

أثر فيروس كورونا المستجد (كوفيد-19) على النقل الجوي: دراسة حالة شركة مصر للطيران

مصطفى صبحي محمود أبوالنيل

قسم الدراسات السياحية، كلية السياحة والفنادق جامعة 6 أكتوبر، الجيزة ، مصر

المخلص

معلومات المقالة

الكلمات المفتاحية

في الخامس من مارس 2020، قدر اتحاد النقل الجوي الدولي خسائر قطاع الطيران بين 63 و113 مليار دولار أمريكي من العائدات بسبب تناقص أعداد الركاب. وقد قدر الاتحاد خسائر الإيرادات بما يقارب 30 مليار دولار وهنا يتم تركيز الضوء على مدى الضرر الذي لحق بقطاع السفر والاقتصاد العالمي، والقضاء على 46 مليون وظيفة في جميع أنحاء العالم، وفي مصر توقفت حركة الطيران الخارجية بعد بداية انتشار فيروس كورونا وقد بلغت خسائر مصر للطيران 1.2 مليار جنيه شهرياً اعتباراً من أبريل 2020 م، وقد أثرت هذه الإجراءات على اقتصاديات الشركة، وقد اعتمدت الدراسة الميدانية على المنهج الكيفي وذلك من خلال إجراء مقابلات شخصية مع مديري مصر للطيران القابضة أو من ينوب عنهم للإجابة على تساؤلات الدراسة والتي تهدف إلى قياس مدى تأثير فيروس كورونا على اقتصاديات الشركة من إدارة وعمليات وتشغيل وعوائد اقتصادية لهذا القطاع الحيوي، وتضم مصر للطيران أو ما تعرف بالشركة القابضة لمصر الطيران عدد (10) شركات فرعية والتي لها أدوار تكملية في خدمة صناعة النقل الجوي وقد أسفرت نتائج الدراسة أن جائحة كورونا فرضت واقعاً جديداً على حركة السفر في العالم ومصر، إذ تزايدت اتجاهات إغلاق الحدود، ووقف حركة النقل الجوي للحد من انتشار الفيروس. وفي مرحلة لاحقة بدأت الدول في صياغة تدابير جديدة لاستئناف السياحة والسفر عبر سياسات جديدة، أما عن أهم التوصيات فينبغي على مصر للطيران الاستعداد بشكل عام لتطورات أخرى للوباء الحالي، أو أي كوارث أخرى محتملة، والتوجه إلى إنشاء بيئة عمل افتراضية موازية لبيئة العمل الحقيقية من خلال التحول الرقمي وإعادة النظر في سلاسل الإمداد المعتمدة على تركيز الصناعة والتوجه إلى المزيد من التوزيع.

فيروس كورونا (كوفيد-19)، إقتصاد، النقل الجوي، مصر للطيران

(JAAUTH)

المجلد 20، العدد 2،

(2021)

ص 287-323.

المقدمة

في بداية عام 2020، أعلنت الصين عن حالة الطوارئ نتيجة انتشار فيروس كورونا المستجد في مدينة ووهان والتي تعد واحدة من أكبر مدنها الصناعية الرئيسية، وسرعان ما تم الكشف عن المرض الجديد باعتباره وباءً في الصين، وفي 11 مارس الماضي صنفت منظمة الصحة العالمية فيروس كورونا على أنه جائحة نتيجة الزيادة الكبيرة في عدد الحالات المصابة بهذا المرض في جميع دول العالم . وبناء على الإجراءات الاحترازية

التي اتخذتها الدول كافة للحد من انتشار الفيروس، وباعتبار قطاع الطيران هو الوسيلة الأسرع للانتقال في جميع أنحاء العالم ، تم تعليق رحلات هذا القطاع بين جميع الدول من أجل احتواء الوباء. وتدعم صناعة الطيران الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنسبة حوالي 3.6 ٪ بما يمثل قيمة 2.7 تريليون دولار، بما يخلق وظائف لأكثر من 65.5 مليون موظف حول العالم، وقد أفاد اتحاد النقل الجوي الدولي من أن صناعة الطيران تنمو بمعدل 5 ٪ سنويًا، وتشير التقديرات إلى أنها ستساهم بما يعادل 5.7 تريليون دولار في الناتج المحلي الإجمالي العالمي بحلول عام 2036. وفي مصر، تدعم صناعة الطيران الناتج المحلي الإجمالي بشكل مباشر بقيمة 7 مليارات دولار، وهو ما يصل إلى حوالي 2.1 ٪ من الناتج المحلي الإجمالي الوطني، ويعمل في هذا القطاع أكثر من 600 ألف موظف، وفي عام 2018 بلغ إجمالي أعداد الركاب والمسافرين الذين دخلوا المطارات المصرية حوالي 35.5 مليون مسافر، من بينهم 10 ملايين سائح أجنبي. (International Air Transport Association, 2020)

مشكلة البحث

أدى انتشار فيروس كورونا المستجد في العالم إلى الإضرار بالعديد من القطاعات الإنتاجية والاقتصادية والاجتماعية ومن ثم تكبدها خسائر كبيرة، ويعد قطاع الطيران واحدا من أكثر القطاعات الاقتصادية التي تكبدت خسائر فادحة نتيجة انتشار هذا الفيروس حيث توقفت حركة الطيران والسفر بشكل كامل، مما أدى إلى لجوء العديد من شركات الطيران لتخفيض خططها المتوقعة لعام 2021، وجراء تصنيف فيروس كورونا لأول مرة من قبل منظمة الصحة العالمية على أنه يشكل وباء عالميا، قارن خبراء الطيران تأثيره على صناعة الطيران مع التأثير الأولي لتفشي فيروس سارس في عام 2003 على المستوى الدولي، وذلك فيما يتعلق بتقييم تأثير الوباء الاقتصادي على قطاع السفر العالمي، لذا كان من الضروري ان تقوم مصر للطيران بطرح نماذج وخطط مستقبلية للعمل بها في حالة توقف حركة الطيران الدولية نتيجة انتشار الأوبئة.

أهمية البحث

مع انتشار الأوبئة والأمراض كوفيد كورونا، فقد أصبح قطاع الطيران اليوم في تحد جديد يعتبر الأسوأ من نوعه جراء تفشي فيروس كورونا المستجد. وتكمن أهمية الدراسة في الدور الذي تقوم به شركة مصر للطيران في إصدار العديد من القرارات والإجراءات للحد من التأثيرات السلبية لفيروس كورونا على حركة السفر حيث أن الأمر يتطلب المزيد من بذل الجهد للحفاظ على قوة قطاع الطيران واستغلال هذه الأزمة كفرصة لتجديد وتطوير وزيادة قدرته على المنافسة الدولية، وهذا يتطلب حسن إدارة الأزمة والحفاظ على العاملين بجميع فئاتهم ودعم سيولة الشركة ومراجعة الرسوم واللوائح والضرائب وتعزيز التدريب وتنمية المهارات وخاصة المهارات الرقمية.

أهداف البحث

1. التعرف على تداعيات فيروس كورونا على حركة السياحة والسفر بشكل عام وخسائر شركات الطيران العالمية.

2. إلقاء الضوء على مدى تأثير فيروس كورونا المستجد على إدارة وتشغيل واقتصاديات شركة مصر للطيران.
3. تحديد أهم الإجراءات التي اتخذتها شركة مصر للطيران للتعامل مع الوضع الراهن لأزمة جائحة كورونا وما بعد كورونا.
4. تقييم الجهود المبذولة لمصر الطيران في طرح نماذج وخطط مستقبلية في حالة توقف حركة السياحة والسفر نتيجة انتشار الأوبئة.
5. تحليل أثر فيروس كورونا المستجد على شركة مصر للطيران من إدارة وعمليات وتشغيل وعوائد اقتصادية لهذا القطاع الحيوى.

منهجية البحث

اعتمدت الدراسة على المنهج الكيفي وذلك من خلال إجراء مقابلات شخصية مع مديري مصر للطيران القابضة للإجابة على تساؤلات الدراسة وتحقيق أهدافها التي تهدف إلى قياس تأثير فيروس كورونا المستجد على اقتصاديات النقل الجوي في مصر من إدارة وعمليات وتشغيل وعوائد اقتصادية لهذا القطاع الحيوى، وتضم مجموعة مصر للطيران (الشركة القابضة لمصر الطيران) 10 شركات فرعية والتي تلعب أدواراً تكملية في خدمة صناعة النقل الجوي في مصر.

الإطار النظري

تأثير الأوبئة على الاقتصاد بشكل عام وبيئة العمل بشكل خاص

أولاً: على صعيد الاقتصاد الجزئي

الكوارث بما فيها الأوبئة تدفع الأعمال إلى تبني تقنيات ونماذج أعمال جديدة. حينما نقشى وباء سارس عام ٢٠٠٣ ظهر معه تبني لمفهوم التسوق الإلكتروني لدى المستهلكين الصينيين، مما أدى إلى تسارع نمو منصة علي بابا الشهيرة للتجارة الإلكترونية. وحيث أن المدارس في اليابان قد أغلقت، وتم غلق الدراسة في مصر وعدد من الدول العربية وقد تغلق أيضاً المدارس في الولايات المتحدة وغيرها من الدول وظهر تبني لمفهوم الدراسة عن بعد بشكل أوسع، كذلك ظهرت تجربة تقنية لاحتواء وباء كورونا في مدينة ووهان الصينية والتي قد تكون تجربة يحتذى بها في جميع أنحاء العالم حال التعرض لوباء مماثل، حيث قامت الصين بتتبع درجة حرارة المواطنين عبر تطبيق للهاتف المحمول، والذي يظهر المواطن ودرجة حرارته اللحظية ومكانه على الخريطة، فهل يزداد التوجه لتبني التكنولوجيا بشكل أكثر عمقاً لمواجهة الكوارث والأوبئة! (البنك الدولي، 2020)

ثانياً: على صعيد الاقتصاد الكلي

بالفعل أدى انتشار وباء كورونا إلى تحفيز التقدم في إعادة هيكلة سلاسل الإمداد والتوجه إلى اللامركزية في التصنيع، وبخاصة أن وباء كورونا قد أضاف أبعاداً بيولوجية وسياسية جديدة أدت بدورها إلى تغيير النموذج السابق لسلاسل الإمداد. وباء كورونا هذا المتغير البيئي هو أحد المتغيرات التي يتم دراستها وتحليلها ضمن أداة

تحليل استراتيجي معروفة لدى رجال الإدارة الاستراتيجية ورجال التسويق باسم تحليل. PEST \ PESTEL ، وفيما يلي سنعرض إلى الفرص والتحديات التي من المحتمل أن تحدث نتيجة لتفشي وباء كورونا من خلال تحليل PEST (Herlad, 2020)

*تحليل بيست PEST: هو عبارة عن مراجعة للعوامل السياسية والاقتصادية والاجتماعية والتكنولوجية للبيئة الخارجية لمجال عمل الشركات. يساعد تحليل بيست على تحديد العوامل التي ستؤثر على الاداء والأنشطة التي تؤثر على القرارات التجارية وتخطيط الأنشطة التجارية وتطوير المنتج والبحث وغيرها، كل هذا على مدة أطول. يُستخدم تحليل بيست بجانب التحليل الرباعي وقوى بورتر التنافسية الخمس لكي يظهر مفهوم اوضح للموقف الداخلي والعوامل الخارجية. (International Air Transport Association, 2019).

أ- الفرص والتحديات الاقتصادية

1. **التغيرات في الميزان التجاري:** حيث يستمر وباء كورونا في الانتشار عالمياً، ستبدأ العديد من الدول في إدراك مدى اعتمادية سلاسل إمدادها على دول أخرى، على وجه الخصوص تلك التي سلاسل إمدادها قد تعطلت نتيجة لانتشار الوباء، بما فيها سلاسل الإمداد الخاصة بالأقنعة الطبية، حيث قد تقوم بعض الدول مستقبلاً بالبدء في التصنيع المحلي للأقنعة الطبية تحسباً لأي حالات طارئة مماثلة في المستقبل لا قدر الله. (معهد التخطيط القومي، 2020)

2. **تدني أداء الأسواق المالية:** وهو أحد عواقب تفشي وباء كورونا كما حدث في الأسواق المالية الصينية، والأمريكية، ومن المتوقع أن تستمر الخسائر مع زيادة تفشي الوباء، وهناك مخاوف من أن يترتب على هذه الخسائر المستمرة حالة من الكساد الاقتصادي العالمي، حيث سيقوم المستثمرين بسحب رؤوس أموالهم من الاستثمار في الأسواق المالية لحماية استثماراتهم من التقلبات الاقتصادية الغير متوقعة في الفترات التالية لتفشي الوباء. (Jolly, 2020)

3. **نقص الكفاءات في سوق العمل:** مع زيادة عدد الأفراد المصابين بفيروس كورونا، من المتوقع أن يؤدي تفشي وباء كورونا إلى نقص مؤقت في الكفاءات في سوق العمل، نظراً لما قد يتعرض له بعض الأفراد من الإصابة أو الحجر الصحي، وبقاء الأصحاء في المنازل تجنباً للإصابة، وتكون حينها المحصلة واحدة، وهي سعي القطاع العام والقطاع الخاص للبحث عن الأيدي العاملة، ما سيؤثر بدوره على النقص في الإنتاج. (البنك الدولي، 2020)

ب- التحديات الثقافية والاجتماعية

1. **الخوف:** مع انتشار الكورونا يتزايد الخوف العام، والذي يظهر على عدة مستويات، فمنها خوف المواطنين من العدوى، ولزومهم المنازل لفترات أطول، ما قد يؤدي إلى الهرع إلى محلات السوبر ماركت لتخزين أكبر قدر ممكن من المنتجات الغذائية والمياه المعدنية، والوقود (البنزين) والسلع الأساسية بشكل عام، ما قد يؤدي إلى النقص الحاد في مخرجات الكثير من سلاسل الإمداد. الخوف أيضاً هو أحد المشاعر التي تؤثر

على المستثمرين لفقدان الثقة في الأسواق المالية في الوضع الحالي وقد تكلمنا سابقاً عن تأثير خوف المستثمرين وسحب استثماراتهم. (معهد التخطيط القومي، 2020)

2. **تجنب السفر:** بالفعل أحبط وباء كورونا العديد من خطط السفر لدى الكثير، وبخاصة السفر الجوي لوجود احتمالية الإصابة بالفيروس بسبب الاختلاط بالتجمعات في المطارات أو للاحتمالية خضوع المسافر للحجر الصحي بعيداً عن بلده، وبالرغم من أنه تحدي ناتج عن متغير ثقافي واجتماعي إلا أنه قد يسبب أضرار بالغة لصناعة خطوط الطيران. (Herlad, 2020)

ج. الفرص والتحديات التكنولوجية

1. **التقدم في علم الأوبئة:** بالتأكيد سيؤدي تقشي وباء كورونا إلى المزيد من التقدم في علم الأوبئة ودراسة الفيروسات. طبيعة الفيروس وقوة انتشاره ستوفر معلومات في غاية الأهمية للعلماء عن كيفية التعامل مع الأوبئة المماثلة في المستقبل كما سيجفز العديد من المبدعين والمبتكرين لإيجاد طرق جديدة لمواجهة الظروف المماثلة عند انتشار الأوبئة. من ضمن تلك الابتكارات نظام الكشف من السيارة Drive Thru والذي تم تطبيقه في مرأب قديم خاص بعيادة طبية في ويلز للكشف السريع والأمن على وباء كورونا. (لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا، 2021)

2. **العمل عن بعد:** مع انتشار الوباء ستتجه بعض الشركات لتشجيع نموذج العمل عن بعد حيث يمكن تطبيقه، على سبيل المثال في بعض الصناعات بعض الوظائف لا تتطلب وجود بعض الموظفين في مكان العمل بشكل يومي، في حين أن هذا توجه مؤقت لكنه قد يلفت انتباه الشركات لتطبيق نموذج العمل عن بعد في المستقبل واستخدام التكنولوجيا في العمل. (Jolly, 2020)

وأخيراً يجب الاستعداد بشكل عام لتطورات أخرى للوباء، أو أي كوارث أخرى محتملة، والتوجه إلى إنشاء بيئة عمل افتراضية موازية لبيئة العمل الحقيقية من خلال التحول الرقمي وإعادة النظر في سلاسل الامداد المعتمدة على تركيز الصناعة في مصانع عملاقة والتوجه إلى المزيد من التوزيع. (لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا، 2021)

