

تداعيات جائحة كورونا على قطاع النقل الجوي الدولي وقطاع النقل الجوي في الجزائر

The repercussions of the corona pandemic on the international air transport and air transport in Algeria

دالع سعيد

جامعة الجزائر 1 (الجزائر)، dalaasaid2019@gmail.com

تاريخ النشر: 2022/06/15

تاريخ القبول: 2022/05/13

تاريخ الاستلام: 2022/02/14

ملخص:

لقد أدت جائحة كورونا منذ الإعلان عنها من طرف منظمة الصحة الدولية في مارس 2020 إلى تعليق الرحلات الجوية الدولية والداخلية بصفة جزئية في بعض الدول، وبصفة كلية في دول أخرى. هذا الشلل الذي أصاب قطاع النقل الجوي كان السبب في خسائر اقتصادية فادحة تكبدها مشغولوا قطاع الطيران المدني، وذلك حسب ما ورد في تقارير الهيئات الدولية.

أمام هذا الوضع سارعت دول العالم المنضوية تحت مظلة هاته الهيئات و من بينها الجزائر إلى وضع خطط جاءت في شكل توصيات و نصوص قانونية هدفها الأول تقديم الدعم بمختلف أشكاله لقطاع الطيران المدني من أجل التخفيف من حدة الآثار الاقتصادية و الاجتماعية التي خلفتها جائحة كورونا، و إعادة إنعاش الحركة الجوية على المستوى الدولي و الداخلي، و كهدف ثان وضع استراتيجية مستقبلية لضمان التعافي الكلي لهذا القطاع و عودته إلى تحقيق النمو الاقتصادي المعهود مع الأخذ بعين الاعتبار تطور الحالة الوبائية في العالم.

كلمات مفتاحية: النقل الجوي، جائحة كورونا، خسائر، توصيات.

Abstract:

The Corona pandemic, since it was announced by the World Health Organization in March 2020, has resulted in the partial suspension of international and local flights in some countries, and completely in other countries. This paralysis that has afflicted the air transport sector has been the cause of heavy economic damages suffered by operators in the civil aviation sector, according to reports by international organizations.

Faced with this situation, the countries of the world under its supervision, including Algeria, hastened to draw up plans which have materialized in recommendations and law, whose primary objective is to provide various forms of support to the civil aviation sector, in order to mitigate the economic and social effects left by the Corona pandemic and to revitalize international and national air traffic. The second objective was to develop a future strategy to ensure the overall recovery of this sector and its return to

the usual economic growth, taking into account the evolution of the epidemiological situation in the world.

Keywords: Air transport, Corona pandemic, damages , Recommendations.

1- مقدمة

يعد النقل الجوي أحد أهم أنماط النقل الحديثة، فهو إلى جانب استعماله للطائرة المتميزة بالسرعة الفائقة التي تمكنها من وصل ما بعد من مسافات في ظرف وجيز تعجز عن تحقيقه وسائل النقل الأخرى، وتجاهلها للموانع الطبيعية كالجبال والبحار واختراقها للحدود السياسية للدول، فإنه أحد القطاعات الاقتصادية الهامة المدرة للأرباح للدول وشركات الطيران على حد سواء.

فصناعة الطيران تدعم الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنسبة تقدر 3,6 % أي ما يمثل قيمة 2,7 تريليون دولار، وتساهم في توفير 65,5 مليون وظيفة حول العالم بصورة مباشرة وغير مباشرة، بالإضافة إلى نسبة النمو التي تقارب معدل 5% سنويا، لترتفع مساهمته بما يعادل 5,7 تريليون دولار في الناتج المحلي الإجمالي العالمي بحلول عام 2036. من جانب آخر، فإن قطاع الطيران يدعم بشكل كبير حركة التجارة الدولية بنقله بضائع تقدر قيمتها بنحو 6 تريليون دولار سنويا¹.

في 11 من مارس 2020 المصادف ليوم الأربعاء، أعلن المدير العام لمنظمة الصحة العالمية تيدروس أدهانوم غيبريسوس، أن المنظمة التابعة للأمم المتحدة باتت تعتبر فيروس كورونا المستجدّ المسبّب لمرض "كوفيد-19" والذي يتفشّى في مختلف أرجاء المعمورة جائحة أي "وباء عالميا"، مع العلم أن هذا الفيروس أكتشف لأول مرة في ديسمبر 2019 بمقاطعة ووهان الصينية، التي تعد أحد أهم المدن الصناعية في الصين الشعبية².

أمام هذا الوضع دقت الدول ناقوس الخطر و سارعت إلى اتخاذ مجموعة من الإجراءات الاحترازية كان أهمها تعليق الرحلات الجوية بشكل كلي أو جزئي للحد من تفشي هذا الوباء، بدورها الجزائر أعلنت عن تعليق الرحلات على الشبكة الداخلية كمرحلة أولى للتوجه للتخفيف في عدد رحلاتها نحو الخارج .

من أجل الغوص أكثر في هذا الموضوع، سنحاول الإجابة عن الإشكالية التالية: ما مدى تأثير جائحة كورونا على قطاع النقل الجوي، و ماهي التدابير المتخذة على مستوى هذا القطاع للتخفيف من وطأة هاته الجائحة ؟.

للإجابة عن هاته الإشكالية قسمنا هاته الدراسة إلى محورين رئيسيين، المحور الأول خصصناه لدراسة تداعيات جائحة كورونا على قطاع النقل الجوي الدولي، و محور ثاني خصصناه لدراسة تأثير هاته الجائحة على قطاع النقل الجوي الداخلي.

