

أثر فيروس كورونا المستجد على قطاع النقل الجوي في العالم: مع الإشارة إلى منطقة الشرق الأوسط

The Effect of the Novel Corona Virus on the air Transport Sector in the World:

with Reference to the Middle East Region

د. زينب بوقاعة

جامعة سطيف1، الجزائر

zineb.bougaa@univ-setif.dz

تاريخ النشر: 2020/09/30

تاريخ القبول: 2020/08/30

تاريخ الاستلام: 2020/05/27

الملخص:

تعتبر صناعة الطيران من أهم الصناعات في العالم حيث تسهم بشكل كبير جدا في توفير الملايين من الوظائف سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة. نسعى من خلال هذه الورقة إلى أبرز أثر فيروس كورونا المستجد (كوفيد 19) على قطاع النقل الجوي في العالم مع إشارة خاصة إلى منطقة الشرق الأوسط.

ولقد توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج أهمها أن صناعة الطيران كانت الصناعة الأكثر تضررا وأن النقل الجوي للركاب هو القطاع الأشد تأثرا في الصناعة بسبب الإجراءات المتخذة من طرف الحكومات والدول من إلغاء الرحلات سواء الداخلية أو الدولية وغلقت جميع المطارات لمنع تفشي هذا الوباء، حيث أن أداء النقل الجوي للركاب سجلا انخفاض في جميع مناطق العالم، حيث سجلت منطقة الشرق الأوسط انخفاضا قدر بحوالي 13.8% في معامل حمولة الركاب (PLF)، وأن أداء النقل الجوي للبضائع وعلى خلاف النقل الجوي للركاب سجل ارتفاعا في أغلب مناطق العالم، حيث سجلت منطقة الشرق الأوسط ارتفاعا بنسبة 4.0% في معامل حمولة البضائع (CLF).

• الكلمات المفتاحية: فيروس كورونا المستجد، صناعة الطيران، الاقتصاد العالمي، منطقة الشرق الأوسط.

• تصنيفات JEL: N7، L8، F4.

Abstract :

The aviation industry is considered one of the most important industries in the world, as it contributes very significantly to providing millions of jobs, whether directly or indirectly. We seek through this paper to highlight the impact of the novel Corona virus (Covid19) on the air transport sector in the world with a special reference to Middle East region.

The study reached a set of results, the most important of which is that the aviation industry was the most affected industry and that the air transport of passengers is the sector most affected in the industry due to the measures taken by governments and countries to cancel flights, whether domestic or international and close all airports to prevent the spread of this epidemic. As the performance of Passenger air transport recorded a decrease in all regions of the world, as the Middle East region recorded a decrease of about 13.8% in the passenger load factor (PLF), and that the performance of air transport of cargo and unlike air transport of passengers recorded an increase in most regions of the world, where the Middle East region recorded up 4.0% percent in the cargo load factor (CLF).

• **Keywords:** Novel Corona Virus, Aviation Industry, Global Economy, Middle East Region.

• **JEL Classifications:** F4, L8, N7.

المؤلف المرسل: د. زينب بوقاعة، الإيميل: bougaaazineb@gmail.com

1. تمهيد:

رغم التدابير التي اتخذتها العديد من الدول لوقف انتشار الفيروس إلا أنه تم تأكيد تفشي مرض فيروس كورونا في حوالي 210 دولة. وقد أصاب الفيروس أكثر من خمسة ملايين شخص في جميع أنحاء العالم، ولقد أدت الإجراءات الاحترازية التي اتخذتها الدول وتعليق الحركة التجارية إلى وقف تام لمعظم الأنشطة الاقتصادية. وليس من الممكن حتى في هذا التاريخ الجزم بمدى الضرر الذي ألحقه كورونا بالاقتصاد أو المدة الزمنية التي سيستغرقها الاقتصاد العالمي للتعافي من هذه الأزمة، إذ أنه طالما لم يتم اكتشاف لقاح أو دواء للفيروس فإن هذا سيعني أن الإجراءات الاحترازية التي اتخذتها الدول ستسري بشكل أو بآخر مما يعيق عودة الحركة الاقتصادية إلى معدلاتها الطبيعية.

من الناحية الاقتصادية يعتبر قطاع الطيران من أهم القطاعات في العالم، حيث يسهم بحوالي 3.6% من الناتج الإجمالي العالمي أي ما يقدر بحوالي 2.7 ترليون دولار أمريكي، كما يساهم في توفير الملايين من الوظائف عبر العالم سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة، ويعتبر قطاع الطيران من القطاعات الأكثر تضررا بسبب فيروس كورونا المستجد وإعلان حالة الطوارئ في العديد من الدول، حيث أجبرت شركات الطيران على إلغاء أغلب الرحلات وخاصة تلك المتعلقة بالركاب؛ والتي من الممكن أن تؤدي إلى إفلاس العديد من شركات الطيران.

1. 1- إشكالية البحث:

من خلال ماسبق تتضح إشكالية البحث التي يمكن طرحها في السؤال الرئيس التالي:

ماهي تداعيات فيروس كورونا المستجد (كوفيد19) على قطاع النقل الجوي في العالم بشكل عام وعلى منطقة الشرق الأوسط على وجه الخصوص؟

انطلاقا من الإشكالية الرئيسية يمكن صياغة الأسئلة الفرعية التالية:

- ماهي الآثار الاقتصادية لفيروس كورونا المستجد على الاقتصاد العالمي؛
- ماهو أثر فيروس كورونا على قطاع النقل الجوي للركاب؛
- ماهو أثر فيروس كورونا على قطاع النقل الجوي للبضائع.

1. 2- فرضيات البحث

للإجابة على إشكالية البحث تمت صياغة مجموعة من الفرضيات مفادها:

- أثر فيروس كورونا على جميع مؤشرات الاقتصاد العالمي تأثيرا سلبيا بالغا؛
- يعد قطاع النقل الجوي للركاب القطاع الأشد تأثرا بفيروس كورونا المستجد بسبب الإجراءات المتخذة من طرف الدول؛
- يعد قطاع النقل الجوي للبضائع كان أقل تضررا من النقل الجوي للركاب؛ وذلك راجع لاستمرار نقل البضائع الأساسية في فترة الجائحة

1. 3- أهمية البحث:

تكمن أهمية البحث من خلال أهمية صناعة الطيران في الاقتصاد العالمي والتي تسهم بحوالي 3.6% من الناتج المحلي الإجمالي، وكذلك أنه من المتوقع أن يكون قطاع الطيران من القطاعات الأكثر تضررا بفيروس كورونا المستجد، نظرا للإجراءات المتخذة من طرف حكومات الدول من إعلان حالة الطوارئ وغلق الحدود والمطارات لجرح انتشار وتنقل الفيروس عبر الدول.

1. 4- أهداف البحث:

نسعى من خلال هذه الورقة إلى تحقيق مجموعة من الأهداف والتي يمكن ذكرها في النقاط التالية:

- الوقوف على تطور عدد الإصابات والوفيات بسبب فيروس كورونا عبر العالم وترتيب الدول فيما يخص معدل الوفيات؛
- الوقوف على الآثار الاقتصادية لفيروس كورونا على الاقتصاد العالمي من خلال مجموعة من المؤشرات من الناتج الداخلي الإجمالي ومعدل البطالة ومؤشر التجارة العالمية؛
- تقدير أثر فيروس كورونا المستجد على قطاع النقل الجوي سواء للركاب أو البضائع على مستوى العالم من خلال مؤشرات أداء النقل الجوي مع تخصيص منطقة الشرق الأوسط؛

1. 4- خطة البحث

ولمعالجة هذا الموضوع والإجابة على الإشكالية المطروحة تم تقسيم البحث إلى ثلاثة عناصر أساسية:

- تطور فيروس كورونا المستجد عبر العالم؛
- الآثار الاقتصادية لفيروس كورونا المستجد على الاقتصاد العالمي؛
- تداعيات فيروس كورونا المستجد على قطاع النقل الجوي.

