

أثار الأزمة الصحيّة كوفيد 19 على النّقل الجوّي - حالة النّقل الجوّي في الجزائر -

Effects of the Covid-19 health crisis on air transport - The state of air transport in Algeria -

نادية صالح

مخبر دراسات وتحليل السياسات العامة في الجزائر
كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر3، (الجزائر)
salhi.nadia@univ-alger3.dz / salhi_nadia55@yahoo.fr

تاريخ النشر: 2023/ 12/31

تاريخ قبول النشر: 2023/ 12/30

تاريخ الإستلام: 2023/10/10

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى توضيح أثر الأزمة الصحيّة الحالية على الاقتصاد العالمي وبشكل أكثر تحديدا على قطاع النّقل الجوّي من خلال التعريف بالفيروس ومراحل تطوّره وانتشاره بالإضافة إلى آثاره على الجانب الاقتصادي وقطاع الطّيران. فمذ الإعلان عن الجائحة سارعت العديد من الدّول إلى تعليق الرحلات بصفة جزئية وكليّة وفرض عدّة تنظيمات وقائية من أجل الحد من تفشي الفيروس، هذا السّلل الذي أصاب القطاع عاد بخسائر وخيمة لم تقدر شركات الطّيران تحملها. وقد خلّصت دراستنا إلى أن فيروس كوفيد-19 أثر بشكل كبير على الجانب الاقتصادي ككل وقطاع النّقل الجوّي بصفة خاصة والذي بدوره قام بشل عدّة قطاعات مرتبطة به كالسيّاحة العالمية نتيجة غلق الحدود وشل حركة المسافرين.

الكلمات مفتاحية:

الأزمة الصحيّة، كوفيد 19، الأزمة الاقتصادية، النّقل الجوّي، الخطوط الجوّية الجزائرية.

Abstract:

This study aims to clarify the impact of the current health crisis on the global economy and more specifically on the air transport sector by introducing the virus and the stages of its development and spread in addition to its effects on the economic side and the aviation sector. Since the announcement of the pandemic, many countries have hastened to suspend flights partially and completely and impose several preventive regulations in order to limit the spread of the virus, this paralysis that hit the sector returned with severe losses that airlines could not afford.

Our study concluded that the covid-19 virus significantly affected the economic side as a whole and the air transport sector in particular, which in turn paralyzed several related sectors such as global tourism as a result of the closure of borders and the paralysis of passenger traffic.

Keywords:

Health crisis; covid-19, economic crisis; air transport; air algérie.

1-مقدّمة:

انتشر فيروس كورونا في العالم وسرعان ما تحوّل إلى أزمة اقتصادية بداية من عام 2020 بعد الانتشار الهائل في جميع مناطق العالم؛ إذ كان هذا الانتشار القوي للمرض التّاجم عن فيروس كورونا كوفيد 19 سببا في توقف النشاط الاقتصادي في الصّين ثم في آسيا وأخيرا في جميع أنحاء العالم. هذه الأزمة التي تحوّلت فجأة إلى أزمة اقتصادية، والتي يشير إليها البعض بأنها تمثل أسوأ أزمة اقتصادية منذ أزمة الكساد الكبير عام 1929، ثمّ إنّ الأثار الاقتصادية المرتبطة بكوفيد-19 غير متجانسة حسب نشاط القطاعات بغض النّظر عن القطاع الزراعي والصّناعات الغذائية، فقد عانت خدمات السّوق والصّناعة وقطع البناء من خسائر فادحة.

ولعلّ من بين القطاعات الأكثر تضرراً من الأزمة نجد قطاع النّقل الجوّي، على الرّغم من أنّ هذا الأخير ليس له ثقل في النّاتج المحلّي الإجمالي، إلى أنّ أهميته تكمن، في الحقيقة، بتعلقه بجميع الأنشطة الاقتصادية، كما أنّه يرتبط ارتباطا وثيقا بجميع قطاعات النّشاط. ومن هنا، فقد أثّرت الأزمة، وبشكل كبير، على تنقل النّاس على وجه الخصوص.

على أنّ الغرض من هذه المقالة هو توضيح إلى أي مدى كان تأثير الأزمة الاقتصادية التّاجمة عن فيروس كورونا كوفيد-19 على قطاع خدمة السّوق على وجه التّحديد قطاع النّقل الجوّي مع تحليل لتداعياتها على النّقل الجوّي الجزائري وشركة الخطوط الجوّية الجزائرية.

