



صندوق النقد العربي
ARAB MONETARY FUND

موجز سياسات: العدد الثالث عشر
مايو 2020

إعداد:

د. هبة عبد المنعم د. محمد اسماعيل

تداعيات أزمة فيروس كورونا المُستجد على قطاع الطيران في الدول العربية وسياسات دعم التعافي

- المنظمة الدولية للطيران المدني تتوقع تراجع أعداد المسافرين جواً بنحو 1.5 مليار مسافر، وفقدان عائدات بقيمة 273 مليار دولار وفق الفرضية المتشائمة لأثر فيروس كورونا على قطاع الطيران العالمي.
- الدعم الحكومي ضرورة لتجنب إفلاس 85 في المائة من شركات الطيران العالمية قبل نهاية العام الحالي وفق تقديرات خبراء القطاع.
- قطاع الطيران يلعب دوراً مهماً في تجاوز أزمة كوفيد-19 ومساندة تعافي الاقتصادات العربية في الأجل المتوسط.
- شركات الطيران العربية تواجه تحديات اقتصادية تستلزم دعماً حكومياً.
- رحلة تعافي قطاع الطيران سوف تكون طويلة في ظل توقع الإحجام عن السفر، والارتفاع المتوقع في كلفة الطيران، والترسخ التدريجي لثقافة العمل والتدريب عن بعد.
- تشجيع إعادة الهيكلة والاندماج، وترشيد النفقات، واغتنام فرص التحول الرقمي، تعتبر سياسات ضرورية لدعم تعافي قطاع الطيران العربي في المدى المتوسط.

الأهمية الاقتصادية لقطاع الطيران العالمي

بدوره يوفر النقل الجوي في منطقة الشرق الأوسط التي تضم الدول العربية حوالي 2.4 مليون وظيفة مباشرة وغير مباشرة، تمثل نحو 3.3 بالمائة من إجمالي العمالة بالمنطقة. إضافة إلى ذلك فإن صناعة الطيران بالمنطقة تساهم بما قيمته حوالي 130 مليار دولار في النشاط الاقتصادي تعادل نحو 4.4 بالمائة من إجمالي الناتج المحلي الإجمالي في دول المنطقة.

تأثر قطاع الطيران بشكل كبير بأزمة فيروس كوفيد-19 في ظل الانتشار السريع للوباء، وإعلان حالة الطوارئ في العديد من الدول لمواجهة، وفرض حالات الإغلاق الكلي أو الجزئي في دول العالم، وهو ما أجبر شركات الطيران حول العالم على تعليق أو خفض عدد رحلات الطيران بشكل ملحوظ، لاسيما

يبلغ ناتج قطاع الطيران العالمي نحو 2.7 تريليون دولار، بما يوازي 3.6 في المائة من الناتج العالمي الإجمالي. تساهم صناعة الطيران العالمية في توفير 65.5 مليون وظيفة حول العالم سواءً بصورة مباشرة أو غير مباشرة. فبخلاف الوظائف المباشرة التي توفرها صناعة النقل الجوي ذاتها، يدعم القطاع توفير الملايين من الوظائف غير المباشرة في سلاسل التوريد العالمية التي تخدم الصناعة.

كما يساهم في توفير الملايين من الوظائف في قطاع السياحة بما يقدر بنحو 36.5 مليون فرصة عمل. من جانب آخر، يدعم قطاع الطيران حركة التجارة الدولية، حيث ينقل بضائع تقدر قيمتها بنحو 6.0 تريليون دولار سنوياً¹.

¹ Air Transport Action Group (ATAG). (2020). "Aviation Benefits and Beyond the Borders", available at: <https://aviationbenefits.org/downloads/aviation-benefits-beyond-borders/>.

رغم التداعيات السلبية العميقة لانتشار الفيروس على قطاع الطيران، يلعب القطاع دوراً مهماً في مواجهة انتشار الوباء حيث تواصل شركات الطيران العالمية رحلاتها عبر الحدود لضمان تدفق الإمدادات من السلع والمستلزمات والأجهزة الطبية اللازمة لمكافحة الوباء، كما تباشر شركات الطيران بعض الرحلات لنقل الركاب العالقين إلى مواطنهم الأصلية.

انعكاس الأزمة على النقل الجوي للركاب

رغم التدابير الاحترازية التي اتخذتها العديد من الدول، انتشر فيروس كوفيد-19 على نطاق واسع في جميع أنحاء المعمورة خلال شهر مارس 2020. وفي النصف الثاني من شهر مارس، تم إغلاق الحدود ووقف رحلات الطيران على نطاق واسع في معظم دول العالم، ولم تُسير شركات الطيران إلا القليل من الرحلات لنقل الركاب العالقين، الأمر الذي زادت معه الأعباء الاقتصادية التي تواجه قطاع الطيران.

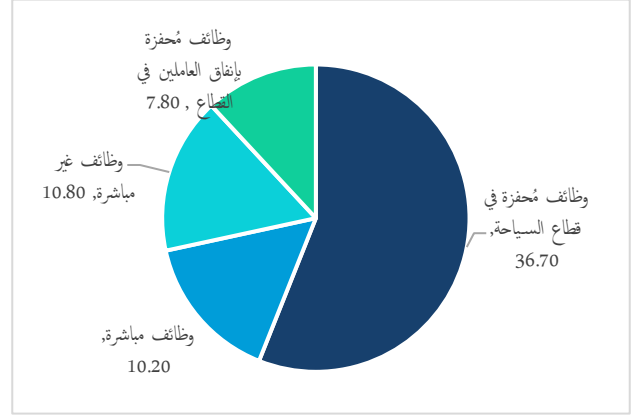
على مستوى التوقعات الخاصة بأداء قطاع النقل الجوي للركاب في عام 2020 وبهدف تقييم انعكاسات انتشار الفيروس على حركة النقل الجوي للركاب، قامت المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) بتقدير الآثار المحتملة لانتشار الفيروس وفق ثلاث فرضيات للتعافي المحتمل من الفيروس تعتمد على طول فترة انتشار الفيروس والمدة اللازمة للتعافي من آثاره. تتمثل الفرضية الأولى في مسار تعافي يأخذ شكل المنحنى (V) بما يعني أن العالم سيشهد فترة وجيزة من الانكماش يعقبها تعافي سريع بنهاية شهر مايو 2020 بما يمثل الفرضية الأكثر تفاؤلاً. فيما تتمثل الفرضية الثانية في مسار يتسم بطول فترة انتشار الفيروس والتعافي التدريجي من آثاره خلال الربع الثالث من العام وفق شكل المنحنى (U). وتتمثل الفرضية الثالثة وهي الأكثر تشاؤماً في مسار ممتد للركود الاقتصادي وفق فرضية المنحنى (L). بناءً على ما سبق تتوقع المنظمة:

- تراجع حركة النقل الجوي للركاب بنسبة تتراوح ما بين 39 في المائة للفرضية المتفائلة، و72 في المائة للفرضية المتشائمة.
- تراجع أعداد الركاب المنقولين جواً بما يتراوح بين 872 مليون ركباً للفرضية المتفائلة، و1540 مليون ركباً للفرضية المتشائمة.
- انخفاض عائدات النقل الجوي للركاب بما يتراوح بين 153 مليار دولار أمريكي للفرضية المتفائلة،

فيما يتعلق برحلات نقل الركاب وهو ما يهدد العديد من هذه الشركات بالإفلاس.

الشكل (1)

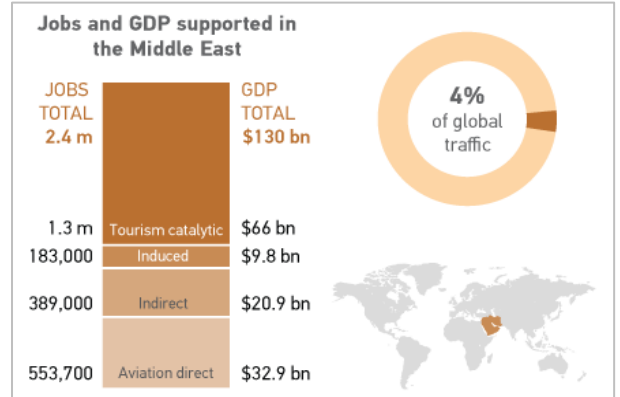
عدد فرص العمل المباشرة وغير المباشرة التي يوفرها قطاع الطيران عالمياً (مليون فرصة عمل)



Source: Air Transport Action Group (ATAG). (2020). "Aviation Benefits and Beyond the Borders".

الشكل (2)

أهمية قطاع الطيران في دول منطقة الشرق الأوسط



Source: Air Transport Action Group (ATAG). (2020). "Aviation Benefits and Beyond the Borders".

انعكاسات أزمة فيروس كورونا على قطاع الطيران

تأثر قطاع الطيران بشكل كبير بأزمة فيروس كوفيد-19 في ظل الانتشار السريع للمرض، وإعلان حالة الطوارئ في العديد من الدول لمواجهة الوباء، وفرض حالات الإغلاق الكلي أو الجزئي في دول العالم، وهو ما أجبر شركات الطيران حول العالم على تعليق أو خفض عدد رحلات الطيران بشكل ملحوظ، لاسيما فيما يتعلق برحلات نقل الركاب وهو ما يهدد العديد من هذه الشركات بالإفلاس.

45.9 بالمائة في عدد الركاب الدوليين في مارس 2020 مقارنة بالشهر المقابل من العام السابق. وقد كانت منطقة الشرق الأوسط هي المنطقة الوحيدة التي شهدت زيادة في إيرادات قطاع الطيران خلال شهر فبراير وكانت أيضاً الوحيدة عالمياً التي سجلت كذلك نمواً في إيراداتها خلال عام 2019.

شكل (4)
نسبة تغير إيرادات النقل الجوي للركاب على مستوى الاقاليم الجغرافية (%)



Source: IATA Economics <http://www.atag.org/>. (2020). "IATA Monthly Statistics", April.

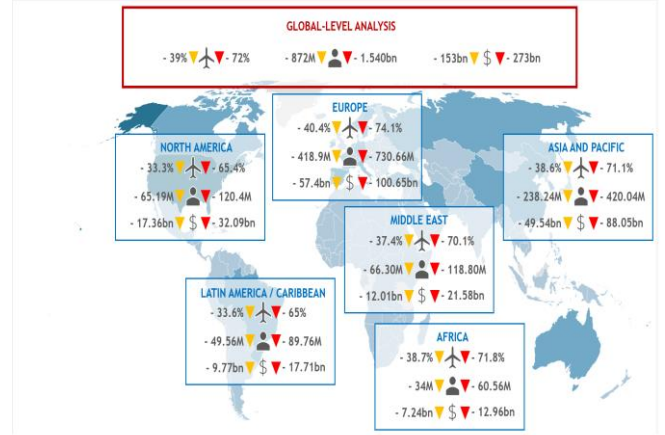
في المقابل، يعتبر تأثر قطاع النقل الجوي للبضائع بالأزمة أقل نسبياً من قطاع النقل الجوي للركاب في ضوء استمرار رحلات نقل البضائع ما بين دول العالم لاسيما في ظل الحاجة الماسة إلى استمرار تدفق السلع والمستلزمات والأجهزة الطبية لمواجهة الجائحة.

رغم ذلك تشير البيانات الخاصة بشهر مارس 2020 إلى تأثر حركة التجارة الدولية بانتشار جائحة COVID-19، وهو ما انعكس على حركة الشحن الجوي للبضائع على المستوى العالمي التي تراجعت خلال شهر مارس الماضي بنسبة 15.2 بالمائة مقارنة بشهر مارس من عام 2019.²

عمقت هذه التطورات من حجم الأزمة التي يشهدها قطاع النقل الجوي للبضائع منذ شهر نوفمبر 2018 بسبب التوترات التجارية العالمية (لا سيما بين الولايات المتحدة الأمريكية والصين)، الأمر الذي فاقم من حدة التراجع في حركة الشحن الجوي على المستوى الدولي. هذا وقد استمر التراجع في حركة الشحن الجوي للبضائع للشهر الثاني عشر

273 مليار دولار أمريكي للفرضية المتشائمة، الشكل رقم (3).

الشكل (3)
الانعكاسات المحتملة لانتشار فيروس كورونا على صناعة النقل الجوي للركاب عالمياً خلال عام 2020



Source: ICAO, (2020). "Economic Impacts of COVID-19 on Civil Aviation".

