

**دراسة تطبيقية على شركات الطيران مدينة اربيل لبيان دور فيروس كورونا**

**في ادارة شركات الطيران للركاب لعام ٢٠٢٠**

**م.مازن تمر اغا قسم الإدارة والأعمال جامعة صلاح الدين-أربيل**

**أ.م.د.تافكه قادر عمر**

**م.د.هوشمه ندرفيق ابراهيم قسم الادارة التسويق جامعة صلاح الدين-أربيل**

**An applied study on the airlines of Erbil city to demonstrate the role of Corona virus in the management of passenger airlines for the year 2020**

**Mazin Tamir Aga**

**Department of Business Administration  
College of Administration and Economics  
Salahaddin University- Erbil**

**[mazin.aga@su.edu.krd](mailto:mazin.aga@su.edu.krd)**

**Dr.Hoshmand Rafiq Ibrahim**

**Department of Marketing Management □  
College of Administration and Economics □  
Salahaddin University- Erbil**

**[hoshmand.ibrahim@su.edu.krd](mailto:hoshmand.ibrahim@su.edu.krd)**

**Assist.Prof.Dr.Tavga Qader Omer**

**Department of Business Administration  
College of Administration and Economics  
Salahaddin University- Erbil**

**[tavga.umer@su.edu.krd](mailto:tavga.umer@su.edu.krd)**

**Abstract**

The research seeks to study the role of the Corona virus in the management of passenger airlines. It is an analytical study of the opinions of air transport companies. The Corona virus is represented as an independent variable and depends on three dimensions: the infrastructure of the health sector, training of human resources in the aviation sector, human and health security. It included air transport companies, i.e. the management of airline companies, as a variable dependent on four dimensions: the role of aviation organizations. Health awareness among citizens. Safety and health. Management of airline companies. To achieve the objectives of the research, the descriptive and analytical approaches were relied upon. In the descriptive approach, airline companies are described and identified. Although the number of airline companies is 50 companies, the questionnaire form was distributed to them and relied upon as a tool for collecting data and information. Then we developed a hypothetical model based on a set of hypotheses, including:

1- There is a statistically significant moral relationship between the Corona virus and airline management.

2- There is a statistically significant moral relationship between the dimensions of the Corona virus and airline management.

3- There is an effect of each of the three dimensions on airline management.

The second method is based on analysis, which is the quantitative analysis of data and information collected, which is digital analysis, and using it to analyze the results.

**Keywords:** Corona virus, airline management, airline.

## المخلص

يسعى البحث الى دراسة دور فايروس كورونا في ادارة شركات الطيران للركاب فهي دراسة تحليلية لاراء شركات النقل الجوي ويتمثل فايروس كورونا بوصفه متغيرا مستقلا ويعتمد على ثلاثة ابعاد وهي: البنية التحتية لقطاع الصحة، تدريب الموارد البشرية في قطاع الطيران، الامن الانساني والصحي واشتمل شركات النقل الجوي اي ادارة شركات الطيران بوصفها متغيرا معتمدا على اربعة ابعاد وهي: دور منظمات الطيران. الوعي الصحي لدى المواطنين. السلامة والصحة. ادارة شركات الطيران. وللوصول الى اهداف البحث اعتمد على المنهج الوصفي والتحليلي في المنهج الوصفي يتم وصف وتحديد شركات الطيران. وان كان عدد شركات الطيران هي ٥٠ شركة وتم توزيع استمارة الاستبيان عليها وتم الاعتماد عليها كأداة لجمع البيانات والمعلومات. ومن ثم قمنا بوضع نموذج افتراضي معتمدين على مجموعة من الفرضيات. منها:

١- هناك علاقة معنوية ذات دلالة احصائية لفايروس كورونا وادارة شركات الطيران.

٢- هناك علاقة معنوية ذات دلالة احصائية بين ابعاد فايروس كورونا وادارة شركات الطيران.

٣- هناك أثر لكل بعد من ابعاد الثلاثة على ادارة شركات الطيران.

ويعتمد المنهج الثاني التحليلي اي تحليل البيانات والمعلومات التي تم جمعها كميًا وهي التحليل الرقمي والاستفادة منها لتحليل النتائج.

**الكلمات المفتاحية:** فايروس كورونا، إدارة شركة الطيران، شركة الطيران.

## المقدمة

احدث فايروس كورونا في العالم اضرار طالت العديد من القطاعات الانتاجية والاقتصادية والاجتماعية، ومن ثم تكبدها خسائر كبيرة في هذه القطاعات وكان احد القطاعات المتأثرة بفايروس كورونا المجال الجوي وخاصة قطاع الطيران فقطاع الطيران واحدا من اكثر القطاعات الاقتصادية التي تكبدت خسائر فادحة نتيجة انتشار هذا الفيروس حيث توقفت حركة الطيران والسفر بشكل كامل مما ادى الى لجوء العديد من شركات الطيران لتخفيض خططها .. وتسببت بامراض مكتسبة مجتمعا في مواقع متعددة الى جانب انها يمكن ان تسري من شخص الى اخر في ظروف معينة. لذا على جهات المختصة يجب ادراك بمدى تأثير حالة اي مدى تأثير الصحة العامة على القطاعات الاقتصادية بشكل عام وعلى قطاع الطيران بشكل خاص اذ سجلت القطاع ازمة هي اسوأ في تاريخ قطاع الطيران مقارنة مع احداث ١١ سبتمبر. لذا قمنا باختيار هذا العنوان دور فايروس كورونا في ادارة شركات الطيران للركاب في مدينة اربيل لعام ٢٠٢٠ لكي نبين دور فايروس كورونا في ادارة شركات الطيران.

**المبحث الاول / الإطار العام للبحث ومنهجيته: يستعرض هذا البحث الإطار العام للبحث ومنهجيته ويتضمن**

**الفقرات الآتية:**

١- مشكلة البحث: نظرا لأهمية هذا الموضوع وأهمية فايروس كورونا وتطلب ضرورة متابعة هذه الازمات في مجال قطاع الطيران. وتسبب فايروس كورونا بالعديد من الازمات الاقتصادية والاجتماعية والانسانية. ويمكن معالجة المشكلة من خلال الاجابة عن التساؤلات التالي:

- ما هو أثر فايروس كورونا على ادارة شركات الطيران.

- ما هو علاقة فايروس كورونا بإدارة شركات الطيران.

- ما هو علاقة ابعاد فايروس كورونا بإدارة شركات الطيران.

٢- فرضية البحث: تتمثل فرضيات البحث فيما يلي:

١. الفرضية الرئيسية الأولى: هناك علاقة معنوية ذات دلالة احصائية لفايروس كورونا وادارة شركات الطيران.

٢. الفرضية الرئيسية الثانية: هناك علاقة معنوية ذات دلالة احصائية بين ابعاد فايروس كورونا وادارة شركات الطيران.

٣. الفرضية الرئيسية الثالثة: هناك أثر لكل بعد من ابعاد الثلاثة على ادارة شركات الطيران.

٣. هدف البحث:

- ١- التعرف على ان كان هناك علاقة ارتباطية ذات دلالة احصائية بين فايروس كورونا وادارة شركات الطيران.
  - ٢- التعرف ان هناك تباين دور فايروس كورونا.
  - ٣- التعرف على اثر كل بعد من ابعد وضمان بيئة مناسبة للمسافرين.
  - ٤- يهدف البحث إلى تبيان دور فايروس كورونا وذلك لتقييم علاقة فايروس كورونا بإدارة شركات الطيران.
٤. نطاق البحث:

يغطي البحث عام ٢٠٢٠ كنطاق الزمني ويتخذ من شركات الطيران نطاقه المكاني لأغراض تطبيقية، واستخدام استمارة الاستبانة لجمع المعلومات.

٥. منهجية البحث:

يجمع الباحثون بين الأسلوبين الوصفي والمنهج التحليلي الكمي لغرض قياسالعلاقة عند توافر البيانات المطلوبة والمعلومات اللازمة.