ووفق ما تقدّم سنقوم بتقسيم بحثنا هذا إلى جزئين؛ فالجزء الأوّل يستحضر كلّ ما يحيط بأثر الوباء على الاقتصاد أمّا الجزء الثّاني يتمحور حول تأثيرها على النّقل الجوّي العالمي بشكل عام والجزائري بوجه الخصوص.

1-1-أصول وتطوّر فيروس كورونا كوفيد 19: لقد انتشر فيروس كورونا كوفيد 19 بشكل سريع شمل كل دول العامل بما في ذلك الدول المتقدمة والتي لم تكن مستعدة لمثل هذا النّوع من الأزمات، ولفهمها بشكل أفضل كان من الضّروري الاقتراب من تعريفه ومعرفة تطوّره من خلال فترة تحوّله.

***التعريف:** مرض فيروس كورونا 2019 واسمه العلمي كوفيد 19 اختصار بالّلغة الإنجليزيّة لمرض فيروس كورونا 2019، وهو مرض معدي ناشئ. ينتج عن سلالة من فيروس كورونا تسمى SARS-CoV-2 وبالتالي ينتمي إلى عائلة كبيرة من الفيروسات، هذه الأخيرة التي تدين باسمها إلى شكتاج البروتينات التي تغلفها. وفيروس كورونا هو جزء من عائلة واسعة من الفيروسات؛ بعضها يصيب حيوانات مختلفة والبعض الآخر يصيب البشر، ومن المحتمل أن تسبب مجموعة واسعة من الأمراض التي قد تتراوح عند البشر بدرجات وكيفيات مختلفة؛ كنزلات البرد العادية العدوى شديدة في الرئة، وفي بعض الأحيان لا توجد علامة على المرض، لكن -في كثير من الأحيان- يمكن أن يتخذ هذا الفيروس شكل نزلة برد بالإضافة إلى عدوه النّفسية الخطيرة¹، وهذا النوع يتمثل في التهاب الرئة ومن ثمة تكون

مسؤولة في وجود ضايقه تنفسية قد تؤدي إلى وفاة المريض. غير أن نسبة الوفيات كانت تسجل دائما لكبار السن وبدرجة كبيرة، ومن أكثر الأعراض شيوعا التاجمة من الفيروس هي الحمى والسعال وصعوبة التنفس ظهر هذا المرض في الربع الأخير من عام 2019 في مدينة ووهان بمقاطعة هوبي بوسط الصين، مع ارتفاع حالات التهاب الرئة. ونظرا لانتشارها القوي حول العالم بتاريخ 11 مارس 2020 قد تمّ الإعلان رسميا عن كوفيد 19؛ وهكذا اعتبرت جائحة عالمية من طرف منظمة الصحة العالمية، وقد كان معدل انتشار هذا الوباء متزايد بشكل كبير في جميع أنحاء العالم، لكن مع مرور الوقت أصبح نموذجاً لوظيفة أساسية تعاني منها الدول، وقد لفت نظر وانتباه السلطات في جميع أنحاء العالم، هذه السلطات بحثت من كل الجهات في إيجاد وقتنا مسموحا للقضاء عليه وتجنب الأسوأ، ومن أسباب الانتشار السريع للفيروس تأخر سلطة الصينية وتأخر الحكومة الصينية لمدة شهر في تنبيه للمجتمع الدولي لتفشي المرض في ووهان وفي تنفيذ الإجراءات الاستجابة في المدينة². وقد تمّ وضعها في الحجر الصحي في 23 يناير 2020 وكان هذا التأخير السبب الرئيسي في انتشار الوباء، بالإضافة إلى إخفاق النظام الصحي في عدّة دول أثر عدم قدرة الهياكل الصحية على تقديم الرعاية المناسبة لجميع المرضى.

1-2- تطوّر الفيروس:

لقد تطوّرت الفيروسات مثلها مثل أي كائن حي، هذا التطور يكون باستمرار يتكيف مع بيئته، ولكن يستغرق الأمر سنوات لأنواع الفقريات فإنّ الفيروسات مثل فيروس SARS-CoV-1 أسرة بلا حدود أسرع بليون مرّة من الخلايا التي لدينا على سبيل المثال. فهذا التطور هو تطور بيولوجي متسارع، ولكن من الطبيعي والمتوقع الذي يراقبه العالم بأسره لمدة عام، فيروسات كورونا هي عائلة كبيرة من الفيروسات التي تسبب أمراض مختلفة من مثل نزلة البرد البسيطة، ولكن بعض هذه الفيروسات الموسمية قد تتحوّل إلى فيروسات كورونا وإلى أمراض خطيرة مثل فيروس كورونا MERS-COV وSRAS، تم وصف أربعة متغيرات مثيرة للقلق من انتقال العدوى ومقاومة المناعة وخطورة كوفيد 19، DELTA وGAM وBETA. انتشر متغير (ألفا) بسرعة في فرنسا بعد ظهوره في نهاية عام 2020 وأصبح الأكثر شيوعا في 2021، كما تم تداول متغيرات BETA وGAMMA في النصف الأوّل من عام 2021، ولكن بدرجة أقل تمّ التعرف على متغير (دلتا) في ولاية مهاراشترا في الهند في ربيع 2021 ويتميّز بقدرته على إصابة الخلايا البشرية وسرعة دورانها بين السكّان، وقد انتشر هذا البديل محل المتغيرات السابقة فقد أصبح المنتشر في العديد من البلدان مثل الجزائر في يوليو 2021 ومثل أكثر من 99% من المتغيرات المتداولة من أغسطس 2021 متغير OMICRON، هو آخر المركبات العضوية المتغيرة التي تظهر في نهاية نوفمبر 2021 وأصبحت سائدة إلى حد كبير في أوروبا بنسبة 99.7% من الفيروسات التي تم تسلسلها في 7 مارس 2022، بالمقارنة مع المتغيرات الأخرى، هو الأكثر عدوى وأقل خطورة والأقل حساسية لعمل اللقاحات، لحد الآن نجاعة التلقيح مرتفعة ضد الآثار الناتجة عن متغير OMICRON³. في مواجهة الظهور المنتظم وانتشار

التغيرات الجديدة المثيرة للقلق في جميع أنحاء العالم زيادة قدرات المراقبة الجينية والقدرة على اكتشاف فيها بشكل كبير على المستوى الدولي، وبشكل خاص في فرنسا من خلال كونسورتيوم أمركن في فرنسا منذ بداية عام 2021، تم إنتاج أكثر من 300,000 تسلسل للفيروس بحلول نهاية ديسمبر من قبل المعامل الفرنسية، هذا هو 100 مرة أكثر من عدة التسهيلات التي تم إنتاجها في عام 2020 والتي يمكن ملاحظتها في الجدول التالي:

الجدول (1) تطور الوباء في العالم " بالملايين "

الأشهر / 2020	الشفاء	الحالات المصابة
مارس	1	1
أفريل	2	3
ماي	2	4
جوان	8	5
جويلية	12	6
أوت	25	13

المصدر: جامعة جونز هوبكنز ، وكالة الأنباء الجزائرية 2022

نلاحظ من خلال الجدول أن عدد الحالات المصابة في شهر مارس وصل 1 مليون مصاب مقابل 1 مليون حالة تماثلت للشفاء و لكن سرعان ما بدء العدد في التضاعف ليصل الى ذروته في شهر أوت ب 13 مليون حالة مصابة بكوفيد 19 ليقابلها 25 حالة تماثلت للشفاء.

في الوقت الحالي لا يزال الوباء موجود ولا يزال الفيروس منتشر، غير أنّ معدّل الوفيات قد انخفض بشكل كبير بسبب ارتفاع معدل التّطعيم بين السّكان وخاصّة في الدّول المتقدّمة، لم تصدر منظمة الصّحة العالميّة حتّى الآن مرسوماً بانتهاء الوباء بل على العكس من ذلك تواصل تحذير الدول من الرفع الكامل للقيود لأننا نرى أنه حالة الطوارئ الصحيّة في جميع البلدان قد تم رفعها إلى حد كبير يذكر أن عدد الإصابات بالفيروس في العالم يتحول في نهاية مارس 2022 نحو 1.5 1,000,000 حالة وأن عدد الوفيات اليومية في الولايات المتحدة يتجاوز أحيانا 1500 شخص⁴.

2- من الأزمة الصحيّة إلى الأزمة الاقتصادية:

منذ الأزمة المالية لعام 2008 وجد الاقتصاديون أنفسهم يتساءلون عن تكرار الأزمات الاقتصادية في التاريخ "لماذا تعود الأزمات على فترات منتظمة"، وتدمر كل النجاحات التي تحققت في السنة من الرخاء مثل الانفلونزا الموسمية أو ما شابه ذلك الطّاعون أم الكوليرا؟ تسأل بول كرو غمان أستاذ الاقتصاد في معهد ماساتشوستس للتكنولوجيا والحائز على جائزة نوبل⁵، لكن الأزمة الحالية فاجأت الجميع ولم يتوقع أحد أن تؤدي هذه الأزمة التي لا ترجع إلى عوامل اقتصادية إلى شلّ للاقتصاد العالمي بقوة وبسرعة، حيث أجبرت السّرعة التي ينتشر بها

