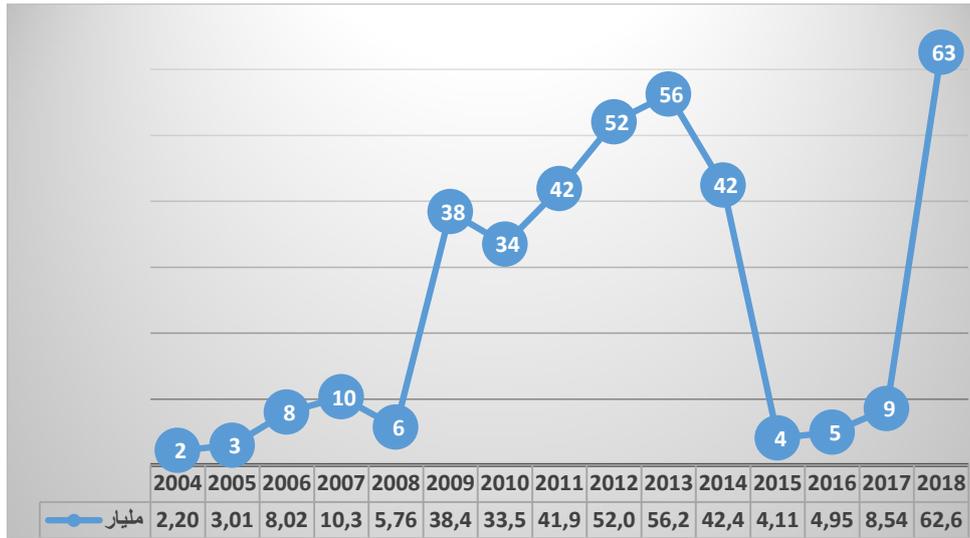
(جدول 2) الإيرادات النهائية لاستخدام المجال الجوي العراقي بالدينار للفترة (2014-2018)

السنة	عدد الرحلات	الإيراد
2014	100,649	42,458,730,413
2015	9,747	4,111,644,812
2016	11,750	4,956,891,458
2017	20,267	8,549,627,888
2018	148,472	62,633,044,098

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات القسم المالي لسلطة الطيران المدني العراقي

ج. ومن خلال الجدولين السابقين ومع دمج بيانات الإيرادات يمكن اخراج المنحنى البياني التالي والذي يوضح حركة تلك الإيرادات للفترة من بداية عام 2004م وحتى نهاية عام 2018م

(شكل بياني 2) يوضح حجم إيرادات الاجواء العراقية للفترة (2018-2004) (مليار دينار عراقي)



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات الإيرادات في الفترتين (أ، ب) السابقتين

ويلاحظ في (الشكل البياني 2) في أعلاه ما يلي: -

- إن الإيرادات تبدأ بالانطلاق قبل حلول عام 2004 بفترة وجيزة ولكنها بدأت تتفاعل عام 2004 مع نهوض سليم ومرتزن في الأعوام المتوالية.
- عام 2008 شهد تراجع في الإيرادات حيث كانت سنة العمليات العسكرية في جنوب العراق (صولة الفرسان) والتي انتهت بنفس العام.
- وبعدها ولغاية عام 2013 توالى الارتفاعات وبشكل واضح بسبب انخفاض العمليات العسكرية والذي يقابله استقرار أمني نسبي ونمو إيجابي في الاقتصاد وسجلت اعلاها في عام 2013 حيث بلغت أكثر من (56 مليار دينار عراقي) الا هبوط بنسبة بسيطة في عام 2010.
- بعد عام 2013 كان الانحدار الشديد في عام 2015 حيث الانخفاض من (56 مليار دينار عام 2013) الى (4 مليار دينار عراقي)، وإذا تم التدقيق في الحالة نجد ان الخلل هو في الحقيقة خلال عام 2014 وإذا ما تم تحليل إيرادات ذلك العام بصورة خاصة (كما سيرد) سنجد انه كان من المرجح ان يسجل ذلك العام إيرادات تفوق إيرادات 2013 بفارق ملحوظ ولكن بسبب اعلان الحرب على داعش الإرهابي تحولت النتائج المقدرة لإيرادات استخدام المجال الجوي العراقي من الاتجاه الإيجابي الى الاتجاه سلباً محققة بذلك انخفاض ملحوظ ومستمر لغاية عام 2018.
- عام 2018 حيث بدأ التوجه مجددا نحو استخدام المجال الجوي العراقي وذلك يمكن ايعازه الى عدة أسباب جعلت من شركات الطيران تغيير رأيها مجددا والتفكير باستخدام المجال الجوي العراقي واهم هذه الأسباب هو
 - سلامة وامن المجال الجوي (اختفاء تأثير داعش).
 - عودة تعاقد السلطة مع المنظمة الدولية للنقل الجوي حول استحصال الإيرادات، كون ذلك الأسلوب هو أسهل لشركات الطيران واقل كلفة.