٦. مصادر البحث:

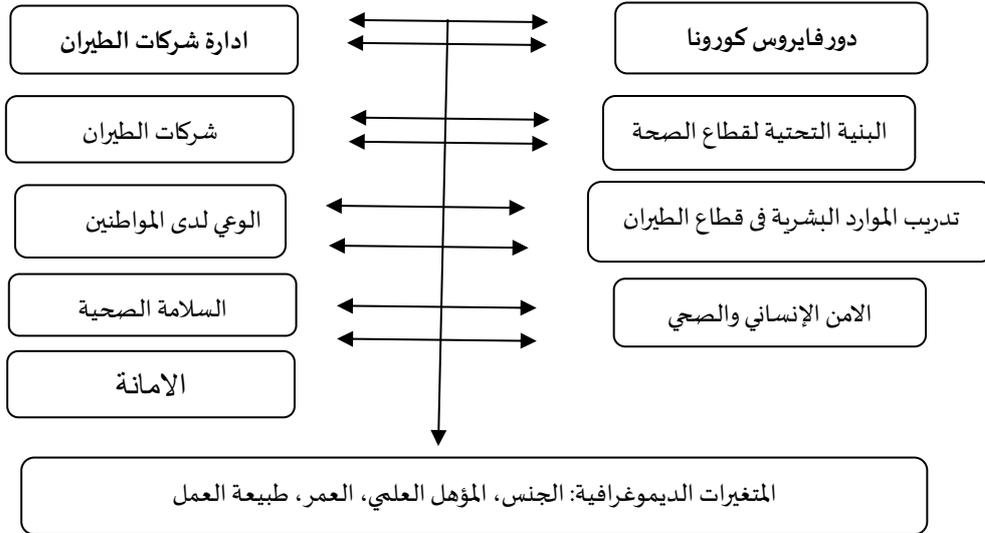
تم جمع المعلومات والبيانات اللازمة للبحث من مصادر مكتبية وشركات الطيران ومن شبكة المعلومات العالمية (الانترنت).

٧. هيكل البحث:

تم تناول البحث من خلال تقسيمه إلى مبحثين:يخصص الأول لتعريف فايروس كورونا وادارة شركات الطيران. ويتناول المبحث الثاني تحديدا اثر العلاقة بين فايروس كورونا وادارة شركات الطيران.

٨. نموذج البحث:

تم بناء نموذج افتراضي يوضح إمكانية توفير بيئة مناسبة للشركات الطيران.وذلك من خلال أربعةأبعاد شركات الطيران وثلاثة ابعاد فايروس كورونا، وبيان مدى تأثيرها والعلاقة الإحصائية والمنطقية بين متغيري البحث يعبر عن مدى اتساق المتغيرات مع بيئة شركات الطيران في مدينة أربيل ولعام ٢٠٢٠.



**الشكل (1) نموذج البحث المصدر: من اعداد الباحثون**

٩- الدراسات السابقة:

- (لمين واخرون، ٢٠٢٠) قدم الباحثان دراسة بعنوان (أثر جائحة الفيروس التاجي كوفيد ١٩ على التنمية المستدامة من خلال صناعة النقل الجوي في العالم) تهدف الى بيان الاثر الاجتماعي والاقتصادي والبيئي لفايروس كورونا على قطاع النقل الجوي وتم التوصل الى ان هناك اثار ايجابية لفايروس كورونا من جانب التنمية المستدامة الاقتصادي والاجتماعي و البيئي - (Forsyth, ٢٠٢٠) قدم الباحثون دراسة بعنوان (كوفيد ١٩ وانهييار في طلب مسافرين واسعار المطارات)تهدف الدراسة الى استجابات اسعار المطارات لانهييار الطلب كوفيد ١٩ دفعه في الازمة وتحتاج المطارات الى تحقيق الجدوى على مدى القصير من خلال السيولة الكافية- (Kotcharin, 2020)قدم الباحثان دراسة بعنوان (تأثير كوفيد ١٩ على صناعة الخطوط الجوية العالمية دراسة الحالة)تهدف الدراسة الى تأثير فيروس كورونا كوفيد١٩ على ٥٢ شركة الطيران وتوصل الى تصميمات سياسية فورية من أجل التخفيف من تأثير الوباء في صناعة الطيران جميع انحاء العالم.- (فهد واخرون، ٢٠٢٠) قدم الباحثون دراسة بعنوان (دراسة تحليلية لآثر انتشار فايروس كورونا على الاقتصاد والسياحة والسفر) تهدف الى تأثير ازمة كورونا على حركة المطارات، ومن ثم

التوصل الى ان هناك اثار سلبية لفايروس كورونا بحيث ادى الى خسائر كبيرة في قطاع الطيران. - (الحداد، بدون سنة) قدم الباحث دراسة بعنوان (اثر فايروس كورونا على حجوزات الطيران والفنادق وخدمات النقل والشحن والتعليم الخاص) تهدف الدراسة الى بيان اثار كورونا على كثير من شركات المقدمة للخدمة، وتوصلت الدراسة الى ان على مشتري الخدمة ان يراجع شركة الطيران. - (Touat, 2020) قدم الباحثان دراسة بعنوان (اثر ازمة فيروس كورونا على الطيران المدني الاستجابة القانونية للأثار الاقتصادية) وتهدف الدراسة الى اثار الاقتصادية التي استحدثتها انتشار فايروس كورونا كوفيد ١٩ على قطاع الطيران المدني العالمي والعربي وتوصلت الدراسة الى ان تعافي قطاع الطيران تستلزم مدة طويلة. - (زينب، ٢٠٢٠) قدمت الباحثة دراسة بعنوان (اثر فايروس كورونا المستجد على قطاع النقل الجوي سواء للركاب او البضائع على مستوى العالم من خلال مؤشرات اداء النقل الجوي وتوصلت الدراسة الى ان صناعة الطيران كانت الصناعة الاكثر تضررا وان النقل الجوي للركاب هو القطاع الاشد تائيرا. - (فوزية، ٢٠٢١) قدمت الباحثة دراسة بعنوان (اثر فايروس كورونا كوفيد ١٩ على قطاع النقل الجوي في الدول العربية) تهدف الدراسة الى ابراز اثار فايروس كورونا كوفيد ١٩ على قطاع النقل الجوي. وقد تم التوصل الى ان النقل الجوي شهد ضررا كبيرا في اغلب دول العالم عموما والدول العربية خصوصا. - (فطيمة، ٢٠٢١) قدمت الباحثة دراسة بعنوان (تأثير فايروس كورونا كوفيد ١٩ على قطاع النقل الجوي) وتهدف الى تأثير فايروس كورونا كوفيد ١٩ على قطاع النقل الجوي وتوصلت الدراسة الى ان لفايروس كورونا أثر كبير على قطاع النقل الجوي وقطاعات اخرى. - (قراوني، ٢٠٢١) قدمت الباحثة دراسة بعنوان (تداعيات فايروس كورونا على قطاع النقل الجوي في العالم) تهدف الدراسة الى ابراز تداعيات فايروس كورونا على قطاع النقل الجوي في العالم ان الازمة ادت الى انخفاض عدد المسافرين وخسائر هائلة في إيرادات - (ابو النيل، ٢٠٢١) قدم الباحث دراسة بعنوان (اثر فايروس كورونا المستجد كوفيد ١٩ على النقل الجوي دراسة حالة شركة مصر الطيران) تهدف الدراسة الى قياس مدى تأثير فايروس كورونا على اقتصاديات الشركة من ادارة وعمليات وتشغيل وعوائد اقتصادية وتوصلت الدراسة الى ان بسبب جائحة كورونا اذ تزايدت اتجاهات اغلاق حدود ووقف حركة النقل الجوي للحد من انتشار الفيروس. - (الجبوري واخرون، ٢٠٢١) قدم الباحثون دراسة بعنوان (استدامة النقل الجوي العراقي في ظل جائحة كورونا دراسة في جغرافية النقل) وتهدف الدراسة الى سلطت جائحة كورونا المستجد الضوء على الطبيعة المعقدة التي يعمل فيها قطاع النقل الجوي وتوصلت الدراسة الى قلة ثقة المسافرين بسلامة نقل الجوي وانخفاض قدرة الاستيعاب. ويحثنا هذا يختلف عن الدراسات السابقة كونه يضيف مدى إسهام فايروس كورونا في مجال ادارة شركات الطيران في مدينة أربيل والتركيز بشكل خاص على شركات الطيران وقد ركز هذا البحث على نقطتين مهمتين وهي:

(١) مدى إسهام ابعاد التي تم اعتماد عليه في هذا البحث لفايروس كورونا وادارة شركات الطيران.

(٢) دور فايروس كورونا وتقديم الامثل استنادا الى ابعاد الثلاثة المتخذة من قبل الباحثون.