في هذا الإطار، ظهرت التداعيات السلبية لفيروس كورونا على صناعة النقل الجوي للركاب واضحةً خلال شهر مارس من عام 2020، في ظل تراجع الإيرادات الاجمالية للنقل الجوي للركاب بشكل حاد على المستوى العالمي (شاملةً الرحلات الداخلية)، حيث انخفضت بنسبة 52.9 بالمائة مقارنة بشهر مارس من عام 2019. كان هذا متوقفاً في ضوء التراجع التي شهدته تلك الإيرادات خلال شهر فبراير 2020. ويعتبر التراجع المسجل خلال شهر مارس أكبر انخفاض سُجل في مستوى الإيرادات الخاصة بالنقل الجوي للركاب منذ أحداث سبتمبر 2001.

فيما يتعلق بالنقل الجوي للركاب عبر الحدود، فقد تراجعت الإيرادات بنحو 55.8 بالمائة خلال مارس 2020 مقارنة بالشهر المقابل من العام الماضي. يُعزى ذلك بشكل أساسي إلى الإغلاق واسع النطاق للحدود الدولية، وقيود السفر المفروضة في الكثير من دول العالم، هذا وقد سجلت جميع المناطق والأقاليم الجغرافية انخفاضات حادة في هذا الصدد، شكل (4).

على صعيد شركات الطيران في الشرق الأوسط (بما يشمل المنطقة العربية)، فقد سجلت انخفاضاً بلغت نسبته حوالي

² IATA, (2020). "Air Cargo Market Analysis: Air cargo plunges in March as COVID-19 spreads globally", March 2020.

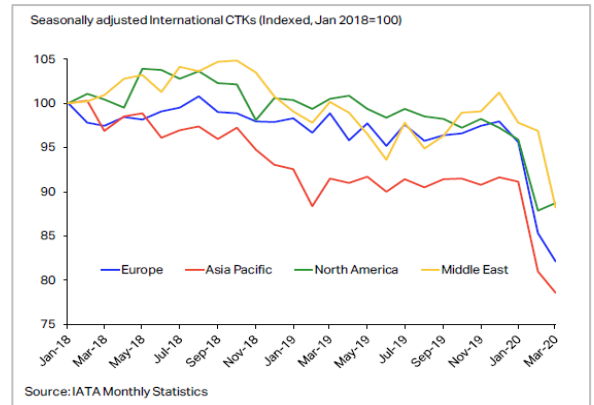
على التوالي، وهي أطول فترة انخفاض دون انقطاع منذ الأزمة المالية العالمية في عام 2008.

شمل التراجع معظم المناطق والأقاليم الجغرافية على مستوى العالم، حيث سجلت كل من منطقة آسيا والمحيط الهادئ، إلى جانب كل من أوروبا وأمريكا الشمالية تراجعاً بنسبة 18 بالمائة على أساس سنوي. من ناحية أخرى، كان الانخفاض في أفريقيا محدود نسبياً، حيث بلغ 2.1 بالمائة، جاء ذلك كنتيجة لاتخاذ قرار الإغلاق الكامل لسوق الطيران في تلك المنطقة في وقت لاحق خلال شهر مارس، مقارنة بأمكان أخرى من العالم.

كما تجدر الإشارة إلى أن استمرار تفشي COVID-19 أدى إلى الضغط على سلاسل التوريد العالمية حيث تسببت القيود المفروضة على الحدود، وإغلاق الشركات، وانقطاع شبكات النقل، في عدم الالتزام بالمواعيد المحددة للتوريد. وقد سجل شهر مارس أعلى مستوى للتأخير في سلاسل التوريد العالمية منذ عام 2004، بسبب إغلاق المصانع الممتد.

كما أشارت البيانات إلى انخفاض الكميات المشحونة جواً، التي أبلغت عنها شركات الطيران في الشرق الأوسط، بنسبة 14.1 في المائة على أساس سنوي بعد نمو بلغ 4.3 في المائة في فبراير، الشكل (5).

الشكل (5)
تطور كميات الشحن في الأقاليم والمناطق الجغرافية



Source: IATA Economics <http://www.atag.org/>. (2020). "IATA Monthly Statistics", April.

تدخلات الحكومات الدولية لمساندة قطاع الطيران

عالمياً تواجه العديد من الشركات العاملة في القطاع مخاطر اقتصادية كبيرة. يعتبر دعم الحكومات لقطاع الطيران في هذه المرحلة ضرورة للحيلولة دون إفلاس نحو 85 في المائة من هذه الشركات بنهاية العام الجاري وفق تقديرات خبراء القطاع³. في هذا الإطار، توضح تقديرات الاتحاد الدولي للنقل الجوي حاجة شركات الطيران العالمية لمساعدات مباشرة بقيمة تتخطى 200 مليار دولار لمواجهة تداعيات انتشار فيروس كورونا المستجد بعد إيقاف عدة دول للرحلات الجوية. أدت هذه التطورات إلى خسائر كبيرة لأسهم شركات الطيران العالمية في ظل قيام عدد من المستثمرين بتنفيذ موجات بيع لأسهم هذه الشركات.

في **بريطانيا**، حذرت شركات الطيران من أنها لن تنجو من تداعيات الوباء بدون دعم مالي كامل من الحكومة. في هذا الصدد، أعلنت شركة "فيرجن أتلانتيك" عزمها تسريح 3150 وظيفة في خطة تستهدف خفض النفقات بهدف تمكينها من الحصول على دعم من قبل الحكومة البريطانية أو مستثمري القطاع الخاص.

وفي **الولايات المتحدة الأمريكية**، اتجهت شركات مثل "أمريكان إيرلاينز" و"أتلانتيك إيرلاينز" إلى تعديل طائرات نقل الركاب بما يمكن من استخدامها لنقل البضائع في خطوة تستهدف التغلب على الخسائر التشغيلية مستفيدة من انخفاض أسعار الوقود، ومن انخفاض عدد طواقم الطيران المطلوبة لنقل البضائع مقارنة بنقل الركاب.

يأتي ذلك في الوقت الذي تواجه فيه شركات الطيران التي توظف نحو 750 ألف شخص في الولايات المتحدة الأمريكية صعوبات بالغة تهدد بقائها، وهو ما دفع مجلس الشيوخ الأمريكي للموافقة بنهاية شهر مارس الماضي على دعم قطاع الطيران الأمريكي بنحو 85 مليار دولار، يُخصص نصفها لتغطية رواتب 750 ألف موظف.

