

أثر جائحة فيروس كورونا (كوفيد-19) على النقل الجوي في الدول العربية

The impact of the Coronavirus (Covid-19) pandemic on air transport in Arab countries

لاكسي فوزية¹¹ جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، laksidz31@hotmail.fr

تاريخ النشر: 2021/06/30

تاريخ القبول: 2021/06/19

تاريخ الاستلام: 2021/05/27

ملخص:

تهدف الدراسة إلى إبراز أثر جائحة فيروس كورونا (كوفيد-19) على قطاع النقل الجوي، والذي يعد من بين القطاعات الحيوية ذات الأهمية الاقتصادية حيث أغلقت معظم دول العالم حدودها للحد من انتشار الفيروس، وهو ما نتج عنه أزمة عالمية في حركة الطيران.

وقد تم التوصل إلى أن النقل الجوي شهد ضررا كبيرا في أغلب دول العالم عموما والدول العربية خصوصا، وذلك نتيجة شلل حركة الطيران وغلق العديد من المطارات المحلية والدولية، وهذا ما نجم عنه خسائر اقتصادية كبيرة التي قد تؤدي إلى إفلاس العديد من شركات الطيران في الدول العربية، فالنقل الجوي تلقى ضربة قوية وأكبر انتكاسة له يصعب تفادي كل آثارها السلبية، حيث تعتبر الأزمة التي تبعت الجائحة أسوأ ما واجهه قطاع الطيران في تاريخه.

كلمات مفتاحية: جائحة كورونا (كوفيد-19) ، أثر، شركات الطيران، النقل الجوي.

تصنيفات JEL : O50 ، R49

Abstract:

The research aims to highlight the impact of the Coronavirus (Covid-19) pandemic on the air transport sector, which is among the vital sectors of economic importance, most countries of the world closed their borders to limit the spread of the virus, which is what is resulted in a global crisis aviation.

It has been concluded that the air transport has witnessed great damage in most countries of the world in general and the Arab countries in particular, as a result of paralysis of air traffic and the closure of many local and international airports, and this has resulted in great economic losses that may lead to bankruptcy of many airlines in the Arab countries, as the air transport suffered a strong blow and the biggest setback for it, that it is difficult to avoid all its negative effects, as the crisis that followed the pandemic is considered the worst that the aviation sector has faced in its history.

Keywords: Coronavirus (COVID-19) pandemic, impact, airlines, air transport.

Jel Classification Codes: O50 , R49

1. مقدمة:

أدت جائحة فيروس كورونا إلى الإضرار بالعديد من القطاعات الإنتاجية والاقتصادية والاجتماعية ومن ثم تكبدها خسائر كبيرة، وباعتبار قطاع الطيران هو الوسيلة الأسرع للانتقال في جميع أنحاء العالم، تم تعليق رحلات هذا القطاع بين جميع الدول من أجل احتواء الوباء، فصناعة الطيران تدعم الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنسبة حوالي 3.6% بما يمثل قيمة 2.7 تريليون دولار، بما يخلق وظائف لأكثر من 65.5 مليون موظف حول العالم، كما أفاد اتحاد النقل الجوي الدولي من أن صناعة الطيران تنمو بمعدل 5% سنوياً، وتشير التقديرات إلى أنها ستساهم بما يعادل 5.7 تريليون دولار في الناتج المحلي الإجمالي العالمي بحلول عام 2036، فقطع الطيران يعد واحداً من أكثر القطاعات الاقتصادية التي تكبدت خسائر فادحة نتيجة انتشار الفيروس والإجراءات الاحترازية للحد من الجائحة حيث توقفت حركة الطيران والسفر بشكل كامل، مما أدى إلى لجوء العديد من شركات الطيران لتخفيض خططها المتوقعة لعام 2021، وذلك نتيجة لفرض العديد من الدول الحجر الصحي وحظر التجول وغيرها من قيود أخرى على المسافرين القادمين من المناطق الأكثر تأثراً، كما فرضت دول ومناطق أخرى قيوداً عالمية تنطبق على جميع البلدان والأقاليم الأجنبية وتمنع مواطنيها من السفر إلى الخارج، هذا إلى جانب انخفاض الرغبة في السفر، فكان للقيود أثراً اقتصادياً سلبياً على قطاع السفر، ففي الخامس من مارس 2020، قدر اتحاد النقل الجوي الدولي خسائر قطاع الطيران بين 63 و113 مليار دولار أمريكي من العائدات بسبب تناقص أعداد الركاب المسافرين، وخسائر الإيرادات بما يقارب 30 مليار دولار، وقد تم القضاء على 46 مليون وظيفة في جميع أنحاء العالم.

والدول العربية كغيرها من دول العالم تأثر قطاع النقل الجوي فيها بالجائحة، فعلى صعيد شركات الطيران في الشرق الأوسط سجلت انخفاضاً بلغت نسبته حوالي 45.9% في عدد الركاب الدوليين في مارس 2020 مقارنة بالشهر المقابل من العام 2019، في المقابل يعتبر تأثر قطاع النقل الجوي للبضائع بالأزمة أقل نسبياً من قطاع النقل الجوي للمسافرين في ضوء استمرار رحلات نقل البضائع ما بين دول العالم لاسيما في ظل الحاجة الماسة إلى استمرار تدفق السلع والمستلزمات والأجهزة الطبية لمواجهة الجائحة، ورغم ذلك تشير البيانات الخاصة بشهر مارس 2020 إلى تأثر حركة التجارة الدولية بانتشار جائحة كوفيد-19، وهو ما انعكس على حركة الشحن الجوي للبضائع على المستوى العالمي، وفي مرحلة لاحقة بدأت الدول في صياغة تدابير جديدة لاستئناف السياحة والسفر عبر سياسات جديدة، والتوجه إلى إنشاء بيئة

عمل افتراضية موازية لبيئة العمل الحقيقية من خلال التحول الرقمي وإعادة النظر في سلاسل الإمداد المعتمدة على تركيز الصناعة والتوجه إلى المزيد من التوزيع. وانطلاقاً مما سبق نطرح الإشكالية الآتية:

ما مدى تأثير جائحة كورونا (كوفيد-19) على قطاع النقل الجوي في الدول العربية؟

ولمعالجة الإشكالية المطروحة تم وضع الفرضيات التالية:

- أدى غلق المطارات إلى إفلاس شركات الطيران؛
- يوجد آثار سلبية لجائحة كورونا على قطاع النقل الجوي في الدول العربية.

* منهج البحث:

تم الاعتماد على المنهج الوصفي بجمع المعلومات حول فيروس كورونا (كوفيد-19) وانعكاساته على النقل الجوي في الدول العربية وأهم مؤشرات، وذلك بالاستعانة بمختلف الإحصائيات والتقارير الصادرة عن الهيئات العالمية والعربية وكذلك تحليل أهم التوقعات لتعافي قطاع النقل الجوي والإجراءات والتدابير والاقتراحات الواجب اتخاذها بعد جائحة كورونا.

* أهداف البحث:

- يهدف البحث إلى إبراز أثر جائحة فيروس كورونا على قطاع النقل الجوي بالتعرف على:
- إلقاء الضوء على مدى تأثير فيروس كورونا على اقتصاديات شركات الطيران، وأهم الإجراءات التي اتخذتها الدول العربية للتعامل مع الجائحة؛
- تداعيات فيروس كورونا على حركة السفر وخسائر شركات الطيران في الدول العربية؛
- تقييم الجهود المبذولة من طرف حكومات الدول العربية للمساهمة في التخفيف من خسائر شركات الطيران.
- إبراز أهم الاقتراحات الواجب العمل بها ما بعد الجائحة.

2. تعريف جائحة فيروس كورونا

فالجائحة مفرد جمعها جوائح وهي الوباء العام وهو وباء ينتشر بين البشر في مساحة كبيرة من قارة مثلاً أو قد تتسع لتضم كافة أرجاء العالم، ويسمى الانتشار الواسع لمرض بين الحيوانات جازفة، الوباء المستوطن واسع الانتشار المستقر من حيث معرفة عدد الأفراد الذين يمرضون بسببه لا يعتبر جائح، وعليه يستبعد من جائحة الأنفلونزا الموسمية المتكررة للبرد، وظهر عبر التاريخ العديد من الجوائح مثل الجدر والسُّلّ ، ويعتبر الطاعون الأسود أحد أكثر الجوائح تدميراً إذ قتل ما يزيد عن 20 مليون شخصاً في عام

1350م، ويشتهر من الجوائح الحديثة فيروس نقص المناعة المكتسبة والأنفلونزا الإسبانية وجائحة أنفلونزا الخنازير 2009، وفيروس الأنفلونزا H1N1 وفيروس كورونا COVID-19.

