

Evaluating the Efficiency and Performance of Iraqi Airways for the Period (2000–2010) Using Geographic Information Systems (GIS)

Dr. Abbas Fadhil Ubaid

Received: 1/3/2020

Revised: 13/4/2020

Accepted: 11/5/2020

Published online: 21/6/2020

* Corresponding author:

Email: samee.chelab@gmail.com

<https://doi.org/10.65811/225>

Citation: Ubaid. A. (2020). Evaluating the Efficiency and Performance of Iraqi Airways for the Period (2000–2010) Using Geographic Information Systems (GIS). *International Jordanian journal Aryam for humanities and social sciences; IJJA*, 2(2).

©2020 The Author (s). This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) license.

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

International Jordanian journal
Aryam for humanities and social
sciences: [Issn Online 2706-8455](https://doi.org/10.65811/225)

Abstract

Civil aviation today is considered one of the important service activities that countries and institutions compete to develop, expand, and support, as it is a means of modern civilizational progress for societies and is utilized by all different economic sectors around the world. The General Establishment of Iraqi Airways is the entity responsible for civil aviation in Iraq and witnessed technical and administrative development during the period 1974–1986, becoming a prominent face of Iraq before the countries of the world as an advanced airline with a good reputation and high passenger confidence—not only from Iraqis but also from foreigners—after receiving unlimited material and moral support from the Civil Aviation Authority. The study concluded with a final chapter presenting conclusions and recommendations to address the identified shortcomings and deficiencies uncovered through the research.

Keywords: Evaluation, Efficiency, Performance, Airways, Iraqi

تقييم كفاءة وأداء الخطوط الجوية العراقية للمدة (2000-2010)

باستخدام نظم المعلومات الجغرافية (GIS)

د. عباس فاضل عبيد

الملخص: يعتبر الطيران المدني اليوم من أنشطة الخدمات المهمة التي تتسابق عليها الدول والمؤسسات بالتطوير والتوسيع والرعاية لكونها وسيلة من وسائل التقدم الحضاري الحديثة للمجتمعات ولكونها تستخدم من جميع القطاعات الاقتصادية المختلفة في دول العالم، وتعد المنشأة العامة للخطوط الجوية العراقية الجهة التي تنهض بمهمة الطيران المدني بالعراق وشهدت في المدة ١٩٧٤-١٩٨٦ تطورا فنيا وإداريا وأصبحت وجها مشرقا للعراق إمام دول العالم كخطوط متقدمة لها سمعتها الجيدة وثقة الراكب ليس العراقي فقط وإنما الأجنبية عالية بها بعد ان حصلت على الدعم المادي والمعنوي من قبل سلطة الطيران المدني بدون حدود، وقد اختتم البحث بالبواب الاخير بالاستنتاجات والمقترحات لمعالجة السلبيات والخلل المكتشف من خلال البحث.

الكلمات الدالة: تقييم، كفاءة، أداء، الخطوط، العراقية.

المقدمة

مشكلة البحث

- هل ان الخطوط الجوية العراقية تطورت حسب الحاجة التي يحتاجه المسافرين وما مدى الخدمات التي تقدمها من تاريخ النشأة ؟
- هل ان اعداد الطائرات التابعة للخطوط الجوية العراقي تلبى حاجة الناقل الوطني؟

فرضية البحث

نلاحظ ان الخطوط الجوية العراقية قد شهدت تطور ملحوظ فاقه الخطوط الجوية في المنطقة وبعدها تراجعت نظراً للظروف السياسية التي مر بها البلد.

إما ما يخص إعداد الناقل الوطني فانه لا يزال يحتاج إلى دعم وإنفاق مستمر من اجل زيادة عدد الطائرات من اجل توفير الخدمات الجوية لتي يحتاجه المسافرين.

هدف البحث:

يهدف لتقييم كفاءة وأداء قطاع النقل الجوي وتحديد مدى الكفاءة الإنتاجية لسلطة الطيران أولاً متمثلة بإنتاج أكبر حجم من الأطنان الكيلو مترية طبقاً لحجم الطلب على خدمات النقل الجوي ، وبأقل تكاليف تشغيلية ممكنة على افتراض تحقيق مخرجات خدمية بمستوى نوعية عالية الخدمات المعروضة في أسواق شركات الطيران العالمية وبأسعار مناسبة ويتجلى الهدف الثاني بتحديد مدى الكفاءة التجارية متمثلة بتحقيق معدلات تسويقية عالية للأطنان الكيلومتر على الوجه الذي يحقق أكبر مخرجات ممكنة بالتالي تصبح الكفاءة الاقتصادية هي المحصلة النهائية الكفاءة الإنتاجية والتجارية لتشغيل شركات الطيران العاملة في العراق وعالية يمكننا القول أن الاستخدام الأمثل لكافة عناصر الإنتاج للرحلات الجوية وبمستويات الجودة والنوعية المناسبة وبالتوقيت المناسب يحقق ارتفاع معدلات التسويق لأطنان الكيلومترية وخاصة عالمياً وبعائدات اقتصادية جيدة طبقاً لاستخدام الأمثل للإمكانات المتاحة في النقل المسافرين والبضائع.

أهمية البحث:

تتمثل أهمية البحث بدراسة أهم العوامل والظروف التي شجعت على تراجع اداء وكفاءة الخطوط الجوية العراقية.

منهج البحث :

تم اعتماد المنهج الاستقرائي من خلال الاطلاع على الدراسات والتقارير السابقة التابعة إلى سلطة الطيران المدني العراقي والكتب والمراجع التي تخص النقل الجوي، فضلاً عن الاعتماد على المنهج التحليلي والكمي في تحليل البيانات والجداول التي تخص البحث.

نشاه وتطور الخطوط الجوية العراقية :

ان تاريخ النقل الجوي في العراق بدأ في مدينة البصرة عندما قامت طائرات القوة الجوية البريطانية منذ سنة ١٩٢٢ بنقل البريد عن طريق الجو من مطار القاهرة إلى مطار البصرة في التنمية، كمرحلة أولية وسرعان ما تطورت كفكرة حقيقية لإنشاء و بناء أول مطارين في العراق من الدرجة الثانية⁽¹⁾ الأول في مدينة البصرة عام (١٩٢٦) والثاني في بغداد عام (١٩٢٩) ، اذ تم حينها بناء وتشغيل مطار الهندي (معسكر الرشيد) في الرصافة من قبل السلطات البريطانية ولقد جهز المطاران بما يلزم لاستقبال الطائرات ثم أخذت الشركات العالمية البريطانية والهولندية والفرنسية بمد خطوطها الجوية تدريجياً إلى الشرق الأقصى والهبوط في المطارات التابعة للقوات البريطانية في البصرة وبغداد لغرض التزود بالوقود ، وعندما ازداد النقل الجوي المدني في الثلاثينيات من القرن العشرين أوجب على الحكومة العراقية الاهتمام بالملاحة الجوية وأعداد الوسائل اللازمة لتأمين سلامتها من حيث المطارات والاتصالات اللاسلكية وخدمة الأنواء الجوية ووسائل مكافحة الحريق⁽²⁾، وبتاريخ ١٩٣٣/٥/٢٤ تأسست أول مؤسسة وطنية للطيران العراقي المدني وكانت تابعة لإدارة السكك الحديدية العراقية من النواحي الإدارية والمالية⁽³⁾، أما من الناحية الفنية فقد اعتمدت شركة الخطوط العراقية على شركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار لعدم توفر الكوادر المتخصصة في هذا المجال في العراق ، وكانت تمتلك طائرات مدنية صغيرة بهدف نشر الطيران كوسيلة حديثة ، اذ قامت بشراء ثلاث طائرات دي هافيلاند دراكون، وباشرت بتقديم خدمات النقل الجوي كما تم التعاقد مع وزارة إنتاج الطائرات البريطانية لاستئجار خمس طائرات من طراز (دبهافيلاندرديد) ، وفي عام ١٩٤٦ بوشر بتسيير رحلتين داخليتين بين بغداد والبصرة ، ورحلتين أسبوعياً أيضاً بين بغداد وبيروت ، ثم أخذت الشركة تتوسع تدريجياً حتى وصلت أطوال خطوطها إلى حدود ٩٠٤٨٥ كم وثم نقل المسافرين الى (٤٩) مدينة في دول العالم عام ١٩٩٠⁽⁴⁾ ، وبسبب ظروف الحظر الجوي على شركة الخطوط تراجعت الخدمة وانقطعت ، وأعدت نشاطها بعد عام ٢٠٠٤ حتى وصل أطول خطوطها ٣٦٧٩١ كم اذ قامت بنقل المسافرين الى (١٩) مدينة مختلفة من دول العالم في عام ٢٠١٥ ، وتمكنت الخطوط الجوية العراقية من الخروج من نطاقها الإقليمي إلى النطاق الدولي ، و تم إرسال مهندسين وطيارين عراقيين للدراسة والاختصاص خارج العراق ، وقد حل هؤلاء بعد عودتهم محل الفنيين الأجانب ، وبهدف تسهيل وتشجيع حركة النقل الجوي في العراق ونظراً لتوسع أعمال الخطوط الجوية العراقية فقد شرع قانون مصلحة الخطوط الجوية العراقية رقم (٧) لسنة ١٩٦١^(٥) وبموجبه انفصلت الخطوط الجوية عن إدارة السكك الحديدية ، وعلى هذا الأساس تم شراء ثلاث طائرات من طراز (ترايدنت) النفثة حيث تم استلامها وإدخالها في الخدمة الفعلية خلال العامين ١٩٦٥-١٩٦٦ ، واستمر التوسع في نشاطات المصلحة يسير بشكل بطيء حتى بعد استلام طائرات الترايدنت الجديدة ، وبعد ذلك تم فتح ثلاثة خطوط جوية جديدة في عام ١٩٦٩ تتناسب مع زيادة الطلب على السفر