وفي **إيطاليا**، تدرس الدولة تأمين شركة "إيطاليا" للطيران، التي كانت تواجه صعوبات مالية حتى قبل انتشار فيروس كورونا، فيما عجلت التداعيات الناتجة عن الفيروس من اتجاه الحكومة لإيجاد حل عاجل وتوفير حزمة إنقاذ مالي بقيمة 600 مليون يورو لدعم قطاع الطيران، وتأسيس شركة

³ U.S. - UAE business council, (2020). "video conference with Emirates President Tim Clark and Etihad Chief Executive Tony Douglas"

جديدة تديرها وزارة الاقتصاد والمالية تمتلك الحصة الأكبر في شركة "اليطاليا".

من جهتها قامت شركة طيران "لوفتهانزا الألمانية" ومنذ بداية الأزمة بتنفيذ العديد من الإجراءات لخفض التكاليف، من بينها إعادة تقييم جميع الوظائف الجديدة وتعليقها أو تأجيلها إلى تاريخ لاحق، ومنح الموظفين إجازة بدون أجر، علاوة على توسيع خيارات العمل بدوام جزئي في سياق اتفاقات المفاوضات الجماعية⁴ إلا أن تلك السياسات لم تجد وأعلنت الشركة عن تكبدها خسائر كبيرة قدرت بنحو مليون يورو كل ساعة. دفع ذلك الشركة للتفاوض مع الحكومة الألمانية ممثلةً في صندوق الاستقرار الاقتصادي للحصول على حزمة انقاذ بقيمة 10 مليار دولار. بمقتضى هذه الصفقة، سوف تحصل الشركة على قرض مضمون من الحكومة الألمانية، وزيادة في رأس المال بحصة مشاركة للحكومة في رأس مال الشركة لا تؤهلها للتصويت فيما يُعرف بـ "المساهمة الصامتة" تقدر بنحو 25 في المائة من أسهم الشركة، وذلك بهدف ضمان استمرارية الشركة في المستقبل لصالح عملائها وموظفيها.

يُشار في هذا الصدد إلى أن "صندوق الاستقرار الاقتصادي" الألماني هو آلية حكومية، يتم بمقتضاها تقديم الدعم الحكومي لمساندة الشركات الخاصة التي تواجه صعوبات مالية في إطار حزم للدعم ينتهي بعضها بتملك الحكومة الألمانية لحصة في رؤوس أموال هذه الشركات على غرار ما حدث في أعقاب الأزمة المالية العالمية.

انعكاسات الأزمة على قطاع الطيران العربي

ألقت أزمة فيروس كورونا بظلالها على قطاع الطيران العربي الذي يسهم في عدد من دول المنطقة بجانب مهم من الناتج المحلي الإجمالي وفرص العمل بحكم الموقع الاستراتيجي لدول المنطقة وعلاقتها الارتباطية مع مسارات الطيران العالمية⁵.

شهدت الشركات العاملة في القطاع تحديات تشغيلية هائلة في ظل شبه انعدام حركة المسافرين جواً مما تسبب في توقف تدفق الإيرادات لشركات الطيران العربية.

في هذا السياق، أشارت المنظمة العربية للطيران المدني إلى صعوبة الأوضاع الاقتصادية التي تواجه هذه الشركات، التي مهما حاولت خفض التكاليف، فلن تنجو من أزمة السيولة المالية بدون دعم طارئ من حكومات دول المنطقة للحفاظ على دورها الاقتصادي المهم، واستمرارية حركة النقل الجوي بما يدعم عملية التعافي الاقتصادي في المدى المتوسط.

من حيث انعكاسات أزمة كوفيد-19 على قطاعات الطيران العربية، لفت الاتحاد الدولي للنقل الجوي الانتباه إلى التحديات المالية الناتجة عن توقف الطيران في الدول العربية بسبب الإجراءات الاحترازية المُتخذة من الدول لمواجهة تفشي وباء كورونا، موجهاً دعوته لدول المنطقة لتقديم الحزم المالية الملائمة للقطاع.

مما لا شك فيه، أن أزمة فيروس كوفيد-19 قد أثرت على قطاعات الطيران في عدد كبير من الدول العربية. رغم ذلك فإن الأثر يبدو أعمق بكثير فيما يتعلق بثلاث دول عربية على وجه الخصوص بما يشمل مصر التي تمثل أول دولة على مستوى دول منطقة الشرق الأوسط، تبدأ بتسيير رحلات جوية منذ 88 عاماً وبالتحديد في عام 1932 مع تأسيس أول شركة طيران وطنية وسابع شركة يتم تأسيسها عالمياً.

إضافة إلى الإمارات التي شهدت فيها صناعة الطيران نمواً ملحوظاً منذ منتصف الثمانينات من القرن الماضي وأصبحت ناقلاتها الوطنية منافساً قوياً على المستوى العالمي وهو ما عزز التوقعات بمساهمة قطاع الطيران بنحو 45 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي لإمارة دبي عام 2030⁶. من جانب آخر، يحتل قطاع الطيران في السعودية مكانةً مميزةً من بين القطاعات الاقتصادية التي تسهم في الناتج المحلي الإجمالي في ظل تدفق ملايين المسافرين سنوياً إلى المملكة لأداء مناسك الحج والعمرة.

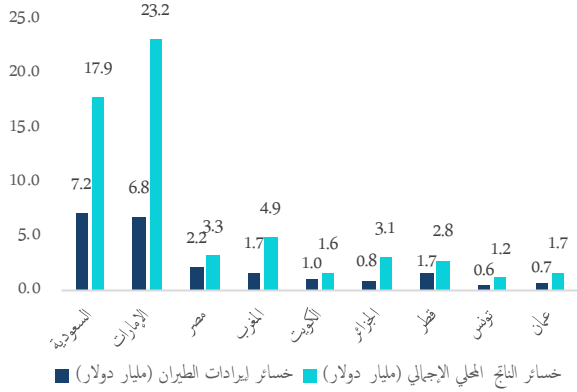
استناداً إلى ما سبق، يتوقع الاتحاد الدولي للنقل الجوي انخفاضاً في أعداد المسافرين إلى تسع دول عربية تلعب بها قطاعات الطيران دوراً بارزاً بما يشمل (الإمارات، السعودية، مصر، المغرب، الكويت، الجزائر، قطر، تونس، عُمان) بنحو 114 مليون مسافر عام 2020، يشكل من بينهم الانخفاض

⁵ المنظمة العربية للطيران المدني، (2020). "دعم شركات الطيران في المنطقة ضروري في ظل تفاعم تداعيات فيروس كورونا"، متاح من خلال الرابط التالي: <https://acao.org.ma/news.php?id=360>

⁶ OxfordEconomics.

