

بررسی تاثیر شیوع کرونا بر حمل و نقل کشور

۱- مقدمه

در این بازه چند ماهه که از شیوع بیماری Covid-19 در جهان میگذرد، این بیماری اپیدمی پیامدهای گسترده‌ای بر اقتصاد کشورهای مختلف به صورت مستقیم و غیرمستقیم داشته و خواهد داشت. لذا لازم است تا هر یک از کشورها در کنار سیاست‌های مدیریتی و کنترلی این بیماری جهت کاهش روند شیوع و تلفات آن، با برآورد اثرات آن در هر یک از بخش‌های صنعت تدابیر حمایتی به منظور کاهش تبعات اقتصادی را اتخاذ و در دستور کار قرار دهند. بنابر این در این گزارش سعی شده است که ضمن برآورد میزان تغییرات تقاضا در حمل و نقل کشور در سال جاری، راهکارهایی جهت جبران درآمد کاسته شده این صنعت ارائه گردد.

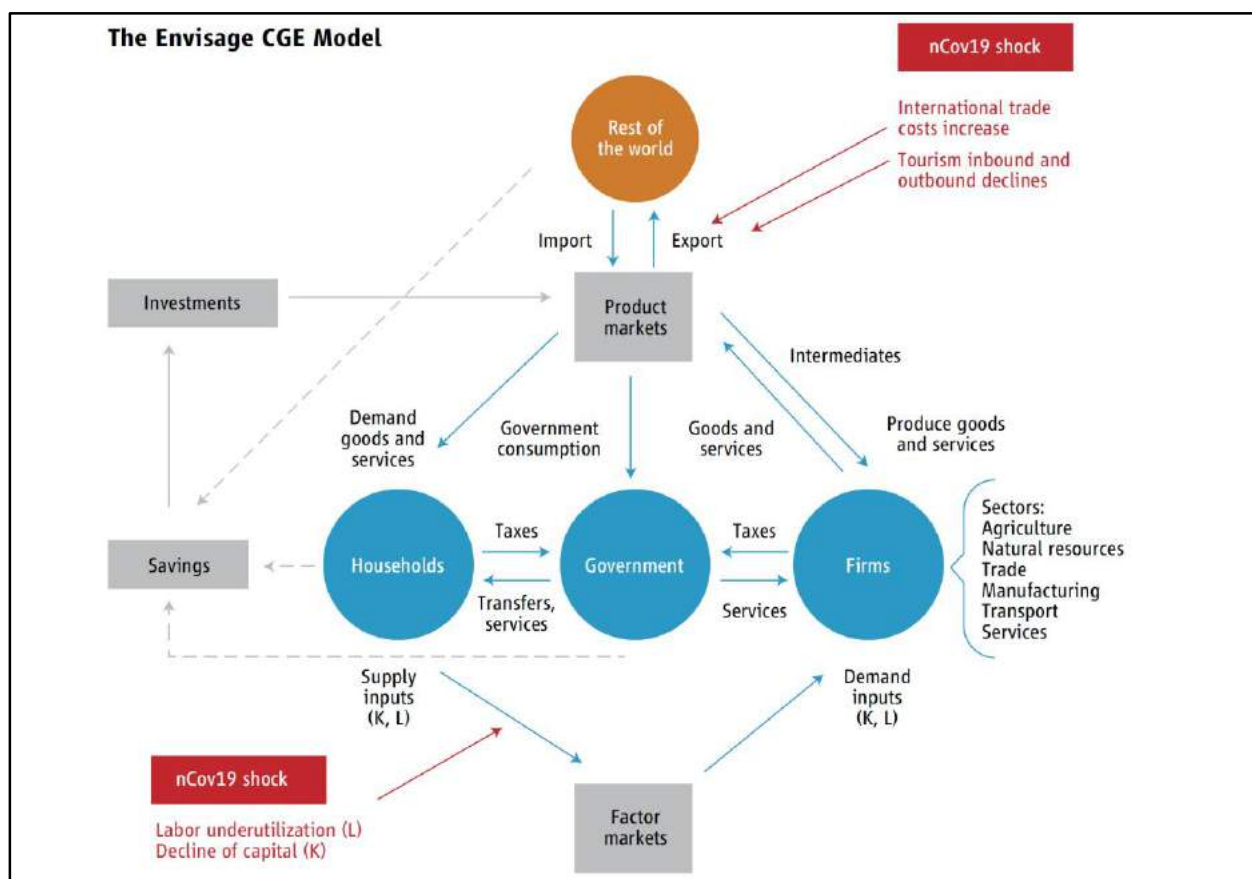


شکل ۱- گسترش بیماری Covid-19 در کشورهای مختلف جهان

۲- برآورد اثرات Covid-19 بر حمل و نقل کشور

در گزارش بانک جهانی (ماه آوریل سال ۲۰۲۰) تاثیرات شیوع این بیماری در دو سناریو با استفاده از مدل تعادل عمومی (CGE) در کاهش GDP هر از بخش‌های تولیدی (کشاورزی، صنعتی، خدماتی، نفتی و گردشگری) برای کشورهای مختلف جهان برآورد و ارائه شده است. در شکل زیر عوامل لحاظ شده در مدل و برهم کنش میان آنها آورده شده است. همچنین در جدول ۱، نتایج تاثیرات بیماری کرونا بر بخش‌های مختلف اقتصادی کشورهای خاورمیانه در دو مدل واقع بینانه و بدبینانه آورده شده است. سناریو واقع بینانه نتیجه برآورد گزارش بانک جهانی