يعتبر كوفيد-19 مرض معدي يسبب آثار فيروس تم اكتشافه من سلالة فيروسات كورونا، ولم يكن هناك علم بوجود هذا الفيروس الجديد ومرضه قبل بدء تفشيه في مدينة ووهان الصينية في ديسمبر 2019، وقد تحول كوفيد-19 الآن إلى جائحة تؤثر على العديد من بلدان العالم، وقد اعتبرت منظمة الصحة العالمية كوفيد-19 جائحة، وبالتالي يختلف عن الوباء فالوباء قد يكون انتشاره في منطقة جغرافية كبيرة ومحصورة في دولة واحدة أو عدد قليل من الدول، أما الجائحة فتعني انتشارا عالميا للمرض شاملا عددا غير قليل من الدول، وهو ما نشهده الآن، وعليه اختلفت وجهات النظر والآراء حول طبيعة الفيروس ومصدره وإخفاء المعلومات عنه، إذ اعتبره جانب بأنه حالة مرضية تطورت بفعل عوامل طبيعية حصلت في سلالة عائلة معينة من الفيروسات باعتبار أن لها القدرة على التطور الطبيعي والتكيف مع المتغيرات البيئية لكي تستمر بالنشاط والتأثير. (دباغين و بوالصوف، 2021، الصفحات 35-36)

وعليه فيروسات كورونا هي سلالة واسعة من الفيروسات التي قد تسبب المرض للحيوان والإنسان، ومن المعروف أن عددا من فيروسات كورونا تسبب لدى البشر أمراض تنفسية تتراوح حدتها من نزلات البرد الشائعة إلى الأمراض الأشد وخامة مثل متلازمة الشرق الأوسط التنفسية (ميرس)، والمتلازمة التنفسية الحادة الوخيمة (سارس)، ويسبب فيروس كورونا المكتشف مؤخرا مرض كوفيد-19. (منظمة الصحة العالمية، 2020)

3. الأهمية الاقتصادية للنقل الجوي

يساهم قطاع النقل الجوي في تحقيق النمو الاقتصادي ويعتبر عاملاً في الوصول إلى التنمية المستدامة، إذ هو يسهل من عملية الاندماج في الاقتصاد العالمي، ويوفر اتصالاً حيويًا على المستوى الوطني والإقليمي والدولي، كما يساعد في تحفيز وتعظيم التجارة وتعزيز السياحة والتي تحتل المرتبة الثالثة بعد كل من صناعة الاتصالات والمعلوماتية والخدمات المالية بنسبة 3.5% من إجمالي الناتج الإجمالي (World Travel Tourism Council, 2020, p. 03)، النقل هو الذي يربط الناس والأسواق في جميع أنحاء العالم، وتتعدى الأهمية الفعلية للنقل الجوي الأبعاد الاقتصادية إذ هو يساهم مساهمة كبيرة في تعزيز التفاهم الدولي والتبادل الثقافي وتسريع وتيرة العولمة.

ويمكن أن تقسم المنافع الاقتصادية للنقل الجوي إلى ثلاثة منافع هي كآلائي: منافع مباشرة، ومنافع غير مباشرة، وأخرى مستحثة حيث تتمثل المنافع المباشرة بتوليد الأنشطة الاقتصادية التي لا يمكن أن تحدث لولا وجود ، ففي صناعة النقل الجوي تولد شركات الطيران والمطارات وصناعة الطائرات والحاجة لوقودها مما يضيف للاقتصاد والمجتمعات تأثيرات اقتصادية مباشرة مولدة لفرص العمل تخلق أجور ورواتب للعاملين في الخطوط الجوية، فضلا عن تحصيل إيرادات للموازنة العامة للدولة كرسوم الهبوط والممرور بالأجواء الدولية.

في حين تشمل المنافع الاقتصادية الغير المباشرة الفوائد المالية المنسوبة لأنشطة مرتبطة بالطيران والمطارات مثل: شركات الطيران أو الفنادق والمطاعم وأنشطة البيع بالتجزئة لأغراض السفر وعمل وسائط النقل الأخرى التي تنقل المسافرين، أما المنافع الاقتصادية المستحثة فهي التأثيرات المضاعفة للتأثيرات المباشرة والغير المباشرة، إذ تفسر الآثار المستحثة بزيادة التشغيل والأجور من الإنفاق الثانوي في باقي القطاعات والذي ينتج عن الآثار الاقتصادية المباشرة وغير المباشرة للنقل الجوي، فالمنافع التي يحققها العاملون في المطارات وفي شركات الطيران وما ارتبط بالنقل الجوي، ستتحول إلى طلب على السلع والخدمات الأخرى مشكلة حافزا يزيد من حجم الطلب ومحركا لأنشطة تجارية وصناعية أخرى، فمجموع هذه الآثار يعطي صورة عن أهمية هذه الصناعة من حيث العمالة التي توفرها والسلع والخدمات التي تستهلكها. (جحيل العقابي، 2009)

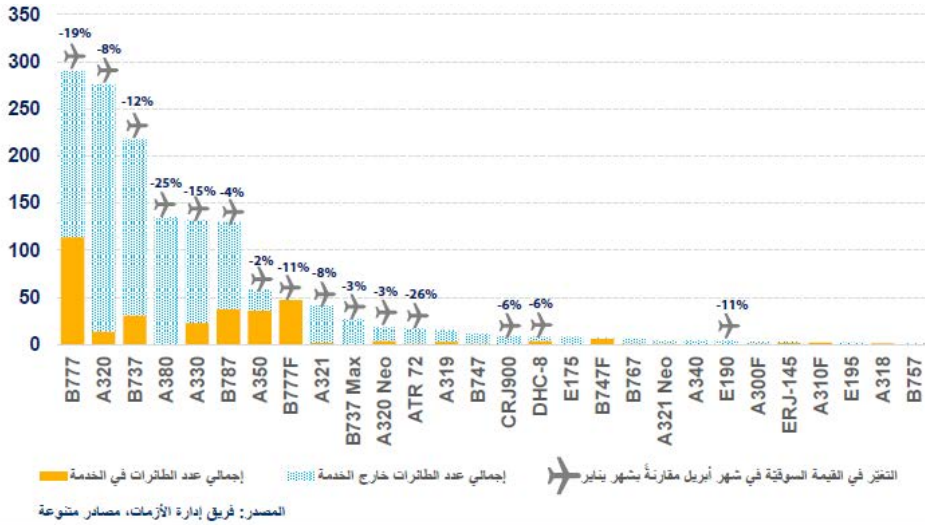
4. تأثير جائحة كورونا (كوفيد-19) على قطاع الطيران في الدول العربية

1.4 النقل الجوي للركاب (الأشخاص المسافرين)

ألقت أزمة جائحة كورونا (كوفيد-19) بظلالها على قطاع الطيران العربي والذي يسهم في عدد من دول المنطقة بجانب مهم من الناتج المحلي الإجمالي وفرص العمل بحكم الموقع الاستراتيجي للدول العربية وعلاقتها الإرتباطية مع مسارات الطيران العالمية، حيث شهدت الشركات العالمية في القطاع تحديات تشغيلية هائلة في ظل شبه انعدام حركة المسافرين جوا مما تسبب في توقف تدفق الإيرادات لشركات الطيران العربية، فالعديد منها سيحتاج إلى أنواع ومستويات مختلفة من الدعم الحكومي للتمكن من البقاء في العمل والاستمرار في تقديم الخدمات (عبد المنعم و اسماعيل، 2020، صفحة 05)، ففي 25 أبريل 2020 بلغ إجمالي عدد الطائرات خارج الخدمة لأعضاء الاتحاد 1145 طائرة، وهو ما يمثل نسبة 77.5% من إجمالي الأسطول المتاح للتشغيل، أما عدد الطائرات في الخدمة بلغ عددها 332 طائرة، حيث تم وضع 60 طائرة

