

## الاهمية الاقتصادية ومردوداتها لعملية ربط المطارات العراقية

### بمطارات دول الجوار

الأستاذ الدكتور سعدون شلال ظاهر

يسرى عبد الأمير مسلم

جامعة الكوفة- كلية التربية للبنات

المستخلص

يعد الربط بين المطارات العراقية ومطارات دول الجوار عاملاً مهماً لتطوير الحركة الملاحية الجوية ودعم الاقتصاد الوطني .

يقوم قطاع النقل الجوي العراقية بدور مهم وحيوي في تأمين وسلامة حركة الطائرات ، وذلك من خلال قيامه بعدد من المهام التي تعد عنصراً أساسياً في نجاح صناعة النقل الجوي ، كما يقدم القطاع خدمات الحركة الجوية لجميع الطائرات العابرة للأجواء العراقية والمستخدمات لمطاراتها من خلال توفير أنظمة مدعومة بأجهزة ملاحية متطورة ، وكوادر بشرية مؤهلة لضمان عملها على مدار الساعة ، كما يعمل القطاع على تقديم الخدمات الكاملة كدليل للطيران المدني في العراق والنشرات الملاحية وخدمات البحث والانقاذ وخدمات الاتصالات الملاحية ، فضلاً عن القيام بالتنسيق مع الجهات الداخلية المستخدمة للمجال الجوي (الجهات العسكرية ) ، ومراكز تقديم خدمات الملاحة الجوية للدول المجاورة وخدمات الارصاد الجوية ، ويعمل على تجهيز وتشغيل وصيانة أنظمة واجهزة الملاحة الجوية واعتمدت المنشأة العامة للطيران المدني اهداف استراتيجية لتطوير هذا القطاع المهم ومن اهمها الاستمرار في تحديث وتطوير البنية التحتية للملاحة الجوية ، لتلبية الاحتياجات المتزايدة في حركة النقل الجوي والنمو المتسارع لحركة الطيران في العراق مع التركيز على عنصر السلامة ، وتحقيق أعلى المعايير في انسيابية الحركة الجوية بما يتوافق مع معايير ومتطلبات المنظمة الدولية للطيران المدني (الايكاو) . وتعد الملاحة الجوية في وقتنا الحاضر من اهم المرتكزات الأساسية في الاقتصاد القومي لاي دولة في العالم، فهي رافد لا ينضب من الموارد المالية كما انها باتت قطاعاً اقتصادياً مهماً في خدمة التجارة الدولية والسياحة ، والا يختلف قطاع الملاحة الجوية في العراق في ذلك ، فقد اصبح يدر أموال طائلة لميزانية الدولة، كما ان رافد مهم في عملية التقدم الاقتصادي والحضاري للبلد. ومن اجل اعطاء صورة واضحة ومتكاملة عن أهمية الربط الجوي بين مطارات العراق ومطارات دول الجوار ، فقد تم تقسيمها الى خمسة مباحث ، وفي ختام الدراسة تم وضع الاستنتاجات والمقترحات، فضلاً عن قائمة المصادر والمستخلص باللغة الإنكليزية .

### Abstract

The link between Iraqi airports and the airports of neighboring countries is an important factor for the development of air traffic and support the national economy .

The Iraqi air transport sector plays an important and vital role in securing and safety of aircraft movement, by carrying out a number of tasks that are an essential element in the success of the air transport industry, and the sector also

provides air traffic services to all aircraft crossing Iraqi airspace and used for its airports by providing systems supported by advanced navigational devices, and qualified human cadres to ensure their work around the clock, as the cat works The sector also works to provide complementary services as a guide to civil aviation in Iraq, navigational bulletins, search and rescue services and navigational communication services, as well as coordinating with the internal authorities using the airspace (military authorities), centers providing air navigation services to neighboring countries and meteorological services, and works on equipping, operating and maintaining air navigation systems and devices.

To meet the growing needs in air traffic and the rapid growth of air traffic in Iraq with a focus on the element of safety, and to achieve the highest standards in the flow of air traffic in accordance with the standards and requirements of the International Civil Aviation Organization (ICAO).

Air navigation at the present time is one of the most important basic pillars in the national economy of any country in the world, it is an inexhaustible tributary of financial resources as it has become an important economic sector in the service of international trade and tourism, and the air navigation sector in Iraq does not differ in that, it has become a huge source of funds for the state budget, and an important tributary in the process of economic and cultural progress of the country. In order to give a clear and integrated picture of the importance of air connectivity between the airports of Iraq and the airports of neighboring countries, It has been divided into five chapters The first chapter dealt with the general framework of the study, and the second chapter dealt with the historical development of air navigation and airports in Iraq, and the third chapter specialized the elements of the process of linking Iraqi airports and airports of neighboring countries, what the fourth chapter is the economic importance and its returns for the process of linking Iraqi airports with the airports of countries, and the fifth chapter dealt with future scenarios for the development of Iraqi airports and linking them to the airports of neighboring countries, and at the conclusion of the study the conclusions and proposals were developed, As well as a list of sources and abstract in English.

#### المقدمة

تعد الملاحة الجوية في وقتنا الحاضر من أهم المرتكزات الأساسية في الاقتصاد القومي لأي دولة من العالم ، فهي رافد لا ينضب من المردودات المالية التي تدر في خزينة الدولة والتي تسهم في زيادة معدل النمو

الاقتصادي ، كما انها باتت قطاعاً اقتصادياً فعالاً جداً في خدمة التجارة الدولية ، فالمطارات وحركة المسافرين ونقل البضائع تمثل حركة الوصل مع باقي دول العالم ، بل واصبح هذا القطاع سفيراً للدول في مختلف قارات العالم ومن جهة اخرى فهو مساعد على نشر الحضارة وكل ما هو جديد من المبتكرات العلمية من خلال الاختلاط الحضاري والتعرف على الثقافات المختلفة .

لقد اجبرت الملاحة الجوية دول العالم عموماً والمتقدمة بشكل خاص على تقديم استثمارات مالية كبيرة في هذا القطاع ، وذلك نتيجة للعوائد المالية الكبيرة الناجمة عنه ، فهو مورداً مهماً اذا ما توفر المناخ الاقتصادي والاجتماعي المناسب ، اذ تسعى الدول لتوسيع نطاق سوق النقل الجوي ، لزيادة حركة الصادرات والواردات ، وعمليات الربط بين المطارات العراقية ومطارات دول الجوار الاقليمي ( الاردن، سوريا، تركيا، ايران، الكويت، السعودية) ، مما يؤدي الى تهيئة الظروف الملائمة والمناسبة للاستثمار والانتاج والتجارة ، فضلا عن تأثيره الواسع في تنشيط السياحة والتي اصبحت مورداً هاماً في كثير من دول العالم والتي يتوقع الخبراء والمحللون الاقتصاديون ان تكون من اهم بنود التجارة في العالم خلال الفترات المقبلة ، لذلك فهو شريان حياة اقتصادي في عصرنا ، وحاجة الى التطور والتنمية ، وأحد أهم ركائز التجارة الدولية والأنشطة السياحية ، وحلقة وصل بين مختلف دول العالم في مختلف المجالات ، وقطاع الملاحة الجوية العراقي لا يختلف في ذلك ، بل على العكس ، فهو يدر الكثير من المال في ميزانية الدولة ، كما أنه رافد مهم في عجلة التقدم الاقتصادي للبلاد .

ويلعب النقل الجوي دوراً مهماً في مجتمع اليوم المعولم. هناك فهم متزايد بين الحكومات في جميع أنحاء العالم أن الاتصال الجوي هو أحد الأصول التي تعمل على تحسين القدرة التنافسية العالمية للمدن والمناطق والبلدان، ويقلل من تكاليف السفر للمستهلكين والشركات ويسهل التجارة العالمية والاتصالات. هناك أدلة متزايدة على أن نمو التواصل الجوية يحفز الإنتاجية والاستثمار الأجنبي المباشر والسياحة، وما إلى ذلك، في مناطق مختلفة من البلد. ولهذا السبب، تقوم العديد من الحكومات بصياغة سياسات عامة في صناعات النقل الجوي الخاصة بها للتأثير على نتائج الاتصال وتحسينها على المستوى الإقليمي، من أجل تحقيق حافزة اتصال تلبي احتياجات المجتمعات المحلية بشكل أفضل.