والنقل الجوي للبضائع، وقد ساعدت المبالغ التي تم رصدها للخطوط الجوية العراقية في خطط التنمية القومية على تنفيذ خطة التوسع في أسطولها ومكانتها الفنية إذ تم في سنة ١٩٧٤^٦ توقيع عقد لشراء خمس طائرات من نوع (بوينك) ثلاث منها من طراز ٧٠٧، وطائرتين من طراز ٧٣٧، كما تم شراء ست طائرات أخرى من نوع بوينك ومن طرازات مختلفة مع أدواتها الاحتياطية والمعدات الأرضية والخدمات الفنية وجميعها ممولة من حساب خطة التنمية الوطنية لسنة ١٩٧٤-١٩٧٩(٧)، وفي عام ١٩٨٠ أوقفت طائرات (التراید نت) عن العمل لعدم ملائمتها من الناحية الفنية (احتياطات الأمان) والظروف المناخية، وقد اخذ نشاط الأسطول الجوي في العراق يتطور بشكل كبير عما كان عليه في المدة الزمنية السابقة ويعود سبب ذلك إلى حجم التغيير الكبير الحاصل في عدد ونوعية الطائرات المستخدمة لهذا النوع من النقل، فبعد أن كان يعتمد على طائرة الفايكونت^١* والترایدنت في مجال النقل الجوي أخذ يعتمد على الطائرات الحديثة والمتمثلة بالبيونك وبأحجامها المختلفة والجدول رقم (١) يبين التطور الحاصل في شركة الخطوط الجوية العراقية من عام ١٩٧٤ ولغاية ٢٠١١، وقد بلغت مجمل النفقات الخاصة بالخطوط الجوية العراقية في عام ١٩٨٠ بما يقارب ٥٣ مليون دينار عراقي بعد ان كانت بحدود ستة ملايين دينار سنة ١٩٧١(٨) وبلغ الإنفاق على شركة الخطوط الجوية ١٧٣ مليون دينار عراقي

جدول (١) تطور أعداد ونوعية الطائرات في شركة الخطوط الجوية العراقية لمدة (١٩٧٤-

(٢٠١٠)

C RJ	اليوينك				فايكونت نت	ترايد نت	السنة	ت
	74 7	7 37	72 7	7 07				
-	-	2	-	3	2	3	1975	1
-	2	3	3	3	-	3	1980	2
-	2	3	6	3	-	-	1985	3
-	3	2	3	3	-	-	1990	4

^١- الفايكونت، طائرة بريطانية الصنع ذات اربع محركات، سرعتها بحدود ٣٢٠ميل ١ ساعة وتتسع ٤٨ كرسياً، إما حمولتها القصوى من

الشنن الجوي بدون الكراسي ٤ أطنان. المصدر: مقابلة ميدانية مع الكابتن الطيار أسعد الدليمي بتاريخ ٢٠١٢/٥/٢٠.

-	حضر جوي على شركة الخطوط الجوية العراقية						1991- 2003	٥
-	2	2	-	1	-	-	2005	٦
4	3	2	3	3	-	-	2010	7
4	3	2	3	3	-	-	2010	8

المصدر: حقائق وأرقام منشأة الخطوط الجوية العراقية ١٩٧٠-٢٠١٠.

عام ١٩٨٩ (٩) ، وبعد ان تم إغلاق مطار البصرة الدولي عام ١٩٩١ بسبب الحضر الجوي الذي فرض على الأسطول الجوي العراقي عند دخول القوات العراقية الكويت عام ١٩٩١ فقد توقفت الملاحة الجوية طيلة تلك المدة ، حتى تم فتح المطار عام ٢٠٠٤ من قبل القوات الأميركية وتم استلام المطار من قبل سلطة الطيران المدني في يوم ٢٤\٩\٢٠٠٤ وكانت أول رحله قادمة من مطار عمان الدولي وبعدها من مطار دمشق في سوريا ثم دبي وبعدها القاهرة ، وتم التعاقد على شراء أربع طائرات من نوع CRJ-٩٠٠ الإقليمية الكندية وبقيمة ٢٨ مليون دولار وبعدها (٥٥) طائرة من طراز البيونك ٧٣٧ و٧٨٧ Dream-Liner) (الحديثة الراقية بقيمة تقارب الستة مليارات دولار أمريكي(١٠) ، وبعد إن تم رفع الحضر الجوي عن شركة الخطوط الجوية العراقية في مطار البصرة الدولي ، انبرى العاملون فيها لإعادة تفعيل الخطوط الجوية العراقية من جديد وإعادة مكانتها المتميزة العربية الإقليمية والدولية في نقل المسافرين ، وقد ازداد عدد المدن في العالم التي خدمتها الخطوط الجوية العراقية منذ التأسيس وحتى عام ١٩٩٠ بالإضافة إلى الزيادة في المسافة المقطوعة كما في الجدول (٢) الذي يبين شبكة النقل الجوي بأطوال الخطوط المخدومة حيث ازدادت من (٤١٤٩٥) كم في عام ١٩٨٠ حتى وصلت إلى (٩١١٤٨ كم) في عام ١٩٩٠ وغير مكررة بالكيلومترات وعدد المدن التي خدمتها وسائط النقل الجوي العراقي للمدة من ١٩٨٠- ١٩٩٠ (٢٦، ٤٩) على التوالي مدينة ، وبنسبة زيادة (١١٩) بالنسبة إلى سنة الأساس ، وكذلك يبين الجدول حجم الزيادة الكبيرة في شبكة خطوط المنشأة العامة بإضافة مسافات تمثل بالحقيقة مناطق جديدة مضافة إلى شبكة النقل الجوي حتى بلغت أكثر من الضعف كذلك بالنسبة إلى عدد المدن المخدومة ، وعلى هذا الأساس فقد ازدادت عدد المكاتب الخارجية للمنشأة من (١٢) مكتباً عام ١٩٨٠ إلى (٤١) مكتب حجز عام ١٩٩٠، وبسبب حرب الخليج الثانية وما نتج عنه من فرض الحضر الجوي الذي منع هبوط وإقلاع أي طائرة في مطار البصرة الدولي ، اعتباراً من تاريخ ١\٩\١٩٩٠ مما أدى إلى انقطاع مطار البصرة الدولي عن العالم وتوقفت جميع الرحلات المنتظمة وكذلك جميع الاتفاقيات المبرمة بين سلطة الطيران

المدني العراقي وشركات خطوط النقل الجوية العربية والأجنبية ، وبعد استلام المطار من قوات التحالف عام ٢٠٠٤ فان سلطة الطيران المدني العراقية وشركة الخطوط الجوية العراقية بدأت تعمل على فتح مكاتب حجز لها في اغلب مدن العالم، والعمل على إعادة تنفيذ وتفعيل الاتفاقيات التي أبرمتها مع العديد من شركات الخطوط العربية والأجنبية من قبل (١١)، فبلغ عدد المدن التي تصل اليها الخطوط الجوية العراقية في الخارج في عام ٢٠١١ (١٣) مدينة، وتم قطع مسافة (٣٦٧٩١ كم) أي بنسبة زيادة (-١١) لسنة الأساس ،وفي الوقت الحاضر تسعى شركة الخطوط الجوية العراقية لتحقيق نقلة نوعية غير مسبوقة في خدماتها وتطوير أنظمة الحجز، الأمر الذي دعاها للبدء بتقديم خدمة الحجز الالي للمسافرين على متن طائراتها بحيث يمكن للمسافرين حجز مقاعدهم الكترونيا بعد أن تم تأهيل كوادر الشركة منقبل الشركة البريطانية (سيتا) للحجز الالي^(١٢) وبوقت قياسي جدا لا يتجاوز الست أشهر ، ومن المؤمل أن يتم افتتاح عدة مكاتب للحجز الالي في كل من تركيا ودبي ومشهد وأصفهان وعدد من المحافظات العراقية وبوقت قريب جدا خصوصا بعد افتتاحها (٧) مكاتب للحجز في بغداد، ولغرض بيان التغييرات الإدارية التي طرأت على ارتباط شركة الخطوط الجوية العراقية ، لابد من الإشارة إلى القوانين والقرارات والأنظمة التي صدرت بهذا الخصوص ، فبعد إعلانها مصلحة مستقلة بموجب القانون رقم (٧) لسنة ١٩٦١ ، تم ربطها بوزارة المواصلات حسب القانون رقم (١٣) لسنة ١٩٦١ على أن يتم ادائها بمقتضى قانونها الخاص^(١٣) وبتأسيس وزارة النقل بموجب.

جدول رقم (٢) التطور في شبكة الخطوط الجوية العراقية وعدد المدن المخدومة للمدة

٢٠١٠-١٩٨٠

ت	السن	شبكة النقل الدولي (كم)	شبكة النقل الداخلي (كم)	عدد المدن الخارجية	عدد المدن الداخلية	نسبة الزيادة في أطوال الخطوط الخارجية إلى سنة الأساس ١٩٨٠*
1	19 80	41495	806	26	2	-

9	2	28	806	45128	19 81	2
33	2	40	806	55414	19 82	3
83	2	43	806	75811	19 83	4
94	2	45	806	80632	19 84	5
109	2	46	806	86801	19 85	6
110	2	48	806	87284	19 86	7
97	2	48	806	81995	19 87	8
99	2	48	806	82835	19 88	9
106	2	49	806	85523	19 89	1 0
119	2	49	806	91148	19 90	1 1
-87	2	5	502	5291	20 90	1 2

-87	2	5	502	5291	20 70	1 3
-87	2	5	806	5291	20 07	1 4
-84	3	7	806	6499	20 08	1 5
-84	3	7	912	6499	20 09	1 6
-80	3	8	912	8131	20 10	1 7
-75	4	10	912	10069	20 13	1 8
-11	4	13	912	36791	20 10	1 9

المصدر: حقائق وأرقام منشأة الخطوط الجوية العراقية ١٩٨٠-٢٠١٠.

*-نسبة الزيادة من عمل الباحث . بالاعتماد على المعادلة: ((سنة الزيادة - سنة الأساس) \ سنة الأساس) x ١٠٠. ينظر الى: عبد علي الخفاف ، وعبد مخور الريحاني ، جغرافية السكان ، جامعة البصرة ، ١٩٨٦ ، ص ١٥٢.