### **المبحث الثاني المفاهيم العامة:المطلب الاول: مفهوم فايروس كورونا:**

فيروسات كورونا هي فصيلة كبيرة من الفيروسات التي قد تسبب المرض للحيوان ولإنسان. (دليل توعوي صحي شامل، ٢٠٢٠: ص ١)، والفايروس التاجي الجديد المعروف ايضا باسم Covid . ٢٠١٩ هونوع من الفيروسات التي تسبب مرضاً في الجهاز التنفسي وهذا قد يؤدي الى الالتهاب ومعظم هذه الفيروسات تؤثر فقط في الحيوانات ولكن في بعض الاحيان يمكن ان تتغير هذه الفيروسات وتصيب البشر. (www.elsevier.com) ويقصد بكوفيد ١٩ هو اسم الوباء وظهر الفيروس اول مرة في ديسمبر ١ كانون الاول ٢٠١٩ بمدينة ووهان الصينية وظهر الوباء لأول مرة في سوق المأكولات البحرية والحيوانات تم انتقل الى مقاطعات الصين وتم الى جميع انحاء العالم. (www.aa.com.tr) أطلقت المنظمة الصحة العالمية تسمية ١٩ - covid على المرض الذي يتسبب به ما تسمية novel corona virus ٢٠١٩ اي فايروس كورونا المستجد في نهاية ٢٠١٩ . (رضا، ٢٠٢٠: ص ٣١٥) ومرض كوفيد ١٩ هو مرض معوي يسببه اخر فايروس تم اكتشافه من سلالة فيروسات كورونا، وهو اختصار بالانجليزية لجملة (مرض فايروس كورونا لسنة ٢٠١٩) ولم يكن هناك اي علم بوجود هذا الفيروس الجديد ومرضه قبل بدء تفشيه في مدينة ووهان الصينية في ديسمبر ٢٠١٩. (بربار، ٢٠٢١: ص ٥) والمفهوم الطبي لجائحة (pandemic) هي انتشار وباء اوامراض معنية بين البشر في اقليم ما. (الشيخلي، ٢٠٢٠: ص 291).

### **المطلب الثاني : تعريف شركات الطيران**

تعرف شركة الطيران على انه اي مشروعات تختص بتشغيل الطائرات لاغراض تجارية وتقديم خدمات النقل الجوي للرحلات المنتظمة والعارضة او كلاهما سواء للمسافرين او البضائع وتقوم بممارسة هذه الانشطة من خلال التصريح لها من سلطة الطيران المدني في البلد المنشأة فيه. (حز، ٢٠٠٨: ص ١٢).

هي تلك الخدمات التي تقدمها شركات النقل والتي تتمثل في تحريك الافراد والبضائع من مكان الانطلاق الى مكان الوصول ويتم تقديم خدمات النقل من خلال الاتصال المباشر بين المستفيد ومقدم الخدمة.(بن نجار، ٢٠٢٢: ص٦٣). وتقسم خدمات النقل الجوي الى خدمات المنتظمة وغير المنتظمة: والخدمات المنتظمة هي تلك الخدمات التي تقدمها شركات الطيران عن طريق الربط بين مطارات معينة ملتزمة بجدول زمنية ثابتة وبالتالي يتوجب على هذه الشركات المرور على هذه المطارات بصفة منتظمة سواء كانت بكامل حمولتها ام لا. اما الخدمات غير المنتظمة هي تلك الخدمات التي تقدمها شركات الطيران في اي وقت ومن اي مطار حسب توافر طلبات النقل او الاستئجار.(سعيد، ٢٠١٥: ص١٢)

#### المطلب الرابع / علاقة كورونا بادارة المشاريع شركات الطيران

قطاع النقل الجوي هو الاكثر تضرراً بازمة كورونا مع انخفاض معدلات رحلات حول العالم وبقاء الطائرات على الارض واغلاق الكثير من المطارات. ومن المتوقع افلاس بعض شركات.(الخاطر، ٢٠٢٠: ص٤) وتضرر صناعة الطيران مع تراجع حركة الطائرات والغاء حجوزات. هذا نتج عنه أن يكبد قطاع السياحة على المستوى العالمي خسائر فضلاً عن شلل جميع الوجهات السياحية على مستوى العالم. توقعات بأن تكون اوروبا الاكثر تراجعاً في اعداد المسافرين واسيا الاعلى هيوطاً في ايرادات قطاع الطيران لقد تكبدت ايرادات قطاع النقل الجوي العالمي انخفاضاً . (صباغ، ٢٠٢٠: ص١٦٦-١٦٧) يكون قطاع الطيران من أكثر القطاعات تضرراً بالأزمة فكثير من شركات الطيران كانت تعاني من ازمات مالية متلاحقة نتيجة حجم المنافسة الكبيرة في السوق كما أن عملية تحديث اسطول الطيران مكلفة للغاية وغالياً ماتم عبر قروض بنكية لذا فان كثيرا من شركات الطيران لديها التزامات مالية كبيرة. (الهرش، ٢٠٢٠: ص١٢٤-١٢٥). تحرم ازمة كورونا الناس من القدرة على السفر والترحال. وعليه فانه فليس بوسعنا تخيل عالم دون سفر لكننا يجب أن ندرك في الوقت نفسه انه مالم نغير الطريقة التي نساfer بها فلن يتبقى لنا في المستقبل كوكب يمكننا استكشافه من الاصل. (علي، ٢٠٢٠: ص٢٠٣) وتأثر قطاع الطيران بشكل كبير بفايروس كوفيد ١٩ في ظل الانتشار السريع للمرض، واعلان حالة الطوارئ في العديد من الدول لمواجهة الوباء وفرض حالات الاغلاق الكلي او الجزائي في دول العالم . (عبدالمنعم واخرون، ٢٠٢٠: ص٢) والقت ازمة كورونا كوفيد ١٩ بظلالها على قطاع الطيران العربي حيث شهدت الشركات العالمية في القطاع تحديات تشغيلية هائلة في ظل شبه انعدام حركة المسافرين جواً مما تسبب في توقف تدفق الإيرادات لشركات الطيران العربية(فوزية، ٢٠٢٠: ص٣٨٣)

#### المبحث الثالث: الإطار التطبيقي للبحث ووصف متغيراته وتحليل المتغيرات واختبار فرضياته

-وصف عينة الدراسة: يهدف هذا البحث الى وصف مجتمع البحث والعينة وذلك من خلال استخدام مجموعة من الاساليب الاحصائية وبالاعتماد على البرامج الحاسوبية SPSS لأغراض التحليل يتمثل مجتمع البحث الحالي شركات الطيران المتواجد في مدينة اربيل وعددها ٥٠ شركات الطيران، وتم اختيارها كعينة للبحث وتم توزيع ٦٥ استمارة واسترجاع ٥٠ استمارة صالحة للتحليل من هذه الشركات واستبعاد ١٥ استمارة كونها غير صالحة للتحليل تكون نسبة الاسترجاع ٧٩.٩٢ وهذه نسبة ممتازة وقابلة للتحليل وللدراسة الاقتصادية وعينة الدراسة تتضمن دور فايروس كورونا في إدارة شركات الطيران في مدينة اربيل وسنستعرض في هذه الفقرة الخصائص الشخصية لأفراد عينة الدراسة المتمثلة في (الجنس، العمر، المستوى العلمي) وعلى النحو الآتي:

#### ١. توزيع أفراد العينة على وفق الجنس، السن، المستوى التعليمي

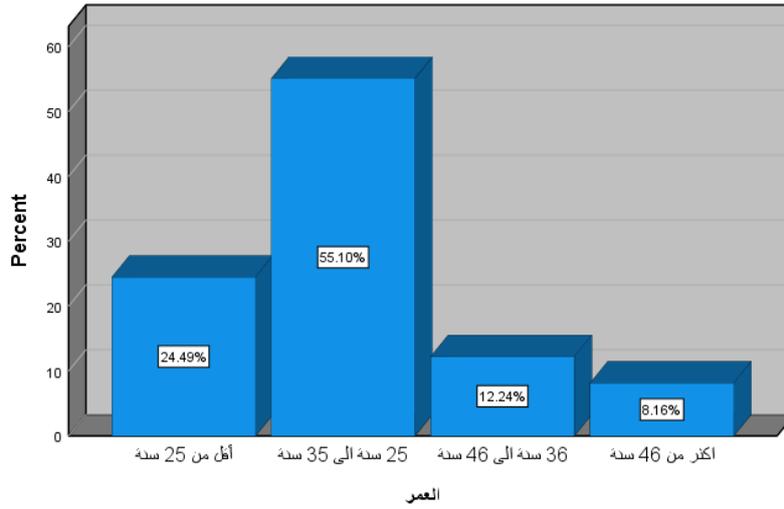
يوضح الجدول (1) والشكل (2) توزيع أفراد عينة البحث حسب الجنس وتبين أن معدل الذكور من أفراد عينة البحث قد بلغ (٧٥ %) بينما معدل الإناث بلغ (٢٥%)، وهذا يشير إلى أن المعدل الأكبر من أفراد عينة البحث هم من الذكور، كما أن الجدول يوضح تبويب أعمار عينة البحث ضمن عدة فئات ويلاحظ من الجدول (1) أن نسبة معدل أفراد عينة البحث وفقاً للعمر من الفئة (٢٥-٣٥) سنة و(اقل من ٢٥ سنة) قد بلغت (٥٥.١%) و(٢٤.٥%) وهما يمثلان أعلى النسب مقارنة بالفئات العمرية الأخرى، وهذه النسب تؤكد بأن اغلبية الموظفين هم من فئات عمرية متوسطة العمر وصغيرة نوعاً ما مما يدل على نضجهم وإدراكهم للتعامل مع العاملين وكذلك فهمهم وإدراكهم للتعامل مع فقرات الإستبانة وهم بقمة عطائهم لوقوعهم ضمن الفئات العمرية الناضجة، واخيراً تبين من الجدول (1) بأن أكثرية أفراد عينة البحث من الذين خريجو (الجامعي) حيث بلغت نسبتهم كالاتي (٨٥.٤ %) وهذه إشارة الى أن أغلبية افراد العينة هم من حملة الشهادات الجامعية ولهم مؤهلات علمية جيدة لإجابة الفقرات بالاستمارة، والشكل (٢) يوضح ذلك: الجدول (1) توزيع أفراد العينة على وفق الجنس، السن، المستوى التعليمي

الجنس	تكرار	%
ذكر	36	75.0%

مجلة الجامعة العراقية المجلد (٧٣) العدد (٤) شباط لسنة ٢٠٢٥

السن	أقل من ٢٥ سنة	12	25.0%
	25 سنة الى ٣٥ سنة	27	55.1%
	36 سنة الى ٤٦ سنة	6	12.2%
	اكثر من ٤٦ سنة	4	8.2%
المستوى التعليمي	دراسات عليا	3	6.3%
	الجامعي	41	85.4%
	الثانوي	4	8.3%
	أخرى	0	0.0%

المصدر: من اعداد الباحثون



الشكل (2) توزيع أفراد العينة على وفق السن

المصدر: من اعداد الباحثون

يحدد ألفا كرونباخ مستوى الاتفاق على مقياس موحد من ٠ إلى ١. تشير القيم الأعلى إلى توافق أعلى بين العناصر. تشير قيم ألفا العالية في كرونباخ إلى أن قيم الإجابة لكل مستجيب على سبيل المثال، عندما يعطي المستجوبون استجابة عالية لأحد العناصر، فمن المحتمل أيضاً أن يقدموا استجابات عالية للعناصر الأخرى. يشير هذا الاتساق إلى أن القياسات موثوقة وقد تقيس العناصر نفس الخاصية. على العكس من ذلك، تشير القيم المنخفضة إلى أن مجموعة العناصر لا تقيس نفس البنية بشكل موثوق. الردود العالية على سؤال واحد لا تشير إلى أن المشاركين قيموا البنود الأخرى بدرجة عالية. وبالتالي، من غير المرجح أن تقيس الأسئلة نفس الخاصية لأن القياسات غير موثوقة. قام الباحثون بحساب ثبات المقياس بعد تطبيق المقياس على العينة باستخدام معامل كرونباخ للثبات معامل الثبات فبلغ (0.930). وذلك بعد إجراء صدق التحكيم، وهو معامل ثبات مرتفع وفقاً للمعايير القياسية، حيث يعتبر المقياس ثابتاً إذا سيرتفع معامل الثبات إلى (0.846) ويصبح المقياس أكثر موثوقية وثبات، مما يؤكد أن المقياس مفيد للغاية ويتميز بدرجة عالية من الثبات. وبمراجعة نتائج الفبا بعد حذف لمفردات تبيين ارتفاع معامل ثبات المقياس ككل بعد إجراء صدق التي حكيم كما بلغت قيمة الفا بعد إجراء الاتساق الداخلي إلى (0.952). والجدول (2) تتبين ثبات الاستبيان وذلك عن طريق قياس المتغيرات الكامنة، لذا قدم معامل ألفا كرونباخ للباحثون مدى الارتباط بين مجموعة من العناصر الخاصة باختبار احصائي ما كمجموعة متناسقة ومتمدة لأبعاد ادارة شركات الطيران مجتمعة مع أبعاد كورونا، بما أن بلغ قيمة ألفا - كرونباخ (0.930)، (0.952)، (0.955) فإن الاستجاب للبيانات تشير الى ثبات الاستبيان. فيها هذا التوضيح: الجدول (2) ثبات الاستبيان

إحصائيات الموثوقية - الموثوقية - X	
Cronbach's Alpha	N of Items
.930	20
إحصائيات الموثوقية - الموثوقية - Y	
.955	15
إحصائيات الموثوقية - الموثوقية ككل	

المصدر: من اعداد الباحثون

**Custom Tables-X** يظهر في الجدول (3) ادناه ان سؤال رقم ٢١ (السلامة الصحية للطعام المقدم على الطائرة) أكثر السؤال تأثيراً على نتائج البيانات بنسبة (٤٤.٩ %) ناتجا عن إجابة ٢٢ شخصا من مجموع ٥٠ أشخاص أجابوا ب (تأثير كبير)، وبعدها يأتي سؤال رقم ٦ تنص (دور المنظمات في وضع برامج السلامة الصحية) أن ٢٠ أشخاص أجابوا ب (مؤثر) تعني له تأثير على بيانات بالنسبة ٤١.٧% والذي يظهر أن

للمنظمات له دور في وضع برامج صحي لسلامة الركاب. **الجدول (3) Custom Tables-X**

العبارات	غير مؤثر		غير متوفرة رغم أهميتها		تأثير ضعيف		مؤثر		تأثير كبير	
	تك را ر	%	تك را ر	%	تكرا ر	%	تك را ر	%	تكرا ر	Table N %
دور المنظمات في إدارة الأزمات قطاع الطيران	7	14.30%	7	14.30%	10	20.40%	2	40.80%	5	10.20%
دور المنظمات في وضع وتحديد مقاييس السلامة الجوية	8	16.30%	1	26.50%	9	18.40%	1	30.60%	4	8.20%
دور المنظمات في وضع برامج لجودة الخدمات	6	12.20%	1	20.40%	16	32.70%	1	24.50%	5	10.20%
دور المنظمات في وضع برامج السلامة الصحية	7	14.60%	5	10.40%	10	20.80%	2	41.70%	6	12.50%
دور المنظمات في تدريب العاملين بشركات الطيران	6	12.50%	9	18.80%	11	22.90%	1	29.20%	8	16.70%
وجود إدارة مستقلة بشركات الطيران	3	6.30%	5	10.40%	10	20.80%	1	31.30%	15	31.30%
اتباع الأسلوب العلمي في تطبيق إدارة جيدة	5	10.40%	8	16.70%	6	12.50%	1	29.20%	15	31.30%
دور العاملين في تطبيق إدارة جيدة بالشركة	3	6.30%	6	12.50%	9	18.80%	1	25.00%	18	37.50%
وجود إدارة الأمن الصحي	5	10.60%	4	8.50%	14	29.80%	1	29.80%	10	21.30%
إتباع الأسلوب الحديث في تطبيق إدارة الأمن الصحي	8	16.30%	6	12.20%	12	24.50%	1	22.40%	12	24.50%
دور المنظمات في وضع برامج لتوعية المواطنين	7	14.30%	5	10.20%	8	16.30%	2	40.80%	9	18.40%
دور المنظمات في وضع برامج لتعدد خدمات الإرشادات والتوعية	7	14.30%	4	8.20%	16	32.70%	1	26.50%	9	18.40%
دور المنظمات في متابعة الإرشادات وتوعية الجديدة	5	10.20%	6	12.20%	10	20.40%	1	30.60%	13	26.50%
دور المنظمات في تزايد الوعي الصحي عند المغادرة والوصول	6	12.20%	3	6.10%	9	18.40%	1	34.70%	14	28.60%
دور المنظمات في فتح الدورات التوعوية للمسافرين	8	16.30%	5	10.20%	12	24.50%	1	32.70%	8	16.30%
جودة الهواء داخل الطائرة واتخاذ الاحتياطات ضد العدوى من الأمراض	7	15.20%	2	4.30%	4	8.70%	1	30.40%	19	41.30%