و سناریو بدبینانه نتیجه مقاله مطالعاتی فرناندو در سال ۲۰۲۰ است که در گزارش بانک جهانی به آن به عنوان مطالعات با نتایج تأثیرات بالا اشاره شده است.



شکل ۲- بررسی اثر بیماری Covid-19 بر GDP کشورها با استفاده از مدل تعادل عمومی- گزارش بانک جهانی ۲۰۲۰

جدول ۱- نتایج اثرات بیماری Covid-19 بر GDP در کشورهای خاورمیانه (درصد)- گزارش بانک جهانی

سناریو	منبع	کشاورزی	صنعتی	نفتی	خدماتی	گردشگری	کل
واقع بینانه	گزارش بانک جهانی	-۲/۷۶	-۲/۶۷	-۱/۶۵	-۳/۰۲	-۱۰/۰۳	-۲/۶۵
بدبینانه	مقاله (McKibbin and Fernando ۲۰۲۰)	-۶/۵۴	-۶/۰۳	-۳/۰۹	-۷/۱۵	-۲۰/۰۷	-۶/۳۷

لذا در این گزارش به منظور پیش‌بینی تأثیر شیوع Covid-19 بر تقاضای حمل‌ونقل کشور متدولوژی زیر مدنظر قرار گرفته است.

❖ حمل و نقل جاده‌ای

از آنجاییکه عمده تقاضا این شیوه سفر مربوط به بخش باری می‌باشد، بنابراین با تحلیل سهم انواع بارهای جابه‌جا شده در هر یک از بخش‌های صادرات، واردات، ترانزیت و داخلی در سال‌های اخیر میزان تقاضای باری (کشاورزی و صنعتی) در سال پایه (سال ۱۳۹۸) برآورد گردید. سپس براساس برآورد بانک جهانی از میزان کاهش GDP کشورهای خاورمیانه در دو بخش کشاورزی و صنعتی در اثر شیوع این بیماری، با فرض اثر مستقیم کاهش GDP بر کاهش تولید آن محصولات، تغییرات تقاضای باری ناشی از پیامدهای مستقیم و غیرمستقیم اقتصادی اپیدمی کرونا در کشور برآورد شده است.