⁴ Lufthansa Group, (2020). "Coronavirus: Lufthansa Adopts A Package of Measures – Budget Reduction in The Administrative Areas – Offer of Unpaid Leave for Employees – Expansion of Options for Part-Time Work Planned – New Recruitment Suspended.

الشكل (8)
تداعيات أزمة كوفيد-19 على قطاع الطيران في الدول العربية
الانخفاض المتوقع في إيرادات القطاع والنتائج المحلي الإجمالي
(مليار دولار)



المصدر: الاتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا".

تدخلات الحكومات العربية لدعم قطاع الطيران

في ضوء أزمة فيروس كورونا المُستجد، اتخذت شركات الطيران العربية منذ بداية الأزمة عدداً من التدابير الهادفة نحو خفض التكاليف والتخفيف من الآثار المالية المرافقة للأزمة، في ظل الانخفاض الكبير المُسجل في حجم عائدها، الأمر الذي أثر على قدرة تلك الشركات على تغطية التكاليف الأساسية وبات يهدد استمراريته في ظل أزمة السيولة التي تواجهها منذ بدء انتشار الوباء عالمياً.

في سبيل دعم قدرة تلك الشركات للتغلب على التحديات المذكورة قام عدد من الحكومات العربية بتقديم الدعم المالي لشركات الطيران -المملوك أغلبها للدولة- بهدف تعويضها عن التراجع الشديد الذي شهدته مستويات الإيرادات والسيولة. إضافة إلى تقديم بعض الحكومات العربية عدد من الإعفاءات الضريبية وتأجيل سداد أقساط خدمة القروض المتعاقد عليها من قبل تلك الشركات.

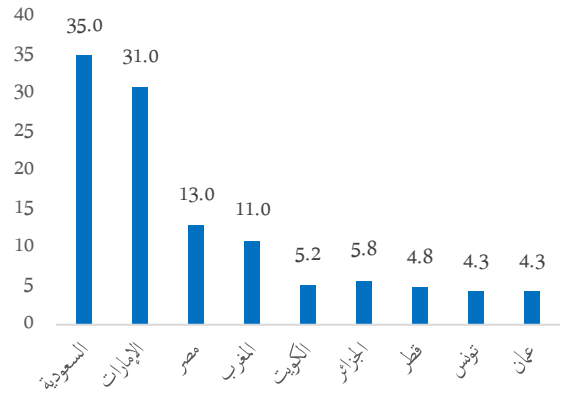
في مصر، عمد مجلس الوزراء المصري إلى التنسيق المشترك بين وزارة البترول والثروة المعدنية والسياحة والآثار والطيران المدني بشأن ضوابط واقتراحات تنفيذ برنامج تحفيز الطيران عن طريق تخفيض الرسوم والتكاليف التي تسدد في المطارات ووقود الطائرات. كما تم الاتفاق على تقديم مبادرة

⁸ المنظمة العربية للطيران المدني، (2020). "دعم شركات الطيران في المنطقة ضروري في ظل تفاقم تداعيات فيروس كورونا"، متاح من خلال الرابط التالي: <https://acao.org.ma/news.php?id=360>.

المتوقع في أعداد المسافرين في ثلاث دول منها، الإمارات، والسعودية، ومصر نحو 70 في المائة من إجمالي الانخفاض المتوقع في أعداد المسافرين على مستوى الدول العربية.⁷

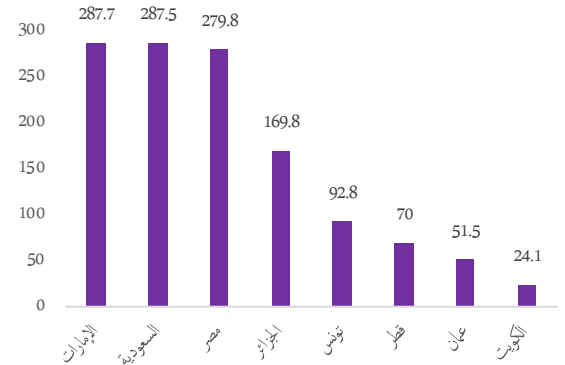
في حين من المتوقع أن يؤدي انتشار الفيروس إلى انخفاض متوقع في أعداد الوظائف بقطاع الطيران في هذه الدول بنحو مليون وظيفة، وتراجع في إيرادات القطاع بنحو 23 مليار دولار، وانخفاض في مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي للاقتصادات العربية التسع السابق الإشارة إليها بنحو 60 مليار دولار عام 2020⁸.

الشكل (6)
تداعيات أزمة كوفيد-19 على قطاع الطيران في الدول العربية
الانخفاض المتوقع في أعداد المسافرين (مليون مسافر)



المصدر: الاتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا".

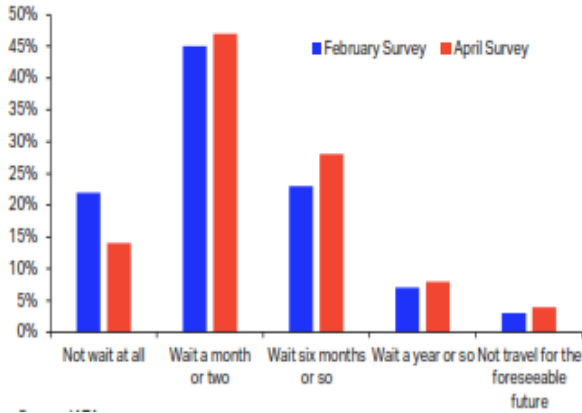
الشكل (7)
تداعيات أزمة كوفيد-19 على قطاع الطيران في الدول العربية
الانخفاض المتوقع في أعداد الوظائف (ألف وظيفة)



المصدر: الاتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا".

⁷ المصدر: الاتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا".

