



التداعيات الاقتصادية لجائحة كورونا مع التطبيق على قطاع الطيران المدني العالمي "دراسة جغرافية"

د. منى صبحى السيد نور الدين

أستاذ الجغرافيا الاقتصادية المساعد،

كلية الدراسات الإنسانية القاهرة - جامعة الأزهر

الملخص :

لقد أحدثت جائحة مرض كوفيد-19 (الكورونا) العابرة للحدود أزمة اقتصادية عالمية فريدة نالت تداعياتها من معظم الأنشطة الاقتصادية على مستوى العالم ويرصد هذا البحث أولاً تلك الأزمة وتأثيراتها على الأنشطة الاقتصادية وأهمها التجارة والنقل والسياحة والطاقة والبنوك والبورصات، ويركز ثانياً على قطاع الطيران المدني وانخفاض الحركة العالمية للطيران وأثرها على انخفاض إيرادات التشغيل وانخفاض الوظائف فى قطاع الطيران المدني والمطارات ودور مؤسسات النقل الجوى (الإيكاو، الإياتا، والسيناريوهات المتوقعة لقطاع الطيران المدني فى الحد من الأزمة على كافة المستويات العالمية والإقليمية والمحلية).

الكلمات المفتاحية : كوفيد-19، الطيران المدني، الإيكاو، الإياتا، التجارة العالمية، السياحة.

Abstract:

The Economic Consequences of Covid-19 (Corona Virous Pandemic) and Its application on International Civil Aviation Sector The Covid-19 (Corona Virous) That crosses the border and caused a special International economic crisis, Its consequences had reached most of economic activities world wide, This research work covers: this economic crisis, and its effect on economic activities, The most important of these are: Trade, Transportation, Tourism, Energy, Banking sectors. Second: The Civil Aviation sector and decrease in the International civil movement. The affect the decrease in operating income, the decrease in number of Jobs in the Civil Aviation sector, the Airport, the role of Air transport Organizations, Awaited Scenarios of Civil Aviation sector to minimize the Crises on all international, Regional and National levels.

Key Words: Covid-19, Civil Aviation, ICAO, IATA, World Trade, Tourism.



المقدمة :

تعد أزمة كوفيد-19 من الأزمات الاقتصادية والبيئية العابرة للحدود والتي تركت أثراً كبيراً على اقتصاديات الدول والشعوب وإعادة رسم خرائط حركة الطيران وحركة الهجرة وحركة التجارة وحركة الإعانات والمساعدات الدولية، وفي الوقت الذي تعاني فيه كثير من دول العالم من الفقر المدقع كانت تعيش دول أخرى كثيرة الثراء الفاحش والرفاهية غير المتناهية ومعظم الأزمات كانت تتأثر بها الدول الفقيرة، وتختلف أزمة كوفيد-19 في كونها تعد جائحة عالمية تساوت فيها الدول الفقيرة والغنية على حد سواء وألقت بظلالها على الاقتصاد العالمي مما أدى إلى توقعات لحدوث ركود اقتصادي أو ربما كساد اقتصادي عالمي.

وقد أثر ذلك على توقف العديد من الأنشطة الاقتصادية وتفاقت خسائرها إلى أبعد الحدود وكأنها أشبه ما تكون بعدوى اقتصادية صاحبت عدوى الكورونا والتزمت منهجها في قلب الموازين الاقتصادية في العالم وكأنهما وجهان لعملة واحدة، فضلاً عن تراجع خطوط إنتاج كثير من الدول الصناعية وعلى رأسها الدول الأوروبية ومنها إيطاليا وألمانيا وبريطانيا وأسبانيا وفرنسا.

وفي الحقيقة لم يكن عام ٢٠٢٠ هو العام الوحيد الذي شهد ركود اقتصادي بل حدثت أمور مشابهة في الأزمة التي اجتاحت العالم أجمع في عام ١٩٢٩ وكذلك في الأزمة الاقتصادية عام ٢٠٠٨ أعقبها عولمة سريعة متطورة ومتلاحقة نتج عنها ضعف كيان وهشاشة النظام الرأسمالي من قبل الولايات المتحدة الأمريكية وصراعاتها الاقتصادية من أجل بقاءها القطب الأبعد في العالم ومنها الحرب التجارية على الصين بعد أن توسع المارد الصيني في علاقاته المتشابكة مع كل دول العالم والذي كاد أن يعلن نهاية الرأسمالية وبداية نظام جديد مبني على الاشتراكية واحترام الشعوب ولما ذاع صيتها من خلال طريق الحرير ومبادرة الحزام والطريق الذي أصبح تهديداً موحهاً نحو الولايات المتحدة الأمريكية ومهدداً إياها بنظام عالمي يكفله ويدعمه حتى من قبل دول رأسمالية أخرى أوروبية.

ولما كان الناتج المحلي في الصين قارب من خمس الناتج المحلي العالمي وجاء في المرتبة الثانية بعد الولايات المتحدة التي قاربت من الربع وكذلك تحقيق الصين لأعلى معدل صادرات على مستوى العالم وإمكانية وصول منتجاتها إلى كل دول العالم، اتخذت الولايات المتحدة سلسلة الإجراءات الحمائية من رفع التعريفات الجمركية على الواردات من الصين وممارسة الضغوط على الحكومة الصينية وخفض قيمة اليوان الصيني مقابل الدولار الأمريكي وتراجع معدلات الاستثمار الأجنبي المباشر للصين في الولايات المتحدة الأمريكية من ٤٦ مليار دولار عام ٢٠١٦ إلى ١٣ مليار دولار عام ٢٠١٨، وما أجبرت عليه الصين من توقيع اتفاقيات تجارية، وتراجع الاستثمار الصيني في الولايات المتحدة وانسحاب المستثمرين واتجاههم إلى الأسواق الناشئة.

وقد أفاد تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الأونكتاد أن الصين تمتلك 163 مليار دولار من تدفقات واردة العام الماضي مقارنة ب 143 مليار دولار نصيب الولايات المتحدة. ومن المتوقع أن الصين التي تخوض حرباً تجارية مع الولايات المتحدة أن تقفز إلى المركز الأول بحلول عام 2028 وفقاً



لمركز الأبحاث الاقتصادية سي آى بى آر (BBC News 25/Jan/2021). وكان من نتيجة ذلك كله أن الصين أصبحت مستهدفة من قبل الولايات المتحدة الأمريكية، وفى نهاية عام 2019 واجه العالم ظهور فيروس كورونا وكانت بدايته فى الصين ثم بدأ ينتشر عبر العالم، وكان من أدوات انتشاره النقل الجوى العابر للحدود مما استلزم الأمر غلق المجال الجوى أمام طائرات العالم وتوقف حركة النقل الجوى للركاب وخاصة أن هذا المرض ينتشر بسهولة جدا عبر الركاب، مما أدى هذا التوقف إلى كارثة وتأثيرات اقتصادية كبيرة وتداعيات عظيمة أدت إلى ركود الاقتصاد العالمى والذى من شأنه أن يؤدي فى النهاية إلى حدوث كساد عظيم وإن كانت بدأت بواده تلوح من قرب بتوقف النمو الاقتصادى العالمى.

وأن العزلة الاقتصادية والاجتماعية للدول إذا زادت حدتها ستتدرج فى القريب العاجل عن انهيار للقوى العظمى وتسليم رايها إيدانا بمولد كيان جديد قد تسوده قيم العدالة بين الشعوب ويحيى القيم الإنسانية فى مقابل التوغل الموحش وربما بيئة أقل تلوثا وأكثر أمانا وأكثر تحضرا ويعيد إلى العالم توازنه الحقيقى، إلا أنه ثبت بالتجربة فى مواجهة الفيروس التحلي الأمريكى عن قيادة العالم وقت الأزمة ومن ثم كشف الحقيقة وتغير وجه العالم، ومن عولمة طريق الحرير إلى عولمة الكورونا سوف يقاد العالم رغما عنه من قبل الأقوى مواجهة والأقوى استدامة وفى مقابل الوقت اليسير الذى أخذته الصين فى مواجهة الكورونا نجد كثير من الدول فى التلاشى والانهيار تماما والاستسلام.

وكانت بداية المرض فى نهاية 2019 حيث ظهر فيروس جديد من سلالة الكورونيات (كوفيد-19) فى مدينة ووهان الصينية فى ديسمبر 2019 وبدأ ينتشر خارج حدود الصين من خلال النقل الجوى فى البداية إذ لم تتخذ الدول فى البداية الإجراءات التى تحد من انتشار الفيروس، وقد أعلنت منظمة الصحة العالمية فى يناير 2020 عن تفشي فيروس كورونا المستجد وأقرت بأنه وباء خطير فى 11 مارس 2020.

ولذلك أعلنت كثير من الدول الحظر ووقف حركة النقل الجوى والنشاط الاقتصادى وأصبح العالم يعاني من خسائر اقتصادية كبيرة فى معظم القطاعات ولعل أبرزها قطاعات النقل والطاقة والتجارة والسياحة وخاصة بعد انتشار الفيروس عبر معظم دول العالم سنورها بصورة عامة وسيتم التركيز على قطاع الطيران المدنى العالمى نظراً لشدة تأثيره بالجائحة وتم فرض قيود على السفر الجوى.

ويهدف البحث إلى رصد تلك الأزمة الاقتصادية العالمية نتيجة فيروس الكورونا والتى أثرت على الاقتصاد العالمى وقطاعاته المختلفة وأهمها قطاع الطيران والذى كان سبباً رئيسياً لانتشار الفيروس بين الركاب عبر الدول تدريجياً وفى نفس الوقت هو من أكثر القطاعات تضرراً وأدى ذلك إلى تسجيل أقصى حالات من الانخفاض فى حركة الركاب على مستوى قارات ودول العالم وإن كانت تختلف من قارة لأخرى، كما تهدف الدراسة إلى توضيح دور منظمات الطيران العالمية مثل الإيكاء والإياتا فى مواجهة انتشار الفيروس بالتعاون مع الدول وتقديم بعض الإجراءات لمساعدة الدول ومجتمع الطيران جغرافياً فى تخطي الأزمة ووضع بعض السيناريوهات والتوقعات والتنبؤات المستقبلية ومدى التعاون مع بعض المنظمات العالمية مثل منظمة الصحة العالمية ومنظمة السياحة العالمية ومنظمة الأونكتاد.



ويركز هذا البحث على المنهج الموضوعي في دراسة التأثيرات الاقتصادية لمرض كوفيد-19 عالمياً ويستخدم المنهج التحليلي في دراسة مدى تأثير ظهور وانتشار مرض كوفيد-19 على الاقتصادات العالمية ومقارنة الأوضاع على المستوى العالمي، حيث تأثرت معظم القطاعات الاقتصادية وخاصةً الاقتصاديات المتعلقة بحركة الركاب نظراً لتوقف الحركة كثيراً في أنحاء العالم لوضع يقترب من السكون التام متواكب مع حالة فرض الحظر وعدم التجوال تماماً لمنع انتشار المرض مما أدى إلى التأثير على بعض قطاعات السفر فيما يخص النقل الجوي للركاب والتأثير على قطاع السياحة وهو أكثر القطاعات ارتباطاً بالنقل الجوي وقطاع البنوك والبورصات والإجراءات التي اتخذتها البنوك المركزية في معظم دول العالم وانخفاض الإنتاج العالمي للبتروول نظراً لوفرة الموارد المتاحة وعدم استغلالها.

وتتناول الدراسة محثين هامين على النحو التالي.

المبحث الأول : تأثيرات الكورونا على بعض القطاعات الاقتصادية العالمية.

المبحث الثاني : تأثيرات الكورونا على قطاع الطيران المدني العالمي.

المبحث الأول - تأثيرات الكورونا على بعض القطاعات الاقتصادية :

لقد أثرت جائحة كورونا على جميع القطاعات الاقتصادية العالمية والتي تتمثل في قطاع النقل والتجارة وإنتاج ونقل وتوزيع الطاقة والبتروول العالمي وقطاع السياحة وقطاع البنوك والبورصات العالمية والاستثمار الأجنبي وسوف نوردتها بالترتيب وفقاً لأهميتها على النحو التالي :

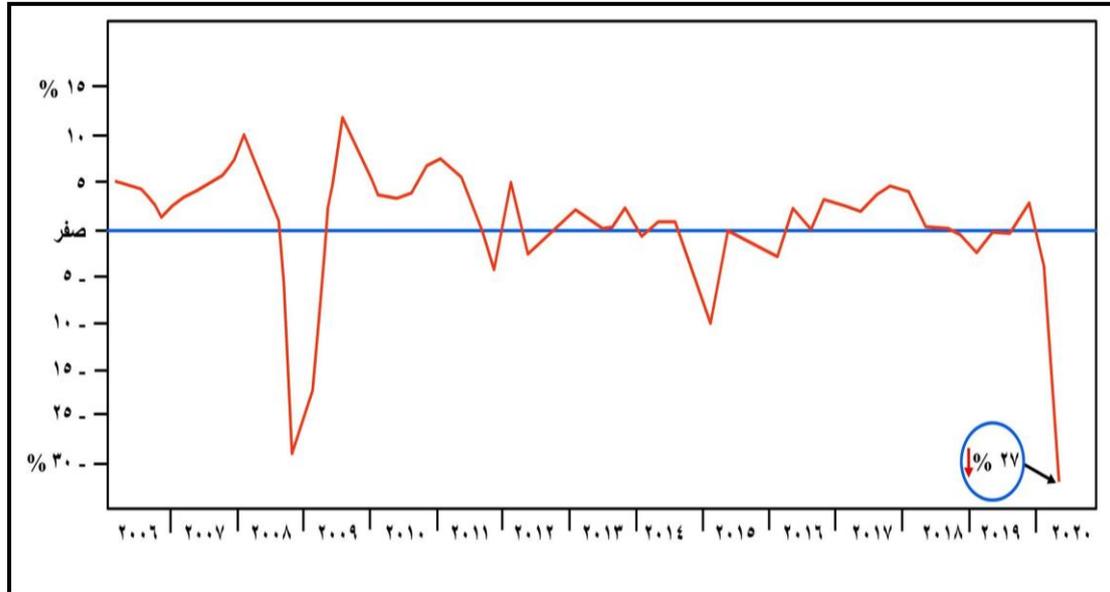
أولاً: تأثيرات الكورونا على قطاع النقل والتجارة.

يعد قطاع النقل والتجارة من أهم القطاعات التي أثر عليها انتشار مرض كوفيد 19 على مستوى العالم وإذا كنا بصدد توضيح ذلك التأثير لا بد من فهم التوترات التجارية بين الولايات المتحدة الأمريكية ودولة الصين، حيث انخفض معدل نمو التجارة العالمية إلى أدنى مستوى له خلال عشر سنوات حتى تراجع معدل نمو التجارة الدولية إلى 1.4% في عام 2019 مقابل 4.5% عام 2018 ولقد كلفت التوترات التجارية الأمريكية الصينية النمو الاقتصادي العالمي نحو 700 مليار دولار بحلول عام 2020 وهو ما يمثل 0.8% من الناتج الإجمالي العالمي ونتج عن ذلك تغيير اتجاه التجارة الأمريكية الصينية البينية إلى شركاء آخرين وتوصلت كل من الولايات المتحدة والصين في 13 ديسمبر 2019 إلى اتفاق المرحلة الأولى الذي نص على إلغاء تدريجي للرسوم وقيام الصين بإنفاق 50 مليار دولار لشراء سلع أمريكية⁽¹⁾.

وقد تسبب هذا الصراع في وجود نزعة حمائية وعدم التقيد بخصوص السياسات و تعطيل سلاسل القيمة العالمية وتفاقم الصراع بسبب تراجع ثقة المستثمرين وأدى ذلك إلى دخول أكثر من 30 مليون شخص في دائرة الفقر، مما يتطلب تعميق التبادل التجاري بشرط أن يكون متكافئ في السلع والخدمات⁽²⁾.

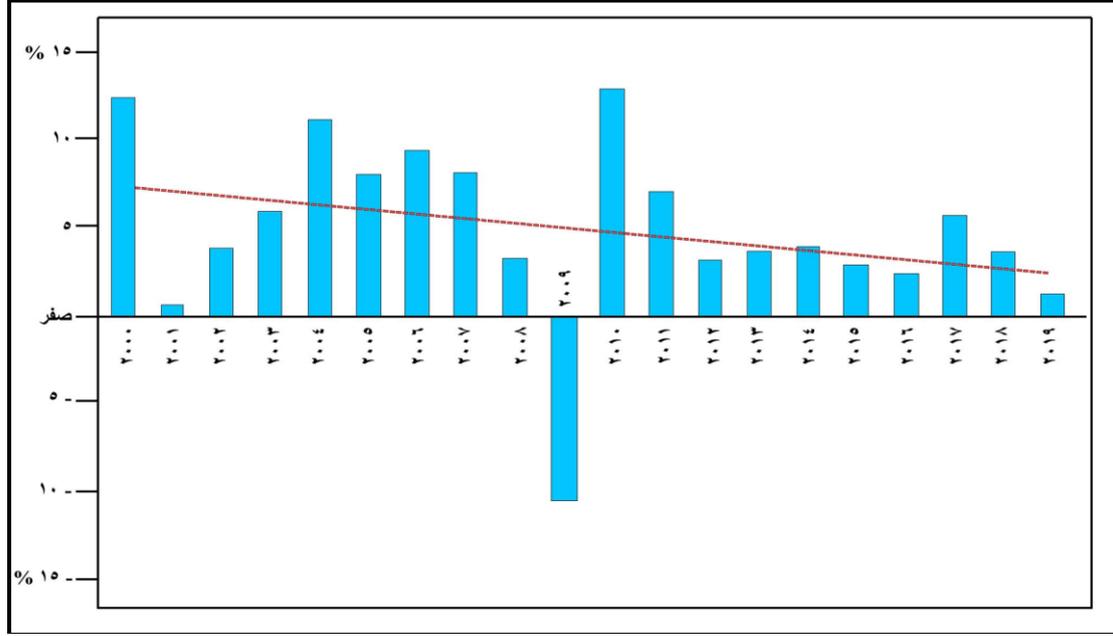


ويوضح الشكل التالي تطور معدل نمو التجارة الدولية والانكماش التجارى فى الفترة من 2006 حتى 2020 .



شكل (1) : معدل نمو التجارة الدولية والانكماش التجارى فى الفترة من 2006 حتى 2020.

يتضح من الشكل (1) تطور معدل نمو التجارة الدولية فى الفترة منذ عام 2006 حتى عام 2020، وتوضح منه أن العالم شهد عدة إنخفاضات فى حركة التجارة العالمية خلال العشريون سنة الأخيرة كانت بدايتها فى عام 2001 بسبب ضرب مركز التجارة العالمي فى الولايات المتحدة الأمريكية، وبلغ معدل النمو أقل من 1% ثم بدأ يتزايد ولكن انخفض مرة أخرى فى عام 2008 بسبب الأزمة المالية العالمية حيث بلغ معدل النمو ما يقرب من 3% ولكن استمر فى الانخفاض عام 2009 إلى -10% ثم تزايد بعد ذلك فى عام 2010 ثم بدأ فى التراجع مرة أخرى حتى عام 2016 ثم تزايد فى عام 2017 ثم تراجع تدريجياً إلى 1% عام 2019 وهى نسبة قليلة جداً فى عام 2019 وتأثر قطاع التجارة بجائحة كورونا على مستوى العالم بشكل كبير وكان من المتوقع حدوث انخفاض حاد فى عام 2020 إلا أن الوضع الاقتصادى تحسن فى الربع الثالث من عام 2020 بسبب عمليات الفتح للأنشطة الاقتصادية.



Source: World Economic Outlook Database (2019).

شكل (2) : معدل نمو التجارة الدولية في الفترة من 2000 حتى عام 2019.

ويوضح الشكل (2) معدل نمو التجارة الدولية واتجاهه نحو الانخفاض بعدما كان يزيد معدل النمو في عام 2000 ما يقارب من 8% أصبح يقارب 4% في عام 2019، ويدل الشكل على أن أكبر أزمة حدثت كانت في عام 2008 بسبب الأزمة الاقتصادية العالمية. ولوباء كوفيد أثار على اقتصاديات الدول، الأول: وهو أثر مباشر يتعلق بتوريد السلع والخدمات بسبب اضطرابات سلسلة القيمة على المستويين الوطني والدولي، والآخر وهو غير مباشر ويتعلق بالطلب على السلع والخدمات بسبب فقدان الدخل نتيجة توقف بعض الوظائف والأنشطة الاقتصادية. ونتيجة لانتشار وباء الكورونا حدث انكماش في التجارة العالمية للسلع بنسبة 5% في الربع الأول من عام 2020، ثم تزايد في الربع الثاني وبلغت نسبة الانخفاض 27%، لذلك تم الإعلان عن تحول المرض من مجرد وباء إلى جائحة اجتاحت العالم أجمع وانخفضت حركة التجارة الدولية على مستوى المناطق الجغرافية العالمية باستثناء شرق آسيا ومنطقة المحيط الهادئ⁽³⁾. ووفقاً لتقديرات منظمة التجارة العالمية كان من المتوقع أن تخفض تدفقات التجارة العالمية بنسبة تتراوح بين 13% و 32%، وفي الحالة التفاؤلية يتوقع أن تخفض تجارة البضائع العالمية بنسبة 12.9% - 21.3% عام 2020، ووفقاً لتقديرات الأونكتاد (مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية) الصادرة في 26 مارس 2020 فقد توقع انكماش تدفقات الاستثمار العالمي بنسبة 40% بسبب جائحة كورونا وهي تعد نسبة كبيرة نظراً لارتباطها بالشركات متعددة الجنسيات وسلاسل الإمداد وارتباطها بالطلب العالمي وانخفاض المبيعات والأرباح، كما تتوقع الشركات متعددة الجنسيات والتي تمثل الجزء الأكبر من الاستثمارات الأجنبية المباشرة العالمية انخفاض بنسبة 30% من أرباحها⁽⁴⁾.