2. تداعيات جائحة كورونا على قطاع النقل الجوي الدولي:

¹ لأكسي فوزية، أثر جائحة فيروس كورونا (كوفيد-19) على النقل الجوي في الدول العربية، مجلة دفاتر بواذكس، المجلد 10، العدد1، جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم، الجزائر، 2021/06/30، ص 380.

² منظمة الصحة العالمية، منظمة الصحة العالمية تعلن فيروس كورونا وباء عالميا، تاريخ الاطلاع 2022/01/27 الساعة 10:00،

<https://www.dw.com/ar/a-52726143>

1.2 الخسائر الناجمة عن الغلق الجزئي أو الكلي للمجالات الجوية على المستوى الدولي:

لقد أدت جائحة كورونا إلى شل الكثير من المطارات الدولية بصفة كلية وأخرى بصفة جزئية منذ إعلان منظمة الصحة الدولية عن هاته الجائحة، هذا الشلل تسبب في خسائر اقتصادية ضخمة لشركات النقل الجوي، وأدخلها في نفق مظلم من المشاكل المالية، وأنهى حياة شركات أخرى بعد إعلانها الإفلاس.

ففي الخامس من مارس 2020 تزامنا مع بداية الجائحة، تنبأ اتحاد النقل الجوي الدولي المعروف اختصارا بـ إياتا IATA¹ أن خسائر قطاع الطيران ستتراوح بين 63 و 113 مليار دولار أمريكي من العائدات بسبب تناقص أعداد الرحلات الجوية المخصصة للركاب، و في يناير 2021 أفادت نفس الهيئة أنه قد بلغت خسارة شركات الطيران الصافية الإجمالية 84,3 مليار دولار سنويا²، حيث سجلت أوروبا أكبر نسبة انخفاض وصلت إلى 54,41%، تليها البلدان العربية 53,12%، فيما سجلت منطقة شمال أمريكا أقل نسبة انخفاض 22,00%³.

في أحدث تحليل للمنظمة العالمية للطيران المدني المعروفة اختصارا بـ الإيكاو ICAO⁴ عن التأثير الاقتصادي لفيروس كورونا على قطاع الطيران المدني تفيد أن حركة الركاب العالمية قد تراجعت بنحو 60% بحلول عام 2020، وهو ما يعادل انخفاض في عدد الركاب بنحو 2,7 مليار شخص مقارنة بعام 2019، و تفيد التقديرات بأن خسائر الإيرادات الخاصة بالمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية ستبلغ 115 مليار دولار و 13 مليار دولار على التوالي. ليستمر هذا الانخفاض في الطلب على خدمات الطيران المدني لفترة طويلة من الزمن⁵.

¹ هو اتحاد تجاري لشركات الطيران في العالم يضم حوالي 290 شركات طيران من بينها الخطوط الجوية الجزائرية، هدفه دعم نشاط شركات الطيران والمساعدة في صياغة سياسة و معايير صناعة النقل الجوي بشقيه نقل الأشخاص و نقل البضائع.

² اتحاد النقل الجوي الدولي IATA، تحليلات "إياتا" المالية لتفشي فيروس كورونا على قطاع النقل الجوي، تاريخ الاطلاع 2022/01/27 الساعة 10:00 <https://www.iata.org/contentassets/31c639da45924ad1ad41fcc42fa07fa6/2020-03-05-01-ar.pdf>

³ الأمم المتحدة- اللجنة الاقتصادية و الاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، أثر جائحة كوفيد-19 على النقل في المنطقة العربية، الدورة 21، 16 أكتوبر 2020، ص 7، تاريخ الإطلاع 2022/01/27 الساعة 10:00،

<https://www.unescwa.org/ar/publications/> آثار-جائحة-كوفيد-19-على-النقل-في-المنطقة-العربية

⁴ هي هيئة عالمية تمخضت عن اتفاقية شيكاغو هدفها تنظيم و تحضير كافة المشاريع المتعلقة بالطيران المدني، انضمت إليها الجزائر بالمصادقة على الاتفاقية بموجب المرسوم رقم 63 - 84 المؤرخ في 05 مارس 1963، الجريدة الرسمية، العدد 14، سنة 1963.

⁵ منظمة الطيران المدني، أعداد المسافرين تنخفض بنسبة 60 في المائة في عام 2020 مع استمرار تأثير الجائحة السلبي على التنقل، تاريخ الاطلاع 2022/01/27 الساعة 10:00،

<https://www.icao.int/Newsroom/Pages/AR/2020-passenger-totals-drop-60-percent-as-COVID19-assault-on-international-mobility-continues.aspx>

أما عمليات الشحن الجوي للبضائع فهي الأخرى كانت عرضة لانتكاسة كبيرة، بحكم أن نصف عمليات الشحن هاته تتم في طائرات نقل الركاب ذات البطون (Wide body aircraft)، وبالتالي فإن تراجع عدد الرحلات أدى بدوره لتراجع

الشحن الجوي بنسبة 15,2% في مارس 2020 مقارنة بمارس 2019، و ذلك رغم تدخل شركات النقل لتكثيف هذا النوع من الرحلات، و بالتالي ارتفاع أسعار هاته الخدمة و انعكاسها سلبا على سلسلة التوريدات الدولية¹.