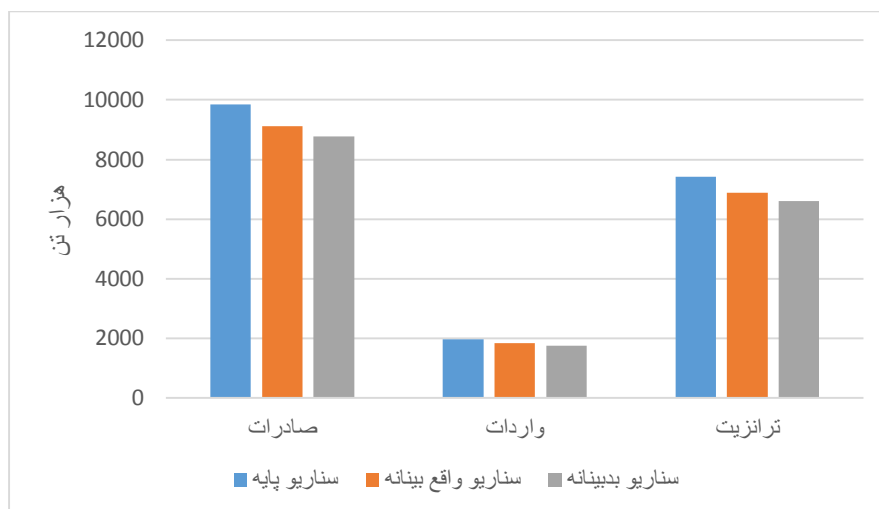
جدول ۲- میزان کالای جابه‌جا شده جاده‌ای در سال ۱۳۹۸ (هزار تن)- سالنامه حمل و نقل جاده‌ای کشور

نوع کالا	صادرات	واردات	داخلی	ترانزیت	کل
کشاورزی	۱۰۰۰	۲۰۶	۵۵۶۷۲	۴۳۶	۵۷۳۱۴
صنعتی	۸۳۷۵	۱۶۷۵	۴۱۱۳۲۸	۶۶۲۷	۴۲۸۰۰۵
کل	۹۳۷۵	۱۸۸۱	۴۶۷۰۰۰	۷۰۶۳	۴۸۵۳۱۹

جدول ۳- پیش بینی میزان کالای جابه‌جا شده جاده‌ای در سال ۱۳۹۹ (هزار تن)

سناریو	نوع کالا	صادرات	واردات	داخلی	ترانزیت	کل
واقع بینانه	کشاورزی	۹۷۲	۲۰۰	۵۴۱۳۵	۴۲۴	۵۵۷۳۱
	صنعتی	۸۱۵۲	۱۶۳۱	۴۰۰۳۴۶	۶۴۵۰	۴۱۶۵۷۹
	کل	۹۱۲۴	۱۸۳۱	۴۵۴۴۸۱	۶۸۷۴	۴۷۲۳۱۰
بدبینانه	کشاورزی	۹۳۳	۱۹۲	۵۱۹۸۴	۴۰۷	۵۳۵۱۶
	صنعتی	۷۸۳۹	۱۵۶۸	۳۸۴۹۷۰	۶۲۰۳	۴۰۰۵۸۰
	کل	۸۷۷۲	۱۷۶۰	۴۳۶۹۵۴	۶۶۰۹	۴۵۴۰۹۵

در شکل زیر میزان تغییرات بار جاده‌ای حمل شده در سال ۱۳۹۹ در سه سناریو پایه، واقع بینانه و بدبینانه مقایسه شده است که همانطور مشخص است در دو سناریو واقع بینانه و بدبینانه به ترتیب ۷ و ۱۱ درصد بار ریلی در سال ۱۳۹۹ نسبت به سناریو پایه عدم شیوع بیماری کرونا کاهش خواهد داشت.



شکل ۳- تغییرات حمل و نقل جاده ای بین المللی کشور در سال ۱۳۹۹ در سه سناریو پایه، واقع بینانه، بدبینانه

❖ حمل و نقل ریلی:

در این بخش نیز مشابه بخش جاده ای، از آنجائیکه عمده تقاضا این شیوه سفر مربوط به بخش باری می‌باشد، بنابراین با تحلیل سهم انواع بارهای جابه‌جا شده در هر یک از بخش‌های صادرات، واردات، ترانزیت و داخلی در سال‌های اخیر میزان تقاضای باری (کشاورزی و صنعتی) در سال پایه (سال ۱۳۹۸) برآورد گردید. سپس براساس برآورد بانک جهانی از میزان کاهش GDP کشورهای خاورمیانه در دو بخش کشاورزی و صنعتی در اثر شیوع این بیماری، با فرض اثر مستقیم کاهش GDP بر کاهش تولید آن محصولات، تغییرات تقاضای باری ناشی از پیامدهای مستقیم و غیرمستقیم اقتصادی اپیدمی کرونا در کشور برآورد شده است.