- اعلان تأسيس شركة الملاحة الجوية لإدارة الأجواء العراقية والسيطرة عليها، وتحت اشراف وتدريب شركة سيركو للملاحة الجوية، وانتقال جميع الأوامر والاتفاقيات المتعلقة بالمجال الجوي السابقة الى شركة الملاحة الجوية.

د. تحليل بيانات عام 2014

سيتم تسليط الضوء في هذه النقطة حول البيانات التي تخص عام 2014 لبيان وتأكيده الأسباب في انحدار الإيرادات لذلك العام والاطلاع على تأثير العمليات العسكرية والوضع الأمني في العرض والطلب (الذي تم سرده في المبحث الأول من هذا الفصل) وبالتالي تأثيرها على الإيرادات من استخدام الأجواء، لذلك تم اختيار تفصيل إيرادات عام 2014 بشكل شهري كمثال توضيحي للوقوف على حيثيات استخدام المجال الجوي خلال السنة الواحدة وكما في (الجدول 3) التالي.

(جدول 3) بيانات استخدام المجال الجوي في العراق لعام 2014 (بالدولار الأمريكي)

الشهر	عدد الرحلات	المبلغ المستحق لكل شهر
JAN	12,761	\$4,785,375
FEB	11,604	\$4,351,500
MAR	12,834	\$4,812,750
APR	12,296	\$4,611,000
MAY	11,963	\$4,486,125
JUN	12,142	\$4,553,250
JUL	12,853	\$4,819,875
AUG	4,569	\$1,713,375
SEP	2,434	\$912,750
OCT	3,055	\$1,145,625
NOV	2,103	\$788,625
DEC	2,035	\$763,125
المجموع	100,649	\$37,743,375

المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على فواتير الإيرادات الصادرة من المنشأة العامة للطيران المدني العراقي، القسم المالي، الإيرادات، وحدة اجور استخدام المجال الجوي العراقي، فواتير عام 2014.

يلاحظ في (الجدول 3) أعلاه اعداد الرحلات الشهرية للشركات المستخدمة للأجواء العراقية لعام 2014، حيث يمكن ملاحظة معدل الرحلات في الفترة من بداية العام وحتى شهر تموز كان يتمثل ادناه في (11604 رحلة) واقصاه (12853 رحلة).

بعد ذلك وتحديدا في شهر تموز تأثرت شركات الطيران المدني وغيرت استراتيجيتها نحو استخدام الأجواء العراقية حيث تزعزعت الثقة واتجهت لاستخدام أجواء دول الجوار بسبب عدم سلامة الأجواء العراقية والاعلان عن داعش والعمليات العسكرية في العراق الامر الذي أدى الى رفع قيمة التأمين (من قبل شركات التأمين) على الطائرات المستخدمة للأجواء العراقية مسببة بذلك عزوف الشركات عن استخدام الأجواء، مما أدى الى الانحدار المشار اليه والذي تغير على أثره توقعات ارتفاع الإيرادات لعام 2014 لأعلى من إيرادات 2013 الى حقيقة الأدنى.

ويمكن ايضاح ذلك بشكل أفضل من خلال (الشكل البياني 3) التالي الذي يمثل عدد الرحلات خلال أشهر عام 2014 وكما يلي

(شكل بياني 3) منحنى يوضح انحدار عدد الرحلات المستخدمة للمجال الجوي العراقي لسنة 2014 وحسب الاشهر



المصدر: من عمل الباحث، بالاعتماد على جدول (3)، عمود عدد الرحلات

في (الشكل البياني 3) ترجمة لما تقدم من الحديث حول تأثير إيرادات الأجواء بالعمليات العسكرية، وختاماً لهذا الموضوع مما تقدم اثبات واضح لتأثير الوضع الأمني للبلاد على الطيران بصورة عامة واستخدام المجال الجوي بصورة خاصة، وكما هو واضح في هبوط استخدام الاجواء في شهر آب الى (4596) رحلة من بعد

تحقيق (12583) رحلة في شهر تموز حيث كان ذلك الانحدار وكما تمت الإشارة اليه بسبب عدم سلامة الأجواء وإعلان الحرب على عصابات داعش الإرهابية بصورة رسمية.