ولقد أصدر البنك الدولي عدة تقارير ومنها تقرير مؤخراً بعنوان التأثيرات التوزيعية للتجارة، ومن أهم الموضوعات التي ناقشها التقرير كوفيد-19 وأثره على التجارة كأهم القطاعات الاقتصادية بعد حركة الطيران العالمي وكذلك تأثر التجارة في الخدمات والتي بدأت تتزايد في السنوات الأخيرة وخاصة في الدول المتقدمة، ويعد قطاع التجارة من أهم القطاعات التي تأثرت كثيراً بعد ظهور وتشي كوفيد-19 على الساحة الدولية وإن كانت تلك التأثيرات غير ثابتة ولكنها تعد من أهم التحديات التي تواجه أهم أهداف التنمية المستدامة وهو القضاء على الفقر وأثرت سلباً على دخول كثير من الدول النامية إلى الفقر المدقع نتيجة توقف حركة الإنتاج وتخفيض الوظائف في كثير من البلدان، كما يناقش تغيير خريطة إنتاج بعض الشركات وكذلك الإنتاج الجديد في النوع والحدود الجديدة للتجارة العالمية ويعرض توقعات وتحليلات البنك الدولي بخصوص العولمة الجديدة⁽⁵⁾.

وبالنسبة لقطاع النقل فهو يعد من أهم القطاعات المتأثرة بانتشار مرض الكورونا مع اختلاف التأثير عبر قطاعات النقل المختلفة . ولقد أحدثت أسعار الشحن مشكلة كبيرة في قطاع النقل البحري حيث ظلت ثابتة ومستقرة على الرغم من انخفاض الطلب وقامت كثير من الدول بإحداث بعض الإصلاحات للحفاظ على تدفق التجارة والاتجاه نحو التحول الرقمي وأكد تقرير الأونكتاد أن حركة التجارة البحرية بلغت 11.08 مليار طن في 2019 وكذلك التباطؤ في حركة الحاويات، ويرجع انخفاض التجارة البحرية بسبب انخفاض تجارة خام الحديد لأول مرة بنسبة 1.5%، ولقد أبرز الوباء أهمية النقل البحري كقطاع أساسي في سلاسل الإمداد العالمية⁽⁶⁾.

ويعتبر النقل البحري العمود الفقري للتجارة الدولية إذ يتم نقل من 80-90% من حركة التجارة الدولية عبر النقل البحري وارتفعت قيمة التجارة البحرية العالمية من 8 مليار طن عام 2008 إلى 11 مليار طن عام 2018 بنسبة زيادة 32% ولقد تسببت الأزمة في انخفاض الطلب وتباطؤ النشاط الاقتصادي واضطرابات سلاسل الإمداد والتوريد العالمية وتسببت في تراجع التجارة الدولية بنحو 3% خلال الربع الأول من القرن العشرين ثم تراجعت مرة أخرى بنسبة 18.5% خلال الربع الثاني، كما انخفضت حركة تجارة الحاويات العالمية بمقدار 8.6% مقارنة ب فبراير عام 2019 وأدى تراجع الطلب إلى قيام الشركات العاملة في الشحن بتخفيض وإلغاء الرحلات حتى انخفضت الطاقة التشغيلية للحاويات بنسبة 10.6% من إجمالي الطاقة التشغيلية في مارس 2019 ووصل الإلغاء إلى 30% للحاويات المتجهة من الشرق الأقصى إلى أوروبا، وتأثرت العمالة البحرية كثيراً نظراً لعلوق البحارة في البحار والمحيطات لشهور طويلة بسبب الإجراءات التي تم اتخاذها في الموانئ البحرية⁽⁷⁾.

وفي قطاع النقل البحري تم الاعتراف بحقوق البحارة الذين وصلوا عملهم بعد انتهاء عقودهم وظلت الموانئ مفتوحة للتجارة مما سمح بالقيام بعمليات البضائع التي يتعين نقلها بالسرعة المطلوبة واستمرار عملية نقل البضاعة، لذا منذ بداية الأزمة بدأ الاتحاد الدولي لعمال النقل والغرفة الدولية للنقل البحري وغيرها من الجهات الفاعلة بإصدار بعض البروتوكولات وإتباع نهج التعاون ووضعت بعض التدابير وإلزام معظم الدول بها ومنها ما يخص البحارة وحقوقهم وإجراء مشاورات وطنية وضرورة الاستفادة من أي



قيود وطنية وتسهيل معاملات التجارة وتنفيذ الارشادات الصادرة عن وكالات الأمم المتحدة وتعميم الإرشادات فى قطاع النقل البحرى⁽⁸⁾.

أما بالنسبة لأكبر تأثير فى قطاع النقل البحرى كان فى سفن الكروز السياحية والخاصة بالسائحين والتي تتميز بتعدد طواقمها العاملة وتعدد جهات السائحين، كما تأثرت بعض سفن المواد الخام وسفن الطاقة والتي انخفضت تكاليف تشغيلها، بينما ما زالت سفن الحاويات هى الأكثر أمانا وما زالت تمخر عبر البحار والمحيطات إذ تتعلق بالتجارة الدولية لكثير من دول العالم وكذلك تم أخذ إجراءاتها الاحترازية داخل الموانئ وتتميز بقلّة العنصر البشرى تماما سواء على السفن أو داخل الموانئ البحرية.

بينما فى قطاع النقل الجوى تراجعت حركة الطيران الدولى والمحلى إلى خسائر فى قطاع نقل الركاب سنتحدث عنها بالتفصيل، وكذلك شهد الشحن الجوى لنقل البضائع تراجعا أقل حدة من نقل الركاب حيث تراجعت حركة الشحن الجوى للبضائع خلال مارس 2020 بنسبة 15.2% عن العام السابق 2019 وبنسبة 32% عن عام 2018. مقابل تراجع نقل الركاب بنحو 30% خلال مارس 2020 مقارنة بالعام السابق⁽⁹⁾.

وبالنسبة لبعض القطاعات الأخرى فما زالت بعضها مستمرا داخل الدول كل على حدة فيما يتعلق بالسكك الحديدية أو الكهربائية أو على الطرق البرية وإن كان بشكل قليل فى غير مواعيد الحظر الذى انتهجته كثير من الدول.

وكما كان للكورونا تأثيرها على النقل جاء تأثيرها السلبى على شكل ونمط من أنماط المراكز التجارية العالمية وتوقفها تماما كما هو الحال فى مصر ولم يتم التيقن بعد من ممارسة الأنشطة التجارية بنفس الشكل فى حالة فرض حالة الحظر العالمى وعزلة الدول وربما ينهار مثل هذا النمط الذى يتميز بزيادة حجم استثماراته بالمقارنة بأنماط أخرى من المراكز التجارية الوطنية والتي تتميز برخص أسعارها. وفى ظل الركود الاقتصادى لبعض قطاعات الإنتاج نجد على النقيض حقق قطاع التجارة الإلكترونية تطور هام ومن أمثلة ذلك أمازون الأمريكية التى قامت بتوظيف أكثر من ١٠٠ ألف عامل إضافى لمواكبة ارتفاع الطلبات فى ظل الكورونا وتلبية الطلبات المنزلية على الرغم من غلق بعض المراكز التجارية وكذلك بدأت كثير من المراكز التجارية تعرض منتجاتها على شبكات التواصل الاجتماعى بصورة مفصلة لخدمة التوصيل (دليفري) ذلك المصطلح الذى يظنه البعض قاصرا على توصيل الطلبات المنزلية والأطعمة ولكنه مفهوم واسع فى عالم التجارة الدولية والإلكترونية والنقل البحرى ومن أهم المتاجر الإلكترونية متجر أمازون والذى يمتلك نحو ١٣ فرعاً حول العالم ومتجر سوق دوت كوم ومتجر marketplace ومتجر جوميا ومعظم الهايبر ماركت مثل كارفور ومترو ماركت وباندا وغيرها، هذا فضلاً عن التسويق الإلكتروني للأفراد والقطاع الخاص عبر جروبات الفيس بوك والواتس آب فى قطاع يصح أن نطلق عليه تجارة الظل الإلكترونية غير المنظورة.

وعلى الرغم من وجود مظاهر التجارة الإلكترونية فى مصر لكنها بدأت فى التوسع الآن أكثر وبدأت تنمو وتقفز بخطى سريعة وكانت من قبل لا تساهم إلا بنسبة ٢% من حجم التجارة، ولما حدث



توقف للتجارة بشكلها التقليدي وتراجعت بشكل كبير حلت محلها التجارة الإلكترونية ومن المتوقع أن ينمو حجم التجارة الإلكترونية ليصل إلى ٢٨.٥ مليار دولار في عام ٢٠٢٢ في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا والآن معظم السلع يتم عرضها وتسويقها عبر شبكات الإنترنت وشبكات التواصل الاجتماعي لخدمة التباعد الاجتماعي للأفراد في ظل الحظر والحجر الصحي الذي تشهده معظم الدول حتى شركات التسويق العقاري والأسواق والمراكز التجارية والمحلات المتخصصة الصغيرة بدأت تزيد من طرق تسويقها وإنما يقودنا ذلك إلى تغيير ثقافات الشعوب وخاصة في الدول النامية وربما يفرض نوعاً من الأنظمة الاقتصادية التي نفتقدها فيما يخص الاستهلاك وربما تتغير ثقافة البيع والشراء وتطور عمليات التسويق عما ذى قبل، وقد تؤثر العزلة الدولية إلى تحسن ميزان المدفوعات وتقليل الواردات⁽¹⁰⁾.

وتعد التجارة في الخدمات قطاعاً رئيسياً في الاقتصادات الحديثة وهي تمثل ثلثي الناتج المحلي الإجمالي والقطاع الأسرع نمواً وتعرف التجارة الدولية في الخدمات بأنها توريد الخدمات من خلال التجارة عبر الحدود، وتصنف الاتفاقية الدولية للتجارة في الخدمات (الجاتس) في منظمة التجارة العالمية وسائل التوريد ومن أمثلة التجارة في الخدمات النقل والشحن براً وجواً ومناولة البضائع والتخزين والسفر، كما برزت التجارة في خدمات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وبحسب منظمة التجارة العالمية أن نمو الخدمات يساهم في التحول السريع في مكونات التجارة الدولية حيث قفزت حصة الخدمات من 9% من قيمة التجارة الدولية عام 1970 إلى حوالي 23% في عام 2013، وتتوقع المنظمة بأن تزيد حصة التجارة في الخدمات في عام 2040 إلى 40%.

وقد نشر اتحاد الغرف العربية بعض النتائج والتوصيات التي تخص التجارة الإلكترونية ومن أهمها رقمنة جميع عمليات النقل البحري في العالم العربي وأهمية عدم التحفظ تجاه التجارة الإلكترونية أو الارتكاز على الخبرات والتطبيقات التقنية الذكية مع ضرورة التنسيق بين الدول العربية والدعوة إلى إلغاء غرامات التأخير وتخفيض رسوم الموانئ وتوحيد مواصفات السلع وتقليص المستندات عن طريق الرقمنة والتعاون في سلاسل الإمداد والرقمنة وربط الموانئ العربية بمنصة الحاويات وأهمية الرهان في الاستثمارات المستقبلية على التقنيات الخضراء والزرقاء ودعم القطاعات اللوجيستية وشركات التخليص الجمركي⁽¹¹⁾.

ولقد أكد الاتحاد الدولي للاتصالات الذي يعتبر وكالة الأمم المتحدة المتخصصة لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات إلى دخول مجتمع رقمي جديد مصاحباً للجائحة والعزل الاجتماعي القسري وحالات الإغلاق، وعلى الرغم من أن الرقمنة بدأت تنتشر قبل تفشي المرض إلا أن العزل الاجتماعي القسري والطوعي أدى إلى زيادة استخدامها فقد سجل الاتحاد الدولي للاتصالات ارتفاعاً كبيراً في استخدام خدمة عقد المؤتمرات عبر الفيديو كونفرانس والاتصالات الذكية⁽¹²⁾.

ولكى نوضح حجم الانخفاضات والخسائر في قطاع التجارة في الخدمات وقطاع السفر وقطاع

النقل كما يتضح مما يلي :

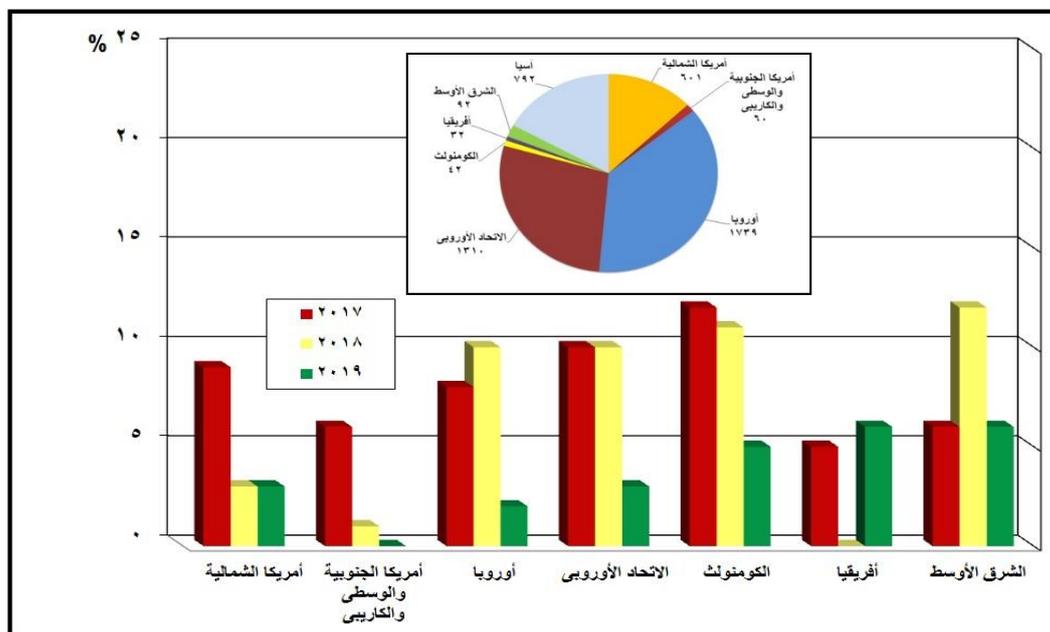


_ التجارة في الخدمات :

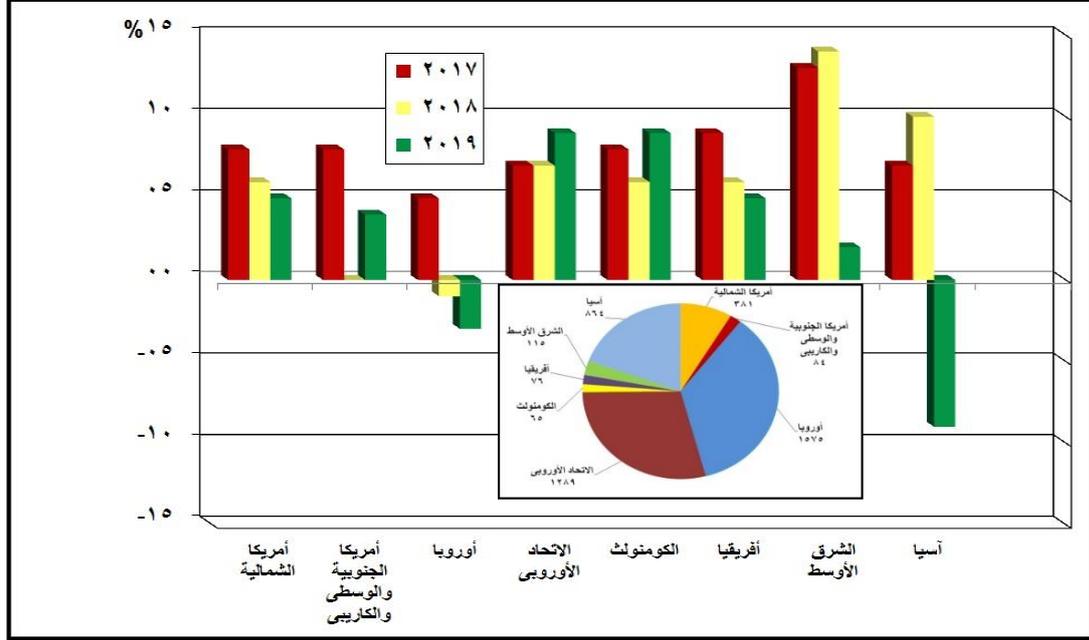
جدول (1) : قيمة الصادرات والواردات للتجارة في قطاع الخدمات بالمليون دولار عام 2019 وتطور معدل النمو في الفترة من 2017 حتى 2019.

الواردات				الصادرات				
2019	2018	2017	القيمة	2019	2018	2017	القيمة	
5	6	8	2979	3	9	9	3358	العالم
4	-	8	381	3	3	9	601	أمريكا الشمالية
3-	1-	5	84	-	1	6	60	أمريكا الجنوبية والوسطى والكاريبى
9	7	7	1575	2	10	8	1739	أوروبا
9	6	8	1289	3	10	10	1310	الاتحاد الأوروبي
5	6	9	65	5	11	12	42	الكومنولث
2	14	13	76	6	-	5	32	أفريقيا
9-	10	7	115	6	12	6	92	الشرق الأوسط
3	9	9	864	5	13	11	792	آسيا

Source: World Trade Statistical, Review 2021.



شكل (3) : قيمة الصادرات للتجارة في الخدمات بالمليون دولار وتطور معدل النمو في الفترة من 2017 حتى 2019.



شكل (4) : قيمة الواردات للتجارة في الخدمات بالمليون دولار وتطور معدل النمو في الفترة من 2017 حتى 2019.

يتضح من الجدول (1) والشكل (3) السابقين تطور التجارة في الخدمات (الصادرات) في الفترة من 2017 حتى 2021.

تشمل التجارة في الخدمات أنشطة كثيرة ومتنوعة منها قطاع التأمين والبنوك ... إلخ، ويلاحظ من الجدول () والشكل () أن قارة أوروبا هي تعد الأولى على مستوى العالم في صادرات التجارة في الخدمات حيث بلغت قيمتها 1739 مليون دولار يليها الاتحاد الأوروبي بقيمة 1310 مليون دولار ويرجع ذلك إلى التقدم الملموس في الخدمات ثم آسيا 792 مليون دولار وأمريكا الشمالية 601 مليون دولار، ويلاحظ أن تجارة الخدمات تكاد تتركز في الدول المتقدمة في أوروبا والاتحاد الأوروبي وأمريكا الشمالية، بينما تكاد تتحفض في الكومنولث وأوروبا والشرق الأوسط ويلاحظ انخفاض صادرات التجارة في الخدمات في عام 2019 بالمقارنة بالأعوام السابقة وخاصة في عام 2017 فيما عدا بعض الدول حدث بها زيادة في عام 2018 مثل الشرق الأوسط وأوروبا، ويلاحظ انخفاض معدل النمو في تجارة الخدمات كثيرا على مستوى العالم من 9% إلى 3%.

أما بالنسبة للواردات (جدول 1 وشكل 4) يلاحظ أن قارة أوروبا هي الأولى في تجارة الخدمات بلغت 1575 مليون دولار يليها الاتحاد الأوروبي بقيمة 1289 مليون دولار ثم آسيا بقيمة 864 مليون دولار ثم أمريكا الشمالية 381 مليون دولار.



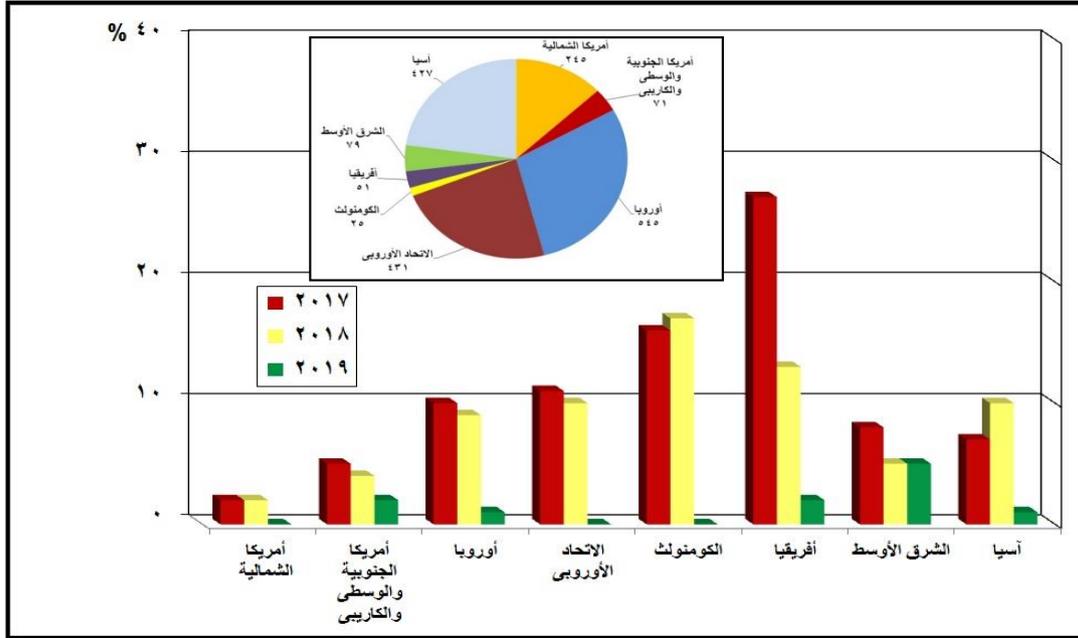
ويلاحظ انخفاض معدل الواردات في العالم من 8% حتى 5% عام 2019، وانخفض معدل نمو الواردات في تجارة الخدمات في كثير من المناطق الجغرافية في عام 2019 مثل أوروبا وأمريكا الشمالية وانخفض بصورة متزايدة في أمريكا الجنوبية والشرق الأوسط بنسبة -3%، -9% على الترتيب، **ويلاحظ** ارتفاع المعدل في قارة أفريقيا. كما يتضح انخفاض معدل الواردات على مستوى العالم من 8% عام 2017 إلى 5% عام 2019.

التجارة في قطاع السفر .