الفيروس في جميع مناطق العالم الحكومات المختلفة على اتخاذ إجراءات صارمة لحماية مواطنيها من هذا المرض الفتاك، ومن بين هذه التدابير المتوخاة من قبل السلطات العالمية هي احتواء الناس وإعلان الحجر الصحي، وقد أدى هذا الأخير إلى توقف النشاط الاقتصادي بسبب محدودية حركة الناس، ويعتبر تحول الأزمة الصحيّة إلى أزمة اقتصادية في وقت قياسي هي سابقة من نوعها في التاريخ الاقتصادي والأزمات. حيث شهد العالم عدة أزمات على مرّ التاريخ، لكن أزمة كوفيد-19 تختلف في عدة نواحي عن الأزمات الأخرى، مقارنة بالأزمات الصحيّة السابقة. فإنّ لوباء كوفيد-19 عددا من الاختلافات التي تجعله أزمة ذات حجم غير مسبوق، ولكن إلى جانب الجانب الصحي تمّ عيشها من عدّة جوانب صحيّة، اقتصادية، اجتماعية، انسانية، نفسية...⁶، منذ مارس 2020 التوقف المفاجئ ثم الاستئناف التدريجي والجزئي للنشاط بسبب جائحة كورونا التي أدخلت العالم في أزمة اقتصادية واجتماعية كبرى، تضاعفت حالات الركود وإفلاس الشركات والزيادات الحادة في البطالة.

هذا، وقد لجأت العديد من الحكومات إلى خطة التعافي من هذه الأزمة، فرنسا وضعت الحكومة خطة إنعاش تاريخية بقيمة 100 مليار أورو وافق عليها الاتحاد الأوروبي والتي تهدف إلى دعم الاقتصاد الفرنسي، الذي تضرر بشدة جراء وباء كوفيد 19 من خلال الحد من الركود على نطاق واسع واستعادت ثقة القطاع الخاص والشركات، تقدر الخطة الأوروبية بنحو 750 مليار أورو في حين الولايات المتحدة الأمريكية وضعت مبلغ 7000 مليار دولار في سبيل تجسيد خطة دعم وخطة استثمار في البنية التحتية⁷، هذه الأزمة ضربت الاقتصاد العالمي بشدة حيث تسبب في إغلاق جزء من القطاع الفرعي والشبه الكلي من القطاع الخدماتي للبضائع والشحن، مما خلق أزمة العرض والطلب، أزمة بطالة وبالتالي أزمة نمو، يمكننا تحليل التأثيرات الاقتصادية المختلفة من خلال التعليل على الرّسم البياني التّالي:

الجدول(2) فقدان القيمة المضافة حسب القطاع على المستوى العالمي

القطاع	النسبة
الإقامة والاطعام	47
التجارة	43
البناء	38
معدات التّقل	35
الفروع الصناعي الأخرى	34
خدمات الأعمال	33
خدمات الشركات	31
مختلف المعدات	29
الخدمات المنزلية	27

أثار الأزمة الصحيّة كوفيد 19 على النّقل الجوّي - حالة النّقل الجوّي في الجزائر -

25	وسائل النّقل
21	التكرير
19	المجموع
18	الطاقة والمياه والنفايات
16	الخدمات المالية
15	معلومات التواصل
9	الزراعة
8	الخدمات العقارية
5	الصناعات الغذائية
3	الخدمات الغير السوقية

المصدر: جغرافي تيمبو، 2020. ص. 79

نلاحظ من خلال الجدول أنه لم تتأثر جميع القطاعات بنفس الطريقة، فأكبر انخفاض قطاعي مسجّل لفرع السكن والإطعام بنسبة 47% من قيمته المضافة على المستوى العالمي، يعاني هذا الفرع من إجراءات التباعد الجسدي مم يمنع تجمع الأشخاص والذي يحول دون تنقل الأشخاص وخاصة بين الدول، وبالمثل فإن قرار إغلاق الشركات الغير الأساسية في العديد من في العديد من الاقتصاديات المتقدمة من شأنه أن يقلل من القيمة المضافة للتجارة بنسبة 43% بعد ذلك ستأثر أيضا القطاعات المرتبطة بالتنقل بشدة حيث ستنخفض الى 35% في تصنيع معدات النّقل وبنسبة 28% في النّقل والتخزين، على العكس من ذلك هنالك من القطاعات التي ستشهد انخفاض طفيف وأخرى تحافظ على نفس النسب هذا حال الأنشطة العقارية -8%، ستعاني الأنشطة المرتبطة بإنتاج الغذاء بانخفاض طفيف في الطلب النهائي الموجه إليها، فيما تنخفض القيمة المضافة للزراعة بنسبة 9% وقيمة الصناعات الغذائية والزراعية بنسبة 7%، هذه القطاعات لا تزال صامدة بشكل جيد رغم أنها لا تزال تعاني من غياب ناجم عن التدابير الوقائية⁸.