رابعاً: الأهمية النسبية لإيرادات المجال الجوي قياساً بإيرادات سلطة الطيران المدني

في (الجدول 4) التالي مقارنة إيرادات سلطة الطيران المدني (بضمنها مطاري بغداد والبصرة) مع إيرادات استخدام المجال الجوي، والأهمية النسبية لتلك الإيرادات وحجمها مقارنةً بحجم إيرادات سلطة الطيران المدني والمطارات التابعة لها للفترة (2007 – 2018).

(جدول 4) الأهمية النسبية لإيرادات استخدام المجال الجوي العراقي (بالمليار دينار عراقي)

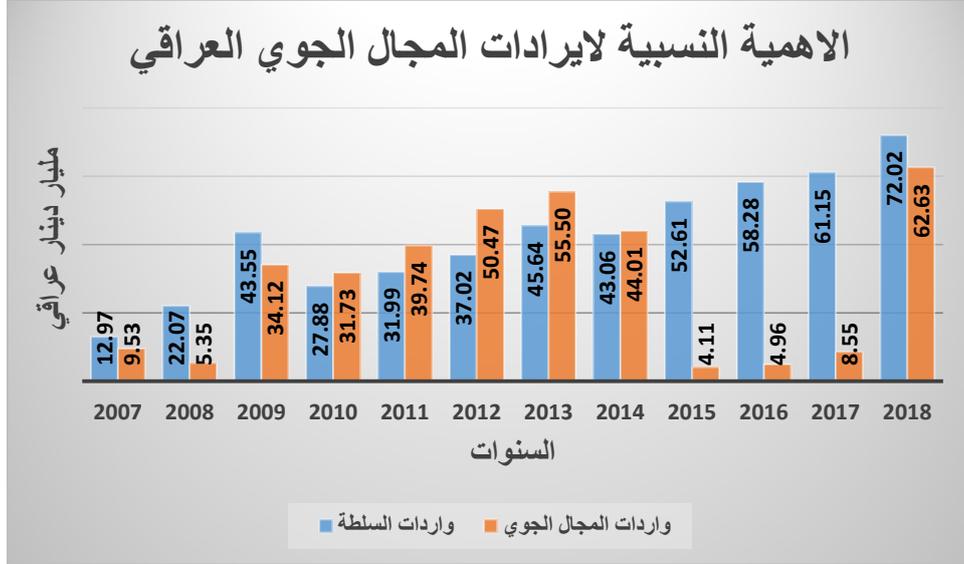
السنة	واردات السلطة (مليار دينار عراقي)	واردات المجال الجوي (مليار دينار عراقي)	النسبة المئوية
2007	12.97	9.53	73.44%
2008	22.07	5.35	24.21%
2009	43.55	34.12	78.33%
2010	27.88	31.73	113.84%
2011	31.99	39.74	124.21%
2012	37.02	50.47	136.32%
2013	45.64	55.50	121.60%
2014	43.06	44.01	102.20%
2015	52.61	4.11	7.82%
2016	58.28	4.96	8.51%
2017	61.15	8.55	13.98%
2018	72.02	62.63	86.97%
المجموع	508.25	350.69	69.00%

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على:

1. البيانات الصادرة من سلطة الطيران المدني، القسم المالي، وحدة استيفاء أجور المجال الجوي. البيانات الخاصة بالسنوات المذكورة.
2. البيانات الصادرة من سلطة الطيران المدني، القسم المالي، شعبة الإيرادات، البيانات الخاصة بالسنوات المذكورة.

يمكن ملاحظة التذبذب الظاهر في إيرادات السلطة من جهة وإيرادات المجال الجوي من جهة أخرى، وإن هذا يعود لأسباب سياسية وأمنية حيث أن الطيران يتأثر بصورة مباشرة وسريعة بالوضع السياسي والأمني للبلاد، وتحليل (الجدول 4) أعلاه بشكل أوضح يمكن ترجمته إلى (الشكل البياني 4) التالي والذي يوضح الأهمية النسبية لإيرادات المجال الجوي مقارنة بإيرادات السلطة لتلك الفترة.

(شكل بياني 4) الأهمية النسبية لإيرادات المجال الجوي العراقي مقارنة بإيرادات سلطة الطيران المدني العراقي 2007-2018 (مليار دينار العراقي)



المصدر: من عمل الباحث، اعتماداً على (جدول 4)، عمودي الواردات.