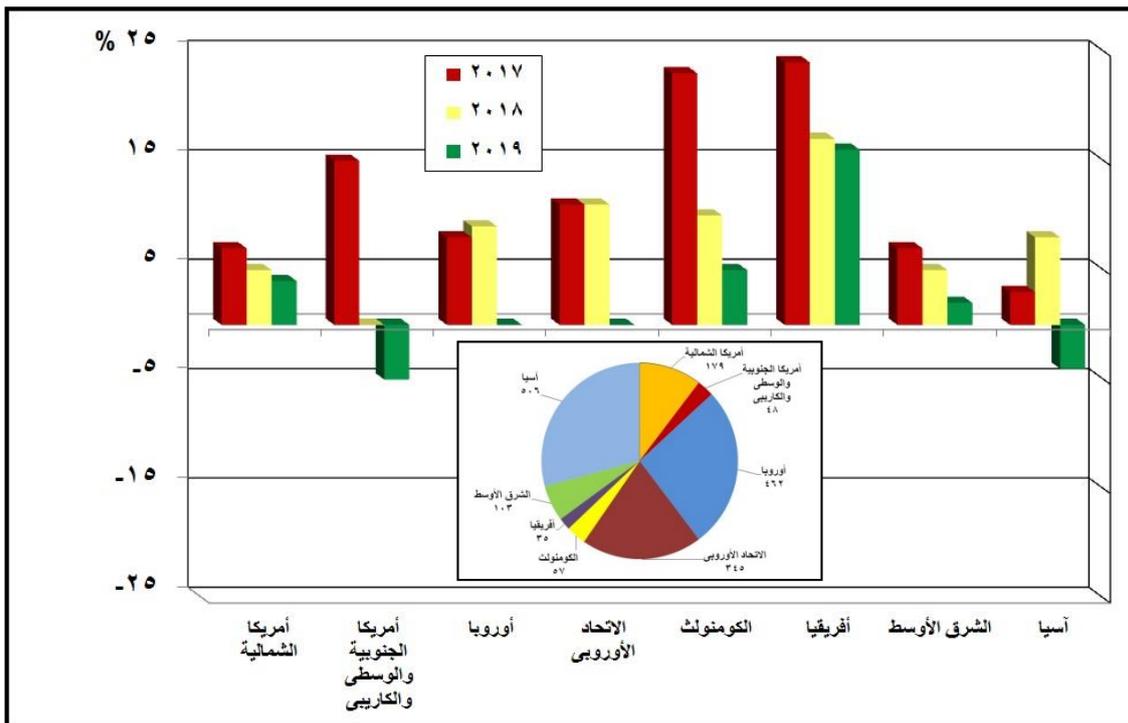
جدول (2) : قيمة الصادرات والواردات للتجارة في قطاع السفر بالمليون دولار وتطور معدل النمو في الفترة من 2017 حتى 2019.

الواردات				الصادرات				
2019	2018	2017	القيمة	2019	2018	2017	القيمة	
-	8	7	1390	1	8	8	1442	العالم
4	5	7	179	-	2	2	245	أمريكا الشمالية
5_	-	15	48	2	4	5	71	أمريكا الجنوبية والوسطى والكاريبى
-	9	8	462	1	9	10	545	أوروبا
-	11	11	345	-	10	11	431	الاتحاد الأوروبي
5	10	23	57	-	17	16	25	الكومنولث
16	17	24	35	2	13	27	51	أفريقيا
2	5	7	103	5	5	8	79	الشرق الأوسط
4_	8	3	506	1	10	7	427	آسيا

Source : World Trade Statistical , Review 2021 .



شكل (5) : قيمة الصادرات للتجارة فى قطاع السفر بالمليون دولار وتطور معدل النمو فى الفترة من 2017 حتى 2019.



شكل (6) : قيمة الواردات للتجارة فى قطاع السفر بالمليون دولار وتطور معدل النمو فى الفترة من 2017 حتى 2019 .

يوضح الجدول (2) والشكل (5) قيمة الصادرات للتجارة فى قطاع السفر بالمليون دولار وتطور معدل النمو فى الفترة من 2017 حتى 2019، ويلحظ منهما ما يلى :



تعد قارة أوروبا هي الأولى في قطاع الصادرات حيث بلغت قيمتها 545 يليها الاتحاد الأوروبي بقيمة 431 مليون دولار ثم آسيا بقيمة 427 مليون دولار ثم الشرق الأوسط وأمريكا الشمالية بقيمة 79، 71 مليون دولار على الترتيب، بينما تنخفض حركة الصادرات في باقي المناطق الجغرافية عن 100 مليون دولار.

وبالنسبة لمعدل النمو فتعد قارة أفريقيا هي الأكثر في معدل النمو في عام 2019 ثم الكومنولث ثم الاتحاد الأوروبي وأوروبا، ويلاحظ انخفاض معدل النمو في عام 2019 في معظم المناطق الجغرافية فيما عدا الشرق الأوسط وأفريقيا وأمريكا الجنوبية.

على الرغم من الانخفاض الشديد الذي تشهده أوروبا والاتحاد السوفيتي وأمريكا الشمالية بسبب ارتفاع نسبة المصابين والوفيات.

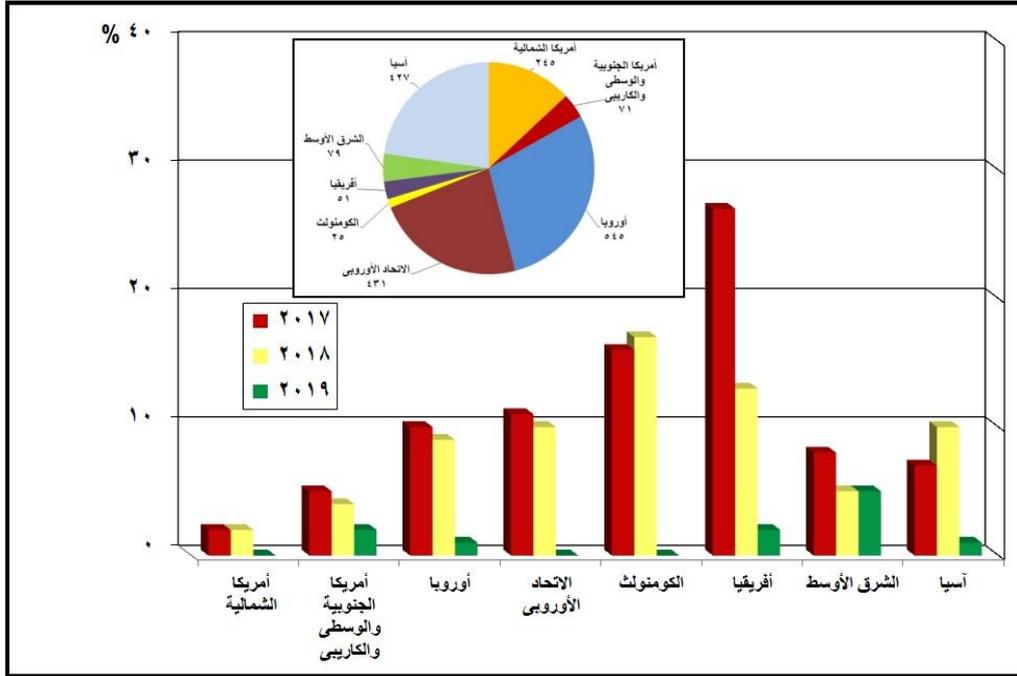
أما بالنسبة للواردات (جدول 2 وشكل 6) على مستوى العالم فقد حققت قيمة بلغت 1390 مليون دولار أي أقل من الصادرات، وحققت قارة آسيا أعلى قيمة بلغت 506 مليون دولار ثم قارة أوروبا بقيمة 462 مليون دولار والاتحاد الأوروبي بقيمة 345 مليون دولار، بينما تبلغ القيمة في أمريكا الشمالية 179 مليون دولار والشرق الأوسط 103 مليون دولار، بينما ينخفض المعدل تماما في أوروبا والاتحاد الأوروبي، وبلغت في آسيا -4، وفي أمريكا الجنوبية -5، وتعد قارة أفريقيا أول قارة تحقق معدلات نمو بلغت 16%.

_ التجارة في النقل :

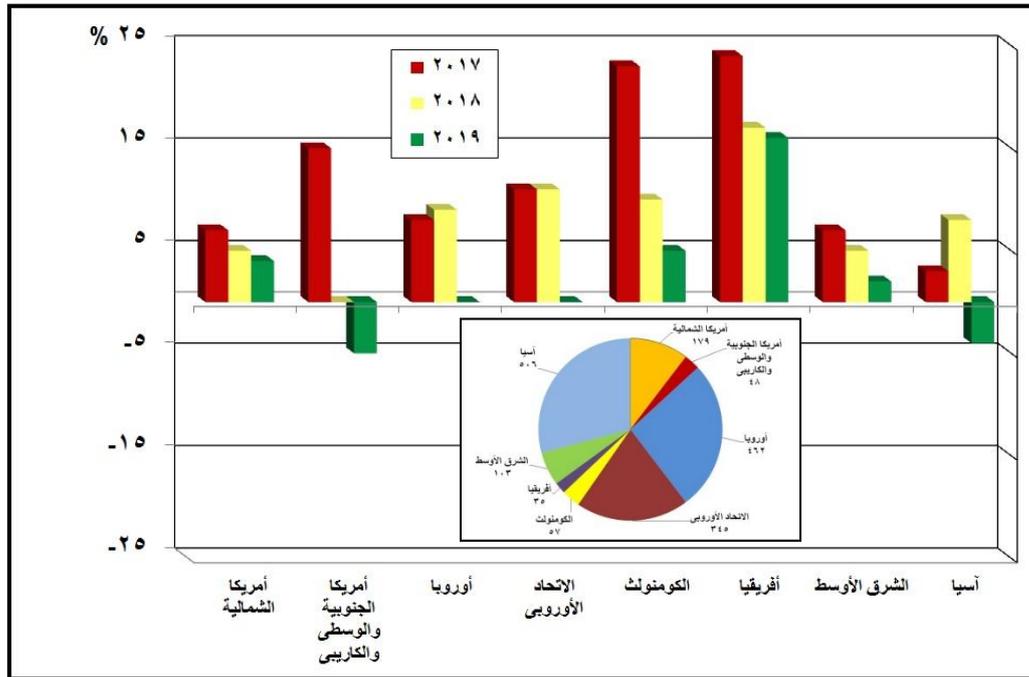
جدول (3) : قيمة الصادرات والواردات للتجارة في قطاع النقل بالمليون دولار وتطور معدل النمو في الفترة من 2017 حتى 2019.

الواردات				الصادرات				
2019	2018	2017	القيمة	2019	2018	2017	القيمة	
2_	10	9	1207	1_	9	10	1029	العالم
_	9	6	147	2_	8	6	107	أمريكا الشمالية
4_	6	10	46	_	4	6	29	أمريكا الجنوبية والوسطى والكاريبى
2_	11	10	422	_	10	11	505	أوروبا
2_	10	12	353	1_	11	12	401	الاتحاد الأوروبي
5	12	17	32	1_	9	12	42	الكومنولث
2_	12	2	61	2	8	7	31	أفريقيا
5	3	2	79	2-	2	12	57	الشرق الأوسط
3_	12	12	420	1_	10	8	257	آسيا

Source : World Trade Statistical , Review 2021 .



شكل (7) : قيمة الصادرات للتجارة في قطاع النقل بالمليون دولار وتطور معدل النمو في الفترة من 2017 حتى 2019.



شكل (8) : قيمة الواردات للتجارة في قطاع النقل بالمليون دولار وتطور معدل النمو في الفترة من 2017 حتى 2019 .

يتضح من الجدول (3) والشكلين (7) و (8) ما يلي :



بلغت قيمة الصادرات في قطاع النقل على مستوى العالم 1029 مليون دولار وحققت أوروبا والاتحاد الأوروبي أكبر قيمة 505 ، 401 مليون دولار ثم آسيا بقيمة 257 مليون دولار ثم أمريكا الشمالية بقيمة 107 مليون دولار بينما بلغت في باقي المناطق أقل من 50 مليون دولار مثل الكومنولث وأفريقيا و أمريكا الجنوبية.

وانخفض معدل النمو في قطاع الخدمات في النقل في الفترة من 2017 حتى 2019 كثيرا حيث انخفض من 10 % إلى -1 بالنسبة للعالم على الرغم من وصوله في عام 2018 إلى -8% وكذلك الحال بالنسبة لأوروبا حيث انخفض المعدل من 11% إلى صفر وكذلك الاتحاد الأوروبي انخفض معدل النمو من 12 % إلى -1% وانخفض معدل النمو في أمريكا الشمالية والشرق الأوسط وبلغ -2، وفي أمريكا الشمالية وآسيا انخفض معدل النمو إلى -1%.

وكل ما سبق يعطى مؤشرات ودلالة على انخفاض قيمة هذا القطاع على مستوى المناطق المختلفة مما يدل على حدوث خسائر فادحة في هذا القطاع.

وبالنسبة للواردات فقد حققت أوروبا والاتحاد الأوروبي أيضاً أعلى قيمة بلغت 422 و 420 مليون دولار، وكذلك انخفض معدل النمو من 9% إلى -2% وانخفض المعدل في أمريكا الجنوبية من 10 % إلى -2% والاتحاد الأوروبي من 12% إلى -2%، بينما حقق معدل النمو في أفريقيا زيادة من 2% عام 2017 إلى 12 عام 2018 ثم انخفض في عام 2019 إلى -2%.

أما الشرق الأوسط فقد زاد معدل النمو من 2% إلى 5%، وكذلك انخفض المعدل في آسيا من 12% إلى -3%.

ثانياً: تأثير الكورونا على إنتاج ونقل وتوزيع الطاقة والبتروال العالمي.

يعد تأثير جائحة كورونا على قطاع البترول والطاقة بمثابة العاصفة التي اجتاحت المنطقة العربية والاقتصاد العالمي حيث تراجع الاستهلاك في البداية نتيجة لوقف حركة النقل والبرى وتم توقع تراجع في الاستهلاك بواقع 25% وكذلك تراجعت الأسعار وأدى ذلك إلى إنذار وتخفيض عملية الإنتاج ولحق ذلك هبوط حاد في أسعار البترول وانخفض الطلب وانخفض الإنتاج لزيادة الفائض نتيجة انخفاض الاستهلاك مما أدى إلى وجود فائض احتياطي كبير عجزت عنه مصافى الاحتياطي العالمي وخاصة في الولايات المتحدة الأمريكية، وحدث هبوط حاد في أسعار النفط مسجلة أسوأ أداء منذ عام 1991، وقد حذرت وكالة الطاقة الدولية من أن الطلب العالمي سينخفض بنسبة 30 % خلال عام 2020 بسبب شلل الحياة الاقتصادية وعمليات الإغلاق بسبب جائحة كورونا، ولذا بدأت السوق النفطية تعاني من **تخمة** الإنتاج الذي بلغ 25 مليون برميل يومياً مما لزم الأمر التدخل الأمريكي وأجبر الشركات على تقليص الإنتاج إلى 9.7 مليون برميل يومياً.

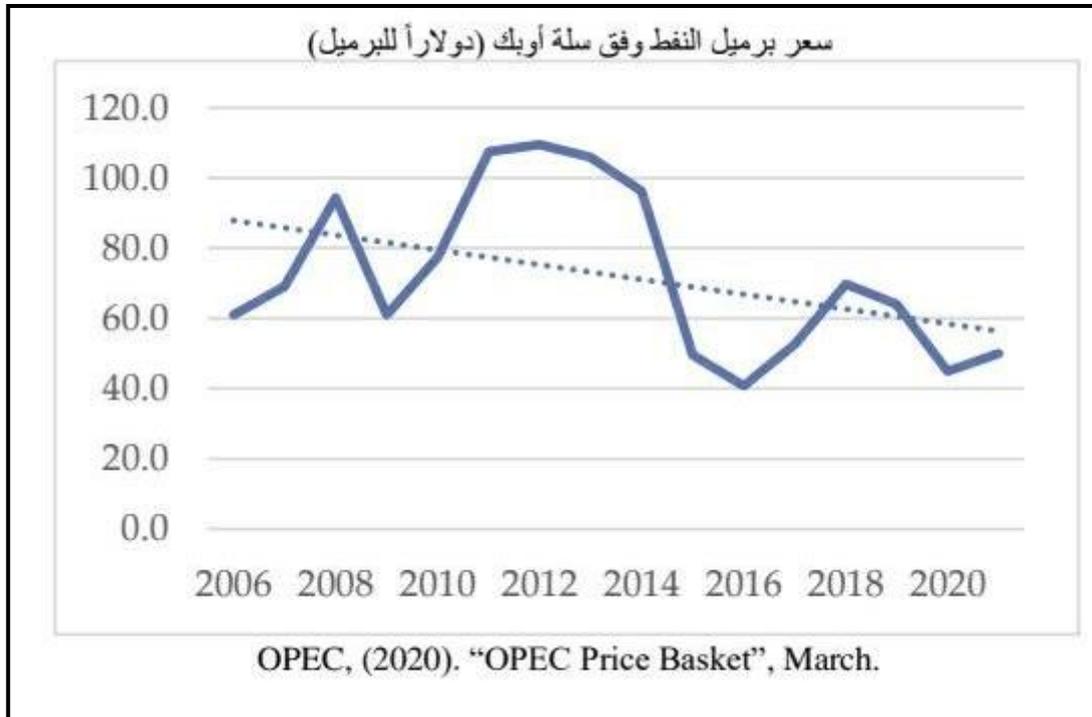
ولقد أدى ذلك إلى حدوث خسائر كبيرة وإفلاس شركات الزيت الصخرى الأمريكي في ولايات تكساس وداكوتا الشمالية مما أدى إلى إجبار الرئيس الأمريكي على تقليص الإنتاج بمقدار 9.7 مليون



برميل يومياً أى بنحو 10% من المعروض العالمى يونيو 2020 وأدى ذلك إلى بعض التدخلات الأمريكية مشروع قانون (نوبك) (لا لأوبك الاحتكارية) وسجل يوم الاثنين 20 أبريل 2020 يوماً أسود فى تاريخ صناعة النفط إذ انهارت أسعار النفط الأمريكى القياسى المعروف بخام غرب تكساس الوسيط بنسبة 300% خلال تداولات ذلك اليوم وقد هز الانهيار الأسواق العالمية، كما حدث أزمة فى تخزين البترول لذا أدى ذلك إلى بيعه بأى سعر فيما يسمى بالتعاملات الفورية والسعر الفورى، وحدث انهيار أسعار النفط فى معظم أنحاء العالم فى منطقة العربية وإفريقيا وأوروبا وأمريكا اللاتينية⁽¹³⁾.

ويعد النفط هو الأكثر تضرراً من الطلب بالمقارنة بالغاز الطبيعى والطاقة بسبب أن متوسط النقل البرى العالمى قد انخفض بنسبة مذهلة بلغت نسبة 50% خلال الثلاث أشهر الأولى من عام 2020 مقارنة بعام 2019، بينما يعد قطاع النقل الجوى انخفض بنسبة 90%، ولقد أثر انخفاض سعر الطاقة مع عدم تشغيل وسائل النقل على عدم توفر السلع فى بعض الدول وارتفاع الأسعار وخاصة الدول التى تعتمد اقتصادياتها على الخدمات مثل خدمات التأمين وخدمات الاتصالات بينما الدول التى ما زال لديها ركيزة من الإنتاج الأولي من الزراعة والصناعة فلم تتأثر بانخفاض أسعار البترول⁽¹⁴⁾.

ويتضح من الشكل (9) التالى انخفاض سعر برميل النفط فى بعض السنوات مثل عام 2008 و 2009 بسبب الأزمة المالية العالمية، ولكن أقصى انخفاض حدث فى 2016 ثم 2019 بسبب أزمة كوفيد 19 وما ترتب عليه من عمليات إغلاق الحدود ووقف حركة النقل داخل الدول لفترات طويلة.



شكل (9) : توقعات تراجع الأسعار العالمية للنفط فى عام 2020.



ولقد زاد الطلب على الطاقة العالمية بنسبة 4.6% عام 2021 على الرغم من انخفاضه في عام 2020 بنسبة 4%، وبدأت تتزايد نسبة الطلب على الطاقة في الربع الأول من 2021 توضح التأثير المستمر للجائحة على استخدام الطاقة العالمية⁽¹⁵⁾.

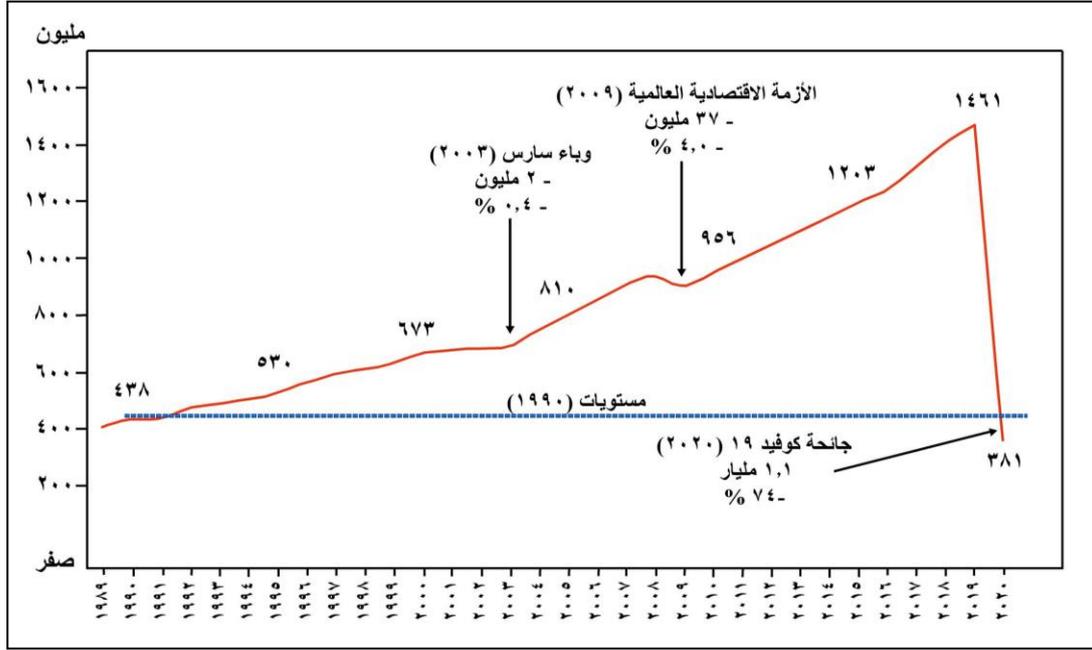
ثالثاً: تأثير الكورونا على قطاع السياحة.

