

گروه کاری یوآیسی کوید 19

مدیریت کوید 19

اولین برآورد تأثیر کوید 19 بر اقتصاد جهانی در بخش حمل و نقل ریلی

مجموعه‌ای از اقدامات بالقوه، چاپ اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن

جولای 2020



اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن-

فهرست مطالب

1- مقدمه

- 1.1 گروه کاری یو آی سی کوید 19
- 1.2 تأثیرات اقتصادی کوید 19 بر حمل و نقل ریلی
- 1.3 روش

2- بخش مسافری راه آهن

- 2.1 سناریوی جبران آهسته
 - 2.1.1 سال 2020
 - 2.1.2 سال 2021
- 2.3 خلاصه‌ای از ضرر و زیان مسافری

3- بخش باری

- 3.1 سناریوی جبران آهسته
 - 3.1.1 سال 2020
 - 3.1.2 سال 2021
- 3.3 خلاصه‌ای از ضرر و زیان مسافری

4- اقدامات پشتیبانی اقتصادی

- 4.1 کوتاه و میان مدت
- 4.2 بلند مدت
- 4.3 خلاصه‌ای از اقدامات پشتیبانی اقتصادی

5- نتیجه‌گیری

خلاصه اجرایی

گروه کاری یو آی سی کوید 19 اقدام به تجزیه و تحلیل تأثیر درآمد در مورد تأثیر همه‌گیری کوید 19 در بخش ریلی نمود. این تحلیل مبتنی بر داده‌هایی است که توسط اعضای گروه کاری یو آی سی کوید 19 در ماه می سال 2020 از طریق پرسشنامه و همچنین از طریق تحقیقات انجام شده توسط گروه کاری گروه کاری، جمع‌آوری و تهیه شده است.

با توجه به شدت ممنوعیت رفت‌وآمد و سایر محدودیت‌های اعمال شده توسط دولت، محدودیت‌های سفر و رکود جهانی پیش‌بینی‌شده‌ی در ارتباط با این بحران اقتصادی و تاریخی بی‌سابقه و بر اساس مدل جبران آهسته، اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها تخمین می‌زند که ممکن است درآمد باری و مسافری به میزان بیشتر از 125 میلیارد دلار طی دو سال 2020 و 2021 متحمل ضرر خواهد شد و در مدل جبران سریع، یعنی یک جبران قوی در سال 2021، UIC اینگونه برآورد می‌کند که درآمد مسافر و بار ممکن است تا 78 میلیارد دلار ضرر نشان دهد.

در حالی که مشخص نیست که آیا ویروس پیشرفت بیشتری خواهد داشت و اینکه آیا موج دوم یا حتی موج سوم رخ خواهد داد و ضرر و زیان بیشتری در بر خواهد داشت یا نه، تقریباً تمام متصدیان ریلی برای حفظ حداقل ظرفیت لازم و کاهش تمام هزینه‌ها اقدامات فوری برای سازگاری عملیاتشان را انجام داده‌اند. اعضای UIC بهترین روش‌های عملی خود را در این زمینه بیان کرده و تخصص و تجربه خود را در گروه کاری یو آی سی کوید 19 در اکسترانت UIC به آدرس <https://extranet.uic.org/index.php> به اشتراک گذاشتند که در آن شش سند راهنما بین ماه‌های فوریه و آگوست 2020 بصورت آنلاین منتشر و در دسترس قرار گرفته است.

بخش ریلی دچار بحران تاریخی و بی‌سابقه‌ای شده و خواستار اقدامات اقتصادی دولتی است. اعضا نسبت به کمک‌های مالی مستقیم ابراز تمایل کرده‌اند، هرچند که چندین گزینه دیگر از جمله کاهش هزینه دسترسی، کاهش/حذف مالیات بر ارزش افزوده و سایر مالیات‌ها، وام‌های تضمینی، رویه عادلانه بین تمام شیوه‌های حمل‌ونقلی را نیز می‌توان لحاظ کرد. مقامات دولتی متعددی قبلاً تدابیر اقتصادی مناسبی برای حمایت از بخش ریلی، در راستای اولویت‌دهی به بخش ریلی قابل رقابت با سایر شیوه‌های حمل‌ونقلی، اتخاذ نمودند.



1- مقدمه

1.1- گروه ضریت یوآی سی کوید 19

در فوریه سال 2020، اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها اقدام به ایجاد گروه ویژه‌ای نمود تا با اعضای این اتحادیه، کارشناسان و انجمن‌های حمل‌ونقل ریلی همکاری کرده و اطلاعات مربوط به بحران فعلی ناشی از ویروس کرونا (کوید 19) و پیامدهای ناشی از آن در بخش حمل‌ونقل ریلی را جمع‌آوری کنند. اندکی پس از آن، نیاز به یک دستورالعمل راهنما، گروه کاری را به تولید چندین سند عملیاتی سوق داد.