إن الأزمة الاقتصادية التي عصفت بشركات الطيران بعد التراجع الكبير للرحلات و زيادة حدة المصاريف الثابتة التي تدفع لمصالح المطارات والتأمين والصيانة... إلخ، دفعت بهاته الشركات إلى اتخاذ حزمة من الاجراءات للحد من الخسائر المتفاقمة من خلال الإبقاء فقط على الحد الأدنى من الرحلات والاستغناء عن عدد كبير من الموظفين وصل تقريبا إلى النصف (تقدر عدد المناصب التي يدعمها قطاع النقل الجوي حوالي 88 مليون وظيفة حول العالم)، حيث ألغيت في أوروبا حوالي 18 ألف وظيفة طيار من أصل 65 ألفا بحسب الرابطة الأوروبية لطواقم القيادة، وفي الولايات المتحدة تم تعليق عشرات آلاف الوظائف في قطاع الطيران.

هذا بالإضافة إلى تضرر العديد من القطاعات التي لها علاقة مباشرة مع قطاع النقل الجوي، فعلى سبيل المثال لا الحصر قطاع السياحة تراجع نشاطه بشكل مخيف على خلفية غلق الدول لحدودها بشكل تام من أجل تجنب انتقال الوباء، أو اتخاذ إجراءات مشددة على السياح الوافدين إليها. حيث انخفض عدد السياح الدوليين في عام 2020 على المستوى العالمي بنسبة تتراوح ما بين 1% و 3% بدلا من نمو يتراوح بين 3% و 4%، كما كان متوقعا في أوائل يناير، وقد أسفرت عن خسارة ما بين 30 و 50 مليار دولار في إيرادات السياحة الدولية².

2.2 أهم التدابير المقترحة للتخفيف من آثار جائحة كورونا على الصعيد الدولي:

بغية التخفيف من آثار جائحة كورونا على قطاع النقل الجوي على الصعيد الدولي، اتخذت المنظمات الدولية مجموعة من الإجراءات جاءت في شكل توصيات موجهة للحكومات وشركات الطيران على حد سواء، ولعل أبرز هاته المنظمات هي المنظمة الدولية للطيران المدني والتي خرجت بمجموعة من التوصيات توصلت إليها فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران.

- توصيات عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران:

جاءت في شكل إرشادات وتدابير اقتصادية ومالية توصلت إليها الفرقة وصدرت في يونيو 2020، وتمثلت في:

¹ هبة عبدالمعمر، محمد اسماعيل، تداعيات أزمة فيروس كورونا المستجد على قطاع الطيران في الدول العربية و سياسات دعم التعافي، موجز سياسات، صندوق النقد العربي، العدد 13، ماي 2020، ص 3.

² مصطفى صبحي محمود أبو النبل، أثر فيروس كورونا المستجد (كوفيد-19) على النقل الجوي: دراسة حالة شركة مصر للطيران، مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة و الضيافة، المجلد 20، العدد 2، جامعة 6 أكتوبر، مصر، سنة 2021، ص 292.

• **دعم الدولة المالي لقطاع الطيران المدني¹**: يأخذ هذا الدعم عدة صور، كضخ الدولة لرأس المال في شكل منح تقدم بصورة مباشرة، تساهم في الاستقرار المالي لشركات الطيران المستهدفة وتعوض الخسائر التي تكبدتها وتضمن استمرار عملياتها، على شرط أن يكون استخدام هاته الأموال بشكل فعال يجب المنافسة غير العادلة ويعمل على استقرار الأسواق. فعلى سبيل المثال لا الحصر تم في الولايات المتحدة الأمريكية التوقيع على قانون CARES " قانون مكافحة فيروس كورونا ودعم جهود الإغاثة و تعزيز الأمن الاقتصادي " في 2020/03/27 ، الذي بمقتضاه يتم تقديم دعم لقطاع الطيران المدني (شركات طيران، مطارات،...) من طرف الحكومة الأمريكية يقدر بـ 3.3 تريليون دولار.

كما قد يأخذ هذا الدعم المالي شكل الاستثمار في أسهم هاته الشركات، فالأموال التي تضخ في حسابات شركات الطيران من شأنها الحفاظ على أعمالها التجارية وبالتالي خفض من حدة مخاطر الإفلاس . ففي 2020/05/25 وافق " صندوق الاستقرار الاقتصادي (WSF) " بألمانيا على حزمة دعم لشركة الطيران Lufthansa و بلغت قيمة الحصة 9 مليارات يورو، أي مساهمة تصل إلى مبلغ 5,7 مليار يورو لأصول شركة الطيران Lufthansa .

كما أكدت توصيات هذه اللجنة على ضرورة أن تدعم الدولة تشغيل المسارات الجوية الأساسية خاصة تلك التي ترتبط بشكل كبير بصحة و حياة الأفراد، لا سيما المسارات التي لا توجد بها وسائل نقل بديلة مجدية، فالعديد من الدول تدخلت بدعمها المالي للحفاظ على مسارات الشحن الجوي، كالحكومة الأسترالية التي أعلنت عن برنامج دعم شبكة الخطوط الجوية الإقليمية بمبلغ 198 مليون دولار أسترالي لمواجهة جائحة كورونا، و يهدف هذا البرنامج إلى التأكد من أن الخدمات الجوية الحيوية بأكثر من 100 من المطارات الإقليمية والنائية ترتبط بالضرع والاختبارات الطبية والمواد الاستهلاكية والموظفين الأساسيين وفقا معايير محددة مسبقا.

دعم الأجور أو الضمانات هو الآخر شكل من أشكال الدعم المالي لشركات الطيران، فمن خلاله تتدخل الدولة لحماية الوظائف ومنع فقدانها قدر المستطاع، فتدفع الحكومة للشركات المؤهلة نسبة مئوية من أجور الموظفين خلال فترة زمنية محددة، مع ضرورة التأكد من أن الأموال توزع على الجهة المستفيدة المقصودة، أي العاملون الذين يعتبرون مؤهلين في إطار البرنامج المعني. ففي كندا تدخلت الحكومة في إطار "دعم الأجور في حالات الطوارئ في كندا" CEWS لتشجيع أرباب العمل على الاحتفاظ بالموظفين وإعادة إدراجهم في كشوف المرتبات.