ا. 5- الدراسات السابقة:

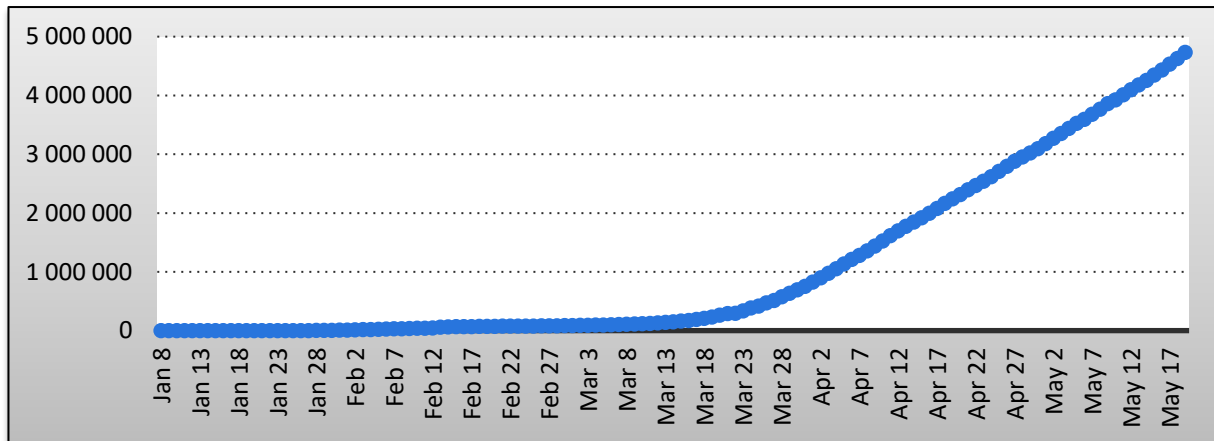
- دراسة ييري ساو سنشيس وآخرون (Suau-Sanchez, Voltes-Dorta, & Cugueró-Escofet, 2020) بعنوان: تقييم مبكر لأثر فيروس كورونا المستجد على النقل الجوي: أزمة جديدة أم نهاية الطيران كما نعرفه. قام الباحثون بدراسة أثر الفيروس على قطاع النقل الجوي في الأجل القصير والمتوسط والطويل من وجهة نظر المديرين التنفيذيين للقطاع، و توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج أهمها أن الأزمة ستؤدي إلى اندماج بين شركات الطيران وصناعة الطيران ستصبح أصغر بكثير مما كانت عليه، وأن شركات الطيران الإقليمية الأكثر ربحية في مرحلة التعافي في الأجل القصير.
- دراسة سيان بيتر وآخرون (Siyan, Adegioriola, & EAgunbiade, 2020) بعنوان تأثير COVID-19 على صناعة الطيران في نيجيريا حيث قام الباحثون بدراسة تأثير فيروس كورونا المستجد على قطاع الطيران في نيجيريا. وتوصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج أهمها أن جائحة كوفيد-19 قد جعلت الاقتصاد النيجيري وقطاع الطيران على وجه الخصوص في حالة من الانهيار، حيث تمثلت الآثار السلبية للفيروس على صناعة الطيران النيجيرية في إغلاق المطارات وحظر الرحلات الجوية، وزيادة ديون الصناعة، كما سيمر وقت طويل قبل أن يتعافى القطاع.

ا. تطور فيروس كورونا المستجد عبر العالم:

ا. 1- العدد التراكمي للمصابين بفيروس كورونا عبر العالم من 08 جانفي إلى 19 ماي 2020:

تم اكتشاف الحالة الأولى في مقاطعة يوهان الصينية في نهاية ديسمبر 2019، وحتى 20 ماي 2020، تم تأكيد تفشي مرض فيروس كورونا (COVID-19) في حوالي 210 دولة. وقد أصاب الفيروس 5,004,044 شخص في جميع أنحاء العالم، وبلغ عدد الوفيات 325,238، حيث تعتبر الولايات المتحدة وإسبانيا وأيطاليا والمملكة المتحدة الدول الأكثر تضررا. والشكل التالي يوضح العدد التراكمي للمصابين بفيروس كورونا عبر العالم.

الشكل (1): العدد التراكمي للمصابين بفيروس كورونا عبر العالم من 08 جانفي إلى 19 ماي 2020



Source : (statista, 2020, p. 2)

ا. 2- حالات المصابين وعدد الوفيات بفيروس كورونا في أكبر 20 قوة اقتصادية حول العالم بتاريخ 18 مايو 2020:

حتى 18 مايو 2020، بلغ العدد الإجمالي لحالات COVID-19 أكثر من 5 مليون حالة حول العالم، بمتوسط سبعة أيام يبلغ حوالي 87.518 حالة يومية جديدة في الولايات المتحدة، كان المتوسط الأسبوعي للحالات الجديدة 22,423 في اليوم، في حين كانت الصين تبلغ عن متوسط أسبوعي من 6 حالات جديدة فقط يوميًا. يوضح هذا الجدول حالات ووفيات COVID-19 في أكبر 20 قوة اقتصادية حول العالم اعتبارًا من 18 مايو 2020.

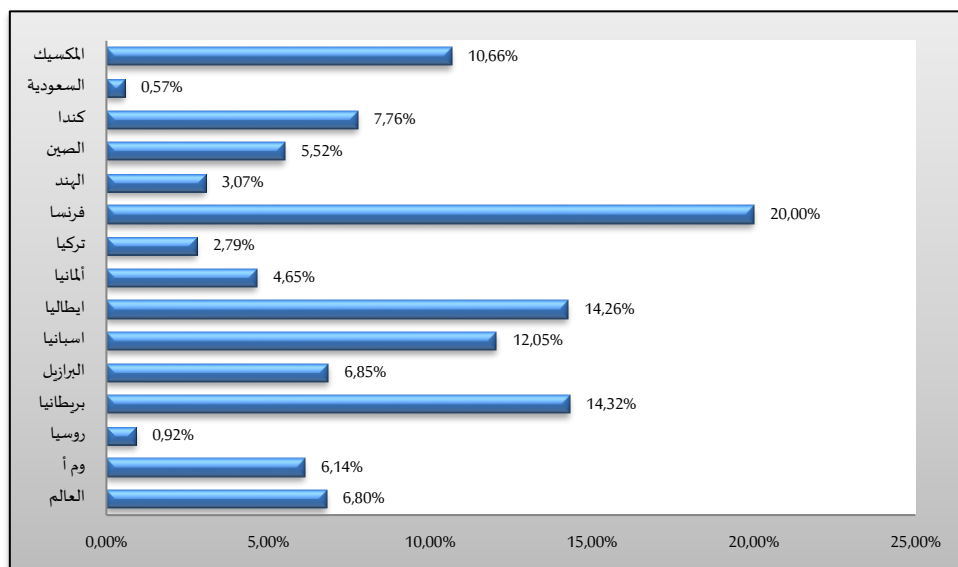
الجدول (1): حالات ووفيات الفيروس كورونا في أكبر 20 قوة اقتصادية حول العالم بتاريخ 18 مايو 2020

الدولة	عدد الإصابات	عدد الوفيات	معدل الوفيات
العالم	4,679,511	318,363	6.80%
الولايات المتحدة الأمريكية	1,486,757	91,225	6.14%
روسيا	281,752	2,584	0.92%
بريطانيا	243,695	34,898	14.32%
البرازيل	241,080	16,525	6.85%
اسبانيا	231,350	27,873	12.05%
إيطاليا	225,435	32,154	14.26%
ألمانيا	174,697	8,127	4.65%
تركيا	149,435	4,172	2.79%
فرنسا	142,411	28,478	20.00%
الهند	96,169	2,949	3.07%
الصين	84,054	4,637	5.52%
كندا	76,991	5,976	7.76%
السعودية	54,752	313	0.57%
المكسيك	49,219	5,248	10.66%

Source: (statista, 2020, p. 4)