من (الجدول 4) و(الشكل البياني 4) أعلاه يمكن تحليل سبب التذبذب بصورة طبيعية إلى الأوضاع الأمنية المتذبذبة، ففي عام 2008 كانت هناك عمليات عسكرية في الجنوب وفي النصف الثاني من عام 2014 كانت قد بدأت العمليات العسكرية على داعش الإرهابي أما ما بين هذين التاريخين يمكن الإشارة إلى استقرار اقتصادي إيجابي، وفي القراءة لما بعد 2014 نجد أن إيرادات السلطة استمرت بالارتفاع النسبي كون حركة المسافرين لم تتأثر كثيراً بالعمليات العسكرية، وإنما فقط استخدام الأجواء الذي تأثر في ارتفاع العمليات العسكرية وكما تم ذكره أن استخدام الأجواء يعني عدم هبوط الطائرة في المطارات العراقية بل فقط مرورها من بلد إلى بلد آخر.

وبالتالي يمكن تقدير الأهمية النسبية لإيرادات المجال الجوي (هدف الموضوع) حيث أنها (بشرط سلامة الأجواء) تشكل نسبة عالية قبال إيرادات سلطة الطيران المدني.

خامساً: رؤى مستقبلية (استشراف)

إن شركة الملاحة الجوية حديثة النشأة وتبني خططها على إيرادات أساساً هي مرتفعة ومؤثرة في الناتج الإجمالي لقطاع النقل الجوي، ووفقاً 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 الباحث ان هذا التوقع مبني على عدة اثار منها عودة الشركات الأجنبية لاستخدام الأجواء العراقية (وبصورة أوسع من ذي قبل) والتي عرفت 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) وتم العمل به فعليا منذ الربع الأخير لعام 2018، بالإضافة الى إمكانية فتح ممرات جوية جديدة تمنح الأجواء سعة اكبر لمرور الطائرات تصب بالتالي إيراداتها في ريع شركة الملاحة الجوية.

الاستنتاجات والتوصيات**أولاً: الاستنتاجات**

مما تقدم في طيات البحث الكثير من الاستنتاجات تم الوقوف عند بعضها، وكما يلي: -

1. الاجواء في أي بلد تخضع لسلطة طيران واحدة، لذلك فان جزء من الادارة الفنية لكل مطار وحتى المطارات المستثمرة من قبل محافظاتنا هي بالتالي تعود تحت سيطرة فعاليات سلطة الطيران المدني.
2. إن شركة الملاحة الجوية هي شركة عامة مستقلة حديثاً، وإن لإدارة الاجواء اهمية اقتصادية عالية ويقابلها مسؤوليات عالية في حفظ ارواح المسافرين بالطائرة من جهة والحفاظ على الاصول المالية للشركات المالكة لتلك الطائرات من الجهة الاخرى.
3. الطيران يتأثر بالسياسة والامن بصورة مباشرة وسريعة، ويلاحظ ذلك بوضوح في سنوات الحرب في الجنوب 2008 وفترة الحرب على داعش حيث تتخفف الحركة الجوية خلالها.

ثانياً: التوصيات

حسب القراءات المسطرة في صفحات هذا العمل المتواضع يمكن تقديم التوصيات الآتية

1. من المستحسن ان تتخذ سلطة الطيران المدني اجراءات مناسبة للحصول على جباية من المطارات المستثمرة والشركات العاملة في قطاع النقل الجوي كافة تدخل ضمن ريع السلطة كإيرادات قبال الخدمات المقدمة من السلطة للمطارات والشركات والاجواء.
2. دعم شركة الملاحة الجوية بتحديث معداتها وتطوير اجهزتها الملاحية وبما يتناسب مع حجم الاداء المخطط لكوادرها ولما توفر تلك المعدات من فتح مسارات جديدة ومستويات عديدة وبالتالي تكسب

- مرونة أكبر باستقبال الطائرات، لاسيما ستكون تصفيات كأس العالم لعام 2022 في قطر الامر الذي سيضاعف عدد الرحلات المارة عبر الاجواء العراقية خلال الموسم.
3. فتح خطوط جوية متعددة لمرور الطائرات في الأجواء لتجنب مناطق النزاعات العسكرية حين تواجدها قدر الإمكان.
4. دعم البحث والتطوير في مجال النقل الجوي للوقوف على نقاط الضعف والقوة وبكافة الاختصاص المؤثرة في هذا القطاع كلا حسب اختصاصه بغية تطوير القطاع.
5. دعم الكوادر العاملة وتدريبهم بما يستوجب كلا حسب عمله، وتوزيع الدورات التدريبية على العاملين حسب الحاجة والعمل بمبدأ الثواب والعقاب للنهوض بواقع خدمي متقدم.