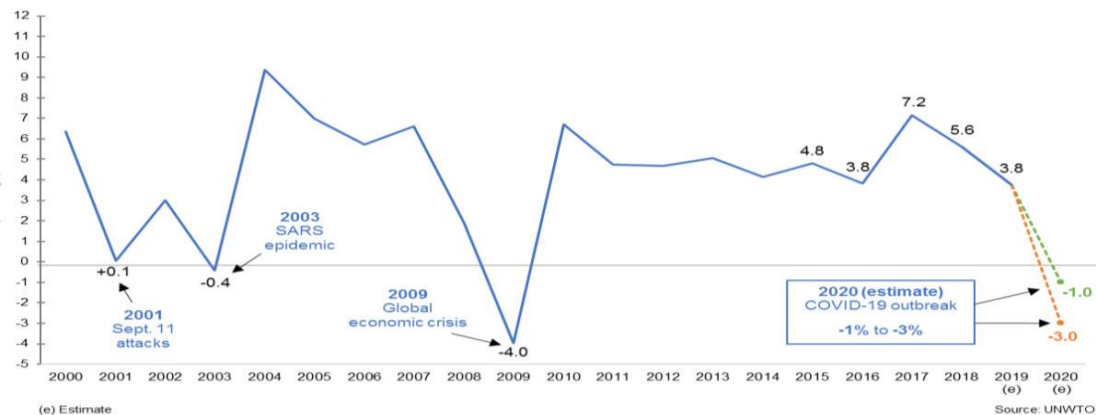
أثر تقشي فيروس كوفيد - 19 على حركة السياحة والسفر

يعتبر قطاع السياحة أحد أكثر القطاعات تضرراً من تقشي مرض فيروس كورونا (كوفيد-19)، وقد ظهرت آثار ذلك على كل من العرض والطلب على السفر، لاسيما في الصين، وهي السوق المصدرة الرائدة في العالم من حيث الإنفاق، وفي غيرها من المقاصد الآسيوية والأوروبية الرئيسية، مثل إيطاليا. وقد أدت القيود المفروضة على السفر، إضافة إلى إلغاء الرحلات أو الحد من تواترها، إلى تقلص كبير في عرض خدمات السفر (المحلية والدولية)، في حين استمر التراجع في الطلب. وأصبح فيروس كوفيد-19 يمثل خطراً انحدارياً جديداً في سياق اقتصاد عالمي مصاب بالضعف أصلاً. ونظراً إلى أن الوضع يتطور باستمرار، من السابق لأوانه تقدير التأثير الكامل لفيروس كورونا على السياحة الدولية. واعتباراً بسيناريو المتلازمة النفسية الحادة الوخيمة (سارس) وبحجم

وديناميكيات سوق السفر العالمية واضطرابات السفر الحالية والانتشار الجغرافي للفيروس وتأثيره الاقتصادي المحتمل، (Travel & Tourism Council, 2020) وتقدر منظمة السياحة العالمية ما يلي:

- أن عدد السياح الدوليين قد انخفض في عام 2020 على المستوى العالمي بنسبة تتراوح بين 1% و 3%، بدلا من نمو يتراوح بين 3% و 4%، كما كان متوقعا في أوائل يناير. وقد أسفرت عن خسارة ما بين 30 و 50 مليار دولار في إنفاق الزوار الدوليين (إيرادات السياحة الدولية)، ومن المتوقع أن تكون آسيا والمحيط الهادئ الإقليم الأكثر تضررا، بانخفاض تتراوح نسبته بين 9% و 12% في عدد السياح الدوليين الوافدين في عام 2021، عوضا عن نمو تتراوح نسبته بين 5% و 6% كما كان متوقعا في أوائل يناير (World Tourism Organization, 2020)
- هذه التقديرات ينبغي أن تقرأ بحذر، بسبب التقلب الطارئ على تطور تفشي المرض، مما قد يؤدي إلى مزيد من المراجعات للتوقعات. أما التوقعات الخاصة بأقاليم العالم الأخرى فهي سابقة لأوانها نظرا لأن الوضع يتطور بسرعة، وسيكون تأثير تفشي فيروس كوفيد - 19 ملموسا بلا شك على طول سلسلة القيم السياحية. ويتوقع للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة أن تتأثر بصورة خاصة، ما يستدعي تدابير دعم وانعاش لقطاع السياحة في البلدان الأكثر تضررا. وستواصل منظمة السياحة العالمية رصد أثر فيروس كوفيد - 19 على السياحة الدولية وتوفير أحدث البيانات والتحليلات. (Travel & Tourism Council, 2020)
- وقد شهدت السياحة الدولية نموا مستمرا على الرغم من بعض الصدمات العابرة، مما يدل على قوة قطاع السياحة ومرورته وعلى أنه يعود بالفائدة على كل أقاليم العالم. ولم تعرف السياحة الدولية التراجع إلا في عام 2003 بفعل المتلازمة النفسية الحادة الوخيمة (سارز)، وأثناء حرب العراق، وعام 2009 في خضم الأزمة الاقتصادية والمالية، علما أنها سرعان ما عادت إلى الانتعاش القوي في السنوات التالية. (World Tourism Organization, 2020)

ويوضح الشكل التالي تطور السياحة الدولية والازمات التي مرت بها من عام 2000 وحتى عام 2020:



شكل (1): السياحة الدولية الوافدة (النسبة المئوية للتغيير)

Source: World Tourism Organization, UNWTO World Tourism Barometer -Special focus on the Impact of COVID-19, May 2020, p.24.

تأثير الأزمة على إقتصاديات شركات الطيران في العالم

- في الخامس من مارس 2020، قدر اتحاد النقل الجوي الدولي الاياتا خسائر قطاع الطيران بين 63 و113 مليار دولار أمريكي من العائدات بسبب تناقص أعداد الركاب. وقد قدر الاتحاد خسائر الإيرادات بما يقارب 30 مليار دولار، وأن شركات الطيران ستحتاج كفاءات إنقاذ مالية بمقدار 200 مليار دولار لتتجو من هذه الأزمة. عدل اتحاد النقل الجوي الدولي تقديره لخسائر الإيرادات في الرابع والعشرين من مارس ليصبح 252 مليار دولار على مستوى العالم، بارتفاع بلغ 44%. نُشر تقدير آخر في 14 أبريل تتبأ بنقص العائدات بمقدار 314 مليار دولار (55%) وانخفاض حركة السفر بنسبة 48% من عدد الركاب في عام 2020. بعد هذه الخسائر الكبيرة والمفاجئة في إيرادات قطاع الطيران، امتعنت الشركات عن إعادة رسوم الرحلات الملغاة والتذاكر للحفاظ على أموالها رغم وجود لوائح حكومية تمنع ذلك. نجحت شركات الطيران الأوروبية في مفاوضاتها لتأجيل دفع نحو 1.2 مليار دولار من رسوم المراقبة الجوية. International Air Transport Association, 2021)
- أفادت شركة أوليفر ويمان أن شركات الطيران الآسيوية خفضت سعة حمل الركاب (أميال المقاعد المتاحة) بنسبة 23% في مارس 2020. في أوروبا، كان من المتوقع أن تسرع من اندماج شركات الطيران، وفقاً لاستشارات منظمة الاياتا نظراً لأن أغلب شركات الطيران سوف تقلس إذا أستم هذا الوضع بحلول نهاية مايو 2021. وقد ارتفع الطلب على السفر الجوي بنسبة 2.4% في يناير 2020 مقارنةً مع نفس الفترة من العام السابق، رغم أن مشاكل السفر الناجمة عن فيروس كورونا لم تبدأ حتى أواخر يناير بحلول شهر مارس، تراجعت أعداد رحلات الطيران، إذ بلغ عددها 280,000 بين 24 و 30 مارس 2020 مقارنةً مع ما يقارب 780,000 رحلة في الفترة ذاتها من العام السابق. (Travel & Tourism Council, 2020)
- رغم قلة الركاب، أجبرت اللوائح المتعلقة بالحيز الزمني لإقلاع الرحلات شركات الطيران البريطانية على القيام برحلات فارغة إلى المطارات الأوروبية في البداية لتجنب خسارة حيزها الزمني. لم يعوض انخفاض أسعار الوقود (بسبب حرب أسعار النفط بين روسيا والمملكة العربية السعودية) بمقدار الربح عن انخفاض الطلب. أشارت خدمة جوجل تريندز إلى تلقي أقسام خدمة الزبائن في شركات الطيران أعلى معدلات البحث على الإنترنت بين فبراير ومارس 2020 مقارنةً بأي قسم خدمة آخر خلال الفترة السابقة. وقد توقع المحللون تناقص حجم أساطيل الطيران نتيجة الانكماش، وأشاروا إلى إمكانية تطبيق ذلك عبر تحديث الأساطيل من خلال تسريع خروج الطائرات القديمة عن الخدمة والإبقاء على عمليات تسليم النماذج الجديدة الموفرة للوقود كما هو مخطط، أو الاحتفاظ بالطائرات القديمة وتخفيض النفقات الرأسمالية على الطائرات الجديدة. (International Air Transport Association, 2021)
- وفي منتصف أبريل 2020، ارتفع عدد الطائرات غير المستخدمة من الأسطول إلى 14,400، وهذا يزيد عن ثلثي عدد طائرات الركاب العاملة على الخطوط الرئيسية التي تبلغ 22,000، وبقيت 7,635 منها قيد التشغيل: توجد أغلب الطائرات الخارجة عن الخدمة في أوروبا، حيث تعمل أقل من 15% منها مقارنةً مع

أمريكا الشمالية (45%) أو آسيا (27%) بناءً على ذلك، ارتفع الطلب على تخزين الطائرات إلى درجة إغلاق مدارج الهبوط وطرق تدريج الطائرات في المطارات المزدحمة عادةً مثل مطار فرانكفورت ومطار هارتسفيلد جاكسون أتلانتا الدولي لتوفير مجال للتخزين. في مايو 2020، هبطت سعة سفر الركاب عالمياً بنسبة 91%، وقد إنخفض عدد المسافرين بمقدار 1.2 مليار في سبتمبر 2020 مقارنةً بالأرقام السنوية الاعتيادية، ما يعني هبوط العائدات بمقدار 160-253 مليار دولار لأول تسع أشهر في سنة 2020. بينما تدين شركات الطيران الأوروبية بعشرة مليارات دولار لركاب الرحلات الملغاة، يتوقع اتحاد النقل الجوي الدولي هبوطاً في العائدات بنسبة 55% مقارنةً بعام 2020، أي ما يعادل 89 مليار دولار، وبكلفة 452 مليار دولار على المجال الاقتصادي الأوسع. تتوقع شركة بوينغ عودة حركة السفر إلى مستويات 2019 في غضون سنتين إلى ثلاث سنوات، لكنها ترى أن الإنتاج سيستغرق فترة أطول. (European Union, 2020)

- وقد قدر مجلس المطارات الدولي تناقص عدد الركاب في 2021 بمقدار 4.6 مليار، متراجعاً من 9.1 مليار في عام 2020. ويتوقع اتحاد النقل الجوي الدولي انخفاض إيرادات الكيلومتر للراكب بمقدار نصف إيرادات 2021 (عدا أمريكا الشمالية التي انخفضت عائداتها بمقدار 36%)، أي 314 مليار دولار، ما يعادل 55%. تتبأ الاتحاد بتباطؤ التعافي الاقتصادي للسفر الجوي ليستغرق سنتين: إذ ستبقى حركة الطيران في عام 2021 أقل بنسبة 24% من عام 2019، وستستغرق العودة إلى مستويات 2019 حتى الفترة الممتدة بين 2023-2025 (International Civil Aviation Organization, 2020)
- وفي يناير 2021، أفاد اتحاد النقل الجوي الدولي أنه قد بلغت خسارة شركات الطيران الصافية الإجمالية 84,3 مليار دولار سنوياً، وهذا تجاوز الخسارة التي حدثت خلال الأزمة الاقتصادية لعامي 2008-2009، والتي بلغت 30 مليار دولار، ومن المتوقع أن تستمر الخسائر في عام 2021. بحلول منتصف أبريل 2021، وُضعت 14.500 طائرة تعمل على الخطوط الرئيسية ضمن حظائر الطائرات، وبقيت 7,400 في الخدمة، أي ما يعادل ثلث أسطول الطائرات، أما شركات النقل الأوروبية فقد تلقت ضربةً أكبر، إذ لم يبق في الخدمة سوى خمس أسطول الطائرات، إذ كان تعداد الطائرات العاملة سابقاً 20,200 مع وجود 1,800 طائرة فقط في المخازن. بحلول منتصف يونيو 2021، بلغ عدد الطائرات المخزنة 10,500 مقابل 11,500 قيد الخدمة، بمتوسط استخدام يومي أقل بنسبة 35% من عام 2020، وحلت شركات طيران آسيا- المحيط الهادئ أولاً بنسبة تقارب 75% من طائراتها قيد العمل، تلتها أمريكا الشمالية التي بقيت نصف طائراتها في المخازن، ثم أوروبا التي تقبع ثلث طائراتها ضمن المخازن. هبطت خدمات توصيل الطائرات الكبرى من 90-100 طائرة شهرياً إلى متوسط يقل عن 40 في النصف الأول من 2020. (International Air Transport Association, 2021)

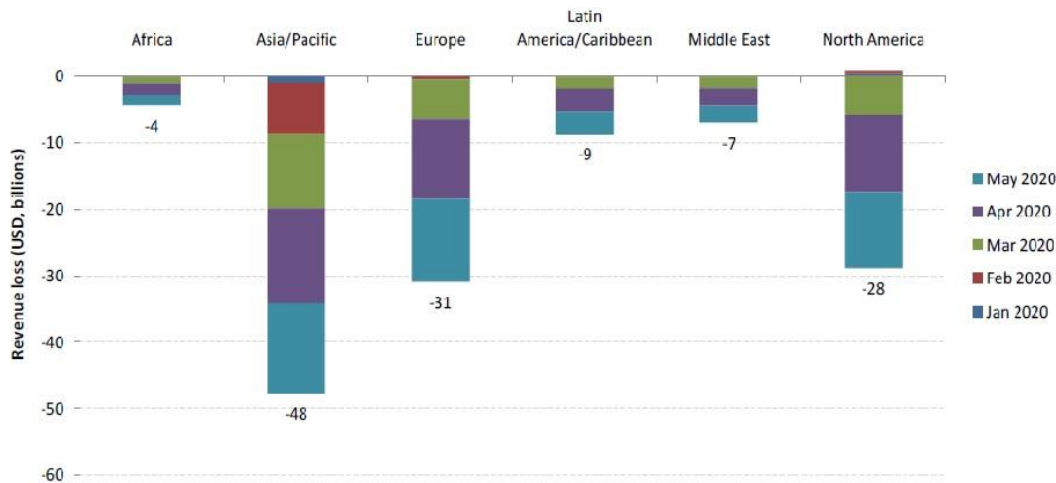
خسائر شركات الطيران والخطوط الجوية العالمية

تواصلت النتائج السيئة لعمالقة شركات الطيران العالمية، إذ أعلنت المجموعة الدولية لشركات الطيران، التي تعد شركة الخطوط الجوية البريطانية «بريتيش إيروايز» وشركة «إيبيريا» الإسبانية من الشركات التابعة لها، عن انخفاض بنسبة 55.7 في المائة في الإيرادات وخسائر 3.8 مليار يورو (4.5 مليار دولار) في النصف الأول من عام 2020. وأن إجمالي الإيرادات عبر أساطيل المجموعة الدولية، انخفضت من 12.02 مليار يورو إلى ما يربو قليلاً على 5.3 مليار يورو. وأرجعت المجموعة الدولية الخسائر إلى جائحة «كورونا المستجد»، التي وصفتها بأنها لها تأثير مدمر على شركات الطيران العالمية وقطاعات السفر نتيجة للقيود المفروضة على السفر من قبل الحكومات، انخفضت حركة المسافرين في الربع الثاني بنسبة 98.4 في المائة بسبب انخفاض الطاقة الاستيعابية في الربع نفسه بنفس 95.3 في المائة. ويعتقد خبراء المجموعة الدولية لشركات الطيران، أن «الأمر سيستغرق حتى عام 2023 على الأقل حتى يتعافى طلب الركاب إلى مستويات 2019. International Civil Aviation Organization, 2021)، وقد سجلت «إير فرانس - كيه إل إم» للطيران، خسائر صافية بقيمة 2.6 مليار يورو (3.1 مليار دولار) في الربع الثاني من عام 2020، الذي شهد وقف الكثير من الرحلات الجوية، أو تخفيض عدد الركاب بشكل كبير بسبب القيود التي تم فرضها لمكافحة جائحة فيروس كورونا المستجد. أما بالنسبة للمجموعة الفرنسية الهولندية فقد أنخفضت رحلاتها الجوية بأكثر من 95 في المائة، حيث بلغ 1.2 مليون راكب خلال تلك الفترة. وأنها سوف ترفع قدراتها بحرص بالنسبة لأشهر الصيف بعد تشغيل الحد الأدنى من الرحلات إلى المدن الرئيسية خلال شهري أبريل ومايو الماضيين، واستأنفت حركة الطيران ببطء في يونيو الماضي حيث إنه بفضل الدعم من الحكومتين الفرنسية والهولندية، فإن لديها سيولة وخطوط ائتمان بقيمة 14.2 مليار يورو تحت تصرفها، من أجل مواجهة الأزمة وإعادة هيكلة أعمالها. كما أعلنت «كيه إل إم» أنها بحاجة إلى تخفيض حجم القوة العاملة لديها التي تبلغ 33 ألف موظف، بواقع 4500 إلى 5000 وظيفة، خلال عام 2021، بالنظر إلى التراجع في حركة السفر الجوي فقد تم شطب 3500 وظيفة من خلال برنامج الاستقالة الطوعية الجاري تطبيقه في الوقت الحالي، بالإضافة إلى خطة عدم تجديد عقود العمل المؤقتة. ولكن الشركة حذرت من أنها سوف تضطر للجوء إلى حلول بديلة من أجل شطب 1500 وظيفة أخرى، من بينها 500 وظيفة في قطاع الخدمات الأرضية و300 وظيفة في أطقم الضيافة الجوية و300 وظيفة أخرى تتعلق بقرعة القيادة، علاوة على 400 وظيفة تقريباً في المجالات الفرعية لمجموعة «كيه إل إم وإير فرانس» (European Union, 2020)