هذا بالإضافة لأشكال أخرى من الدعم المالي كالإعفاءات الضريبية وتمويل إعادة الهيكلة.

¹ منظمة الطيران المدني، إرشادات بشأن التدابير الاقتصادية و المالية للتخفيف من حدة تأثير مرض فيروس كورونا على قطاع الطيران، ديسمبر 2020، ص 8-11، تاريخ الاطلاع 2022/01/27 الساعة 10:00،

https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19_Economic_and_Financial_Measures/Arabic.pdf

إلى جانب الدعم المالي للدولة لقطاع الطيران الدولي حملت توصيات الفرقة بين طياتها حزمة من تدابير الدعم التنظيمي للدولة لشركات الطيران المدني.

- دعم الدولة التنظيمي لقطاع الطيران المدني¹: وقد يأخذ عدة أشكال منها:

• **التعليق المؤقت لقواعد تخصيص الخانات الزمنية بالمطارات:** يقصد بالخانة الزمنية في المطار ذلك التصريح الذي يقدمه أحد المنسقين للسماح باستخدام النطاق الكامل للبنية التحتية للمطار المعني للهبوط والإقلاع منه في تاريخ ووقت محددين، ويستند تسيير الجداول الزمنية للرحلات إلى الاتفاق بين شركات الطيران والمنسقين.

بعد جائحة كورونا التي أدت إلى تعليق الكثير من الرحلات الجوية وبالتالي عدم إمكانية امتثال شركات الطيران لنظام تخصيص الخانات الزمنية في المطارات ذات السعة المحدودة خاصة قاعدة "إما أن تستخدمه أو ستخسره"، أكدت فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران على ضرورة تدخل الحكومات و سلطات المطارات لتعليق العمل بماته القاعدة، و ذلك لحماية السلامة المالية لشركات الطيران وتجنب التأثير السلبي للرحلات الفارغة أو الفارغة إلى حد كبير التي يتم تشغيلها فقط للحفاظ على الخانات الزمنية الأساسية للمطار من جهة، و تلبية الاحتياجات المرتبطة باستخدام الفترات الزمنية غير المستخدمة وتخصيصها للعمليات المطلوبة مثل رحلات الإعادة إلى الوطن أو رحلات الشحن من جهة أخرى. و هذا ما عمد إليه الاتحاد الأوروبي من خلال تنازله عن تنظيم الخانات الزمنية بمطاراته لفترة زمنية تبدأ من 2020/03/01 إلى غاية 2020/10/24، لتمدد فيما بعد المفوضية الأوروبية هاته المدة من التنازل إلى غاية 2021/03/27.

• **التخفيف المؤقت من القيود التنظيمية المفروضة على عمليات الشحن الجوي:** في مسعى لضمان استدامة سلاسل الإمدادات أثناء الجائحة، يمكن للحكومات تسيير العمليات الأساسية للشحن الجوي من خلال التخفيف المؤقت من القيود التنظيمية المفروضة على عمليات الشحن الجوي. وقد تشمل التدابير الاستثنائية الخاصة بالشحن الجوي رفع مؤقت لحظر الطيران ليلا أو القيود المتعلقة بالخانات الزمنية بالمطارات، ومنح حقوق إضافية مؤقتة تتعلق بالشحن/أو سلطات المسارات لخدمة الأسواق، والسماح باستخدام طائرات الركاب للعمليات المخصصة للشحن فقط، حيثما كان ذلك ممكنا من الناحية القانونية. كما تشجع الدول على تسيير عمليات تبديل أفراد الطاقم لرحلات الشحن، بما في ذلك الرحلات لأغراض المعونة الإنسانية والرحلات للأغراض الطبية ورحلات الإغاثة، من خلال إعفاء الموظفين الرئيسيين من قيود السفر وغيرها من القيود، عند الاقتضاء، والامتثال للوائح الدولية بشأن السلامة والعمالة.

هذا بالنسبة لأهم التدابير التي يمكن أن تتخذها الدول في سبيل التخفيف من تداعيات فيروس كورونا و المساهمة في إنعاش و بعث قطاع النقل الجوي، تضاف إليه حزمة من التدابير الأخرى التي يمكن لشركات الطيران اتخاذها، كتخفيض

¹ نفس المرجع، ص 15-16.

النفقات، عن طريق الاستغناء عن بعض الموظفين و كذا التركيز على الرحلات المجدية فقط و محاولة تخصيص مساحات أكبر للشحن الجوي ضمنا لاستمرار سلسلة التوريدات الدولية، و كذا التفاوض مع المؤجرين و الموردين من أجل تعديل الجداول

الزمنية والشروط المتعلقة بالتسليم والسداد .و الاعتماد على طريقة التمويل بالأسهم، و ما إلى ذلك من الإجراءات الرامية إلى تعافي قطاع النقل الجوي الدولي.

3. تداعيات جائحة كورونا على قطاع النقل الجوي في الجزائر:

تستحوذ الخطوط الجوية الجزائرية على أكبر نسبة من سوق الطيران في الجزائر، حيث تقوم برحلات داخلية بالإضافة إلى تشغيلها لعدد لا بأس به من الخطوط الدولية، لكن قبل التطرق إلى تداعيات جائحة كورونا على قطاع النقل الجوي في الجزائر، كان لزاما علينا أن نقدم بعد المعلومات عن شركة الخطوط الجزائرية.