الشكل (9)
نتيجة استطلاع ثقة المسافرين عن الفترة المتوقعة قبل اتخاذ قرار بالسفر جواً



Source: IATA, (2020). "Air Cargo Market Analysis: Air cargo plunges in March as COVID-19 spreads globally", March 2020.

اختلاف جذري في صناعة الطيران

يتوقع أن تختلف صناعة الطيران بعد انتهاء جائحة فيروس كورونا اختلافاً جذرياً عن ذي قبل، حيث أن الإجراءات المتبعة في السفر قبل انتشار فيروس كورونا تعتبر غير آمنة الآن في ظل الانتشار السريع للفيروس.

فبخلاف الجهود المبذولة من قبل شركات الطيران قبل الأزمة لزيادة سعة الطائرات إلى أقصى قدر ممكن، فإن الأمر يتطلب الآن إحداث تغيير جذري في طريقة السفر المتبعة للمحافظة على صحة وسلامة الركاب وذلك من حيث إجراءات السفر المتبعة داخل المطارات أو داخل الطائرات نفسها، وهو ما سيقص من قدرة المطارات والطائرات على استقبال نفس العدد من الركاب.

أعلنت الكثير من الدول حول العالم عن اتجاهها إلى تغيير الإجراءات داخل المطارات بشكل جذري، وذلك بدءاً من عدم السماح لأي سائح بركوب الطائرة إلا بوجود شهادة تفيد بخلو المسافر من فيروس كورونا، مروراً بتجهيز المطارات بكاميرات تستدل على درجة حرارة الجسم، وصولاً إلى تطبيق إجراءات التباعد الاجتماعي عند إنهاء إجراءات السفر وفي الطائرات كذلك.

جديدة لتنشيط السياحة الداخلية⁹ كذلك، ووجهت الرئاسة المصرية بتوفير قرض مساند لقطاع الطيران المدني بفترة سماح تمتد لعامين. من جهة أخرى، يتم دراسة تحمل وزارة المالية لبعض أعباء قطاع الطيران المدني للتعامل مع تداعيات الظروف الراهنة.

في المغرب، وبهدف الحد من تأثير وباء كورونا على قطاع الطيران وما يصاحبه من فقدان للوظائف، صادقت الحكومة المغربية على مشروع قانون يتعلق " بوضع إطار قانوني يسمح لمقدمي خدمات السفر والسياحة والنقل السياحي والنقل الجوي للمسافرين بتعويض المبالغ المستحقة لزيائهم على شكل وصل بالدين يقترح خدمة مماثلة أو معادلة، دون أي زيادة في السعر"¹⁰.

كما أعلنت الإمارات بنهاية شهر مارس 2020 عن عزم حكومة دبي دعم رأس مال شركة الطيران الوطنية لإمارة دبي من خلال ضخ السيولة في الشركة لتمكينها من مواجهة التحديات الناتجة عن فيروس كورونا المستجد.

مستقبل قطاع الطيران العالمي

من المتوقع أن يشهد قطاع الطيران دولياً وإقليمياً تحديات عميقة بعد انتهاء أزمة كورونا لاسيما فيما يتعلق بالنقل الجوي للركاب في ظل العديد من التبعات الاقتصادية الناتجة عن انتشار الفيروس وكذلك التحولات غير المسبوقة التي من المتوقع أن يشهدها القطاع وذلك على النحو التالي:

الإحجام عن السفر

بالنظر إلى المستقبل، حتى عندما يتم رفع قيود السفر وحالات الإغلاق، من المتوقع أن تظل رغبة المستهلكين في السفر جواً محدودة في البداية وذلك على المستوى العالمي. فوفق استطلاع للرأي أجرته الرابطة الدولية للنقل الجوي (IATA) في أبريل 2020، أشار 30 بالمائة من المشاركين أنهم سينتظرون نحو ستة أشهر أو نحو ذلك قبل السفر جواً. كما أشار حوالي 10 بالمائة من المشاركين في هذا الاستطلاع إلى عدم قيامهم بالسفر عن طريق الجو قبل مرور عام على الأقل، شكل (9).

¹⁰ المنظمة العربية للطيران المدني، (2020). "الحكومة المغربية تصادق على قانون يسمح لمقدمي خدمات الأسفار بتعويض زبائنهم"، متاح من خلال الرابط: <https://acao.org.ma/news.php?id=361>

⁹ وزارة الطيران المدني (2020). "بيان إعلامي مشترك وزراء البترول والسياحة والطيران يبحثون التعاون في تنفيذ برنامج تحفيز الطيران"، مصر. متاح من خلال الرابط: <http://www.civilaviation.gov.eg/news/get/359>

أسعار التذاكر ويؤدي إلى انخفاض مستويات الطلب على الطيران¹¹.

انخفاض الطلب في ظل ترسخ "ثقافة العمل عن بعد"

سوف ينتج عن أزمة فيروس كورونا المُستجد انخفاض ممتد في مستويات الطلب على السفر خلال السنوات المقبلة سواءً بسبب الإحجام عن السفر في ظل القلق والخوف من التنقل في هذه الأجواء، أو الارتفاع المتوقع في كلفة الطيران، أو حتى بسبب التحولات الكبرى التي تركت بصمتها على أنماط وأسواق العمل حول العالم.

مما لا شك فيه أن أزمة فيروس كورونا سيتبعها تحولات كبرى تؤثر على اتجاهات السفر على مستوى العالم في ظل الترسخ التدريجي "لثقافة العمل عن بعد". والشواهد على ذلك عديدة من بينها زيادة مستويات العمل عن بعد بنسبة تقارب 90 في المائة خلال العقد الماضي، ناهيك عن الزيادة القياسية في مستويات العمل والتدريب عن بعد في ظل أزمة فيروس كورونا.

فمن المتوقع أن تتجه العديد من الشركات والحكومات في أعقاب الأزمة إلى خفض كبير في نفقات السفر لموظفيها في ظل إمكانية عقد العديد من الاجتماعات والمؤتمرات عن بعد. هذا الأمر سينعكس بشكل كبير على الطلب على السفر لأغراض العمل والتدريب وعقد الصفقات.