#### أولاً: مشكلة الدراسة

لقد انطلقت الدراسة من عدة تساؤلات يمكن ان نحددها بما يأتي:

**المشكلة الرئيسية:** ما هو أثر الربط بين المطارات العراقية ودول الجوار على الاقتصاد العراقي وتطور حركة الملاحة الجوية فيها؟

وتتفرع من هذه المشكلة عدد من المشاكل الثانوية منها:

١- هل تعد عملية الربط بين المطارات العراقية ومطارات دول الجوار ذات أثر اقتصادي على العراق؟

٣- هل بالإمكان حدوث تطور في قطاع النقل الجوي بسبب موقع العراق الجغرافي؟

#### ثانياً: فرضيات الدراسة.

تتمثل فرضية الدراسة بـ (يؤثر الربط بين المطارات العراقية ومطارات دول الجوار على الاقتصاد العراقي ويساهم في تطور الملاحة الجوية).

وتتفرع منها عدد من الفرضيات الثانوية منها:

١-تعد عملية الربط بين المطارات العراقية ومطارات دول الجوار ذات أثر اقتصادي مهم.

٢-لموقع العراقي الجغرافي دور كبير في تطوير قطاع النقل الجوي.

#### ثالثاً: منهجية الدراسة

اعتمدت الدراسة على عدة مناهج لتحقيق فرضية الدراسة منها ، المنهج التاريخي، والمنهج التحليلي .

#### رابعاً: أهداف الدراسة

تهدف الدراسة للكشف عن الواقع المترتب عن ربط المطارات العراقية بمطارات دول الجوار من خلال قياس الآثار التي يحققها هذا الربط من حيث الجانب الاقتصادي والجغرافي. والتعرف على اهم الجوانب الايجابية والسلبية المرافقة لهذا الربط لوضع الحلول والمعالجات المناسبة لها وذلك انطلاقاً من اهمية هذا القطاع الحيوي ونسبة مساهمته في الاقتصاد القومي.

#### خامساً: حدود الدراسة

- **الحدود المكانية:** تختصر الحدود المكانية للدراسة على دول الجوار الإقليمي وتشمل (الأردن، سورية، تركيا، إيران، الكويت، السعودية)

- **الحدود الزمانية:** اما الحدود الزمانية للدراسة فهي تمتد منذ عام ٢٠٠٣ ولغاية ٢٠٢٢ .

#### سادساً: هيكل الدراسة

تتكون الدراسة من مبحث، مع الاستنتاجات والمصادر.

#### المبحث الأول

##### الأهمية الاقتصادية لعملية ربط المطارات العراقية بمطارات دول الجوار

ان مستوى الاتصال بشبكة النقل الجوي لها تأثير كبير وإيجابي على الأداء الاقتصادي على المدى الطويل. وتبين أن الاتصال الجوي له علاقة سببية لكل من الاستثمار طويل الأجل والإنتاجية طويلة المدى للاقتصاد. بين العراق ودول الجوار وفي البلدان الأخرى<sup>(١)</sup>.

ان التجارة الدولية تعمل على تحسين الإنتاجية. والطيران يسهل التجارة العالمية، مما يسمح للوصول إلى سوق دولية أوسع لمدخلات الإنتاج وتشجيعها لنقل المعرفة والتكنولوجيا من خلال الصادرات والواردات. في الكلاسيكية في الأدبيات الاقتصادية<sup>(٢)</sup>.

وان التخصص الذي ينشأ من تقسيم العمل وفورات الحجم يمكن البلدان لتحسين الإنتاجية وخفض أسعار السلع والخدمات المنتجة. حددت الأبحاث الحديثة حول هذا الموضوع مكاسب إضافية في التجارة، مثل اقتصادات التكتل وتحسين الإنتاجية بسبب المنافسة المتزايدة<sup>(٣)</sup>.

تشير تأثيرات التكتل إلى تحسن مستويات الإنتاجية بسبب الزيادة في التجمع الجغرافي للنشاط الاقتصادي. يمكن للشركات زيادة مستويات الإنتاجية نتيجة لتحسين القرب من الموظفين والموردين والعملاء أو التعاون مع شركات أخرى. على سبيل المثال، يتم إنشاء وتطوير التجمعات الاقتصادية حول المطارات في نقل المعرفة والتكنولوجيا وتجميع العمالة وبالتالي زيادة في الإنتاجية. وبغض النظر عن آثار التكتل، يمكن أن تزيد واردات السلع والخدمات مستوى المنافسة في بلد ما، مما يحفز المزيد من الكفاءات الاقتصادية في استخدام الموارد. وبالإضافة إلى ذلك، يمكن للمنتجين الاستفادة من الربط الجوي للمطارات إلى مجموعة كبيرة من المنتجات المدخلات وسلاسل التوريد العالمية، في حين يمكن المستهلكين من اختيار أكبر للمنتجات وخدمات. وتستجيب الشركات القائمة عن طريق خفض التكاليف، أو زيادة الإنتاجية أو خفض الأسعار والأرباح وزيادة المنافسة قد تؤدي إلى اختفاء الشركات الأقل كفاءة. وان الصادرات تمكن وفورات الحجم للمنتجين في بلد معين، حيث يمكنهم بيع المزيد من المنتجات والخدمات إلى الأسواق والوصول إلى أسواق جديدة ورغم أن النقل الجوي يمثل أقل من ١% من التجارة العالمية من حيث الحجم، إلا أنه ينتقل في كل مكان من الشحن العالمي من حيث القيمة. ويشجع تحسين الاتصال الجوي على المزيد من التجارة بين الدول<sup>(٤)</sup>.

وفي عام ٢٠١٩، تم شحن ما يقرب من ٦١ مليون طن من البضائع جواً. الشحن الجوي زادت حصتها مقارنة بوسائل النقل الأخرى منذ أوائل عام ٢٠١٤، وهي تنمو بشكل أسرع ويمكن إعادة استثمار عائدات السياحة لتكوين أصول رأسمالية. وان النقل الجوي أمر بالغ الأهمية ميسر للسياحة. ونتيجة لذلك، فإنه يتيح الرخاء والتنمية والنمو الاقتصادي والإنفاق السياحي على الاقتصادات المحلية ويعد الاتصال الجوي الجيد مهمًا بشكل خاص تلك البلدان التي تشهد نسبة أعلى من المسافرين جواً بين السياح. والسياح الدوليون الذين يسافرون جواً، كما ساهم النقل الجوي في زيادة فرص العمل وتحقيق الفوائد الاقتصادية الأوسع من خلال الآثار التحفيزية للسياحة، وخاصة في الدول الجزرية الصغيرة. وفي اقتصادات الأسواق الناشئة، قد يكون هناك هيكلية نقص الطلب، وبالتالي فإن الإنفاق السياحي يمكن أن يسد هذه الفجوة. ويتم توجيه إنفاق السياح الأجانب لبناء وتوسيع قاعدة أصول معينة الاقتصاد، والسياحة الداخلية يمكن أن تعزز الناتج المحلي الإجمالي دون التضخم. وهذه الإيجابية تستفيد منها على نطاق أوسع السياحة في الاقتصادات المتقدمة، حيث يتم إدارة السياسة الاقتصادية من قبل البنوك المركزية المستقلة وتبادل المعلومات والمعرفة بما يعزز الإنتاجية. ويفتقر الراغبون في الوصول إلى أسواق جديدة في بعض الأحيان إلى معلومات كافية حول المستقبل والمشتريين أو الموردين. وقد تكون تكاليف البحث المرتبطة بالحصول على هذه المعلومات تشكل عائقاً كبيراً أمام دخول أسواق جديدة. من خلال تحسين تدفق المعلومات وتعزيز تبادل المعرفة، وتحسين الاتصال الجوي، مما يؤدي إلى تقليل الحواجز أمام الاستكشاف ودخول أسواق جديدة. ونتيجة لذلك، فإن تحسين الاتصال الجوي يتيح مكاسب للإنتاجية نتيجة لانخفاض حواجز المعلومات، مما يؤدي إلى تحقيق المزيد من العوائد لولا ذلك لم يكن ليتحقق<sup>(١)</sup>.