3- النّقل الجوي العالمي في زمن كوفيد-19

أزمة كوفيد -19 هي صدمة غير مسبوقة للنقل الجوي العالمي، وعلى الرغم من أن هذا القطاع الذي يشمل نقل الركاب والبضائع لا يمثل سوى نسبة صغيرة من القيمة المضافة إلا أن ارتباطه بقطاعات أخرى "أنشطة دعم إنشاءات المطارات، خدمات الايجار والشراء، تصنيع المنتجات البترولية المكررة وغيرها"، والتي تسمح بحركية البضائع والأفراد يمنحها دورا مهما في الاقتصاد العالمي، منذ إعلان منظمة الصّحة العالمية عن الأزمة الصحيّة الوبائية 11 مارس 2020 تم تعليق آلاف الطائرات وإلغاء جميع الحجوزات مما تسبب في احداث موجات صادمة بين جميع

فواعل القطاع "شركات نقل، منظمي الرحلات السياحية، وكالات السفر، الركاب....". لقد أدى الوباء وقيود السفر والأزمة الاقتصادية الناجمة عن ذلك إلى تغيير سلوك المسافرين وتسبب إلى انهيار الطلب فوفقا لاتحاد النقل الجوي الدولي تراجع الحركة الجوية للركاب بنسبة 90% في أبريل 2020 و75% في أوت من نفس السنة مع انكماش في النشاط الاقتصادي والتجاري حيث انخفضت البضائع بنسبة 30% في شهر أبريل 2020 و12% في أوت 2020، وفي مواجهة الصدمة تقلص المخزون النقدي لشركات الطيران بنسبة 50% وفقا لاتحاد النقل الجوي مع العلم أن الوقود يمثل الربع الإجمالي وانخفاض نسبة التشغيل راجع لانخفاض في أسعار البترول⁹.

لقد أدت إجراءات الحجر الصحي وإغلاق الحدود المرتبطة بوباء كوفيد-19 إلى توقف مفاجئ في الحركة الجوية وللتعامل مع هذه الأزمة بدأت أشهر شركات الطيران في العالم منذ اعلان الوباء إلى إلغاء عشرات من الآلاف من الوظائف. في مواجهة هذه الأزمة وعلى الرغم من استئناف الرحلات الجوية لا يزال القطاع هشاً، بدون تدخل السلطات العامة كما كان معتادا قبل الأزمة لن يتمكن القطاع من الخروج من الأزمة بسرعة وسيشهد اختفاء العديد من الشركات.

الجدول (3) تأثير جائحة فيروس كورونا على النقل الجوي لسنة 2020⁽¹⁰⁾

إجمالي الحساتر للوظائف لعام 2020 (بمليون)		التأثير على الحركة الجوية في عام 2020				
أسوأ حالة	الخط الأساسي	أفضل حالة	الإيرادات (بالدولار الأمريكي)	المسافرين (بمليون)	قدرة الحركة الجوية	
4.9-	3.4-	2.7-	22- مليار	-132	-60%	الشرق الأوسط
17.4-	10.9-	7.6-	14- مليار	-78	-58%	إفريقيا
29.5-	18.4-	14.2-	100- مليار	-769	-58%	أوروبا

المصدر: (ICAO, 2021, 49)

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أنه على الرغم من أن هذا القطاع الذي يشمل نقل الركاب والبضائع لا يمثل سوى نسبة صغيرة من القيمة المضافة إلا أن ارتباطه بقطاعات أخرى "أنشطة دعم إنشاءات المطارات، خدمات الايجار و الشراء، تصنيع المنتجات البترولية المكررة وغيرها" والتي تسمح بحركية البضائع و الأفراد بمنحها دورا مهما في الاقتصاد العالمي، منذ اعلان منظمة الصحة العالمية عن الأزمة الصحية البوائية 11 مارس 2020 تم تعليق آلاف الطائرات وإلغاء جميع الحجوزات مما تسبب في احداث موجات صادمة بين جميع فواعل القطاع "شركات نقل، منظمي الرحلات السياحية، وكالات السفر، الركاب....". لقد أدى الوباء و قيود السفر والأزمة الاقتصادية الناجمة عن ذلك إلى تغيير سلوك المسافرين وتسبب إلى انهيار الطلب فوفقا لاتحاد النقل الجوي الدولي تراجعت الحركة الجوية للركاب بنسبة 90% في أبريل 2020 و75% في أوت من نفس السنة مع انكماش في

النشاط الاقتصادي و التجاري حيث انخفضت البضائع بنسبة 30% في شهر أبريل 2020 و 12% في أوت 2020 ، و في مواجهة الصدمة تقلص المخزون النقدي لشركات الطيران بنسبة 50% وفقا لاتحاد النقل الدولي مع العلم أن الوقود يمثل الربع الإجمالي و انخفاض نسبة التشغيل راجع لانخفاض في أسعار البترول .