1.3 نبذة عن شركة الخطوط الجوية الجزائرية:

تعود جذور نشأة الخطوط الجوية الجزائرية إلى الشركة العامة للنقل الجوي الجزائرية التي تأسست سنة 1953، و بعد الاستقلال سنة 1964 استحوذت الحكومة الجزائرية على 57% من حصة الشركة، و في سنة 1970 بموجب المادة 5 من المرسوم رقم 70-218 أصبحت حصة الدولة الجزائرية 82,25% من الشركة مقابل 17,74% تملكها الخطوط الجوية الفرنسية¹، و في سنة 1972 استحوذت الحكومة الجزائرية على ما تبقى من الحصة لتصبح المالك الوحيد للخطوط الجوية الجزائرية، و أخضع قانونها الأساسي للمصادقة بموجب الأمر 75-39² باعتبارها مؤسسة اشتراكية. أما اليوم فإن الخطوط الجوية الجزائرية هي مؤسسة عمومية اقتصادية، ذات أسهم و ذات رأس مال اجتماعي يقدر بـ 600000000000 دج . و قد عرفت خلال السنوات الأخيرة نموا كبيرا لأدائها التجاري نتيجة للمخطط المتوسط المدى، فهي تنقل اليوم أكثر من 6,1 مليون مسافر سنويا عبر أسطول مكون من 59 طائرة إلى حوالي 75 وجهة محلية و دولية، و تستحوذ على 95 في المائة من حركة الملاحة الجوية الداخلية، و توظف حوالي 10 آلاف موظف³.

2.3 آثار جائحة كورونا على قطاع النقل الجوي في الجزائر:

¹ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية: الجريدة الرسمية، العدد 108، المتضمن المرسوم رقم 70-218 المتعلق بالمصادقة على القانون الأساسي للشركة الوطنية للنقل الجوي " الخطوط الجوية الجزائرية"، الجزائر، 1970/12/29، ص 1648.

² الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية: الجريدة الرسمية، العدد 22، المتضمن المرسوم رقم 75-39 المتعلق بالمصادقة على القانون الأساسي للمؤسسة الاشتراكية المسماة "الشركة الوطنية للنقل و العمل الجويين " الخطوط الجوية الجزائرية"، الجزائر، 1976/03/16.

³ شركة الخطوط الجوية الجزائرية، لحة عن شركتنا و قيمنا، تاريخ الاطلاع 2022/01/27 الساعة 10:00،

يعود تاريخ إغلاق المجال الجوي الذي فرضته الجزائر إلى أكثر من سنة و نصف على المستوى الداخلي و ذلك طبقا لنص المادة الثالثة الفقرة الأولى من المرسوم التنفيذي رقم 20-69 و التي تنص على أنه : " تعلق نشاطات نقل الأشخاص الآتي ذكرها خلال الفترة المذكورة في المادة 2 أعلاه: - الخدمات الجوية للنقل العمومي للمسافرين على الشبكة الداخلية"¹.

أما على المستوى الدولي فكان فبموجب التقرير المرفوع من وزارة النقل الجزائرية على لسان أمينته العامة إلى الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني، الذي حمل في طياته الإجراءات المتخذة من طرف إدارة الطيران المدني الجزائرية و مشغلتها الطائرات على حد سواء لمكافحة فيروس كورونا، إلى جانب قرار تعليق جميع الرحلات من و إلى الجزائر بدءا من تاريخ 18 مارس 2020، مع الإبقاء على الرحلات الجوية بطائرات الدولة و عمليات الإجلاء الطبي و التوقف لأسباب فنية و شحن البضائع و الرحلات الجوية الخاصة و رحلات الإعادة إلى أراضي البلاد².

رغم اتجاه الجزائر في الآونة الأخيرة نحو الفتح التدريجي لمجالها الجوي أمام الرحلات الداخلية و الدولية، إلا أن الخسائر المالية التي تكبدتها الشركة جراء جائحة كورونا و التي قدرت بـ 38 مليار دينار مع بداية الجائحة و ووصلت إلى 89 مليار دينار مع نهاية 2020، هذا الوضع جعل من شركة الخطوط الجوية الجزائرية تعيش على حافة الإفلاس و غير قادرة حتى على تأمين أجور عمالها الشهرية³.

و ما زاد الأمور تعقيدا هو أن الشركة تعيش منذ فترة الكثير من المشاكل الاقتصادية، بسبب تواصل عجزها عن تحقيق الأرباح، بالرغم من ارتفاع أسعار خدماتها، وإقحامها في قلب صراع سياسي، بين شق يطالب بالإبقاء عليها تحت سيطرة الحكومة، وآخر يرى أن بيع حصة منها هو الحل الأمثل لإنقاذها، و في المقابل رفض الحكومة الجزائرية فتح رأسمال الخطوط الجوية الجزائرية، باعتبارها من الشركات "الاستراتيجية" التي ترفض الجزائر خصصتها، رغم الخسائر السنوية الكبيرة التي تكبدها للخزينة العمومية. ويجمع المتابعون لملف الخطوط الجزائرية، على أن مشاكل الشركة العمومية كلها بدأت من التوظيف العشوائي، الذي جعلها تسجل " تخمة في العمال"، وذلك تحت ضغط أسماء ثقيلة وفاعلة في الدولة الجزائرية، والتي تتوسط أحيانا وتضغط أحيانا أخرى، لتوظيف مقربين منها، خاصة في المكاتب الخارجية، أي برواتب بالعملة الصعبة، ما يكلف الشركة أموالا طائلة. و في مقابل ذلك فإن شركة الخطوط الجوية الجزائرية كانت لها الفرصة قبل جائحة كورونا

¹ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية: الجريدة الرسمية، العدد 15، المرسوم التنفيذي رقم 20-69 المتعلق بتدابير الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا (كوفيد-19) ومكافحته، الجزائر، 21/03/2020، ص7.