و تزيد الإيرادات الضريبية من زيادة النشاط الاقتصادي. يسهل الاتصال بين المطارات النشاط الاقتصادي والنمو في بلد معين، مما قد يكون له تأثير إيجابي على عائدات الضرائب الحكومية. وفي الأسواق التنافسية، يترجم تحسين إنتاجية العمل إلى أجور أعلى. ومن الممكن أن يؤدي ذلك إلى توليد تعويضات أعلى للعمالة الأكثر إنتاجية وارتفاع إيرادات الحكومة من ضريبة الدخل. وبالمثل، زيادة الأعمال ويمكن للنشاط الاقتصادي في بلد معين أن يزيد من إيرادات الحكومة من الشركات والضرائب<sup>(٢)</sup>.

ان النقل الجوي بشكل أساسي يغير الطريقة التي تتعامل بها الشركات مع بعضها البعض ومع عملائهم. ويعمل الاتصال المعزز الذي ينتجه الطيران على تحسين إمكانية الوصول إلى الشركات في اقتصاد أو منطقة معينة لشركات أخرى، وموارد المدخلات والعملاء. كما يتيح الاتصال الجوي توسيع القدرة الإنتاجية.

ويعد الاتصال بين المطارات مقياساً مركباً يعكس سهولة الوصول إلى مواقع مختلفة حول العالم. قد تحدد المقاييس المختلفة للاتصال الجوي جوانب من الاتصال مثل وقت السفر وتكاليف السفر وعدد الرحلات وجودتها، عدد الوجهات المخدومة، تكرار الخدمة، موثوقية الاتصالات والفرص في الوجهة (مثل السكان أو الناتج المحلي الإجمالي). وتوجد عدد من مقاييس للاتصال الجوي تتضمن العوامل المذكورة أعلاه بشكل أكبر أو بدرجة أقل - ويعتمد اختيار مقياس الاتصال<sup>(٣)</sup>.

وتتبع أكبر فوائد الاتصال بين المطارات من الوصول إلى شبكة النقل الجوي العالمية وبالتالي على الاقتصاد العالمي. تحسين الاتصال الجوي يتيح المزيد الاتصال بشبكة النقل الجوي العالمية بطريقتين رئيسيتين: بشكل مباشر وغير مباشر<sup>(٤)</sup>.

ويقيس الاتصال المباشر عدد الوجهات التي يمكن للمسافرين الوصول إليها بدون توقف عن الطيران. يعكس الاتصال غير المباشر عدد الوجهات التي يمكن الوصول إليها الركاب مع رحلة متصلة<sup>(٥)</sup>.

بشكل عام، يعتبر الاتصال غير المباشر أقل قيمة من الاتصال المباشر أوقات السفر الأطول والطرق المحتملة غير الفعالة. على سبيل المثال، رحلة مباشرة من الأفضل أن تكون لندن إلى جنيف مقارنة برحلة متصلة من لندن إلى جنيف عبر باريس شارل ديغول. التمييز بين الاتصال المباشر وغير المباشر وهو أمر مهم لقياس فوائد المستخدم وكذلك الفوائد الاقتصادية الأوسع نطاقاً. وقت حساس سيعطي المسافرون من رجال الأعمال الذين يحضرون اجتماع عمل في لندن الأفضلية لـ خيار سفر أكثر كفاءة، مع تساوي الأمور الأخرى. ويعتمد مستوى الاتصال إلى حد ما على حجم اقتصاد الدولة ومكانتها حجم سكانها. ومن الطبيعي أن تكون الاقتصادات الأكبر حجماً التي تضم أعداداً كبيرة من السكان كذلك متصلة بعدد أكبر من الوجهات وتوفر المزيد من المقاعد المتاحة مقارنة بدول أصغر. إن الدرجة المطلقة للاتصال الجوي ليست بالضرورة مقياساً للجودة<sup>(١)</sup>.

ولذلك، فإن التداير البديلة المختلفة للاتصال الجوي، والتي تتكيف مع حجم اقتصاد الدولة أو عدد سكانها، يمكن استخدامها لقياس وتحليل مستوى الهواء الاتصال. سوف يدرس هذا التقرير تعديل الاتصال الجوي للأوضاع الاقتصادية أو حجم السكان في بلد ما عند الحاجة بالإضافة إلى الإبلاغ عن الاتصال الجوي المطلق عملت IATA بشكل وثيق مع إنتر VISTAS Consulting لتطوير تحليل إحصائي مفصل العلاقة بين اتصال الدولة بشبكة النقل الجوي العالمية ومستوى إنتاجيتها. غطى التحليل مجموعة واسعة من الاقتصاد - بما في ذلك الاقتصادات المتقدمة والنامية - على مدى عشر سنوات (١٩٩٦-٢٠٠٥). الدراسة أثبتت أن هناك علاقة ذات دلالة إحصائية وإيجابية بين الاتصال، الإنتاجية والنمو الاقتصادي على المدى الطويل. على وجه التحديد، أظهرت الدراسة أن الهواء ويزداد الاتصال نسبة إلى حجم الناتج المحلي الإجمالي لأي بلد، وكذلك إنتاجية العمل<sup>(٢)</sup>.

أظهرت أبحاث اتحاد النقل الجوي الدولي VISTAS أن ارتفاعاً بنسبة ١٠٪ في الاتصال الجوي مقارنة بـ ١٠٪ حجم الناتج المحلي الإجمالي للبلد، يعزز إنتاجية العمل بنسبة ٠.٧٪. بحث سابق أجراه اتحاد النقل الجوي الدولي وركزت شركة أكسفورد إيكونوميكس على اقتصادات الاتحاد الأوروبي، حيث سجلت ارتفاعاً بنسبة ١٠٪ في الهواء ومن الممكن أن يؤدي تعديل الاتصال بما يتناسب مع الحجم الاقتصادي إلى زيادة الناتج المحلي الإجمالي على المدى الطويل بنسبة ١.١٪<sup>(٣)</sup>.

ومن المثير للاهتمام أنه يبدو أن هناك تأثير عتبة يتم تجاوزه بزيادة في مستوى الاتصال في الاقتصادات المتقدمة التي تتمتع باتصالات جيدة بالفعل له هامش أصغر وتأثيرها على الإنتاجية أكبر مما يحدث في البلدان النامية. بين النامية في الاقتصادات، يبدو أن هناك علاقة إيجابية واضحة بين المستويات الأعلى من الاتصال ومستويات أعلى من إنتاجية العمل، وبالتالي ارتفاع الناتج المحلي الإجمالي والمعيشة المعايير. بالنسبة للاقتصادات المتقدمة، يبدو أنه لا تزال هناك علاقة إيجابية، ولكن مع تأثيرات تدرجية أصغر بمجرد الوصول إلى مستوى عتبة الاتصال كنسبة من يتم الوصول إلى الناتج المحلي الإجمالي<sup>(٣)</sup>.

والمقياس النسبي للاتصالية - المعدل ليعكس حجم الاقتصاد - هو أكثر من ذلك مفيد في دراسة العلاقة بين ربط المطارات والإمكانات الاقتصادية في المنطقة طويل الأمد. بالنسبة للعديد من الدول، وخاصة الدول النامية، إذ يمكن الاستثمار في النقل الجوي البنية التحتية والخدمات أن تقدم دفعة كبيرة ومستدامة للاقتصاد والنمو والتنمية. وستكون القيمة الإضافية للربط بين المطارات أكبر بالنسبة لـ بلد يتمتع بمستوى أقل من الاتصال الجوي مقارنة بحجم اقتصاده. ومن المرجح أن تجلب عملية الربط إلى البلدان ذات الأهمية الاقتصادية المزيد من الفوائد لدول العالم والشركات التي تخدمها المطارات<sup>(١)</sup>.