4-النّقل الجوي العربي في زمن كوفيد-19

تعتبر الدّول العربية كغيرها من دول العالم تأثرت بجائحة كورونا بحكم موقعها الاستراتيجي، والذي يمثّل منطقة ترابط للطيران العالمي، فبعد شل حركة النّقل الجو يوركن جميع الطائرات وغلق المطارات أصبحت العديد من الشركات الكبيرة للطيران في مواقف حرجة محاولة إيجاد حلول لتسيير هذه الأزمة فهناك من لجأت لتسريح العمال ومن سارعت للاستفادة من الدعم الحكومي من أجل البقاء.

لقد بلغ عدد رحلات الركاب المسافرين في المنطقة العربية انخفاض بنسبة 53.12% في 6 أشهر من سنة 2020، وهذا يختلف من بلد لآخر، وحسب المنظمة العربية للسياحة فقد سجل انخفاض في عدد من الدول العربية التي تلعب بها قطاعات الطيران دورا بارزا مثل " الامارات، السعودية، قطر، مصر، تونس، المغرب، الكويت، عمان والجزائر " بنحو 114 مليون مسافر سنة 2020، وهذا ما أثر على قطاع التشغيل الذي شهد انخفاض وتوقع لتسريح الموظفين هذا حسب المنظمة العربية للطيران المدني التي توقعت أن يؤدي انتشار الفيروس إلى انخفاض في عدد الوظائف في الدول العربية بنحو مليون وظيفة، كما أشار الاتحاد الدولي لتراجع إيرادات القطاع بنحو 23 مليار دولار وانخفاض نسبة مساهمته في الناتج المحلي الاقتصادي. لقد خلفت الأزمة أضرارا وخيمة فيما يخص الطيران ومختلف شركاتها التي تكبدت الخسائر وأدخلتها في أزمة والتي مهما حاولت خفض التكاليف لن تنجو من أزمة السيولة المالية دون اللجوء للدعم الحكومي للحفاظ على دورها الاقتصادي المهم والتي بدورها لا تستطيع الاستغناء عنه¹¹.

5 -آثار جائحة كورونا على النّقل الجوي الجزائري:

شهد قطاع النّقل الجوي منذ الاستقلال تطورا مذهلا نتيجة الخصائص المميزة لهذا البلد والمؤسسة الوطنية للملاحة الجوية فهذه الأخيرة هي المسؤولة بشكل أساسي عن إدارة المجال الجوي الجزائري في ظل الدولة من أجل ضمان سلامة وانتظام الحركة الجوية، تملك شركة الخطوط الجوية الجزائرية أكبر نسبة من سوق الطيران في الجزائر في المجالين الداخلي والخارجي.

هذا، وبعد أن أعلن المدير العام لمنظمة الصحة العالمية أن فيروس كورونا المستجد كوفيد-19 هو جائحة أي وباء علمي سارعت الدول لانتخاذ عدة تدابير وإجراءات التي كان أهمها تعليق الرحلات بصفة جزئية أو كلية من أجل التقليل من إمكانية تفشي هذا الفيروس، الجزائر كغيرها من الدول قامت بغلق الحدود الوطنية بالإضافة لتعليق الرحلات الوطنية مع الإبقاء على رحلات الاجلاء للرعيا الجزائرية العالقة بالخارج.

*رحلات الأجلاء:

قامت الجزائر بالتصريح بعدة رحلات الاجلاء للراعايا الجزائرية العالقة بالخارج وصلت من تاريخ 18 مارس 2020 إلى 19 ديسمبر 2020 إلى 143 رحلة من طرف الشركة الوطنية للخطوط الجوية الجزائرية و679 رحلة من طرف مختلف الشركات الأجنبية منها رحلات لنقل الراعايا العالقة بالخارج والعودة لأرض الوطن ومنها رحلات لعودة الراعايا ومختلف المقيمين بالجزائر إلى دولهم كما هو موضح في الجدول التالي:

الجدول(4)رحلات الاجلاء في فترة الكورونا

عدد الحلات	نحو الخارج	الاجلاء نحو الجزائر	
143	-	30.000	الخطوط الجوية الجزائرية
679	113.427	2.556	الشركات الأجنبية
822	113.427	32.556	المجموع

المصدر: الدليل الاحصائي لقطاع النقل في الجزائر 2020 الصادر عن وزارة النقل .ص.42.