القرار المرقم (٣١٥) في ١٩٧٠ /٣/٢٩ وبعد صدور القرار المرقم (٣٤٨) في ١٩٧٠/٤/٤ تم ربط مصلحة الخطوط الجوية العراقية بوزارة النقل وفك ارتباطها بوزارة المواصلات ، غير إن ارتباطها بوزارة النقل لم يستمر طويلاً حيث لحقت بوزارة المواصلات مرة أخرى بموجب القرار المرقم (١٠٧٢) في ١٩٧٠/٩/١٤⁽¹⁴⁾ ، على إن يكون وزير المواصلات رئيساً لمجلس إدارتها ، وبتعديل قانون المصلحة بموجب القانون رقم (١٠) لسنة ١٩٧١ تم ربطها مرة أخرى بوزارة النقل على إن تدار من قبل مجلس مستقل بشؤون المالية والإدارية وبرئاسة وزير النقل ، وبعد صدور

قانون وزارة المواصلات رقم القرار ٣٦ رقم (٦) لسنة ١٩٧٦^{١٥}، ضمت الوزارة جميع المنشأة التي تمارس نشاط النقل الجوي في العراق ومنها المنشأة العامة للخطوط الجوية العراقية كإحدى المنشأة التابعة للمؤسسة العامة للطيران المدني العراقي والتي شكلت بموجب القرار المرقم (٣٧) في ١٥/١/١٩٧٦، وفي عام (١٩٧٦) تم تشكيل المؤسسة العامة للطيران المدني العراقي، أما بالنسبة إلى المطارات فقد كان هناك مطاران في بغداد والبصرة وكان تصنيف هذان المطاران في ذلك الوقت من الدرجة الثانية بالنسبة للمطارات العالمية^{١٦}، كما تم إنشاء مطارين صغيرين آخرين في كل من الموصل وكركوك ، وفي عام (١٩٨٢) افتتح مطار بغداد الدولي وفي نفس العام تم التخطيط والإعداد والدراسة لإنشاء مطار الموصل الدولي وتم افتتاحه بتاريخ ١٩٨٥ وتم افتتاح مطار النجف الدولي من قبل شركة العقيق الكويتية بتاريخ ٢٠٠٧ .^(١٧)

الهيكل التنظيمي للخطوط الجوية :

تقوم شركات الطيران في العالم بأكثر من مهمة منها نقل المسافرين والبضائع والبريد وتقديم خدمات الإعاشة والخدمات السياحية وغير ذلك، إما بالنسبة للمنشأة العامة للخطوط الجوية العراقية فأنها تنهض بأكثر من مهمة نذكر منها :

- النقل الداخلي والخارجي للمسافرين والبضائع والبريد
- تقديم الخدمات الفنية والأرضية فضلا عن خدمات الإعاشة للطائرات العراقية والأجنبية .
- القيام بأعمال الوكالات التجارية والفنية لشركات ومؤسسات الطيران العالمية.
- تقديم الخدمات السياحية بالتعاون مع الجهات المختصة.
- استيراد ما تحتاجه من أدوات احتياطيه للطائرات ومواد متخصصة أخرى.

ثانيا- تقييم كفاءة الأداء للنشاط الرئيسي

يضم النقل الجوي للمنشأة عدة نشاطات رئيسيه وأخرى ثانوية ، ومن النشاطات الرئيسية نقل المسافرين ، نقل الحمولة والأمتعة الإضافية المستصحة فضلا عن الرحلات الخاصة ورحلات الحج ونقل البريد.

إما الأنشطة الثانوية الأخرى فهي متعددة قسما منها مكملات للنشاط الرئيسي وأخرى لها خصوصيتها وتدر على المنشأة إيرادات لا بأس بها قياسا بالنشاط الرئيسي ، ومن هذه النشاطات الثانوية تقديم الخدمات الأرضية والفنية للطائرات الأجنبية الهابطة في المطارات العراقية ، وكذلك الإيرادات المتأتية من نقل الركاب والشحن على الرحلات المشمولة باتفاقيات الصندوق المشترك ، إما إيرادات الإعاشة وإيرادات أخرى متفرقة .

- نقل المسافرين :

تعتبر عملية نقل المسافرين في نشاط معظم شركات الطيران نشاطا رئيسيا يأتي بالمقدمة حيث ان الطائرات المدنية أدخلت ك مجال لنقل المسافرين قبل إدخالها لنقل الأشياء الأخرى ، على ان عملية نقل البضائع التي سنتحدث عنها لاحقا أخذت دورها المهم في عملية النقل الجوي.

ويتم نقل المسافرين على الطائرات العراقية بدرجتها السياحية والأولى وكذلك عن طريق الرحلات الخاصة للوفود الرسمية او الرحلات الخاصة بنقل الحجاج في موسم الحج فضلا عن تأجير الطائرات لنقل المسافرين على شكل مجموعات كما هو الحال في موسم السياحة.

ولقد تطورت عملية نقل المسافرين في المنشأة للسنوات ١٩٨٧-١٩٨٦ تطورا كبيرا لا بسبب توسع الأسطول الجوي لعدد الطائرات المستخدمة ونوعيتها أو الخدمة المتقدمة عليها ولا من ناحية المكاتب الجديدة التي فتحت في مختلف أنحاء العالم فحسب وإنما يعود هذا التطور إلى ما حصل للعراق ككل من تطور اقتصادي وتنموي انساب جزء ملموس منه إلى نشاط هذه المنشأة فزيادة دخل المواطنين بشكل عام أدت إلى دخول أعداد كبيرة جديدة في المجتمع باستعمالها النقل بواسطة الطائرات كمسافرين بعد إن كانت هذه العملية في السابق مقتصرة على أعداد محدودة من المواطنين ' فضلا عن الإعداد الهائلة من العاملين العرب الذين توافدوا للعمل داخل القطر بعد الخطة الانفجارية التي حدثت اثر عملية التأميم .

وكذلك الإعداد الهائلة من منتسبين وخبراء الشركات الجنيه التي ترد الى العراق وتستعمل طائرات المنشأة في رحلتها بالقدوم والعودة ونقل الخبرة وتفضيلها على خطوط اخرى باعتبارها الخطوط العائدة للعراق والبلد التي تعمل فيه الشركات.

• نقل البضائع (الشحن الجوي)

نتيجة التطور الذي حصل في خطه التنمية القومية للسنوات المتتالية فقد ظهرت الحاجة لا يصلح بعض البضائع او الأدوات الاحتياطية والأجهزة الدقيقة التي تحتاجها المشاريع التي يتم تنفيذها داخل القطر عن الشركات الأجنبية او عن طريق التنفيذ المباشر بواسطة المنشأة الحكومية، لذا فقد ازدادت نسبة النقل في هذا المجال إلى أرقام كبيرة إلى ما كانت عليه في السنين السابقة وكما تظهره نتائج الجدول رقم (٣) كما ان ذلك كان بالنسبة للمنشأة عاملا مهما في زيادة إيراداتها.

ان عملية نقل البضائع أضافه الى كونها عملية مربحه للمنشأة فإنها تتصف بالسهولة وعدم الحاجة الى بذل العناية الدقيقة كتلك التي تبذل عند نقل المسافرين وما يترتب على ذلك من كلف تتعلق بالإطعام والضيافة وجهود بشرية متعددة اخرى لغرض خدمة المسافرين.

ومن الجدير بالذكر ان نقل البضائع عن طريق الجو لا يشمل فقط الشحن من الخارج فقط وإنما يدخل بضمنه الشحن المحلي (داخل العراق) حيث يتم نقل المواد والبضاعة وغير ذلك من بغداد الى البصرة والموصل واربيل وبالعكس.

فالهدف من تقييم كفاءة نظام النقل الجوي هو تحديد مدى الكفاءة الإنتاجية لشركات الطيران اولا متمثلة بإنتاج أكبر حجم من الاطنان الكيلومترية طبقا لحجم الطلب على خدمات النقل الجوي ، وبأقل تكاليف تشغيلية ممكنة على افتراض تحقيق مخرجات خدمية بمستوى نوعية عالية الخدمات المعروضة في أسواق شركات الطيران العالمية وبأسعار مناسبة ويتجلى الهدف الثاني بتحديد مدى الكفاءة التجارية متمثلة بتحقيق معدلات تسويقية عالية للأطنان الكيلومترية على الوجه الذي يحقق أكبر مخرجات ممكنة بالتالي تصبح الكفاءة الاقتصادية هي المحصلة النهائية الكفاءة الإنتاجية والتجارية لتشغيل شركات الطيران العاملة في العراق وعلية يمكننا القول أن الاستخدام الأمثل لكافة عناصر الإنتاج للرحلات الجوية وبمستويات الجودة والنوعية المناسبة وبالتوقيت المناسب يحقق ارتفاع معدلات التسويق لأطنان الكيلومترية وخاصة عالميا وبعائدات اقتصادية جيدة طبقا للاستخدام الأمثل للإمكانات المتاحة في النقل المسافرين والبضائع لأنه في حالة زيادة حجم الانتاج أكثر من الناقلة التحميلة التصميمية لشركات الطيران يؤدي الى التضحية بالمستويات السابقة الذكر بالتالي يؤدي الى ارتفاع تكاليف التشغيل نسبيا على الرغم من عدم تأثير الإيرادات التشغيلية وبشكل خاص بمجال نقل المسافرين ويعزى ذلك الان نظام النقل الجوي يمتاز بما يعرف باحتكار القلة⁽¹⁸⁾ وبناء عليه فان التطور التكنولوجي المستمر في مجال النقل الجوي ودرجة التنافس المستمرة بين شركات الطيران كانت في مقدمة الاعتبارات الدافعة الى تقييم الأداء الاقتصادي لنظام النقل الجوي في الخطوط الجوية العراقية من خلال تحديد تكاليف وايرادات التشغيل لشركات الطيران على حد سواء وذلك من خلال احتساب متوسطات مؤشرات التقييم المعتمدة على جملة من المتغيرات متمثلة بالجدول (٣).