وقد خفضت شركة امركان إيرلاينز في مارس 2020 الرحلات الدولية بنسبة 10% (55% للمسارات عبر المحيط الهادئ) والرحلات المحلية بنسبة 7.5%، وقد خفضت خطوط دلتا الجوية في مارس 2020 الرحلات الدولية بنسبة 20-25% والرحلات المحلية بنسبة 10-15%. وقد جمدت أيضاً المزيد من عمليات التوظيف وعلقت عمليات إعادة شراء الأسهم. وأفادت شركة الطيران في مارس عن انخفاض في الحجوزات بنسبة 25%، وذكرت الشركة أن حجم الضربة التي أصابت طلب المسافرين كانت مماثلة لتأثير هجمات 11 من سبتمبر على حركة الطيران، وقد خفضت يوناتيد إيرلاينز الأمريكية قدرة تسيير الرحلات المحلية بنسبة 10%، وقدرة الرحلات

الدولية بنسبة 20% في أبريل 2020. وحصلت أيضًا على قروض بقيمة 2 مليار دولار أمريكي لتأمين احتياطياتها النقدية. وقد ألغت الخطوط الجوية الفلبينية 69 رحلة أسبوعية إلى الصين و17 رحلة أسبوعية إلى كوريا الجنوبية، في حين حاولت استكشاف مسارات جديدة إلى أستراليا وماليزيا وإندونيسيا في سبيل تعويض خسائر العائدات المفقودة، ونجد أنه في 11 يوليو 2020 قامت الخطوط الجوية الإماراتية بتسريح ما يصل إلى 9000 موظف (ما يعادل 15% من إجمالي الموظفين) بسبب توقف النشاط الجوي بشكل شبه كلي جراء جائحة فيروس كورونا، أما بالنسبة لمصر للطيران فبعد تعليق حركة الطيران عالمياً نتيجة جائحة كورونا والذي أثر بشكل كبير على الشركة القابضة لمصر للطيران والشركات التابعة لها، حيث توقفت الإيرادات تماماً مع استمرار تحملها للمصروفات الثابتة من أجور العاملين وغيره. وعلقت مصر حركة الطيران في 19 مارس 2020 حتى إشعار آخر ضمن مجموعة من الإجراءات لإبطاء انتشار الفيروس. (Ziady, 2020)

ويوضح الشكل التالي خسائر شركات الطيران في العالم حسب الموقع الجغرافي:



شكل رقم (2) خسائر شركات الطيران حسب الموقع الجغرافي

Source: Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, International Civil Aviation Organization, June 2020

فقدان الوظائف في مجال النقل الجوي في ظل أزمة كورونا

إن انهيار الأعمال الذي شهده قطاع الطيران إثر جائحة كورونا قد يقضي على 46 مليون وظيفة في جميع أنحاء العالم. حيث ذكرت مجموعة عمل النقل الجوي، وهي تحالف لمنظمات صناعة الطيران يتخذ من جنيف مقراً له، في التقرير الذي تم نشره ما يلي:

– إن أكثر من نصف الوظائف البالغ عددها 88 مليوناً التي يدعمها قطاع الطيران قد تُفقد مؤقتاً على الأقل، نتيجة للوباء. ويتوقع الكثيرون في الصناعة ألا يتعافى السفر الجوي إلى مستوى العام 2019 حتى العام 2024.

- وقد تصل خسائر الوظائف في شركات الطيران والمطارات وشركات الطيران المدني وحدها إلى 4.8 مليون وظيفة بحلول بداية العام المقبل، وهو ما يمثل انخفاضاً بنسبة 43% في التوظيف عن مستويات ما قبل الوباء، وفقاً للتقرير، الذي يستند إلى تحليل أجرته شركة أكسفورد إيكونوميكس.
- كما يمكن أن تُفقد أيضاً 26 مليون وظيفة أخرى في السياحة المتعلقة بالسفر الجوي، بينما تواجه حوالي 15 مليون وظيفة الخطر في الشركات التي تتبع السلع والخدمات لسلسلة التوريد للنقل الجوي أو للعاملين في صناعة الطيران. (الهيئة العامة للاستعلامات، 2020)
- وقد تتخفف وظائف الخطوط الجوية بأكثر من 1.3 مليون، في حين أن النشاط الاقتصادي المدعوم بالطيران قد يتقلص بنسبة 52%، ما يشكل خسارة بمقدار 1.8 ترليون دولار في الناتج المحلي الإجمالي العالمي.
- وسوف يكون للوباء "تداعيات بعيدة المدى على الصناعة لسنوات عديدة"، وفقاً للتقرير الذي يسلط الضوء على مدى اعتماد سبل عيش ملايين العمال على السفر الجوي العالمي.
- وقال التقرير إنه "كانت هناك انخفاضات في حركة الركاب بسبب الصدمات في الماضي، ولكن لم يحدث إغلاق شبه كامل للنظام العالمي"، مضيفاً أنه يتوقع أن يصبح عدد الركاب في عام 2021 أقل من نصف مستوى العام الماضي. (لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا، 2021)

كيفية تكيف شركات الطيران في مصر والعالم مع الوضع الراهن لأزمة كورونا

فرضت جائحة كورونا واقعاً جديداً على حركة السفر والطيران في العالم، إذ تزايدت اتجاهات إغلاق الحدود، ووقف حركة النقل الجوي للحد من انتشار الفيروس. وفي مرحلة لاحقة بدأت الدول في صياغة تدابير جديدة لاستئناف السياحة والسفر عبر سياسات، مثل: فقااعات السفر، وجوازات السفر المناعية، وميكنة السفر، وإعادة تصميم الطائرات والمطارات لتتكيف مع تغيرات ما بعد كورونا، وهي ما يطلق عليها "بروتوكولات السفر الآمن" حيث أنه في إطار السعي إلى عودة قطاع الطيران إلى طبيعته وتعويض الخسائر سائلة الذكر، مع تأمين المسافرين في الوقت نفسه، وعدم تحول المطارات والطائرات إلى بؤرة لفيروس كورونا؛ اتخذت شركات الطيران عدة إجراءات لتحقيق "السفر الآمن"، ولا يزال بعض هذه المقترحات قيد الدراسة، وهو ما يمكن الإشارة إليه فيما يلي:

- أ- إجراءات التعقيم والوقاية: قررت العديد من شركات الطيران عدم إشغال كافة مقاعد الطائرة، وذلك لمراعاة قاعدة التباعد الاجتماعي، مع قياس درجة حرارة المسافرين قبل صعودهم للطائرة، فضلاً عن أن معدات الحماية الشخصية (مثل: أقنعة الوجه، ومطهرات الأيدي) أصبحت ملزمة في كافة المطارات ورحلات الطيران، وتطبق على كافة المسافرين. وتقوم بعض المطارات بإجراءات مشددة بشكل أكبر من ذلك، حيث قام المسؤولون في مطار هونج كونج بوضع جهاز يُسمى CleanTech لتطهير كامل جسم الركاب والموظفين في المطار، حيث يخضع الركاب وموظفو المطار لفحص درجة الحرارة قبل الدخول إلى قناة

مغلقة في هذا الجهاز لإجراء تعقيم مدته 40 ثانية، باستخدام تقنيات "المحفز الضوئي" و"إبر النانو". كما يقوم مسؤولو مطار هونج كونج أيضًا بوضع طلاء غير مرئي مضاد للميكروبات والجراثيم والبكتيريا والفيروسات على الأسطح التي تزداد إمكانية وجود الفيروس بها نتيجة وجود عدد من المسافرين حولها، مثل عربات حمل الحقائب وأكشاك تسجيل وقيد المسافرين، كما تم البدء في اختبار إمكانية استخدام الروبوتات المجهزة بمطهرات الأشعة فوق البنفسجية والتي ستجوب المطار لتطهره. (Mary, 2020)

ب- **فقاعة السفر** : يطلق عليها أيضًا جسور السفر أو ممرات كورونا ويتمحور هذا المفهوم حول قيام مجموعة من الدول الآمنة من الفيروس بالاتفاق على فتح حدودها مع بعضها بعضًا، والسماح للمواطنين بالتنقل بين هذه الدول فقط، مع الإبقاء على غلق الحدود مع جميع البلدان الأخرى. إن الفكرة الرئيسية لفقاعة السفر هي خلق مساحات يمكن للناس التحرك بأمان داخلها ومن دون التسبب في انتشار للفيروس. ويتطلب تطبيق فقاعات السفر قدرًا معينًا من الثقة بين البلدان التي ستقوم بتطبيقها معًا، فضلًا عن تحديد وضع نشاط فيروس كورونا في هذه البلدان، بمعنى أن هذه الفقاعات أو المساحات الآمنة لا يمكن تكوينها إلا بين دول تسجل عدد إصابات منخفضة للغاية أو لم تسجل أية إصابات منذ فترة. وفي هذا السياق، قامت دول البلطيق (إستونيا، ولاتفيا، وليتوانيا) بفتح حدودها مع بعضها بعضًا في 15 مايو الماضي، والسماح لمواطني الدول الثلاث بالتنقل بشكل حر بين هذه الدول، في حين أنه يتعين على أي شخص يصل إلى أي من هذه الدول الثلاث خارج منطقة البلقان، أن يقوم بعزل نفسه لمدة 14 يومًا. وتجدر الإشارة إلى أنه حال استمرار انخفاض مستويات الإصابة بالفيروس في فنلندا وبولندا، فمن المتوقع أن ينضموا إلى فقاعة السفر في بحر البلطيق. وعلى الرغم من أن أستراليا ونيوزيلندا هما من أكثر الدول المرشحة في الوقت الحالي لتكوين فقاعة للسفر، فقد شرعنا -بالفعل- في التفاوض لتكوين هذه الفقاعة بينهما، والسماح لمواطنيهما بالتنقل الحر بين البلدين، خاصة مع ما يبدو من سيطرة البلدين بشكل كامل على انتشار الفيروس. إلا أن تصريحات وزير السياحة الأسترالي حول أنه من الممكن أن تظل حدود البلاد مغلقة حتى العام المقبل؛ تعني عدم إمكانية تكوين فقاعة السفر الآمنة بين أستراليا ونيوزيلندا خلال العام الجاري. وتجدر الإشارة إلى أن الاعتماد على هذه الآلية سيعمل على إنعاش اقتصادات الدول التي سيتم تكوين الفقاعة بينها، ولكن تطبيق هذه الآلية يتوقف على عدم وجود موجة ثانية من الفيروس، وكذلك على قدرة عدد من الدول على إبقاء عدد الإصابات ومعدلات الانتشار فيها منخفضة لتشجيع دول أخرى لتكوين فقاعة آمنة معها. (Jolly, 2020)

ج- **جوازات السفر المناعية** : اقترحت بعض الدول حيازة الأشخاص جوازات السفر المناعية أو التي يطلق عليها البعض (risk-free certificate)، والتي تعني حيازة الأشخاص شهادة تُثبت أن لديهم أجسامًا مضادة لفيروس كورونا، مما يمكنهم من السفر والتنقل، حيث إنهم لن يقوموا بنقل عدوى أو يتسببوا في مزيد من الانتشار للفيروس؛ إلا أن منظمة الصحة العالمية حذرت -في 24 أبريل 2020- من إصدار جوازات حصانة لأنه لا يمكن ضمان دقتها، حيث لا يوجد حاليًا دليل علمي على أن الأشخاص الذين تعافوا من فيروس كورونا محصنون من الإصابة بفيروس كورونا مرة أخرى. ويبرز تحدّي لوجستي آخر في تطبيق

هذه الوسيلة، يتمثل في الحاجة لإصدار هذه الشهادات أو جوازات السفر لملايين من المسافرين، وبالتالي إجراء التحليلات الطبية اللازمة لاستخراج هذه الشهادة، مما سيمثل -بالتأكيد- ضغطاً إضافياً على الأنظمة الصحية، فضلاً عن أنه سيكون من الصعوبة منع الأشخاص الذين لم يصابوا بالفيروس وكونوا أجساماً مضادة ضده من السفر إلى الأبد. ولكن الأخطر -في هذا الصدد- هو خلق مقياس اجتماعي جديد لتقسيم البشر "من يملك جواز سفر مناعياً أو شهادة طبية" ومن لا يملك، وهو ما سيحرم عدداً كبيراً من البشر ليس من السفر فقط، بل إن مفهوم جواز السفر المناعي قد يمتد ليصبح وثيقة أساسية للسماح بدخول المطاعم والأماكن الترفيهية على سبيل المثال وليس للسفر فقط، مما يُهدد بحرمان عدد كبير من البشر من ممارسة حياتهم بشكل طبيعي. (International Civil Aviation Organization, 2021)

د- **ميكنة السفر:** يضطر المسافر إلى التعامل مع العديد من الأشخاص منذ الوصول إلى المطار مما يزيد من احتمالية الإصابة بالفيروس. لذا، من المرجح أن يبدأ العمل على "ميكنة عملية السفر"، والتحول إلى ما يُمكن تسميته السفر دون التواصل مع الأشخاص، بمعنى أن تكون كافة التعاملات التي يُجريها المسافرون منذ بداية حتى انتهاء رحلتهم هي معاملات إلكترونية لا تتطلب على تعاملات بشرية وجهًا لوجه. ويرى بعض الخبراء أن ذلك يمكن أن يتم من خلال استبدال نقاط التفتيش في المطارات بأجهزة مسح إلكترونية، وسيتعين الاعتماد على أجهزة تحديد الهوية التي تعتمد على بصمة العين، كما ستكون هناك أجهزة تحدد الهوية من دون لمس المسافرين لها بشكل مستمر لتقليل إمكانية انتقال الفيروس، ومن المرجح أن يتم إنهاء الإجراءات الورقية للمسافرين داخل المطارات من خلال نظام الأوامر الصوتية بدون التعامل بين المسافرين وموظفي المطار. (Ziady, 2020)

ه- **إعادة تصميم الطائرات:** من المرجح أن شركات الطيران ستركز على استعادة ثقة الركاب من خلال استخدام الأسطح المضادة للميكروبات داخل الطائرات، والاعتماد على تكنولوجيا تتبع حركة العين بدلاً من اللمس فيما يتعلق بنظام وشاشات الترفيه على متن الطائرة. فضلاً عن إمكانية إحلال الروبوت محل مضيفات الطيران لتقديم الخدمات اللازمة للركاب. ومن المحتمل أيضاً أن يتم إعادة تقسيم مقصورة الركاب لترك مسافات أكبر بين مقاعد الركاب لتقليل احتمالية انتقال العدوى. وفي هذا السياق، أصدرت شركة Avio Interiors الإيطالية تصميمين جديدين لمقاعد الطائرات؛ التصميم الأول أطلقت عليه اسم "Janus"، ويعتمد على عكس موقع المقعد الأوسط، فضلاً عن الفصل بين الركاب الثلاثة بدرع مصنوع من مادة شفافة تعزلهم عن بعضهم بعضاً، مما يخلق حاجزاً وقائياً للجميع، فكأن كل مسافر له مكانه الخاص المعزول عن الآخرين، حتى من الأشخاص الذين يمرون عبر ممر الطائرة، في حين يقوم التصميم الثاني الذي أطلق عليه اسم "Glassafe" بتثبيت درع واقٍ شفاف بين المقاعد الأمامية، ولكن هذا التصميم يترك ذراعي الراكب مكشوفة مما يجعلها عرضة للجراثيم من خلال الاتصال المباشر مع الجالس في المقعد الآخر. (Mary, 2020)