² منظمة الطيران المدني، تقرير الجزائر متعلق بالامتثال للقواعد القياسية الواردة في الملحق التاسع "التسهيلات" والإجراءات التي اتخذتها الدول الأعضاء للحدِّ والعاملين من انتشار فيروس كورونا المستجد بواسطة النقل الجوي والتي ترمي إلى حماية صحة المسافرين جوا في الطيران، 23 أبريل 2020، تاريخ الاطلاع 2022/01/27 الساعة 10:00،

https://www.icao.int/Security/COVID-19/StateActions/Algeria_AR.pdf

³ وكالة الأنباء الجزائرية، وباء كورونا : خسائر الجوية الجزائرية بلغت 38 مليار دينار جزائري و قد تصل إلى 89 مليار دج بنهاية العام، 09 جوان 2020، تاريخ الاطلاع 2022/01/29 الساعة 10:00،

<https://www.aps.dz/ar/economie/88066-38-89>

لتحسين أوضاعها الاقتصادية بعد استفادتها من إعادة جدولة قروضها لدى البنوك الجزائرية من 2013 إلى غاية 2021، الموجهة لتجديد أسطولها الجوي¹.

كلها أسباب جعلت الخطوط الجوية الجزائرية تتذبل ترتيب شركات الطيران من حيث عدد المسافرين المنقولين و رقم الأعمال المحقق و هذا حسب موقع سكاى تراكس الدولي المختص في تقييم شركات الطيران على المستوى الدولي².

3.3 التدابير المقترحة للتخفيف من آثار جائحة كورونا على النقل الجوي في الجزائر:

و كان أهمها:

- التركيز على الرحلات الداخلية بعد عودتها قبل 6 أشهر مع ضرورة الالتزام بالبروتوكول الصحي المعلن عنه من طرف المصالح الصحية للدولة من أجل الوقاية من الوباء و التقليل من انتشاره.

- تشجيع رحلات نقل السلع و البضائع من أجل تعويض الخسائر التي تكبدتها الخطوط الجوية الجزائرية جراء جائحة كورونا في نقل المسافرين، فبعدما كانت تقام عمليات الشحن إلى جانب عمليات نقل المسافرين أصبحت تقام بشكل منفرد، و قد خصصت لها 5 طائرات و هو ما أنعش هذا الفرع مقارنة بالسنوات الماضية.

- توجيه الدعم للشركة و ذلك من خلال لجوء مجلس الإدارة لطلب قرض من الحكومة تصل قيمته إلى 120 مليار دينار، يوجه جزء منه لتغطية نفقات الشركة ورواتب قرابة 10 آلاف عامل، وجزء لتسديد ديون الشركة و جزء ثالث للاستثمار الخارجي³.

- اقتراح نقابة عمال الجوية الجزائرية على مجلس الإدارة" وضع الشركة تحت وصاية رئاسة الحكومة، وتحويل كل من بلغ 56 عاما إلى التقاعد، وكذا التفاوض من جديد من أجل إعادة طرح ملف التقاعد المسبق، ليصرح الوزير عيسى بكاي في لقاء تلفزيوني بأن الشركة لن تتخلى عن أي موظف و ستقوم بتوزيعهم من جديد، مضيفا أن المشكل لا يتعدى أن يكون مشكل سوء تسيير⁴.

¹ العربي الجديد، الخطوط الجوية الجزائرية تطلب قرضا حكوميا لتغطية خسائر الإغلاق، 19 أبريل 2021، تاريخ الاطلاع 2022/01/29 الساعة 10:00،

<https://www.alaraby.co.uk/economy/الإغلاق-خسائر-لتغطية-حكومياً-تطلب-قرضاً-حكومياً-لتغطية-خسائر-الإغلاق>

² SkyTrax, **World's Top 100 Airlines 2021**, date de consultation 29/01/2022 l'heure 10:00, <https://www.worldairlineawards.com/worlds-top-100-airlines-2021/>

³ العربي الجديد، المرجع السابق.

⁴ الشروق أونلاين، مصير العمال بالجوية الجزائرية بعد هيكلتها... بكاي يحسم الجدل، 2022/02/08، تاريخ الاطلاع 2022/02/08 الساعة 11:00،

<https://www.echoroukonline.com/مصير-العمال-بالجوية-الجزائرية-بعد-هيك/مصر-العمال-بالجوية-الجزائرية-بعد-هيك>

- دراسة عودة الرحلات الجوية الدولية من و إلى الجزائر تدريجيا ، خاصة بعد عودة عدد كبير من الشركات الدولية للعمل، فليس من المعقول أن تظل شركة الخطوط الجوية الجزائرية متوقفة، مع ضرورة الأخذ بتوصيات المنظمات الدولية كمنظمة الطيران المدني و اتحاد الناقلين الجويين الدوليين في إطار التعاون الدولي الهادف إلى إنعاش قطاع النقل الجوي الدولي.

- البحث عن شراكة استراتيجية مع شريك أجنبي في نشاط صيانة طائرات الخطوط الجوية الجزائرية أو إنشاء شركة مشتركة أو الدخول في رأسمال الشركة، الهدف منها تقليل مصاريف الشركة الناتجة عن الصيانة من جهة، و تطويرها و جعلها أكثر تنافسية على الصعيد الدولي، مع العلم أن هاته الشراكة لا تكون إلا أن عن طريق امتلاك الأدوات و الإجراءات اللازمة من أجل مراقبة نشاط هذا الشريك.