يتضح من خلال الجدول (1)، أن معدل الوفيات بسبب فيروس كورونا يقدر بـ 6.8% في العالم، أي أنه يموت حوالي 7 أشخاص من كل 100 شخص يصاب بالفيروس، ونجد الولايات المتحدة الأمريكية تحتل المرتبة الأولى عالميا من حيث عدد الإصابات الذي بلغ 4.7 مليون أو عدد الوفيات الذي بلغ حوالي 320 ألف، بينما جاءت دولة المكسيك في المرتبة الأخيرة بعدد إصابات قدر بحوالي 49 ألف وعدد وفيات قدر بحوالي 5 آلاف في الدول العشرين الأكبر اقتصاديا في العالم، لكن إذا نظرنا إلى معدل الوفيات نجد أن فرنسا تحتل المرتبة الأولى بمعدل 20% ثم تليها بريطانيا بمعدل 14.32% ثم إيطاليا بمعدل 14.26%، بينما نجد السعودية في المرتبة الأخيرة بمعدل وفيات يقدر بحوالي 0.57%؛ وعلى هذا الأساس نجد أن دول أوروبا هي الأكثر تضررا من هذا الوباء. والشكل التالي يوضح ترتيب أكبر 20 قوة اقتصادية من حيث معدل الوفيات.

الشكل (2): معدل الوفيات بفيروس كورونا في أكبر 20 قوة اقتصادية.



المصدر: من إعداد الباحثة استنادا لمعطيات الجدول (1).

III. الآثار الاقتصادية لفيروس كورونا المستجد على الاقتصاد العالمي

أحدثت جائحة كوفيد-19 وسرعة انتشارها تغيير لم يسبق له مثيل في حياة البشر، حيث أصبح العالم في حالة "إغلاق" عام كبير" نتيجة الإجراءات المتخذة من حكومات الدول لمواجهة هذه الجائحة. و أصبح العالم يعمل في ظل حالة من عدم اليقين منذ أواخر عام 2019. وعلى الرغم من التدابير المتخذة وحالة الإغلاق العام شكّلت الجائحة زعزعة بالأسواق يمكن أن تمتد لفترة طويلة، من التقليل المتناهي لمبيعات الشركات بكافة أحجامها، و إلغاء السفر وغلق العديد من المطارات، وضرب قطاع السياحة والأسواق المالية، وصولاً إلى انخفاض أسعار النفط. وهو ما يثير تساؤل مهم حول أثر تداعيات الجائحة في تراجع الاقتصاد العالمي للعام 2020.

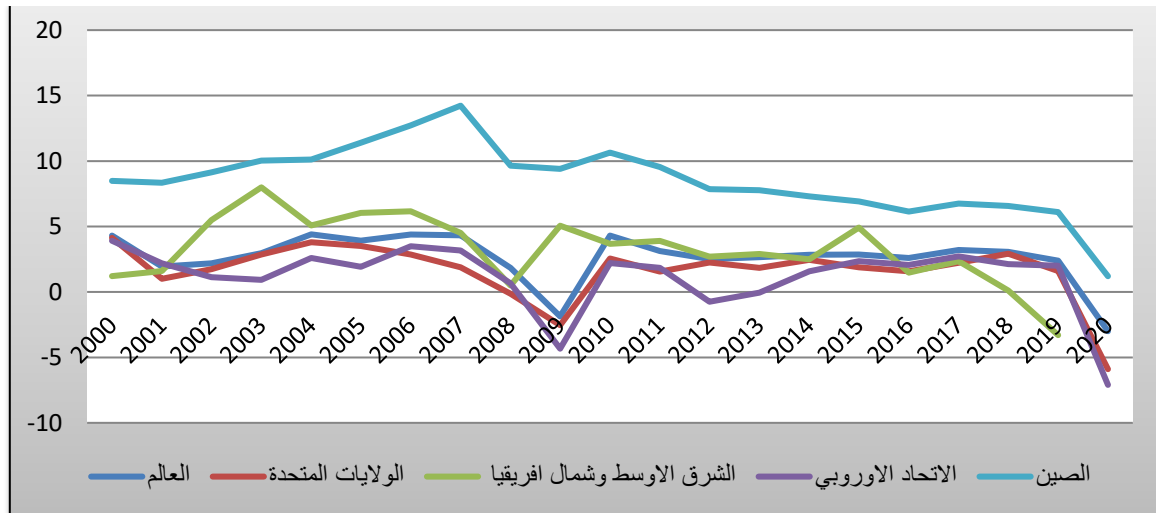
III. 1- معدلات نمو الاقتصاد العالمي

كانت تقديرات كل من البنك الدولي وصندوق النقد في تقارير التنبؤ الأخيرة لهما لاتجاهات الاقتصاد العالمي تشير إلى توقع معدل نمو عالمي موجب لسنة 2020، وتحديداً بعد اتفاق المرحلة الأولى بين الصين والولايات المتحدة مطلع عام 2020، وخفض تأثير خروج بريطانيا من الاتحاد الأوروبي، حيث قدر معدل النمو العالمي من طرفهما بـ 2.5% و 3.3% (على التوالي (WBG, 2020, p. 7) (IMF, 2020, p. 6) مع تسجيل نسب نمو عالية في بعض الاقتصاديات مثل الصين بـ 6.1% ومتوسطة في غالبية البلدان المتقدمة، وقدر معدل النمو في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا بـ 2.4% (WBG, 2020).

ولكن هذه التوقعات تلاشت بسبب كوفيد-19 حيث تم مراجعة توقعات النمو الاقتصادي العالمي لعام 2020 بإدخال أثر التغيرات الناتجة عن الجائحة. فقد أظهر تقرير لصندوق النقد الدولي عن آفاق نمو الاقتصاد العالمي والذي نشر في منتصف شهر أبريل انخفاض في النمو العالمي إلى -3%، هبوطاً من 6.3 نقطة مئوية في جانفي 2020، قبل أن يرتفع عام 2021 إلى 5.8%. وهو تعديل كبير في فترة قصيرة جداً (ثلاثة أشهر)، خاصة في ظل الانكماش الكبير المرتقب في الولايات المتحدة الأمريكية بنسبة 5.9% بسبب تراجع الاستهلاك العام والخاص، و التباطؤ المفاجئ في الصين التي بالكاد ستسجل 1.2% مقابل التوقعات الأولية السابقة للأزمة بتحقيق نمو يفوق 6% مقابل حدوث نمو بـ 9.2% العام المقبل، ولن يكون الاتحاد الأوروبي في أحسن حال حيث سيسجل انكماش يقدر بـ 7.1% بسبب انخفاض الصادرات وتباطؤ الاستهلاك. أما منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا يتوقع أن تسجل معدل نمو يقدر بـ -3.3% لعام 2020 وبمعدل 4.2% لعام 2021 بعد التعافي (IMF, 2020)

ويشير صندوق النقد الدولي إلى أن انتعاش الاقتصاد العالمي يمكن أن يكون أضعف مما هو متوقع بسبب عدم اليقين بشأن مسار الجائحة المحتمل، والتضييق الشديد في ظروف السوق المالية العالمية وانخفاض التجارة العالمية وتقلب أسعار المواد الأولية. ونقص الثقة والإغلاق العام للأعمال وتحول سلوك الشركات و أنماط الإنفاق والتغيرات السلوكية للأفراد (IMF, 2020, p. 6).