إضافية في الخدمة مقارنة ببيانات الأسطول التي تم جمعها في 13 أبريل 2020 (المنظمة العربية للسياحة، 2020، صفحة 23) وهو ما يوضحه الشكل أدناه:

شكل رقم (01): أسطول أعضاء الاتحاد (في 25 أبريل 2020) والتغير في القيمة السوقية لبعض أنواع الطائرات



المصدر : (المنظمة العربية للسياحة، 2020، صفحة 23)

فحسب دراسة أصدرتها لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا "اسكوا" بالتعاون مع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "اونكتاد" حول آثار فيروس كورونا في الدول العربية، قدرت خسائر إيرادات شركات الطيران العربية بـ 38 مليار دولار خلال سنة 2020، أي ما يعادل 52.8% من الإيرادات المحققة سنة 2019 والتي بلغت 72 مليار دولار (الرؤية، 2020)، فمن خلال الشكل رقم (02) والذي يمثل مقارنة في تطور عدد رحلات الركاب المسافرين لـ 6 أشهر الأولى من سنتي 2019 و 2020 التباين بين السنتين بدءا من شهر مارس 2020، حيث أن عدد الرحلات بدأت بالانخفاض حيث وصلت نسبة الانخفاض إلى نسبة 93 % في شهري أبريل وماي من سنة 2020 مقارنة بسنة 2019. (المجلس الاقتصادي والاجتماعي، 2020، صفحة 08).

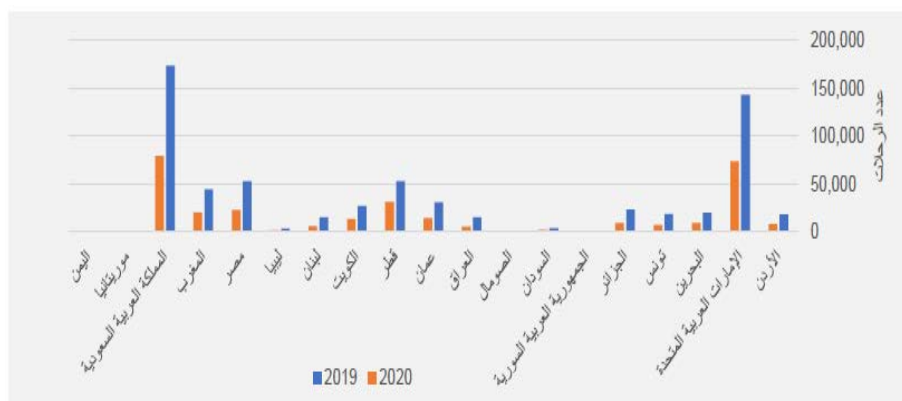
شكل رقم (02): تغير عدد رحلات الركاب في الدول العربية (من جانفي إلى جوان من سنتي 2019 و2020)



المصدر: (المجلس الاقتصادي والاجتماعي، 2020، صفحة 08)

وقد بلغ متوسط انخفاض عدد رحلات الركاب المسافرين في الدول العربية نسبة 53.12 % خلال 6 أشهر الأولى من سنة 2020 مقارنة مع سنة 2019، فجميع الدول العربية انخفضت فيها عدد رحلات الركاب المسافرين خلال النصف الأول من سنة 2020 ، إلا الجمهورية العربية السورية التي سجلت ارتفاعا في الفترة نفسها بنسبة بلغت 38.60 %، كما تراوحت نسب الانخفاض ما بين الدول العربية بين حد أدنى نسبته 34.68 % في موريتانيا وحد أقصى نسبته 66.67 % في العراق، (المجلس الاقتصادي والاجتماعي، 2020، صفحة 08) كما هو مبين في الشكل أدناه:

شكل رقم (03): متوسط انخفاض رحلات الركاب في الدول العربية (من جانفي إلى جوان من سنتي 2019 و2020)

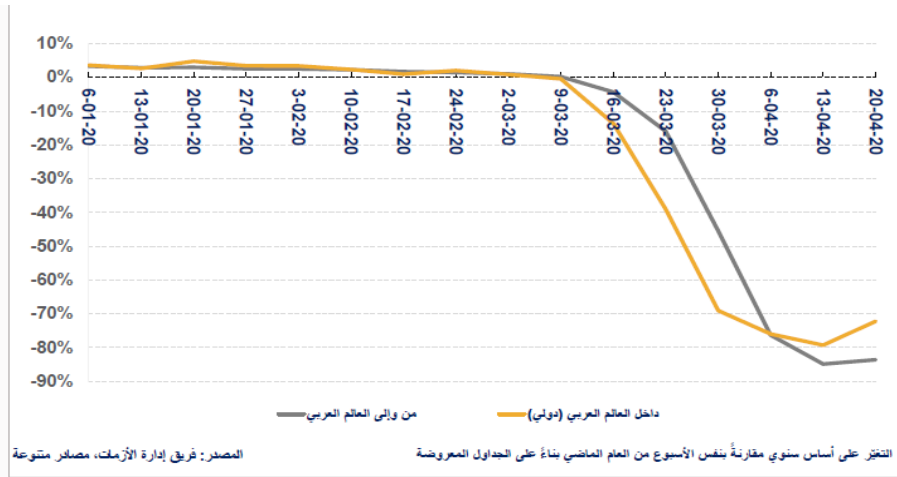


المصدر: (المجلس الاقتصادي والاجتماعي، 2020، صفحة 08)

كما بدأت المقاعد المعروضة من وإلى العالم العربي في التعافي في الأسبوع الثالث من شهر أبريل 2020، مقارنة بالفترة نفسها من سنة 2019، حيث انخفضت إجمالي المقاعد المعروضة بنسبة 72.3 %

على أساس سنوي مقارنة بانخفاض سنوي بلغ نسبة 79.3 %، كما شهدت المقاعد الدولية المعروضة في العالم العربي ارتفاعاً متواضعاً في الأسبوع الثالث من شهر أبريل 2020، مقارنة بالفترة نفسها من سنة 2019، وانخفض إجمالي المقاعد المعروضة بنسبة 83.7 % على أساس سنوي مقارنة بانخفاض بلغ 85% على أساس سنوي، حيث بدأت بعض شركات الطيران في تشغيل رحلات محدودة للمسافرين (المنظمة العربية للسياحة، 2020، صفحة 18) كما يوضحه الشكل الموالي:

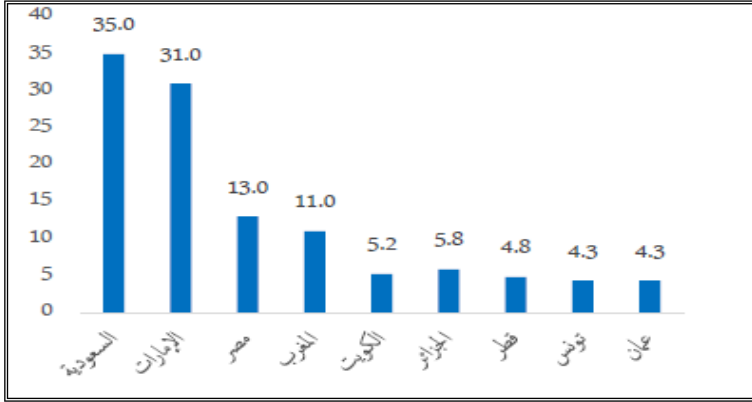
شكل رقم (04): التغير في السعة المعروضة أسبوعياً في العالم من وإلى داخل العالم العربي



أدت إجراءات الإغلاق والقيود على السفر التي فرضتها معظم دول العالم إلى تراجع كبير في عدد الرحلات المنظمة لنقل الركاب المسافرين، وتراجع مماثل في الشحن الجوي بشكل عام، وذلك سواء بسبب تراجع سعة الشحن الجوي المنتظم على طائرات نقل الركاب (الأشخاص المسافرين)، أو بسبب تراجع الطلب على العديد من السلع نتيجة الإغلاق والتباعد الاجتماعي، وما نجم عنه من تراجع في النمو الاقتصادي، كما تراجعت إيرادات شركات النقل الجوي في جميع مناطق العالم، فبناءً على النتائج المحققة خلال النصف الأول من سنة 2020، فحسب توقع الاتحاد الدولي للنقل الجوي بلغت حجم الخسائر لإيرادات شركات الطيران في العالم 419 مليار دولار خلال سنة 2020، وهو ما يمثل انخفاضاً بنسبة 50 % مقارنة بسنة 2019، إذ أعلنت المجموعة الدولية لشركات الطيران التي تعد شركة الخطوط الجوية البريطانية "بريتيش إيروايز" وشركة الإسبانية "إيبيريا" من الشركات التابعة لها، عن انخفاض بنسبة 55.7 % في الإيرادات وخسائر 3.8 مليار يورو أي ما يعادل 4.5 مليار دولار في النصف الأول من