جدول (٣) اجور التشغيل لشركات الطيران العاملة في العراق لعام ٢٠٠٠

مجموع شركات الطيران العاملة	أطلس	الإيرانية	التركية	الأردنية	أجنحة الشام	الاتحاد	الناقل الوطني	وحدات القياس	شركات الطيران
									المؤشرات
484	15	17	34	67	62	132	157	حجم الأسطول	

22385	375	1301	240 0	348 9	1831	9842	31 47	شخص	عدد أفراد طاقم الطائرة
95403 7	1717 9	4332 6	106 910	148 755	6974 5	37597 1	19 2151	بالآلاف	الكيلومترات المقطوعة
39996 6	1322 8	1669 8	531 98	541 51	2128 3	96306	14 5102	رحلات	عدد الرحلات
13485 94	2785 7	6224 7	143 071	208 978	9662 6	50792 5	30 1890	ساعات	ساعات الطيران
54547 473	1225 604	2423 688	654 3087	707 0979	2747 508	16747 667	17 7889 40	مسافر	حجم المسافرين المنقولين
26322 03	6200	6814 9	215 269	255 248	2419 86	14428 92	40 2456	طن	حجم الأطنان المنقولة
16254 6452	1749 870	6957 641	173 58469	240 54312	9800 251	73903 428	28 7224 81	بالآلاف	المسافرون الكيلومترين
22640 4329	2308 565	9969 208	241 36627	323 37722	1643 1616	97587 609	43 6329 82	بالآلاف	المقاعد الكيلومترية المتوفرة
13056 3	غ-م	2358 2	291 01	129 50	131	56652	81 47	بالآلاف	حجم الأطنان البريدية

									المنقولة
26552 181	1789 94	8618 63	230 6269	320 2113	1923 802	13758 778	43 2036 2	با لآلف	اجمالي الأطنان الكلية المنقولة
46327 722	2822 4	1526 991	377 1457	754 3909	3177 928	21450 954	88 2825 9	با لآلف	الأطنان الكيلومترية المتوفرة

المصدر وزارة النقل ، سلطة الطيران المدني، العقود.

تكاليف وأجور التشغيل لشركات الطيران في العراق:

تشتمل تكاليف التشغيل على كافة النفقات والمصروفات التي تتحملها شركات الطيران نتيجة إنتاج كمية محددة من الخدمات النقلية التي تفصح عن تكلفة الوحدة المباعة أي الطن الكيلومتری المنقول وتكلفة الوحدة الإنتاجية أي الطن الكيلومتری المعروض (المتوفر) ويعتمد الدولار كمقياس كمي للتعبير عن احجامها عاما ان تكاليف التشغيل في نشاط النقل الجوي تتصف بالتعقيد ذلك نابع من عدم امكانية تخزين الوحدة المنتجة غير المباعة مما يفقدها قيمتها مع بداية رحلة الطائرة بالتالي ارتفاع تكاليف لأن صناعة النقل الجوي تتأثر بالاستهلاك أكثر من الانتاج بالإضافة الى حج الطلب على الخدمات النقلية التي تعد مسألة غير أكيدة على الرغم من أن امكانية الانتاج تكون ضمن معدات مترابطة على اختلاف التسعيرة التي تشجع على زيادة الرحلات الجوية كوسيلة تخاق المنافسة اللاسعريّة⁽¹⁹⁾ ولعل من المفيد الاشارة الى أن تكاليف التشغيل بالنقل الجوي تعد منخفضه نسبيا اذا ما قورنت بما يوفره هذا النمط النقلی من امكانية وصول عالية نابعة من سرعة الطائرات النفاذة وسعتها ومدياتها كما أوضحنا ذلك مسبقا زد على ذلك انه يمتاز بقابلية غير مستخدمة او فائضه والتي تعد محددًا حاسمًا للخاصية الشاملة التي تقاس بعدد التردد للخدمة واحتمال الحصول على مقعد في الرحلة الجوية المفضلة ويمكن الحصول على الأولى بكلفة محددة على الرغم من أن نوعية الخدمة وتكلفة الرحلة الجوية تؤثر علي الكفاءة الاقتصادية

للشركات الطيران⁽²⁰⁾ وهناك عدة تصانيف لتحديد مقدار تكاليف التشغيل التي تتحملها شركات الطيران اذ يصنفها البعض تكاليف ثابتة ومتغيرة والبعض الاخر مشاعة ونوعية واي كان منها فان الأولى تكون أكثر ارتفاعا نسبيا من الثانية وهذا يعطي فرصة للشركات أن تحقق وفورات في حجم تكلفة وحدات النقل المنتجة سواء كان لنقل المسافرين او الشحن او كليهما وهناك تصانيف أخرى معتمدة من قبل منظمة الطيران المدني الدولية تشمل على انواع عديدة من التكاليف مبتدئا من تكاليف عمليات الطيران والصيانة والإصلاحية والاندثار أو الاستهلاك وتكاليف الخدمات الأرضية ونفقات خدمة المسافرين وتكاليف بيع التذاكر والدعاية فضلا عن تكاليف الادارية⁽²¹⁾ ويتضح مما سبق أن تكاليف التشغيل في نظام النقل الجوي لا يختلف عن تكاليف العديد من انظمة الأنشطة الاقتصادية ولكن لها ميزة كونها عنصرا محددًا لأسعار تكلفة الرحلة الواحدة عند مستوى يؤمن تغطية التكاليف وتحقيق عائديه مناسبة وللكشف عن مدى الكفاءة الاقتصادية لشركات الطيران العاملة في العراق تم احتساب متوسطات تكاليف التشغيل لهذه الشركات ضمن عدة مؤشرات كمية لتحديد طبيعة العلاقة بين متوسطات تكاليف التشغيل وأجور النقل وحجم الحركة ومعدلات الاستغلال للوحدات الكيلومترية المعروضة للشركات بمعنى أدق أن ارتفاع قيمة مؤشرات قياس تكاليف التشغيل يقابله ارتفاع تكلفة الرحلات وبالتالي انخفاض حجم الحركة للمسافرين والبضائع وتراجع معدلات استغلال وحدات الكيلومترية المعروضة والعكس بالعكس⁽²¹⁾ ويتضح من الجدول (٤) ما يلي:

- ان متوسط طول مرحلة الطيران لكافة شركات الطيران العاملة في العراق شكل نحو ٢٣٨٥ كم\رحلة، وتتباين الشركات طبقا لتباين الشركات من حيث الكيلومترات المقطوعة وعدد الرحلات اذا تربعه الاماراتية مركز الصدارة بارتفاع قيمة المؤشر البالغ نحو ٣٩٠٤ كم\رحلة، وتلتها شركة طيران الاتحاد نحو ٣٢٧٧ كم\رحلة، عام ٢٠٠٨ علما ان الاماراتية شهدة تطور قيمة متوسط مرحلة الطيران عما كانت عليه نحو ٣٥٤١ كم\رحلة، عام ٢٠٠٤ اما بالنسبة لخطوط الجوية العاملة في كل من قطر والسورية كان متوسط طول مرحلة الطيران لهذه الشركات نحو ٢٧٤٧ كم\مرحلة، ٢٥٩٩ كم\رحلة على ترتيب عام ٢٠٠٨، بالمقارنة مع باقي شركات الطيران العاملة في العراق التي شهدة انخفاض قيمة هذا المؤشر بنحو ٢٠١٠ كم\رحلة لطيران الخليج، نحو ١٣٢٤ كم\رحلة لخطوط الجوية السعودية نحو ١٢٩٩ كم\رحلة لطيران العماني عام ٢٠٠٨ شكل (٣-٢-١) علما ان طيران الخليج والطيران العماني شهد ارتفاع قيمة المؤشر عن عام ٢٠٠٤ البالغ نحو ١٩٨١ كم\رحلة نحو ١٢١٧ كم\رحلة على الترتيب، بينما شهدة الخطوط الجوية السعودية تراجع قيمة المؤشر الذي كان يبلغ زهاء ١٣٥٤ كم\رحلة عام ٢٠٠٧ .

٢- ويحدد مؤشر متوسط سرعة الطائرة مستوى كفاءة أساطيل شركات الطيران العاملة

جدول (٤) تكاليف واجور التشغيل لشركات الطيران العاملة في العراق لعام ٢٠١٤ .

شركات الطيران مؤشرات القياس	الناقل الوطني	الاماراتية	الاتحاد	القطرية	السعودية	السورية	العمانية	اجمالي شركات الطيران
١- متوسط طول مرحلة الطيران كم\رحلة	1324	390 4	3 277	274 7	2010	2595	1299	2385
٢- متوسط سرعة الطائرة كم\ساعة	637	740	7 22	712	747	696	617	707
٣- متوسط عدد المقاعد بالطائرة مقعد\كم	227.1	259 .7	2 35.6	217 .4	225.8	230.1	134. 4	237.3
٤- متوسط الحمولة الصافية المعروضة طن\كم	45.9	57. 1	4 5.6	50. 7	35.3	35.2	1.6	48.6
٥- متوسط انتاجية الطائرة في الساعة طن\ساعة	2924 3.3	422 36.5	3 288 9	360 99.1	2636 0.7	24531. 2	1013 .2	34352.6
٦- متوسط انتاجية الطائرة في الرحلة طن\رحلة	6084 1.7	222 737.5	1 492 17.7	139 212.5	7089 4.7	91447. 5	2133 .7	115829.2
٧- متوسط ساعات الطيران لكل طائرة ساعة\طائرة	1999	502 9	1 486. 6	301 3.2	4208	3662	2532 .5	3017
٨- متوسط كيلومترات الطيران لكل طائرة\كم\طائرة بالآلف	1272. 5	372 2.5	1 073	218 7.6	3144. 4	2548.6	1561 .7	2134.3
٩- متوسط الطاقة التحميلية لكل طائرة	5846 5.3	212 385.7	4 889	110 939.8	1109 25.2	89823	2565 .8	103641.4

					1.2			طن\ طائرة بالكلف
0.017	0.01 3	0.020	0.017	0.0 15	0 .019	0.0 19	0.011	١٠- متوسط ساعات الطيران لكل فرد من طاقم الطائرة شخص\ ساعة
0.024	0.02 0	0.028	0.023	0.0 24	0 .026	0.0 26	0.017	١١- متوسط كيلومترات الطيران لكل فرد من طاقم الطائرة شخص\ كم

المصدر: وزارة النقل ، سلطة الطيران المدني، المطارات، بيانات غير منشورة.