الشكل (3): معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي (بالنسبة المئوية)



Source : (congressional research service, 2020, p. 6)

III. 2- سوق النفط:

أدت الإجراءات الاحترازية التي اتخذتها الدول وحالة الإقفال شبه التام وانخفاض الطلب منا لصين الذي يعد أكبر مستورد للنفط في العالم (حيث شكلت وحدها حوالي 80% من نمو الطلب على النفط عام 2019) (كابيتال، اتقان، 2020، صفحة

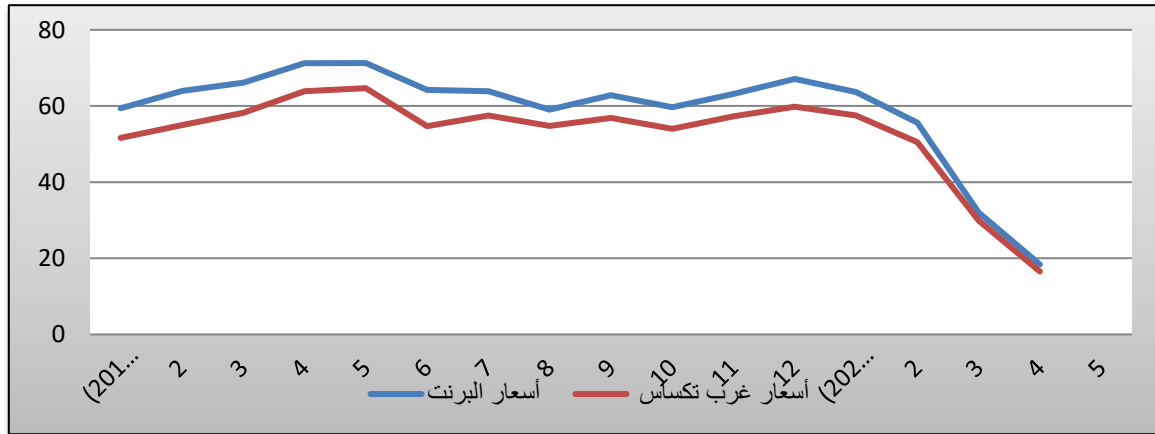
(1)، إلى جانب القيود العالمية على التجارة والسفر في حدوث اضطرابات كبيرة في أسواق النفط العالمية، تمثلت في انخفاض الطلب العالمي على النفط خلال الربع الأول من عام 2020 بشكل حاد بلغ 7.9 مليون برميل/اليوم مقارنة مع 2019 ليصل إلى 92.9 مليون ب/ي، وتشير التوقعات إلى تراجع قياسي في الطلب العالمي على النفط عام 2020 بـ 6.9 مليون ب/ي مقارنة بالعام السابق ليصل إلى 92.8 مليون ب/ي، ويعد هذا التراجع أول انكماش للطلب على النفط منذ 2009. حيث يتوقع انخفاض طلب الدول الصناعية بـ 4 مليون ب/ي ليصل إلى 43.9 مليون ب/ي، كما يتوقع انخفاض طلب الدول الناشئة و النامية إلى 48.9 مليون ب/ي أي بانخفاض 2.9 مليون ب/ي (منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول OAEPC، 2020).

وأدت الأوضاع إلى تراجع أنشطة العقود الآجلة لخام برنت غرب تكساس خلال الربع الأول من عام 2020 مسجلة أكبر خسائر فصلية على الإطلاق. حيث انهارت الأسعار إلى 35 دولار تحت الصفر لأول مرة في التاريخ، نتيجة قرب نفاذ القدرة الاستيعابية للمنشآت التخزين في سوق النفط الأمريكي، وانخفاض الأسعار بنسبة 30.3% و 66.9% على التوالي خلال الأربعة أشهر الأخيرة. قبل أن تستعيد عافيتها لتستقر عند حدود 15 دولار (منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول OAEPC، 2020).

ولا تزال التوقعات قصيرة المدى بشأن استمرار انخفاض الطلب على النفط في أعقاب زيادة القيود التنظيمية المتعلقة بالحجر الصحي والتي أثرت بصفة مباشرة على قطاع النقل والذي يمثل أكثر من 60% من الطلب على النفط (كابيتال، اتفاق، 2020، صفحة 1)، بالإضافة إلى انخفاض الطلب على الوقود في القطاع الصناعي في مختلف البلدان والمناطق الأخرى خارج الصين، مثل اليابان وكوريا الجنوبية وأوروبا والشرق الأوسط، حيث شهدت الأسعار تراجع قدر بـ 7.3% بين شهري أوت 2019 و فيفري 2020، حيث انخفضت من 57.60 دولار إلى 53.40 دولار، ومع نهاية شهر مارس عرفت الأسعار مزيد من الانخفاض حيث وصل السعر إلى 20 دولار للبرميل أي انخفاض بنسبة 39.6% (Congressional Research services, 2020, p. 6).

ومع بداية شهر ماي شهدت الأسعار تحسنا ملحوظا في ظل إعلان بعض الدول عن الفتح التدريجي للاقتصاد ومع بدء دخول الاتفاق التاريخي لخفض الإنتاج بين دول (الأوبك+) وبعض منتجي النفط من خارجها حيز التنفيذ. و من المتوقع أن يظل سعر برميل نفط الشرق الأوسط وبحر الشمال تحت عتبة 40 دولار حتى نهاية 2023 أي أقل بـ 30% من معدل السعر لسنة 2019. وهذا ما سيشكل ضغطا إضافيا على ميزانيات دول الشرق الأوسط المنتجة للنفط ومعدلات نموها. والشكل الموالي يوضح تطور أسعار النفط إلى غاية شهر ماي.

الشكل (4): الأسعار الآجلة لخام برنت و خام غرب تكساس (دولار/برميل).



المصدر: (منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول OAEPC، 2020، صفحة 8)

III. 3- الشغل والبطالة

حدث انخفاض في النشاط الاقتصادي بشكل كبير نتيجة للتدابير الاحترازية المتمثلة في الإغلاق الجزئي أو الكلي التي طبقتها جل دول العالم من أجل الحد من انتشار الفيروس، وانعكس ذلك بشكل مباشر على التوظيف سواء من حيث عدد الوظائف أو ساعات العمل الإجمالية ما أثر على القوى العاملة في العالم.

فحسب التقرير الذي أصدرته منظمة العمل الدولية (أزمة كوفيد-19 وعالم الشغل) مع نهاية شهر أفريل، 68% من القوى العاملة في العالم والتي تقدر بـ 3.3 مليار شخص يعيشون في الدول التي أوصت أو فرضت إغلاق أماكن العمل، حيث تراجعت هذه النسبة بعد أن كانت تقدر بـ 81% بسبب رفع الإغلاق في الصين، ولكن رغم هذا بقيت الآثار السلبية كبيرة على بقية الدول. ومن المتوقع أن تؤدي أزمة وباء كوفيد-19 إلى إلغاء 10.5% من إجمالي ساعات العمل في العالم في النصف الثاني من عام 2020، أي بما يعادل 305 مليون وظيفة بدوام كامل، وهذا يعكس التدهور الكبير بالنسبة إلى التقدير الأول الذي صدر عن المنظمة وأشارت فيه

إلى 195 مليون وظيفة. وتبلغ قيمة التخفيضات في الدول العربية 8.1 أي قرابة 5 ملايين عامل، وأوروبا 7.8 أي 12 مليون عامل بدوام كامل، وأسيا والمحيط الهادي 7.2 أي 125 مليون عامل بدوام كامل (ILO, 2020).

ويشير التقرير إلى أن الارتفاع النهائي في البطالة العالمية خلال 2020 سيتوقف بشكل كبير على التطورات والسياسات المتبعة من قبل الدول. ومن المحتمل أن تحدث زيادة كبيرة في عدد العاطلين عبر العالم في نهاية العام والتي ستكون أكثر بكثير من التقدير الأولي للمنظمة والبالغ 25 مليون شخص. فوقف الأنشطة أدى إلى ازدياد معدلات البطالة التي وصلت على مستوى الاتحاد الأوروبي إلى 22,3% (IMF, 2020)، في حين أن الولايات المتحدة قد تفقد 4,5 مليون وظيفة في الربع الثاني، وقد بلغ عدد الأميركيين الذين يسجلون للحصول على إعانات البطالة إلى مستوى قياسي، حيث سجل ما يقارب 3.3 مليون وفقًا لبيانات وزارة العمل الأميركية، حيث بلغت نسبة البطالة إلى غاية شهر أبريل 14.7% (Statista, 2020, p. 65). والجدول التالي يوضح الانخفاض المقدّر في مجموع ساعات العمل لعام 2020 في العالم.