سنة 2020. (محمود أبو النيل، 2021). أما على مستوى الدول العربية فقد سجل انخفاضاً في عدد المسافرين في تسع دول عربية تلعب بها قطاعات الطيران دوراً بارزاً بما يشمل (الإمارات، السعودية، مصر، المغرب، الكويت، الجزائر، قطر، تونس، عمان) بنحو 114 مليون مسافر سنة 2020 (المنظمة العربية للسياحة، 2020، صفحة 05)، كما هو موضح في الشكل أدناه:

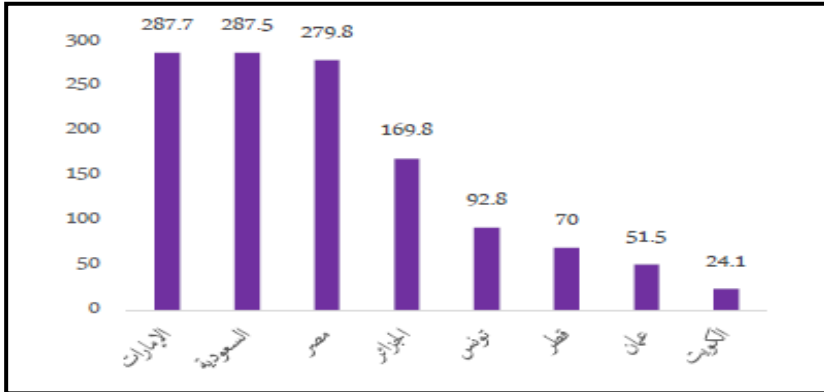
شكل رقم (05): تداعيات أزمة كوفيد -19 على قطاع الطيران في الدول العربية لعدد المسافرين (مليون مسافر)



المصدر: (عبد المنعم و اسماعيل، 2020، صفحة 06)

في حين تم توقع أن يؤدي انتشار الفيروس إلى انخفاض في عدد الوظائف بقطاع الطيران في هذه الدول بنحو مليون وظيفة (المنظمة العربية للطيران المدني، 2020) وهو ما يبينه الشكل الموالي:

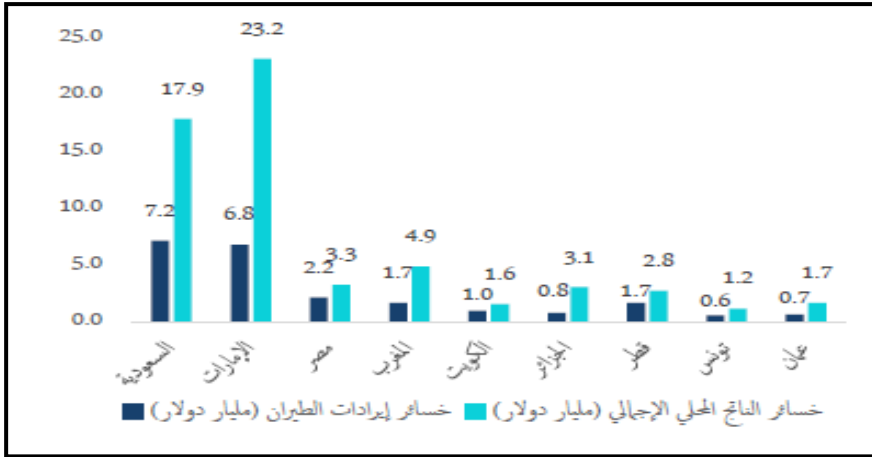
شكل رقم (06): تداعيات أزمة كوفيد -19 على قطاع الطيران في الدول العربية لعدد الوظائف (ألف وظيفة)



المصدر: (عبد المنعم و اسماعيل، 2020، صفحة 06)

كما توقع أيضا الاتحاد الدولي للنقل الجوي تراجع في إيرادات القطاع بنحو 23 مليار دولار، وانخفاض في مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي للاقتصاديات العربية لـ 9 دول السابق الإشارة إليها بنحو 60 مليار دولار سنة 2020 (المنظمة العربية للطيران المدني، 2020)، كما يظهره الشكل أدناه:

شكل رقم (07): تداعيات أزمة كوفيد -19 على قطاع الطيران في الدول العربية الانخفاض المتوقع في إيرادات القطاع والناتج المحلي الإجمالي (مليار دولار)



المصدر: (عبدالمعظم و اسماعيل، 2020، صفحة 06)

كما أشارت المنظمة العربية للطيران المدني إلى صعوبة الأوضاع الاقتصادية التي تواجه شركات الطيران العربية، فهذه الخسائر الجسيمة أكبر من أن تتحملها هذه الشركات، والتي مهما حاولت خفض التكاليف فلن تنجو من أزمة السيولة المالية من دون دعم طارئ من حكومات دول المنطقة للحفاظ على دورها الاقتصادي المهم، واستمرارية حركة النقل الجوي مما يدعم عملية التعافي الاقتصادي في المدى المتوسط، فجائحة كورونا أثرت على قطاعات الطيران في عدد كبير من الدول العربية، رغم ذلك فإن الأثر يبدو أعمق بكثير فيما يتعلق بثلاث دول عربية على وجه الخصوص (عبدالمعظم و اسماعيل، 2020، صفحة 05) وهي كالتالي:

➤ **السعودية:** حيث يحتل قطاع الطيران فيها مكانة مميزة من بين القطاعات الاقتصادية التي تسهم في الناتج المحلي الإجمالي في ظل تدفق ملايين المسافرين سنويا إلى المملكة لأداء مناسك الحج والعمرة، فقد تصل حجم الخسائر إلى 3.1 مليار دولار وما يزيد عن 140 ألف وظيفة بقطاع الطيران مهددة بسبب الجائحة.

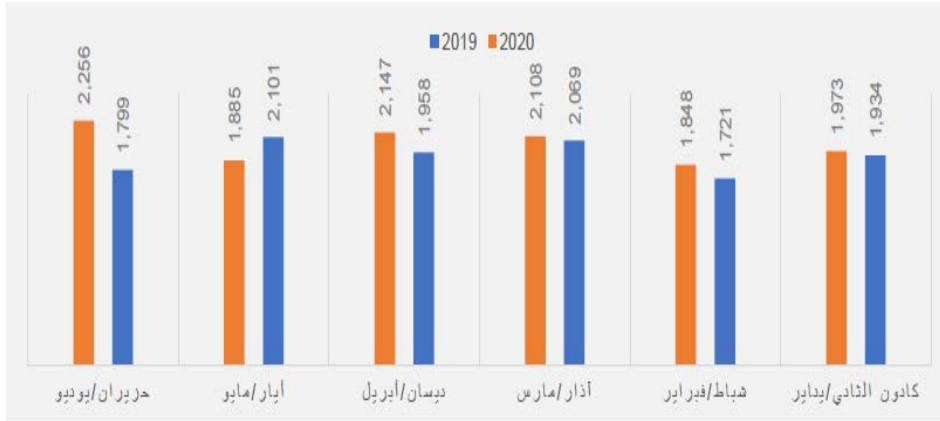
➤ **الإمارات:** حيث شهدت فيها صناعة الطيران نموا ملحوظا منذ منتصف الثمانينات من القرن الماضي وأصبحت ناقلاتها الوطنية منافسا قويا على المستوى العالمي، وهو ما عزز التوقعات بمساهمة قطاع الطيران بنحو 45% من الناتج المحلي الإجمالي لإمارة دبي عام 2030، لكن فيروس كورونا أثر على شركات الطيران التابعة لها، فقد تخسر حوالي 2.8 مليار دولار، كم يوجد 163 ألف وظيفة مهددة بسبب كورونا.