بالعراق، التي قامت بتطوير أساطيلها وذلك من خلال اقتناء أو استئجار أفضل الطائرات النفاذة السريعة التي يمكنها انجاز رحلاتها بنصف المدة التي تستغرقه الطائرات القديمة وكما اوضحنا مسبقا وبالتالي ادى الى ارتفاع كفاءة تشغيل اساطيلها نحو ٧٠٧ كم\ ساعة عام ٢٠٠٨، وبالنظر الى تباين عدد ساعات الطيران جراء تباين التركيب النوعي والكمي لأساطيلها فقد حظيت البرحين من خلال أسطول شركة طيران الخليج على نحو ٧٤٧ كم\ ساعة، في حين ان متوسط سرعة طائراتها بلغت نحو ٦٦٠ كم\ ساعة عام ٢٠٠٤، وكذلك الامارات عبر شركة الطيران الاماراتية والاتحاد نحو ٧٤٠ كم\ ساعة ، نحو ٧٢٢ كم\ ساعة عام ٢٠٠٨ على التوالي .علما انها كانت نحو ٧٣٢ كم\ ساعة للإماراتية عام ٢٠٠٧.

بالإضافة الى ان الخطوط الجوية السورية والسعودية كأقدم شركات الطيران بالعراق مضاف اليهما الطيران العماني كانت متوسط سرعات الطائرات هذه الشركات ما بين ٦١٧-٦٩٦ كم\ ساعة لسنة ٢٠٠٨، علما ان أداء أساطيل هذه الشركات لم يشهد تغيرا كبيرا عليه بنحو ٦٩٦ كم\ ساعة للخطوط الجوية السورية نحو ٦٣٧ كم\ ساعة لخطوط الجوية السعودية في حين حافظت العمانية على ذات النسبة ٦١٧ كم\ ساعة عام ٢٠٠٤.

٣- وتكشف مؤشرات القدرة التشغيلية لشركات الطيران عن مدى الامكانيات المتاحة في نقل المسافرين والبضائع ويعبر عنها بمتوسط عدد المقاعد الحمولة الصافية للطائرات بالاعتماد على مؤشر عدد المقاعد والأطنان الكيلومترية المعروضة (المتوفرة) في كل طائرة عند الاقلاع أو الهبوط مضروبة في مسافة الطيران التي تؤشر على كلفة القدرة الانتاجية للطائرات التي تتباين من حيث المدى التصميمي لمسافة الطيران التي تستطيع الطائرة قطعها بالإضافة الى وزن الحمولة التصميمية التي تكون قادرة على حمل المسافرين والبضائع وعليه تعد مسافة الطيران من تكاليف التشغيل الثابتة ذلك لارتباطها بعلاقات تغذية عكسية بالطائرات.⁽²⁴⁾

وعليه فان متوسط القدرة التشغيلية لكافة شركات طيران العاملة في العراق بلغت نحو ٢٣٧,٣ مقعد\كم كمتوسط للمقاعد ، نحو ٤٨,٦ طن\كم متوسط الحمولة الصافية عام ٢٠٠٨، إذ حظيت الامارات بأعلى قدرة تشغيلية وبشكل خاص لشركة الطيران الاماراتية نحو ٢٥٩,٧ مقعد\كم ، ٥٧,١ طن\كم وهذا يعزى الى أن غالبية طائرات أسطول الشركة أي نحو ٩٨,٥% هي طائرات بعيدة المدى وسعة تصحيحية عالية جراء تطور اسطول الشركة مما ادى الى تطور القدرة التشغيلية للشركة التي بلغت نحو ٢٥٥ مقعد\كم ، ٥٦,٦ طن\كم عام ٢٠٠٧ هذا وقد حظيت الامارات من خلال طيران الاتحاد بمرتبة الصدارة ايضا للقدرة التشغيلية للشركة التي شكلت نحو ٢٣٥,٦ مقعد\كم ، ٤٥,٦ طن\كم كمتوسطات لعدد المقاعد والحمولة الصافية لأسطول الشركة عام ٢٠٠٨. أما السورية فقد بلغت القدرة التشغيلية لخطوطها الجوية لنقل المسافرين بنحو ٢٣٠,١ مقعد\طن ولنقل البضائع بنحو ٣٥,٢ طن\كم وكذلك حال الخطوط الجوية السعودية وطيران الخليج طبقا لقدرتها التشغيلية التي بلغت نحو ٢٢٧,١ مقعد\طن ، ٢٢٥,٨ مقعد\طن لنقل المسافرين فضلا عن نحو ٤٥,٩ طن\كم ، ٣٥,٣ طن\كم لنقل البضائع على الترتيب عام ٢٠٠٨. وهذه الشركات لم تشهد أي تغيير يذكر عن ما كانت عليه عام ٢٠٠٤ ما عدا طيران الخليج الذي شهدت انخفاض قدرتها التشغيلية لمتوسط عدد المقاعد البالغة بنحو ٢٣٠,٥ مقعد\كم ، ومتوسط الحمولة الصافية نحو ٣٤,٧ طن\كم ويعزى ذلك الى تقليص حجم الأسطول من ٣٥ طائرة الى ٣٤ طائرة وبالتالي انخفاض عدد المقاعد الكيومتريه والاطنان المتوفرة التي كانت بنحو ٢٥ مليار مقعد نحو ٣,٧ مليار طن عام ٢٠٠٤ مقارنة مع واقع الحال للشركة في عام ٢٠٠٨ جدول (٣) علما ان اقل قدرة تشغيلية لشركة الطيران العماني نحو ١٣٤,٤ مقعد\طن لنقل المسافرين فضلا عن انخفاض قدراتها التشغيلية لنقل البضائع نحو ١,٦ طن\كم عام ٢٠٠٨ .

٤-وبناء على التنافس القائم بين شركات صناعة الطائرات منذ بداية تاريخ الطيران وحتى الوقت الحاضر بالإضافة الى تزايد الطلب على النقل الجوي ساهمت هذه العوامل وغيرها في زيادة الطاقة الانتاجية للطائرات والتي يفصح عنها بعدد الأطنان الكيومتريه المعروضة منسوبة الى عدد ساعات ورحلات الطيران كمؤشر مهم في احتساب تكاليف التشغيل وبالتالي تقييم الكفاءة الانتاجية الشركات الطيران لذا بلغت القدرة الانتاجية لشركات الطيران العاملة بمنطقة الدراسة نحو ٣٤٣٥٢,٦ طن\ساعة ، ١١٥٨٢٩,٢ طن\رحلة وتبعاً لتباين الشركات من حيث الأطنان الكيومتريه المعروضة شهدت تباينا في قدراتها الانتاجية مما أسفر على أن تحظى الامارات بمركز الصدارة نحو ٤٢٢٣٢,٥ طن\ساعة ، ٢٢٢٧٣٧,٥ طن\رحلة لعام ٢٠٠٨ محققة بذلك تطورا في قدراتها الانتاجية عما كانت عليه نحو ٤١٤٤٤,٨ طن\ساعة ، ٢٠٠٥٦٨,٢ طن\رحلة عام ٢٠٠٤ وذلك لتطور حجم أسطولها من ٧٣ طائرة عام ٢٠٠٤ الى نحو ١٠١ طائرة عام ٢٠٠٨ ناهيك عن القدرة الانتاجية لأسطول شركة الاتحاد التي تشكل نحو ٣٢٨٨٩ طن\ساعة ، ١٤٩٣١٧,٧ طن\رحلة وتأتي قطر بالمرتبة الثانية من حيث متوسط انتاجية طائرات شركة خطوطها الجوية المقدره نحو ٣٦٠٩٩,١ طن\ساعة ، ١٣٩٣١٢,٥٠ طن\ساعة.

عندما لم تحظ السعودية صاحبة أكبر منظومة نقل جوي الا بنحو ٢٩٢٤٣,٣ طن\ساعة ، ونحو ٦٠٨٤١,٧ طن\رحلة عام ٢٠٠٨ ومن المفيد الاشارة الى ان الخطوط الجوية السعودية بلغت قدراتها الانتاجية نحو ٢٩١٦٢,٥ طن\ساعة مقابل انخفاض قدراتها الانتاجية ضمن

الرحلات نحو ٦١٩٩٦,٦ طن\رحلة عام ٢٠٠٧ وحظيت البحرين والسورية على قدرات انتاجية متوسطة لأساطيل شركات الطيران العاملة بها اذ بلغت نحو ٢٦٣٦٠,٧ طن\ساعة لطيران الخليج ، ٢٤٥٣١,٢ طن\ساعة للخطوط الجوية السورية أما على مستوى الرحلات وبلغت نحو ٧٠٨٩٤,٧ طن\رحلة ، ٩١٤٤٧,٥ طن\رحلة على الترتيب عام ٢٠٠٨ الا أنها شهدت تطورا في قدراتها مما كانت عليه عام ٢٠٠٧ لطيران الخليج نحو ٢٢٨٦٨,٥ طن\ساعة ٦٨٦٤١,٣ طن\رحلة ، والخطوط الجوية السورية نحو ٢٣٥٢٣,٦ طن\ساعة ٧٧٠٢٨,٩ طن\ساعة زد على أن عمان حصلت على أدنى مرتبة للقدرة الانتاجية لأسطول الطيران العماني البالغة نحو ١٠١٣,٢ طن\ساعة ، ٢١٣٣,٧ طن\ساعة رحلة عام ٢٠٠٨ .

٥- أن متوسط نصيب كل طائرة من ساعات الطيران ، الكيلومترات المقطوعة فضلا عن الأطنان الكيلومترية المعروضة يحدد مقدار تكاليف التشغيل لشركات الطيران التي تعتمد على الطائرات في التسيير الفعال للرحلات الجوية سواء كانت طائرات تعمل فعلا أو قد لا تعمل في التسيير الفعال أي أنها قد تعمل في الخدمات الأخرى أو قد تكون طائرات احتياطية أو تتواجد في ورش الصيانة^(٢).