الجدول(2): الانخفاض المقدّر في مجموع ساعات العمل لعام 2020

المنطقة	الربع الأول من 2020	الربع الثاني من 2020
العالم	4.5	10.5
افريقيا	1.6	9.6
أمريكا	1.3	12.4
الدول العربية	1.8	10.3
آسيا والباسيفيك	6.5	10.0
أوروبا وآسيا الوسطى	1.9	11.8

Source (ILO, 2020, p. 5)

يفيد التقرير بأن 1.25 مليار شخص يعملون في القطاعات التي صنفت بأنها معرضة بشدة لخطر حدوث زيادات كبيرة في تسريح العاملين وتخفيض الأجور وساعات العمل. ومنها عمال قطاع تجارة الجملة والتجزئة الذين يتقاضون عادة أجور منخفضة وغير محمية حيث يشمل القطاع على 232 مليون منشأة تعمل في هذا المجال. قطاع الفنادق والخدمات الغذائية الذي يعاني من إغلاق شبه كامل ويعمل به حوالي 144 مليون عامل بعدد 51 مليون منشأة، و 111 مليون منشأة في القطاع الصناعي الذي يعمل فيه 463 مليون عامل، حيث تم إغلاق المصانع وتوقفت سلاسل الإمداد العالمية. و 42 مليون منشأة في العقارات والقطاعات الأخرى.

تمثل صناعة النقل والتخزين والاتصالات 204 مليون وظيفة عبر العالم. بما في ذلك طيارو الخطوط الجوية، وأفراد الطاقم والسائقون، وعمال البريد وغيرهم من عمال التوصيل. وأشارت إلى أن قطاع السفر والسياحة كان الأكثر تضرراً، فقد ساهم هذا القطاع بنسبة 3.2 من النمو العالمي عام 2018، مدينة أن هذا القطاع الذي وصل عدد العاملين فيه إلى 319 مليون عامل، أي 10% من العمالة العالمية يمكن أن ينكمش بنسبة تتراوح بين 45% و 70% (ILO, 2020). وتشير الدراسة إلى أن هناك 1 مليار شخص يعملون في القطاع غير الرسمي معظمهم في الاقتصاديات الناشئة والنامية، قد يخسرون مصدر رزقهم في الربع الثاني من هذا العام بسبب وباء كوفيد-19.

III. 4- التجارة العالمية للسلع والخدمات

أدى تفشي فيروس كورونا المستجد إلى تباطؤ حركة التجارة العالمية، فحسب توقعات منظمة التجارة العالمية سينخفض حجم التجارة بين 13% و 32% عام 2020 (Congressional Research services, 2020, p. 6)، وذلك حسب ما هو موضح في الجدول التالي:

الجدول(3): تقديرات حجم التجارة العالمية لعام 2020 (نسبة مئوية)

السيناريو الأفضل		السيناريو الأسوأ	
الصادرات	الواردات	الصادرات	الواردات
التجارة العالمية	-12.9	-31.9	
المنطقة			
أمريكا الشمالية	-17.1	-14.5	-33.8
		-40.9	

جنوب ووسط أمريكا	-12.9	-22.2	-31.3	-43.8
أوروبا	-12.2	-10.3	-32.8	-28.9
آسيا	-13.5	-11.8	-36.2	-31.5
مناطق أخرى	-8	-10	-8	-22.6

Source: (Congressional Research services, 2020, p. 6)

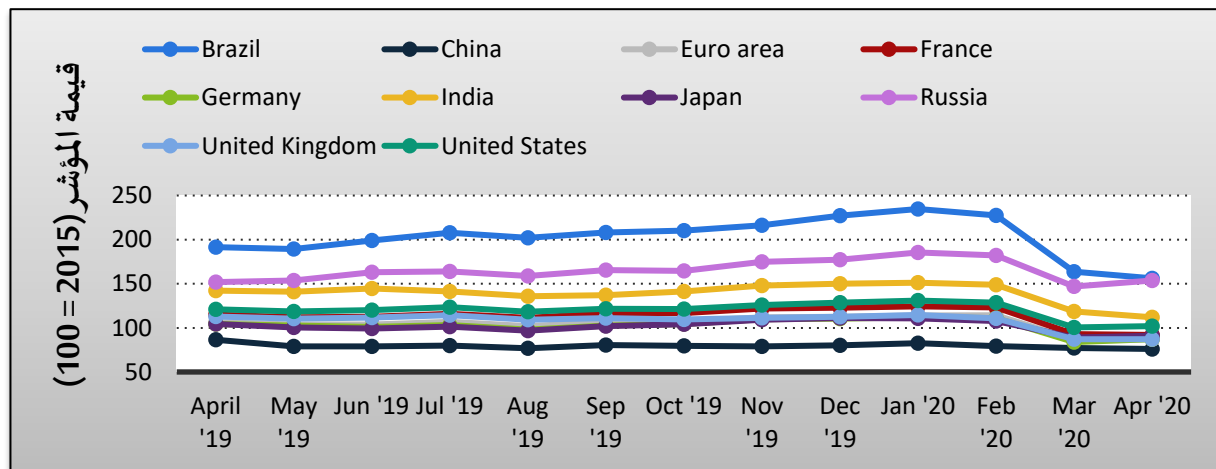
تشير التقديرات إلى أن جميع المناطق ستعرف انخفاضاً في حجم التجارة السلعية باستثناء المناطق الأخرى والتي تشمل إفريقيا والشرق الأوسط ودول الكومنولث. وستشهد أمريكا الشمالية وآسيا أكبر انخفاض في حجم الصادرات، كما أن القطاعات ذات سلاسل القيمة مثل منتجات السيارات والالكترونيات ستعرف انخفاضاً كبيراً.

أما فيما يخص تجارة الخدمات، فإن هذا القطاع يواجه اضطرابات كبيرة لا سيما أن تفشي الفيروس أثر سلباً على العديد من الخدمات المهمة التي تمثل أساساً لميزان مدفوعات الدول مثل خدمات السفر والسياحة والفنادق والإطعام والنقل، ووفقاً لمقياس تجارة الخدمات الصادر عن منظمة التجارة العالمية في 11 مارس 2020، من المتوقع أن يستمر ضعف معدل نمو تجارة الخدمات العالمية بسبب الفيروس، حيث من المرجح أن ينخفض أكثر في الأشهر المقبلة. في حين أن الخدمات مثل تكنولوجيا المعلومات على العكس ستعرف نمواً بسبب الطلب المتزايد عليها نتيجة العمل في البيت عن طريق الانترنت (طلحة، 2020، صفحة 10).

III. 5- أسواق المال

من جملة الأضرار التي أصابت الاقتصاد نتيجة لانتشار جائحة كورونا وفقاً لتقديرات صندوق النقد الدولي انهيار البورصات العالمية، إن أحد المؤشرات الرئيسية المتاحة لتحديد التأثيرات العالمية المتوقعة لكوفيد-19 هو التغيرات في مؤشرات السوق المالية. فمنذ تفشي المرض تواصلت الأسواق المالية الاستجابة للتطورات اليومية للجائحة عبر العالم. وعلى وجه الخصوص أظهرت الأسواق المالية وعي المستثمرين بآثار الصناعة.

الشكل (5): مؤشر أسعار الأسهم في الاقتصادات المتقدمة والناشئة الرئيسية من أبريل 2019 إلى أبريل 2020



Source: (Statista, 2020, p. 16)

من خلال الشكل (5) نجد أن أسعار الأسهم البرازيلية هي الأعلى أداءاً في الاقتصادات المتقدمة والناشئة الرئيسية، حيث بلغت قيمة المؤشر 156.2 في أبريل 2020. وعلى العكس من ذلك، كانت الصين هي الأقل أداءاً بقيمة 76.1 في الوقت الحالي. ومع ذلك، انخفضت أسعار الأسهم تقريباً في جميع الدول بسبب وباء فيروس كورونا.