➤ **مصر:** التي تمثل أول دولة على مستوى دول منطقة الشرق الأوسط، تبدأ بتسيير رحلات جوية منذ 88 عاما وبالتحديد في عام 1932 مع تأسيس أول شركة طيران وطنية وسابع شركة يتم تأسيسها عالميا، والتي بدورها أثرت عليها جائحة كورونا فيمكن أن يصل حجم الخسائر إلى مليار دولار من الإيرادات الأساسية ونحو 138 ألف وظيفة.

2.4 النقل الجوي للبضائع

أما بالنسبة للنقل الجوي للبضائع فقد شهدت الدول العربية ارتفاعا في عدد رحلات الشحن حيث لوحظ في 5 من 6 أشهر في سنة 2020، وذلك باستثناء شهر ماي الذي شهد انخفاضا بنسبة 10.28%، كما سجل الارتفاع الأكبر في شهر جوان بنسبة 25.40% (المجلس الاقتصادي والاجتماعي، 2020، صفحة 10)، كما يبينه الشكل رقم (08).

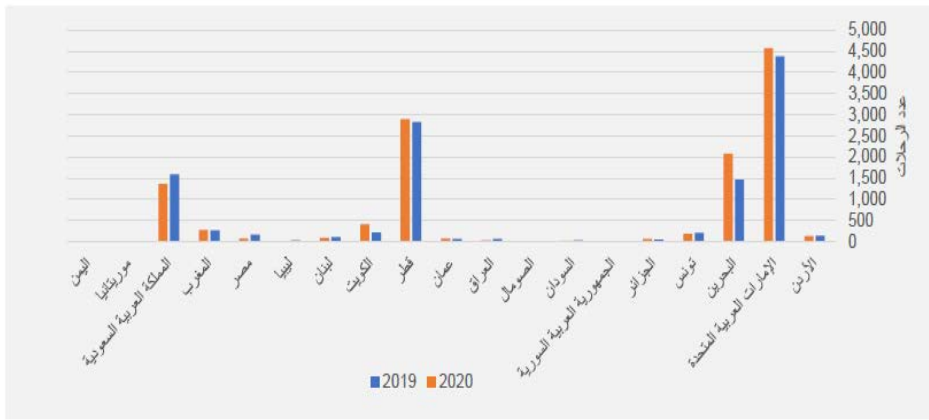
شكل رقم (08): تغير عدد رحلات شحن البضائع في الدول العربية خلال الفترة الممتدة (من جانفي إلى جوان) من سنتي 2019 و2020



المصدر: (المجلس الاقتصادي والاجتماعي، 2020، صفحة 10)

كما هناك تباين في تغير عدد رحلات شحن البضائع ما بين الدول العربية، فقد شهد العديد منها ارتفاعا في عدد رحلات شحن البضائع لاسيما الجزائر بنسبة 31.11%، والبحرين بنسبة 42.61%، والكويت بنسبة 86.64%، والمغرب بنسبة 6.15%، وعمان بنسبة 22.03%، وقطر بنسبة 2.45%، والإمارات العربية المتحدة بنسبة 4.29%، كما شهدت دول عربية أخرى انخفاضا كمصر بنسبة 56.05% والعراق بنسبة 52.31% وليبيا بنسبة 75.76%، وأخيرا السودان بنسبة 55.88% (المجلس الاقتصادي والاجتماعي، 2020، صفحة 11) كما يوضحه الشكل الموالي:

شكل رقم (09): الأعداد المقارنة لرحلات الشحن في الدول العربية خلال الفترة الممتدة (من جانفي إلى جوان) من سنتي 2019 و2020



المصدر: (المجلس الاقتصادي والاجتماعي، 2020، صفحة 11)

كما يجدر الإشارة بتقديم شركات الطيران الخليجية في مجال الشحن الجوي، حيث تفيد معلومات حديثة بتسجيل شركة الشحن الجوي "Skycargo" التابعة لطيران الإمارات رقما قياسيا بلغ 66 طنا من البضائع التي أمكن تحميلها في بطن طائرة (بوينغ ER300-777) المخصصة لنقل الركاب المسافرين، وكذا قيام شركة الطيران القطرية بشحن ما يزيد عن 200.000 طن من الإمدادات الأساسية إلى المناطق الأكثر تأثرا بجائحة كورونا (كوفيد-19)، وهذا ما زاد بشكل كبير من حصة شركة الطيران القطرية في مجال الشحن الجوي وجعلها أكبر شركة طيران للشحن الجوي في العالم. (المجلس الاقتصادي والاجتماعي، 2020، صفحة 11)

5. السياسات المتبعة على مستوى الدول العربية لتجاوز تداعيات جائحة كورونا

1.5 تدخل حكومات الدول العربية لدعم قطاع الطيران

في ظل أزمة جائحة فيروس كورونا (كوفيد-19) اتخذت شركات الطيران في الدول العربية منذ بداية الأزمة عددا من التدابير الهادفة نحو خفض التكاليف، والتخفيف من الآثار المالية المرافقة للأزمة، وهذا أثر الانخفاض الكبير المسجل في حجم عائداتها والذي أثر بشكل مباشر على قدرة تلك الشركات على تغطية التكاليف الأساسية، الأمر الذي بات يهدد استمراريتها في ظل أزمة السيولة التي تواجهها منذ بدء انتشار الوباء عالميا، وفي سبيل دعم قدرة شركات الطيران العربية للتغلب على التحديات المذكورة قام عدد من الحكومات العربية بتقديم الدعم المالي لهذه الشركات، والتي تعود ملكية أغلبها للدولة بهدف تعويضها عن التراجع الشديد الذي شهدته مستويات الإيرادات والسيولة، إضافة إلى ذلك تقديم بعض حكومات الدول العربية عددا من الإعفاءات الضريبية وتأجيل سداد أقساط خدمة القروض المتعاقد عليها من قبل تلك الشركات، ومثال على ذلك نجد:

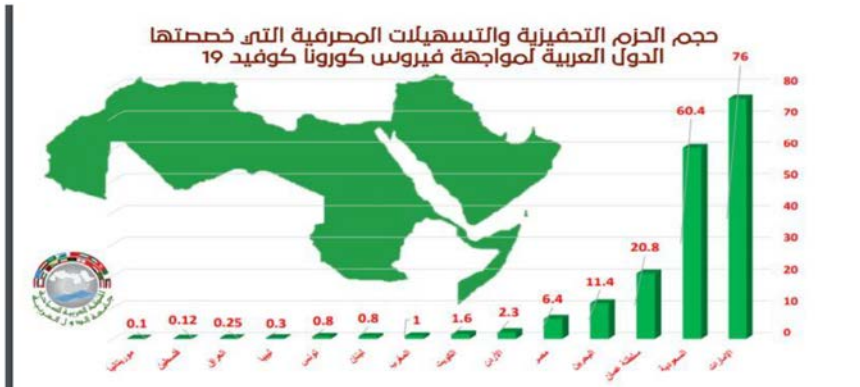
- **مصر:** حيث عمد مجلس الوزراء المصري إلى التنسيق المشترك بين وزارة البترول والثروة المعدنية والسياحة والآثار والطيران المدني بشأن ضوابط واقتراحات تنفيذ برنامج تحفيز الطيران عن طريق تخفيض الرسوم والتكاليف التي تسدد في المطارات ووقود الطائرات، كما تم الاتفاق على تقديم مبادرة جديدة لتنشيط السياحة الداخلية، كما وجهت الرئاسة المصرية بتوفير قرض مساند لقطاع الطيران المدني بفترة سماح تمتد لعامين، كما يتم من جهة أخرى دراسة قدرة تحمل وزارة المالية لبعض أعباء قطاع الطيران المدني للتعامل مع تداعيات ظروف الجائحة.
- **المغرب:** صادقت الحكومة المغربية على مشروع قانون يتعلق بوضع إطار قانوني يسمح لمقدمي خدمات السفر والسياحة والنقل السياحي والنقل الجوي للمسافرين بتعويض المبالغ المستحقة لزبائنهم على شكل وصل بالدين، والذي يقترح خدمة مماثلة أو معادلة دون أي زيادة في السعر، وهذا بهدف الحد من تأثير وباء كورونا على قطاع الطيران وما صاحبه من فقدان للوظائف.
- **الإمارات:** حيث أعلنت حكومة دبي في نهاية شهر مارس 2020 عن عزمها في دعم رأس مال شركة الطيران الوطنية لإمارة دبي من خلال ضخ السيولة في الشركة، وذلك لتمكينها من مواجهة التحديات الناتجة عن جائحة كورونا (عبدالمعظم و اسماعيل، 2020، الصفحات 06-07).