تأثير فيروس كورونا على إدارة وتشغيل واقتصاديات شركة مصر للطيران

إن خسائر شركة مصر للطيران جراء توقف حركة الطيران الخارجية بعد بداية انتشار فيروس كورونا بلغت 1.2 مليار جنيه شهرياً اعتباراً من ابريل 2020 منذ أن صدر قراراً من مجلس الوزراء في 19 مارس 2020 بتعليق حركة الطيران الخارجية جراء انتشار جائحة فيروس كورونا ضمن الإجراءات الاحترازية للدولة، وقد أثرت هذه الإجراءات على اقتصاديات الشركة كما يلي:

1. أن الإيرادات المفقودة شهرياً جراء توقف حركة الطيران بسبب كورونا بلغت قيمتها 3.5 مليار جنيه.
2. وأن تسيير طائرات شركة مصر للطيران في عمليات نقل البضائع عبر الشحن الجوي لمواجهة التراجع الكبير في عمليات الإيرادات قد تغطي %10 من إجمالي الدخل الشهري المتوقع
3. كما أن الإقبال لايزال ضعيفاً جداً بالنسبة لحركة الطيران الداخلي الأمر الذي سيتطور مع وجود ترويج عند الترويج للسياحة الداخلية. (Negroni, 2021)
4. أنه قد تم التنسيق مع وزارة المالية حالياً بالنسبة للقرض المساند من الوزارة لصالح الشركة بقيمة 2 مليار جنيه بدون فوائد كما سيتم توجيه لصالح الإنفاق على المرتبات ومواجهة المصاريف الحتمية على أن يبدأ سداه بعودة معدلات التشغيل إلى %80 من المعدلات الطبيعية. وأن القرض هذا يأتي تنفيذاً للتوجيهات الرئاسية بمساندة قطاع الطيران المدني في مواجهة تداعيات أزمة فيروس كورونا المستجد، التي تسببت في توقف حركة الطيران عالمياً.
5. بالإضافة إلى أن توقف حركة الطيران عالمياً نتيجة جائحة كورونا أثر بشكل كبير على الشركة القابضة لمصر للطيران والشركات التابعة لها، حيث توقفت الإيرادات تماماً مع استمرار تحملها للمصروفات الثابتة من أجور العاملين وغيرها.
6. خفض رواتب الوظائف القيادية بها 10 بالمئة، اعتباراً من مايو في ظل الخسائر الناجمة عن جائحة فيروس كورونا، وتم تطبيق خفض الرواتب على الوظائف القيادية العليا كرؤساء مجالس إدارات الشركات ونوابهم ورؤساء القطاعات والركب الطائر وأفراد الركب الطائر من الطيارين والمضيفين والمهندسين. (وزارة الطيران المدني، 2021)

وقد أظهر فيروس كوفيد-19 مثل فيروس سارس انخفاضاً حاداً في حركة ركاب قطاع الطيران بعد فترة من شهر إلى ثلاثة أشهر من تصنيف الفيروس على أنه وباء. من ناحية أخرى، استغرق الأمر لصناعة الطيران للتعافي من السقوط فترة من 6 إلى 7 أشهر، وذلك بعد الإعلان من أن الفيروس تحت السيطرة. وبالقياس مع مع الوضع الحالي لـ فيروس كورونا، تظهر مخاوف جديدة ذات تأثيرات كبيرة على صناعة الطيران، نتيجة لتراجع وفشل وجود خطط احتواء انتشار الوباء على المستوى العالمي، إلى جانب عدم ظهور بؤادر قصيرة المدى لاكتشاف مصل للعلاج من الفيروس في المستقبل القريب. فضلاً عن عدم توقع تعافي قطاع الطيران العالمي بصورة سريعة مثلما حدث مع وباء سارس الذي أخذ حرف V نتيجة لتعافية السريع، ولكن يُتوقع أن

يكون بصورة أبطأ متخذاً مساره على شكل حرف U بداية من مايو أو يونيو 2020. وبناء على اتخاذ الحكومات في جميع أنحاء العالم بإغلاق مطاراتها الرئيسية، نتج عن ذلك الإجراء تخفيض تشغيل ونقل خطوط الطيران على مستوى العالم بنسبة تتراوح بين 80% إلى 90%. ومن المتوقع أن تخسر صناعة الطيران على المستوى الدولي إجمالي إيرادات بقيمة 252 مليار دولار في عام 2021، بما يمثل في المتوسط نسبة من 38% إلى 44% أقل من عام 2019، واعتماداً على استئناف التشغيل بحلول مايو أو يونيو على التوالي. ولكن في حال استمر تنفيذ سيناريو الإغلاق، فمن المتوقع أن تخسر صناعة الطيران على المستوى الدولي ما يعادل 30 مليار دولار إضافية كل شهر. (وزارة الطيران المدني، 2021)، إضافة إلى ذلك، فإن الأثر الصحي الناتج عن وباء كوفيد-19 ليس العيب الوحيد الذي سيكون له تأثير كبير على صناعة الطيران على المستوى العالمي، ولكن تأثيره الاقتصادي والنفسي هو الأكثر تدميراً، إذ يتوقع الخبراء أن يؤدي الركود الاقتصادي و"الصدمة النفسية" الاجتماعية الناتجة عن انتشار الوباء، أن يؤدي إلى تأخير التعافي الإجمالي للصناعة حتى منتصف عام 2021، إذ يتأثر قطاع الطيران بصورة كبيرة جداً بالحالة النفسية العامة و"الثقة" في شركات الطيران، ومن المتوقع أن يرتد انتعاش قوي في إيرادات قطاع الطيران العالمي إلى قيم أعلى من الخسارات التي تم الإبلاغ عنها في بداية الأزمة في عام 2020، مما سيساعد الصناعة على استعادة بعض من الخسارة المالية وتعويضها، والعودة إلى المستويات الطبيعية بحلول نهاية عام 2021. كما يعد انخفاض أسعار البترول والوقود أحد العوامل الرئيسية المحفزة في الارتداد المتوقع في صناعة الطيران والناتج المحلي الإجمالي العالمي بعد الوباء، إذ يمثل الوقود ما يقرب من 50% من تكاليف التشغيل لشركات الطيران، ومع الانهيار الأخير في أسعار البترول على مستوى العالم، تمكنت شركات الطيران من تقليل تكاليفها المتغيرة بشكل مكثف للتعامل مع تأثير فيروس كورونا المستجد، ومن ناحية أخرى، يمكن للشركات استخدام أسعار الوقود المنخفضة لزيادة نسب إيراداتها؛ وذلك عن طريق زيادة عمليات رحلات الشحن والرحلات الداخلية في البلدان المحظور بها حركة الطيران الدولي. (المنظمة العربية للسياحة والاتحاد العربي للنقل الجوي، 2020)

وفي مصر، فقد تعرض قطاع الطيران للانحسار بسبب انتشار فيروس كورونا. إذ أن من المتوقع أن تتخفف إيرادات قطاع الطيران بنسبة 40% تقريباً بحلول بداية عام 2021 وذلك بخسارة قيمتها 3 مليارات دولار تقريباً، فضلاً عن توقع تعافي قطاع الطيران في مصر مرة أخرى بالكامل وتحقيق حالة الارتداد بحلول الربع الثاني من عام 2021. وعليه، يمثل هذا الأمر للدولة المصرية بالنظر إلى هذا التراجع على أنه فرصة في حد ذاته. فمع الانهيار الوشيك لشركات الطيران الكبرى منخفضة التكلفة في أوروبا مثل شركة الطيران بألمانيا والتي باعت جزءاً من أسهمها للدولة- إذ أن شركات الطيران الأوروبية هي شركات خاصة- والعمل على زيادة دور الحكومات الوطنية للعودة مجدداً لإنقاذ قطاع الطيران والمعوقات التي تواجهها نتيجة لتشريعات الاتحاد الأوروبي، من المتوقع حدوث تأخير كبير في تعافي تلك الشركات، بما يمثل فرصة سانحة وخطوة جيدة، يمكن للحكومة المصرية العمل والنظر في دفع المزيد من حزم التحفيز لشركات الطيران المصرية الخاصة والوطنية (مصر للطيران). وبناء على التوقعات الرامية إلى أن تبدأ فترة تعافي قطاع الطيران المصري في شهر مايو 2021، يمثل هذا الأمر مع بداية موسم الصيف في مصر، والقضاء على أحد المخاوف الرئيسية التي تؤخر فترة

التعافي على مستوى العالم . بالإضافة إلى أن العمل على زيادة رحلات الربط والاتصال والرحلات الدولية بأسرع ما يمكن، سيعطي صناعة الطيران المصرية ميزة في مقابل شركات الطيران الأوروبية المخصصة على المدى القصير والطويل، إذ سيؤدي المدى القصير إلى زيادة أخرى في عائدات الارتداد المتوقعة بحلول منتصف عام 2021، وعلى المدى الطويل سيؤدي إلى زيادة حصة قطاع الطيران المصري في القارة الأوروبية والذي يمثل فقط 20% من إجمالي التشغيل الجوي في مصر، وبالتالي زيادة رحلات الاتصال وزيادة الإيرادات ذات التأثير على الناتج المحلي الإجمالي الوطني. (وزارة الطيران المدني، 2021)

الجهود المبذولة لمصر للطيران في طرح نماذج وخطط مستقبلية في حالة توقف حركة السياحة والسفر نتيجة انتشار الأوبئة

لم يخل التأثير السلبي لجائحة كوفيد- 19 في قطاع النقل الجوي من إيجابيات، إذ أدى إلى التعجيل في البحوث الرامية إلى جعل الطائرة فقاعة صحية، وهو ما أظهرته الوسائل الجديدة، التي باتت تستخدم لتعقيم الطائرات، كالأشعة ما فوق البنفسجية، ورش سحب المعقمات، والتعقيم الحراري والطلاء الخاصة:-

أ- فقد سارعت مصر للطيران إلى استحداث خلية أزمة لمواجهة انهيار حركة السفر جواً، والمخاوف من تأثر المسافرين على المدى الطويل لجهة تراجع رغبتهم في السفر خشية التفشي السريع لفيروس كورونا المستجد. ويتمثل الهدف الأهم في استعادة ثقة المسافرين، في وقت تلقي عودة أعداد الإصابات إلى الارتفاع بثقلها على القطاع، الذي يتوقع أن تبلغ حركة الطيران في 2021 نصف ما كانت عليه في 2019.

ب- عززت مصر للطيران من جهتها عمليات تنظيف طائراتها وتعقيمها بعد الرحلات، ويجري بعضها عمليات تعقيم دورية من خلال رش مبيد للفيروسات يبقى مفعوله قائماً أياماً عدة، وأكد الاتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا" أن خطر الإصابة بالفيروس في الطائرات ضعيف جداً. (Negroni, 2021)

ج- التعاون مع شركة بوينج، التي أطلقت مبادرة "كونفيدنت ترافل إينيشاتيف" (المبادرة من أجل ثقة المسافرين) عن نظام محمول يعمل بالأشعة ما فوق البنفسجية، يتيح في ربع ساعة نظرياً، أي بين رحلتين، تعقيم مقصورة الركاب وقمرة القيادة والمراحيض والأقسام المطبخية. وتأمل "بوينج" أن تبدأ بتسويق هذا النظام في نهاية العام الجاري. حيث أن إن هذا النظام يشكل حلاً لمشكلة الوقت المتمثلة في تأمين سرعة تبديل الرحلات في الطائرة.

د- إضافة إلى هذه التقنية، تتكبد شركة مصر للطيران بدراسة مقترح مقدم من شركتنا صناعة الطائرات بوينج وإيرباص على دراسة وسائل تعقيم أخرى، بينها رش غيمة من المواد الكيميائية، واستخدام أنواع خاصة من الطلاء، واستعمال ماء الأكسجين على شكل غاز، والتعقيم الحراري من خلال رفع درجة حرارة مقصورة الركاب إلى 60 درجة، وكذلك تأين الهواء. (وزارة الطيران المدني، 2021)

- هـ - ويجري اختبار تقنيات عدة في الوقت نفسه لأن أي تقنية ينبغي أن تراعي عددا من الشروط، بينها ألا تشكل خطرا على أفراد الطاقم أو على الركاب، وأن تكون مقبولة في كل دول العالم، وأن يكون الوقت اللازم لاستخدامها ممكنا بين رحلتين، وألا تفسد المساحات وتؤدي إلى تدهور وضعها.
- و - دراسة استخدام تقنية التعقيم الحراري والتي تحظى بتأييد "إيرباص" على الرغم من أنه يشوبها عيب الوقت الطويل الذي تستلزمه، إذ يرى برونو فارجون، الذي يدير مبادرة "كيب تراست إن إير ترافل" (تقوا بالنقل الجوي) لدى "إيرباص" أن "ثمة بعدا آخر هو البعد النفسي". وقال فارجون "لا شك في أن الراكب سيكون مطمئنا أكثر إذا تولى بنفسه مسح الأشياء، التي سيلمسها في الطائرة بمحرمة معقمة". وكان وباء "سارس" (متلازمة الالتهاب التنفسي الحاد) عامي 2002-2003 و"إيبولا" قد أسهما سابقا في تعزيز قواعد السلامة الصحية، إذ تم مثلا بعد "سارس" تحسين أنظمة التهوية في مقصورات الركاب، بحيث يجدد الهواء فيها كل دقيقتين إلى ثلاث دقائق. (Negroni, 2021)
- ز - اعتماد آلية جديدة للتعقيم في العمق داخل المقصورات، لكن هذه الآلية ثقيلة كونها تتطلب إزالة بعض العناصر، وثمة طريقة أخرى لإزالة الفيروسات أو الجراثيم من المقصورات، تتمثل في استخدام أنواع خاصة من الطلاء تقضي عليها.
- ح - كذلك يشكل مفهوم "بلا احتكاك" حلا آخر لوقف انتقال الفيروس، فهذا المفهوم المستخدم أصلا في توزيع المياه والصابون، أخذ في الانتشار في المطارات لإجراءات التسجيل والصعود إلى الطائرة. وفي النهاية يجب البحث عن الطريقة الأفضل لأن كل التقنيات لها آثار جانبية وكل وسيلة لها إيجابياتها وسلبياتها. (وزارة السياحة والآثار، 2020)

كيفية قيام شركة مصر للطيران بجذب المسافرين إليها بعد أزمة كورونا

تردد الحديث كثيرا خلال الفترة الماضية، حول أهمية عدم السفر ما لم يستوجب الامر ذلك. ويقول الاشخاص الذين كانوا يسافرون كثيرا قبل فترة تفشي وباء كورونا، أنهم صاروا يدركون الآن أن القيام بالكثير من رحلات السفر لم يعد أمرا ضروريا حقا، وذلك بفضل تطبيقات إلكترونية مثل "زووم" وغيره من التطبيقات المنافسة. وكانت أغلب تداعيات تفشي الوباء مفزعة، إلا أن التراجع الحاد في حجم رحلات الطيران لاغراض العمل بشكل خاص، كان كسفا مثيرا. وقد يكون ذلك مبررا لقيام بعض شركات الطيران مؤخرا برفع الكثير من الرسوم التي يكرهها العملاء إلى حد كبير، وهي "رسوم التغيير" والتي يتم فرضها عند قيام العملاء بحجز رحلات جوية ثم تغييرها. وقد تعهدت بأنها لن تعيد فرض تلك الرسوم مجددا بعد انتهاء أزمة الفيروس. ومن هنا فإن عملاء الشركة سوف يقومون بالحجز والسفر بطمأنينة، علما بأنه سوف تستمر الشركة في تقييم سياسة الشركة للحفاظ على المستوى العالي من المرونة التي يتوقعوها العملاء. ولم يتطلب الأمر سوى تراجع حجم العمل في قطاع الطيران بنسبة 70 بالمئة من أجل التخلص من تلك الرسوم المزعجة للغاية بالنسبة للعملاء. (Mary, 2020)

وفي الحقيقة، فإن رفع "رسوم التغيير" لن يحدث فرقا كبيرا بالنسبة للمسافرين بغرض العمل، كما لن يفيد باقي