يعد قطاع السياحة والنقل الجوي وجهان لعملة واحدة إذ يتأثر كل منهما بالآخر وتعد أسعار النقل العامل البارز الذي يؤثر في حجم الحركة السياحية بما لها من تأثير واضح على التكاليف الشاملة للسياحة، ومن الناحية الاقتصادية تعد صناعة النقل ما هي إلا وسيلة إنتاج إلا أن هناك ما يميزها بطابع معين إذ أن الخدمات التي تقدمها هذه الصناعة هي إنتاج وسيط أو إنتاج نهائي⁽¹⁶⁾. ولقد تأثر قطاع السياحة العالمي في السنوات الأخيرة ببعض المؤثرات السياسية والاقتصادية أثرت سلباً على حركة السياحة العالمية ويتضح من الجدول (4) والشكل (10) تطور عدد السائحين على مستوى العالم في الفترة من 2012 حتى 2020.

جدول (4) : تطور أعداد السائحين على مستوى العالم في الفترة من 2012 حتى 2020.

عدد السائحين	السنة
1050	2012
1100	2013
1146	2014
1203	2015
1243	2016
1332	2017
1407	2018
1461	2019
381	2020

Source: Impact of Covid-19 on International Tourism, December, 2020, World Tourism Organization (UN WTO) January 2021.



شكل (10) : تطور أعداد السائحين على مستوى العالم في الفترة من 2012 حتى 2020.

يسهم قطاع السياحة بنسبة كبيرة في الناتج المحلي العالمي حوالي 10% ولقد تأثر قطاع السياحة كثيراً بسبب جائحة كورونا نظراً لأهمية هذا القطاع في خلق فرص عمل إذ يخلق قطاع السياحة وظيفة من بين كل أربعة وظيفة جديدة في كل أنحاء العالم، ولقطاع السياحة روابط كثيرة مع 85 نشاطاً لذا تأثر هذا القطاع بتفشي المرض بداية من نشاط النقل وصولاً إلى أصحاب الفنادق وفقاً لمنظمة السياحة العالمية نظراً لأن حوالي 80% من جميع شركات السياحة على مستوى العالم عبارة عن مشاريع صغيرة لديها مصادر محدودة للبقاء في حالة حدوث أزمة اقتصادية.

ولقد لاقى هذا القطاع الكثير من الضوابط التي جرى توقيها على قطاع السفر الدولي فضلاً عن عمليات الإغلاق الكلي والجزئي المقررة على الشركات وإنهاء حركة السفر، ولقد حدث تراجع كبير في الإنفاق السياحي على الفنادق والعاملين في مجال الإرشاد السياحي⁽¹⁷⁾.

ويوضح الجدول التالي تأثير كوفيد-19 على انخفاض حركة السياحة في قارات العالم والمقارنة بين عامي 2019 و 2020.

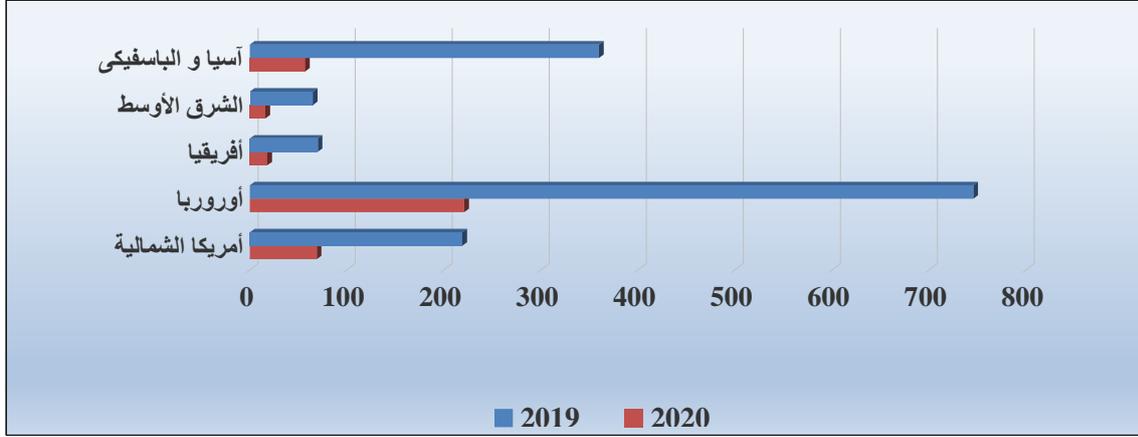
جدول (5) : مقارنة عدد السائحين بالمليون بين عامي 2019، 2020.

القارات	2019	معدل النمو	2020	معدل النمو
أمريكا الشمالية	219	1%	69	-69%
أوروبا	746	4%	221	-70%
أفريقيا	70	2%	18	-75%
الشرق الأوسط	65	8%	16	-75%



آسيا والباسفيكى	360	%4	57	-84%
الإجمالي العالمي	1.5 بليون	%4	381	-74%

Source: World Tourism Organization (UN WTO) January 2021.

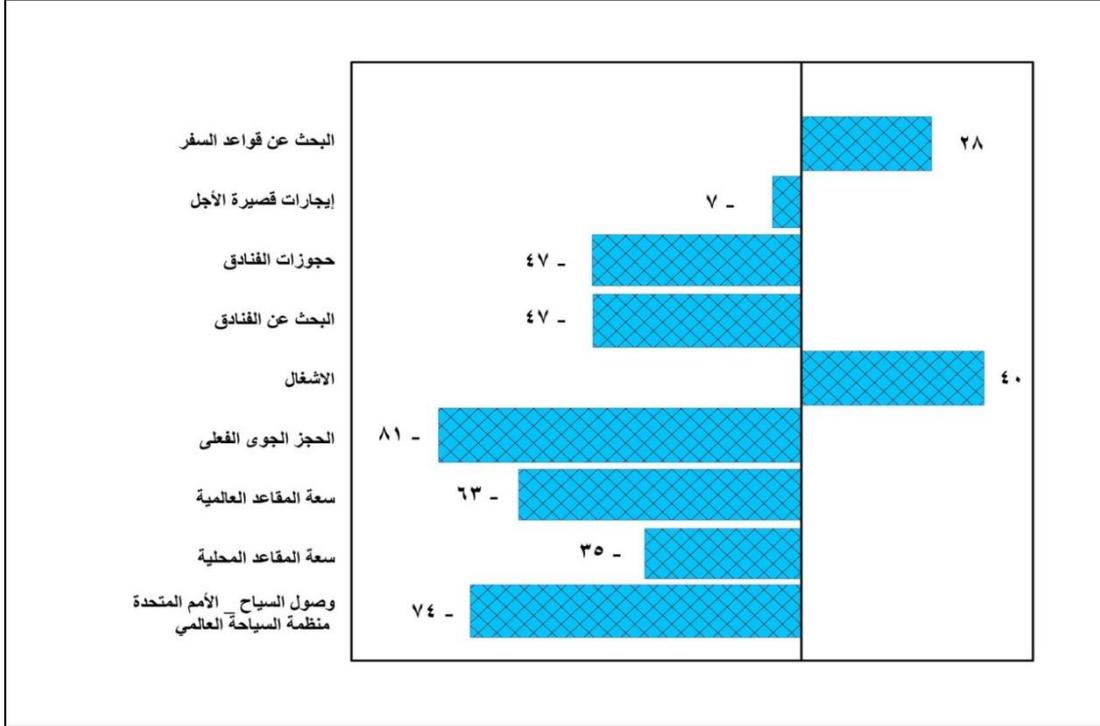


شكل (11) : مقارنة عدد السائحين بالمليون بين عامي 2019 ، 2020 .

يتضح من الجدول (5) والشكل (11) انخفاض أعداد السائحين في العالم من 1.5 بليون سائح عام 2019 إلى 381 مليون سائح على مستوى العالم بمعدل انخفاض بلغ -74% ويدل ذلك انهيار السياحة في كثير من دول العالم ، وتعد قارة أوروبا من أكثر القارات تضرراً نظراً لوجود بها أكبر حركة سياح على مستوى العالم وبها العديد من الدول الأوروبية الهامة وكذلك زيادة حركة السياحة البينية بين دول الاتحاد الأوروبي ولذا انخفض عدد السياح من 746 سائح عام 2019 إلى 221 مليون سائح عام 2020.

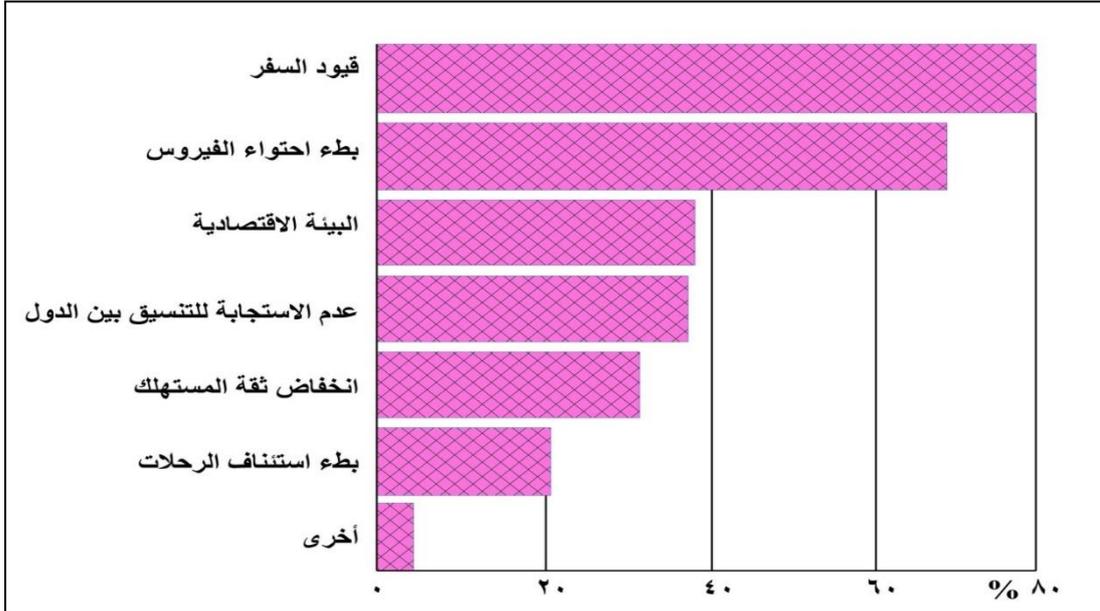
ويوضح الشكل (12) تراجع في بعض المؤشرات الخاصة بالسياحة الدولية مع تحقيق نسب إشغال لا تزيد عن 40%، وبلغ عدد السياح وفقاً لمنظمة الأمم المتحدة أقصى انخفاض بلغ 74% والحجز الجوي الفعلي تراجع بنسبة 81% كما **تراجعت** سعة المقاعد بنسبة 63% وتراجع حجوزات الفنادق والبحث عن الفنادق بنسبة 47%، وكل هذه المؤشرات تدل على تراجع السياحة العالمية بشكل كبير .

بينما يوضح الشكل (13) بعض العوامل المؤثرة في تغطية قطاع السياحة الدولية وكانت أكبر نسبة على قيود السفر بنسبة 80%، وكان بطء احتواء انتشار الفيروس يقرب من 70%، بينما البيئة الاقتصادية وعدم التنسيق بين الدول وانخفاض ثقة المستهلك دون 40%، بينما بلغ بطء استئناف الرحلات 20%.



Source: UN WTO Panel Experts Survey, UN WTO World Tourism Barometer, January 2021.

شكل (12) : النسب المئوية لبعض مؤشرات السياحة الدولية عام 2020.



Source: UN WTO Panel Experts Survey, UN WTO World Tourism Barometer, January 2021.

شكل (13) : النسب المئوية للعوامل الرئيسية المؤثرة في تغطية قطاع السياحة الدولية.

رابعاً: تأثيرات الكورونا على قطاع البنوك والبورصات العالمية.

تعد أزمة جائحة كورونا بمثابة ضربة إقتصادية اجتاحت أسواق المال في العالم وظهرت تأثيراتها على قرارات البنوك المركزية في كثير من دول العالم ومنها تخفيض سعر الفائدة.



والتساؤل هل ما يحدث هو إعادة توازن العالم مرة أخرى من الدول التي شهدت نمواً في قطاع الخدمات التجارية وحققت رفاهية عالية من خلال الاستثمار في المشتقات المالية وشراء الأسهم التجارية ونماء نوع من الإقتصادات الهشة وما أحوجنا اليوم إلى العودة لنظام اقتصادي قوي يقوم على الأنشطة الأولية الملموسة وظهور فئة أخرى واستعادة قوتها من أصحاب الياقات الحمراء والزرقاء وياقات أخرى التي تحدث عنها الكسندر في كتابه Economic geography وظهور نمط الإنتاج المادي بمختلف أشكاله والذي انهارت أمامه بعض الأنظمة الأخرى التي صاحبت العولمة بل فاقت حدود العولمة.

بينما ظلت إقتصادات المعرفة والرقمنة واقعة بكل قوة حيث اعتمدت عليها الدول في ظل المواجهة وذلك بتطبيقها في مجالات عديدة منها الأنظمة الإلكترونية الحديثة في التعليم وجميع القطاعات عن بعد، ولعل هذا القطاع يحقق أرباحاً وفوائد جمة قد تظهر بعد فترة من جراء الضغط على هذا القطاع وتحقيق مكاسب اقتصادية ضخمة للشركات⁽¹⁸⁾.

وبالنسبة للسياسات المالية التي تنتهجها الدول في الوقت الحالي وانطلاقاً من سياسات الأمم المتحدة سواء صندوق النقد الدولي والبنك الدولي وما تبع ذلك من تخفيض ديون بعض الدول الأكثر فقراً. وهل الدول ستتعامل بنظرة اقتصادية بحتة على أنها فرصة حقيقية أم ستتعامل بصورة إنسانية فيما يخص حاجة الشعوب ونجد في الوقت الذي توقف ترامب وأحجم عن تقديم المساعدات المادية لمنظمة الصحة العالمية والتي تصل إلى ما يزيد عن ٥٠٠ مليون دولار بحجة مقارنته بالصين التي تدفع ٤٠ مليون دولار، فهل هذا وقت المقارنات أم أنه تعنت ضد الصين نظراً لما قامت به من توجيه الاتهام علانية للولايات المتحدة في فبراير ٢٠٢٠ بسبب تسمية مرض الكورونا بالفيروس الصيني، إضافة إلى ذلك اعتذار الإتحاد الأوروبي عن تقديم الدعم لإيطاليا في الوقت الذي قدمت فيه مصر المساعدات والإمدادات الطبية لها، وما أعلنته كريستينا جورجيفا رئيس صندوق النقد الدولي من أنها تحتاج لتمويل ١,٨ مليار دولار على الأقل كموارد الدعم الجديدة وكذلك إعلان مجموعة العشرين الاتفاق على إجراءات لتخفيف عبء الديون عن الدول الأكثر فقراً وكذلك خصص البنك الدولي ١٢ مليار دولار عبارة عن مخصصات مالية مساعدات وقروض منخفضة التكلفة ومنح.

وفي كثير من دول العالم أوقفت التعامل بالنقد تماماً وأثر ذلك على تغيير ثقافة التعاملات المالية عن طريق إدخال الدفع الإلكتروني عن طريق الهاتف المحمول والذي كانت تسعى كثير من شركات المحمول لفرض هذا النظام .. اليوم النظام فرض نفسه حول العالم⁽¹⁹⁾.

ولقد تبنت الحكومات العربية في كل من البنوك المركزية ووزارات المالية حزم تحفيزية لدعم النشاط الاقتصادي تقارب قيمتها 180 مليار بنسبة 9.5% من الناتج المحلي الإجمالي للدول العربية، كما أعلن البنك المركزي الأوروبي عن دعمه لمنطقة اليورو من خلال برنامج شراء السندات الحكومية والخاصة بقيمة 750 مليون يورو، وأعلن البنك المركزي الياباني عن حزمة تحفيزية بقيمة 674 مليار يورو تخصص لشراء السندات السياسية ومضاعفة الاستثمار في شراء صناديق الاستثمار.



وضخ البنك الصينى الشعبى نحو 26 مليار يورو سيولة فى الأسواق، كما حشد صندوق النقد الدولى كافة الامكانيات لدعم البلدان الأعضاء بنحو 5 تريليون دولار، كما قرر البنك الدولى ضخ 12 مليار دولار لمساعدة الدول فى تخفيف التأثير الاقتصادى والصحى لفيروس كورونا. وعلى صعيد الحكومات أعلنت الولايات المتحدة عن حزمة تحفيز مالى بقيمة 2 تريليون دولار تشمل تدخلات متنوعة ما بين تأجيل سداد الضرائب ومساعدة القطاعات المتأثرة اللازمة وعلى رأسها قطاع الطيران والفنادق. كما ضخّت المفوضية الأوروبية استثمارات بقيمة 37 مليار يورو للتخفيف من تداعيات الفيروس، كما أعلنت بريطانيا تقديم ضمانات قروض مدعومة من الحكومة بنحو 360 مليار يورو. وواصل البنك المركزى الأوروبى خلال عام 2019 إلى تدابير السياسة النقدية التحضيرية لدعم النمو الاقتصادى فى عدد من دول منطقة اليورو كما تتضمن معاودة العمل ببرنامج شراء الأصول على نطاق واسع، وقام بتخفيض سعر فائدة الإيداع وتسهيلات التمويل طويلة الأجل وإعلان اتجاهه بتبني حزم تحفيز بقيمة 870 مليار دولار⁽²⁰⁾.

المبحث الثانى - تأثير الكورونا على قطاع النقل الجوى والطيران المدنى العالمى :

ويتناول هذا المبحث تأثير الكورونا على انخفاض الحركة الدولية للطيران المدنى على المستوى العالمى وانخفاض قيمة الإيرادات وفقاً للتوزيع الجغرافى وأثر تفشى الجائحة على الوظائف فى قطاع الطيران المدنى العالمى ودور مؤسسات النقل الجوى (الإيكاو، الإياتا) فى الحد من الأزمة والسياريوهات المتوقعة لقطاع الطيران .

أولاً: أثر الجائحة على انخفاض الحركة الدولية للطيران المدنى على المستوى العالمى.

لقد أدى الإعلان عن جائحة كوفيد-19 يوم 11 مارس 2020 من قبل منظمة الصحة العالمية إلى موجة تدابير فرض قيود على السفر بأشكال مختلفة واعتباراً من 28 أبريل 2020 وحوالى 217 وجهة حول العالم أغلقت 45% من حدودها كلياً أو جزئياً فى وجه السياحة كما علق 30% من رحلاتها الدولية كلياً أو جزئياً ومنعت 18% من تلك الوجهات الدولية من دخول المسافرين من دول محددة، ولقد وضعت منظمة الطيران المدنى بعض التقديرات بالاتفاق مع المنظمات الأخرى العالمية.

ويعد مجال النقل الجوى هو الأكثر تأثراً على مستوى العالم وقد حددت منظمة الطيران الدولى (ICAO) توقعاتها بأن تتراوح خسائر شركات قطاع الطيران بسبب إلغاء الرحلات الجوية ما بين 4.5-5 مليار دولار، ومن المتوقع وصولها إلى 30 مليار دولار، وفى منطقة الشرق الأوسط بلغت الخسائر 100 مليون دولار.



وقد أعلنت منظمة الإتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) أن فيروس كورونا سيكلف قطاع النقل الجوي ٢٥٢ مليار دولار في عام ٢٠٢٠ وقد طالب الإتحاد بخطة طوارئ لتوفير ٢٠٠ مليار دولار لإنقاذ صناعة الطيران حيث تضم ٢٩٠ شركة طيران وأعلنت أن السيناريو الأسوأ هو خسارة ١٩% من العائدات العالمية لنقل الركاب بينما وضحت أن انخفاض أسعار النفط سوف يقلل من النفقات بواقع ٢٨ مليار دولار عام ٢٠٢٠ .

وأشارت منظمة الطيران الدولي إلى ضرورة الالتزام بمعاييرها إلى جانب معايير منظمة الصحة العالمية المتعلقة بالحفاظ على الأنفس والوقاية من المرض وذلك بالتعاون مع الإتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) ومجلس المطارات الدولي (ACI) لتوجيه شركات الطيران والمطارات على مستوى العالم، وحثت المنظمات ذات الصلة للانضمام إليها لإدارة أحداث الصحة العامة في الطيران المدني.

1- الحركة الدولية للطيران المدني (سعة المقاعد وعدد الركاب) وفقا للتوزيع الجغرافي للقارات:

يتميز النقل الجوي بالعامية إذ أن معظم شركات الطيران العالمية التابعة لمنظمة الأياتا تتفق دوماً فيما بينها على تخطيط وتنظيم وتشغيل خدماتها لتكمل عمليات بعضها البعض دون التنافس على الخطوط وجذب السياح ، وتعد اقتصاديات النقل الجوي بأنها من أهم الاقتصادات العالمية التي تساهم في زيادة الدخل القومي سواء في صناعة الطائرات أو المطارات وخدماتها بالنسبة لحركة الركاب والسلع المناسبة إلا أنه يتميز بالتكلفة المادية العالية، ولقد احتل النقل الجوي مكان الصدارة عالمياً من ناحية السرعة والأمان والراحة ويعد بطبيعته مجالاً خصباً للتطور نظراً لخضوعه للتطور التقني المستمر سواء من النواحي الفنية أو التشغيلية كما أن الامتداد الجغرافي للنقل الجوي يعد من ضروراته العملية الأمر الذي يترتب عليه ازدياد التشابك الدولي رغم اختلاف الدول من دول متقدمة ونامية، كما يرتبط بتخطيط المطارات العديد من الخدمات التي تساهم في إنجاح المشروعات الاقتصادية مثل السوق الحرة ومحلات البيع وأماكن الكافيتيريات والفنادق. وكلها تتطلب تشغيل الأيدي العاملة ولذا أثرت الكورونا على انخفاض الوظائف في كثير من الأنشطة المتعلقة بالنقل الجوي، كما أثرت الكورونا على اتفاقيات الطيران الدولية وعملت على تقييد جغرافي وفقاً للدول وموقفها، ولقد أثرت على تغيير بعض الاتفاقيات الدولية. وعملت على تغيير اتفاقية تبادل حريات النقل الجوي المعروفة⁽²¹⁾.