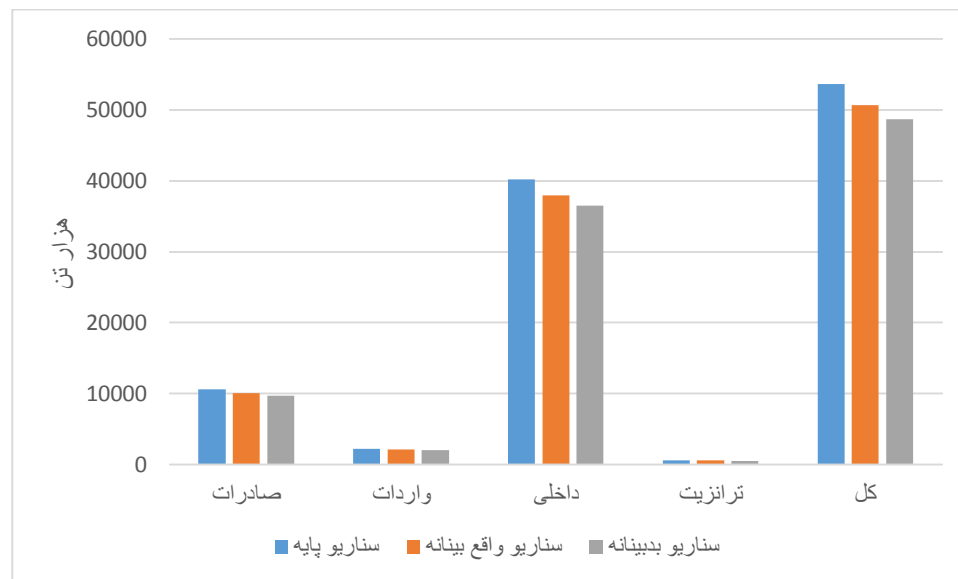
جدول ۴- میزان کالای جابه‌جا شده ریلی در سال ۱۳۹۸ (هزار تن)- ساندنامه حمل و نقل ریلی کشور

نوع کالا	صادرات	واردات	داخلی	ترانزیت	کل
کشاورزی	۱۰۳	۲۶۱	۱۲۲۹	۲۸	۱۶۲۲
صنعتی	۱۰۲۱۸	۱۹۱۶	۳۷۷۷۱	۵۴۲	۵۰۴۴۶
کل	۱۰۳۲۱	۲۱۷۷	۳۹۰۰۰	۵۷۰	۵۲۰۶۸

جدول ۵- پیش بینی میزان کالای جابه‌جا شده ریلی در سال ۱۳۹۹ (هزار تن)

سناریو	نوع کالا	صادرات	واردات	داخلی	ترانزیت	کل
واقع بینانه	کشاورزی	۱۰۰	۲۵۴	۱۱۹۵	۲۷	۱۵۷۷
	صنعتی	۹۹۴۵	۱۸۶۵	۳۶۷۶۲	۵۲۸	۴۹۰۹۹
	کل	۱۰۰۴۵	۲۱۱۹	۳۷۹۵۸	۵۵۵	۵۰۶۷۷
بدبینانه	کشاورزی	۹۶	۲۴۴	۱۱۴۸	۲۶	۱۵۱۴
	صنعتی	۹۵۶۳	۱۷۹۳	۳۵۳۵۰	۵۰۷	۴۷۲۱۴
	کل	۹۶۵۹	۲۰۳۷	۳۶۴۹۸	۵۳۳	۴۸۷۲۸