بالنسبة لمؤشر داو جونز الصناعي الذي يراقب أسعار أسهم أكبر 30 شركة في الولايات المتحدة. فلقد سجل انخفاضاً بحوالي 8000 نقطة في الأسابيع الأربعة من 12 فبراير إلى 11 مارس 2020. حيث سجل مؤشر داو بعض الخسائر اليومية الهامة في الأسابيع الأخيرة، وهو انخفاض بنسبة 12.4 في المائة - ما شكل أسوأ خسارة مئوية في أسبوع منذ أكتوبر 2008. أما بالنسبة لمؤشر كاك 40، لقد شهد انخفاضاً قدره 1746.63 نقطة. اعتباراً من 15 مايو 2020، بلغ مؤشر كاك 40 4277.63 نقطة، أي أقل بمقدار 4.5 نقطة في اليوم، ولقد تم تسجيل أكبر انخفاض في تاريخ بورصة باريس في 12 مارس 2020. وأما بالنسبة لمؤشر داكس والذي يعد أهم مؤشر للأوراق المالية الألمانية والذي يوضح اتجاهات القيمة لأكثر 30 شركة وأكثرها سيولة المدرجة في بورصة فرانكفورت فلقد بلغت قيمته 10,466.8 اعتباراً من 29 أبريل 2020، بانخفاض من 13,681.19 في منتصف فبراير.

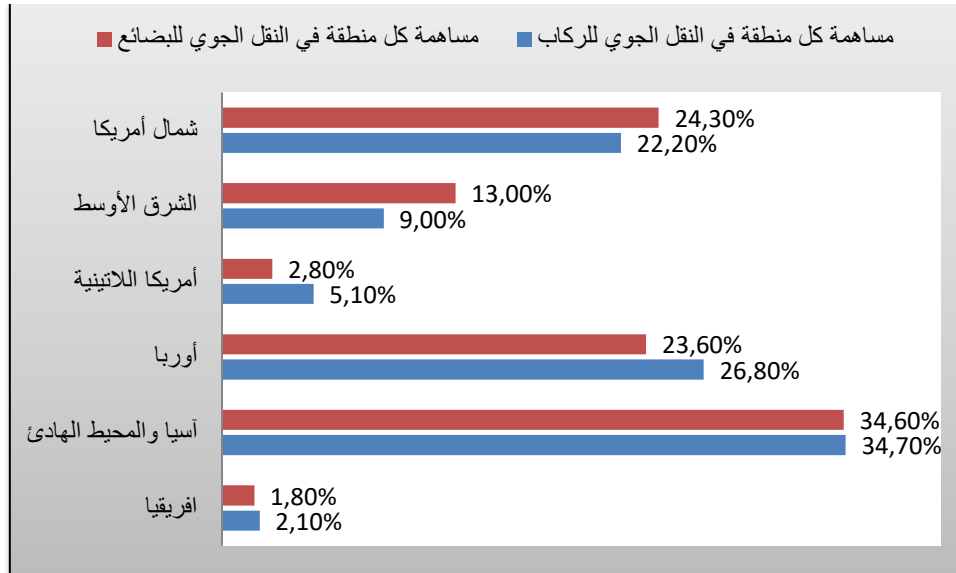
IV. تداعيات فيروس كورونا على قطاع النقل الجوي

شمل تأثير فيروس كورونا على قطاع الطيران تقريبا كل مناطق العالم لكن بشكل متفاوت بين منطقة وأخرى.

IV. 1- مساهمة كل منطقة في النقل الجوي

قبل التطرق إلى تداعيات فيروس كورونا على النقل الجوي لابد من التعرف بداية على مساهمة كل منطقة في القطاع وذلك من خلال الشكل التالي:

الشكل (6): مساهمة كل منطقة في النقل الجوي للركاب والبضائع.



المصدر: من إعداد الباحثة استنادا للموقع التالي: (IATA, 2020)

من خلال الشكل (6) نلاحظ أن منطقة آسيا والمحيط الهادئ تحتل المرتبة الأولى من حيث المساهمة في قطاع الطيران سواء فيما يتعلق بالنقل الجوي للركاب أو النقل الجوي للبضائع وذلك بحوالي 34% ثم تليها منطقة أوروبا بحوالي 25% في المتوسط ثم شمال أمريكا بحوالي 23%، تليها منطقة الشرق الأوسط بـ 11% بمساهمة تقدر بـ 13% للنقل الجوي للركاب و9% للبضائع، وتأتي إفريقيا في المرتبة الأخيرة بحوالي 2% بعد أمريكا اللاتينية التي تساهم في نقل البضائع بنسبة أكبر من نقل الركاب.

IV. 2- أثر فيروس كورونا على قطاع النقل الجوي للركاب

تتوقع المنظمة الدولية للطيران المدني تراجع حركة النقل الجوي للركاب بنسبة تتراوح ما بين 39% و 72% وتراجع أعداد الركاب المنقولين جوا ما بين 872 مليون راكب و 1540 مليون راكب، وانخفاض عائدات النقل الجوي للركاب ما بين 153 مليار دولار أمريكي و 273 مليار دولار أمريكي، كما تتوقع تراجع الإيرادات الإجمالية للنقل الجوي للركاب بنسبة 52.9% (IATA, 2020). والجدول التالي يوضح توقعات أثر فيروس كورونا على حركة الركاب الدولية والمحلية.

الجدول (4): توقعات أثر فيروس كورونا على حركة الركاب الدولية والمحلية.

حركة الركاب الدولية	حركة الركاب المحلية
ركود اقتصادي بشكل V وتعافي في شهر ماي - انخفاض في عدد المقاعد المعروضة بنسبة تتراوح ما بين 38%- 58%؛ - انخفاض في عدد الركاب بعدد يتراوح ما بين 867 إلى 1333 مليون راكب؛ - خسائر في العوائد التشغيلية بقيمة تتراوح ما بين 152 - 235 مليار دولار .	ركود اقتصادي بشكل V وتعافي في شهر ماي - انخفاض في عدد المقاعد المعروضة بنسبة تتراوح ما بين 28%- 44%؛ - انخفاض في عدد الركاب بعدد يتراوح ما بين 958 إلى 1494 مليون راكب؛ - خسائر في العوائد التشغيلية بقيمة تتراوح ما بين 85 - 133 مليار دولار .
ركود اقتصادي بشكل U وتعافي في الربع الثالث أو بعد	ركود اقتصادي بشكل U وتعافي في شهر جويلية

- انخفاض في عدد المقاعد المعروضة بنسبة تتراوح ما بين 35%- 51%؛	- انخفاض في عدد المقاعد المعروضة بنسبة تتراوح ما بين 48%- 71%؛
- انخفاض في عدد الركاب بعدد يتراوح ما بين 1206 إلى 1684 مليون راكب؛	- انخفاض في عدد الركاب بعدد يتراوح ما بين 1108 إلى 1524 مليون راكب؛
- خسائر في العوائد التشغيلية بقيمة تتراوح ما بين 107 – 149 مليار دولار	- خسائر في العوائد التشغيلية بقيمة تتراوح ما بين 194 – 269 مليار دولار

Source: (ICAO, 2020, p. 5)

من الواضح أن قطاع النقل الجوي للركاب هو القطاع الأكثر تضررا؛ وذلك بسبب الإجراءات المتخذة من طرف الدول من إعلان حالة الطوارئ في أغلب بلدان العالم ومنع تنقل المسافرين وغلق المطارات. حيث تراجع عائد كيلومترات الركاب بنسبة 52.9%، ويتم تقييم أداء النقل الجوي للركاب من خلال مجموعة من المؤشرات أهمها: (Pietersz, 2019)

- (RPK): عائد كيلومترات الركاب (Revenue Passenger Kilometers): هو مقياس يعرض عدد الكيلومترات التي يقطعها المسافرين. يتم حسابه من خلال ضرب عدد الركاب في إجمالي المسافة المقطوعة.
- (ASK) كيلومترات المقاعد المتاحة (Available Seat Kilometers): هي السعة الإجمالية لركاب شركة الطيران بالكيلومترات. يتم الحصول عليه عن طريق ضرب العدد الإجمالي للمقاعد المتاحة للمسافرين المجدولين وإجمالي عدد الكيلومترات التي تم فيها نقل هذه المقاعد.
- (PLF) معامل حمولة الركاب (Load Factor Passenger): يقيس مقدار القدرة الاستيعابية لركاب شركة الطيران المستخدمة. يتم احتساب PLF عن طريق قسمة عائد كيلومترات الركاب (RPK) على كيلومترات المقاعد المتاحة (ASK).