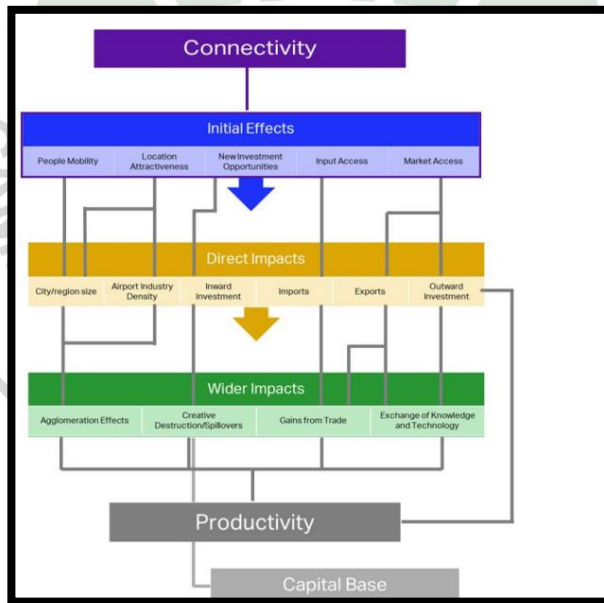
يوضح الشكل (٤) أدناه الروابط بين تحسين الربط الجوي والاقتصاد القدرة الإنتاجية. تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر، الذي تيسره الروابط الجوية القوية، يشجع تكوين رأس المال المحلي في بلد معين. حركة البضائع و يمكن للناس، الذين تم تمكينهم من خلال صناعة النقل الجوي، تحقيق تحسن اقتصادي الإنتاجية نتيجة التخصص والتخصيص الفعال للموارد. يتصرف معاً، تمكن هذه القوى الاقتصادية البلد من التوسع لذلك ، يمكن تمثيل مؤشر الاتصال لمطار معين على أنه مجموع المقاعد المتاحة المرجحة للوجهة من المطار إلى جميع مطارات الوجهة الأخرى:

$$\text{Air Connectivity Index} = \sum_{k=1}^{\text{all destinations}} (\text{Annual Outbound Seats}_k * \text{Destination Airport Weight}_k)$$

وهناك طريقة أخرى مكافئة رياضياً لكتابة هذه الصيغة توضح أن تكرار تؤخذ الخدمة من مطار أوريجين إلى وجهات أخرى في الاعتبار:

$$\text{Air Connectivity Index} = \sum_{k=1}^{\text{all destinations}} (\text{Flight Frequency}_k * \text{Average Available Seats per Flight}_k * \text{Destination Airport Weight}_k)$$

كما يتضح من الصيغة الثانية ، يزداد الاتصال الجوي مع زيادة نطاق زيادة الوجهات ، وزيادة وتيرة الخدمة أو مطار "محور" أكبر يتم تقديم الوجهات. شكل (١) الربط الجوي والقدرة الإنتاجية الاقتصادية



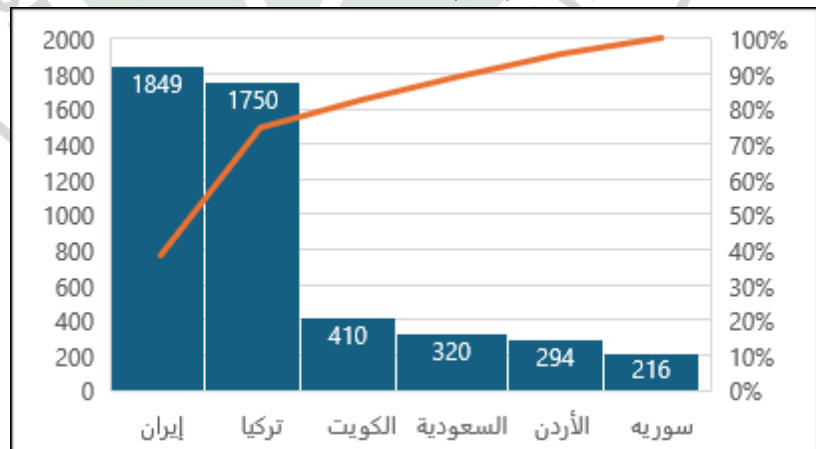
Source: Steer Davies Gleeve, adapted by IATA

لمعرفة اهم دول الجوار المستخدمة للمطارات العراقية للسنوات من ٢٠١٤ و لغاية ٢٠٢١  
جدول (١) دول الجوار المستخدمة للمطارات العراقية

ت	الدولة	٢٠١٨		٢٠١٩		٢٠٢٠		٢٠٢١		٢٠٢٢	
		عدد الرحلات	الأهمية النسبية	عدد الرحلات	الأهمية النسبية	عدد الرحلات	الأهمية النسبية	عدد الرحلات	الأهمية النسبية	عدد الرحلات	الأهمية النسبية
١	إيران	٩٩٠	%٤١.٧	٥١٤	%٣٦.٧	٤٢٠	%٤٨.٧	١٧٣٠	%٤٦.٢	١٨٤٩	%٣٨.٢
٢	تركيا	٨٢٠	%٣٤.٥	٦٢٧	%٤٤.٧	٣١٨	%٣٦.٩	١٣٩٠	%٣٧.١	١٧٥٠	%٣٦.٢
٣	الأردن	٣٥٤	%١٤.٩	١٢٩	%٩.٢	٧٠	%٨.١	٢١٨	%٥.٨	٢٩٤	%٦.١
٤	سوريه	٢١٢	%٨.٩	١٣٢	%٩.٤	٥٤	%٦.٣	١٧٤	%٤.٦	٢١٦	%٤.٥
٥	الكويت	---	---	---	---	---	---	٢٣٠	%٦.١	٤١٠	%٨.٥
٦	السعودية	--	--	---	---	---	---	---	---	٣٢٠	%٦.٦
	المجموع	٢٣٧٦		١٤٠٢		٨٦٢		٣٧٤٢		٤٨٣٩	

المصدر: اعداد الباحثه بالاعتماد على إحصاءات وزارة النقل للسنوات المذكورة.

شكل ( ٢ ) دول الجوار المستخدمة للمطارات العراقية



المصدر: اعداد الباحثه بالاعتماد على بيانات الجدول ( ٢٤ )

يوضح الجدول (١) والشكل (٢) ان إيران تصدرت القائمة إذ يرتبط الشعب الإيراني مع الشعب العراقي بأواصر ثقافية ومعتقدات دينية مسببة في ذلك ارتفاع في نسبة السياحة الدينية المتبادلة بين الشعبين فضلا عن الاصطيف وحجم التجارة الخارجية الإيرانية في العراق ذات الأثر الواضح في السوق العراقي، وتأتي تركيا بالدرجة الثانية في التأثير المباشر بعد ايران فيمكن ايعاز ذلك الى السياحة الترفيهية خصوصا لعد انخفاض العملة التركية، ورحلات الترانزيت ( Connection Flights) فضلا عن المصالح التجارية بين الطرفين ، وأن اغلب رحلات الأردن هي لغرض الانتقال الى دول أخرى لا يتوفر طيران مباشر لها من العراق ، اما سوريا فهي كذلك محطة للسياحة الدينية من قبل العراقيين خاصة وان الأوضاع السياسية غير مستقرة فيها صاحب ذلك انخفاض شديد في قيمة الليرة السورية، وهنا نلاحظ ان اغلب توجهات السفر متأثرة جدا بأسعار الصرف والذي يعد من العوامل المؤثرة في الطلب على النقل الجوي<sup>(١)</sup>.

جدول (٢) مطارات دول الجوار التي قصدها الخطوط الجوية العراقية لسنة ٢٠٢١

ت	اسم المطار ورمز المطار	الدولة
١	مشهد MHD	إيران / مشهد
٢	أصفهان IFN	إيران / اصفهان
٣	الامام الخميني IKA	إيران/ طهران
٤	انطاليا AYT	تركيا / انطاليا
٥	اليسنبوغا ESB	تركيا / انقره
٦	اتاتورك IST	تركيا / اسطنبول
٧	صبيحة SAW	تركيا / اسطنبول
٨	دالامان DLM	تركيا / دالالمان
٩	الملكة عالية AMM	الأردن / عمان
١٠	الملك عبد العزيز JED	السعودية / جدة
١١	محمد بن عبد العزيز MED	السعودية / المدينة
١٢	الكويت KWI	الكويت
١٣	دمشق	سوريا

المصدر : اعداد الباحثة بالاعتماد على إحصاءات النقل ، الجهاز المركزي للإحصاء

## جدول (٣) الأهمية النسبية لمطارات العراق مقارنة مع مطارات دول الجوار

الدولة	عدد المطارات	المساحة الف كم <sup>٢</sup>	السكان مليون نسمة	الأهمية النسبية		
				المطارات	المساحة	السكان
العراق	٧	٤٣٥	٤٠	٤.١	٨.٦	١٥.٥
السعودية	٢٦	٢١٥٠	٣٠.١	١٨.٤	٤٢.٨	١٣.١
ايران	٢٢	١٦٤٨	٧٥	١٥	٣٢.٩	٣٤.٥
تركيا	٩٠	٧٨٣	٧٩	٦٢.٥	١٥.٧	٣٦.٩
المجموع	١٤٥	٥٠١٦	٢١٤.٤	١٠٠	١٠٠	١٠٠

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على :

١- جمهورية العراق ، وزارة النقل ، المنشأة العامة للطيران المدني، منشورة على الموقع الالكتروني

، [www.gaca.gov.iq](http://www.gaca.gov.iq).