الأمر ذاته تؤكدته تقديرات منظمة العمل الدولية التي تشير إلى بعض التحولات المستقبلية التي من المتوقع أن تشهدها أسواق العمل التي سوف تنعكس سلباً على قطاع الطيران العالمي في أعقاب أزمة فيروس كورونا، وهو ما سيلحق أضراراً بالغة بشركات الطيران. فالمسافرون الحاليون من رجال الأعمال يشكلون نحو 12 في المائة من مقاعد الطائرات ويساهمون بنحو 75 في المائة تقريباً من الربح السنوي لشركات الطيران. وفي حال ما إذا فضل هؤلاء الاعتماد على آليات العمل والتدريب عن بعد لهم ولموظفيهم، فإن سوق العمل في صناعة الطيران والسفر ستتقلص بشدة خلال السنوات المقبلة.

يتمثل التحدي الأكبر الذي يواجه مطارات العالم في أنها غير مجهزة من حيث توافر المساحات الضخمة اللازمة لتطبيق إجراءات التباعد الاجتماعي بشكل سليم خاصة في المطارات الكبرى التي تستقبل أعداد غفيرة من المسافرين يومياً. إضافة إلى النقد الموجه إلى تلك الكاميرات الفاحصة لدرجة الحرارة بعدم فعاليتها وجدواها في كشف المصابين بالوباء، وهو ما سيؤدي إلى استمرار تخوف بعض المسافرين من السفر جواً.

أما بالنسبة لإجراءات السلامة الصحية المتوقع اتباعها على الطائرات، فتتمثل في ترك مساحة فارغة بين الركاب لتطبيق مبدأ التباعد الاجتماعي بينهم من خلال إزالة المقعد الأوسط. والتركيز على إجراءات تجديد الهواء بشكل دوري في الطائرات للحد من انتشار الفيروس بين الركاب. إضافة إلى اتباع كافة الأساليب الصحية من حيث التعقيم وعدم التعامل بشكل مباشر مع الركاب من جانب طاقم الضيافة، للمحافظة على سلامة وصحة هؤلاء الركاب.

فيما يتعلق بالإجراءات المعلنة من قبل الدول العربية، حال السماح بعودة السفر حول العالم مرة أخرى، فقد أعلنت بعض الدول العربية إجراءات مماثلة. فعلى سبيل المثال أعلنت مصر عن وضع ضوابط صارمة حال بدء عودة السياحة الخارجية إلى مصر، مثل عدم السماح لأي سائح بركوب الطائرة ودخول البلاد إلا بوجود شهادة خلو من فيروس كورونا، من خلال تحليل حديث للفيروس لم يمر عليه 48 ساعة. كما بدأت المطارات العربية في تطبيق الإجراءات الاحترازية الجديدة للتأهب لاستقبال الركاب في أعقاب انتهاء فترة تفشي الفيروس.

الارتفاع المتوقع للأسعار

من المتوقع أن تنعكس الإجراءات الجديدة للنقل الجوي على تكلفة السفر، الأمر الذي سيرفع من أسعار تذاكر الطيران. في هذا الإطار، من المتوقع أن تؤدي التدابير الاحترازية المتعلقة بإجراءات التباعد الاجتماعي وما سيستتبعها، من قيام بعض شركات الطيران بإزالة المقعد الأوسط إلى تقليل عامل الحمولة القصوى إلى 62 في المائة، وهو ما يقل بكثير على متوسط "عامل الحمل الفاصل" في الصناعة البالغ 77 في المائة وبالتالي ارتفاع تكاليف الوحدة بشكل كبير بما يتراوح بين 43 في المائة و 54 في المائة وهو ما سينعكس بشدة على

¹¹ بناءً عليه لا يدعم الاتحاد الدولي للنقل الجوي إجراءات إزالة المقعد الأوسط وإنما يفضل في المقابل التزام المسافرين بارتداء الكمامات.

تحدي التحولات الرقمية

من جانب آخر، يواجه قطاع الطيران تحديات أخرى نتيجة التحولات الرقمية التي من شأنها أن تؤدي إلى إلغاء واسع للوظائف في القطاع والقطاعات المساندة له. فإجراءات أتمتة الحجوزات وإنهاء عمليات صعود المسافرين على الطائرات إلكترونياً، وتنفيذ أعمال المناولة الخاصة بالحقائب والبضائع من خلال الروبوتات والشحن الجوي لبعض السلع من خلال الطائرات بدون طيار (Drones) كلها تحولات من شأنها أن تؤثر على نماذج الأعمال التقليدية لشركات الطيران وستفرض عليها تحديات كبيرة للحفاظ على مستويات ربحيتها وستضطررها إلى خفض كبير للعمالة في المستقبل.

رغم ذلك، فإن تلك التحولات سوف توفر للعديد منها كذلك فرصاً لخفض التكاليف وللمنافسة على تقديم قيمة مضافة أكبر لعملائها حال نجاح تلك الشركات في اغتنام فرص التحول الرقمي.

سياسات دعم تعافي قطاع الطيران العربي في المدى المتوسط

يعد تعافي قطاع الطيران ركيزة أساسية لضمان تعافي سلس للأنشطة الاقتصادية في أعقاب انتهاء أزمة فيروس كورونا المُستجد في ظل حاجة الحكومات إلى ضمان استمرار تدفق حركة التجارة الدولية وتنقلات الأفراد والسائحين التي تدعم مستويات الناتج والتشغيل.

من المتوقع أن تكون رحلة تعافي قطاع الطيران العربي من تداعيات أزمة فيروس كورونا المُستجد طويلة وقد تحتاج إلى ثلاث سنوات على الأقل¹². في هذا الإطار من الأهمية بمكان أن تركز سياسات دعم تعافي القطاع في المدى المتوسط على المحاور التالية:

ضمان توفير الائتمان اللازم ودعم سيولة شركات الطيران

من المناسب تدخل حكومات دول المنطقة وبشكل عاجل لتخفيف من الأعباء المالية التي تواجه شركات الطيران سواءً من خلال منحها إمكانية النفاذ إلى خطوط ائتمان ميسرة وتسهيلات لدعم السيولة، حيث تشير بيانات الاتحاد الدولي للنقل الجوي إلى أن مستويات السيولة المتوفرة في معظم

شركات الطيران حول العالم لا تمكنها في المتوسط سوى من تغطية نفقاتها لفترة لا تزيد عن ثلاثة أشهر على أقصى تقدير¹³.