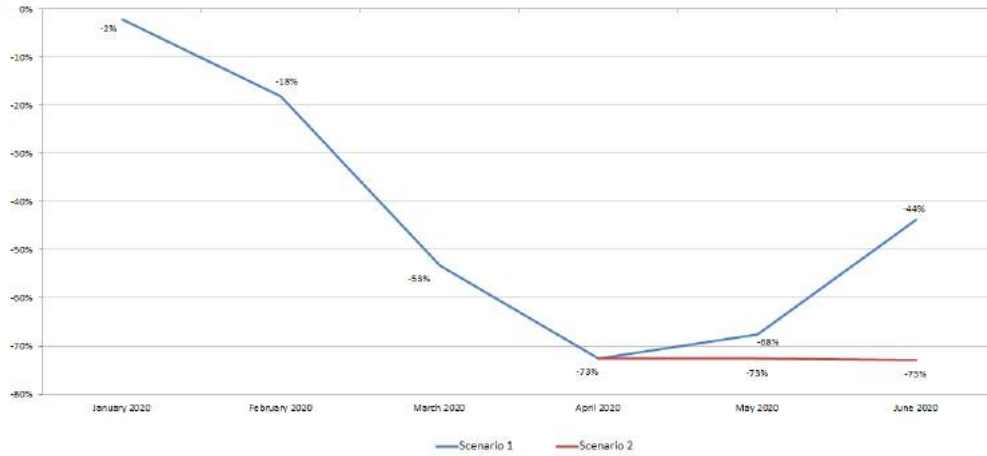
در شکل زیر میزان تغییرات بار ریلی حمل شده در سال ۱۳۹۹ در سه سناریو پایه، واقع بینانه و بدبینانه مقایسه شده است که همانطور مشخص است در دو سناریو واقع بینانه و بدبینانه به ترتیب ۵ و ۹ درصد بار ریلی در سال ۱۳۹۹ نسبت به سناریو پایه عدم شیوع بیماری کرونا کاهش خواهد داشت.



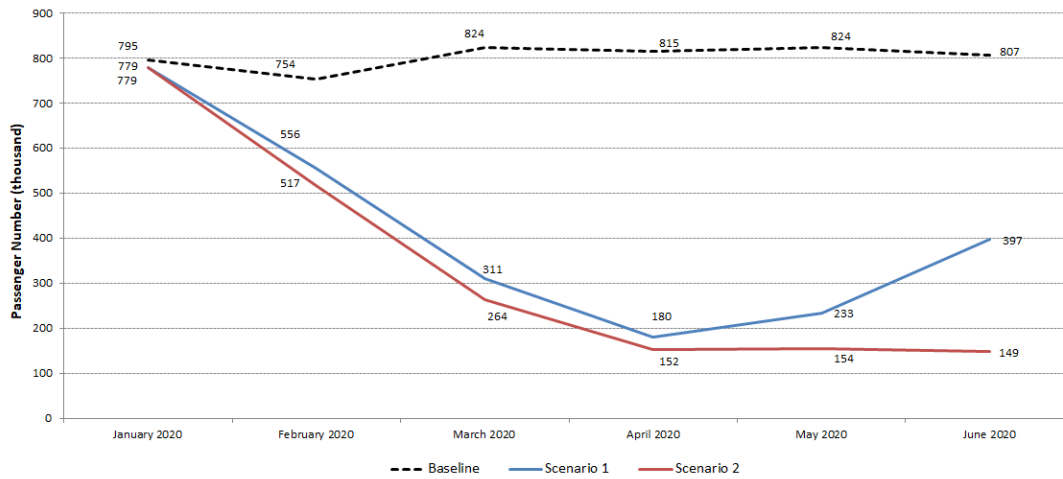
شکل ۴- میزان تغییرات بار جابه جا شده در سال ۱۳۹۹ در هر سناریو

❖ حمل و نقل هوایی:

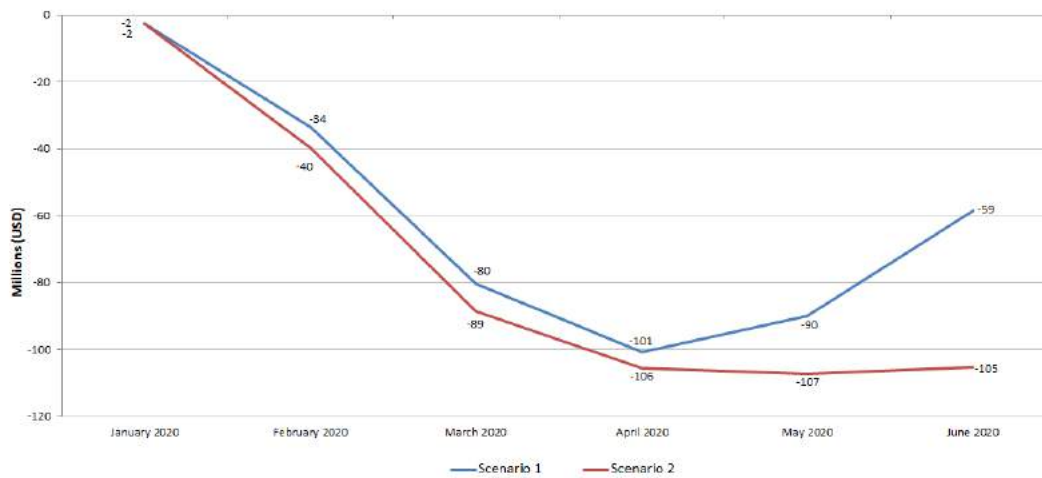
با توجه به سهم عمده مسافری این بخش و پیامدهای بسیاری این بخش پس از شیوع جهانی بیماری Covid-۱۹ متحمل شده است، مطالعات متعددی در خصوص اثرات مستقیم و غیرمستقیم این بیماری بر اقتصاد حمل و نقل هوایی کشورهای جهان ارائه شده است که در اینجا از اطلاعات ارائه شده در آخرین گزارش ایکائو (آوریل ۲۰۲۰) در این خصوص استفاده شده است. مطابق این گزارش در اثر بیماری کرونا تقاضا و درآمد حمل و نقل هوایی ایران در سال پیش رو با کاهش چشمگیری مواجه بوده که مطابق اشکال زیر در صورت کنترل این بیماری در ماه های آتی تقاضا به کاهش ۴۴ درصدی نسبت به سناریو پایه خواهند رسید و همچنین در طی ۶ ماهه اول سال ۲۰۲۰ میلادی شرکت های هواپیمایی حدود ۳۷۰ تا ۴۵۰ میلیون دلار کاهش درآمد خواهند داشت.



شکل ۵ - درصد کاهش تقاضای حمل و نقل هوایی ایران پس از شیوع بیماری Covid-19 - گزارش ایکانو ۲۰۲۰



شکل ۶ - میزان کاهش تعداد مسافران حمل و نقل هوایی ایران پس از شیوع بیماری Covid-19 - گزارش ایکانو ۲۰۲۰



شکل ۷ - میزان کاهش درآمد شرکت‌های هواپیمایی ایران پس از شیوع بیماری Covid-19 - گزارش ایکانو ۲۰۲۰

دفتر ارزیابی‌های اقتصادی و مدیریت بهره‌وری حمل‌ونقل - وزارت راه و شهرسازی

۳- ارائه راهکار

از آنجایی که بیماری COVID 19 در دو حوزه، درآمد خانوار و تولید بنگاه‌ها بیشتری تاثیر را گذاشته هست لذا تنها راهکار کلی تحریک سمت تقاضا و تامین نقدینگی مورد نیاز بنگاه، البته در صورتی تقاضا برای محصولات بنگاه با قیمت مناسب به وجود بیاید مشکل مرحله دوم که تامین نقدینگی بنگاه‌ها به تبع آن مرتفع می شود

❖ حمل و نقل ریلی

از آنجایی که سود بخش حمل و نقل ریلی از جابه جایی بار است و سهم سود جابه جایی مسافر بسیار ناچیز می باشد. لذا کاهش جابه جایی مسافر می تواند یک فرصت برای بخش حمل و نقل ریلی باشد که با کاهش ضریب اشغال بلاک‌ها با استفاده از جابه جایی مسافر، آن ظرفیت به جابه جایی بار اختصاص یابد. لذا پیشنهاد می شود:

۱- تشویق دولت به بنگاه‌هایی که از حمل نقل ریلی استفاده می کنند با استفاده از روش‌های کاهش مالیات و....

۲- ارائه طرح‌های اعتباری برای باز پرداخت قسمتی از هزینه حمل و نقل ریلی برای بعد از بحران شیوع بیماری

۳- ارائه سوخت ارزان تر به بخش ریلی به خاطر کاهش هزینه بخش حمل و نقل ریلی (این کار به صورت موقت انجام بگیرد تا زمانی که شیوع بیماری ادامه دارد و همچنین قیمت جهانی سوخت پایین باشد تا

هزینه‌های یارانه‌ای دولت افزایش پیدا نکند و بهره‌وری بخش حمل و نقل در این یارانه کاهش نیابد) ۴- افزایش تکنولوژی‌های حمل و جابه جایی و نگهداری بخش حمل و نقل ریلی برای کاهش هزینه‌های نهایی جابه جایی.