٢- المملكة العربية السعودية ، الهيئة العامة للطيران المدني، المطارات الدولية والمحلية ، بيانات

ومعلومات منشورة على موقع وزارة الدفاع [www.gaca.gov.sa](http://www.gaca.gov.sa).

٣- الموسوعة الحرة للمعلومات (الويكيبيديا) بيانات لمطارات ( تركيا وايران ) من شبكة المعلومات الدولية الانترنت .

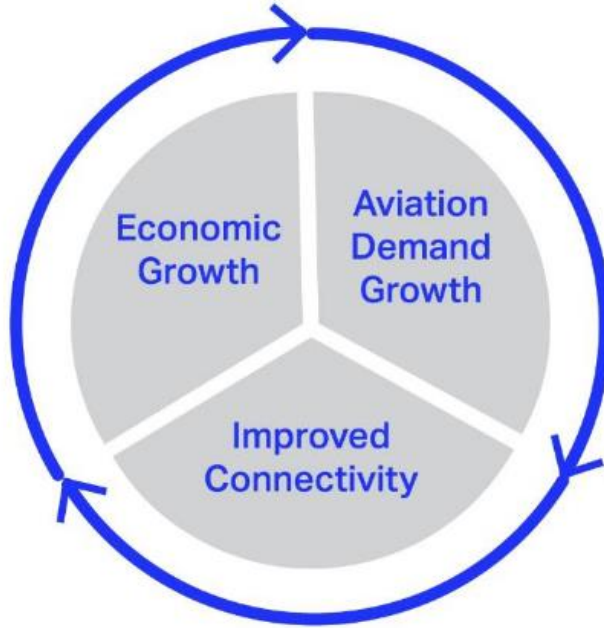
يلاحظ من الجدول أعلاه ان عدد المطارات العراقية قليل جدا قياسا مع عدد مطارات دول الجوار وهذا يؤثر في مستوى النقل والمردودات الاقتصادية التي تحققها المطارات .

## المبحث الثاني

## المردودات الاقتصادية لعملية ربط مطارات العراق بمطارات دول الجوار

أن سلطة الطيران المدني العراقي (ICAA) تقوم بتنظيم جميع اعمال الطيران المدني، وتعد هي الجهة الوحيدة المنفذة والمترجمة للقوانين واللوائح الدولية وفق اتفاقية شيكاغو في ٧ كانون الأول ١٩٤٤\* والتي تعد مكملا لقانون الطيران المدني الصادرة محليا من إدارة الدولة العليا، وتتمثل مردوداتها الاقتصادية لسلطة الطيران المدني بمجموع كافة الإيرادات المتحصلة في كل من عمليات المطارات العراقية الدولية وتضم الإيرادات رسوم المسافرين واجور هبوط وايواء الطائرات وايجازات القاعات والمرافق الخدمية وايجازات الأراضي غير الزراعية وايجازات المحلات والأسواق واجور خدمات الإعلانات وايجازات المسققات والمخازن وايجازات المطاعم والحوانيت وايجازات المباني السكنية، كذلك تشمل الإيرادات المتأتية من استخدام المجال الجوي العراقي ولغاية نهاية ٢٠١٨ اذ فصلت إيرادات المجال الجوي الى شركة الملاحة الجوية ، بالإضافة الى الخدمات التي تقدمها سلطة الطيران المدني مثل منح اجازات الطيران ورسوم الهويات وايرادات متنوعة أخرى، وكما موضح في الجدول (١٩) ص ١١٢ في هذه الاطروحة والذي يوضح تفاصيل الإيرادات النهائية لسلطة الطيران المدني للسنوات (٢٠١٤-٢٠٢١)<sup>(١)</sup>.

شكل ( ٣ ) الربط الجوي والنمو الاقتصادي



Source: Steer Davies Gleeve, adapted by IATA

الشكل (٣) يوضح قياس العلاقة التكافلية بين النقل الجوي والنمو الاقتصادي من الناحية المفاهيمية، وتحسين الوصول إلى العالم عبر شبكة النقل الجوي يؤدي إلى زيادة في التدفقات الاقتصادية. كما أن عمليات الربط بين المطارات تؤدي إلى نمو شبكة الطيران، وكذلك فرص العمل، مما يوفر وصولاً أفضل إلى أسواق رأس المال الدولية والموارد البشرية الماهرة.

ويؤدي تحسين الربط بين المطارات إلى مجموعة من الفوائد للمستهلكين، والمنتجين والحكومات. وكلما ارتفع مستوى الاتصال الجوي، كلما زاد الآثار التحفيزية للطيران. إن تحسين روابط النقل الجوي يؤدي إلى تحقيق فوائد اقتصادية ملموسة للمجتمعات في جميع أنحاء العالم. وهذا يحفز التجارة العالمية والاستثمار، ويسهل تحسين إنتاجية العمل ورأس المال، ويعزز الابتكار وتبادل المعارف. ويتيح تحسين التخصص وتحفيز أفضل للبشر والموارد الرأسمالية، مما يعزز الإنتاجية. وتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر، وتوسيع قاعدة رأس المال. وبالتالي، فإن النقل الجوي يسهل التوسع في القدرة الإنتاجية للاقتصاد، وخلق منصة هامة على المدى الطويل للنمو الاقتصادي وازدهاره. وقد تم تحقيق العديد من الفوائد التحفيزية للربط الجوي موثقة من قبل الهيئة القائمة من الأدبيات الأكاديمية والصناعية والحكومية، إذ يسهل النقل الجوي تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر حيث يستكشف المسافرون من رجال الأعمال الأسواق ويكتشفون الجديد من فرص الاستثمار. ويتم تحسين القدرة الإنتاجية للاقتصاد. كما يتم دعم الاستثمار التجاري من خلال الأسواق الأوسع التي يدعمها النقل الجوي ويسمح للشركة بالوصول إليها. وتحقيق إنتاجية أعلى نتيجة لتحسين الوصول يمكن أن يوفر النقل الجوي تقنيات إنتاج جديدة وموردين أكثر كفاءة<sup>(١)</sup>.

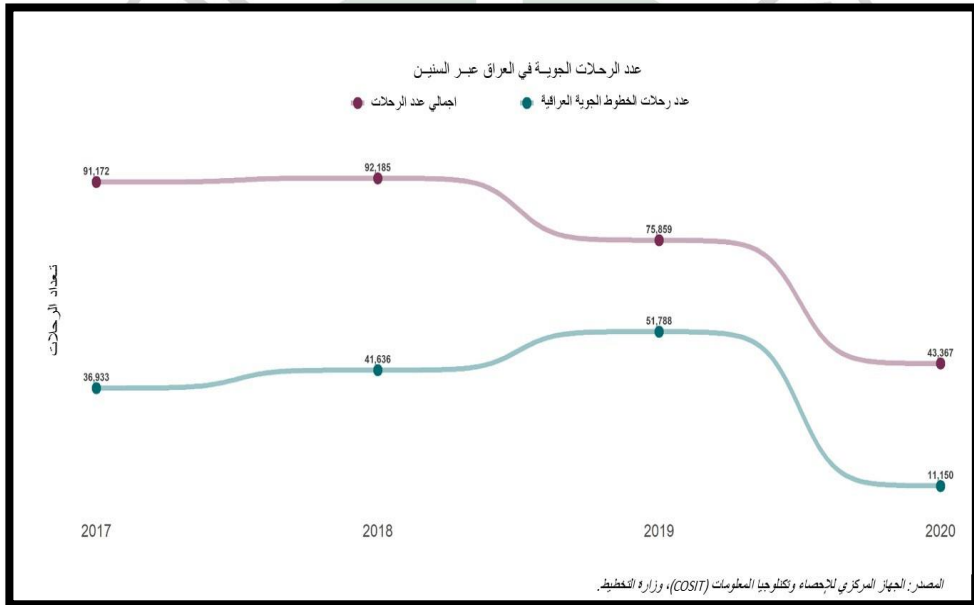
تشرف سلطة الطيران المدني في العراق على جميع أعمال الطيران المدني وأعمال الهيئات والأجهزة العاملة في المطارات ذات العلاقة وسير العمل فيها أيًا كانت الجهة التي يرتبطون بها.