الجدول (5): تغير مؤشرات قطاع النقل الجوي للركاب لشهر مارس 2020

المنطقة	RPK	ASK	PLF (%-Pt)	PLF	إيرادات النقل الجوي للركاب (مليار دولار)
أفريقيا	-44.6	-34.4%	-11.3%	60.9%	-4
آسيا والمحيط الهادئ	-59.9%	-44.4%	-22.8%	58.9%	-88
أوروبا	-51.8%	-39.7%	-16.8%	67.0%	-76
أمريكا اللاتينية	-39.3%	-27.2%	-13.5%	68.1%	-15
الشرق الأوسط	-46.0%	-33.6%	-13.8%	59.9%	-19
شمال أمريكا	-49.8%	-22.8%	-29.9%	55.7%	-50
الصناعة	-52.9	-36.2%	-21.4%	60.6%	-252

Source: (Pearce, 2020, p. 12)

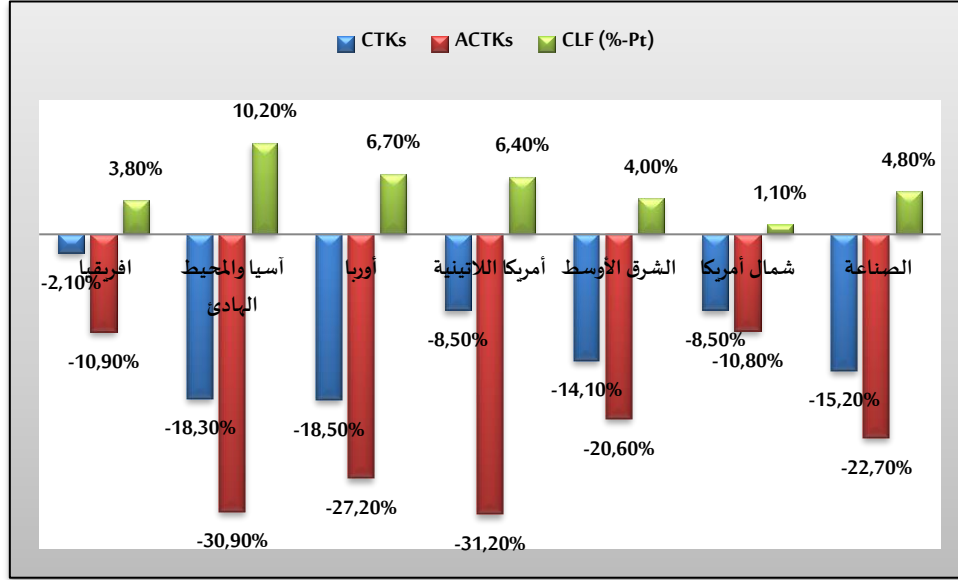
من خلال الجدول (5)، نلاحظ أن أداء النقل الجوي للركاب سجل انخفاض في جميع المؤشرات، حيث سجل معامل حمولة الركاب (PLF) انخفاضا بنسبة 21.4% على مستوى العالم، أين سجلت منطقة أمريكا الشمالية أكبر انخفاض بنسبة 29.9%، بينما عادت أقل نسبة انخفاض لمنطقة إفريقيا بنسبة 11.3%، وبالنسبة للشرق الأوسط نلاحظ أنها سجلت انخفاضا متوسطا قدر بحوالي 13.8%، كما نلاحظ أيضا أن عائد كيلومترات الركاب (RPK) سجل انخفاضا بنسبة 52.9% على مستوى العالم، حيث سجلت منطقة الشرق الأوسط انخفاضا بمعدل 46%، أما فيما يخص إيرادات النقل الجوي للركاب نلاحظ أن القطاع حقق خسائر تقدر بحوالي 250 مليار دولار أمريكي حيث كانت القيمة الأكبر لمنطقة آسيا والمحيط الهادئ بمبلغ 88 مليار دولار أمريكي، أما بالنسبة لمنطقة الشرق الأوسط فكان انخفاض الإيرادات في حدود 19 مليار دولار أمريكي.

IV. 3- أثر فيروس كورونا على قطاع النقل الجوي للبضائع

يعتبر تأثر قطاع النقل الجوي للبضائع بالأزمة أقل نسبيا من قطاع النقل الجوي للركاب، حيث تراجع عائد كيلومترات البضائع فقط بنسبة 15.2% مقارنة بعائد كيلومترات الركاب الذي تراجع بنسبة 52.9%، حيث يتم تقييم أداء النقل الجوي للبضائع من خلال مجموعة من المؤشرات أهمها: (Pietersz, 2019)

- (CTK) كيلومترات حمولة البضائع (Cargo Tonne Kilometers): هو الحجم الإجمالي للبضائع المنقولة بعدد الكيلومترات، يتم احتسابه من خلال ضرب حجم البضائع بالطن في عدد الكيلومترات لنقل هذه البضائع من خلال شركة الطيران.
- (ACTK) كيلومترات الأطنان المتاحة (Available Cargo Tonne Kilometers): هي السعة الإجمالية لشركة الطيران للبضائع بالكيلومترات. يتم الحصول عليه عن طريق ضرب السعة المتاحة للبضائع وإجمالي عدد الكيلومترات التي تم فيها نقل البضائع.
- (CLF) معامل حمولة البضائع (Cargo Load Factor): قيس مقدار السعة الاستيعابية لشركة الطيران للبضائع. يتم احتساب CLF عن طريق قسمة عائد كيلومترات البضائع (CTK) على كيلومترات السعة المتاحة (ACTK).

الشكل (7): تغير مؤشرات قطاع النقل الجوي للبضائع لشهر مارس 2020



المصدر: من إعداد الباحثة استنادا لمعطيات الجدول (5).

من خلال الشكل (7): نلاحظ أن أداء النقل الجوي للبضائع على خلاف النقل الجوي للركاب سجل ارتفاعا في شهر مارس في معامل حمولة البضائع بمعدل 4.8%، حيث سجل منطقة آسيا والمحيط الهادئ أكبر ارتفاعا بنسبة 10.2% بينما سجلت منطقة أمريكا الشمالية أقل ارتفاعا بنسبة 1.1%، أما بالنسبة لمنطقة الشرق الأوسط فهي الأخرى قد سجلت ارتفاعا بنسبة 4.0%، أما بما يخص مؤشر كيلومترات حمولة البضائع (CTK) فنلاحظ انخفاض بنسبة 15.2% على مستوى العالم، وكانت الحصة الأكبر للانخفاض لمنطقة أوروبا بنسبة 18.5%، والحصة الأصغر لقارة أفريقيا بنسبة 2.1%، أما بالنسبة لمنطقة الشرق الأوسط فلقد سجلت انخفاضا بنسبة 14.1%.

وعلى هذا الأساس يمكن القول أن النقل الجوي للبضائع كان أقل تضررا من النقل الجوي للركاب؛ وذلك راجع لاستمرار نقل البضائع الأساسية في فترة الجائحة وخاصة بالنسبة للبضائع والمستلزمات الطبية.