❖ حمل و نقل هوایی

از آنجایی که عمده درآمد بخش حمل و نقل هوایی از جابه جایی مسافر به دست می آید و لذا موارد زیر پیشنهاد می گردد.

۱- دادن اعتبار به خانوارها (به پشتوانه حقوق کارمندان، یارانه، کمک معیشتی و...) و تشویق آن‌ها به سفر با استفاده از حمل و نقل هوایی به جای حمل و نقل ریلی و زمینی. مثلا خرید بلیط با اعتبار حقوق کارمندان و پرداخت در ماه‌های آتی

۲- ارائه طرح‌هایی از سمت ایرلاین‌ها و تخفیف برای تشویق افرادی که از الان برای فصول آتی بلیت پیش خرید می کنند. این طرح باعث جبران کاهش نقدینگی فعلی آن‌ها می شود.

۳- ارائه طرح های تخفیف برای شرکت ها و خانوارهایی که به صورت مداوم از یک ایرلاین و دربازه های کوتاه استفاده می کنند.

۴- ارائه سوخت ارزان تر به صورت موقت و تا مدتی پس از پایان بحران شیوع بیماری برای کاهش هزینه های شرکت های حمل و نقل هوایی و همچنین از طرفی با کاهش نرخ سوخت در بازار جهانی کاهش تقاضای جهانی این روش باز هزینه کمتری به دولت تحمیل می کند.

۵- ارائه تجهیزات پیشگیری و پروتکل های درمانی برای جلوگیری از بیماری در حین سفر از جمله ماسک و ژل ضد عفونی برای ترغیب مردم به داشتن سفری امن.

❖ حمل و نقل جاده ای

احتمالا این بخش از حمل و نقل بعد از حمل و نقل هوایی بیشترین آسیب را از شوک این بیماری می بیند. از طرفی بنگاه های متوسط و کوچک که بیشترین آسیب را در این بحران می بینند، به صورت عمده از حمل و نقل جاده ای برای حمل مواد اولیه و محصولات نهایی استفاده می کنند و از طرفی حمل و نقل جاده ای سهم عمده ای در جابه جایی مسافر را نیز دارد.

لذا به نظر می آید راهکار موثر در سطح کلان

- ۱- ارائه اعتبار به خانوار ها برای جلوگیری از کاهش قدرت خرید خانوارها در اثر بیکاری های دائم و موقت.
- ۲- تامین نقدینگی بنگاه های آسیب دیده از جمله معافیت های مالیاتی، ارائه وام ها، بخشودگی دیرکرد وام ها، تسهیل روند ورود بنگاه ها به بازار سرمایه و....

❖ در انتها بر موارد زیر تاکید می گردد:

- ۱- ارائه کمک ها بلاعوض و دراز مدت به بنگاه های حمل و نقلی باعث کاهش بهره وری و هدر رفتن منابع و کاهش بهره وری عملکرد منابع محدود موجود، خواهد شد.
- ۲- همواره یکی از اهداف کشور در برنامه ها افزایش سهم حمل و نقل ریلی از جابه جایی بار در کشور بوده است لذا اکنون فرصتی بسیار مناسب برای افزایش این سهم هست. با کاسته شدن ظرفیت خطوط ریلی از جابه جایی مسافر، ظرفیت جابه جایی بار بیشتر شده است، لذا در صورتی بخش ریلی تمهیدات متناسب در نظر بگیرد به خاطر اشباع بودن ظرفیت بار در گذشته در خیلی از خطوط می تواند درآمد بیشتری نسبت به گذشته کسب کند.

- ۳- سفرهای مسافری با مسافت زیاد (بیشتر از ۵۰۰ کیلومتر) با دادن تسهیلات اعتباری مناسب به سمت حمل و نقل هوایی میل کنند و کمتر از آن به سمت حمل و نقل جاده ای هدایت شود.
- ۴- وجود نقدینگی سرگردان در اقتصاد ایران همواره موجب ضرر شده است. از طرفی در بحران شیوع کرونا یکی از مشکلات شرکت های متوسط و خرد کاهش نقدینگی آن ها هست. لذا با تسهیل کردن سریع راه ورود این بنگاه به بازار فرابورس و فرابورس پایه امکان تامین نقدینگی این بنگاه در مقاطع زمانی کوتاه امکان پذیر می شود.