خصص لهذه السلطة ميزانيات بلغ مجموع التشغيلية والاستثمارية في ٢٠١٩، ١٦١ مليار و ٤١٠ ملايين دينار، وفي ٢٠٢٠ بلغت ١٩٦ مليار و ٦٧٦ مليون دينار، وفي ٢٠٢١ فاقت الـ ١٢٣ مليار و ٥٠٥ ملايين دينار، أما عام ٢٠٢٣ فكانت ميزانيتها ٣٢٤ مليار و ١٣٨ مليون دينار وهو ذات الرقم لميزانية ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥ وفق الميزانية الثلاثية لسنوات ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥.

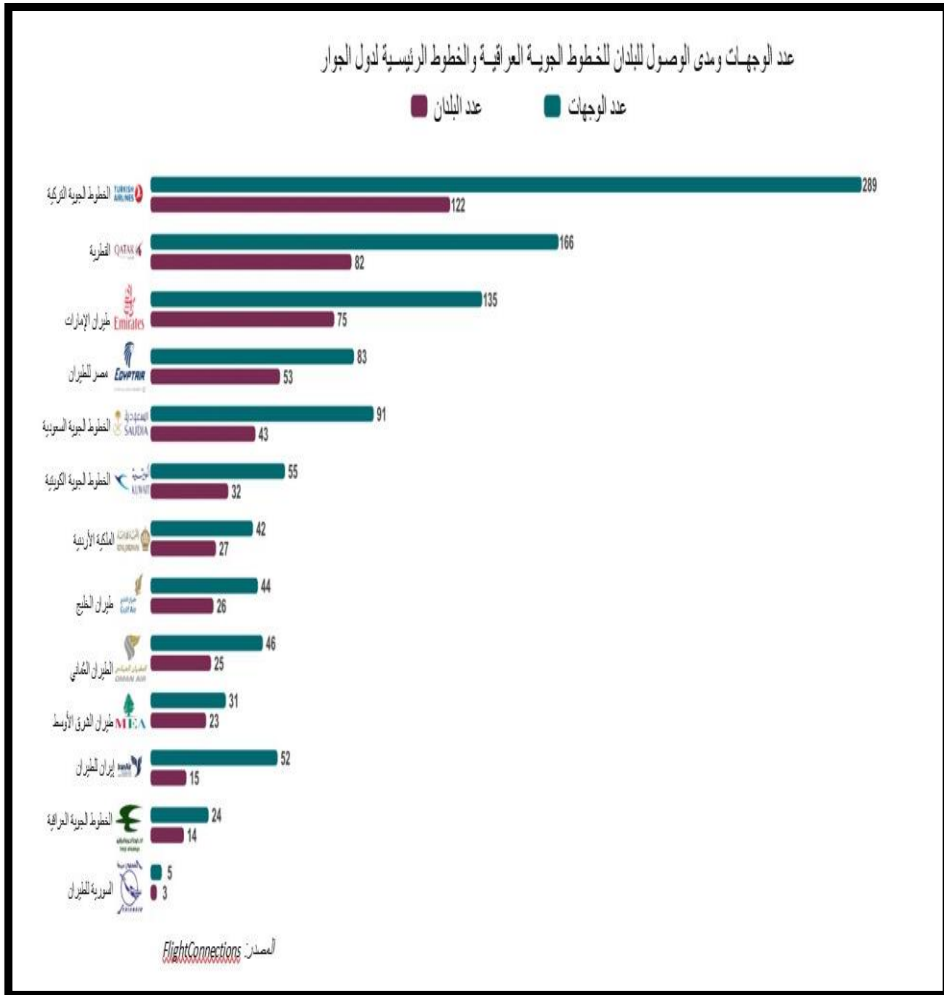
أما الإيرادات فوصلت إلى أكثر من ١٣٠ مليار دينار في ٢٠١٩ و ١٣٤ مليار دينار في ٢٠١٨ رغم انخفاضها عام ٢٠١٤ إلى ٨٧ مليار دينار بسبب احتلال "داعش" لثلث مساحة العراق بذات العام، أثرت حرب التنظيم المتطرف على إيرادات سلطة الطيران وانخفض مرة أخرى في ٢٠١٥ لتصل إلى ٥٦ مليار و ٧٢٠ مليون دينار ثم ارتفعت بنسبة ضئيلة عام ٢٠١٦؛ إذ بلغت ٦٣ مليار دينار ثم ٦٩ مليار دينار في ٢٠١٧،

وتحدد سلطة الطيران، ٤٥٠ دولار رسوماً على الطائرات العابرة لأجواءه والتي تبلغ ٦٠٠ طائرة يوميًا، فتكون وارداته اليومية من ٢٧٠ ألف دولار، و ٨ ملايين دولار شهريًا وأكثر من ٩٧ مليون دولار سنويًا. كما نص عليه نظام الأجور في المطارات المدنية<sup>(١)</sup>

#### شكل ( ٤ ) عدد الرحلات الجوية في العراق



#### شكل ( ٥ ) عدد الرحلات للخطوط الجوية العراقية



## النتائج

- ١- إن منظومة الملاحية الجوية العراقية شهدت تطوراً كبيراً بعد عام ٢٠٠٣ من خلال الطاقات التصميمية للمطارات العراقية وزيادة أعدادها بعد أن كان العراق يمتلك ثلاثة مطارات (مطار بغداد الدولي - مطار البصرة الدولي - مطار الموصل الدولي)، وأصبح لديه سبعة مطارات رئيسية، وانعكس ذلك على زيادة أعداد الرحلات الجوية والمسافرين (القادمين والمغادرين).
- ٢- بعد عام ٢٠٠٣ شهد العراق تدفقاً في حركة المسافرين والبضائع بصورة كبيرة إلى داخل البلد وخارجه وذلك الارتفاع المستوى المعاشي للفرد العراقي وزيادة دخله.
- ٣- للملاحية الجوية العراقية دور كبير في مراقبة الأجواء (الفضاء الجوي) وتحديد المسارات الجيدة للطائرات وضمان سلامة وأمن الطيران العراقي واستحداث طرق ملاحية جديدة وسرعة الوصول

- ٤- ان عملية الربط بين مطارات العراق ومطارات دول الجوار لها مردود مادي يساهم في دعم الاقتصاد.
- ٥- تفتح عملية الربط بين المطارات افاق السياحة والسياحة الدينية .
- ٦- تساهم عملية الربط بين المطارات في نقل الخبرات التكنولوجية وتطوير الصناعات وزيادة الاستثمار.
- الهوامش

(١) إبراهيم عبد الله عبد الرؤف محمد ، دور قطاع النقل الجوي في التنمية الاقتصادية ، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٧، ص٨١.

(٢) السيد خيرى الحسين ، الأهمية الاقتصادية لانشاء سوق نقل جوي عربي موحد ، بحث مقدم لمؤتمر نحو سوق جوي عربي موحد ، الرباط ، الهيئة العربية للطيران المدني، ٢٠١١، ص٣٨.

(٣) عبير علي حجازي، تمويل الاستثمارات في مجال النقل الجوي ، ط١، دار الهاني للطباعة ، القاهرة، ١٩٩٤، ص١٢٠.

(١)Button, Kenneth (٢٠٢٢) Transport Economics, Fourth Edition, Northampton, MA: Edward Elgar Publishing.

مصطفى يوسف كافي، اقتصاديات النقل ، دار ومؤسسة رسلان للنشر، سوريا، ٢٠١٥، ص١٣.

(٢)Barros, C.P. (٢٠٠٨a), "Technical change and productivity growth in airports: a case study" Transportation Research Part A: Policy and Practice, Vol. ٤٢ No. ٥, pp. ٨١٨-٨٣٢, doi: ١٠.١٠١٦/j.tra.٢٠٠٨.٠١.٠٢٩

مصطفى يوسف كافي، المصدر السابق، ص٢٣.

(٢) المصدر نفسه، ص٢٤.