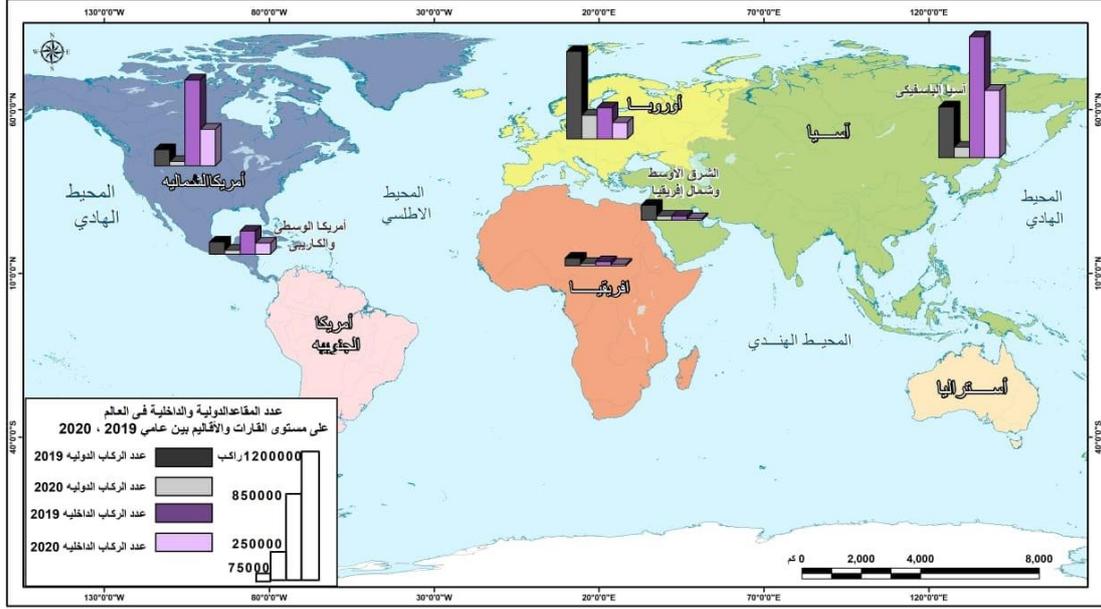
ولتوضيح الحركة كان لا بد من مقارنة الحركة الدولية والداخلية للركاب تم مقارنة حركة المقاعد على مستوى القارات بين عامي 2019 و 2020 من خلال الجدول والشكل التاليين.



جدول (6) : مقارنة عدد المقاعد وحركة الركاب الدولية والداخلية في العالم على مستوى القارات والأقاليم بين عامي 2019، 2020.

عدد الركاب			طاقة المقاعد				
معدل الانخفاض	2020	2019	معدل الانخفاض	2020	2019		
-70.4	21961	74111	-60.8	39296	100370	الدولية	قارة إفريقيا
-62.8	15261	41016	-53.7	26364	56999	الداخلية	
-67.7	37223	115128	-58.3	65660	157369	الإجمالي	
-79.6	101461	496466	-72.7	171580	628598	الدولية	قارة آسيا والباسيفيكي
-44.5	657448	1183901	-33	962738	1437760	الداخلية	
-54.8	758909	1680367	-45.1	134318	2066358	الإجمالي	
73.0	230977	855522	63.9	370136	1025570	الدولية	قارة أوروبا
47.6	159251	304054	41.4	218053	372392	الداخلية	
66.3	390228	1159575	57.9	588189	1397961	الإجمالي	
72.9	39798	146919	62.9	71474	192909	الدولية	الشرق الأوسط
61.4	15458	39998	48.0	27628	53168	الداخلية	
70.4	55256	186918	59.7	99102	246077	الإجمالي	
68.2	37650	118449	58.9	60301	146622	الدولية	قارة أمريكا اللاتينية والكاربيبي
52.3	107483	225564	52.4	136590	275341	الداخلية	
57.8	145133	344013	53.3	196890	421963	الإجمالي	
73.2	42554	158597	63.2	71368	194042	الدولية	قارة أمريكا الشمالية
57.4	358307	841614	38.8	607269	992159	الداخلية	
59.9	400861	1000211	42.8	678637	1186201	الإجمالي	
4.74	474401	1850064	56.7	784155	2288112	الدولية	الإجمالي العالمي
50.2	1313208	2636148	37.9	1978640	3187818	الداخلية	
60.2	1787609	4486212	49.5	2762756	5475930	الإجمالي	

Source : ICAO Uniting Aviation Effects of Novel Corona virus (Covid 19) on Civilaviation , Economic Impact Analysis ,Economic Development Air Transport Bureau , Montreal , Canada
3 February 2021



شكل (14) : حركة الركاب الدولية والداخلية في العالم على مستوى القارات والأقاليم بين عامي 2019 ، 2020.

تنقسم حركة الركاب عبر القارات إلى حركة دولية وحركة محلية ويتضح من الجدول ارتفاع الحركة الدولية في بعض القارات وانخفاضها في قارات أخرى حيث ترتفع في كل من قارتي أوروبا وقارة آسيا والباسيفيكي، وتعد قارة أوروبا العالمية بسبب ارتفاع حجم الحركة الكثيفة عبر المطارات الأوروبية بسبب ارتفاع حركة السائحين من جهة وكذلك ارتفاع نسبة حركة الترانزيت مع كثير من دول العالم. ولذا هي تعد القارة الأكثر تعرضاً لانخفاض حركة الركاب من 1.025 ألف مقعد إلى 370 ألف مقعد وانخفاض عدد الركاب من 855.5 ألف راكب إلى 230.9 ألف راكب بمعدل انخفاض 73%.

بينما الحركة الداخلية انخفضت فيها أعداد المقاعد من 372.3 ألف مقعد إلى 218 ألف راكب، وبلغ عدد الركاب في الحركة الداخلية 304 ألف راكب إلى 159 ألف راكب بنسبة انخفاض 47.6.

ولذا تعد الحركة الدولية هي الأكثر أهمية وأكثر انخفاضاً على مستوى القارة الأوروبية نظراً لوجود العديد من الدول التي تستقبل أعداداً كبيرة من السياح مثل فرنسا وألمانيا وإيطاليا وتركيا وكذلك ارتفاع حركة السياحة بين دول الاتحاد الأوروبي.

كما تعد قارة آسيا والباسيفيكي في المركز الثاني حيث انخفضت أعداد المقاعد من 628.5 ألف مقعد إلى 171.5 ألف مقعد، وفي الحركة الداخلية انخفضت من 1.437.7 ألف مقعد إلى 962.7 ألف مقعد.

وبالنسبة للركاب فقد انخفض عددهم من 496.4 ألف راكب إلى 101.4 ألف راكب بنسبة انخفاض 79.6% بالنسبة للحركة الدولية أما بالنسبة للحركة الداخلية فقد انخفضت من 1.183.9 ألف راكب إلى 657.4 ألف راكب عام 2020.



وتعد الحركة الداخلية أكثر أهمية بسبب ارتفاع حركة الطيران الداخلية بين دول القارة وخاصة بين دول شرق وجنوب شرق آسيا.

أما بالنسبة للشرق الأوسط فقد انخفضت الحركة الدولية من 192.9 ألف مقعد إلى 71.4 ألف مقعد بينما بلغ عدد الركاب فقد انخفض من 146.9 ألف راكب إلى 39.7 ألف راكب.

ولم تتأثر قارة أفريقيا كثيراً بسبب انخفاض الحركة الدولية للركاب وكذلك أمريكا اللاتينية وأستراليا أما بالنسبة لقارة أمريكا الشمالية فقد تأثرت حركة الطيران الداخلية أكثر من الحركة الدولية ولقد انخفضت الحركة الدولية من 194 ألف مقعد إلى 71.3 ألف مقعد، بينما الحركة الداخلية للمقاعد فكانت الأكثر تأثراً حيث انخفضت من 992.1 ألف مقعد إلى 607.2 ألف مقعد، وبالنسبة لعدد الركاب الدولية فقد انخفضت من 158.5 ألف راكب إلى 42.5 ألف راكب، وكانت الحركة الداخلية في حركة الركاب هي أيضاً الأكثر أهمية حيث انخفضت أعداد الركاب من 841.6 ألف راكب إلى 358.3 ألف راكب بنسبة انخفاض بلغت 57.4 % . ويتضح من الشكل عامة أن أكبر حركة دولية للركاب تمثلت في قارة أوروبا تلتها آسيا الباسفيكي ثم أمريكا الشمالية ثم الشرق الأوسط، بينما الحركة الداخلية جاءت في آسيا الباسفيكي في المركز الأول تلتها أمريكا الشمالية ثم أوروبا.

الحركة الشهرية لعدد المقاعد وحركة الركاب الدولية والداخلية عالمياً في عامي 2019 ، 2020 :

يوضح الجدول التالي مقارنة الحركة الشهرية للطيران المدني العالمية والداخلية (سعة المقاعد وعدد الركاب) على مستوى القارات بين عامي 2019 و 2020 .

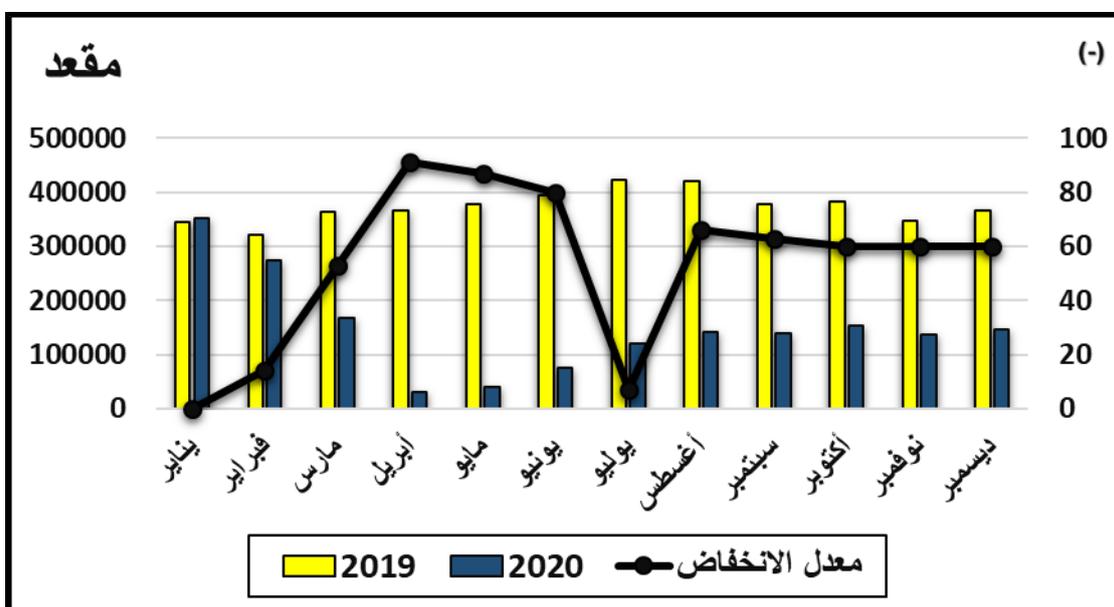
جدول (7) : مقارنة عدد المقاعد وحركة الركاب الدولية والداخلية عالمياً على مستوى الشهور بين عامي 2019، 2020.

الإجمالي العالمي						
حركة الركاب الدولية والداخلية			طاقة المقاعد			الشهور
معدل الانخفاض	2020	2019	معدل الانخفاض	2020	2019	
2.3	352760	344758	1.6	445907	438945	يناير
-14.8	274171	321873	-9.6	362643	401031	فبراير
-53.5	168655	362867	-35.7	285487	444244	مارس
-91.6	30812	366705	-81.6	81987	445271	أبريل
-87.3	40036	378595	-80.3	91502	464948	مايو
-80.8	75805	393796	-72.7	128457	470011	يونيو
-71.4	121081	422791	-58.9	204703	498340	يوليو
-66.4	141566	421189	-52.3	237039	497416	أغسطس
-63.4	138330	378248	-53.2	218612	466668	سبتمبر

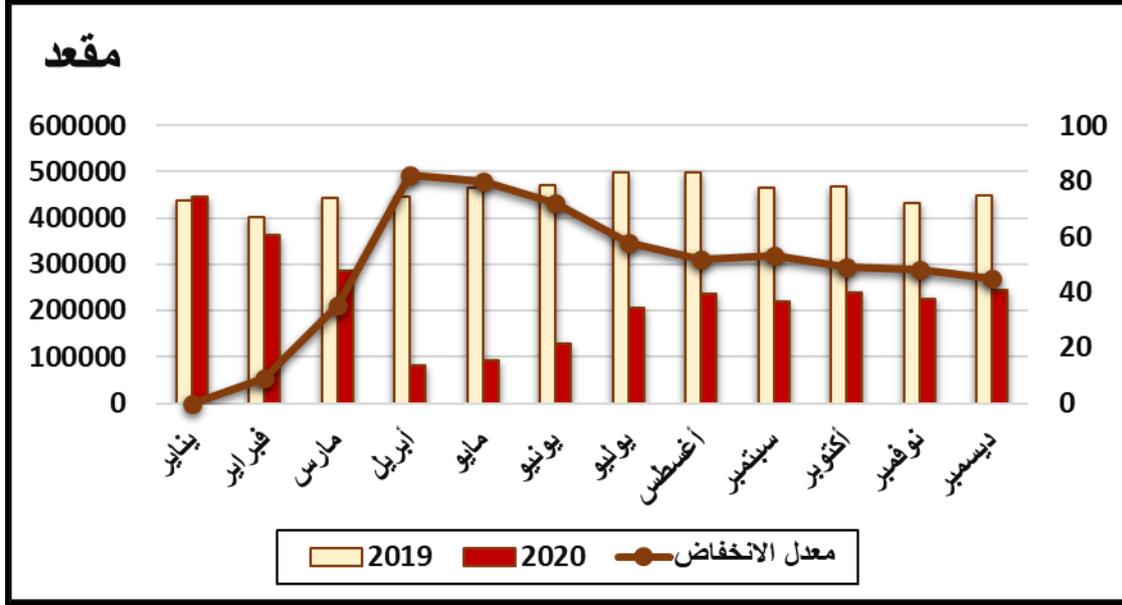


-60.1	152734	382832	-49.1	239029	469535	أكتوبر
-60.3	137808	347003	-48.1	223993	431197	نوفمبر
-60.1	145850	365554	-45.7	243440	448324	ديسمبر
-22.7	795586	1029498	-14.8	1094034	1284219	الربع الأول
-86.4	154654	1139096	-78.1	301946	1380230	الربع الثاني
-67.2	400978	1222228	-54.8	660353	1462425	الربع الثالث
-60.2	436392	1095390	-47.6	706462	1349056	الربع الرابع
-60.2	1787609	4486212	-49.5	2762796	5475930	الإجمالي

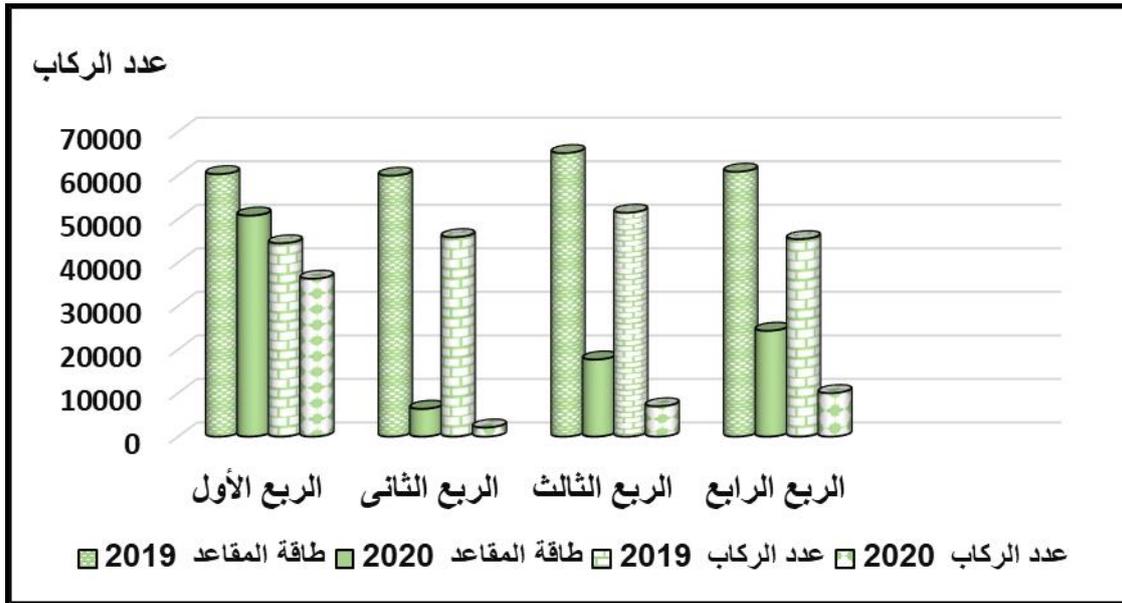
Source : ICAO Uniting Aviation Effects of Novel Corona virus (Covid 19) on Civilaviation , Economic Impact Analysis ,Economic Development Air Transport Bureau , Montreal , Canada
3 February 2021



شكل (15) : مقارنة عدد المقاعد الدولية والداخلية عالمياً ومعدل الانخفاض على مستوى الشهور بين عامي 2019، 2020.



شكل (16) : مقارنة حركة الركاب الدولية والداخلية عالمياً ومعدل الانخفاض على مستوى الشهور بين عامي 2019، 2020.



شكل (17) : عدد المقاعد والركاب خلال تقسيمات عامي 2019، 2020.

يتضح من الجدول (7) والأشكال (15) و (16) و (17) ما يلي :

بالنسبة لسعة المقاعد نجد أن الحركة تكاد تكون ثابتة في عام 2019 على مستوى الشهور فيما عدا شهر فبراير هو الذي شهد انخفاضا في سعة المقاعد، ثم واصل الزيادة ثم انخفضت الحركة مرة أخرى في شهور سبتمبر وأكتوبر ونوفمبر وديسمبر.



أما بالنسبة للمقارنة بعام 2020 نجد بداية الانخفاض التدريجي من شهر يناير حتى بلغ أقصى انخفاض في شهر مايو حيث بلغت سعة المقاعد 91502 مقعد ويعد أقصى انخفاض حدث في الربع الثاني من عام 2020 حيث بلغ 301946 مقعد، موزعة على شهور الربع الثاني أبريل ومايو ويونيو بعدد (81987 و 91502 و 128457) مقعد على الترتيب. ثم بدأ يتزايد مرة أخرى أعداد المقاعد تدريجياً من شهر يونيو حتى ديسمبر من 204703 مقعد حتى بلغ 243440 مقعد على الترتيب .

بينما كانت الحركة في شهر يناير وفبراير عام 2020 أعلى بكثير وهذا يدل على أن قطاع الطيران لم يعد بنفس الشكل قبل الجائحة نظراً لاستمرار وجودها وانتشارها عبر دول العالم وتحوراتها رغم عمليات الفتح الاقتصادي لكافة الأنشطة ولكن لم يعد النقل الجوي والسياحة بنفس الشكل، لذا زاد معدل الانخفاض من 1.6 في شهر يناير حتى بلغ -81.6 في شهر أبريل .

أما بالنسبة لحركة الركاب يتضح من الجدول ثبات الحركة في عام 2019 حيث تراوحت أعداد الركاب للحركة الدولية والداخلية من 344758 راكب في شهر يناير ثم تزايدت في شهور أغسطس وسبتمبر وأكتوبر ونوفمبر وهي مرتبطة بحركة السياحة، أما في عام 2020 فيعد شهر يناير أعلى الشهور أى قبل بداية الجائحة حيث بلغ عدد الركاب 352760 راكب ثم بدأ الانخفاض التدريجي وبلغ أقصى انخفاض له في شهر أبريل حيث بلغ عدد الركاب 30812 راكب بمعدل انخفاض بلغ -91.6% وكادت لتصل إلى توقف حركة الطيران نهائياً وكذلك في شهر يونيو بلغ -80.8%، ولذا يعد الربع الثاني هو الأكثر تأثراً حيث بلغ عدد الركاب 154654 راكب بمعدل انخفاض 86.4%.

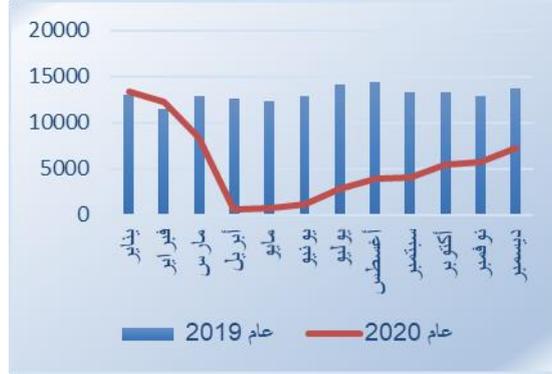
2- الحركة الشهرية للطيران المدني (سعة المقاعد وعدد الركاب) على مستوى القارات:

يتضح من الملاحق الخاصة بتطور الحركة الشهرية للطيران المدني (سعة المقاعد وعدد الركاب) للحركة الداخلية والدولية على مستوى القارات بين عامي 2019, 2020 والأشكال البيانية الخاصة بالقارات ما يلي :

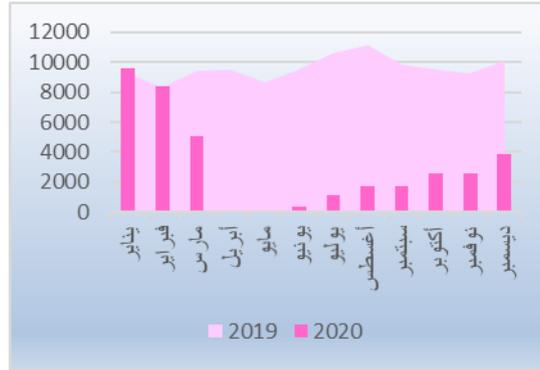
يلاحظ من الأشكال الخاصة بالحركة الشهرية الانخفاض التنازلي التدريجي بداية من شهر يناير وحتى مارس، وانخفاض الحركة في شهور الربع الثاني (أبريل ومايو ويونيو)، وكذلك الارتفاع التصاعدي التدريجي بداية من الربع الثالث في عام 2020 على مستوى جميع القارات، ويرجع ذلك إلى سياسة الغلق لكافة الأنشطة الاقتصادية في الربع الثاني ونظراً للخسائر الكبيرة التي لحقت بقطاع النقل الجوي وبعض القطاعات الأخرى، تم فتح ومعاودة الأنشطة الاقتصادية مرة أخرى لذا بدأ يتعافى هذا القطاع تدريجياً في الربع الثالث من عام 2020 ويلاحظ ارتفاع تدريجي بطيء جداً في قارة أفريقيا بينما كان الوضع في قارة آسيا والباسفيكي في تحسن تدريجي وفي قارة أوروبا ارتفعت الحركة تدريجياً بصورة كبيرة في الربع الثالث ولكنها عاودت الانخفاض مرة أخرى في الربع الرابع، وفي إقليم الشرق الأوسط كان الانخفاض كبيراً في الربع الثاني وصل إلى حد التوقف تماماً ثم واصل الزيادة بصورة تدريجية حتى نهاية العام.