مجلة الجامعة العراقية المجلد (٧٢) العدد (٤) شباط لسنة ٢٠٢٥

توفر وجودة الإسعافات الأولية	4	8.30 %	4	8.30%	6	12.50 %	1 5	31.30 %	19	39.60 %
جودة كابينة الركاب أي النظافة	3	6.50 %	5	10.90 %	7	15.20 %	1 3	28.30 %	18	39.10 %
السلامة الصحية للطعام المقدم على الطائرة	9	18.4 0%	5	10.20 %	4	8.20%	9	18.40 %	22	44.90 %
توفر الأجهزة والمتطلبات الطبية في داخل الطائرة	9	18.4 0%	4	8.20%	7	14.30 %	1 0	20.40 %	19	38.80 %

المصدر: من اعداد الباحثون أحد مجالات الاحصاء هو الاحصاء الوصفي Descriptive Statistics وهو الذي يهتم بالاساليب الاحصائية البيانية والرقمية التي تهدف الى التوصل الى المعلومات الاحصائية المتضمنة في البيانات التي سبق جمعها. وعمل الإحصاء الوصفي على تلخيص البيانات وتقديمها بطريقة سهلة ومفهومة. يتضمن هذا العمل تجميع البيانات، وحساب المقاييس المركزية مثل الوسط الحسابي، والانحراف المعياري والرسم البياني وغير ذلك من المقاييس، فمن أبرز الفقرات التي أسهمت في إغناء هذا البعد هي (Q17) والتي تشير الى (توفر وجودة الإسعافات الأولية) وبمستوى عالٍ اكده الوسط الحسابي (3.85) وبانسجام عالٍ في اجابات افراد العينة حيث بلغت عكسها الانحراف المعياري (١.٢٧١). الجدول

(4) الإحصاء الوصفي لمتغير مستقل

العبارات	N	Mean	Std. Deviation
دور المنظمات في إدارة الأزمات قطاع الطيران	4 9	3.18	1.236
دور المنظمات في وضع وتحديد مقاييس السلامة الجوية	4 9	2.88	1.252
دور المنظمات في وضع برامج لجودة الخدمات	4 9	3.00	1.173
دور المنظمات في وضع برامج السلامة الصحية	4 8	3.27	1.250
دور المنظمات في تدريب العاملين بشركات الطيران	4 8	3.19	1.283
وجود إدارة مستقلة بشركات الطيران	4 8	3.71	1.202
اتباع الأسلوب العلمي في تطبيق إدارة جيدة	4 8	3.54	1.368
دور العاملين في تطبيق إدارة جيدة بالشركة	4 8	3.75	1.263
وجود إدارة الأمن الصحي	4 7	3.43	1.229
إتباع الأسلوب الحديث في تطبيق إدارة الأمن الصحي	4 9	3.27	1.396
دور المنظمات في وضع برامج لتوعية المواطنين	4 9	3.39	1.304
دور المنظمات في وضع برامج لتعدد خدمات الإرشادات والتوعية	4 9	3.27	1.271
دور المنظمات في متابعة الإرشادات وتوعية الجديدة	4 9	3.51	1.293
دور المنظمات في تزايد الوعي الصحي عند المغادرة والوصول	4 9	3.61	1.304
دور المنظمات في فتح الدورات التوعوية للمسافرين	4 9	3.22	1.311

مجلة الجامعة العراقية المجلد (٧٢) العدد (٤) شباط لسنة ٢٠٢٥

جودة الهواء داخل الطائرة واتخاذ الاحتياطات ضد العدوى من الأمراض	4 6	3.78	1.428
توفر وجودة الإسعافات الأولية	4 8	3.85	1.271
جودة كابينه الركاب أي النظافة	4 6	3.83	1.253
السلامة الصحية للطعام المقدم على الطائرة	4 9	3.61	1.579
توفر الأجهزة والمتطلبات الطبية في داخل الطائرة	4 9	3.53	1.529
Valid N (listwise)	3 8		

المصدر: من اعداد الباحثون

**Descriptives-Y** تم تلخيص البيانات من خلال الإحصاء الوصفيويتضمن المقاييس المركزية مثل الوسط الحسابي، والانحراف المعياري والرسم البياني وغير ذلك من المقاييس، فمن أبرز الفقرات التي أظهر الجدول مستوى جيداً ل (تدريب العاملين على كيفية التعامل بلطف مع المسافرين وخاصة الأمراض والذين لديهم ازمة صحية) من وجهة نظر افراد العينة اذ بلغ معدل الوسط الحسابي لهذا البعد (3.61) واكد ذلك درجة الانسجام

في إجابات العينة التي عكسها الإنحراف المعياري العام الذي بلغ (1.455).الجدول (5) الإحصاء الوصفي Custom Tables-Y

Std. Deviation	Mean	N	Descriptive Statistics
1.329	3.67	49	توفر المستلزمات بنية التحتية لقطاع الصحة
1.366	3.58	48	كفاءة الرقابة الصحية
1.211	3.65	48	كفاءة الجهات والمؤسسات الصحية
1.313	3.84	45	كفاءة وجود الخدمات الصحية
1.34	3.49	49	فتح مراكز الصحي الخاص في المطار لرصد الأمراض والأوبئة العالمية
1.442	3.45	47	التدريب على تمكن من أعمال الاسعافات الأولية
1.411	3.45	47	التدريب على المعدات الطوارئ والإنقاذ
1.34	3.53	49	تدريب العاملين على كيفية التعامل والعناية بالمسافرين ومساعدتهم في حالة وجود أي أزمة
1.368	3.46	48	تدريب العاملين على الأجهزة والمتطلبات الطبية في المطار وداخل الطائرة
1.455	3.61	49	تدريب العاملين على كيفية التعامل بلطف مع المسافرين وخاصة الأمراض والذين لديهم ازمة صحية
1.363	3.57	47	الأمن البيئي والشخصي / حق الأفراد والمجتمعات المحافظة على حقهم وصحتهم
1.292	3.23	48	الأمن الاقتصادي / توفير فرص العمل وتحسين نوعية المادية للحياة
1.335	3.15	47	الأمن الاجتماعي / فرص الحصول على شبكات الأمان والتمكن من الاندماج في المجتمع
1.376	2.98	48	الأمن الثقافي / التوجهات النفسية للمجتمع لكي نسيطر على الخوف
1.529	3.04	48	الأمن القانوني / توفير الفرص للفرد من الحصول على العدل والحماية
		39	(Valid N (listwise)

المصدر: من اعداد الباحثون

يظهر في الجدول (6) ادناه ان سؤال رقم ١٠ (تدريب العاملين على كيفية التعامل بلطف مع المسافرين وخاصة الأمراض والذين لديهم ازمة صحية) أكثر السؤال تأثيراً على نتائج البيانات بنسبة (٤٠.٨ %) ناتجا عن إجابة ٢٠ شخصا من مجموع ٥٠ أشخاص أجابوا ب (تأثير كبير)، وبعدها

يأتي سؤال رقم ٤ تنص (كفاءة وجود الخدمات الصحية) أن ١٩ أشخاص من بين ٤٣ أجابوا ب (مؤثر) تعني له تأثير على بيانات بالنسبة ٤٢.٢ % والذي يظهر أن الخدمات له دور في وضع برامج الصحي. الجدول (6) لمتغير التابع