تفاوت مستويات السيولة المتاحة من شركة إلى أخرى بحسب مراكزها المالية، ولكن بشكل عام فإن التداعيات الأخيرة تستلزم دعم خطوط الائتمان والسيولة لهذه الشركات بشكل عاجل لتجنب إفلاس هذه الشركات.

تخفيف الأعباء المالية على شركات الطيران

من الأهمية بمكان سعي الحكومات العربية إلى مساندة شركات الطيران من خلال تخفيف الأعباء المالية الملقة على عاتقها سواءً من خلال تأجيل تسديد الضرائب المستحقة عليها، أو تأجيل مدفوعات سداد ديونها، أو تحمل كامل أو جانب من أجور العاملين لديها حتى يمكنها أن تتجاوز هذه الفترة بدون أن تضطر إلى اللجوء إلى تسريح واسع للعمالة.

تحفيز عمليات إعادة الهيكلة وترشيد النفقات والاندماج

في ظل الضغوطات التي تشهدها شركات الطيران العربية حالياً والتحديات المستقبلية التي تواجهها في عالم ما بعد كورونا يتعين على هذه الشركات تبني برامج واسعة لخفض وترشيد النفقات والاقتصار فقط على النفقات الضرورية لاستعادة العمليات التشغيلية في الأجل المتوسط حتى تحافظ على ربحيتها. كذلك قد تكون خيارات الاندماج من بين الخيارات المتاحة أمام شركات الطيران العربية لتعزيز إيراداتها وقدرتها على تجاوز الصعوبات المالية التي سوف تميز المرحلة المقبلة.

تشجيع الطيران الاقتصادي والداخلي

هناك فرصة جيدة للدول العربية للاستفادة من تشجيع شركات الطيران من خفض التكلفة التي شهدت انشطتها خلال السنوات الماضية نمواً كبيراً في عدد من دول المنطقة مسجلة زيادة بنسبة 9.3 في المائة في عام 2019، وهو ما ساعد على ارتفاع حصتها من إجمالي سعة المقاعد في دول المنطقة من 14.9 في المائة في عام 2018 إلى 16.5 في المائة في عام 2019¹⁴.

¹⁴ CAPA Centre for Aviation.

¹² U.S. - UAE business council, (2020). "video conference with Emirates President Tim Clark and Etihad Chief Executive Tony Douglas"

¹³ IATA, (2020). " COVID-19 Airlines' Liquidity Crisis"

للاطلاع على الإصدارات الأخرى من هذه السلسلة يمكن زيارة الموقع الإلكتروني
لصندوق النقد العربي من خلال الرابط التالي:

www.amf.org.ae

صدر من هذه السلسلة:

- العدد الأول: النهوض بالمشروعات الصغيرة والمتوسطة في الدول العربية من خلال زيادة فرص نقادها إلى التمويل (مارس 2019).
- العدد الثاني: رقمنة المالية العامة (أبريل 2019).
- العدد الثالث: العدالة الضريبية (مايو 2019).
- العدد الرابع: أمن الفضاء السيبراني (يونيو 2019).
- العدد الخامس: المدن الذكية في الدول العربية: دروس مستوحاة من التجارب العالمية (يوليو 2019).
- العدد السادس: استقلالية البنوك المركزية (سبتمبر 2019).
- العدد السابع: الاندماج في سلاسل القيمة العالمية (أكتوبر 2019).
- العدد الثامن: الاستثمار المؤثر (نوفمبر 2019).
- العدد التاسع: العبء الضريبي (ديسمبر 2019).
- العدد العاشر: الشراكة بين القطاع الخاص والعام في الدول العربية (يناير 2020).
- العدد الحادي عشر: واقع وآفاق إصدار العملات الرقمية في الدول العربية (فبراير 2020).
- العدد الثاني عشر: حزم التحفيز المتبنية في مواجهة تداعيات فيروس كورونا المستجد (أبريل 2020).
- العدد الثالث عشر: تداعيات أزمة فيروس كورونا المستجد على قطاع الطيران وسياسات دعم التعافي في الدول العربية (مايو 2020).

سوف يساهم نمو هذه الشركات في التقليل من حجم الأثر المتوقع لانخفاض الطلب على السفر في ظل الكلفة المعقولة للسفر من خلال هذه الشركات. كما تتوفر لدى بعض الدول فرصة للاستفادة من تشجيع الطيران الداخلي، مثل مصر والسعودية على سبيل المثال.

تنفيذ برامج تدريبية للتحوّل الرقمي لشركات الطيران

كما سبق الإشارة سوف تعمل التحولات الرقمية على تغيير صناعة الطيران في الفترة المقبلة. بناءً عليه، من الضروري أن تركز شركات الطيران العربية على الاستفادة من التحوّل الرقمي في تطوير عملياتها التشغيلية وكسب أسواق وشرائح جديدة من المستهلكين من خلال التركيز على عمليات التحوّل الرقمي التي من شأنها زيادة الإنتاجية والتنافسية.

قائمة المصادر باللغة العربية:

- المنظمة العربية للطيران المدني، (2020). "دعم شركات الطيران في المنطقة ضروري في ظل تقادم تداعيات فيروس كورونا".
- الاتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا".
- وزارة الطيران المدني (2020). "بيان إعلامي مشترك وزراء الطيران والسياحة والطيران يبحثون التعاون في تنفيذ برنامج تحفيز الطيران"، مصر. متاح من خلال الرابط: <http://www.civilaviation.gov.eg/news/get/359>

قائمة المصادر باللغة الإنجليزية:

- IATA, (2020). "Air Cargo Market Analysis: Air cargo plunges in March as COVID-19 spreads globally", March 2020.
- IATA Economics <http://www.atag.org/>. (2020). "IATA Monthly Statistics", April.
- Air Transport Action Group (ATAG). (2020). "Aviation Benefits and Beyond the Borders", available at: <https://aviationbenefits.org/downloads/aviation-benefits-beyond-borders/>. ICAO, (2020).
- ICAO, (2020). "Economic Impacts of COVID-19 on Civil Aviation".
- Lufthansa Group, (2020). "Coronavirus: Lufthansa Adopts A Package of Measures – Budget Reduction in The Administrative Areas – Offer of Unpaid Leave for Employees – Expansion of Options for Part-Time Work Planned – New Recruitment Suspended.