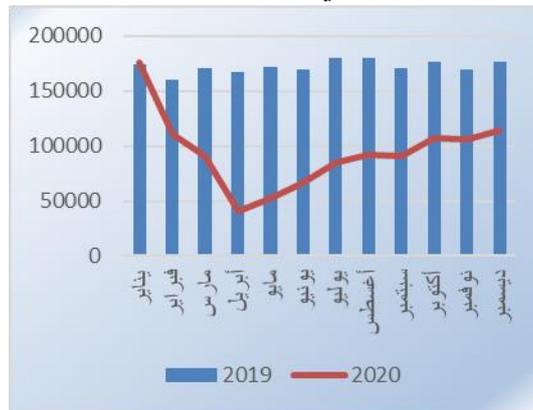
وفى أمريكا الشمالية بعدما كاد يرتفع فى الربع الثالث إلا أنه عاود الانخفاض فى الربع الرابع على العكس من أمريكا اللاتينية التى ارتفعت بصورة تدريجية حتى نهاية العام.



شكل (18) : سعة المقاعد فى حركة الطيران الدولية والداخلية فى قارة إفريقيا بين عامي 2019 ، 2020.



شكل (19) : عدد الركاب فى حركة الطيران الدولية والداخلية فى قارة إفريقيا بين عامي 2019 ، 2020.



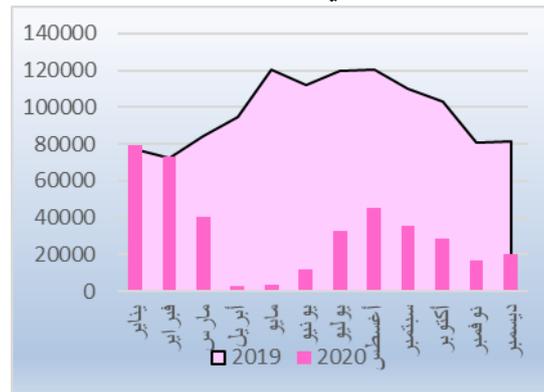
شكل (20) : سعة المقاعد فى الحركة الدولية والداخلية للطيران فى قارة آسيا والباسيفيكي بين عامي 2019 ، 2020.



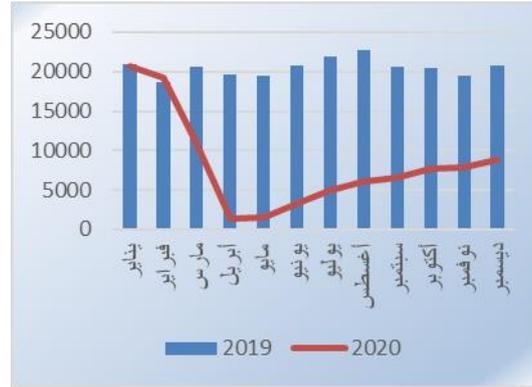
شكل (21) عدد الركاب في الحركة الدولية والداخلية للطيران في قارة آسيا والباسيفيكي بين عامي 2019، 2020.



شكل (22) : سعة المقاعد في حركة الطيران الدولية والداخلية في قارة أوروبا بين عامي 2019، 2020.



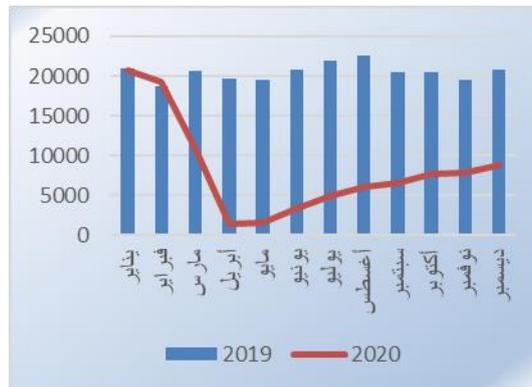
شكل (23) : عدد الركاب في حركة الطيران الدولية والداخلية في قارة أوروبا بين عامي 2019، 2020.



شكل (24) : سعة المقاعد في حركة الطيران الدولية والداخلية في إقليم الشرق الأوسط بين عامي 2019، 2020.



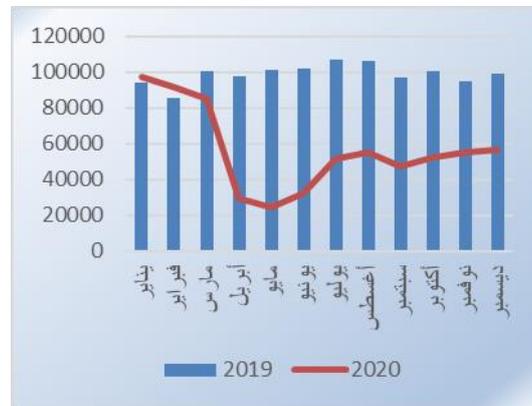
شكل (25) : عدد الركاب في حركة الطيران الدولية والداخلية في إقليم الشرق الأوسط بين عامي 2019، 2020.



شكل (26) : سعة المقاعد في حركة الطيران الدولية والداخلية في قارة أمريكا اللاتينية بين عامي 2019، 2020.



شكل (27) : عدد الركاب في حركة الطيران الدولية والداخلية في قارة أمريكا اللاتينية بين عامي 2019، 2020.



شكل (28) : سعة المقاعد في حركة الطيران الدولية والداخلية في قارة أمريكا الشمالية بين عامي 2019، 2020.



شكل (29) : عدد الركاب في حركة الطيران الدولية والداخلية في قارة أمريكا الشمالية بين عامي 2019 ، 2020 .

ثانياً: أثر الجائحة على انخفاض الإيرادات وفقاً للتوزيع الجغرافي للمناطق وعلى تقلص الوظائف في قطاع الطيران المدني العالمي.



1- أثر الجائحة على انخفاض الإيرادات وفقا للتوزيع الجغرافي للمناطق :

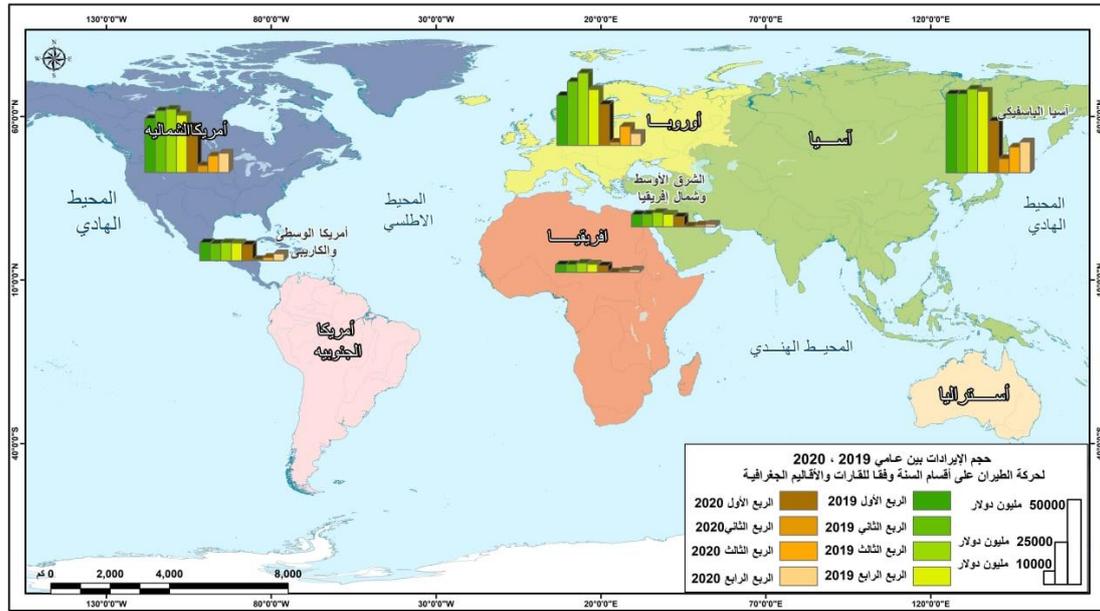
جدول (8) : مقارنة حجم الإيرادات بالمليون دولار أمريكي بين عامي 2019، 2020
لحركة الطيران موزعة على أقسام السنة وفقا للقارات والأقاليم الجغرافية.

معدل الانخفاض	2020	2019	السنة	القارات
-13.8	3974	4613	الربع الأول	قارة إفريقيا
-97.7	111	4744	الربع الثاني	
-86.1	759	5478	الربع الثالث	
-71.6	1398	4926	الربع الرابع	
-68.4	6243	19762	الإجمالي	
-34.3	31115	47371	الربع الأول	قارة آسيا والباسيفيكي
-82.1	8473	47442	الربع الثاني	
-69.2	15473	50212	الربع الثالث	
-62.3	18479	48966	الربع الرابع	
62.1	73539	193992	الإجمالي	
-17.6	24654	29909	الربع الأول	قارة أوروبا
-94.9	1935	38324	الربع الثاني	
73.7	11444	43518	الربع الثالث	
-78.5	7229	33575	الربع الرابع	
-68.9	45262	145325	الإجمالي	
-17.1	6032	7276	الربع الأول	الشرق الأوسط
-95.4	344	7528	الربع الثاني	
-87.5	1064	8515	الربع الثالث	
-80.1	1495	7518	الربع الرابع	
-71.0	8936	30836	الإجمالي	
-12.1	9593	10914	الربع الأول	قارة أمريكا اللاتينية والكاريبى
-93.7	654	10333	الربع الثاني	
-81.8	1963	10768	الربع الثالث	
-60.9	4145	10595	الربع الرابع	
-61.6	16355	42611	الإجمالي	
14.5	27639	32314	الربع الأول	قارة أمريكا الشمالية
88.8	4131	37024	الربع الثاني	
73.8	9944	37991	الربع الثالث	
66.3	11584	34383	الربع الرابع	

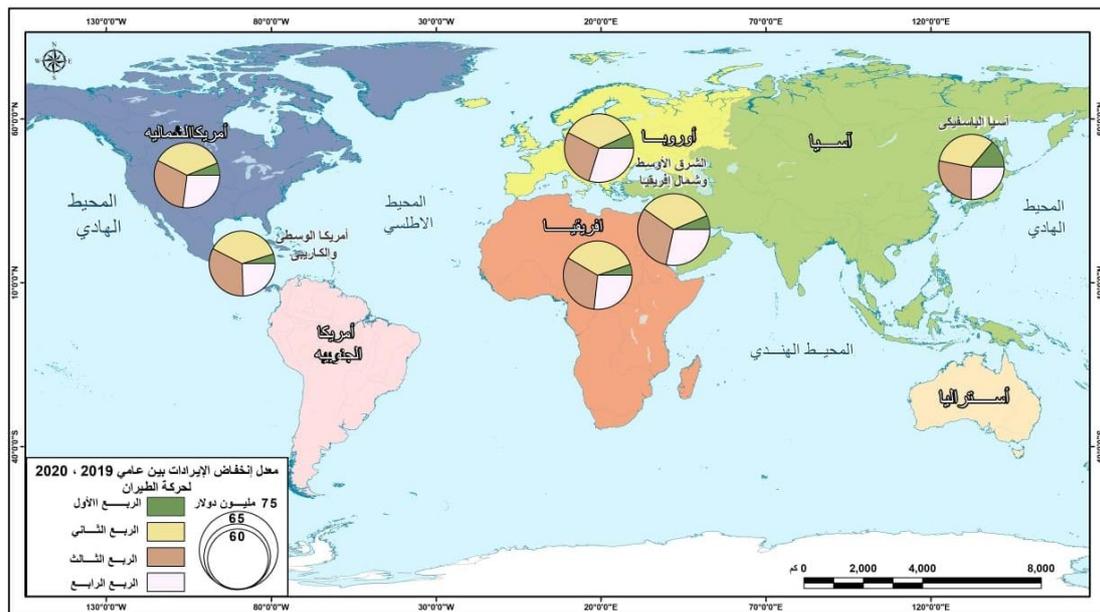


62.3	53298	141713	الإجمالي	الإجمالي العالمي
-22.2	103007	132397	الربع الأول	
-89.2	15649	145395	الربع الثاني	
-74.0	40647	156483	الربع الثالث	
-68.3	44330	139964	الربع الرابع	
64.5	203633	574238	الإجمالي	

Source: ICAO Uniting Aviation Effects of Novel Corona virus (Covid-19) on Civil aviation, Economic Impact Analysis, Economic Development Air Transport Bureau, Montreal, Canada 3 February 2021.



شكل (30) : التوزيع الجغرافي لحجم الإيرادات بالمليون دولار أمريكي بين عامي 2019، 2020، لحركة الطيران موزعة على أقسام عام 2020.





شكل (31) : التوزيع الجغرافي معدل انخفاض الإيرادات بين عامي 2019 و 2020 موزعة على أقسام عام 2020.

يتضح من الجدول (8) والشكلين (30) و (31) مقارنة حجم الإيرادات بالمليون دولار أمريكي بين عامي 2019 ، و 2020 لحركة الطيران موزعة على أقسام السنة ومعدل الانخفاض وفقاً للتوزيع الجغرافي للقارات والمناطق الجغرافية ما يلي :

_ حوث انخفاض عالمي كبير في حجم الإيرادات حيث انخفضت من 574.238 مليون دولار عام 2019 إلى 203.633 مليون دولار عام 2020 في قطاع حركة الطيران المدني بمعدل انخفاض بلغ 64.5 % .

_ شهد عام 2020 أقصى انخفاض له في الربع الثاني وهو الذي توقفت فيه حركة الطيران العالمية بشكل كبير وظل منخفض مع تحسن طفيف خلال الربعين الثالث والرابع حيث بلغ معدل الانخفاض العالمي بنسب -89.2 % ، و 74 % ، و 68.3 % ، وشهد العالم أجمع انخفاض في حجم الإيرادات ، وتعد قارة أفريقيا وأوروبا والشرق الأوسط من أكبر المناطق حيث بلغ معدل الانخفاض -68.4 % ، -68.9 % ، و 71 % .

وتعد قارة أفريقيا والشرق الأوسط من أكثر المناطق التي تعرضت لخسائر كبيرة ، بينما تعد آسيا وأمريكا الشمالية أكثر تحسناً نظراً لارتفاع الحركة الداخلية بين دول القارة وداخل الدول .
_ ولقد شهد العالم زيادة تدريجية في حجم الإيرادات في كافة القارات فيما عدا أفريقيا والشرق الأوسط .

2- أثر تفشي الجائحة على الوظائف في قطاع الطيران المدني العالمي :

أما فيما يخص أثر الكورونا على البطالة فقد أعلنت منظمة العمل الدولية أن العالم سيخسر نحو ١٩٥ مليون وظيفة من بينها ٥ مليون في الدول العربية وفقاً لتقرير منظمة العمل الدولية حيث سيتعرض نحو ١٤٤ مليون موظف لفقدان وظائفهم في قطاع الغذاء والفنادق وفي قطاع البيع بالتجزئة والجملة سيخسر العالم ٥٨٢ مليون فرصة عمل وفي قطاع الخدمات والأعمال ستفقد ١٥٧ مليون وظيفة وفي قطاع التصنيع ستفقد نحو ٤٦٣ مليون فرصة عمل مما سيؤدي إلى ارتفاع نسبة البطالة وتحمل الحكومات ما لا تطيق وزيادة معدلات الفقر وزيادة الدول التي تقع تحت خط الفقر ، ولجأت كثير من الشركات لتغيير سياسة الإنتاج الخاصة بها والمنتجات وتغيير خطوط الإنتاج من صناعة الملابس إلى صناعة الاوقية والكمادات ويحمد لها ما صنعت سواء بغرض الربح المادي فحسب أو لخدمة المجتمع فكلاهما يصب في مصلحة البشرية⁽²²⁾.

يعد قطاع الطيران من أهم القطاعات التي تأثرت بجائحة الكورونا ولقد صاحب حركة توقف الطيران على مستوى العالم انخفاض أعداد الوظائف على مستوى العالم، ووفقاً لتقرير إياتا فإنه ما بين حوالي 1.2 مليون وظيفة في المنطقة العربية ستتأثر في قطاع الطيران والصناعات ذات الصلة أي ما يعادل نصف



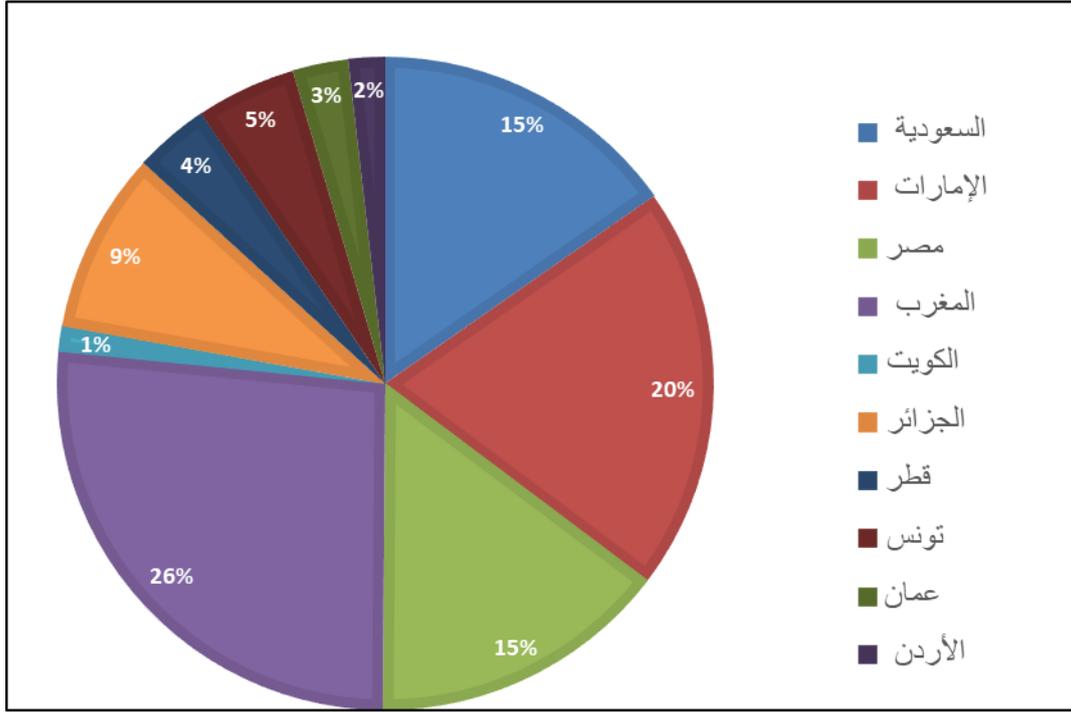
وظائف القطاع فى المنطقة البالغة 2.4 مليون وظيفة، كما أنه من المتوقع أن تتخفف حركة الطيران لعام 2020 بنسبة 51% مقارنة بعام 2019 مما قد تسبب بانخفاض الناتج المحلى الإجمالى المدعوم بالطيران بمقدار 66 مليار دولار من 130 مليار دولار.

ويوضح الجدول التالى عدد الوظائف المفقودة فى عام 2020 فى المنطقة العربية .

جدول (9) : عدد الوظائف المفقودة فى عام 2020 فى المنطقة العربية.

الدولة	عدد الوظائف	الناتج المحلى %	الإيرادات (مليار دولار)	نسبة الانخفاض فى أعداد المسافرين
السعودية	287.500	-17.9	-7.2	-51
الإمارات	378.700	-23.2	-6.2	-53
مصر	279.800	-3.3	-2.2	-48
المغرب	499.000	4.9	-1.7	-
الكويت	24.100	-1.6	-1	-41
الجزائر	169.800	-1.6	-0.79	-58
قطر	70.200	-2.8	-1.7	-
تونس	92.700	-1.2	-0.6	-44
عمان	51.500	-1.7	-0.7	-
الأردن	34.000	-1.1	-0.7	-

المصدر: منظمة العمل الدولية، 2020.



شكل (32) : عدد الوظائف المفقودة في عام 2020 في المنطقة العربية.

ويوضح الجدول (9) والشكل (32) السابقين ما يلي :

تعد دولتا المغرب والإمارات العربية المتحدة من أكثر الدول تضرراً في عدد الوظائف إذ يرتبط اقتصادهما الرئيسى بالخدمات حيث بلغ عدد الوظائف المفقودة 499 ألف و 378.7 ألف على الترتيب، ويلي ذلك المملكة العربية السعودية بعدد 287.5 وظيفة ثم مصر بعدد 279.8 وظيفة، وتعد تلك الدول الأربع من الدول التي تأثرت كثيراً بالكورونا وانتهجت كثير من الطرق والمحاولات لاستعادة الوضع والتعافي سريعاً.