المسافرين. لذا، فإن هناك بعض الاجراءات الأخرى الصديقة للعملاء والتي قد تقوم شركات الطيران باتخاذها من أجل إنعاش تلك الصناعة وهي كما يلي:

1. تخصيص مساحة أكبر لجلوس الركاب، حيث أن أكثر ما يتسبب في إزعاج الركاب حقا هو قيامهم برحلة كاملة في ظل الدفع بالركبتين باتجاه المقعد المقابل لهم.
2. توفير مقاعد أكثر راحة، حيث أنه كلما كان الحشو داخل المقاعد بسيطا كلما كان غير مريح، وهو أحد الأمور التي قامت بها شركات الطيران بصورة تدريجية من أجل تضخيم حجم الأرباح على حساب العملاء، حيث تقدم الشركات مقاعد مثبتة أضيق وأنحف من الطبيعي.
3. عدم التقيد بشرط عدم زيادة الوزن عن 50 كيلو حيث يقوم بعض المسافرين بوضع الحقيبة على الأرض ويبدأون في سحب بعض أغراضهم منها، بحيث يكون وزن الأمتعة أقل من حد الوزن، وذلك لتجنب الاضطرار إلى دفع مبلغ إضافي قدره 100 دولار. (International Civil Aviation Organization, 2020)

ويري بعض الخبراء أن كل ما تم اقتراحه سوف يؤدي إلى حرمان شركات الطيران من بعض الإيرادات المتكررة. ومن المحتمل أن تؤدي تلك الاجراءات إلى تراجع أسعار أسهمها في البورصة (أو بالأحرى تؤدي إلى مزيد من التراجع). إن صناعة الطيران تسعى منذ عقود إلى توفيق أوضاعها حيث ركزت تلك الشركات على الأرباح أكثر من التركيز على الركاب. ويجب أن يتغير ذلك الآن. وتشكك البعض بجدية في عودة أعداد المسافرين بغرض العمل إلى ما كانت عليه في السابق قبل فترة نقشي الوباء. فلماذا يعود المسافرون الآن بعد أن رأوا الضوء في نهاية النفق؟ كما أنه من غير المرجح أن تجني صناعة الطيران الأرباح التي حققتها خلال الأعوام الستة الماضية. وفي النهاية، سيبدأ المسافرون في الطيران من جديد، ولكن لن يحدث ذلك حتى تثبت شركات الطيران أنها تهتم حقا بالعملاء. إن إلغاء "رسوم التغيير" هو مجرد بداية. (Travel & Tourism Council, 2020)

الدراسة الميدانية

اعتمدت الدراسة الميدانية على المنهج الكيفي وذلك من خلال إجراء مقابلات شخصية مع مديري شركة مصر للطيران القابضة او من ينوب عنهم للإجابة على تساؤلات الدراسة وتحقيق أهدافها التي تهدف إلى قياس تأثير فيروس كورونا المستجد على النقل الجوي في مصر من إدارة وعمليات وتشغيل وعوائد اقتصادية لهذا القطاع الحيوى، وتضم مجموعة مصر للطيران أو ما تعرف بالشركة القابضة لمصر الطيران عدد (10) شركات فرعية والتي لها أدواراً تكملية في خدمة صناعة النقل الجوي وهم كالتالي:

1. مصر للطيران للخطوط الجوية
2. مصر للطيران للأسواق الحرة
3. مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية
4. مصر للطيران للخدمات الأرضية.

5. مصر للطيران للخدمات الجوية
6. مصر للطيران للخدمات الطبية
7. مصر للطيران للصناعات المكملة
8. مصر للطيران للشحن
9. شركة مصر للطيران - اكسبريس
10. شركة مصر للطيران للسياحة - الكرنك

تحليل المقابلات الشخصية

تم إعداد وصياغة أسئلة المقابلات الشخصية مع مديري شركة مصر للطيران بحيث تغطي جميع الجوانب المتعلقة بمدي تأثير فيروس كورونا المستجد على مصر للطيران، وقد تضمنت الأسئلة 6 أجزاء رئيسية وتحليلها وهي كالتالي:-

- أ- الجزء الاول: قواعد عامة
- ب- الجزء الثاني: تأمين السفر وإلغاء رحلات طيران
- ج- الجزء الثالث: ملء استمارات قبل السفر
- د- الجزء الرابع: المطار ورحلة الطيران
- هـ- الجزء الخامس: في دولة المقصد
- و- الجزء السادس: إدارة وتشغيل الشركة

(أ) - قواعد عامة

1. ما هي أهم القيود أو التعليمات الخاصة بالسفر إلى مصر في ظل جائحة كورونا؟
أجمع المسؤولون بنسبة (100%) بأن مصر للطيران تلتزم كما هو الحال دائماً بتقديم تجربة سفر آمنة وممتعة حيث وضعت بعض التعليمات الهامة للقادمين الى مصر ومنها مايلي:

- يجب أن يكون جميع الركاب المسافرين إلى مصر "بمن فيهم المصريون" أن يكون بحوزتهم شهادة اختبار PCR سلبية لكوفيد-19، بحد أقصى 72 ساعة (قبل موعد مغادرة الرحلة) صادرة من بلد المغادرة، ماعدا المسافرين القادمين من دول (اليابان - الصين - تايلاند - أمريكا الشمالية و الجنوبية - كندا - لندن هيثرو - باريس - فرانكفورت) فيتم السماح لهم بإجراء التحليل قبل 96 ساعة على الأكثر من الموعد المحدد للرحلة نظراً لطول مدة السفر و الترانزيت في تلك المطارات ، مع ضرورة الالتزام بجميع الاجراءات الاحترازية خلال فترة السفر .

- يجب أن يكون ركاب الترانزيت المسافرين من و الى الوجهات الدولية فقط (الذين يحق لهم الإقامة بالفندق ولن يقيمون في مطار القاهرة حتى رحلتهم القادمة) في حوزتهم اختبار PCR سلبياً حتى إذا لم تتطلب الدولة المقصودة اختبار PCR سلبياً حتى يتم استيعابهم في الفندق .

- لا يُطلب من ركاب الترانزيت المسافرين من و الى الوجهات الدولية فقط (الذين لا يحق لهم الإقامة في الفندق والذين سيقومون في مطار القاهرة حتى رحلتهم التالية) PCR لمصر ما لم يكن ذلك مطلوباً من قبل وجهتهم النهائية.
 - يستثنى من هذا القرار الأطفال أقل من 6 سنوات من جميع الجنسيات (سواء المصريين أو الأجانب).
 - على الركاب المسافرين مباشرة إلى مطارات (شرم الشيخ / طابا / الغردقة / مرسى علم) و لم يقوموا بتقديم اختبار PCR صالح (72 ساعة قبل موعد مغادرة الرحلة) ، الخضوع لاختبار PCR عند الوصول إلى تلك المطارات مقابل رسوم 30 دولاراً أمريكياً. "سيتم عزل هؤلاء الركاب في فنادقهم حتى وصول نتيجة اختبار PCR السلبية وفي حالة إيجابية الاختبار PCR ، سيتم عزل الراكب ذاتياً في غرفته / غرفتها في الفندق والتنسيق مع وزارة الصحة المصرية "
 - سيتم قبول شهادة PCR المقدمة إذا كانت تفي بالمتطلبات التالية:
 - تتضمن ساعة وتاريخ سحب العينة ، وهو التاريخ الذي سيتم فيه حساب الـ 72 ساعة.
 - صادرة عن مختبر معتمد ومختومة بختم المختبر ولا تحتوي على كشط أو إلغاء أو إضافة.
 - بيان نوع العينة المأخوذة للمسحة.
 - مبينا ان نوع الاختبار (PCR - Rt)
 - تقبل الشهادة باللغة العربية أو الإنجليزية.
 - تنتهي صلاحية شهادة اختبار PCR بمجرد أن يستخدمها الراكب للسفر خارج مصر (حيث لا يمكن استخدامها مرة أخرى للعودة).
 - الحجر الصحي: ستتم متابعة المسافرين القادمين إلى مصر لمدة 14 يوماً من قبل سلطات الحجر الصحي ومكاتب وزارة الصحة
- 2. لمن لا يحق له الدخول إلى مصر عبر المنافذ الجوية في ظل إنتشار فيروس كورونا المستجد؟**
- أجمع المسؤولون بنسبة (100%) أنه لا يسمح الدخول لمصر من هم ليسوا مواطنين أو قاطنين في مصر ولا يوجد بحوزتهم تصريح دخول إلى دولة مصر موقع من القنصلية المصرية في دولتهم أما دخول الأجانب إلى مصر مسموح فقط في حالات استثنائية. ولا يسمح لهم بالدخول إلى مصر أو الخروج منها:-
- أولئك الذين ثبتت إصابتهم بفيروس كورونا وأي شخص تعافى تماماً لا يعتبر مريضاً
 - أولئك الذين كانوا على اتصال بمريض تم التحقق من إصابته (مكوث على مسافة أقل من مترين لمدة 15 دقيقة على الأقل) أو مع شخص ملزم بالحجر الصحي في ال- 14 يوماً السابق للرحلة.
 - أولئك الذين طُوروا واحداً أو أكثر من الأعراض المشابهة لأعراض فيروس كورونا في ال- 14 يوماً قبل الرحلة. يمكن أن تكون الأعراض درجة حرارة جسم 38 درجة مئوية أو أعلى، أو السعال أو صعوبة في التنفس أو فقدان الطعم أو الرائحة.

– من عليهم التواجد في الحجر الصحي لأسباب تتعلق بالكورونا وفقاً لتعليمات الدولة التي يقلعون منها في الفترة التي تشمل تاريخ الإقلاع.

3. هل يُسمح للأشخاص المعرضين للخطر من الكورونا أو المتلازمين للمصابين بالسفر؟ وهل يمكن السفر والدخول إلى جميع الدول؟

أشار عدد (7) من المسؤولين بنسبة (70%) انه لا يوجد حظر على السفر إلى الخارج الذين تم تعريفهم كمتلازمين لمصابي كورونا طالما ان نتيجة الفحص سلبية، ولكن يوصى باتخاذ احتياطات خاصة والتحقق من التغطية التأمينية الخاصة بهم مع شركة التأمين الخاصة قبل السفر. وقد أشار بعضهم أنه لا يمكن السفر والدخول الى جميع الدول، حتى تلك المعرفة في مصر على أنها خضراء والتي تسمح بدخول المصريين إليها، وعلى المسافرين تلقي التحديثات المعلنة من قبل الدولة المستهدفة.

4. هل يجب على المسافرين الخضوع لفحص كورونا قبل مغادرة مصر، وما هي الإجراءات المتبعة في هذا الشأن؟

أشار عدد (9) من المسؤولين بنسبة (90%) أن هنالك دول التي تطلب إجراء فحص للكورونا قبل التوجه إليها. يجب فحص متطلبات الدولة المستهدفة. وتتمثل إجراءات فحوصات للمغادرين من مصر مايلي:

– يمكن للمسافرين الذين سيتوجهون الى دولة تطلب القيام بفحص قبل الإقلاع من مصر تنسيق فحص في أحد المستشفيات التي تقوم بإجراء فحوصات كورونا خاصة.

– بسبب إضراب المختبرات، لم يتم إجراء الفحوصات مؤقتاً في المستشفيات بينما يستمر اجرائها من خلال صناديق المرضى.

– سيقوم المستشفى بتزويد نتيجة الفحص باللغة الإنجليزية وخصوصا في حالة السفر الدولي. على المسافرين التأكد من أنه في الموافقة هنالك:

1- الاسم الكامل باللغة الإنجليزية، كما هو مكتوب في جواز السفر

2- رقم جواز السفر

• المسافرين الذين تكون نتيجة فحصهم إيجابية عليهم الدخول الى الحجر الصحي ولا يمكنهم الصعود على متن الرحلة الجوية.

(ب) – تأمين السفر وإلغاء رحلات طيران

5. هل هناك شركات تأمين تؤمن حالات مرضى كورونا ببوليصة سفر؟ أو بمعنى آخر هل سيغطي التأمين النفقات في حالة إلغاء السفر بسبب الكورونا؟

أشار عدد (7) من المسؤولين بنسبة (7%) أنه نعم بالتأكيد هناك شركات تأمين تؤمن على حالات مرضى كورونا ولكن يجدر التحقق من التغطية مع شركة التأمين التي يتم من خلالها تأمين السفر الى خارج البلاد

6. إذا مرض المسافر بالكورونا أثناء إقامته خارج البلاد، فمن سيمول تكلفة فترة الحجر الصحي والرعاية الطبية في ذلك البلد؟

أشار عدد (6) من المسؤولين بنسبة (60%) أن المسافرين المؤمنون بتأمين السفر، يجب التحقق من التغطية مع شركة التأمين التي يتم من خلالها تأمين السفر، بالإضافة الى انه يجب على المسافرين غير المؤمنين بتأمين سفر أو الذين لا يغطي تأمين سفرهم حالات الكورونا أن يتحملوا تكاليف الحجر الصحي والاستشفاء والرعاية الطبية (إذا لزم الأمر) في ذلك البلد.

7. ما هي معايير إلغاء السفر بسبب الكورونا؟

أجمع عدد (8) من المسؤولين بنسبة (80%) أنه يجب التحقق من هذا الموضوع مع شركة السياحة أو الطيران التي تم شراء تذاكر الطيران من خلالها.

(ج) - ملء استمارات قبل السفر

8. ما هي النماذج التي يتعين علي ملؤها قبل الرحلة الجوية؟

أشار عدد (8) من المسؤولين بنسبة (80%) أن هناك نماذج يتعين على المسافر ملؤها قبل السفر وهي كما يلي:-

- على جميع الداخلين الى مصر تعبئة استمارة مسافر , التي فيها يجب تعبئة تفاصيل شخصية وتصريح طبي.
- على المسافرين المُلزَمين بالحجر الصحي أن يملؤ في هذه الاستمارة أيضًا تبليغ عن الحجر الصحي
- من هم ليسوا مواطنين أو مقيمين في مصر الذين سيسافرون الى مصر عليهم إبراز تصريح دخول الى الدولة حيث أنه سيُسمح بدخول الأجانب الى مصر في حالات استثنائية فقط .
- المغادرين من مصر عليهم تعبئة استمارة تصريح مسافر مغادر من مصر
- استمارات على الإنترنت لتعبئتها قبل رحلة الطيران (تقديم طلب للقادمين الى دولة مصر، تقديم طلب للخروج من مصر)

9. ما هي المدة التي يجب على المسافر ملء الاستمارات مسبقًا قبل الرحلة؟ ومتى يحتاج المسافر إلى الاحتفاظ بتصديق تعبئة الاستمارات؟

أجمع المسؤولون بنسبة (100%) أن المدة التي يجب أن يتم فيها ملء الاستمارات مسبقا هي:

- الرحلات المغادرة : خلال الـ 24 ساعة التي تسبق مغادرة الرحلة
- الرحلات القادمة : خلال الـ 24 ساعة التي تسبق مغادرة الرحلة القادمة إلى مصر (آخر رحلة إذا كانت هناك رحلة اتصال (ترانزيت) ، ويجب على المسافرين الذين يدخلون مصر الاحتفاظ بالتصريح حتى بعد عبور نقطة التفتيش الحدودية أو الميناء الجوي ، كذلك يجب على المسافرين المغادرين من مصر الاحتفاظ بالتصريح حتى وصولهم إلى بلد المقصد.

وقد أشار عدد (6) من المسؤولين بنسبة (60%) أنه في حالة وصول المسافر المطار ولم يملء الاستمارة، فإنه يجب عليه ضرورة تعبئة الاستمارات قبل دخول ترمينال المسافرين. يجب عرض تصديق تعبئة استمارات للدخول الى الترمينال.

10. هل يجب أن يمكث المسافر في حجر صحي عند الوصول إلى مصر؟ إذا كان الأمر كذلك، فكم من الوقت؟ وهل سلبية الفحص تقلل من مدة الحجر الصحي؟

أشار عدد (9) من المسؤولين بنسبة (90%) أن فقط أولئك الذين زاروا دولة حمراء خلال الـ 14 يومًا التي سبقت رحلتهم إلى مصر سيتعين عليهم المكوث في حجر صحي عند دخولهم إلى مصر. وفي حال مررت في دولة حمراء خلال رحلة عبور (ترانزيت) ولكن لم يقم بمغادرة المطار ولم تمكث فيه أكثر من 12 ساعة - لن تكون ملزمًا بالحجر الصحي. كذلك انه في حالة سلبية الفحص للمسافر عند الوصول الى مصر فلا تُلغى او تقلل من مدة الحجر الصحي

11. ماذا يفعل المسافر حال سفره إلى دولة خضراء وخلال السفر تحولت إلى حمراء؟

أشار عدد (7) من المسؤولين بنسبة (70%) أن من يسافر إلى دولة خضراء وخلال تواجده فيها تحولت إلى حمراء سيكون معفيًا من الحجر الصحي عند عودته إلى البلاد، طالما أنه لم يمر 14 يوم منذ أن تحولت إلى حمراء. ومع ذلك، سيتم إصدار إشعار مدته اسبوع من لحظة اتخاذ القرار لتحويل دولة خضراء لحمراء وحتى تحويلها بالفعل لحمراء.