أما فيما يتعلق بالإجراءات التي صادقت عليها الدول العربية في حال السماح بعودة السفر حول العالم مرة أخرى، فقد أعلنت عن بروتوكول وإجراءات احترازية خاصة بالسفر، فعلى سبيل المثال أعلنت مصر عن وضع ضوابط صارمة حال بدء عودة السياحة الخارجية إل مصر، مثل عدم السماح لأي سائح بركوب الطائرة ودخول البلاد إلا بوجود شهادة خلو من فيروس كورونا (تحليل سلبي)، والتي تكون من خلال تحليل حديث للفيروس لم يمر عليه 48 ساعة، كما بدأت المطارات العربية في تطبيق الإجراءات الاحترازية الجديدة للتأهب لاستقبال الركاب في أعقاب انتهاء فترة تفشي الفيروس.

2.5 الحزم التي قدمتها الدول العربية للاقتصادية جراء تفشي جائحة كورونا

تقدر القيمة الإجمالية لحزم الدعم المقدمة من الحكومات لشركات الطيران في العالم بحوالي 126 مليار دولار، أي مع يعادل حوالي 30 % من إجمالي الخسائر من الإيرادات المقدرة لهذه الشركات خلال عام 2020، وتتفاوت نسب الدعم بين مناطق دول العالم، حيث تبلغ حدها الأقصى في أمريكا الشمالية والجنوبية 45 % من خسائر الشركات، تليها أوروبا 39 % وتأتي المنطقة العربية في المرتبة الأخيرة من حيث قيمة الدعم الذي تقدمه إلى شركات الطيران، إذ لا تتجاوز نسبة 2.3 % من الخسائر في الإيرادات المتوقعة لشركات الطيران العربية لعام 2020 إلا أن حكوماتها بادرت لإيجاد حلول للأزمة، وذلك باتخاذ حزم اقتصادية فاعلة لدعم المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في كافة المجالات الاقتصادية، وذلك بهدف تخفيف آثار تداعيات تفشي الوباء وأيضاً لدعم مشاريع البنية التحتية على مستوى الدول العربية، ويوضح الشكل أدناه حجم الحزم المقدمة من بعض حكومات الدول العربية لدعم وتنمية اقتصادها.

شكل رقم (10) : الحزم المالية التي خصصتها الدول العربية لمواجهة فيروس كورونا



المصدر: (تلي و قريشي، 2020، صفحة 23)

ويوضح الجدول الموالي أهم الحزم المالية التحفيزية المقدمة من طرف حكومات بعض الدول العربية:

جدول رقم (01): الحزم التحفيزية المقدمة في بعض الدول العربية

الدول	التحفيزات المالية المقدمة
السعودية	* حزمة مالية بقيمة 34.3 مليار دولار لدعم الائتمان والسيولة. * تحمل نسبة 60% من رواتب موظفي القطاع الخاص بقيمة 9 مليارات ريال. * حزمة مالية إضافية تقدر بـ 50 مليار ريال سعودي.
الإمارات	* حزمة تحفيز بقيمة 283 مليار درهم ما يعادل 77 مليار دولار لدعم النشاط الاقتصادي وتخفيف آثار كورونا على القطاعات المتضررة.
قطر	* حزمة مالية تقدر بـ 75 مليار ريال قطري ما يعادل 23.4 مليار دولار.
الكويت	* إطلاق مبادرة بإنشاء صندوق تمويلي بقيمة 10 ملايين دينار كويتي . * منح البنوك سيولة 16 مليار دولار كفروض ميسرة إلى القطاع الخاص.
البحرين	* حزم تحفيزية بقيمة 560 مليون دينار بحريني ما يعادل 1.5 مليار دولار. * إعفاء المحلات التجارية والشركات الصغيرة والمتوسطة من الرسوم. * إعفاء الشركات السياحية من الرسوم لمدة 3 أشهر من أبريل 2020.
العراق	* خصص البنك المركزي 30 مليار دينار عراقي لمواجهة الفيروس. * إعادة جدولة القروض المصرفية للقطاع الخاص خاصة الشركات الصغيرة والمتوسطة.
المغرب	* حزمة مالية بقيمة 10 مليار درهم ما يعادل مليار دولار أمريكي لدعم القطاعات الاقتصادية.
الأردن	* 550 مليون دينار أردني للحد من التداعيات الاقتصادية لفيروس كورونا على الاقتصاد
مصر	* حزمة من الإجراءات والتدابير بقيمة 100 مليار جنيه. * تأجيل الاستحقاقات الائتمانية للشركات الصغيرة والمتوسطة لمدة 6 أشهر. * خفض سعر الغاز الطبيعي للصناعة وخفض أسعار الكهرباء للصناعة الجهد العالي والمتوسط مع تثبيت وعد زيادة أسعار الكهرباء لباقي الاستخدامات الصناعية لمدة من 3-5 سنوات قادمة. * إصدار قانون خاص للتعامل مع تبعيات فيروس كورونا (كوفيد-19).
لبنان	إطلاق خطة التحفيز بقيمة 1200 مليار ليرة لتغطية أعباء مواجهة كورونا حوالي 800 مليون دولار
موريتانيا	* تخصيص 100 مليون دولار لدعم القطاعات المتأثرة من جراء تفشي انتشار فيروس كورونا.

تونس	* 2.5 مليار دينار تونسي حيث تشمل الحزمة عدد من التحفيزات تتضمن إعفاءات ضريبية، تحويلات نقدية مباشرة للأسر الفقيرة بقيمة 100 مليون دينار تونسي لعم المستشفيات.
الجزائر	* تخفيض أسعار ودعم المواد الغذائية الأساسية والأدوية . * زيادة الحد الأدنى المضمون على مستوى البلاد 10%. * إلغاء ضريبة الدخل الإجمالي للعاملين الذين تعادل أجورهم 30 ألف دينار أو أقل.

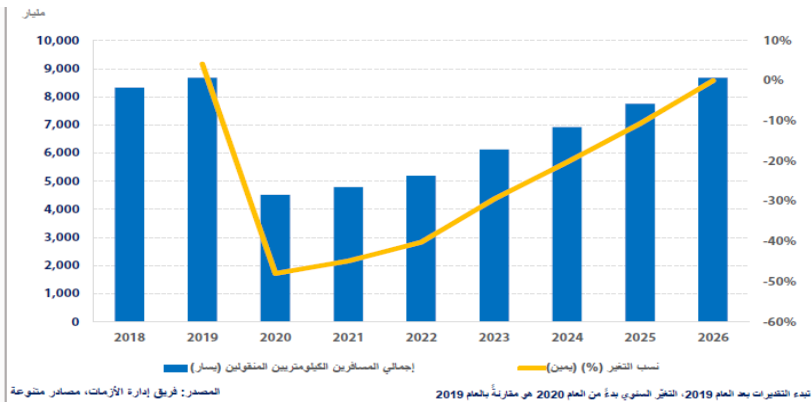
المصدر: من إعداد الباحثة اعتمادا على (طلحة، 2020، الصفحات 29-31)

6. التوقعات بشأن فترة تعافي قطاع النقل الجوي وأهم سياسات دعم التعافي في المدى المتوسط

1.6 التوقعات بشأن فترة التعافي

من المتوقع أن تستغرق فترة تعافي قطاع النقل الجوي حوالي 6 سنوات ليعود إلى مستويات سنة 2019، بينما يتوقع أن تبدأ الدول ذات الأسواق المحلية الكبيرة عملية التعافي بشكل أسرع من تلك التي تعتمد على الأسواق الدولية، فبعد أزميتي 11 سبتمبر وتفشي فيروس السارس استغرقت عودة حركة المسافرين عامين لنعود إلى المستويات التي كانت عليها قبل الأزميتين، أما بالنسبة للضرر الذي ألحقه تفشي فيروس كورونا والذي شمل الركود الاقتصادي، وفقدان ثقة المستهلك فسوف يتفاهم بسبب التحديات الموجودة مسبقا والتي سوف تستمر بالتأثير على التوقعات مثل النزاعات التجارية والجيوسياسية، (المنظمة العربية للسياحة، 2020، صفحة 25) والشكل أدناه يوضح توقعات تعافي قطاع النقل الجوي:

شكل رقم (11): توقعات تعافي الطلب على السفر (بالمسافرين الكيلومترين المنقولين RPKs)



المصدر: (المنظمة العربية للسياحة، 2020، صفحة 25)

2.6 سياسات دعم تعافي قطاع الطيران في الدول العربية على المدى المتوسط

يعد تعافي قطاع الطيران ركيزة أساسية لضمان تعافي سلس للأنشطة الاقتصادية في أعقاب انتهاء أزمة فيروس كورونا (كوفيد-19) في ظل حاجة حكومات الدول العربية إلى ضمان استمرار تدفق في حركة التجارة الدولية وتنقلات الأفراد والسائحين التي تدعم مستويات الناتج والتشغيل، وعليه فمن المتوقع أن تكون رحلة تعافي قطاع الطيران العربي من تداعيات أزمة فيروس كورونا المستجد طويلة، وقد تحتاج إلى ثلاث سنوات على الأقل، وفي هذا الإطار من الأهمية يمكن أن تركز سياسات دعم تعافي القطاع في المدى المتوسط على المحاور التالية:

➤ ضمان توفير الائتمان اللازم ودعم سيولة شركات الطيران

من الأهمية تدخل حكومات الدول العربية وبشكل عاجل للتخفيف من حدة الأعباء المالية التي تواجه شركات الطيران، وذلك من خلال منحها إمكانية النفاذ إلى خطوط ائتمان ميسرة وتسهيلات لدعم السيولة، حيث تتفاوت مستويات السيولة المتاحة من شركة إلى أخرى بحسب مراكزها المالية، وحسب بيانات الاتحاد الدولي للنقل الجوي فإن مستويات السيولة المتوفرة في معظم شركات الطيران حول العالم لا تمكنها في المتوسط سوى من تغطية نفقاتها لفترة لا تزيد عن 3 أشهر على أقصى تقدير، فبشكل عام فإن التداعيات الأخيرة لأزمة كورونا تستلزم دعم خطوط الائتمان والسيولة بشكل عاجل لتجنب إفلاس هذه الشركات.

➤ تخفيف الأعباء المالية على شركات الطيران

يمكن لحكومات الدول العربية مساندة شركات الطيران من خلال تخفيف الأعباء المالية الملقة على عاتقها، وذلك من خلال تأجيل تسديد الضرائب المستحقة عليها، أو تأجيل مدفوعات سداد ديونها، أو تحمل جانب أو كامل من أجور الموظفين لديه، حتى تتمكن من تجاوز هذه الفترة بدون أن تضطر إلى اللجوء إلى تسريح واسع للعمالة وبالتالي تفاقم مشكل البطالة.

➤ تخفيف عمليات إعادة الهيكلة وترشيد النفقات والاندماج

يتعين على شركات الطيران في الدول العربية في ظل الضغوطات التي تشهدها حالياً والتحديات المستقبلية التي قد تواجهها في عالم ما بعد كورونا، تبني برامج واسعة لخفض وترشيد النفقات والاقترار فقط على النفقات الضرورية لاستعادة العمليات التشغيلية في الأجل المتوسط حتى تحافظ على ربحيتها، كذلك

يمكن أن تكون خيارات الاندماج من بين أهم الخيارات المتاحة أمام شركات الطيران العربية لتعزيز إيراداتها وقدرتها على تجاوز الصعوبات المالية التي سوف تميز المرحلة المقبلة.

➤ تشجيع الطيران الاقتصادي والداخلي

هناك فرصة جيدة للدول العربية للاستفادة من تشجيع شركات الطيران من خفض التكلفة التي شهدت أنشطتها خلال السنوات الماضية نموا كبيرا في عدد من دول المنطقة مسجلة زيادة تقدر بنسبة 9.3% في سنة 2019، وهو ما ساعد في ارتفاع حصتها من إجمالي سعة المقاعد في دول المنطقة من 14.9% في سنة 2018 إلى 16.5% في سنة 2019، كذلك سوف يساهم نمو هذه الشركات في التقليل من حجم الأثر المتوقع لانخفاض الطلب على السفر في ظل التكلفة المعقولة للسفر من خلال هذه الشركات، كما تتوفر لدى بعض الدول العربية فرصة للاستفادة من تشجيع الطيران الداخلي مثل مصر والسعودية والجزائر على سبيل المثال.

➤ تنفيذ برامج تدريبية للتحويل الرقمي لشركات الطيران

من الضروري أن تركز شركات الطيران في الدول العربية على الاستفادة من التحويل الرقمي في تطوير عملياتها التشغيلية وكسب أسواق وشرائح جديدة من المستهلكين، وذلك من خلال التركيز على عمليات التحويل الرقمي التي من شأنها زيادة الإنتاجية والتنافسية، فالتحولات الرقمية سوف تعمل على تغيير صناعة الطيران في الفترة المقبلة. (عبدالمعظم و اسماعيل، 2020، الصفحات 09-10)

7. خاتمة:

من المتوقع أن تتسبب جائحة كورونا في خسائر كبيرة لقطاع النقل الجوي في الدول العربية بسبب انخفاض عدد الرحلات ونسبة المسافرين على الصعيد الدولي، فقد تعرض هذا القطاع الحيوي لأكبر انتكاسة له منذ أزمة النفط العالمية في سبعينات القرن الحادي والعشرين، حيث أثرت جائحة كورونا بشكل كبير على قطاعي الطيران والسياحة بما جعلهما أكبر القطاعات المتضررة خلال سنة 2020 من بين كافة القطاعات الاقتصادية على مستوى العالم، ويبدو أن صناعة السفر والسياحة لن تعود لوضعها قبل الجائحة بشكل كامل قريبا، كما أن هناك بعض الممارسات التي ستظل دائمة بعد هذه الجائحة فشركات حجز الفنادق ورحلات الطيران تقوم حاليا بتهيئة أوضاعها للتأقلم مع الواقع الجديد والمتمثل في عدم الرغبة في قضاء العطلات في مناطق بعيدة من العالم وتفضيل الوجهات الأقرب، ومن المتوقع كذلك أن السياحة التقليدية عبر استخدام الطائرات كوسائل للنقل بين الدول ومشاهدة المعالم السياحية ستتوقف أو تتباطأ

بصورة كبيرة بحسب المختصين أيضاً، وسيستجه المسافرون بشكل أكبر إلى قيادة سياراتهم والذهاب إلى أماكن يمكن الوصول إليها برا لا جوا، كما أنه من الواضح أن العودة إلى مرحلة ما قبل كورونا سيستغرق من 3 إلى 6 سنوات وربما أكثر، لذا فقد تلجأ شركات الطيران إلى عمليات الاندماج فيما بينها من أجل الصمود، كما قد يرتفع الطلب على طائرات الجيل الجديد التي تتميز بتكاليف التشغيل المنخفضة مع التخلي جزئياً عن الطائرات العملاقة، والاعتماد بشكل متزايد على تكنولوجيا الذكاء الاصطناعي، فيما قد يشهد قطاع تأجير الطائرات نمواً قياسياً خلال الفترة المقبلة، إذ ستلجأ إليه شركات الطيران للتغلب على مشكلة التمويل. وبعد دراستنا لموضوع أثر جائحة كورونا (كوفيد -19) على قطاع النقل الجوي ومحاولة تقييم آثاره الاقتصادية في الدول العربية من خلال مختلف التقارير والإحصائيات المقدمة من طرف منظمة السياحة العربية والمجلس الاقتصادي والاجتماعي وتقدير حجم الخسائر تم التوصل إلى مجموعة من النتائج تلخص في:

- نتج عن جائحة كورونا وانتشار فيروس (كوفيد -19) إلى إغلاق معظم دول العالم حدودها أمام حركة النقل الدولي وبالأخص النقل الجوي مما أثر سلباً على قطاع السياحة والسفر في الدول العربية وفي العالم ككل؛
- الإبقاء على رحلات الشحن الجوي والرحلات الإنسانية (رحلات الإجلاء) وخاصة رحلات شحن الأدوية والكمادات وذلك نظراً لضرورتها في الجانب الإنساني؛
- شهدت شركات الطيران في الدول العربية خسائر كبيرة بالإضافة إلى خسائر أخرى في مداخيل الحكومات، وذلك نتيجة لفقدان الرسوم التي كانت تتقاضاها عن عبور الطائرات لأجوائها، ورسوم الهبوط والإقلاع والخدمات الملاحية والأرضية، والرسوم والضرائب المختلفة التي تتقاضاها بعض الحكومات على تذاكر السفر المباعة على أراضيها، والتي تختلف من بلد لآخر؛
- تراجع طلب السفر على أساس سنوي بنسبة 38% وانخفاض الإيرادات إلى حوالي 252 مليار دولار؛
- كما نتج عن القيود المفروضة على حركة الأفراد وتنقلاتهم زيادة الإقبال على التجارة الإلكترونية وخدمات التوصيل للمنازل لمختلف أنواع السلع، وخير مثال عن ذلك شركة أمازون التي حققت رقماً قياسياً في مبيعاتها خلال الربع الثاني من عام 2020، بقيمة 80 مليار دولار، وبأرباح صافية تعادل 5 مليارات دولار، بما تخطى كل توقعات محلي بورصة نيويورك. وتبعها في تحقيق أرباح طائلة من التجارة الإلكترونية؛

- تم الاستغناء عن العديد من النشاطات والاجتماعات والمؤتمرات التي كانت تتم عبر التنقل والسفر والغائها، وتم استبدالها بتقنية التحاور عن بعد، والذي أدى إلى ازدهار مبيعات مختلف المنصات الإلكترونية التي تتيح هذه الخدمات.

- وجود مبادرات إلى اتخاذ حزم مالية اقتصادية للحكومات العربية لمواجهة جائحة كورونا (كوفيد-19) وإيجاد الحلول فيما يخص كافة المجالات الاقتصادية بغية التخفيف من تداعيات تفشي فيروس كورونا.

الاقتراحات :

- العمل بالتوصيات المشتركة بين المنظمة العربية للسياحة والاتحاد العربي للنقل الجوي:

■ قيام الدول العربية بدعم فريق عمل إعادة إطلاق الطيران للإكاو (Aviation Rrcovey Task Force ICAO Council)؛

■ دعم الدول العربية لتشكيل فريق عمل مشترك لإعادة إطلاق السياحة يشمل ممثلين عن منظمة السياحة العالمية (UNWTO) ومنظمة الصحة العالمية (WHO) والمنظمة العربية للسياحة والمنظمات الإقليمية المعنية لوضع الإجراءات التوجيهية المناسبة؛

■ أخذ الدول العربية بعين الاعتبار الرؤية المشتركة لإعادة إطلاق قطاعي السياحة والسفر في خططها الوطنية للتعافي من الأزمة.

- دعم المؤسسات المتوسطة والصغيرة العاملة في مجال النقل الجوي بحزم التحفيز (Stimulus Packages) المطبقة من قبل مختلف الحكومات لتمكينها من النهوض والاستمرار في سوق العمل وتقديم خدماتها؛

- تقديم التسهيلات المالية والمصرفية لشركات الطيران العربية ومنحها قروضا مع تأجيل استحقاقاتها لتمكينها من استرجاع قوتها وعافيتها؛

- ينبغي على الدول العربية إعادة صياغة تدابير جديدة لاستئناف السياحة والسفر عبر سياسات جديدة وإعادة تصميم الطائرات والمطارات لتتكيف مع التغيرات ما بعد الجائحة، وهي ما يطلق عليها بروتوكولات السفر الآمن، وهذا في إطار السعي إلى عودة قطاع الطيران إلى طبيعته وتعويض الخسائر، مع تأمين المسافرين في الوقت نفسه، وعدم تحول المطارات والطائرات إلى بؤرة لانتشار فيروس كورونا المستجد؛

- ينبغي توقع الأسوأ واستمرار الأزمة لوقت أطول والاستعداد بشكل عام لتطورات أخرى للوباء الحالي، والتوجه إلى إنشاء بيئة عمل افتراضية موازية لبيئة العمل الحقيقية من خلال التحول الرقمي وإعادة النظر في سلاسل الإمداد المعتمدة على تركيز الصناعة والتوجه إلى المزيد من التوزيع؛
- تفعيل دور اللجان الوطنية لتسهيل حركة النقل والتجارة، والتي أعدت الإسكوا الدليل الإرشادي لها، كونها تجمع جميع الفعاليات المنخرطة بخدمات النقل والتجارة في أي بلد، من جهات حكومية وقطاع خاص، وتشكل بذلك منتدى مناسباً للحوار لإيجاد ومتابعة تطبيق الحلول التي تكفل ضمان استمرار تدفق حركة النقل في حالات الأزمات والأخذ بالاعتبار الظروف النوعية الخاصة بكل دولة؛
- تنشيط حركة السياحة الداخلية بتقديم تخفيضات كبيرة على تذاكر الطيران الداخلي كحل بديل في انتظار تعافي القطاع من تداعيات الأزمة؛
- ضرورة اتفاق وتنسيق شركات الطيران مع جميع المنظمات والهيئات المعنية بالطيران على الفحص الإلزامي واختبار كورونا السلي أو إثبات التلقيح من جميع المسافرين قبل الرحلة، وكذلك الاتفاق بين المطارات على تجهيز نقاط للاختبارات السريعة وتضمن ذلك في تذكرة السفر أو ضريبة المطارحتي لا يكون هناك احتجاجات بخصوص دفع تكلفة الاختبارات؛
- التنسيق بين الدول بخصوص إعادة الفتح وعدم الإغلاق وإتباع تلك الأنظمة الصارمة من الاختبارات من أجل عدم انتقال العدوى لبلدانهم.

8. المراجع:

• المقالات:

- محمد إسلام تلي، وحليمة السعدية قريشي، أثر جائحة فيروس كورونا COVID-19 على السياحة العربية البينية، مجلة أفاق للبحوث والدراسات، المجلد 03، العدد (02)، 2020.
- محمد ملين دباغين، ومريم بوالصوف، جائحة كورونا وتأثيراتها السلبية على السياحة العالمية، مجلة الدراسات الإعلامية، العدد (14)، 2021.
- مصطفى صبحي محمود أبو النيل، أثر فيروس كورونا المستجد (كوفيد-19) على النقل الجوي: دراسة حالة شركة مصر للطيران، مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة والضيافة، المجلد 20، العدد (02)، 2021.

• التقارير:

- المجلس الاقتصادي والاجتماعي، أثر جائحة كوفيد-19 على النقل في المنطقة العربية، 2020.

- المنظمة العربية للسياحة، تقرير مشترك حول التعامل مع انتشار فيروس كورونا، السعودية، 2020.
- صندوق النقد العربي، الوليد أحمد طلحة، التداعيات الاقتصادية لفيروس كورونا المستجد على الدول العربية، الإمارات العربية المتحدة، 2020.
- صندوق النقد العربي، هبة عبد المنعم و محمد اسماعيل، تداعيات أزمة فيروس كورونا المستجد على قطاع الطيران في الدول العربية وسياسات دعم التعافي، 2020.

• المواقع الإلكترونية:

- المنظمة العربية للطيران المدني، 2020، دعم شركات الطيران في المنطقة ضروري في ظل تفاقم تداعيات فيروس كورونا، <https://acao.org.ma/news.php?id=360> تاريخ الاسترداد 04 مارس 2021.
- صحيفة الرؤية، 2020، كيف أثر كورونا على رحلات النقل الجوي للركاب في المنطقة العربية؟ من <https://www.alroeya.com> ، تاريخ الاسترداد 13 فيفري 2021.
- قيس أنيس جحيل العقابي، 2009، أثر جائحة كورونا على النقل الجوي في العراق، من شبكة الاقتصاديين العراقيين على الموقع: <http://iraqieconomists.net> تاريخ الاسترداد 18 مارس 2021.
- منظمة الصحة العالمية، 2020، <https://www.who.int/ar/emergencies/diseases/novel-coronavirus-advice-for-public/q-acoronavirus> تاريخ الاسترداد 22 أبريل 2021.

-World Travel Tourism Council , 2020 , Globa lEconomic Impact Trend, <http://www.wttc.org>:2021 تاريخ الاسترداد: 11 أبريل