وبهذا يشكل نصيب طائرات شركات الطيران العاملة في العراق نحو ٣٠١٧ ساعة\طائرة ، نحو ٢١٣٤,٣ كم بالآلف\طائرة ، نحو ١٠٣٦٤١,٤ طن بالآلف\طائرة وطبقا لتباين شركات الطيران من حيث احجام أساطيلها جدول (٣) بالتالي تباينت تكاليف تشغيل هذه الأساطيل في التسيير الفعال فالإماراتية بالمرتبة الاولى من حيث نصيب كل طائرة من ساعات الطيران زهاء ٥٠٢٩ ساعة\طائرة ، والكيلومترات المقطوعة زهاء ٣٧٢٢,٥ كم بالآلف\طائرة ومن الاطنان الكيلومترية المعروضة ٢١٢٣٨٥,٧ طن بالآلف\طائرة عام ٢٠٠٨ فضلا عن تطور نصيب الطائرة مما كانت عليه نحو ٤٨٢٠ ساعة\طائرة ٣٥٢٧,١ كم بالآلف\طائرة ، ١٩٩٧٦٨,٧ طن بالآلف\طائرة عام ٢٠٠٤ وجاءت البحرين بالمرتبة الثانية طبقا لنصيب أسطول شركة طيران الخليج من ساعات الطيران للأسطول نحو ٤٢٠٨ ساعة\طائرة والكيلومترات المقطوعة نحو ٣١٤٤,٤ كم بالآلف\طائرة ، الأطنان الكيلومترية المعروضة نحو ١١٠٩٢٥,٢ طن بالآلف\طائرة عام ٢٠٠٨ وشهدت الكويت وقطر ارتفاع تكاليف تشغيل أساطيلها العاملة بها مقارنة مع شركات الطيران العاملة بالسعودية وعمان التي جاءت بالمراتب الاخيرة حيث أن أسطول الخطوط الجوية السعودية بلغ متوسط ساعات الطيران لكل طائرة نحو ١٩٩٩ ساعة\طائرة ، والطيران العماني نحو ٢٥٣٢,٥ ساعة\طائرة بينما متوسط الكيلومترات المقطوعة لكل طائرة في الأسطول السعودية بلغت نحو ١٢٧٢,٥ كم بالآلف\طائرة ، والطيران العماني نحو ١٥٦١,٧ كم بالآلف\طائرة ، ومتوسط الأطنان الكيلومترية المعروضة للطائرات شكلت نحو ٥٨٤٦٥,٣ طن بالآلف\كم ، نحو ٢٥٦٥,٨ طن بالآلف\طائرة على الترتيب ، وأقل شركات الطيران في العراق شركة الاتحاد اذ حظيت طائراتها نحو ١٤٨٦,٦ ساعة\طائرة ومتوسط الكيلومترات المقطوعة نحو ١٠٧٣ كم بالآلف\طائرة ومتوسط الأطنان الكيلومترية المعروضة نحو ٤٨٨٩١,٢ طن بالآلف\طائرة عام ٢٠٠٨ .

٦- ومن صور تكاليف التشغيل تكاليف أجور طاقم الطائرة التي تشتمل على الأجور والمكافئات والمنح والمخصصات المالية الأخرى الخاصة بالمزايا العينية كالملابس والتأمين الصحي

والسكني... الخ للأفراد العاملين بحجرة القيادة من الطيارين والمساعدين وأفراد الضيافة وهذه التكاليف تحتسب على أساس معرفة متوسط ساعات الطيران والكيلومترات المقطوعة لكل فرد من الطاقم . وبناء عليه فان تكاليف طاقم طائرات شركات الطيران في دول مجلس التعاون الخليجي البالغ اعدادهم نحو ٢٢٣٨٥ شخص أي زهاء ٣٣,٨% من اجمالي الموارد البشرية العاملة بهذه الشركات . التي تصيب كل فرد منهم من ساعات الطيران شكلت زهاء ٠,١٧ شخص\ساعة ، ومن الكيلومترات المقطوعة زهاء ٠,٢٤ شخص\كم بالآلف جدول (٤) ونظرا لتباين هذا المورد البشري بين شركات الطيران نجد من الجدول (٣-٢-١) بأن الكويت جاءت بالمرتبة الأولى من حيث متوسط نصيب أفراد الطاقم من ساعات الطيران زهاء ٠,٢٠ شخص\ساعة ، ومتوسط نصيبهم من الكيلومترات المقطوعة زهاء ٠,٢٨ شخص\كم بالآلف ودولة الامارات بالمرتبة الثانية جراء ما يصب أفراد طاقمها العاملين بشركة الاماراتية والاتحاد من ساعات الطيران زهاء ٠,١٩ شخص\ساعة ، ٠,٢٦ شخص\كم بالآلف على لتوالي وتلتها كل من البحرين وقطر كان وقد جاءت السعودية والعمانية بالمراتب الأخيرة بين شركات الطيران العاملة بدول مجلس التعاون من حيث نصيب أفراد طاقم قمرة قيادة الطائرات البالغ عددهم نحو ٣١٦٧ شخص ، ١٢٢١ شخص من ساعات الطيران زهاء ٠,١١ شخص\ساعة ، ٠,١٢ شخص\ساعة بالرغم من أن نصيبهم من الكيلومترات المقطوعة زهاء ٠,١٧ شخص\كم بالآلف ، ٠,٢٠ شخص\كم بالآلف على التوالي عام ٢٠٠٨ .

● إيرادات أجور التشغيل لشركات الطيران العاملة في العراق:

تعد الإيرادات العنصر المهم في تقييم أداء أي نشاط اقتصادي إنتاجي او خدمي وبشكل خاص نشاط النقل الجوي ، لأن الأخير يتأثر بظروف تقديم الخدمة النقلية وتوقيتها فان مسألة تحديد التوقيت تعد غاية في الأهمية ذلك لأن التوقيت غير المناسب للطلب على الخدمات النقلية يصار الى فقدان إيرادات محققة لان المنتج النهائي في صناعة النقل الجوي يستهلك فور الانتاج سواء استعمل ام لم يستعمل وهذا ناجم عن اختلاف هذه الصناعة عن غيرها من الصناعات الأخرى ، مما يصاغ الى ربطها بشكل مباشر بنظام لتحليل الإيرادات من خلال جملة مؤشرات تعطي تصور دقيقا عن أداء شركات الطيران في مجال خدماتها المقدمة لنقل المسافرين والضائع علما ان الأخيرة تعد مؤشرات قياس إيراداتها التشغيلية أبسط من الأولى التي تحتاج لبيانات تفصيلية أكثر وتقسم المؤشرات الى ثلاثة أنواع مؤشرات التشغيل العامة وإيرادات التشغيل الخاصة والإيرادات الدورية ولغرض أن يكون لدينا نظام متكامل للتكاليف والإيرادات التشغيلية لتقييم درجة الكفاءة الاقتصادية لشركات الطيران العاملة بالعراق لذا اعتمدنا على مؤشرات الإيرادات التشغيلية العامة ذلك لتوفر البيانات على متغيراتها التابعة وأعداد المسافرين الكيلومترين وحجم الأطنان الكيلومترية المنقولة مقسمة على المتغيرات المستقلة الكيلومترات المقطوعة والقاعد والأطنان الكيلومترية المعروضة وعدد الرحلات الجوية حجم أسطول الشركات جدول (٤) ومن خلال احتساب مؤشرات الإيرادات العاملة لشركات الطيران العاملة بالعراق اتضح حقائق وكما يلي :

● أن متوسط المسافرين والأطنان الكيلومترية من الكيلومترات المقطوعة شكل لكافة شركات الطيران نحو ١٧٠,٤ مسافر\كم ، ٢٧,٨ طن\كم متوسطات عامة لإيرادات التشغيل

للشركات التي تتباين فحظيت الاماراتية بالمرتبة الأولى نحو ١٩٦,٦ مسافرا\كم ٣٦,٣ طن كم\كم ، فضلا عن أن الشركة شهدت ارتفاع إيراداتها عن ما كانت عليه عام ٢٠٠٤ نحو ١٨٩,٣ مسافر\كم ، ٣٦,٥ طن كم\كم ، وكل من البحرين والكويت وقطر فان متوسط إيرادات تشغيل شركات الطيران العاملة بهذه الدول بلغت نحو أكثر من ١٦٠ مسافر\كم في حين إيراداتها التشغيلية الخاص بالشحن الجوي شكلت أكثر من ٢١ طن كم\كم ماعدا الخطوط الجوية الكويتية التي شكلت زهاء ١٩,٩ طن كم\كم عام ٢٠٠٨، عاما أن طيران الخليج والخطوط الجوية الكويتية انخفضت إيراداتها التشغيلية بالنسبة للمسافرين والأطنان الكيلومترية من الكيلومترات المقطوعة عما مانت عليه عام ٢٠٠٤ زهاء ١٦٤,٥ مسافر\كم بالآلف ٢١,٨ طن كم\كم بالآلف لطيران الخليج ، وزهاء ١٦٣,٤ مسافر\كم ٣٥,٢ طن كم\كم للخطوط الجوية الكويتية وهذا أمر غير طبيعي ولكن يعزى الى تباين واقع أداء الشركات بين السنتين هذا وان الإيرادات التشغيلية للخطوط الجوية السعودية طبقا لمتوسط المسافرين الكيلومترات الى الكيلومترات المقطوعة شكلت زهاء ١٤٩,٥ مسافر\كم والأطنان الكيلومترية شكلت زهاء ٢٢,٥ طن كم\كم ٢٠٠٨ وهي إيرادات متوسطة كما هو الحال لشركة الاتحاد زهاء ١٤٠,٥ مسافر\كم بالآلف ، ٢٧,٦ طن كم\كم على التوالي علما وان نسبة تغير الإيرادات المحتسبة لم تكن كبيرة للخطوط الجوية السعودية عما كانت عليه عام ٢٠٠٤ التي شكلت زهاء ١٤٦,٢ مسافر\كم ، ٢١,٨ طن كم\كم علما أن أقل متوسط الإيرادات لشركات الطيران في دول منطقة الدراسة تمثلت بالطيران العماني نحو ١٠١,٩ مسافر\كم ١٠,٤ طن كم\كم عام ٢٠٠٨.