12. من ينبغي أن يبلغ المسافر إذا ظهرت عليه أعراض أثناء إقامته خارج البلاد؟

أشار عدد (5) من المسؤولين بنسبة (50%) أنه يجب على أولئك الذين ظهرت عليهم أعراض مناسبة للكورونا خارج البلاد الاتصال بالجهات الطبية في البلد الذي يتواجدون فيه واتباع إرشاداتهم.

13. ما هي التعليمات التي تسري على المسافرين إذا تعافى من كورونا؟

أشار عدد (8) من المسؤولين بنسبة (80%) إذا سبق وأن أصيب المسافر بالكورونا وتعافى، فيجب عليه الحصول على تصريح مناسب من الطبيب المعالج وتقديمه إلى المندوبين في المطار. ويجب عليه الاحتفاظ بهذا التصريح معك في جميع الأوقات .

(د) - المطار ورحلة الطيران

14. ما هي تدابير السلامة الصحية لمكافحة (كوفيد 19) قبل وأثناء السفر

أجمع المسؤولون بنسبة (100%) أن سلامة المسافر هي دائماً أولويتنا الأولى حيث نستمر في التأكد من أن تدابير السلامة والنظافة لدينا على أعلى مستوى، ومن أهم تدابير كوفيد-19 التي نتخذها الشركة لحماية المسافرين في كل خطوة من رحلتك هي كما يلي:

• تسجيل الوصول

- نشجع استخدام التذاكر الإلكترونية دون الحاجة إلى الطباعة لتجنب أي اتصال غير ضروري أثناء تسجيل الوصول.
- قد يكون هناك تأخيرات في المطار بسبب إجراءات تسجيل الوصول الإضافية، لذلك قمنا بتعديل أوقات تسجيل الوصول الخاصة بنا لتكون أربعة ساعات ونصف 4:30 قبل المغادرة للرحلات الجوية الدولية، وساعتان ونصف 2:30 قبل المغادرة للرحلات المحلية (في المطارات المصرية).
- من أجل سلامة الركاب، يجب ارتداء قناع الوجه الخاص في جميع الأوقات بدءًا من وقت الدخول للمطار.
- يرتدي جميع موظفينا معدات الوقاية الشخصية ويتم فحصهم بانتظام لقياس درجة الحرارة؛ سيتم قياس درجة حرارتك أيضًا لضمان سلامتك
- يرتدي موظفونا في مكاتب تسجيل الوصول واقيات الوجه على الدوام وسيقدمون المساعدة بكل سرور في حالة وجود أي استفسارات ومخاوف.
- لقد أضفنا ملصقات تباعد على الأرض لمساعدة الجميع على الحفاظ على مسافة آمنة بين بعضهم البعض، كما تم إضافة موزعات تعقيم اليدين ووضعها في جميع أنحاء المطار لاستخدامك الشخصي
- التأكد من حزم كل شيء في الحقائب أثناء تسجيل الأمتعة، وتقتصر أمتعة المقصورة حاليًا على أجهزة الكمبيوتر المحمولة والممتلكات الثمينة ومستلزمات الأطفال فقط.

• قاعات الانتظار

- يتم ترتيب الجلوس بطريقة تضمن التباعد الاجتماعي.
- يتم توفير معقمات اليدين الكحولية في جميع الأماكن.
- يتم التنظيف والرش والتعقيم بطريقة تضمن لك الراحة في بيئة آمنة وصحية.
- تم تغيير الوجبات الساخنة الآن إلى وجبات مُعبأة نظرًا للظروف الحالية، أصبحنا نقدم وجبات معبأة بدلاً من الوجبات الساخنة.

• الصعود على متن الطائرة

- أدخلنا أيضًا في بوابة الصعود إلى الطائرة، إجراءات للحفاظ على التباعد الاجتماعي في جميع الأوقات ومساعدة الجميع في الحفاظ على مسافة آمنة في الطوابير التي تقترب من البوابة.
- يتم تطهير مناطق الجلوس والأسطح التي يتم لمسها بشكل متكرر مثل الدرابزين والمقابض وألواح المصعد باستمرار.
- سيكون الصعود على متن الطائرة في مجموعات أصغر وسيبدأ من الصف الأخير إلى الأول.
- سيحتاج الراكب إلى ارتداء قناع الوجه الخاص بك في جميع الأوقات داخل المطار، وأثناء الصعود على متن الطائرة وعلى متنها.

• على متن الطائرة

- عند وصول المسافرين على متن الطائرة، سيكون جميع طاقم الطائرة لدينا مرتدياً معدات الحماية الشخصية بالكامل.
- تخضع جميع طائراتنا بشكل روتيني لعملية تنظيف وتطهير وفقاً للمعايير العالمية للطيران.
- التزاماً بالمطلوبات التنظيمية وتوصيات الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الإياتا) فيما يتعلق بهواء الجسيمات عالية الكفاءة، يتم تنظيف هواء كابينة الطائرة لدينا باستخدام فلاتر هواء الجسيمات عالية الكفاءة المتقدمة التي تزيل الفيروسات والغبار والمواد المسببة للحساسية والجراثيم.
- يجب على المسافرين ارتداء قناع الوجه الخاص بك في جميع الأوقات طوال الرحلة، إلا عند تناول الطعام والشراب.
- على الرحلات الداخلية: سيتم تقديم زجاجة مياه لركاب الدرجة السياحية. وزجاجة ماء بالإضافة إلى وجبة مغلقة لركاب درجة رجال الاعمال.
- يتم تقديم أدوات الحماية الشخصية التي تحتوي على قناع وجه وقفازات ومعقم لليدين وحقيبة نفايات صغيرة لاستخدامها في التخلص من معدات الحماية الشخصية المستخدمة.
- نقوم باتخاذ كافة الاحتياطات لتخفيف الاتصال في مقصورة الطائرة، بما في ذلك تقليل الخدمة على متن الطائرة إلى الحد الأدنى الضروري وتجنب طوابير الحمامات، يمكنك مساعدتنا من خلال تقليل قدر الإمكان من حركتك في المقصورة.
- لن يتم توزيع الوسائد والبطانيات، يتم تطهير بطاقات السلامة وتسدد مدفوعات السوق الحرة عن طريق بطاقات الائتمان فقط.
- يتم تنظيف وتطهير الحمامات بشكل متكرر.
- يقوم طاقم الطائرة لدينا بنوجيه الراكب وتزويده بجميع التدابير الوقائية المطلوبة وكيفية تطبيقها على متن الطائرة، بما في ذلك نظافة اليدين وأداب التنفس.

• القيود المفروضة على السفر

- نظراً للظروف الحالية، أصدرت عدد من الدول قيوداً على دخول المسافرين، وقد تخضع قيود الدخول هذه للتغيير في غضون مهلة قصيرة، ولهذا نوصي جميع مسافرينا بمراجعة أحدث القيود المعلن عنها من قبل حكومة دول الوجهة، أو البحث عن تحديثات أنظمة دخول الدول على موقع مركز السفرات للاتحاد الدولي للنقل الجوي

15. ماذا يشمل الفحص في المطار؟ وهل يجب على المسافرين إحضار مستندات أو تصاريح خاصة إلى المطار؟

أشار عدد (8) من المسؤولين بنسبة (80%) أن الفحص في المطار هو الفحص المنتظم الذي سيتم إجراؤه وفقاً لإرشادات التعامل خلال فترة الكورونا (الحفاظ على النظافة والبعد الاجتماعي وغيره ولكن سيتوجب عليك أيضا تعبئة الاستمارة على موقع وزارة الصحة، أما من هم ليسوا مواطنين أو قاطنين في مصر القادمين لمصر عليهم

إبراز تصريح دخول لمصر مؤقتًا من قبل القنصلية المصرية في دولتهم. وقد أشار عدد (7) من المسؤولين بنسبة (70%) أنه يجب إحضار بطاقة السفر وتصريح عن تعبئة الاستمارات على موقع وزارة الصحة الى المطار. وعلى من تعافوا من الكورونا التزود بتصريح متعافي و المتوجهين الى مصر وهم ليسوا مواطنين أو قاطنين في مصر عليهم إبراز تصريح الدخول الى دولة مصر .

16. ماذا يحدث إذا ظهرت حمى للمسافر أو أعراض أثناء رحلة الطيران؟ أو إذا عانى من حمى عند مدخل المطار أو ظهرت لديه أعراض في المطار؟

أشار عدد (9) من المسؤولين بنسبة (90%) أنه يجب على جميع الركاب الذين بدأوا في الشعور بأعراض على متن الرحلة مثل: الحمى وضيق التنفس وفقدان الذوق أو الرائحة إبلاغ أحد أفراد طاقم الطائرة. أما إذا ظهرت هذه الاعراض داخل المطار ففي هذه الحالة، سيتم اصطحاب الراكب إلى الطبيب المختص في المطار لاستمرار المتابعة والعلاج.

17. هل تحافظ شركة مصر للطيران على البعد الاجتماعي في الطائرات؟

أشار عدد (8) من المسؤولين بنسبة (80%) أن خطوط الطيران تطبق توجيهات مختلفة وفقا للدول التي تسافر إليها. حتى إذا لم يكن هناك مطالبة ببعيد اجتماعي، ستتخذ شركة الطيران تدابير أخرى لتقليل احتمال الإصابة أثناء الرحلة، على سبيل المثال ارتداء كمائة طوال الرحلة

18. ما هي الخطوات التي يجب على المسافر اتباعها لتقليل احتمال التقاط العدوى خلال الرحلة الجوية؟

أجمع المسؤولون بنسبة (100%) أنه على جميع المسافرين البالغين أكثر من 6 سنوات ارتداء كمائة تغطي الفم والأنف طيلة الرحلة الجوية، على المسافرين المحافظة على قواعد النظافة الشخصية بما في ذلك غسل اليدين واستخدام وسائل لتعقيم اليدين.

19. ماذا يحدث إذا مكث المسافر في رحلة مع مريض تم التحقق من إصابته؟

أشار عدد (5) من المسؤولين بنسبة (50%) أنه إذا اكتشفت وزارة الصحة أن مريضًا تم التحقق من إصابته كان في رحلة، فستتصل بالمسافرين المعنيين وسيتم عليهم الدخول الى حجر صحي.

(هـ) - في دولة المقصد

20. هل يجب علي المسافر ارتداء كمائة طوال إقامته خارج البلاد ؟

أشار عدد (7) من المسؤولين بنسبة (70%) أنه يجب على أي شخص لا يمكث في منزله أو غرفة الفندق ارتداء كمائة، كما نوصي بمتابعة المبادئ التوجيهية الخاصة بدولة المقصد.

21. هل من الممكن الانتقال بين الدول خلال مكوث المواطن خارج البلاد؟

أشار عدد (9) من المسؤولين بنسبة (90%) أنه ليس هنالك مانع للانتقال بين الدول. المسافرين من او الى دولة خضراء، عليهم الانتباه الى انه اذا مروا خلال العطله في دولة حمراء، سيكون عليهم المكوث في دولة خضراء لمدة 14 يوم قبل يوم العودة لكي لا يكونوا ملزمين بالبقاء في الحجر الصحي عند الدخول الى مصر.

(و) - إدارة وتشغيل الشركة

22. كيف قامت الحكومة المصرية بدعم قطاع الطيران لمواجهة تداعيات كورونا؟

أشار عدد (8) من المسؤولين بنسبة (80%) الى أن توقف حركة الطيران عالميا نتيجة جائحة كورونا قد أثر بشكل كبير على الشركة القابضة لمصر للطيران، والشركات التابعة لها، حيث توقفت الإيرادات تماما، مع استمرار تحملها للمصروفات الثابتة من أجور العاملين وغيره ، لذلك فقد قامت وزارة المالية المصرية بتقديم 2 مليار جنيه (127.47 مليون دولار) للشركة القابضة لمصر للطيران في شكل "قرض مساند" لمواجهة أزمة فيروس كورونا المستجد، و أن القرض ستتحمله الخزنة العامة للدولة، لحين تحقيق الشركة معدلات تشغيل تعادل 80 في المئة من حجم التشغيل عام 2019

23. ما هي الإجراءات التي اتخذتها الشركة القابضة لمصر للطيران لمواجهة الخسائر الناجمة عن جائحة

فيروس كورونا

أشار عدد (9) من المسؤولين بنسبة (90%) الى أن مصر تواجه تداعيات اقتصادية من جراء انتشار فيروس كورونا، الذي تسبب في تراجع قطاعي السياحة والطيران الحيوي للتوظيف، والذي دفع السلطات لإغلاق المطارات وتقييد عمل المطاعم والمتاجر وفرض حظر تجول ليلي حيث علقت مصر حركة الطيران في 19 مارس ضمن مجموعة من الإجراءات لإبطاء انتشار الفيروس، لذا فقد قام مجلس إدارة الشركة القابضة لمصر للطيران خلال الفترة الماضية بعدة إجراءات خلال الفترة الماضية منها ما يلي:

- دراسة كافة السبل التي تمكن الشركة من الصمود أمام هذه الجائحة لأطول وقت ممكن وسعيها في جميع الاتجاهات واتخذنا عدة قرارات هامة مع الشركات المصنعة للطائرات وشركائنا في الصناعة.
- خفض الرواتب على الوظائف القيادية العليا بنسبة 10% في شهر مايو 2020 كرؤساء مجالس إدارات الشركات ونوابهم ورؤساء القطاعات وأفراد أطقم الطائرات من الطيارين والمضيفين والمهندسين.
- تأجيل حركة الترقيات بالشركة القابضة والشركات التابعة لها والتي كان يتم العمل بها خلال السنوات الماضية، بالإضافة إلي تأجيل الحافز الإضافي للعاملين بالشركة القابضة والشركات التابعة لها علي أن يتم تنفيذها في حال تحسن الأوضاع المالية للشركة .

في حين أشار عدد (8) من المسؤولين بنسبة (80%) أنه على الرغم من استئناف حركة الطيران بنسبة 20% من حجم الحركة الطبيعية للشركة منذ بوابة يوليو الماضي. إلا ان الشركة ما زالت تواجه تداعيات انتشار فيروس كورونا المستجد، وماله من تأثير مباشر وقوي على الوضع المالي للشركة مما أدى إلى عدم قدرة الشركة على الوفاء بالالتزامات المالية لها من قروض، وإيجار طائرات، ورواتب عاملين، والتي أدت إلى خسائر تتعدى 3 مليون جنيها، وجاءت مساندة الدولة بقرض بمثابة إنقاذ للشركة من محنتها. ولكن تم مراعاة عدم المساس بالحقوق المادية العينية للعاملين بالشركة حفاظا على البعد الاجتماعي ومراعاة للظروف المعيشية، لما ساهموا به خلال السنوات الماضية من إنجازات لذلك تم صرف العلاوة الدورية المستحقة

خلال يوليو الجاري للعاملين بالشركة القابضة لمصر للطيران الشركات التابعة لها بنسبة 7% من الأجر الأساسي،

24. أهم الفعاليات التي شاركت بها مصر للطيران لبحث إجراءات السفر خلال كورونا والحد من تأثير الأزمة على اقتصاديات الشركة

أشار عدد (7) من المسؤولين بنسبة (70%) الى أن مشاركة رئيس مجلس ادارة الشركة القابضة لمصر للطيران، في فعاليات اجتماعات اللجنة التنفيذية والجمعية العامة للإتحاد العربي للنقل الجوي (الأكو) عبر تقنية الـ Teleconference وبحضور رؤساء شركات الطيران العربية الأعضاء وممثلين عن كافة الأطراف المعنية بصناعة النقل الجوي في المنطقة العربية. وقد صدر عدة قرارات من أهمها:

- قرار حول تأثير أزمة فيروس كورونا المستجد على قطاع النقل الجوي ودعوة الحكومات حول العالم الى تعزيز القيمة المضافة للنقل الجوي لتخفيف القيود على الحدود من خلال اتفاقيات النقل الجوي
- تطبيق إجراءات صحية موحدة وواضحة من خلال اتباع ارشادات مجموعة عمل CART التابعة للاتحاد الدولي للنقل الجوي
- إجراء الفحوصات قبل السفر وبالأخص الـ Rapid Test مع ضرورة إلغاء الحجر الصحي،
- بالإضافة إلى ضرورة تبني الحكومات للتقنيات البيومترية المتطورة عند نقاط الأمن والجمارك.
- التنسيق مع شركات الطيران الأعضاء به خلال التعامل مع أزمة جائحة كورونا خاصة التعاون مع المنظمة الدولية للطيران المدني، ومنظمة الصحة العالمية، والاتحاد الدولي للنقل الجوي، والمنظمة العربية للطيران المدني، في المشاركة في وضع دليل عمل الايكاو CART لإعادة تشغيل النقل الجوي .