V. الخاتمة:

تخطت آثار انتشار فيروس كورونا المستجد الخسائر البشرية والمتمثلة في التزايد المستمر لعدد الإصابات والوفيات إلى خسائر اقتصادية جسيمة مست مختلف القارات، إذ أنه واسع الانتشار ويهدد ليس فقط منطقة جغرافية محدودة ولكن العالم بأكمله. وساهمت زيادة حركة السفر والتجارة العالمية بشكل غير مسبوق في انتشاره. فقد وجه انتشار الفيروس ضربة موجعة للاقتصاد العالمي الذي بدأ يعرف حالة من الانتعاش. فأعادت المؤسسات الدولية توقعاتها الاقتصادية، حيث تحولت من توقعات النمو الثابت وحتى المتزايد إلى القول أن العالم على عتبة ركود اقتصادي.

إن الإجراءات التي اتخذتها مختلف الدول لمواجهة الوباء المتسارعة لانتشار الوباء المتمثلة في الإغلاق كان له الأثر الواضح على جل القطاعات، ومن بينها صناعة الطيران والتي تشمل شركات الطيران والمطارات وقطاع تأجير الطائرات وشركات تصنيع الطيران الذي تأثر بشكل كبير جدا، و من خلال هذه الدراسة التي ركزت على آثار انتشار فيروس كورونا على قطاع النقل الجوي توصلنا إلى مجموعة من النتائج.

V. 1- النتائج:

- تم تأكيد تفشي مرض فيروس كورونا (COVID-19) في حوالي 210 دولة. وقد أصاب الفيروس 5.004.044 شخص في جميع أنحاء العالم، وبلغ عدد الوفيات 325.238؛

- تحتل الولايات المتحدة الأمريكية المرتبة الأولى من حيث عدد الإصابات وعدد الوفيات؛ وتحتل الدول الأوروبية المراتب الأولى من حيث معدل الوفيات حيث بلغ معدل الوفيات في فرنسا 20%، في حين يقدر معدل الوفيات في العالم بسبب فيروس كورونا 6.8%؛
- حتى 18 مايو 2020، بلغ العدد الإجمالي لحالات COVID-19 أكثر من 5 مليون حالة حول العالم، بمتوسط سبعة أيام يبلغ حوالي 87.518 حالة يومية جديدة؛
- إن منطقة آسيا والمحيط الهادئ تحتل المرتبة الأولى من حيث المساهمة في قطاع الطيران سواء فيما يتعلق بالنقل الجوي للركاب أو النقل الجوي للبضائع بحوالي 34% ثم تليها منطقة أوروبا بحوالي 25% في المتوسط ثم شمال أمريكا بحوالي 23% وتأتي إفريقيا في المرتبة الأخيرة بحوالي 2%؛
- أن النقل الجوي له تأثير مباشر وغير مباشر على العديد من الأنشطة التجارية بما في ذلك الشركات المصنعة والمؤجر ومقدمي البنية التحتية والمنظمين ومقدمي الخدمات وشركات المناولة وقنوات التوزيع على أساس الطلب؛
- أن أداء النقل الجوي للركاب سجلا انخفاض في جميع المؤشرات، حيث سجل معامل حمولة الركاب (PLF) انخفاضا بنسبة 21.4% على مستوى العالم، أين سجلت منطقة الشرق الأوسط نلاحظ انخفاضا قدر بحوالي 13.8%؛
- أن عائد كيلومترات الركاب (RPK) سجل انخفاضا بنسبة 52.9% على مستوى العالم، حيث سجلت منطقة الشرق الأوسط انخفاضا بمعدل 46%؛
- أن قطاع النقل الجوي للركاب حقق خسائر في الإيرادات تقدر بحوالي 250 مليار دولار أمريكي حيث كانت القيمة الأكبر لمنطقة آسيا والمحيط الهادئ بمبلغ 88 مليار دولار أمريكي، أما بالنسبة لمنطقة الشرق الأوسط فكان انخفاض الإيرادات في حدود 19 مليار دولار أمريكي؛
- إن أداء النقل الجوي للبضائع على خلاف النقل الجوي للركاب سجل ارتفاعا في شهر مارس في معامل حمولة البضائع بمعدل 4.8%، حيث سجل منطقة آسيا والمحيط الهادئ أكبر ارتفاعا بنسبة 10.2% بينما سجلت منطقة أمريكا الشمالية أقل ارتفاعا بنسبة 1.1%، أما بالنسبة لمنطقة الشرق الأوسط فهي الأخرى قد سجلت ارتفاعا بنسبة 4.0%؛
- أما فيما يخص مؤشر كيلومترات حمولة البضائع (CTK) فلقد سجل انخفاضا بنسبة 15.2% على مستوى العالم، وكانت الحصص الأكبر للانخفاض لمنطقة أوروبا بنسبة 18.5%، والحصص الأصغر لقارة أفريقيا بنسبة 2.1%، أما بالنسبة لمنطقة الشرق الأوسط فلقد سجلت انخفاضا بنسبة 14.1%؛
- أن النقل الجوي للبضائع كان أقل تضررا من النقل الجوي للركاب؛ وذلك راجع لاستمرار نقل البضائع الأساسية في فترة الجائحة وخاصة بالنسبة للبضائع والمستلزمات الطبية.

2- التوصيات:

- نظرا للأهمية البالغة لقطاع النقل الجوي وحدة أثر فيروس كورونا على هذا القطاع فإن استدامة قطاع الطيران في الشرق الأوسط يعتمد إلى حد كبير على مدى كفاية برامج التحفيز التي تنفذها كل حكومة، حيث:
- يجب على المدى القصير ضمان سيولة أضعف حلقة في السلسلة، وهي شركات الطيران؛
- ينبغي تنفيذ تدابير لإعادة تنشيط الطلب بحيث لا تؤدي مشاكل السيولة في القطاع إلى مشاكل الملاءة المالية والإفلاس؛
- يتعين على الحكومات إعادة التوازن إلى عقود الامتياز للعديد من مشغلي المطارات وشركات الطيران التي يجب عليها توفير تدابير الوقاية الصحية.

الإحالات والمراجع

(n.d.).

1. Congressional Research services. (2020). Global Economic Effects of COVID-19. Congressional Research services, Wachington- USA.
2. -IATA. (2020). Retrieved APRIL 24, 2020, from <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/third-impact-assessment/>
3. -ICAO. (2020). Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis. CANADA: ICAO.
4. -ILO. (2020). Covid-19 and the World of Work, third Edition, Update Estimates and Analysis. Geneve-suisse: ILO.
5. -IMF. (2020). World Economic Outlook. Wachington-USA: IMF.

6. -Impact of COVID-19 on the Aviation Industry in Nigeria2020International Journal of Trend in Scientific Research and Development 45234-239
7. -Pearce, B. (2020). COVID-19 updated impact assesement. MONTREAL- CANADA: IATA.
8. -Pietersz, G. (2019). Retrieved 05 15, 2020, from <https://moneyterms.co.uk/>
9. -Siyan, P., Adegoriola, A., & EAgunbiade, O. (2020). Impact du COVID-19 sur l'industrie aéronautique au Nigeria. International Journal of Trend in Scientific Research and Development (IJTSRD) , 4 (5), 234.
10. -Statista. (2020). Coronavirus:Impact on the Global Economy. USA: Statista.
11. -Suau-Sanchez, P., Voltes-Dorta, A., & Cugueró-Escofet, N. (2020). An early assessment of the impact of COVID-19 on air transport: Just another crisis or the end of aviation as we know it? Journal of Transport Geography , 86, 7.
12. -WBG. (2020). Global Economic Prospects, Slow Growth,Policy Challenges. USA.
13. - الوليد احمد طلحة. (2020). التداعيات الاقتصادية لفيروس كورونا المستجد على الدول العربية. أبو ظبي- الامارات: صندوق النقد العربي.
14. - كابيتال, اتقان. (2020). تداعيات انتشار فيروس كورونا COVID-19. السعودية: كابيتال, اتقان.
15. - منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول O.APEC. (2020). تقرير حول تطورات الاوضاع البترولية العالمية في ظل جائحة فيروس كورونا المستجد COVID-19. الكويت: O.APEC.