جدول (٥) إيرادات وأجور التشغيل الرئيسية لشركات الطيران

مجموع شركات الطيران	العمانية	السورية	الخليج	القطرية	السعودية	الإماراتية	الناقل الوطني	شركات الطيران
								مؤشرات القياس
								إيرادات التشغيل للمسافرين
170.4	101.9	160.6	162.4	161.7	140.5	196.6	149.5	١- متوسط المسافرين الكيلومترات الى الكيلو المقطوعة مسافر\كم

0.7 2	0.76	0.70	0.72	0.74	0.60	0.76	0.66	٢- متوسط المسافرين الكيلومترين الى المقاعد الكيلومترية المعروضة مسافر كم\مقعدكم
406 400.7	1322 85.3	4166 75.1	3262 99.3	4442 08.1	4604 73.2	7673 81.4	1979 46.8	٣ متوسط طول مرحلة الطيران للمسافرين الكيلومترين مسافر\كم\رحلة
363 638.6	1590 79.1	4092 73	5105 43.2	3537 40	1507 73.1	7317 17.1	1902 15	٤- متوسط المسافرين الكيلومترين لكل طائرة مسافر كم\طائر\بالآلف
								ايرادات التشغيل الشحن
27. 8	10.4	19.9	21.6	21.5	27.6	36.6	22.5	٥- متوسط الأطنان الكيلومترية الكلية المنقولة الى الكيلومترات المقطوعة طن\كم\كم
0.5 7	6.3	0.56	0.61	0.42	0.61	0.64	0.49	٦- متوسط الأطنان الكيلومترية الكلية المنقولة الى الأطنان الكيلومترية المعروضة طن\كم\طن\كم
663 86.1	1323 1.4	5161 4.7	4335 2.6	5913 3	9039 1.5	1428 65.2	2977 4.7	٧- متوسط طول مرحلة الطيران الأطنان الكيلومترية الكلية

								المنقولة طن\كم\رحلة
594	1627	5069	6783	4708	2959	1362	2861	٨- متوسط الأطنان الكيلومترية الكلية المنقولة لكل طائرة طن كم\طائر بالآلف
00.9	2.2	7.8	1.4	9.9	7	25.5	1.7	

المصدر ، سلطة الطيران ، بيانات غير منشورة، ٢٠١٤

٢- أن حجم الإيرادات التشغيلية العامة المقدرة من خلال متوسط المسافرين والأطنان الكيلومترية من الطاقة الفعلية المعروضة لشركات طيران التي تتمثل بالمقاعد والأطنان الكيلومترية المعروضة بلغت نحو ٠,٧٢ مسافر\كم\مقعد كم ، نحو ٠,٥٧ طن\كم\كم عام ٢٠١٤ وهي بهذا تحدد نسبة المستثمر من هذه الطاقات المتوفرة للشركات في نقل المسافرين والبضائع على حد سواء ويطلق عليها عامل الحمل وقد حظيت الإمارات بأعلى نسب استغلال لشركاتها الإماراتية والاتحاد نحو ٠,٧٦ مسافر\كم\مقعد كم ، ٠,٦٠ مسافر\كم\مقعد كم أما بالنسبة للشحن الجوي شكلت نحو ٠,٦٤ - ٠,٦١ طن\كم\طن كم ، وبهذا فالإماراتية حافظت على نسبة استغلال طاقاتها الفعلية من المقاعد والأطنان الكيلومترية عما كانت عليه عام ٢٠٠٧ ، وكذلك الحال بالنسبة للطيران العماني نحو ٠,٧٤ مسافر\كم\مقعد كم وقد توسطت الخطوط الجوية القطرية وطيران الخليج والخطوط الجوية السورية شركات الطيران العاملة من حيث عامل الحمل لنقل المسافرين والشحن الجوي ، عندما تحظى الخطوط الجوية العراقية بأدنى عامل حمل للمسافرين والبضائع بنحو ٠,٦٦ مسافر\كم\مقعد كم ، ٠,٤٩ طن\كم\طن كم عام ٢٠٠٨.

٣- وقد كشف متوسط طول مرحلة الطيران الذي تم احتسابه على أساس ما يصيب المسافرين والأطنان الكيلومترية من عدد الرحلات الجوية بدلا من متوسط تكاليف تذاكر السفر وذلك لعدم توفرها فضلا عن أنها لا تعطي صورة واضحة عن حجم الإيرادات التشغيلية للشركات وخاصة في مجال نقل المسافرين ، وذلك لأن كثيرا من المسافرين تنتهي رحلتهم الى الأماكن المقصودة قبل انتهاء المسافة الكاملة المخولة لهم ركوبها بقيمة التذكرة التي تم دفع ثمنها بالإضافة إلى أنه يجب معرفة الية تحديد قيمة تذكرة السفر لكل رحلة لكي لا تكون البيانات غير دقيقة.

ان كافة شركات الطيران استطاعت نقل نحو ٧,٠٠٠,٦٤٠ مسافر\كم\رحلة جوية ١,٦٣٨,٦٦٣ طن\كم\رحلة بمتوسط عام لمستوى إيرادات تشغيل الشركات العاملة بدول منطقة الدراسة عام ٢٠٠٨ وجاءت الإماراتية بالمرتبة الأولى لأنها تمكنت من نقل ما يقارب نحو ٤,٧٦٧,٣٨١ مسافر\كم\رحلة ، ٢,١٤٢,٨٦٥ طن\كم\رحلة أما الاتحاد نحو ٢,٤٧٣,٦٠٤ مسافر\كم\رحلة ، ٥,٣٩١,٩٠٣

طن كم\رحلة مما يدل على محدودية أداء الأخيرة في مجال نقل المسافرين والبضائع بالإمارات مقارنة بالطيران الإماراتية التي شهدت تتطور متوسط طول مرحلة الطيران عما كانت عليه عام ٢٠٠٤ نحو ٦٧٠٤٦٦,١ مسافر\كم\رحلة، نحو ١٢٩٠٧٤,٧ طن كم\رحلة ، أما السورية وقطر كان متوسط مرحلة الطيران على الصعيدين عبر خطوطها الجوية على النحو التالي ١,٤٤٤٢٠,٨ مسافر كم\رحلة ، ونحو ٥٩١٣٢ طن كم\رحلة للخطوط الجوية القطرية ، أما السورية بنحو ١,٤١٦٦٧٥ مسافر كم\رحلة ، نحو ٥١٦١٤,٧ طن كم\رحلة عام ٢٠٠٨ عندما حافظت البحرين من خلال طيران الخليج على متوسط طول مرحلة الطيران البالغ نحو ٣,٣٢٦٢٩٩ مسافر كم\رحلة نحو ٦,٤٣٣٥٢,٦ طن كم\رحلة ، وأقل متوسط طول مرحلة للمسافرين الأطنان الكيلومترية في السعودية وعمان لأن شركات طيرانهما استطاعت نقل نحو ٨,١٩٧٩٤٦,٨ مسافر كم\رحلة نحو ٨,٢٩٥٥٨ طن كم\رحلة للخطوط الجوية السعودية نحو ٣,١٣٢٢٨٥ مسافر كم\رحلة ، نحو ٤,١٣٢٣١ طن كم\رحلة للطيران العماني عام ٢٠٠٨.

٤- وطبقا لحجم أسطول شركات الطيران بالعراق اتضح بأن نصيب كل طائرة من المسافرين والأطنان الكيلومترية كمؤشر لإيراداتها التشغيلية العامة كان بنحو أكثر من ٦,٣٦٣ مليون مسافر كم\طائرة ، ونحو ٥٩ مليون طن كم\رحلة عام ٢٠٠٨ ، ونظرا لتباين الشركات من حيث أحجام أساطيلها نوعا وكما لذا فان نصيب كل طائرة من اسطول شركة الاماراتية من المسافرين الكيلومترين نحو أكثر من ٧٣١ مليون مسافرا كم\طائرة ، والأطنان الكيلو مترية بنحو أكثر من ١٣٦٠ مليون طن كم\طائرة عام ٢٠٠٨ ، عندما كان عام ٢٠٠٤ نحو أكثر من زهاء ٦٦٧ مليون مسافر كم\طائرة ، ١٢٨ مليون طن كم\طائرة وقد شهدت شركات أخرى ارتفاع نصب طائراتها من المسافرين الكيلومترين كطيران الخليج بنحو ٥١٠ مليون مسافر كم\طائرة ، الخطوط الجوية السورية بنحو ٤٠٩ مليون مسافر كم\طائرة ، فضلا عن نصب طائرات هاتين الشركتين من الأطنان الكيلومترية بنحو أكثر من ٨,٦٧ مليون طن كم\طائرة ، ٥٠,٦ مليون طن كم\طائرة على التوالي عام ٢٠٠٨ وبهذا فان الأخيرة حظيت بتغيير واضح في قدرات طائراتها في نقل المسافرين والأطنان الكيلومترية التي كانت عام ٢٠٠٤ بنحو ٣٩٢ مليون مسافر كم\طائرة ، ٤٩ مليون طن كم\طائرة، ومن الجدير بالذكر أن أقل القدرات النقلية لأساطيل شركات الطيران العاملة بدول منطقة الراسة تمثلت بالطيران العماني وشركة الاتحاد شكلت حصة كل طائرة من المسافرين الكيلومترين نحو أكثر من ١٥٩ مليون ، ١٥٠ مليون مسافر كم\ طائرة وحصة الطائرات من الأطنان الكيلومترية بنحو ١٦ مليون ٢٩ مليون طن كم\طائرة على الترتيب عام ٢٠٠٨.

● الخدمات الاخرى :

بالإضافة الى خدمات الإعاشة والسوق الحرة هناك خدمات اخرى تتبادل شركات الطيران في العالم بتقديمها الواحدة للأخرى ومنها الخدمات الأرضية والفنية المقدمة للطائرات وتشمل هذه الخدمات عاده مهمة تقديم السلالم لهبوط المسافرين والرافعات الشوكية لانزال المواد المشحونة وكذلك الطلبات الخاصة بنقل الحقائب وسيارات نقل مسافري الترانزيت وعمليات تنظيف الطائرات وخدمات استقبال وترحيل الطائرات وغيرها من الخدمات الأخرى، اما الخدمات

الفنية فتشمل عمليات تصليح وصيانة الطائرات وتزويدها بالوقود وبيع وأعاره الأدوات الاحتياطية وخدمات فنيه متعددة اخرى .