	تأثير كبير	تكرار	%	مؤثر	تكرار	%	تأثير ضعيف	تكرار	%	متوفرة رغم أهميتها	تكرار	%	غير مؤثر	تكرار
توفر المستلزمات بنية التحتية لقطاع الصحة	16	32.70%	18	36.70%	2	4.10%	7	14.60%	9	18.40%	4	8.20%	4	8.20%
كفاءة الرقابة الصحية	17	35.40%	11	22.90%	7	14.60%	9	18.80%	9	18.80%	4	8.30%	4	8.30%
كفاءة الجهات والمؤسسات الصحية	14	29.20%	15	31.30%	10	20.80%	6	12.50%	6	12.50%	3	6.30%	3	6.30%
كفاءة وجود الخدمات الصحية	19	42.20%	13	28.90%	3	6.70%	7	15.60%	7	15.60%	3	6.70%	3	6.70%
فتح مراكز الصحي الخاص في المطار لرصد الأمراض والأوبئة العالمية	14	28.60%	15	30.60%	5	10.20%	11	22.40%	11	22.40%	4	8.20%	4	8.20%
التدريب على تمكين من أعمال الاسعافات الأولية	16	34.00%	11	23.40%	2	4.30%	14	29.80%	14	29.80%	4	8.50%	4	8.50%
التدريب على المعدات الطوارئ والإنقاذ	14	29.80%	14	29.80%	3	6.40%	11	23.40%	11	23.40%	5	10.60%	5	10.60%
تدريب العاملين على كيفية التعامل والعناية بالمسافرين ومساعدتهم في حالة وجود أي أزمة	15	30.60%	14	28.60%	6	12.20%	10	20.40%	10	20.40%	4	8.20%	4	8.20%
تدريب العاملين على الأجهزة والمتطلبات الطبية في المطار وداخل الطائرة	14	29.20%	13	27.10%	7	14.60%	9	18.80%	9	18.80%	5	10.40%	5	10.40%
تدريب العاملين على كيفية التعامل بلطف مع المسافرين وخاصة الأمراض والذين لديهم ازمة صحية	20	40.80%	10	20.40%	4	8.20%	10	20.40%	10	20.40%	5	10.20%	5	10.20%
الأمن البيئي والشخصي / حق الأفراد والمجتمعات المحافظة على حقهم وصحتهم	14	29.80%	16	34.00%	6	12.80%	5	10.60%	5	10.60%	6	12.80%	6	12.80%
الأمن الاقتصادي / توفير فرص العمل وتحسين نوعية المادية للحياة	8	16.70%	16	33.30%	9	18.80%	9	18.80%	9	18.80%	6	12.50%	6	12.50%
الأمن الاجتماعي / فرص الحصول على شبكات الأمان والتمكن من الاندماج في المجتمع	8	17.00%	13	27.70%	12	25.50%	6	12.80%	6	12.80%	8	17.00%	8	17.00%
الأمن الثقافي / التوجهات النفسية للمجتمع لكي نسيطر على الخوف	7	14.60%	14	29.20%	7	14.60%	11	22.90%	11	22.90%	9	18.80%	9	18.80%

الأمن القانوني / توفير الفرص لل فرد من الحصول على العدل والحماية	12	25.00%	7	14.60%	7	14.60%	11	22.90%	11	22.90%
--	----	--------	---	--------	---	--------	----	--------	----	--------

جدد علاقة معنوية بين إدارة شركات الطيران وكورونا

يمثل مضمون هذه العلاقة اختباراً للفرضية الرئيسية الأولى والتي تنص على (وجود علاقة معنوية بين أبعاد ادارة شركات الطيران مجتمعة مع أبعاد كورونا). تقيس هذه الأرقام قوة واتجاه العلاقة الخطية بين المتغيرين. يمكن أن يتراوح معامل الارتباط من -١ إلى +١، حيث يشير -١ إلى ارتباط سلبي مثالي، ويشير +١ إلى وجود ارتباط إيجابي تام، ويشير ٠ إلى عدم وجود ارتباط على الإطلاق). المتغير المرتبط بنفسه سيكون له دائماً معامل ارتباط) يمكنك التفكير في معامل الارتباط على أنه يخبرك إلى أي مدى يمكنك تخمين قيمة متغير واحد مع الأخذ في الاعتبار قيمة المتغير الآخر. من مخطط تبعثر المتغيرات التي تقرأ وتكتب أدناه، يمكننا أن نرى أن النقاط تميل على طول خط يمتد من أسفل اليسار إلى أعلى اليمين، وهو نفس القول بأن الارتباط موجب. هو الوصف العددي لمدى إحكام النقاط حول الخط التخيلي. إذا كان الارتباط أعلى، فإن النقاط تميل إلى أن تكون أقرب إلى الخط؛ إذا كانت أصغر، فإنها تميل إلى الابتعاد عن الخط. لاحظ أيضاً أنه، حسب التعريف، أي متغير مرتبط بنفسه له ارتباط. من أجل التعرف على طبيعة علاقات الارتباط بين أبعاد ادارة شركات الطيران إجمالاً وفايروس كورونا نعرض الجدول والذي يشير إلى وجود علاقة ارتباط معنوية موجبة بين معامل ادارة شركات الطيران إجمالاً، حيث بلغت قيمة معامل الارتباط الكلي (\*\*0.921) عند مستوى معنوية (0.005) في (جودة الهواء داخل الطائرة واتخاذ الاحتياطات ضد العدوى من الأمراض) (توفر وجودة الإسعافات الأولية)، وبلغت القيمة الاحتمالية (p-value=0.000)، وبهذا تقبل الفرضية الرئيسية الأولى.

Correlations الجدول (7) الارتباطات

Correlations	X11	X12	X13	X14	X15	X21	X22	X23	X24	X25	X31	X32	X33	X34	X35	X41	X42	X43	X44	X45
X11	Pearson																			
X12	Pearson	0.748**																		
	Sig. (2-	0																		
X13	Pearson	0.623**	0.673**																	
	Sig. (2-	0	0																	
X14	Pearson	0.495**	0.412*	0.509**																
	Sig. (2-	0.002	0.01	0.001																
X15	Pearson	0.343*	0.292	0.602**	0.649**															
	Sig. (2-	0.035	0.075	0	0															
X21	Pearson	0.169	0.061	0.121	0.291	0.366*														
	Sig. (2-	0.31	0.717	0.471	0.076	0.024														
X22	Pearson	0.029	-0.11-	0.243	0.291	0.403*	0.638**													
	Sig. (2-	0.865	0.945	0.142	0.076	0.012	0													
X23	Pearson	-0.138-	-0.157-	0	0.193	0.078	0.530**	0.687**												
	Sig. (2-	0.41	0.348	1	0.247	0.642	0.001	0												
X24	Pearson	-0.035-	-0.026-	-0.092-	0.169	0.117	0.397*	0.505**	0.636**											
	Sig. (2-	0.836	0.875	0.582	0.312	0.484	0.014	0.001	0											
X25	Pearson	0.015	0.062	0.015	0.018	0.072	0.302	0.450**	0.429**	0.636**										
	Sig. (2-	0.927	0.712	0.93	0.916	0.669	0.065	0.005	0.007	0										
X31	Pearson	0.297	0.259	0.391*	0.440**	0.489**	0.259	0.338*	0.266	0.356*	0.407*									
	Sig. (2-	0.071	0.116	0.015	0.006	0.002	0.116	0.038	0.196	0.028	0.011									
X32	Pearson	0.349*	0.366*	0.352*	0.404*	0.410*	0.438**	0.530**	0.288	0.362*	0.414**	0.780**								
	Sig. (2-	0.032	0.028	0.03	0.012	0.011	0.006	0.001	0.08	0.025	0.01	0								
X33	Pearson	0.376*	0.402*	0.229	0.424**	0.217	0.399*	0.389*	0.365*	0.451**	0.502**	0.693**	0.768**							
	Sig. (2-	0.02	0.012	0.166	0.008	0.19	0.013	0.016	0.024	0.005	0.001	0	0							
X34	Pearson	0.383*	0.355*	0.416**	0.410*	0.543**	0.588**	0.548**	0.419**	0.397*	0.361*	0.456**	0.583**	0.630**						
	Sig. (2-	0.018	0.029	0.009	0.011	0	0	0	0.009	0.014	0.028	0.004	0	0						
X35	Pearson	0.319	0.239	0.098	0.238	0.206	0.254	0.175	0.167	0.332*	0.385*	0.28	0.197	0.486**	0.457**					
	Sig. (2-	0.051	0.148	0.553	0.15	0.216	0.123	0.293	0.316	0.042	0.017	0.089	0.235	0.002	0.004					
X41	Pearson	0.091	0.127	0.209	0.396*	0.360*	0.525**	0.605**	0.537**	0.589**	0.540**	0.564**	0.515**	0.569**	0.628**	0.343*				
	Sig. (2-	0.587	0.448	0.209	0.014	0.028	0.001	0	0	0	0	0	0.001	0	0.035					
X42	Pearson	0.023	0.052	0.086	0.363**	0.203	0.533**	0.562**	0.708**	0.594**	0.572**	0.533**	0.517**	0.681**	0.619**	0.397*	0.921**			
	Sig. (2-	0.89	0.759	0.608	0.025	0.221	0.001	0	0	0	0.001	0	0	0.013	0	0				
X43	Pearson	0.062	0.148	0.22	0.359*	0.370*	0.556**	0.659**	0.624**	0.440**	0.480**	0.596**	0.552**	0.527**	0.578**	0.281	0.892**	0.813**		
	Sig. (2-	0.714	0.375	0.183	0.027	0.022	0	0	0	0.006	0.002	0	0	0.001	0	0.087	0	0		
X44	Pearson	-0.089-	0.085	0.198	0.288	0.332*	0.407*	0.564**	0.577**	0.579**	0.529**	0.612**	0.511**	0.536**	0.536**	0.237	0.817**	0.792**	0.867**	
	Sig. (2-	0.585	0.611	0.233	0.08	0.042	0.011	0	0	0	0.001	0	0.001	0.001	0.001	0.151	0	0	0	
X45	Pearson	-0.058-	0.084	0.083	0.191	0.126	0.419**	0.456**	0.582**	0.538**	0.692**	0.465**	0.413**	0.554**	0.490**	0.327*	0.823**	0.856**	0.785**	0.784**
	Sig. (2-	0.728	0.615	0.621	0.251	0.452	0.009	0.004	0	0	0	0.003	0.01	0	0.002	0.045	0	0	0	0