(٣) محمد ازهر السماك واخرون ، جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق ، ط٣، دار اليازوري العلمية للنشر، عمان ، الأردن ، ٢٠٢٠، ص١٢٤.

(١) إبراهيم عبد الله عبد الرؤف محمد ، المصدر السابق، ص١٣٧.

(١)Mehta, R., Rice, S., Deaton, J., Winter, S.R. (٢٠١٩). Creating a prediction model of passenger preference between low cost and legacy airlines. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, ٣: ١٠٠٠٧٥ .https://doi.org/١٠.١٠١٦/j.trip.٢٠١٩.١٠٠٠٧٥

إيرباص (٢٠٠٢): توقعات السوق العالمية ٢٠٠١-٢٠٢٠، منشورات إيرباص.

http://www.airbus.com/pdf/media/gmf٢٠٠١.pdf

(٣) مصطفى يوسف كافي، المصدر السابق ، ص٢٠.

(١) المجلس الدولي للمطارات، المجلس الدولي للمطارات، (٢٠٠٣): التقرير العالمي، آذار/مارس - نيسان/أبريل ٢٠٠٣. ACI المنشورات. جنيف .http://www.airports.org/

(١) مصطفى يوسف كافي، المصدر السابق ، ص٢٢.

\* اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي هي اتفاقية دستورية تم توقيعها في شيكاغو في ٧ ديسمبر ١٩٤٤، ودخلت حيز التنفيذ في ٤ أبريل ١٩٤٧. تنص الاتفاقية على قواعد للمجال الجوي وتسجيل الطائرات والسلامة وتفاصيل حقوق الموقعين فيما يتعلق بالسفر الجوي. كما تعفي الاتفاقية الوقود الجوي التجاري من الضرائب.

(١) جمهورية العراق ، وزارة النقل ، المنشأة العامة للطيران المدني، منشورة على الموقع الالكتروني ،

[www.gaca.gov.iq](http://www.gaca.gov.iq)

(١) تستوفي المنشأة العامة للطيران المدني الأجور والأثمان المقررة في هذا النظام لقاء الخدمات الآتية:

أولاً-	استعمال	المطارات	العراقية.
ثانياً-	العبور فوق	الأراضي العراقية	و الخدمات الملاحية.
ثالثاً-	وضع	الإعلانات	في المطارات.

رابعاً-	استعمال	الصالات	في	المطارات.
خامساً-	نصب	الاجهزة	المبرقة	والاتصالات
سادساً-	استخدام	المطبوعات	الابنية	والاراضي
سابعاً-	اثمان	الحافلات	والهويات.	
ثامناً-	تشغيل	الحراسة	وسيارات	الاجرة
تاسعاً-	خدمات		والتفتيش.	
عاشراً-	الخدمات الامنية.			

أولاً- تستوفى أجور هبوط الطائرة في المطار وفق شهادة صلاحيتها للطيران على الوجه الآتي:  
أ- (٣٥٠) ثلاثمائة وخمسون دولاراً أمريكياً من الطائرات:

C٥٦٠, Learjet, Jetsream, DH٦

ب- (٤٥٠) اربعمائة وخمسون دولاراً أمريكياً من الطائرات:  
CL٦٠, C٧٥٠, F٥٠٠, F٢٧, AN٢٤, ATR٤٢, HS٧٤٨, HS١٢٥,  
DA٩٠, YAK٤٠

ج- (٥٠٠) خمسمائة دولار امريكي من الطائرات  
G٢, G٣, G٤, G٥, BE٢, TU١٢٤, TU١٣٤, F٢٨, CRJ  
EM٤, CV٥٨٠, ATR٧٢, BAC١١١

د- (٩٠٠) تسعمائة دولار امريكي من الطائرات:

AN٨, AN١٢, B٧١٧, B٧٣٧, (Series ١٠٠, ٢٠٠, ٥٠٠, ٦٠٠), DC٩, IL١٨, MD٨٢, F٧٠, F١٠٠, YAK٤٢

هـ- (١١٥٠) الف ومئة وخمسون دولاراً أمريكياً من الطائرات  
A٣٢٠, A٣٢١, B٧٢٧, B٧٣٧, (Series ٣٠٠, ٤٠٠, ٧٠٠, ٨٠٠) C١٣٠, MD٨٣/٨٧/٨/٩٠, TU١٠٤, TU١٥٤  
و- (١٥٠٠) الف وخمسمائة دولار امريكي من الطائرات:

B٧٥٧, TU٢٠٤

ز- (١٩٠٠) الف وتسعمائة دولار امريكي من الطائرات  
B٧٠٧, C١٦٠

ح- (٢٢٠٠) الفان ومئتا دولار امريكي من الطائرات:  
A٣١٠, B٧٦٧, IL٦٢, IL٧٦, DC٨

ط- (٢٥٠٠) الفان وخمسمائة دولار امريكي من الطائرات:

A٣٠٠, A٣٣٠, A٣٤٠, B٧٧٧, DC١٠, IL٨٦, IL٩٦, MD١١, L١١١

ي- (٣١٥٠) ثلاثة الاف ومئة وخمسون دولاراً أمريكياً من الطائرات  
AN١٢٤, B٧٤٧

ثانياً- تعامل الطائرات التي لم يذكر نوعها في البند (اولاً) من هذه المادة معاملة مثيلاتها من ناحية الحجم والوزن بالنسبة لاجور الهبوط التي حجمها ووزنها اكبر من الطائرات المذكورة في الفقرة (ي) من البند (اولاً) من هذه المادة ويستوفى عنها مبلغ ( ٣٣٥٠ ) ثلاثة الاف وثلاثمائة وخمسون دولاراً أمريكياً عن اجرة الهبوط. ثالثاً- يستوفى مبلغ قدره (٣٧٥) ثلاثمائة وخمسة وسبعون دولارا امريكيا عن اجور الخدمات الملاحية المقدمة للطائرات عند عبورها الاجواء العراقية.

رابعاً- لا تقل اجور الهبوط في أي حالة عن (٣٥٠) ثلاثمائة وخمسين دولارا امريكياً.  
خامساً- يقصد بشهادة صلاحية الطيران الوثيقة التي تثبت صلاحية الطائرة للطيران والتي تشمل جميع البيانات المقررة في قانون الطيران المدني رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ بما فيها النوع والوزن لغرض احتساب الاجور.  
المادة ٣

تستوفى اجرة مقطوعة قدرها (٢٠٠) مئتا دولار امريكي عن كل حالة مما يأتي:  
أولاً- اضاءة مدرج الهبوط او الممرات الفرعية وساحات وقوف الطائرات.  
ثانياً- سحب الطائرة من مدرج المطار إلى ساحة وقوف الطائرات أو إلى أي مكان اخر في المطار.

### الفصل الثالث

#### اجور الانتظار والمبيت

##### المادة ٤

-أولاً- يبدأ وقت الانتظار لغرض احتساب الاجور من إيقاف محركات الطائرة و ينتهي عند تشغيلها لغرض الاقلاع

ثانياً- تعد الساعتان الاوليتان أو جزء منهما بعد هبوط الطائرة مجانية لغرض الانتظار.

##### المادة ٥

تستوفى اجور الانتظار على الوجه الاتي :

أولاً- (١٥%) خمسة عشر من المئة من اجرة الهبوط عن الساعتين التاليتين للفترة المجانية أو أي جزء منها المنصوص عليها في البند (ثانياً) من المادة (٤) من هذا النظام.

ثانياً- (٢٥%) خمسة وعشرون من المئة عن اجرة الهبوط عن الساعات الاربع التالية للفترة المجانية أو أي جزء منها

ثالثاً- (٣٥%) خمسة وثلاثون من المئة من اجرة الهبوط عن الساعات الستة التالية للفترة المجانية أو أي جزء منها

رابعاً- اجرة المبيت المقررة في المادة (٦) من هذا النظام في حالة انتظار الطائرة أكثر من الفترة المنصوص عليها في البند (ثالثاً) من هذه المادة.

خامساً- اجرة إضافية قدرها (٣٠%) ثلاثون من المئة من اجرة الانتظار من الساعة الثانية عشرة ليلاً إلى الساعة السادسة صباحاً.