يتم احتساب الخدمات الأرضية والفنية المقدمة للطائرات الأجنبية بالاعتماد على العقود والاتفاقيات المعقودة بين المنشأة وشركات الطيران المستفيدة ولغرض ضمان حقوق المنشأة في استيفاء لقيام الخدمات المقدره من شركات الطيران المستفيدة لابد ان يكمن هناك سيطرة نوعيه وكميه على الخدمة المقدمة بالإضافة الى السيطرة الحسابية ، حيث يعتبر كلا النوعين من السيطرة مترابطين يكمل احدهما الاخر الا ان الملاحظ على سيطرة المنشأة النوعية والكميه والحسابية على هذا النوع من النشاط ما يلي :

● ان العاملين الذين يقدرون عدد الساعات للخدمات المقدره والذين يخبرون شعبة خدمات الطائرات بذلك هم بدرجة عامل وبالتالي فقدان السيطرة عليها للأسباب التالية:

▪ ان العمال الذين يقدمون الخدمات هم انفسهم يقدرون عدد الساعات ونوع الخدمة المقدمة.

▪ ان العامل الذي يقدم الخدمة لا يقوم بضبط عدد الساعات او الخدمة المقدمة بصوره دقيقه لتركه الأجهزة تعمل والعودة اليها بعد فتره وبالتالي قيامه بتقدير تلك الاوقات بشكل اعتباطي.

▪ عدم قيام بعض الذين يقدمون تلك الخدمات بالإخبار من بعض الخدمات المقدمة او تخفيض عدد الساعات اما لسهوههم او مقابل مواد تقدم لهم من قبل قائد الطائرة.

▪ قيام اكثر من عامل واحد بتقديم الخدمة مما يصعب على العامل الآخر معرفة تاريخ بدء تشغيل الأجهزة او تقديم خدمات من قبل العامل الاول من دون علم العامل الاخر بها فيتم اهمالها.

● ان أسعار الخدمات الأرضية المثبتة في الاتفاقيات غير مبنيه على أسس كلفة تلك الخدمة وإنما هناك أسعار تقديرية لتلك الخدمات يتم زيادتها بنسبه معينه بين فتره واخرى .

● من ضمن الخدمات المقدمة نقل لوتي الطائرات الأجنبية الهابطة في مطار بغداد الدولي من وأي الفنادق اثناء مبيتهم استنادا الى كتاب يرسل من قبل النقل والخدمات مع جدول ثابت لرحلات تلك الشركات الأجنبية ويتطلب احتساب ذلك من تاريخ معين وحتى إشعار آخرون النظر الى المتغيرات وبالتالي فقدان المنشأة لمبالغ كبيره واحتمال اعتراض الشركات على القوائم المرفوعة للأسباب التالية.

- احتمال عدم تسيير الرحلات من قبل شركات الطيران والغائها لأسباب عديدة.
- احتمال تسيير رحلات إضافية أكثر مما ورد في جدول الرحلات.
- احتمال تغيير الجدول الزمني من قبل تلك الشركات .
- ان الاحتساب يتم فقط بالنسبة للطائرات الجدولية المثبتة في جدول الرحلات اما الطائرات العارضة فلا يتم رفع قوائم عليها لعدم علم شعبة الإيرادات بها .
- عدم وجود سجل سيطرة بالقوائم التي تعد في محطة بغداد والخاصة بالخدمات المقدمة للطائرات الهابطة كما ان شعبه الإيرادات ترفع قوائم مطالبه بما يردها من قوائم مما يفقد السيطرة عليها في كون ان جميع الخدمات المقدمة قد تم رفع قوائم بها او لم يتم ذلك .
- عدم وجود تعليمات لدى محطة بغداد بخصوص شركات الطيران التي تتعامل بالنقد وتلك التي تتعامل بالدين (جاري او مقاصة) وحسب ما يجري العمل به في سجلات المنشأة حيث لوحظ ان قسم القوائم ترد نقدا والقسم الآخر على الحساب ولورجعنا إلى الجدول رقم (١٠) الذي يبين إيرادات المنشأة من الخدمات الأرضية والفنية المقدمة للطائرات الأجنبية للسنوات من ١٩٧٤ ولغاية ١٩٧٩ نلاحظ إن الإيرادات في تزايد مستمر ، وسبب ذلك هو زيادة عدد الطائرات الأجنبية الهابطة في مطار بغداد الدولي والتي تم تقديم الخدمات لها من قبل المنشأة وكان من الممكن ان تكون إيرادات المنشأة من الخدمات الأرضية والفنية أكثر مما أظهره نتائج الجدول السابق فيما لو كانت المنشأة من تلافي نقاط الضعف المذكورة أعلاه .

المقترحات:

- تقليل الوقت الضائع قدر الإمكان سواء كان قبل الرحلة او بعدها حتى لا يتذمر من ذلك المسافرون ويجعلهم يتجهون الى طائرات أخرى غير العراقية.
- تطوير الخدمات المقدمة على الطائرات وعلى الأخص بالنسبة للرحلات الداخلية اذ ان ذلك سيشجع المسافرين من استخدام الطائرات عند تنقلهم بدلا من استخدام وسائل النقل الأخرى وخاصة بعد ان قامت المنشأة العامة لنقل المسافرين بتسيير رحلات منتظمة بواسطة باصات سياحية مكيفه وأوقات منتظمة وبأسعار مناسبة.

- تلافي التأخير في رفع قوائم المطالبة على الشركات الأجنبية ورفعها ضمن المدة المحددة من قبل الاياتا والبالغة ست أشهر لكي لا يسقط حق المنشأة بذلك وبالتالي خسارتها إلى أموال كثيره.
- قيام كل من شعبه الخدمات الأرضية وشعبة خدمات الطائرات في المحطة بتثبيت عدد الساعات إمام كل نوع من أنواع الخدمات.
- توحيد إجراءات التعامل مع شركات الطيران بخصوص تسديد قوائم الخدمات المقدمة لطائرتهم إما ان تسجل على الحساب الجاري او ان تسجل على دار المقاصة او تسدد قيامها نقدا ماعدا الطائرات العارضة الذي يجب استلام الخدمات المقدمة لها نقدا.
- يجب على شركات الطيران مراعاة استخدام مواد سهلة التدوير وبذلك ستساهم في تقليل من كمية النفايات الناجمة عن عمليات التشغيلية لشركات الطيران .
- العمل على توفير الهيدروجين كوقود في محطات مطار البصرة الدولي لتزود الطائرات الحديثة بالوقود ، وهذا مكلف جداً ويحتاج إلى رصد ميزانيات إضافية لمطار البصرة الدولي لتتلاءم مع طبيعة الوقود الجديد في الطائرات الحديثة .
- تقليل عدد النداءات داخل صالات الانتظار تساهم في توفير بيئة آمنة للمسافرين وتحسب نقطة ايجابية لإدارة المطارات ، فنلاحظ ان بعض المطارات قد عملت على تقليل هذا النداءات واقتصارها على الحالات الطارئة فقط قد يعود بالنفع على المطار وراحة المسافرين .

قائمة المراجع

دوغلاس، ج. و.، & ميلر، ج. س. الثالث. (١٩٧٤). التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الداخلي: النظرية والسياسة. واشنطن: مؤسسة بروكنجز.

شركة الخطوط الجوية العراقية. (بدون تاريخ). نظام الحجز الإلكتروني. تم الاسترجاع من <http://www.iraqairways.com>

وزارة التخطيط العراقية. (بدون تاريخ). التطور النوعي والمالي لقطاع النقل في العراق (ص. ١٣٣).

وزارة النقل، سلطة الطيران المدني العراقية. (١٩٦١). مجموعة القوانين والأنظمة (ص. ٦٠-٦٢). بيانات غير منشورة.

وزارة النقل، سلطة الطيران المدني العراقية. (١٩٦٢). مجموعة القوانين والأنظمة (ص. ٢٠-٢٥).

وزارة النقل، سلطة الطيران المدني العراقية. (٢٠١٢). سجلات الاتفاقيات الدولية. بيانات غير منشورة.

وزارة النقل، سلطة الطيران المدني العراقية. (٢٠١٤). السلامة الجوية: بيانات وحقائق. بيانات غير منشورة.

وزارة النقل، المنشأة العامة للخطوط الجوية العراقية، مديرية تجميع وتنسيق الخطة. (١٩٧٧). الدليل الإحصائي.

وزارة النقل، شركة الخطوط الجوية العراقية، قسم التخطيط والمتابعة. (٢٠١٢). بيانات غير منشورة.

الجريدة الرسمية العراقية. (١٩٧٠، ٢٦ سبتمبر). العدد ١٩٢٣، ص. ٤.

الجريدة الرسمية العراقية. (١٩٧٦، ٢ فبراير). العدد ٢٥١٢، ص. ٢-٣.

القرشي، أ. ص. ت. (١٩٨٩). العوامل المؤثرة على النقل الجوي (ص. ٨٤، ٩٠). بغداد: دار المعرفة.

السامرائي، أ. ح. (١٩٧٨). إمكانية تطوير النقل الجوي في العراق. مجلة الجمعية الجغرافية، ١٠، ١٥١.

السامرائي، أ. ح. (١٩٨٢). العراق: دراسة إقليمية (الجزء ٢، ص. ٢٦٤-٢٦٥). الموصل: دار الكتب للطباعة والنشر.

البياسري، و. ف. (٢٠١٢). استراتيجية التنمية الحضرية في النجف الأشرف كعاصمة للثقافة الإسلامية لعام ٢٠١٢. في المؤتمر العلمي الوطني الأول: إسهام الجامعات ومجالس المحافظات في التخطيط والتنمية الإقليمية (ص. ٤٣). جامعة ذي قار، كلية الآداب.

عشماوي، س. د. (٢٠٠١). السلامة الجوية للنقل الوطني. مجلة كلية الآداب، ١٢، ص. ١٨، ٢٩، ٢١٣، ٢٤٦.

طارق، أ. ح. س. (١٩٨٦). الطيران المدني العراقي والدولي (ص. ٢٠). بغداد: الدار العربية.

قاسم، س. ه. (١٩٨٣). تحليل جغرافي للنقل الجوي. مجلة كلية التربية، ١(٢)، ٣٩.