من خلال الجدول نلاحظ أن بعد الاعلان عن الحجر الصحي و غلق المجال الجوي قامت الجزائر بالتصريح لرحلات الاجلاء سواء للجزائريين المقيمين في الخارج او الأجانب المقيمين في الجزائر ، استمرت من شهر مارس ل ديسمبر حيث بلغ عدد الرحلات الاجلاء التي قامت بها الخطوط الجوية الجزائرية 143 رحلة على متنها 30 ألف رعية ، في حين و وصلت عدد رحلات مختلف الشركات الأجنبية الأخرى 679 رحلة ناقلة أكثر من 113 ألف رعية نحوى دولهم .

5-1- خسائر الخطوط الجوية الجزائرية:

قدرت الخسائر المالية التي تكبدتها الخطوط الجوية الجزائرية 38 مليار دينار في بداية الجائحة لتصل 89 مليار دينار مع نهاية 2020 ما أدخل الشركة في أزمة وحالة افلاس وعدم القدرة على دفع أجور العمال، إضافة لذلك الشركة كانت تعاني من عدة مشاكل اقتصادية بسبب عدم القدرة على تحقيق الأرباح رغم ارتفاع أسعار خدماتها واعتبارها الشركة الوحيدة المسيطرة على السوق ما يدخلنا في صراع بين المطالبين ببيع نسبة منها للخوادم من أجل إنقاذها وبين الرافضين لفتح رأسمالها باعتبارها شركة استراتيجية ولا يجب خصصتها، كل هذه أسباب جعلت من الخطوط الجوية الجزائرية تحتل المراتب الأخيرة في ترتيب شركات الطيران من حيث عدد الطائرات، عدد المسافرين المنقولين، عدد الرحلات، جودة الخدمات، هذا حسب موقع سكاى راکس المختص في تقييم شركات الطيران على المستوى الدولي¹².

6-الخاتمة:

لقد دخل العالم في أزمة اقتصادية عالمية لم يسبق لها مثيل في العصر الحديث جزاء الأزمة الصحية فيروس كوفيد -19 فقد شهد حالة ركود وأزمة كساد بسبب الإجراءات الوقائية والإغلاق الكبير للحدود الذي أثر على

العديد من القطاعات الاقتصادية والاجتماعية، ومن القطاعات الأكثر تضررا نجد النّقل الجوّي الذي لم يسلم فوصلت خسائر الشّركات العالمية للطيران 390 مليار دولار وبدوره يؤثر على القطاعات المرتبطة به مثل مصنعي الطّائرات، السياحة والفندقة، وكلاء السّفرة، التّأمين ... بالإضافة للأثار الاجتماعية البطالة نتيجة تسريح العمال والموظفين، فرغم الفتح التدريجي للمجال الجوّي الدّولي ومحاوله العودة للحياة العادية إلّا أنّ الخسائر التي طالت القطاع ومختلف شركات الطّيران لن تجعل من الأمر سهل المنال فيجب بذل مجهودات من أجل تعافي القطاع وقد تأخذ سنوات.

أما فيما يخص النّقل الجوي الجزائري وأزمة الشركة الوطنية للخطوط الجوية الجزائرية فكانت الأزمة القطرة التي أفاضت الكأس فقد كانت في أزمة اقتصادية ومشاكل مالية منذ سنين والتّاجمة بالأخص من سوء التسيير وكعادتها كان الحلّ التّوجه لخزينة الدّولة من أجل الاقتراض ودفع رواتب العمال لتفادي الإفلاس وخولو السّاحة من الشّركات المنافسة.

7-الهوامش:

- 1- منظمة الصحة العالمية OMS، منظمة الصحة العالمية تعلن فيروس كورونا وباء عالميا، تاريخ الاطلاع 2022/03/20، الساعة 14سا.
- 2- Impacts de la crise sanitaire covid-19 sur le transport aerien – cas du groupe air France, journal of contemporary business and economic studies, vol.05, no.3, 2022, p.3.
- 3- CALLAWAY, beyond omicron :whats next for covid viral evolution. recupere sur nature. <https://go.nature.com/3vfoZHP> . 2021
- 4- Emergen, consortium emergent, 2022, recupere sur la sante publique France : <https://bit.ly/3S58mb6>
- 5- PONSOT, J. F. (2020, Mai 3). Les économistes mis en quarantaine. Université Grenoble Alpes (UGA), p. 83.
- 6- حريدي رامي، دراسة تحليلية لتداعيات أزمة فيروس كورونا المستجد على الاقتصاد العالمي، مجلة الأفاق للدراسات الاقتصادية، المجلد 6، العدد 01، السنة 2021، ص.ص. 52.69.
- 7- D'ABBUNDO, A., GUILLEMOMOLE, A., & SCHOEN, C. (2021, Avril 28). Les plans de relance américain et européen mis à l'épreuve. Consulté le Avril 2, 2022, sur La croix: <https://bit.ly/3H04n9mn/>
- 8 - PERROTTE, D. (2021, Juin 22). Le plan de relance français obtient le feu vert de Bruxelles. Consulté le Avril 3, 2022, sur Les échos: <https://bit.ly/3H,..,35tkD>,
- 9 - OCDE. (2020, Octobre 15). Le COVID-19 et le secteur de l'aviation : impact et mesures adoptées par les pouvoirs publics. Consulté le Mars 22, 2022, sur Site web OCDE: <https://bit.ly/48COvoK>
- 10- BRECHEMIER, D., & COMBE, E. (2020, Décembre). Avant le Covid-19, le transport aérien en Europe : un secteur déjà fragilisé. Consulté le Mars 26, 2020, sur fondapol: <https://bit.ly/48ffqHr>
- 11- Covid-19's Economic Impact And Countermeasures In China. Singapour: World Scientific Publishing Company, 2022, p 166 .

12--لاكسي فوزية، أثر جائحة فيروس كورونا كوفيد19 على النّقل الجوي في الدول العربية، مجلة دفاتر بوادكس، المجلد 10، العدد: 01، السنة 2021.ص.ص.379-400.

13-دالغ سعيد، تداعيات جائحة كورونا على قطاع النّقل الجوي الدولي وقطاع النّقل الجوي في الجزائر، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، المجلد 15، العدد 02، السنة 2022، ص.ص. 650.662.

8. قائمة المراجع:

1-منظمة الصحة العالميةOMS ، منظمة الصّحة العالمية تعلن فيروس كورونا وباء علميا، تاريخ الاطلاع 2022/03/20، الساعة 14 سا.

2-حريدي رامي، دراسة تحليلية لتداعيات أزمة فيروس كورونا المستجد على الاقتصاد العالمي، مجلة الأفاق للدراسات الاقتصادية، المجلد 6، العدد 01، السنة 2021

3-لاكسي فوزية، أثر جائحة فيروس كورونا كوفيد19 على النّقل الجوي في الدول العربية، مجلة دفاتر بوادكس، المجلد 10، العدد: 01، جامعة عبد الحميد ابن باديس-جامعة مستغانم، 2021.

4-دالغ سعيد، تداعيات جائحة كورونا على قطاع النّقل الجوي الدولي وقطاع النّقل الجوي في الجزائر، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، المجلد 15، العدد 02، السنة 2022.

5- Impacts de la crise sanitaire covid-19 sur le transport aerien – cas du groupe air France.journal of contemporary business and economic studies, vol.05,no.3, 2022.p.3.

6- CALLAWAY, beyond omicron :whats next for covid viral evolution. recupere sur nature. <https://bit.ly/48eppNf> . 2021

7- Emergen, consortium emergen,2022, récupère sur la sante publique France : <https://bit.ly/3S58mb6>

8- PONSOT, J. F. (2020, Mai 3). Les économistes mis en quarantaine. Université Grenoble Alpes (UGA).

9- D'ABBUNDO, A., GUILLEMOMOLES, A., & SCHOEN, C. (2021, Avril 28). Les plans de relance américain et européen mis à l'épreuve. Consulté le Avril 2, 2022, sur La croix: <https://bit.ly/3H04n9mn/>

10 - PERROTTE, D. (2021, Juin 22). Le plan de relance français obtient le feu vert de Bruxelles. Consulté le Avril 3, 2022, sur Les échos<https://bit.ly/3H,,35tkD>,

11 - OCDE. (2020, Octobre 15). Le COVID-19 et le secteur de l'aviation : impact et mesures adoptées par les pouvoirs publics. Consulté le Mars 22, 2022, sur Site web OCDE: <https://bit.ly/48COvoK>

12- BRECHEMIER, D., & COMBE, E. (2020, Décembre). Avant le Covid-19, le transport aérien en Europe : un secteur déjà fragilisé. Consulté le Mars 26, 2020, sur fondapol: <https://bit.ly/48ffqHr>

13-Covid-19's Economic Impact And Countermeasures In China. Singapour: World Scientific Publishing Company, 2022.