ويعد قطاع النقل الجوي من أكثر القطاعات تضرراً من الجائحة التي بدأت في آسيا حيث انخفض الطلب على السفر لآسيا وخاصة الصين مع انتشار الفيروس إلى أوروبا والأمريكتين وأفريقيا، مما كان له ردود أفعال ومنها قيام الرئيس الأمريكي بإقرار حزمة تمويلية تقدر بـ 58 مليار دولار لمحاولة إنقاذ شركات الطيران الأمريكية على أن يكون 29 مليار دولار لتغطية رواتب الموظفين.

ولقد تأثرت بعض الشركات الأمريكية مثل دلتا خسرت 534 مليون دولار في الربع الأول من القرن العشرين، في حين كشفت شركة يونايتد إيرلاينز الأمريكية عن خسارة ما يقدر بحوالي 2.1 مليار دولار، وإفلاس بعض الشركات ومن أهمها شركة فلاي بي البريطانية وشركتا ترانس ستيتز الجوية وشركة فيرجن التي أعلنت إفلاسها في أبريل 2020، وشركة أفيانسا الكولومبية وبعض الشركات في أمريكا اللاتينية أعلنوا إفلاسهم في مايو 2020. وتعد شركة الطيران التايلاندي أول شركة آسيوية أعلنت إفلاسها في مايو 2020.



ولقد أصدر الاتحاد الدولي للنقل الجوي الإياتا توقعات مالية لصناعة النقل الجوي خلال عامي 2020 , 2021 حيث أشار إلى أنه من المتوقع أن تخسر شركات الطيران 84.3 مليار دولار في عام 2020⁽²³⁾.

كما نجم عن تداعيات فيروس كورونا آثار جسيمة على قطاع النقل الجوي في منطقة الشرق الأوسط حيث أنه من المتوقع أن ينخفض الطلب من حيث عدد الركاب بنسبة 56 % و 47% للمطارات، ومن المتوقع أن تخسر شركات الطيران في المنطقة خسارة صافية تبلغ 4.8 مليار دولار وسينخفض إيرادات الركاب بمقدار 24 مليار دولار مقارنة بعام 2019 في حين أن تسجل المطارات خفض في الإيرادات حوالي 7 مليار دولار أو ما يعادل 52% على أساس سنوي في 2020. والقطاعات ذات الصلة إلى 1.2 مليون وظيفة مما يسبب في انخفاض الناتج المحلي الاجمالي المدعوم من الطيران بمقدار 66 مليار دولار حيث ساهم القطاع قيل أزمة كورونا ب 2.4 مليون وظيفة.

ثالثاً: دور مؤسسات النقل الجوي (الإيكاو, الإياتا والمجلس الدولي للمطارات) في الحد من الأزمة والسيناريوهات المتوقعة لقطاع الطيران.

تعد كلا من منظمة الطيران المدني ومنظمة الإياتا والمجلس الدولي للمطارات أهم المنظمات الدولية وخاصة منظمة الطيران المدني ومنظمة الإياتا. وتعد منظمة الطيران المدني (الإيكاو) إحدى الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة وتم إنشاؤها في 1944 لتعزيز التطور الآمن والمنظم للطيران المدني في كافة أنحاء العالم وتتولى المنظمة وضع القواعد واللوائح اللازمة لسلامة وأمن وكفاءة وسعة الطيران وحماية البيئة.

وفي الربع الأول من عام 2020 تم إصدار بيان من منظمة الطيران المدني ومنظمة الصحة العالمية في 6/3/2020 والذي أشار إلى أهمية التزام الدول بالقواعد القياسية التي وضعتها تلك المنظمات فيما يتعلق بمنع انتشار الأمراض السارية وبالامتثال للوائح منظمة الصحة العالمية (2005).

وتهتم منظمة الإيكاو والإياتا والمجلس الدولي للمطارات من أجل توفير الإرشاد لهيئات الطيران وشركات الطيران والمطارات وإسداء النصح للأفراد بشأن التدابير المناسبة التي تحمي صحة المسافرين والتقليل من مخاطر العدوى. وتضمن كتاب المنظمة الصادر عن الإيكاو إلى ما يلي :

1. حث الحكومات الوطنية مباشرة على تنفيذ الأحكام ذات الصلة بالملحق التاسع من اتفاقية الطيران المدني (إتفاقية شيكاغو) وإكمال إجراءات عضويتها بالترتيبات التعاونية لمنع إنتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي وزيادة تمويلها من أجل أعمال التأهب الخاصة بالتصدي للأمراض السارية ولإنشاء لجنة وطنية لتسهيلات النقل .
2. حث الدول والمنظمات على الانضمام إلى ترتيبات الإيكاو لمنع انتشار المرض .



3. تم إعلان الإيكاو عن موقع جديد على شبكة الانترنت للعمل كمصدر واحد للمعلومات ذات الصلة بالطيران المدني بشأن فيروس كورونا ويتضمن هذا الموقع إحصاءات يومية بشأن تطور تفشي فيروس كورونا وأثره على الطيران.

وبعد توقف الطيران في كثير من دول العالم وكانت دولة الصين في البداية هي الأكثر تضررا وانتقلت الخسائر تباعا من قارة آسيا إلى أوروبا وأمريكا والشرق الأوسط وباقي دول العالم، وفي 17 يونيو 2020 اتجه العالم نتيجة الخسائر الكثيفة التي لحقت بقطاع الطيران إلى إصدار بيان آخر من منظمة الطيران المدني حيث وافقت على خطة الإقلاع وإرشادات السفر الجوي خلال أزمة الصحة العالمية بتاريخ سابق وهو 2020/6/1 .

كما عملت منظمة الإيكاو وفريق عمل إنقاذ صناعة الطيران المدني (CART) التابع للإيكاو ركيزة أساسية للحكومات في إستئناف الطيران مع الحرص على تحقيق مبادئ السلامة العامة كما تهدف إلى إعلام ومواءمة الخطط المعدة لمواجهة تداعيات الفيروس والتي وضعتها الدول أو القطاع ويجب على الدول والقطاعات اتخاذ قرارات صحيحة لضمان إعادة المسافرين.

لقد أحدثت جائحة كورونا تأثيرا كبيرا على قطاعي النقل الجوي والسياحة وترتب على ذلك خسائر جمة لشركات الطيران العالمية والسياحة ومن أهم المنظمات الدولية الخاصة بالنقل الجوي ICAO و IATA والمجلس العالمي للطيران وكان لهم دورا فاعلا بالتعاون مع منظمة الصحة العالمية ومنظمة السياحة العالمية بخصوص عمليات إغلاق وفتح الحدود الجوية أمام حركة السياح والركاب والنقل الجوي والسياحة يعدان وجهان لعملة واحدة كما هو الحال بالنسبة للنقل البحري والتجارة الدولية.

ولقد فرضت تلك المنظمات بعض المعايير والإجراءات الاحترازية والشروط الواجب توافرها في قطاع النقل الجوي والمطارات وتم ظهرت بعض المصطلحات المستحدثة مثل فقاعات السفر والسفر الآمن وفرضت العديد من الدول قواعد خاصة بالنقل الجوي ومدى السماح للدول والبلدان الدخول إليها من عدمه واستخدمت في ذلك تصنيفا يعتمد على ألوان إشارات المرور الأحمر والبرتقالي الأصفر أو الأخضر حيث يتم تصنيف الدول ولقد أوردت بريطانيا ٣٩ دولة ضمن القائمة الحمراء ومنها بعض الدول العربية والإفريقية وبعض الدول الأخرى

ومعنى اللون الأخضر عدم تقديم أى فحوصات خاصة بالكورونا ولا إجراء تحليل PCR .

اما الدول ذات القوائم الحمراء فهي الأكثر خطورة حيث يترتب على ذلك عند دخول سياح تلك الدول لا بد من تقديم الفحوص الطبية وتقديم شهادات التطعيم وفرض عزل في أحد الفنادق على نفقة الراكب أو السائح لمدة لا تقل عن إحدى عشر ليلة فندقية في الحجر الصحي.

وإجراء اختبار PCR وتقنية تفاعل البوليميراز المتسلسل لكوفيد ١٩ بعد الوصول.

أما اللون البرتقالي فيتطلب عشرة أيام في العزل المنزلي أو العزل الخاص.



ولذا تسعى جميع الدول لفرض تلك التحديات للمحافظة على اقتصاديات تشغيل شركات النقل الجوي والمطارات دون التعرض لخسائر كبيرة قد تؤدي إلى حدوث ركود أو كساد اقتصادي. وتنتشر تلك المنظمات قوائم السفر الخضراء.

وهناك دول تفتح حدودها الجوية لدول كثيرة وتلتزم الأشخاص بتقديم إبراز تحقيق الشخصية أو رمز التحقق الصحي أو شهادة التطعيم من خلال بعض التطبيقات مثل دولة الأردن التي وفرت تطبيق (سند). وبدأ الآن تطبيق فقااعة السفر أو الجسور الجوية أو ما يعرف ب ممرات كورونا حيث يتم إعادة فتح الحدود بين دول معينة بصورة ثنائية أو أكثر أو ٦ دوائر دولية منفتحة تخاطر بانقسامات جديدة حيث يتم تسليط الضوء على ثلاث قوى عظمى وهي الولايات المتحدة الأمريكية والصين والاتحاد الأوروبي. ومن النماذج الناجحة في تطبيق فقااعات السفر دول لاتفيا واستونيا وليتوانيا والتي اتفقت على حرية المواطنين والسياح بين الدول الثلاث وكذلك استراليا ونيوزيلندا وبريطانيا وايرلندا.

وفي الختام نحن أمام مجموعة من التحديات الدولية التي قد تفرض علينا لونا أحمر أو اسود وتقرض عليك قيود في السفر والحركة والتنقل وإذا كنا نتحدث عن مستقبل مستدام فيجب الالتزام بالمعايير الدولية والاتجاه نحو الرقمنة والتحول الرقمي والتطبيقات الحديثة والتفكير بعمق والتسويق الجيد للخدمات المقدمة في النقل الجوي والسياحة والتقدم في المؤشرات اللوجستية وفي النهاية كل دولة هي صانعة ذاتها هي صانعة لرقمها بين الدول.

جهود الاتحاد الأوروبي في مواجهة أزمة الطيران والسياحة:

كما سيدخل جواز سفر كوفيد الأوروبي حيز التنفيذ في 1 يوليو، حيث توصل المجلس والبرلمان الأوروبي إلى اتفاق لتنفيذ الشهادة التي ستسهل التنقل في الاتحاد الأوروبي في الصيف. ستفق اللجنة 100 مليون دولار لجعل اختبار تفاعل البوليميراز المتسلسل مسور التكلفة، وجواز سفر كوفيد، الوثيقة التي أطلقها الاتحاد الأوروبي لتعزيز التنقل في الكتلة المجتمعية في مواجهة الموسم السياحي، لها تاريخ ساري المفعول: 1 يوليو. أعلن هذا الخميس المفاوض الرئيسي في البرلمان الأوروبي، الاشتراكي الإسباني النائب خوان فرنانديز لوبيز أغيلار، بعد الاتفاق الذي تم التوصل إليه بين البرلمان الأوروبي ومجلس الاتحاد الأوروبي.

لا يتضمن الاتفاق بين المؤسستين اختبارات PCR المجانية، وهي واحدة من المطالب الرئيسية للبرلمان وأن الغالبية العظمى من 27 رفضت بشكل قاطع. ومع ذلك، بدأت الاتفاقية في تمويل 100 مليون من الأموال الأوروبية التي ستجمعها المفوضية الأوروبية لجعل الاختبارات ميسورة التكلفة، على وجه الخصوص، للأشخاص الذين يعبرون الحدود بشكل متكرر للذهاب إلى العمل أو الدراسة أو الحصول على رعاية طبية أو رعاية لأحبائهم. **يقول النص (24).**

الجزء الآخر من الاتفاق الذي توصل إليه البرلمان والـ 27 يتعلق بالقيود الإضافية التي يمكن فرضها على حاملي شهادة التطعيم. كقاعدة عامة، ستمتع الدول الأعضاء عن طلب PCR أو الحجر



الصحي للأشخاص الذين لديهم الوثيقة، على الرغم من أن الدول السبعة والعشرين احتفظت بإمكانية فرضها إذا كانت الظروف الوبائية تتطلب ذلك لحماية الصحة العامة.

وتعد الوثيقة، التي ستُطلق عليها أخيراً شهادة EU Covid الرقمية، ستكون مجانية وستجمع معلومات حول ما إذا كان الناقل قد تلقى اللقاح، أو لديه PCR سلبياً، أو أنه قد اجتاز المرض مؤخراً ولديه أجسام مضادة. سيكون في شكل رقمي وأيضاً في شكل مادي. لن يكون جواز سفر كوفيد، على أي حال، وثيقة أساسية للسفر عبر الاتحاد الأوروبي، ولكن هدفه هو تسهيل التنقل.

وقد اعتمدت دول الاتحاد منذ 10 مايو، أصبح نظام الشهادة بالفعل في مرحلة الاختبار في إسبانيا وفي ستة عشر دولة أخرى من دول الاتحاد الأوروبي. طورت SAP و Deutsche Telekom ، من خلال شركة خدمات تكنولوجيا الأعمال التابعة لها T-Systems ، البنية التحتية لشبكات الشهادة في مشروع تبلغ قيمته حوالي 50 مليون يورو⁽²⁵⁾.

ولقد بدأت الدول في صياغة تدابير جديدة لاستئناف السياحة والسفر عبر سياسات مثل فقاعات السفر (Travel bubbles) وجوازات السفر المناعية (Immunity Passports) وميكنة الطيران وإعادة تصميم الطائرات والمطارات مع تغييرات ما بعد الكورونا.

لقد اتخذت شركات الطيران عدة إجراءات لتحقيق السفر الآمن ومن أهم تلك المقترحات ما يلي :

1. إجراءات التعقيم والوقاية وعدم إشغال كافة المقاعد.
2. توفير أجهزة للتعقيم وفحص درجة الحرارة.
3. وضع طلاء غير مرئي مضاد للميكروبات والجراثيم والبكتيريا والفيروسات على الأسطح مثل عربات حمل الحقائب وأكشاك تسجيل وقيد المسافرين.
4. كما تم البدء في اختبار إمكانية استخدام الروبوتات المجهزة بمطهرات الأشعة فوق البنفسجية.

وفي مصر تم الاهتمام بجميع المطارات وخاصة المطارات السياحية مثل طابا والغردقة وتم تطبيق كافة الإجراءات الاحترازية والضوابط الوقائية التي أقرتها وزارة الطيران المدني لمواجهة انتشار فيروس كورونا وتم الاهتمام بمنظومة الكاميرات الحرارية داخل المطارات.

وفيما يلي يتم توضيح بعض الإجراءات الدولية لمواجهة الكورونا في مجال الطيران المدني:

تم استحداث بعض الأنظمة والقيود الجغرافية متمثلة فيما يلي :

- فقاعات السفر (Travel bubble): يطلق عليها جسور السفر أو ممرات كورونا ويتمحور هذا المفهوم حول قيام مجموعة من الدول الآمنة من الفيروس بالاتفاق على فتح حدودها مع بعضها البعض والسماح للمواطنين بالتنقل عبر هذه الدول فقط مع إغلاق جميع البلدان الأخرى ، ويتطلب



تطبيق فقااعات السفر قدراً معيناً من الثقة بين البلدان التي تقوم بتصنيفها معا يعنى أن فقااعات السفر أو المسافات الآمنة لا يمكن تكوينها إلا بين دول تسجل عدد إصابات منخفضة للغاية أو لم تسجل أية إصابات منذ فترة.

ومن أهم الدول دول البلطيق (أستونيا ولاتفيا وليتوانيا) بفتح حدودها مع بعضها فى 15 مايو 2020 والنقل بشكل مرن بين تلك الدول، ومن الدول المرشحة لتكوين فقااعات السفر أستراليا ونيوزيلندة والسماح لمواطنيهما بالتنقل الحر بين البلدان خاصة مع ما يبدو من سيطرة البلدين بشكل كامل والاعتماد على هذه الآلية سيعمل على إنعاش اقتصادات الدول التي سيتم تكوين الفقااعة بينهما. ولكن ذلك يتوقف على عدم إنتشار الفيروس وعدم وجوده مطلقاً.

- **جوازات السفر المناعية:** حيازة الأشخاص جوازات السفر المناعية والتي تعنى حيازة الأشخاص شهادة تثبت أن لديهم أجساماً مضادة لفيروس كورونا مما يمكنهم من السفر، وحذرت منظمة الصحة العالمية من إصدار جوازات حصانة لأنه لا يمكن ضمان وقتها، لكن هناك تحد لوجيستي فى استخراج تلك الجوازات والحصول على هذه الشهادة ، ومن المحتمل أيضاً إعادة تقسيم مقصورة الركاب لترك مسافات أكبر عند مقاعد الركاب لتقليل احتمالية انتقال العدوى وإعادة تصميم بعض الطائرات من الداخل.

- **تحديات الانتقال الآمن:** يمكن القول أن هناك عدة تحديات ستواجه تطبيق هذه الآليات التي ستعمل على خلق بيئة أكثر أمناً للسفر منها صعوبة تطوير سياسة متماسكة ونظام قانونى حول نشر العينات الرقمية ومشكلة تدوير الهواء داخل الطائرة⁽²⁶⁾.

وفى الختام تم وضع بعض التوصيات والمقترحات وفقاً لما تبنته منظمة الطيران المدنى وهى كما

يلى :

- ضرورة التحول الرقمية السريع فى قطاع الطيران المدنى حيث يعد من المحفزات الرئيسية فى تعافى صناعة الطيران والتي تلعب دوراً محورياً فى الاقتصاد العالمى والاستثمارات العالمية وأهمية الخروج من ثوب الأدوار التقليدية التي تنتهجها شركات الطيران وخطوط الملاحة العالمية إلى الرقمنة والتحول الرقمية والابتكار

- فتح أسواق جديدة للطيران فى إطار ما قدمته منظمة الطيران المدنى ومنظمة الإياتا من مقترحات فقااعات السفر والسفر الآمن مع دول الجوار أى الخروج من الأزمة بطريقة جغرافية الجوار للدول وفقاً لعلاقتها ثم فتح الأسواق تدريجياً، وضرورة الابتكار فى خلق وتسهيل رحلات جوية وفقاً لحاجة الأسواق الجغرافية، وكذلك تدعيم الحركة الداخلية للطيران وتشجيع الرحلات الداخلية التي تعمل على تعافى قطاع الطيران تدريجياً، وتخفيض أسعار التذاكر وتفعيل المبادرات الدولية للنهوض بقطاع الطيران مثل (مبادرة شتي فى مصر) وتوفير أحدث النماذج فى التدريب.

- تطوير خطط إعادة الهيكلة بالنسبة للشركات فى ضوء عمليات الدمج والتنمية المستدامة .



- استخدام المنصات الالكترونية فى تسهيل عمليات الشحن الجوى والمرتبطة بحركة الطيران المدنى ضمن مشروع التحول الرقمى الشامل فى الأردن تم تطبيق منصة (سند) وفى الطيران المدنى منصة (وشج) حيث توفر الهيئة العامة للطيران المدنى عبر منصاتها الالكترونية حزمة من الاجراءات واتسهيلات للشركات والمستثمرين والمشتغلين فى قطاع النقل الجوى وذلك ضمن مشروع التحول الرقمى الشامل لرفع مستوى الخدمات وجودتها .
- وتعتبر (وشج) منصة إلكترونية تقدم تراخيص لوكالات الشحن الجوى بالإضافة إلى خدمة تتبع الشحن بشكل إلكترونى عن طريق الربط بين جميع الشركاء وتعقب الشحن من أول نقطة حتى وصولها للطائرة، وتهدف إلى إلغاء القيود على الشحن الجوى وتحقيق درجات الأمن وأعلى درجات المرونة من خلال إصدار باركودا للربط اللوجيستي.
- تعزيز الاستدامة الاقتصادية والبيئية من خلال منظمة الطيران المدنى حيث اعتمدت الإيكاو أكثر من 6200 قاعدة مما يساعد فى مواءمة لوائحها المرتبطة بسلامة وأمن وكفاءة وسعة الطيران وحماية البيئة مما أتاح إقامة شبكة عالمية فى قطاع **الطيران المدنى** (27).
- ضرورة الربط بين قواعد البيانات الخاصة بالمنظمة العالمية للطيران المدنى ووزارة الصحة ومنظمة السياحة العالمية ومنظمة العمل الدولية وعمل قواعد بيانات جغرافية للدول لتسهيل الوصول للنتائج المرجوة وإتباع الإجراءات الاحترازية داخل المطارات والطائرات.
- تقديم الدعم الطبى وتوفير اللقاح للمجتمع فى كافة المناطق الجغرافية لكل الدول حيث يعمل ذلك على سهولة استخراج جوازات سفر آمنة، وكذلك الإعلان عبر وسائل الإعلام وتحقيق أعلى قدر من الشفافية، وتحقيق أعلى قدر من العدالة فى توزيع اللقاح من قبل الهيئات المعنية دوليا وداخليا.
- القضاء على أماكن التزاحم فى مكاتب الجوازات وممكن نقلها إلى أماكن مفتوحة لتجنب الإصابات وتحقيق أكبر قدر من الكفاءة الاليكترونية التى تساهم فى تخفيف حدة الزحام داخل المطارات.



ملحق (1)

مقارنة عدد المقاعد وحركة الركاب الدولية والداخلية في قارة إفريقيا بين عامي 2019 ، 2020 .