وقد أشار عدد (8) من المسؤولين بنسبة (80%) كذلك الى مشاركة رئيس مجلس ادارة الشركة القابضة لمصر للطيران في فعاليات اجتماعات اللجنة التنفيذية والجمعية العامة لإتحاد شركات الطيران الأفريقية (الافرا) والذي تم عقدهما أيضا عبر تقنية الـ Teleconference بمشاركة عدداً من رؤساء مجالس ادارة شركات الطيران الأفريقية، حيث تم خلاله

- مناقشة الوضع الحالي لشركات الطيران الأفريقية وكيفية استئناف حركة النقل الجوي والمعايير الواجب اتخاذها لفتح الحدود بين الدول،
- توضيح فرص التعاون بين شركات الطيران الأفريقية والذي يتمثل في البرنامج الجديد الذي أطلقته «الأفرا» بعنوان البرنامج التفاعلي لمشاركة السعة Interactive Capacity Sharing Portal والذي يهدف الي تقديم حلول لتحديات التشغيل التي تواجهها شركات الطيران الافريقية وخفض تكلفة العمليات وتحسين كفاءة الطائرات من خلال زيادة معدل الاستخدام اليومي، حيث تطالب الشركات الاعضاء بادخال بيانات الطائرات التي ترغب في تأجيرها مجاناً وتقديم طلبات الايجار عبر البرنامج الذي تقدمه الافرا بالتعاون مع شركة ACC للاستشارات.

25. ما هو الوضع الحالي بالنسبة لحركة الطيران والشحن والملاحة الجوية والصناعات المكملة للشركة.

أجمع المسؤولون بنسبة (100%) أن شركة مصر للطيران تسيّر، رحلاتها إلى 48 وجهة دولية تنقل على متنها 4600 راكب، عقب قرار عودة حركة الطيران بالمطارات المصرية، مع الالتزام بتطبيق الإجراءات الاحترازية المشددة سواء داخل المطار أو على متن الطائرات، للوقاية من انتشار فيروس كورونا المستجد والحفاظ على صحة وسلامة المسافرين.، وأن الشركة ستسيّر رحلاتها بمعدل رحلة واحدة إلى كل من (بيروت، بغداد، لاجوس، ندجامينا، تونس، أبوجا، لندن، دوالا، باريس، موسكو، اسطنبول، دبي، امستردام، روما، أثينا، فيينا، فرانكفورت، بودابست، عمان، البحرين، الخرطوم، نيروبي، أبوظبي، أديس أبابا، إربيل)، و 11 رحلة داخلية إلى كل من (شرم الشيخ والغردقة والأقصر وأسوان)، و 6 رحلات شحن جوي، تنقل جميع هذه الرحلات أكثر من 4600 راكب.

وقد أشار عدد (6) من المسؤولين بنسبة (60%) على انه على الرغم من تأثير جائحة كورونا على صناعة النقل الجوي حول العالم، وانخفاض حركة الركاب، فإن الشركة حرصت على إحداث تحويل في الصناعات والمنتجات التي كانت تقوم بإنتاجها قبل جائحة كورونا، وإنتاج أدوات ومنتجات المهمات الوقائية؛ لتعويض ضعف إنتاج المنتجات الورقية والبلاستيكية التي تستخدمها شركات الطيران لتواكب الظروف الحالية وتلبي احتياجات عملاء الشركة حيث أن نشاطي الزي والبلاستيك يعدان من أكثر الأنشطة رواجاً وتحقيقاً لمبيعات الشركة، خاصة لعملاء الطرف الثالث من خارج مصر للطيران، حيث تم بيع وتسويق منتجات مصر للطيران للعديد من الفنادق والمستشفيات، خاصة خلال الفترة الماضية، كما تنتج الشركة 15 ألف حقيبة وقائية يومياً لصالح الخطوط الجوية؛ لتوزيعها على عملاء مصر للطيران المسافرين على رحلات الشركة من مطار القاهرة والمطارات المصرية.

26. ما هي أهم إنجازات الشركة القابضة لمصر للطيران بشكل عام في ظل أزمة جائحة كورونا

أجمع المسؤولون بنسبة (100%) الى أنه منذ بداية عام 2020 يواجه قطاع الطيران المدني معركة شرسة أمام تحديات هي الأسوأ على مدار تاريخ صناعة النقل الجوي وهي مجابهة تداعيات جائحة كورونا على كافة مجالات وقطاعات الطيران المدني، وقد اتخذت وزارة الطيران العديد من الإجراءات الوقائية والاحترازية على مستوى جميع المطارات المصرية وعلى متن الطائرات ومواقع العمل المختلفة للحد من انتشار الفيروس. وبالرغم من الانعكاسات السلبية لجائحة كورونا على جميع مناحي الحياة في مختلف أنحاء العالم، وتأثير هذه الأزمة بشكل كبير على قطاع الطيران المدني من تراجع في الإيرادات وانخفاض في أعداد المسافرين وفي الأنشطة لم تتوقف عجلة التنمية في قطاع الطيران، واستمرت في مشروعات التطوير وتنفيذ خطة الدولة المصرية في النهوض والارتقاء بهذا المرفق الكبير. وفور الإعلان عن جائحة كورونا مع بدايات العام الجاري اتخذت وزارة الطيران المدني عدة تدابير وقرارات هامة للحد من تداعيات الأزمة وآثارها السلبية على قطاع الطيران، وكان من أهم إنجازات مصر للطيران وشركاتها الفرعية ما يلي:

- تشكيل غرفة عمليات لإدارة الأزمة تعمل على مدار 24 ساعة لمتابعة الموقف أولاً بأول بالمطارات المصرية وتسيير العديد من الرحلات لعودة المصريين العالقين من ووهان فور انتشار الفيروس بالعين ورفع درجة الاستعداد القصوى بالمطارات المصرية وقد نجحت الشركة في نقل نحو 50 ألف عالق على متن 250 رحلة من إبريل حتى يونيو 2020.
- ثم جاء تعليق الرحلات الجوية الدولية من وإلى مصر بداية من 19 مارس وحتى أول يوليو ومع صدور قرار رئاسة مجلس الوزراء باستئناف الحركة الجوية للمطارات المصرية أول يوليو الماضي اتخذت وزارة الطيران المدني حزمة من القرارات تشجعاً لحركة الطيران والسياحة الوافدة إلى المقاصد السياحية في مصر وقررت منح شركات الطيران تخفيضات بنسبة 50% على رسوم الهبوط والإيواء و 20% مقابل الخدمات الأرضية المقدمة بالمطارات في كل من محافظات البحر الأحمر وجنوب سيناء ومطروح مع تقديم كافة التسهيلات اللازمة وتسهيل إجراءات السفر والوصول وذلك من أجل تحفيز السياحة الوافدة إلى مصر
- زادت من الإجراءات الاحترازية للعاملين بالقطاع وتخفيض أعداد العمالة بنسبة 50% بالهيئات والشركات التابعة للوزارة، وقامت شركة مصر للطيران للصناعات المكملة بتصنيع وإنتاج الكمادات وتوريدها لوزارة الطيران المدني والجهات التابعة لها.
- أجرت الشركة تجربة طوارئ لحالة اشتباه بإصابة أحد الركاب بفيروس كورونا على متن طائرة قادمة إلى مصر في ضوء التأكد والاطمئنان من تطبيق كافة المعايير الوقائية والإحترازية وسرعة اتخاذ القرار والتعامل الإيجابي مع تلك الحالات من خلال التنسيق مع كافة الجهات المعنية بالمطار، وكذا تحديد الأدوار والمسئوليات اللازمة لفرق العمل منذ اكتشاف الحالة وحتى وصولها إلى المستشفى.
- تم توسعة مبنى الركاب لتصل المساحة الإجمالية للمبنى إلي 23000 متر مسطح بدلاً من 4500 متر مسطح لتصل السعة الاستيعابية للمطار إلى 900 راكب/ ساعة بدلاً من 300 راكب/ساعة. وشمل المبنى بعد التوسعة صالة سفر بمساحة 6500 م² وصالة وصول بمساحة 7000 م² ومنطقة مطاعم بمساحة 1000 م² والأسواق الحرة ومكاتب جوازات ومنطقة x-ray وعدد 28 كاؤنتر check in ومنطقة البنوك والحجر الصحي ومنطقة سيور و 8 كاؤنترات جوازات و 8 سلايم متحركة بالإضافة إلى محطة تبريد بقدرة 1440 طن تبريد.
- تم إفتتاح صالة كبار الزوار والمعروفة بصالة 27 بمبنى الركاب رقم (1) بمطار القاهرة الدولي بعد الانتهاء من أعمال التطوير والصيانة؛ خاصة أن هذه الصالة من أقدم مباني المطار وتعد هذه هي المرة الأولى التي يتم تطويرها منذ انشائها عام 1978، وشهدت استقبال العديد من الوفود الرسمية والشخصيات الهامة على مستوى العالم.

- تم متابعة أعمال التطوير التي تتم داخل هنجر 7000 التابع لشركة مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية وتجهيز وإعادة تأهيل إحدي الطائرات التابعة للشركة من طراز (بوينج 200-777 B) بما يزيد من كفاءتها وقدرتها التشغيلية مرة أخرى بعد أن تم توقفها خلال الفترة الماضية
- تم مناقشة اتفاقية النقل الجوي الثنائية بين العديد من الدول مثل السودان وجنوب السودان والعراق لزيادة معدلات التشغيل بين البلدين، وآليات التعاون بمختلف المجالات داخل قطاع الطيران، وبخاصة في مجالات الصيانة والبنية التحتية للمطارات وأنظمة الملاحة والشحن الجوي بما يسهم في زيادة حجم التبادل التجاري من خلال التعاون بين شركة مصر للطيران والخطوط الجوية الاخرى.
- منذ أن أعلنت الحكومة المصرية عودة حركة الطيران الدولي المنتظم بالمطارات المصرية اعتبارا من الأول من يوليو الماضي أعلنت الشركة الوطنية مصر للطيران عن بدء تشغيل رحلاتها إلى أكثر من ٢٩ نقطة مباشرة وذلك بمعدل ١٧ نقطة بقارة أوروبا و ٤ نقاط بقارة أفريقيا و ٤ نقاط بالخليج والشرق الأوسط و ٣ نقاط بأمريكا الشمالية وإلى مدينة جوانزو بالصين مع اتخاذ كافة التدابير الاحترازية للوقاية من فيروس كورونا.
- وقد شهد عام 2020 تحويل شركة (إير- كايرو) التابعة لوزارة الطيران المدني إلى الربحية بعد سنوات من الخسائر فبرغم إنحسار التشغيل بسبب فيروس كورونا والذي أثر سلبا على إيرادات الشركة إلا أن الشركة خفضت الخسائر من النصف الأول من العام المالي 2020 إلى 6 ملايين دولار بدلا من 9 ملايين عام 2019 بعد تحقيق أرباح تشغيلية خلال شهر يونيو بحوالي مليوني دولار وستضم الشركة طائرتين جديدتين A320NEO و A320CEO ليرتفع أسطول الشركة إلى 8 طائرات جديدة بنهاية عام 2021 وجاري التفاوض على طائرتين A320NEO من GECAS و 4 طائرات E170 و طائرتين A320 و طائرتين B737-800 من مصر للطيران اعتبارا من أبريل 2021 لمواجهة التوسع في شبكة التشغيل.
- وتعاقدت الشركة على إحلال طائرات جديدة محل الطائرات القديمة بوفر سنوي يتخطى 1.2 مليون دولار في القيم الإيجارية لأول طائرتين فقط.. وارتفع متوسط إيجار الساعة إلى 5967 دولار حتى 2020/6/30 مقارنة عن ذات الفترة من 4907 دولار عن ذات الفترة عام 2019. واستلمت الشركة أولى طائراتها من طراز A320CEO-Sharklet هذا العام.

نتائج البحث

1. قدر اتحاد النقل الجوي الدولي (الاياتا) خسائر قطاع الطيران بين 63 و113 مليار دولار أمريكي من العائدات بسبب تناقص أعداد الركاب. وقد قدر الاتحاد خسائر الإيرادات بما يقارب 30 مليار دولار، وأن شركات الطيران ستحتاج كفاءات إنقاذ مالية بمقدار 200 مليار دولار لتتجو من هذه الأزمة.
2. يقدر مجلس المطارات الدولي تناقص عدد الركاب في 2021 بمقدار 4.6 مليار، متراجعا من 9.1 مليار في عام 2020. يتوقع اتحاد النقل الجوي الدولي انخفاض إيرادات الكيلومتر للراكب بمقدار نصف إيرادات

2021 (عدا أمريكا الشمالية التي انخفضت عائداتها بمقدار 36%)، أي 314 مليار دولار، ما يعادل 55%. تتبأ الاتحاد بتباطؤ التعافي الاقتصادي للسفر الجوي ليستغرق سنين: إذ ستبقى حركة الطيران في عام 2021 أقل بنسبة 24% من عام 2019، وستستغرق العودة إلى مستويات 2019 حتى الفترة الممتدة بين 2023-2025

3. وصلت خسائر الوظائف في شركات الطيران والمطارات وشركات الطيران المدني وحدها إلى 4.8 مليون وظيفة بحلول بداية عام 2021، وهو ما يمثل انخفاضاً بنسبة 43% في التوظيف عن مستويات ما قبل الوباء، كما يمكن أن تُفقد أيضاً 26 مليون وظيفة أخرى في السياحة المتعلقة بالسفر الجوي، بينما تواجه حوالي 15 مليون وظيفة الخطر في الشركات التي تتبع السلع والخدمات لسلسلة التوريد للنقل الجوي أو للعاملين في صناعة الطيران. وقد تتخفف وظائف الخطوط الجوية بأكثر من 1.3 مليون، في حين أن النشاط الاقتصادي المدعوم بالطيران قد يتقلص بنسبة 52%، ما يشكل خسارة بمقدار 1.8 ترليون دولار في الناتج المحلي الإجمالي العالمي.

4. فرضت جائحة كورونا واقعاً جديداً على حركة السفر والطيران في العالم، إذ تزايدت اتجاهات إغلاق الحدود، ووقف حركة النقل الجوي للحد من انتشار الفيروس. وفي مرحلة لاحقة بدأت الدول في صياغة تدابير جديدة لاستئناف السياحة والسفر عبر سياسات، مثل: فقااعات السفر، وجوازات السفر المناعية، وميكنة السفر، وإعادة تصميم الطائرات والمطارات لتتكيف مع تغيرات ما بعد كورونا، وهي ما يطلق عليها "بروتوكولات السفر الآمن"

5. قد تعرض قطاع الطيران المصري للانحسار بسبب انتشار فيروس كورونا حيث أنخفضت إيرادات قطاع الطيران بنسبة 40% تقريباً بحلول بداية عام 2021 وذلك بخسارة قيمتها 3 مليارات دولار تقريباً، فضلاً عن توقع تعافي قطاع الطيران في مصر مرة أخرى بالكامل وتحقيق حالة الارتداد بحلول الربع الثاني من عام 2021. وعليه، يمثل هذا الأمر للدولة المصرية بالنظر إلى هذا التراجع على أنه فرصة في حد ذاته. فمع الانهيار الوشيك لشركات الطيران الكبرى منخفضة التكلفة في أوروبا مثل شركة الطيران بألمانيا والتي باعت جزءاً من أسهمها للدولة

6. فقد سارعت مصر للطيران إلى استحداث خلية أزمة لمواجهة انهيار حركة السفر جواً، والمخاوف من تأثر المسافرين على المدى الطويل لجهة تراجع رغبتهم في السفر خشية التفشي السريع لفيروس كورونا المستجد. ويتمثل الهدف الأهم في استعادة ثقة المسافرين، في وقت تلقي عودة أعداد الإصابات إلى الارتفاع بثقلها على القطاع، الذي يتوقع أن تبلغ حركة الطيران في 2021 نصف ما كانت عليه في 2019.