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

\*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

المصدر: من اعداد الباحثون

وتتفرع من الفرضية الرئيسية الثانية فرضيات فرعية، تنص على وجود تأثير معنوي بين كل محور من محاور المتمثلة في (دور إدارة شركات الطيران) وفايروس كورونا، ويهدف إعطاء مؤشرات تفصيلية عن التأثير بين متغيرات البحث وفي ضوء الفرضيات الفرعية للفرضية الرئيسية الثانية فقد تم تحليل تأثير إدارة شركات الطيران، وكما موضح أدناه. تشير نتائج أنموذج الانحدار الخطي البسيط الموضحة في الجدول إلى تأثير إدارة شركات الطيران، إذ تبين أن هناك تأثيراً معنوياً لإدارة شركات الطيران في فايروس كورونا، ارتباطاً بيرسون هو قياس قوة العلاقة بين متغيرين وارتباطهما ببعضهما البعض بحسب معامل ارتباط بيرسون تأثير التغيير في متغير واحد عندما يتغير المتغير الآخر. ويدعمه قيمة

معنوية عند مستوى معنوي (٠.٠٥)، وفسرت مبادئ تأثيراً معنوياً لإدارة شركات الطيران في فايروس كورونا ما نسبته (٥٩.٠٪) من التباين الحاصل في تأثيراً معنوياً لإدارة شركات الطيران في فايروس كورونا، وهذا ما أوضحتها قيمة معامل التحديد (R2).

الجدول (8) Model Summary B

b Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.771 <sup>a</sup>	.594	.585	.59608

المصدر: من اعداد الباحثون

الجدول (8) بعنوان Model Summary يحتوي على بعض المقاييس التي تم حسابها بالنموذج المقدر وهي:

- ١- قيمة معامل الارتباط  $R=0.771$  وهو عالي.
- ٢- مربع معامل الارتباط ويستخدم لتعيين هذا البيانات المستخدمة من المتغيرات المستقلة في تقدير متغير التابع ونلاحظ أن النموذج المقدر يعبر عن (المتغيرين المستقلين) معاً في تقدير المتغير التابع ونلاحظ أن لنموذج المقدر يعبر عن (المتغيرين المستقلين) معاً ٥٨٪ من البيانات وزيادة قيمة هذا المقياس يفسر أن النموذج المقترح ملائم.
- ٣- تعيين مربع معامل الارتباط المعدل Adjusted R Square ويستخدم لنفس الغرض السابق ولكنه أدق.
- ٤- تعيين خطأ التقدير Std. Error of the Estimate وهو هنا ٥٩٦. كلما قل خطأ أقل للنموذج.
- ٥- تشير نتائج أنموذج الانحدار الخطي البسيط الموضحة في الجدول إلى تأثير أبعاد إدارة شركات الطيران مجتمعة مع أبعاد كورونا، إذ تبين أن هناك تأثير معنوي أبعاد إدارة شركات الطيران مجتمعة مع أبعاد كورونا، ويدعمه قيمة (F) المحسوبة (68.699) وهي قيمة معنوية عند مستوى معنوي (0.05) الجدول (9) تحليل التباين ANOVAs

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	
1	Regression	34.268	1	34.268	68.699	.000 <sup>b</sup>
	Residual	23.444	47	.499		
	Total	57.712	48			

المصدر: من اعداد الباحثون

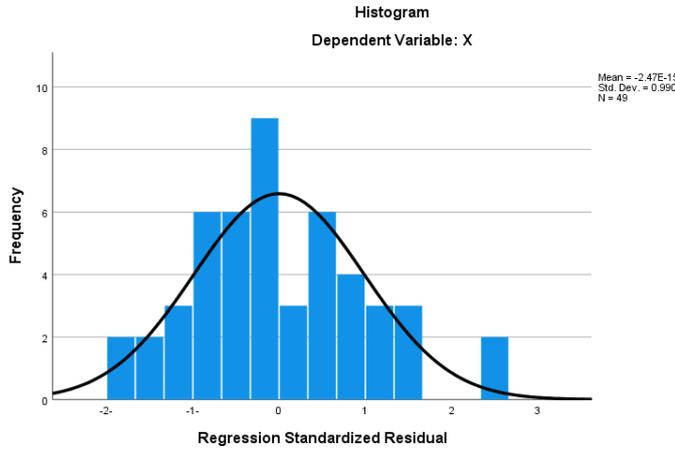
ANOVA يحتوي على نتائج تحليل التباين لاختبار معنوية الانحدار ومن الجدول ANOVA نجد أن و  $Sig = .000$  وهي أقل من مستوى المعنوية ٠.٠٥ لذا نرفض فرضية العدم ونقبل الفرضية البديلة وهي الانحدار معنوي وبالتالي توجد علاقة ما بين متغيرات المستقلة و المتغير التابع. ونتيجة قبولنا لفرضية البديلة والذي ينص على معنوية الانحدار هو معامل واحد على الأقل من المعاملات الثلاثة يمكن أن يكون معنوي

يمكن تحدد من السبب في المعنوية. الجدول (10) المعامل-Coefficient

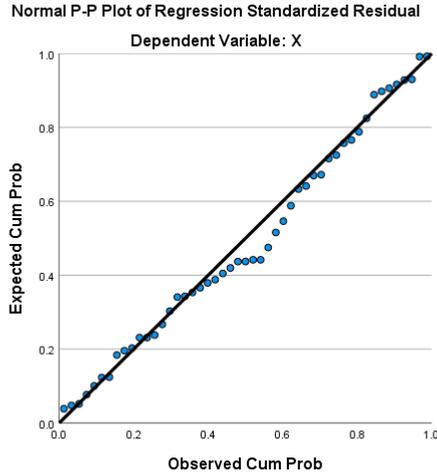
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	.318	.391		.813	.420
	Y	.913	.110	.771	8.288	.000

المصدر: من اعداد الباحثون لتعيين اي من المعاملات يكون معنوياً وسبباً في معنوية تحليل التباين للانحدار ننظر على العمود او لمن اليمين الذي يعطي قيمة Sig. لاختبار معنوي كل معامل على حده نجد انه في حالة constant, y, لذا فان الثابت ومعامل لا غير معنوي لكن في حالة sig.  $0.00 = \text{أقل من } 0.05$  لذا فان معامل معنوي وهو سبب معنوية تحليل التباين للانحدار.

ومن الرسم والشكل البياني (3) كلاهما نجد ان النقاط تتجمع حول الخط وبالتالي فان البيانات اي البواقي تتوزع حسب التوزيع الطبيعي.



الشكل (3) Regression Standardized residual  
المصدر: من اعداد الباحثون



المصدر: من اعداد الباحثون  
الاستنتاجات:

١- من خلال معامل ألفا كرونباخ يوضح مدى الارتباط بين مجموعة من العناصر الخاصة باختبار احصائي ما كمجموعة متسقة ومتحدة لأبعاد ادارة شركات الطيران مجتمعة مع أبعاد كورونا، بما أن بلغ قيمة ألفا - كرونباخ (٠.٩٣٠)، (٠.٩٣٠)، (٠.٩٥٢) فإن الاستجاب للبيانات تشير الى ثبات الإستبيان.

٢- فمن أبرز الفقرات التي أظهرت مستوى جيداً لـ (تدريب العاملين على كيفية التعامل بلطف مع المسافرين وخاصة الأمراض والذين لديهم ازمة صحية) من وجهة نظر افراد العينة اذ بلغ معدل الوسط الحسابي لهذا البعد (3.61) واكد ذلك درجة الانسجام في إجابات العينة التي عكسها الانحراف المعياري العام الذي بلغ (1.455).