- التوجه نحو فتح سوق النقل الجوي للخوادم، فحسب آخر تصريح للوزير الأول في زيارته لولاية وهران في 04/10/2021 أكد أن الكثير من المستثمرين أبدو رغبتهم في دخول هذا المجال، و في اجتماع أخير لمجلس الوزراء لرئاسة رئيس الجمهورية دعا إلى ضرورة الإسراع في تنفيذ خطط الاستثمار في قطاع الطيران في الجزائر.

الخاتمة:

لم يسلم قطاع النقل الجوي من الخسائر التي ضربت اقتصاديات العالم جراء جائحة كورونا، يظهر ذلك من خلال الأرقام المهولة التي أثبتتها احصائيات الهيئات الدولية المتخصصة في مجال النقل الجوي سواء في شقه المتعلق بنقل الاشخاص أو المتعلق بنقل البضائع.

فعلى الصعيد الدولي قدرت خسائر شركات الطيران مجتمعة بملايير الدولارات، وحوالي 40 مليار دينار جزائري تكبدتها شركة الخطوط الجوية الجزائرية، هذا بالإضافة للأضرار التي طالت باقي القطاعات المتصلة بصورة مباشرة و غير مباشرة بهذا القطاع الحيوي على غرار مصنعي الطائرات و قطاع السياحة و التأمين....الخ، تضاف إليها الآثار الاجتماعية الوخيمة كالبطالة التي طالت عدد كبير من الموظفين و العاملين في هذا القطاع الحساس على المستوى العالمي.

بعد الصدمة التي خلفتها الجائحة، كان لابد على دول العالم أن تفكر في إيجاد مخرج لإنعاش قطاع النقل الجوي باعتباره أحد أهم مواردها الاقتصادية و أحد وسائل التقارب و التواصل بين المجتمعات، فجاءت هاته الجهود في شكل لقاءات ضمت مختلف الفاعلين في هذا المجال و المنضوين تحت مظلة المنظمات الدولية كمنظمة الطيران المدني الدولي التابعة للأمم المتحدة

و اتحاد الناقلين الجويين الدولي ، خرجت في الأخير بمجموعة من التوصيات صبت كلها في كيفية بعث قطاع النقل الجوي من جديد و التخفيف من آثار جائحة كورونا عليه، فكان أهم هاته التوصيات تدخل الحكومات بدعمها المالي و التنظيمي لإنقاذ شركات الطيران من الإفلاس و ضمان استمرارية عملياتها ، أضيفت إليها حزمة من التدابير و جهت لشركات الطيران من أجل اتخاذها، كتحفيض النفقات و محاولة تخصيص مساحات أكبر للشحن الجوي ضمانا لاستمرار

سلسلة التوريدات الدولية، وكذا التفاوض مع المؤجرين و الموردين من أجل تعديل الجداول الزمنية والشروط المتعلقة بالتسليم والسادد، و الاعتماد على طريقة التمويل بالأسهم.

أما شركة الخطوط الجوية الجزائرية فقد كانت جائحة كورونا بالنسبة إليها القفزة التي أفاضت الكأس، فبالإضافة للمشاكل المالية المتراكمة منذ سنين والناجمة أساسا عن سوء التسيير، كان الحل أمام شركة الخطوط الجوية الجزائرية كالعادة التوجه نحو خزينة الدولة من أجل الاقتراض لتجنب الإفلاس ودفع رواتب العمال، رغم محاولتها المحتشمة لتعويض الخسائر الناجمة عن غلق المجال الجوي أمام حركة المسافرين برحلات مخصصة لنقل البضائع.

أما عن توقعات درجة تعافي قطاع النقل الجوي، رغم الجهود المبذولة من طرف الدول و شركات الطيران، فإن الأمر يختلف على الصعيدين، فعلى الصعيد الدولي تشير الدراسات أن عودة النقل الجوي الدولي إلى طبيعته في 2019 قد يأخذ مدة قد تصل إلى 6 سنوات لأن المسألة مرتبطة أكثر بمدى عودة ثقة المستهلك للطلب على هاته الخدمة بالشكل المعتاد قبل جائحة كورونا. بينما على الصعيد المحلي يتوقع أن تبدأ الدول ذات الأسواق المحلية الكبيرة (كروسيا و الصين و الولايات المتحدة الأمريكية) عملية التعافي بشكل أسرع من تلك التي تعتمد على الأسواق الدولية، حيث عادت أرقام المسافرين محلياً إلى مستوياتها قبل الجائحة.

ما يمكن إضافته في الأخير أن جائحة كورونا بقدر ما حملته من دمار اقتصادي لقطاع النقل الجوي، إلا أنها كانت الحافز القوي و المؤثر للتوجه بعمق نحو التحول الرقمي في عديد العمليات، كأتمتة الحجوزات وإنهاء عمليات صعود المسافرين على متن الطائرة إلكترونياً، وكذا تنفيذ أعمال المناولة الخاصة بالحقائب والبضائع من خلال الروبوتات، و الشحن الجوي لبعض السلع من خلال الطائرات بدون طيار (Drones) ، بالإضافة للتريخ أكثر لثقافة العمل عن بعد.

قائمة المراجع:

- لاكسي فوزية، أثر جائحة فيروس كورونا (كوفيد-19) على النقل الجوي في الدول العربية، مجلة دفاتر بوادكس، المجلد 10، العدد1، جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم، الجزائر، 2021/06/30.