7. التزمت مصر للطيران منذ بداية الأزمة بتقديم تجربة سفر آمنة وممتعة حيث وضعت بعض التعليمات الهامة للقادمين الى مصر ومنها على سبيل المثال أن يكون جميع الركاب المسافرون إلى مصر "بمن فيهم المصريون" ان يكون بحوزتهم شهادة اختبار PCR سلبية لكوفيد-19، بحد أقصى 72 ساعة (قبل موعد مغادرة الرحلة) صادرة من بلد المغادرة، ماعدا المسافرين القادمين من دول (اليابان - الصين - تايلاند -

أمريكا الشمالية و الجنوبية - كندا - لندن هيثرو - باريس - فرانكفورت) فيتم السماح لهم بإجراء التحليل قبل 96 ساعة على الأكثر من الموعد المحدد للرحلة نظراً لطول مدة السفر و الترانزيت في تلك المطارات ، مع ضرورة الالتزام بجميع الاجراءات الاحترازية خلال فترة السفر

8. على الرغم من استئناف حركة الطيران بنسبة 20% من حجم الحركة الطبيعية للشركة منذ بداية يوليو الماضي. إلا ان الشركة ما زالت تواجه تداعيات انتشار فيروس كورونا المستجد، وماله من تأثير مباشر وقوي على الوضع المالي للشركة مما أدى إلى عدم قدرة الشركة على الوفاء بالالتزامات المالية لها من قروض، وإيجار طائرات، ورواتب عاملين، والتي أدت إلى خسائر تتعدى 3 مليون جنيها، وجاءت مساندة الدولة بقرض بمثابة إنقاذ للشركة من محتنها. ولكن تم مراعاة عدم المساس بالحقوق المادية العينية للعاملين بالشركة حفاظا على البعد الإجتماعي ومراعاة للظروف المعيشية، لما ساهموا به خلال السنوات الماضية من إنجازات لذلك تم صرف العلاوة الدورية المستحقة خلال يوليو الجاري للعاملين بالشركة القابضة لمصر للطيران الشركات التابعة لها بنسبة 7% من الأجر الأساسي.

9. قامت شركة مصر للطيران بتسيير، رحلاتها إلى 48 وجهة دولية تتقل على متنها 4600 راكب، عقب قرار عودة حركة الطيران بالمطارات المصرية، مع الالتزام بتطبيق الإجراءات الاحترازية المشددة سواء داخل المطار أو على متن الطائرات، للوقاية من انتشار فيروس كورونا المستجد والحفاظ على صحة وسلامة المسافرين.، وأن الشركة ستسير رحلاتها بمعدل رحلة واحدة إلى كل من (بيروت، بغداد، لاجوس، نجامينا، تونس، أبوجا، لندن، دوالا، باريس، موسكو، اسطنبول، دبي، امستردام، روما، أثينا، فيينا، فرانكفورت، بودابست، عمان، البحرين، الخرطوم، نيروبي، أبوظبي، أديس أبابا، إرييل)، و 11 رحلة داخلية إلى كل من (شرم الشيخ والغردقة والأقصر وأسوان)، و 6 رحلات شحن جوي، تتقل جميع هذه الرحلات أكثر من 4600 راكب.

10. على الرغم من تأثير جائحة كورونا على صناعة النقل الجوي حول العالم، وانخفاض حركة الركاب، فإن مصر للطيران حرصت على إحداث تحويل في الصناعات والمنتجات التي كانت تقوم بإنتاجها قبل جائحة كورونا، وإنتاج أدوات ومنتجات المهمات الوقائية؛ لتعويض ضعف إنتاج المنتجات الورقية والبلاستيكية التي تستخدمها شركات الطيران لتواكب الظروف الحالية وتلبي احتياجات عملاء الشركة حيث أن نشاطي الزي والبلاستيك يعدان من أكثر الأنشطة رواجاً وتحقيقاً لمبيعات الشركة، خاصة لعملاء الطرف الثالث من خارج مصر للطيران، حيث تم بيع وتسويق منتجات مصر للطيران للعديد من الفنادق والمستشفيات، خاصة خلال الفترة الماضية، كما تنتج الشركة 15 ألف حقيبة وقائية يومياً لصالح الخطوط الجوية؛ لتوزيعها على عملاء مصر للطيران المسافرين على رحلات الشركة من مطار القاهرة والمطارات المصرية.

التوصيات

1. ينبغي الاستعداد بشكل عام لتطورات أخرى للوباء الحالي، أو أي كوارث أخرى محتملة، والتوجه إلى إنشاء بيئة عمل افتراضية موازية لبيئة العمل الحقيقية من خلال التحول الرقمي وإعادة النظر في سلاسل الامداد المعتمدة على تركيز الصناعة والتوجه إلى المزيد من التوزيع.
2. يجب على مصر للطيران صياغة تدابير جديدة لاستئناف السياحة والسفر عبر سياسات، مثل: فقاعات السفر، وجوازات السفر المناعية، وميكنة السفر، وإعادة تصميم الطائرات والمطارات لتتكيف مع تغيرات ما بعد كورونا، وهي ما يطلق عليها "بروتوكولات السفر الآمن" حيث أنه في إطار السعي إلى عودة قطاع الطيران إلى طبيعته وتعويض الخسائر ، مع تأمين المسافرين في الوقت نفسه، وعدم تحول المطارات والطائرات إلى بؤرة لفيروس كورونا
3. ضرورة العمل وإعادة النظر على دفع المزيد من حزم التحفيز لشركات الطيران المصرية الخاصة والوطنية مثل مبادرة (شتي في مصر) والتي أطلقتها وزارة السياحة بالتعاون مع وزارة الطيران المدني وذلك من اجل تنشيط السياحة الداخلية حيث تضمنت المبادرة تخفيضات كبيرة على تذاكر الطيران الداخلي والفنادق، وبناء على التوقعات الرامية إلى أن تبدأ فترة تعافي قطاع الطيران المصري في شهر مايو 2021، يمثل هذا الأمر مع بداية موسم الصيف في مصر، والقضاء على أحد المخاوف النفسية الرئيسية التي تؤخر فترة التعافي على مستوى العالم .
4. ينبغي على مصر للطيران زيادة رحلات الربط والاتصال والرحلات الدولية بأسرع ما يمكن حيث انها تعتمد عليها بصورة قليلة للغاية وذلك مقارنة على سبيل المثال بشركات الطيران الكبرى الإقليمية كطيران الإمارات، وطيران الاتحاد والخطوط القطرية والخطوط الجوية التركية، وهذا سيعطي صناعة الطيران المصرية ميزة في مقابل شركات الطيران الأوروبية المخصصة على المدى القصير والطويل، إذ سيؤدي المدى القصير إلى زيادة أخرى في عائدات الارتداد المتوقعة بحلول منتصف عام 2021، وعلى المدى الطويل سيؤدي إلى زيادة حصة قطاع الطيران المصري في القارة الأوروبية والذي يمثل فقط 20% من إجمالي التشغيل الجوي في مصر، وبالتالي زيادة رحلات الاتصال وزيادة الإيرادات ذات التأثير على الناتج المحلي الإجمالي الوطني.
5. تكثيف الجهود المبذولة لمصر الطيران في طرح نماذج وخطط مستقبلية في حالة توقف حركة السياحة والسفر نتيجة انتشار الأوبئة حيث لم يخل التأثير السلبي لجائحة كوفيد - 19 في قطاع النقل الجوي من إيجابيات، إذ أدى إلى التعجيل في البحوث الرامية إلى جعل الطائرة فقاعة صحية، وهو ما أظهرته الوسائل الجديدة، التي باتت تستخدم لتعقيم الطائرات، كالأشعة ما فوق البنفسجية، ورش سحب المعقمات، والتعقيم الحراري والطلاءات الخاصة.
6. ضرورة استمرار مصر للطيران في تقييم سياسة الشركة للحفاظ على المستوى العالي من المرونة التي يتوقعونها العملاء حيث لم يتطلب الأمر سوى تراجع حجم العمل في قطاع الطيران بنسبة 70 بالمئة من

أجل التخلص من تلك الرسوم المزعجة للغاية بالنسبة للعملاء. ولكن في الحقيقة، فإن رفع رسوم التغيير لن يحدث فرقا كبيرا بالنسبة للمسافرين بغرض العمل، كما لن يفيد باقي المسافرين. لذا، فإن هناك بعض الإجراءات الأخرى الصديقة للعملاء والتي يجب على مصر للطيران ان تقوم باتخاذها من أجل إنعاش تلك الصناعة مثل تخصيص مساحة أكبر لجلوس الركاب، توفير مقاعد أكثر راحة، عدم التقيد بشرط عدم زيادة الوزن عن 50 كيلو جرام، تحفيز الطيران العارض والغير منتظم.

7. تكثيف مشاركة مصر للطيران في الفعاليات الاقليمية والدولية لبحث إجراءات السفر خلال كورونا والحد من تأثير الازمة على إقتصاديات الشركة، مع ضرورة التنسيق مع شركات الطيران الأعضاء به خلال التعامل مع ازمة جائحة كورونا خاصة التعاون مع المنظمة الدولية للطيران المدني، ومنظمة الصحة العالمية، والاتحاد الدولي للنقل الجوي، والمنظمة العربية للطيران المدني، للمشاركة في وضع دليل عمل الايكاو CART لإعادة تشغيل النقل الجوي .

8. ينبغي على مصر للطيران الاستمرار في مشروعات التطوير والصيانة على مستوى الشركات الفرعية والتي لها أدواراً تكميلية في خدمة صناعة النقل الجوي بمصر مع تنفيذ خطة الدولة المصرية في النهوض والارتقاء بهذا المرفق الكبير بحيث لا تتوقف عجلة التنمية، بالإضافة الى عقد الاتفاقيات الثنائية مع شركات الطيران الاقليمية والدولية في مجالات الصيانة والبنية التحتية للمطارات وأنظمة الملاحة والشحن الجوي بما يسهم في زيادة حجم التبادل التجاري

9. ضرورة قيام مصر للطيران بالاتفاق والتنسيق مع جميع المنظمات والهيئات المعنية بالطيران على الفحص الاجبارى وإختبار كورونا السلبى أو إثبات التطعيم من جميع المسافرين قبل الرحلة، مع إستخدام إختبار المستضدات أو البروتينات السريعة SARS-Cov-2 Rapid Antigen Test مع التأكيد من خلال إختبار PCR فى الحالات المشكوك فيها، وكذلك الاتفاق بين المطارات على تجهيز نقاط للاختبارات السريعة وتضمين ذلك فى تذكرة السفر أو ضريبة المطار حتي لا يكون هناك تكدرات عند تلك النقاط بخصوص دفع تكلفة الاختبارات، واخيرا التنسيق بين الدول بخصوص إعادة الفتح وعدم الإغلاق وإتباع تلك الانظمة الصارمة من الاختبارات من أجل عدم نقل العدوى لبلادهم.

10. يجب على الإدارات العليا في شركة مصر للطيران إعادة النظر في نماذج الاعمال الحالية وأخذ هذا المتغير البيئي بعين الاعتبار حيث أنه سوف يؤثر في إقتصايات الشركة بشكل أو بآخر. ومع تزايد الخطر من انتشار وباء كورونا حول العالم تظهر الحاجة إلى اتخاذ بعض الإجراءات الاحتياطية تجنباً لتفشي الوباء، وفي نفس الوقت الحفاظ على سير العمليات في الشركات لتقليل حجم الضرر الاقتصادي.

المراجع

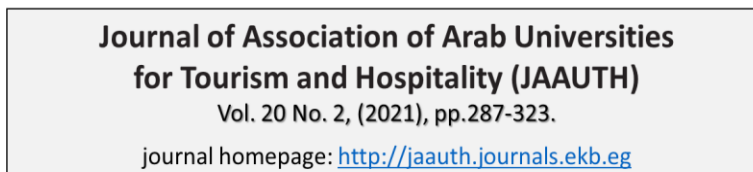
أولاً: المراجع العربية

- البنك الدولي (2020)، تقرير حول الآفاق الاقتصادية العالمية لجائحة كورونا، 20 ديسمبر 2020، ص ص 21-22.
- المنظمة العربية للسياحة والاتحاد العربي للنقل الجوي (2020)، دراسة تحليلية مشتركة حول الأزمات العالمية السابقة التي أثرت على الاقتصاد والسياحة والسفر ومقارنتها مع أزمة جائحة كورونا - كوفيد-19، القاهرة، ص 83.
- الهيئة العامة للاستعلامات (2020)، دراسة للإحصاء عن تداعيات فيروس كورونا على الاقتصاد المصري، القاهرة، ص 34.
- لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا (2021)، دراسة عن الآثار الاقتصادية لفيروس "كوفيد-19" على القارة السمراء بشكل عام، ص ص 70-71
- معهد التخطيط القومي (2020)، تداعيات فيروس كورونا على قطاع السياحة، وزارة التخطيط والتنمية الاقتصادية، 15 نوفمبر 2020، القاهرة.
- وزارة الطيران المدني (2021)، خطة مواجهة فيروس كورونا داخل مصر للطيران، القاهرة، ص ص 23-24.
- وزارة السياحة والآثار (2020)، تقرير عن أثر جائحة كورونا على السياحة والسفر، القاهرة، 23 أغسطس 2020، ص 16.

ثانياً: المراجع الأجنبية

- European Union (2020), **Coronavirus to drive European airline industry shakeout**, Reuter, 9 March 2020.
- Herlad, B. (2020), **Airlines increase job cuts as coronavirus pandemic crushes air travel: This is still the worst crisis that this industry has ever been faced with**, 28 May 2020, New York, p.9.
- International Air Transport Association (2020), **Airlines Need Up to \$200 Billion to Survive Virus, IATA Says**. 17 March 2020, , Bloomberg
- International Air Transport Association (2019), **Air Passenger Market Analysis**, online report, 10 December 2019.
- International Air Transport Association (2021), **The impact of COVID-19 on aviation**, 5 January 2021, <https://airlines.iata.org/news/the-impact-of-covid-19-on-aviation>.
- International Civil Aviation Organization (2020), **Economic Impacts of COVID-19 on Civil Aviation**, 31 December 2020, <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>
- International Civil Aviation Organization (2021), **ICAO predicts 1.2 billion fewer air travellers by September**, Flightglobalm, 23 January 2021, P.14.
- Jolly, J. (2020), **Airlines may not recover from Covid-19 crisis for five years, says Airbus: We are now in the midst of the gravest crisis the aerospace industry has ever known**, The Guardian Report, 29 September 2020, London, p.5.
- Mary, J. (2020), **GE to Cut 10% of Aviation Workforce as Coronavirus Grounds Airliners**, Wall Street Journal. 23 March 2020.

- Negroni, C. (2021), **Few Travelers, Few Flights and Now, a Total Airport Shutdown**, New York Times, New York City, 24 January 2021.
- Travel & Tourism Council (2020), **WTTC now estimates over 100 million jobs losses in the Travel & Tourism sector – and alerts G20 countries to the scale of the crisis**, Press Release 24 April 2020, p.21.
- World Tourism Organization (2020), **UNWTO World Tourism Barometer -Special focus on the Impact of COVID-19**, May 2020, p.24.
- Ziady, H., **Most airlines could be bankrupt by May. Governments will have to help**, CNN, 16 March 2020



The impact of Coronavirus (COVID-19) on The Air Transport: A Case Study of Egypt air

Moustafa Sobhy Mahmoud Abo El Nile

Tourism Studies Department, Faculty of Tourism and Hotels, October 6 University, Egypt.

ARTICLE INFO

Keywords:

Corona virus,
Covid-19; Air
transport; Egypt air.

(JAAUTH)

Vol. 20, No. 2,

(2021),

PP.287-323.

Abstract

On March 5, 2020, the International Air Transport Association (IATA) estimated that the aviation sector lost between \$ 63 billion and \$ 113 billion in revenue due to reduced passenger numbers. The Union estimated revenue losses at nearly \$ 30 billion, and here the focus is on the extent of the damage to the travel sector and the global economy, that the collapse of business that the aviation sector witnessed following the Corona pandemic could eliminate 46 million jobs around the world, and in Egypt air traffic stopped The Ministry of Foreign Affairs after the beginning of the spread of the Corona virus, and Egypt Air's losses reached 1.2 billion pounds per month as of April 2020 since a decision was issued by the Council of Ministers on March 19, 2020 to suspend foreign air traffic due to the spread of the Corona virus pandemic as part of the state's precautionary measures, and these measures have affected the economies The company. The field study relied on the qualitative approach by interviews with the directors of Egypt Air or their representatives to answer the study's questions and achieve its objectives, which aim at the impact of the new Corona virus on the economies of air transport in Egypt in terms of management, operations, operation and economics for this sector