٣- استنتجنا وجود علاقة ارتباط معنوية موجبة بين معامل ادارة شركات الطيران إجمالاً، حيث بلغت قيمة معامل الارتباط الكلي (\*\*0.921) في (جودة الهواء داخل الطائرة واتخاذ الإحتياطات ضد العدوى من الأمراض) (توفر وجودة الإسعافات الأولية)، وبلغت القيمة الإحتمالية (p-value=0.000)، وبهذا تقبل الفرضية الرئيسة الأولى.

٤- تشير نتائج أنموذج الانحدار الخطي البسيط إلى تأثيراً معنوياً لإدارة شركات الطيران في فايروس كورونا، بحسب معامل ارتباط بيرسون.

٥- تشير نتائج نموذج الإنحدار الخطي البسيط الى تأثير لأبعاد ادارة شركات الطيران مجتمعة مع أبعاد كورونا، إذ تبين أن هناك تأثير معنوي لأبعاد ادارة شركات الطيران مجتمعة مع أبعاد كورونا، ويوضح ذلك من خلال قيمة (F) المحسوبة (68.699) وهي قيمة معنوية عند مستوى معنوي (0.05).

٦- ومن الجدول ANOVA نجد أن و Sig = 0.000 وهي أقل من مستوى المعنوية 0.05 لذا نرفض فرضية العدم ونقبل الفرضية البديل وهي الإنحدار معنوي وبالتالي توجد علاقة ما بين متغيرات المستقلة و المتغير التابع.

٧- ونتيجة لقبولنا الفرضية البديلة والذي ينص على معنوية الانحدار هو معامل واحد على الاقل من المعاملات الثلاثة يمكن أن يكون معنوي يمكن تحدد من السبب في المعنوية.

### المقترحات:

- نشر وتعزيز الثقافة الصحية والبيئية واعتماد تدريسها وزيادة الاهتمام بالبحث العلمي.
- يتعين على الحكومة اعادة التوازن الى عقود الاختيار في شركات الطيران التي يجب عليها توفير تدابير الوقاية الصحية.
- يجب الاستعداد بشكل عام لتطورات اخرى لاي وباء اخر او اي كوارث اخرى والتوجه الى انشاء بيئة عمل جيدة.
- ضرورة العمل واعادة النظم في شركات الطيران وكل ذلك من اجل تنشيط السياحة واستخدام الاكثر للنقل الجوي.
- ضرورة اجراء ابحاث علمية مستقبلية حول المشاكل التي تعرقل اداء تقديم الخدمات المقدمة من قبل شركات الطيران.
- العمل على اتخاذ الاجراءات الضرورية من اجل الحفاظ على النقل الجوي.

### المصادر:

- ١- ابو النيل، مصطفى صبحي محمود، اثر فيروس كورونا المستجد كوفيد ١٩ على النقل الجوي دراسة حالة شركة مصر الطيران، مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة والضيافة، المجلد ٢٠، العدد ٢، ٢٠٢١.
- ٢- بربار، مبروك، تأثير جائحة كورونا على ادارة العلاقة مع الزبون، رسالة ماجستير، جامعة العقيد احمد دراية، ادرار، الجزائر، ٢٠٢١.
- ٣- بن نجار، سعيد محمد سليم، الادارة الإلكترونية وأثرها في جودة خدمات النقل، رسالة ماجستير، جامعة الريان، ٢٠٢٢.
- ٤- الجبوري واخرون، شروق نعيم جاسم، عليّة جمعة فاضل، استدامة النقل الجوي العراقي في ظل جائحة كورونا دراسة في جغرافية النقل، مجلة البحوث الجغرافية، العدد ٣٣، ٢٠٢١.
- ٥- الحداد، احمد عبدالعزيز، اثر جائحة كورونا على حجوزات الطيران والفنادق وخدمات النقل والشحن والتعليم الخاص، ندوة البركة ٤٠ لاقتصاد العالمي، من الموقع [www.albaraka.org](http://www.albaraka.org).
- ٦- حزه، دعاء سمير محمد، تقييم العلاقة بين استقرار بيئة النقل الجوي وجودة الخدمات المقدمة للسائحين في مصر، رسالة دكتوراه، جامعة حلوان، ٢٠٠٨.
- ٧- الخاطر، خالد بن راشد، فيروس كورونا يشل الاقتصاد العالمي، ٢٠٢٠.
- ٨- دليل توعوي صحي شامل، منظمة الصحة العالمية، النسخة الاولى، الاوتروا، ٢٠٢٠.
- ٩- رضا، ميثاق عبدالجليل محمد، مدى التزام العراق دوليا وامتناله بمكافحة وباء فيروس كورونا كوفيد ١٩ على المستوى الوطني، مجلة الكوفة، العدد ٤٧/٢، ٢٠٢٠.
- ١٠- زينب، بوقاعة، أثر فيروس كورونا المستجد على قطاع النقل الجوي في العالم مع الاشارة الى منطقة شرق الاوسط، مجلة العلوم الاقتصادية وعلوم التنيسر، المجلد ٢٠، العدد الخاص، ٢٠٢٠.
- ١١- سعيد، عاشور، دراسة العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، ٢٠١٥.
- ١٢- الشبخلي، عمار محمد، الاليات القانونية للمحافظة على حقوق العاملين في قطاع الخاص العراقي في ظل جائحة كورونا، مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية، العدد ٧١ ن ٢٠٢٠.
- ١٣- صباغ، رفيقة، جائحة كورونا المستجد واثارها على الاقتصاد العالمي، مجلة الحقيقية للعلوم الاجتماعية والانسانية، المجلد ١٩، العدد ٤، ٢٠٢٠.
- ١٤- عبدالمنعم واخرون، هبة، محمد اسماعيل، تداعيات ازمة كورونا المستجد على قطاع الطيران في الدول العربية وسياسات دعم التعافي، صندوق النقد العربي، موجز سياسات، العدد ٢٠٢٠، ١٣.

- ١٥- علي، بن الطيب، تأثير العالمي لازمة كورونا على الفرص المتاحة للاستدامة المستقبلية، مجلة العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، المجلد ٢٠، العدد الخاص، ٢٠٢٠.
- ١٦- فطيمة، مشتر، تأثير جائحة فيروس كورونا كوفيد ١٩ على قطاع النقل الجوي، مجلة اقتصاد المال والاعمال، المجلد ٥، العدد ١، ٢٠٢١.
- ١٧- فهيد واخرون، عبدالوهاب تفاحة، (دراسة تحليلية لأثر انتشار فيروس كورونا على الاقتصاد والسياحة والسفر، دراسة مشتركة بين المنظمة العربية للسياحة والاتحاد العربي للنقل الجوي، ٢٠٢٠..
- ١٨- فوزية، لأكسي، اثر جائحة فيروس كورونا كوفيد ١٩ على النقل الجوي في الدول العربية، مجلة دفاتر بو داكس، المجلد ١٠، العدد ١، ٢٠٢١.
- ١٩- قراوني، احلام، تداعيات ازمة فيروس كورونا على قطاع النقل الجوي في العالم، مجلة الجزائرية لأبحاث الاقتصادية والمالية، المجلد ٣، العدد ١١، ٢٠٢٠.
- ٢٠- لمين واخرون، بلقاضي طاهر، دويدي خديجة، أثر جائحة فيروس التاجي كوفيد ١٩ على التنمية المتدامة من خلال صناعة النقل الجوي في العالم، مجلة العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، المجلد ٢٠ العدد ٥، ٢٠٢٠.
- ٢١- الهرش، احمد فايز، ازمة الاغلاق الكبير الاثار الاقتصادية لفيروس كورونا كوفيد ١٩، مجلة بحوث الادارة والاقتصاد، المجلد ٢، العدد ٢، ٢٠٢٠.
- ٢٢- foryth, Peter، كوفيد ١٩ وانهييار في الطلب المسافرين والاسعار المطارات، مجلة ادارة النقل الجوي، ٨٩، ٢٠٢٠.
- ٢٣- kotcharin, Suntichai، تأثير كوفيد ١٩ على صناعة الخطوط الجوية العالمية دراسة الحالة، مجلة ادارة النقل الجوي، ٨٩، ٢٠٢٠.
- ٢٤- mecerehadthmane, Touat، اثار ازمة فيروس كورونا على الطيران المدني الاستجابة القانونية للتداعيات الاقتصادية، جامعة سجلات الجزائر، ٣٤، ٢٠٢٠.
- ٢٥- Www. Aa .com.tr
- ٢٦- Www. Elsevier .com.