- منظمة الصحة العالمية، منظمة الصحة العالمية تعلن فيروس كورونا وباء عالمياً، تاريخ الاطلاع 2022/01/27 الساعة 10:00، <https://www.dw.com/ar/a-52726143>

- اتحاد النقل الجوي الدولي ، تحليلات "إياتا" المالية لتفشي فيروس كورونا على قطاع النقل الجوي، تاريخ الاطلاع 2022/01/27 الساعة 10:00،

<https://www.iata.org/contentassets/31c639da45924ad1ad41fcc42fa07fa6/2020-03-05-01-ar.pdf>

- الأمم المتحدة- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، أثر جائحة كوفيد-19 على النقل في المنطقة العربية، الدورة 21 ، 16 أكتوبر 2020، تاريخ الإطلاع 2022/01/27 الساعة 10:00،

<https://www.unescwa.org/ar/publications/المنطقة-العربية-في-النقل-على-كوفيد-19-آثار-جائحة-كوفيد-19>

- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية: الجريدة الرسمية، العدد 14، المتضمن المرسوم رقم 63 - 84 المتعلق بالمصادقة على الاتفاقية الخاصة بالطيران المدني الموقع عليها في شيكاغو بتاريخ 1944/12/07 و بروتوكولاتها المعدلة، الجزائر، 1963/03/05.

- منظمة الطيران المدني، أعداد المسافرين تنخفض بنسبة 60 في المائة في عام 2020 مع استمرار تأثير الجائحة السلبي على التنقل ، تاريخ الاطلاع 2022/01/27 الساعة 10:00،

<https://www.icao.int/Newsroom/Pages/AR/2020-passenger-totals-drop-60-percent-as-COVID19-assault-on-international-mobility-continues.aspx>

- هبة عبد المنعم ، محمد اسماعيل، تداعيات أزمة فيروس كورونا المستجد على قطاع الطيران في الدول العربية و سياسات دعم التعافي، موجز سياسات، صندوق النقد العربي، العدد 13، ماي 2020.

- مصطفى صبحي محمود أبو النيل، أثر فيروس كورونا المستجد (كوفيد-19) على النقل الجوي: دراسة حالة شركة مصر للطيران، مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة و الضيافة، المجلد 20، العدد 2، جامعة 6 أكتوبر، مصر، سنة 2021.

- منظمة الطيران المدني، إرشادات بشأن التدابير الاقتصادية و المالية للتخفيف من حدة تأثير مرض فيروس كورونا على قطاع الطيران، ديسمبر 2020، تاريخ الاطلاع 2022/01/27 الساعة 10:00،

https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19_Economic_and_Financial_Measures/Arabic.pdf

- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية: الجريدة الرسمية، العدد 108، المتضمن المرسوم رقم 70 - 218 المتعلق بالمصادقة على القانون الأساسي للشركة الوطنية للنقل الجوي " الخطوط الجوية الجزائرية"، الجزائر، 1970/12/29.

- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية: الجريدة الرسمية، العدد 22، المتضمن المرسوم رقم 75 - 39 المتعلق بالمصادقة على القانون الأساسي للمؤسسة الاشتراكية المسماة "الشركة الوطنية للنقل و العمل الجويين " الخطوط الجوية الجزائرية"، الجزائر، 1976/03/16.

- شركة الخطوط الجوية الجزائرية، لمحة عن شركتنا و قيمنا، تاريخ الاطلاع 2022/01/27 الساعة 10:00،

<https://airalgerie.dz/ar/شركتنا/لمحة-عن-شركتنا-و-قيمنا>

- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية: الجريدة الرسمية، العدد 15، المرسوم التنفيذي رقم 20 - 69 المتعلق بتدابير الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا (كوفيد-19) ومكافحته، الجزائر، 2020/03/21.

- منظمة الطيران المدني، تقرير الجزائر متعلق بالامتثال للقواعد القياسية الواردة في الملحق التاسع "التسهيلات" والإجراءات التي اتخذتها الدول الأعضاء للحدّ والعاملين من انتشار فيروس كورونا المستجد بواسطة النقل الجوي والتي ترمي إلى حماية صحة المسافرين جوا في الطيران، 23 أبريل 2020، تاريخ الاطلاع 2022/01/27 الساعة 10:00،

https://www.icao.int/Security/COVID-19/StateActions/Algeria_AR.pdf

- وكالة الأنباء الجزائرية، وباء كورونا : خسائر الجوية الجزائرية بلغت 38 مليار دينار جزائري و قد تصل إلى 89 مليار دج
بنهاية العام، 09 جوان 2020، تاريخ الاطلاع 2022/01/29 الساعة 10:00،

<https://www.aps.dz/ar/economie/88066-38-89>

- العربي الجديد، الخطوط الجوية الجزائرية تطلب قرضا حكوميا لتغطية خسائر الإغلاق، 19 أبريل 2021، تاريخ الاطلاع
2022/01/29 الساعة 10:00،

<https://www.alaraby.co.uk/economy/الإغلاق-خسائر-لتغطية-حكومياً-تطلب-قرضاً-خطوط-الجوية-الجزائرية>

- SkyTrax, **World's Top 100 Airlines 2021**, date de consultation 29/01/2022
l'heure 10:00,

<https://www.worldairlineawards.com/worlds-top-100-airlines-2021/>

- الشروق أونلاين، مصير العمال بالجوية الجزائرية بعد هيكلتها...بكاي يحسم الجدل، 2022/02/08، تاريخ الاطلاع
2022/02/08 الساعة 11:00،

<https://www.echoroukonline.com/مصير-العمال-بالجوية-الجزائرية-بعد-هيكلتها>