قارة إفريقيا						
عدد الركاب		طاقة المقاعد				
معدل الانخفاض	2020	2019	معدل الانخفاض	2020	2019	الشهور
3.2	9573	9279	2.5	13368	13048	يناير
1.7	8427	8290	6.3	12294	11569	فبراير
-46.7	5025	9427	-34.9	8384	12882	مارس
-98.9	103	9492	-95.6	550	12589	أبريل
-98.5	130	8653	-94.3	704	12387	مايو
-96.3	352	9498	-90.9	1175	12962	يونيو
-89.5	1117	10663	-79.9	2838	14134	يوليو
-84.3	1753	11167	-73.2	3881	14479	أغسطس
-82.4	1724	9818	-69.4	4086	13374	سبتمبر
-73.1	2556	9519	-59.3	5413	13313	أكتوبر
-71.6	2622	9222	-55.5	5721	12870	نوفمبر
-61.9	3842	10095	-47.4	7245	13763	ديسمبر
-14.7	23024	26996	-9.2	34047	37498	الربع الأول
-97.9	584	27644	-93.6	2429	37938	الربع الثاني
-85.5	4593	31649	-74.3	10805	41986	الربع الثالث
-68.7	9021	28839	-54.0	18380	39946	الربع الرابع
-67.7	37223	115.128	-58.3	65660	157369	الإجمالي

aviation Source : ICAO Uniting Aviation Effects of Novel Corona virus (Covid 19) on Civil , Economic Impact Analysis ,Economic Development Air Transport Bureau , Montreal , .Canada 3 February 2021



ملحق (2) مقارنة عدد المقاعد وحركة الركاب الدولية والداخلية فى قارة آسيا والباسيفيكي بين عامي
2019 ، 2020 .

قارة آسيا والباسيفيكي						
عدد الركاب		طاقة المقاعد			الشهور	
معدل الانخفاض	2020	2019	معدل الانخفاض	2020		2019
-0.6	137106	137870	1.1	175876	173887	يناير
-41.9	76476	131703	-30.9	111041	160779	فبراير
-61.2	53596	138285	-46.3	91338	170186	مارس
-84.3	21365	136254	-75.9	40368	167437	أبريل
-77.2	31391	137483	-69.4	52578	171640	مايو
-69.8	41611	137863	-60.4	66910	169062	يونيو
-62.9	55070	148603	-52.5	85490	179966	يوليو
-61.1	58521	150491	-48.7	92170	179709	أغسطس
-53.3	64160	137334	-46.6	91244	170896	سبتمبر
-47.0	75995	143446	-39.1	107481	176402	أكتوبر
-47.9	72009	138331	-37.6	105951	169922	نوفمبر
-49.8	71609	142703	-35.5	113870	176471	ديسمبر
-34.5	267178	407857	-25.1	378256	504851	الربع الأول
-77.1	94366	411601	-68.5	159856	508140	الربع الثانى
-59.3	177752	436458	-49.3	268904	530571	الربع الثالث
-48.3	219613	424481	-37.4	327302	522796	الربع الرابع
-54.8	758909	1680367	-45.1	1134318	2066358	الإجمالى

aviation Source : ICAO Uniting Aviation Effects of Novel Corona virus (Covid 19) on Civil
, Economic Impact Analysis ,Economic Development Air Transport Bureau , Montreal ,
Canada 3 February 2021



ملحق (3) مقارنة عدد المقاعد وحركة الركاب الدولية والداخلية فى إقليم الشرق الأوسط بين عامي
2020 ، 2019 .

الشرق الأوسط						
عدد الركاب		طاقة المقاعد				
معدل الانخفاض	2020	2019	معدل الانخفاض	2020	2019	الشهور
3.6	16141	15580	-1.4	20651	20935	يناير
1.4	13747	13560	-3.3	19296	18681	فبراير
-58.2	6364	15238	-47.7	10797	20637	مارس
-97.5	398	15717	-92.8	1416	19673	أبريل
-97.2	404	14250	-92.0	1561	19505	مايو
-91.9	1277	15824	-83.7	3388	20736	يونيو
-88.5	2033	17697	-77.1	5015	21924	يوليو
-87.0	2397	18438	-73.1	6095	22639	أغسطس
-83.6	2510	15282	-67.9	6585	20534	سبتمبر
-79.7	3047	14973	-62.7	7642	20470	أكتوبر
-78.5	3076	14307	-59.5	7897	19516	نوفمبر
-75.9	3862	16051	-57.9	8759	20828	ديسمبر
-18.3	36251	44378	-15.8	50744	60252	الربع الأول
-95.5	2079	45791	-89.4	6365	59914	الربع الثانى
-86.5	6941	51417	-72.8	17694	65097	الربع الثالث
-78.0	9985	45331	-60.0	24298	60814	الربع الرابع
-70.4	55256	186918	-59.7	99102	246077	الإجمالى

aviation Source : ICAO Uniting Aviation Effects of Novel Corona virus (Covid 19) on Civil
, Economic Impact Analysis ,Economic Development Air Transport Bureau , Montreal ,
Canada 3 February 2021



ملحق (4) مقارنة عدد المقاعد وحركة الركاب الدولية والداخلية فى قارة أمريكا اللاتينية بين عامي
2019 ، 2020 .

قارة أمريكا اللاتينية والكاريبان						
عدد الركاب		طاقة المقاعد				
معدل الانخفاض	2020	2019	معدل الانخفاض	2020	2019	الشهور
3.8	32007	30843	2.2	38769	37918	يناير
4.4	27966	26782	5.4	35166	33375	فبراير
-38.2	17964	29083	-26.0	26758	36136	مارس
-94.4	1530	27557	-91.7	2808	34019	أبريل
-93.4	1833	27945	-91.3	2976	34267	مايو
-88.6	3162	27710	-85.8	4789	33623	يونيو
-83.6	5165	31416	-77.9	8244	37333	يوليو
-78.1	6447	29495	-77.6	9806	35832	أغسطس
-69.5	8073	26499	-65.8	11263	32965	سبتمبر
-60.3	11102	27937	-54.9	15499	34404	أكتوبر
-51.5	13508	27860	-47.2	18229	34497	نوفمبر
-47.0	16376	30886	-39.9	22584	37593	ديسمبر
-10.1	77937	86707	6.3	100693	107430	الربع الأول
-92.2	6524	83212	89.6	10572	101909	الربع الثانى
-77.5	9685	87410	72.4	29313	106130	الربع الثالث
-52.7	40987	86684	47.1	56312	106494	الربع الرابع
-57.8	145133	344013	53.3	196890	421963	الإجمالى

aviation Source : ICAO Uniting Aviation Effects of Novel Corona virus (Covid 19) on Civil
, Economic Impact Analysis ,Economic Development Air Transport Bureau , Montreal ,
Canada 3 February 2021



ملحق (5) مقارنة عدد المقاعد وحركة الركاب الدولية والداخلية فى قارة أمريكا الشمالية
بين عامي 2019، 2020 .

قارة أمريكا الشمالية						
عدد الركاب		طاقة المقاعد			الشهور	
معدل الانخفاض	2020	2019	معدل الانخفاض	2020		2019
6.2	78339	73792	3.8	97514	93905	يناير
7.7	74269	68976	6.9	91385	85504	فبراير
47.7	45187	86380	15.5	85238	100867	مارس
94.3	4727	82715	69.9	29373	97530	أبريل
87.9	10606	87928	75.7	24681	101683	مايو
80.5	17772	91099	68.6	32109	102378	يونيو
73.3	25265	94493	51.9	51382	106790	يوليو
70.1	27316	91330	47.9	55341	106184	أغسطس
66.5	26544	79119	51.0	47516	97042	سبتمبر
62.7	31227	83797	47.9	52459	100677	أكتوبر
61.4	29543	76490	42.1	54837	94651	نوفمبر
64.2	30066	84091	42.6	56803	98992	ديسمبر
13.7	197795	229148	2.2	274137	280275	الربع الأول
87.4	33105	261742	71.4	86164	301590	الربع الثانى
70.1	79125	264942	50.2	154239	31016	الربع الثالث
62.8	90837	244942	44.2	164099	294320	الربع الرابع
59.9	400861	1000211	42.8	678637	186201	الإجمالى

aviation Source : ICAO Uniting Aviation Effects of Novel Corona virus (Covid 19) on Civil
, Economic Impact Analysis ,Economic Development Air Transport Bureau , Montreal ,
.Canada 3 February 2021



الهوامش

- (1) المصدر : صندوق النقد العربي، الإصدار الحادى عشر، أبريل 2020.
- (2) المصدر : البنك الدولي : تقرير عن التنمية فى العالم 2020، التجارة من أجل التنمية فى عصر سلاسل القيمة العالمية، 2020، ص 7.
- (3) المصدر: الإمارات العربية المتحدة، وزارة الاقتصاد، قراءة فى تقرير مستجدات فى إحصائيات التجارة العالمية صادر من الأونكتاد، إدارة السياسات التجارية والمنظمات الدولية.
- (4) المصدر: الآثار الاجتماعية والاقتصادية لجائحة كوفيد-19 فى الدول الأعضاء فى منظمة التعاون الإسلامى، الآفاق والتحديات، منظمة التعاون الإسلامى، مركز الأبحاث الإحصائية والاقتصادية، 19 مايو 2020.
- (5) https://www.worldbank.org/en/topic/trade/publication/distributional-impacts-of-trade-empirical-innovations-analytical-tools-and-policy-responses?cid=ECR_E_NewsletterWeekly_EN_EXT&deliveryName=DM104833
- (6) نادية سلام: الأونكتاد: يرصد المشهد البحرى العالمى خلال وباء كورونا، جريدة المال 18 يناير 2021.
- (7) International Transport Forum , 2020 (Covid – 19 transport Brief) 29 / April 2020 .
- (8) المنظمة البحرية الدولية وبعض وكالات الأمم المتحدة: بيان مشترك يدعو جميع الحكومات إلى الاعتراف فوراً بالبحارة بوصفهم عمالاً رئيسيين واتخاذ إجراءات سريعة وفعالة لإزالة العقبات التى تعترض تبادل أفراد الأطقم وذلك من أجل معالجة الأزمة الإنسانية التى يواجهها قطاع النقل البحرى وضمان السلامة البحرية **وتيسير** التعافى الاقتصادى من جائحة فيروس كورونا (كوفيد-19) 11 أيلول سبتمبر 2020.
- (9) المصدر: المركز المصرى للدراسات الاقتصادية رأى فى أزمة قطاع النقل 2020/8/4. عن: IATA, (2020) (Covid-19 assessing prospect for Air Cargo, April.
- (10) منى صبحي نور الدين: الوجه الآخر للكورونا، تنفس التجارة الإلكترونية وتغير سياسات الدول والمنظمات وزيادة معدلات البطالة والفقر. جريدة صوت الوطن، أبريل 25، 2020.
- (11) المصدر: اتحاد الغرف العربية : نتائج ندوة تأثير فيروس كورونا على التجارة الإلكترونية وسند الشحن البحرى وأثره على التجارة والنقل البحرى العربى. 18 يونيو 2020.
- (12) المصدر: الآثار الاجتماعية والاقتصادية لجائحة كوفيد-19 فى الدول الأعضاء فى منظمة التعاون الإسلامى، الآفاق والتحديات، منظمة التعاون الإسلامى، مركز الأبحاث الإحصائية والاقتصادية، 19 مايو 2020.
- (13) المركز العربى للأبحاث ودراسة السياسات، وحدة الدراسات السياسية، كيف عصفت جائحة كورونا بأسعار النفط، التداعيات على الدول العربية والاقتصاد العالمى، 29 نيسان 2020 .
- (14) المصدر : المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة .
- (15) Global Energy Review 2021 (Assessing The Effects of Economic Recoveries on Global Energy Demand and Co Emissions in 2021).
- (16) فاروق كامل عن الدين: جغرافية النقل أسس ومناهج وتطبيقات، مكتبة الأنجلو المصرية، 2005 ص ١٦٦ .
- (17) تأثير الاقتصادى الناجم عن وباء فيروس كورونا على السياحة والتحويلات المالية، رؤى ثاقبة من مصر، 12 أبريل 2020. IFPRI BLOG , ISSUE POST



- (18) منى صبحى نور الدين: الكورونا، تأثيراتها الاقتصادية وإعادة التوازن العالمى، صوت الوطن 10 أبريل 2020.
- (19) منى صبحى نور الدين تكتب: الوجه الآخر للكورونا، تنفس التجارة الإلكترونية وتغيير سياسات الدول والمنظمات وزيادة معدلات البطالة والفقر. جريدة صوت الوطن، 25 أبريل 2020.
- (20) المصدر: صندوق النقد العربى، الإصدار الحادى عشر، أبريل 2020 .
- (21) فاروق كامل عن الدين. مرجع سبق ذكره، ص 169، 635، 699.
- (22) المصدر: اتحاد الغرف العربية: نتائج ندوة تأثير فيروس كورونا على التجارة الإلكترونية وسند الشحن البحرى، مرجع سبق ذكره.
- (23) إيمان فخرى : السفر الآمن : كيف تتكيف صناعة الطيران مع أزمة كورونا ، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، الثلاثاء 23 يونيو 2020 .
- (24) المصدر: سايمون كالدور: أى بلدان ستضم القائمة الخضراء للمملكة المتحدة، الثلاثاء 4 مايو 2021.
- (25) المصدر: صفحة السياح العرب حول العالم 20 مايو 2020 .
- (26) إيمان فخرى: السفر الآمن: كيف تتكيف صناعة الطيران مع أزمة كورونا، المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، الثلاثاء 23 يونيو 2020 .
- (27) المصدر: مجلة الاقتصادية، الطيران المدنى تسهل عمليات الشحن الجوى عبر منصة (وشج)، 9 ابريل 2021 .



المراجع العربية والأجنبية

أولاً - المراجع العربية :

- 1 _ اتحاد الغرف العربية : نتائج ندوة تأثير فيروس كورونا على التجارة الإلكترونية وسند الشحن البحرى وأثره على التجارة والنقل البحرى العربى . 18 يونيو 2020 .
- 2 _ الآثار الاجتماعية والاقتصادية لجائحة كوفيد 19 فى الدول الأعضاء فى منظمة التعاون الإسلامى ، الآفاق والتحديات ، منظمة التعاون الإسلامى ، مركز الأبحاث الإحصائية والاقتصادية ، 19 مايو 2020 .
- 3 _ الإمارات العربية المتحدة، وزارة الاقتصاد، قراءة فى تقرير مستجدات فى إحصائيات التجارة العالمية صادر من الأونكتاد، إدارة السياسات التجارية والمنظمات الدولية.
- 4 _ الأمم المتحدة : الأسكوا ، فيروس كورونا، التكلفة الاقتصادية على المنطقة العربية ، البلدان ، كرامة الإنسان .
- 5 _ البنك الدولى : تقرير عن التنمية فى العالم 2020، التجارة من أجل التنمية فى عصر سلاسل القيمة العالمية، 2020 .
- 6 _ المركز المصرى للدراسات الاقتصادية رأى فى أزمة قطاع النقل 4 / 8 / 2020 .
المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة :
- 7 _ تأثير الاقتصادى الناجم عن وباء فيروس كورونا على السياحة والتحويلات المالية ، رؤى ثاقبة من مصر ، 12 أبريل 2020 . IFPRI BLOG , ISSUE POST
- 8 _ المركز العربى للأبحاث ودراسة السياسات ،وحدة الدراسات السياسية ، كيف عصفت جائحة كورونا بأسعار النفط ، التداعيات على الدول العربية والاقتصاد العالمى ، 29 نيسان 2020 .
- 9 _ المنظمة البحرية الدولية وبعض وكالات الأمم المتحدة . :بيان مشترك يدعو جميع الحكومات إلى الاعتراف فوراً بالبحارة بوصفهم عمالاً رئيسيين واتخاذ إجراءات سريعة وفعالة لإزالة العقبات التى تعترض تبديل أفراد الأطقم وذلك من أجل معالجة الأزمة الإنسانية التى يواجهها قطاع النقل البحرى وضمان السلامة البحرية وتيسير التعافى الاقتصادى من جائحة فيروس كورونا (كوفيد _ 19) 11 أيلول سبتمبر 2020 .
- 10 _ المنظمة العربية للسياحة، جامعة الدول العربية والاتحاد العربى للنقل الجوى، تقرير مشترك حول التعامل مع انتشار فيروس كورونا، 8 مايو 2020 .
- 11 _ إيمان فخرى : السفر الآمن : كيف تتكيف صناعة الطيران مع أزمة كورونا ، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة ،الثلاثاء 23 يونيو 2020 .



12 _ تأثير الاقتصادى الناجم عن وباء فيروس كورونا على السياحة والتحويلات المالية، رؤى ثاقبة من مصر،
12 أبريل 2020. IFPRI BLOG , ISSUE POST .

13 _ جريدة العين : الاستثمار المباشر الصينى فى أمريكا ينخفض لأدنى مستوى منذ 2011 ، 9 / 5
/ 2019 .

14 _ سايمون كالدر: أى بلدان ستضم القائمة الخضراء للمملكة المتحدة، الثلاثاء 4 مايو 2021.

15 _ سلوى محمد مرسى و زينب الصادى : تداعيات أزمة فيروس كورونا المستجد على القطاع
السياحى المصرى ، معهد التخطيط القومى ، سلسلة أوراق السياسات حول التداعيات المحتملة لأزمة
كورونا على الاقتصاد المصرى ، الإصدار رقم 10 ، تداعيات أزمة فيروس كورونا المستجد على القطاع
السياحى المصرى ، مايو 2020 .

16 _ صفحة السياح العرب حول العالم 20 مايو 2020 .

17 _ صندوق النقد العربى ، تقرير أفاق الاقتصاد العربى ، الإصدار الحادى عشر ، أبريل 2020
الدائرة الاقتصادية ، أبو ظبى ، دولة الإمارات العربية المتحدة .

18 _ فاروق كامل عن الدين: جغرافية النقل أسس ومناهج وتطبيقات، مكتبة الأنجلو المصرية ، 2005 .

19 _ مجلة الاقتصادية، الطيران المدنى تسهل عمليات الشحن الجوى عبر منصة (وشج)، 9 ابريل 2021 .

20 _ مصطفى صبحى محمود أبو النيل : أثر فيروس كورونا المستجد كوفيد 19 على النقل الجوى :
دراسة حالة ، شركة مصر للطيران ، مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة والضيافة ، المجلد 20 ،
العدد 2 ، 2021 ص ص 287_323 .

21 _ منظمة الطيران المدنى : اقتراح عقد مؤتمر رفيع المستوى بشأن جائحة كورونا، 15 ديسمبر
2020.

22 _ منى صبحى نور الدين : الكورونا وتأثيراتها الاقتصادية وإعادة التوازن العالمى ، جريدة صوت
الوطن ، 10 أبريل 2020 .

23 _ منى صبحى نور الدين: الوجه الآخر للكورونا ، تنفس التجارة الإلكترونية وتغير سياسات الدول
والمنظمات وزيادة معدلات البطالة و الفقر ، جريدة صوت الوطن ، 25 أبريل، 2020 .

24 _ نادية سلام: الأونكتاد: يرصد المشهد البحرى العالمى خلال وباء كورونا، جريدة المال 18 يناير 2021.

25 _ هبة عبد المنعم و محمد اسماعيل : تداعيات أزمة فيروس كورونا المستجد على قطاع الطيران فى
الدول العربية وسياسات دعم التعافى ، موجز سياسات العدد الثالث عشر، مايو 2020 ، صندوق النقد
العربى .



ثانيا - المراجع الأجنبية :

- 1 _ Air Transport Action Group (ATAG) Aviation Benefits and Beyond the Borders aviation.
- 2 _ https://aviationbenefits.org/downloads/aviation-benefits-beyond_borders/.ICAO,2020
- 3-BBC News 25/Jan/2021
- 4_ Congressional Research Service , informing the legislative debate since 1914 ., Addressing _ Covid _ 19 Pandemic Impacts on Civil Aviation Operations , August 17 , 2020
- 5 _Economic Impact Analysis ,Economic Development Air Transport Bureau , Montreal , Canada 3 February 2021
- 6 _ Galal M H . Afifi : The Post _ Covid _ 19 New Normal Tourism : Concerns and Criteria ,Department of Tourism Faculty of Arts and Social ___Sciences ,Sultan Qaboos ,university , Oman , Journal of Association (JAAUTH) VOL 20 NO 2 (2021) PP 108-131 ,
- 7_ Global Energy Review , Iea , Assessing the effects of economic recoveries on global energy demand and CO 2 emissions in 2021.
- 8_ <https://www.worldbank.org/en/topic/trade/publication/distributional-impacts-of-trade-empirical-innovations-analytical-tools-and-policy->
- 9_ https://www.worldbank.org/en/topic/trade/publication/distributional-impacts-of-trade-empirical-innovations-analytical-tools-and-policy-responses?cid=ECR_E_NewsletterWeekly_EN_EXT&deliveryName=DM104833
- 10 _ IATA , (2020) (Covid -19 assessing prospect for Air Cargo , April .
- 11 _ IATA : International Air transport Association .
- 12 _ IATA : Safety Restarting Aviation , Airports Council International , and joint Approach
- 13 _ IATA , Air Cargo Market Analysis : Air Cargo Plunges in March as Covid _ 19 spreads globally , March 2020 .
- 14 _ IATA Economics , IATA Monthly Statistics , April 2020 .
- 15 _ IATA : Air Passenger Market Analysis , December 2020 .
- 16 _ ICAO , Economics Impacts of Covid-19 on Civil Aviation , 2020 .
- 17 _ ICAO Uniting Aviation Effects of Novel Corona virus (Covid 19) on Civilaviation ,
- 18_Impact of Covid_19 on International Tourism , December , 2020 , World Tourism Organization (UN WTO) January 2021 .
- 19_ International Transport Forum , 2020 (Covid – 19 transport Brief) 29 / April 2020 .
[responses?cid=ECR_E_NewsletterWeekly_EN_EXT&deliveryName=DM104833](https://www.itf-oecd.org/publications/covid-19-transport-brief)
- 20_ Statistical Review of World Energy 2020 / 69 th edition .
- 21_ Tamer .H . Ayad , The Future of tourism post Covid _19 Pandemic : From the Egyptian tour operators PERSPE , Journal of Association Arab universities for tourism and Hospitality , Article 4 Volume 18 Issue 3 serial number 42 spring 2020 , page 50_ 64 .
- 22_ United Nations , _ . 2020 بيان مشترك 11 سبتمبر
- 23_ World Tourism Organization (UN WTO) January 2021 . _
- 24_ Yousery Nabil , M.K Elsayed , Sawsan Khreis , The Effect of Covid _ 19 on The Domestic tourists Attitudes: Acomprative Study between Egypt and Jordan . Journal of Association Arab universities for tourism and Hospitality Vol 20 No 2 2021 page 237_268 .