##### المادة ٦

يستوفى (٥٠%) خمسون من المئة من أجور هبوط الطائرة في حالة المبيت في ساحات الطائرات عن كل (٢٤) أربع وعشرين ساعة ويعد مبيتاً ووقف الطائرة مدة تزيد على (٨) ثماني ساعات إلى (٢٤) أربع وعشرين ساعة.

##### المادة ٧

يستوفى (٥٠%) خمسون من المئة من أجور الهبوط والمبيت والانتظار المقررة بموجب النظام للطائرات المروحية (الهليكوبتر).

#### الفصل الرابع

#### أجور الإعلانات

##### المادة ٨

-أولاً- تنظم طريقة نشر الإعلانات ونوعها ومواصفاتها وقياساتها والمحلات التي تخصص لها بقرار من مدير عام المنشأة العامة للطيران المدني.

ثانياً- تستوفى الأجر التالية من الإعلانات وعلى الوجه الأتي.

أ- (١٠٠٠٠٠٠) مليون دينار سنوياً عن كل متر مربع أو جزء منه بضمنها أجور الكهرباء داخل أبنية المطار.

ب- (٥٠٠٠٠٠) خمسمائة ألف دينار سنوياً عن كل متر مربع أو جزء منه بضمنها أجور الكهرباء خارج أبنية المطار

### الفصل الخامس

#### أجور استخدام الصالات

##### المادة ٩

-تستوفى اجرة قدرها (١٠٠٠٠٠٠) مئة ألف دينار عن أشغال إحدى الصالات الخاصة في أبنية المطار من الجهة الشاغلة له.

#### الفصل السادس

#### أجور نصب الأجهزة المبرقة والاتصالات البرقية

##### المادة ١٠

-تحدد أجور نصب الأجهزة المبرقة والاتصالات البرقيات من المدير العام و مصادقة وزير النقل.

##### المادة ١١

تعفى الجهات المرسله للبرقيات المتعلقة بسلامة الطيران المدني من أجور الإرسال.

الفصل السابع

أيجار الأبنية والأراضي

المادة ١٢

-أولاً- تحدد بدلات أيجار الأبنية والأراضي والمسقفات كالجرف والمكاتب والمراكز والمخازن على الوجه الآتي:  
أ- (٣٠٠) ثلاثمائة دولار أمريكي سنويا للمتر المربع الواحد للاماكن المسقفة داخل أبنية المطار من الشركات العربية والأجنبية ومبلغ (٣٠٠٠٠٠) ثلاثمائة ألف دينار عن المتر المربع الواحد من الشركات العراقية الخاصة.  
ب- (١٥٠) مئة وخمسون دولار أمريكي سنويا عن المتر المربع الواحد للاماكن غير المسقفة والمخازن خارج أبنية المطار من الشركات العربية والأجنبية ومبلغ (١٥٠٠٠٠) مئة وخمسون ألف دينار من الشركات العراقية الخاصة

ج- (٥٠٠٠٠) خمسون ألف دينار سنويا عن المتر المربع الواحد للاماكن المسقفة داخل أبنية المطار من الشركات العامة والدوائر الممولة ذاتيا ومبلغ (٢٥٠٠٠) خمسة وعشرون ألف دينار عن المتر المربع الواحد للاماكن غير المسقفة خارج أبنية المطار.

ثانياً- يضاف (٢٥%) خمس وعشرون من المئة من مبلغ الإيجار السنوي لقاء خدمات الماء والكهرباء والتبريد والتنظيف والأثاث و(١٥%) خمس عشرة من المئة من مبلغ الإيجار السنوي عن الخدمات الأمنية

ثالثاً- تكون مدد أيجار الأماكن المنصوص عليها في البند (أولاً) من هذه المادة سنوية قابلة للتجديد بموافقة المنشأة العامة للطيران المدني.

رابعاً- تراعى التصاميم الأساسية للمطار عند أيجار الأراضي لشركات الطيران لإنشاء المخازن الخاصة بها

خامساً- تؤول الإنشاءات التي يحدثها المستأجر في المخازن المنصوص عليها في البند (رابعاً) من هذه المادة إلى المنشأة عند انتهاء مدة الإيجار.

الفصل الثامن

أثمان المطبوعات والهويات

المادة ١٣

-أولاً- للمنشأة العامة للطيران المدني تحديد أثمان مطبوعاتها المتعلقة بنشاط الطيران المدني ولها تبادل المطبوعات مع سلطات الطيران المدني العربية والأجنبية مجاناً على أساس المقابلة بالمثل.  
ثانياً- يستوفى مبلغ قدره (١٥٠٠٠) خمسة عشر ألف دينار عن كل هوية تصدرها المنشأة إلى منتسبي مكاتب شركات الطيران العاملة في العراق و (٢٥٠٠) ألفان وخمسمائة دينار عن كل هوية لمنتسبي الهيئات العاملة الأخرى

ثالثاً- يستوفى مبلغ قدره (٢٥٠٠٠) خمسة وعشرون ألف دينار عن تجديد الهوية التالفة أو المفقودة.

الفصل التاسع

أجور الحافلات

المادة ١٤

-أولاً- للمنشأة العامة للطيران المدني استغلال حافلاتها أو تأسيس مكاتب لسيارات الأجرة لنقل المسافرين من المطارات إلى المدينة وبالعكس وتحديد مناطق انطلاقها ووصولها وفق أجور تحددها بتعليمات يصدرها المدير العام

ثانياً- للمنشأة تأجير حافلاتها أو مكاتب سيارات الأجرة (التاكسي) المنصوص عليها في البند (أولاً) من هذه المادة إلى الغير وفق الضوابط والشروط التي تحددها.

الفصل العاشر

أجور خدمات الحراسة والتفتيش

المادة ١٥

-أولاً- يستوفى مبلغ قدره (١٠%) عشرة من المئة من أجور الهبوط عن كل طائرة مغادرة لقاء الفحص الأمني للعفش الذي تحمله.

ثانياً- يستوفى مبلغ قدره (١٠٠) مئة دولار أمريكي عن كل طائرة لقاء حراستها عند توقفها على ارض المطار لمدة ثلاث ساعات فأقل ويضاف مبلغ (١٠) عشرة دولارات عن كل ساعة إضافية

#### المصادر

إبراهيم عبد الله عبد الرؤف محمد ، دور قطاع النقل الجوي في التنمية الاقتصادية ، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٧.

السيد خيرى الحسين ، الأهمية الاقتصادية لإنشاء سوق نقل جوي عربي موحد ، بحث مقدم لمؤتمر نحو سوق جوي عربي موحد ، الرباط ، الهيئة العربية للطيران المدني، ٢٠١١.

عبير علي حجازي، تمويل الاستثمارات في مجال النقل الجوي ، ط١، دار الهاني للطباعة ، القاهرة .

Button, Kenneth (٢٠٢٢) Transport Economics, Fourth Edition, Northampton, MA: Edward Elgar Publishing.

مصطفى يوسف كافي، اقتصاديات النقل ، دار ومؤسسة رسلان للنشر، سوريا، ٢٠١٥.

Barros, C.P. (٢٠٠٨a), "Technical change and productivity growth in airports: a case study," Transportation Research Part A: Policy and Practice, Vol. ٤٢ No. ٥, pp. ٨١٨-٨٣٢, doi:

١٠.١٠١٦/j.tr.٢٠٠٨.٠١.٠٢٩

محمد ازهر السماك وآخرون ، جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق ، ط٣، دار اليازوري العلمية للنشر، عمان ، الأردن ، ٢٠٢٠.

Mehta, R., Rice, S., Deaton, J., Winter, S.R. (٢٠١٩). Creating a prediction model of passenger preference between low cost and legacy airlines. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, ٣: ١٠٠٠٧٥ .<https://doi.org/10.1016/j.trip.2019.100075>

إيرباص (٢٠٠٢): توقعات السوق العالمية ٢٠٠١-٢٠٢٠ ، منشورات إيرباص.

<http://www.airbus.com/pdf/media/gmf٢٠٠١.pdf>

المجلس الدولي للمطارات، المجلس الدولي للمطارات، (٢٠٠٣): التقرير العالمي، آذار/مارس - نيسان/أبريل ٢٠٠٣. ACI المنشورات. جنيف. <http://www.airports.org>

جمهورية العراق ، وزارة النقل ، المنشأة العامة للطيران المدني، منشورة على الموقع الإلكتروني ، [www.gaca.gov.iq](http://www.gaca.gov.iq)