در ماه مارس، با انتشار اولین سند راهنما، "مدیریت کوید 19- دستورالعمل راهنما برای ذینفعان ریلی"، اقدامات بالقوه‌ای را با هدف کمک به ذینفعان ریلی و ارائه اطلاعات موثق در مورد چالش‌های خاص راه‌آهن در مواجهه با این بیماری واگیردار انجام داد.

در ماه آوریل، دومین سند راهنما با عنوان "اقدامات بالقوه برای بازگرداندن اعتماد نسبت به سفرهای ریلی پس از بیماری همهگیر کوید 19 منتشر شد که شامل اقدامات مختلفی است که ذینفعان ریلی می‌توانند برای افزایش احساس امنیت مسافران انجام دهند. در ماه می، سومین سند راهنما، با عنوان "مقاومت ریلی- چگونه بخش ریلی به هنگام قرنطینه، با کوید 19 مبارزه کرد"، منتشر شد که در آن وضعیت در طول قرنطینه و اقدامات انجام شده توسط بخش ریلی در مرحله کنترل اپیدمی، نشان داده شده است.



مدیریت کوید 19
یک سری اقدامات بالقوه
(مارس 2020)

مدیریت کوید 19
اقدامات بالقوه برای
بازگرداندن اعتماد نسبت به
سفرهای ریلی پس از بیماری
همهگیر کوید 19 (آوریل
2020)

مدیریت کوید 19
مقاومت ریلی- چگونه
بخش ریلی هنگام قرنطینه
با کوید 19 مبارزه کرد
(می 2020)

مدیریت کوید 19
مقاومت ریلی- بازگشت به
مسیر
(جون 2020)

در ماه ژوئن، سند چهارم با عنوان "مدیریت کوید 19، RAILsilience، بازگشت به خط آهن" منتشر شد، چون اعضای گروه ضریت یوآی سی کوید 19 خود را با این تصور که چگونه می‌توانند پس از قرنطینه پابرجا بمانند، یعنی آماده برای از سرگیری فعالیت در کشورهایی که دولت‌شان خدمات محدودیت را ملزم می‌دانند و همینطور برای افزایش مسافرانی که از قطار استفاده می‌کنند، بسیج کردند. سند دیگری که موضوعاتی همچون "ماسک، تهویه و فاصله اجتماعی" را پوشش می‌دهد و به شفاف‌سازی چشم‌انداز ماسک و استفاده از آن، مزایای تهویه مناسب و تأثیر آن بر فاصله اجتماعی پرداخته، به زودی در دسترس خواهد بود.

تمامی سندهای راهنما در سایت <https://uic.org/covid-19> قابل دسترس هستند.

1.2 اثرات اقتصادی کوید 19 بر روی حمل و نقل ریلی

علاوه بر تحقیقات عملیاتی در مورد کلیه اقدامات بهداشتی ویژه و تکمیلی برای محافظت از کارمندان و مسافران و مهار شیوع ویروس، سوالاتی نیز در میان اعضای گروه کاری در مورد تأثیر اقتصادی تحمیل شده به هر دو بخش باری و مسافری ایجاد شده است. این سند، به برآورد تأثیر درآمد ناشی از همه‌گیری کوید 19 در بخش ریلی می‌پردازد.

اختلال و از سرگیری خدمات توسط اعضای گروه کاری UIC در طول دوره‌های برقراری محدودیت گزارش شده و اعضا به طور منظم فعالیت‌های خود را با توجه به وضعیت ملی خود ارائه می‌دهند. در سطح جهانی، محدودیت در ارائه خدمات و جابجایی افراد همراه با توصیه مقامات برای عدم انجام سفر منجر به کاهش تقریباً 80 درصدی حجم مسافر برای کل خدمات ریلی ملی در هنگام برقراری محدودیت شده است. در مورد خدمات مسافری ریلی و بین‌المللی، با بسته شدن مرزهای بین‌المللی برای مسافران، حجم مسافران تقریباً 100٪ برای همه اپراتورها کاهش یافته است. در خصوص فعالیت‌های حمل بار، کاهش حجم بار 10 تا 15 درصدی برای اکثر اپراتورها تخمین زده شده است.

با توجه به شدت برقراری محدودیت و محدودیت‌های مرتبط با مسافرت و رکود جهانی پیش‌بینی شده، اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها را بر آن داشت دو سناریو برای حمل بار و مسافر را برای نیمه دوم سال 2020 و کل سال 2021 در نظر بگیرد: جبران‌های آهسته و سریع که در زیر توصیف شده است.

1.3 روش

اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها با استفاده از داده‌های اقتصادی سازمان‌های مختلف بین‌المللی یک پایگاه داده راه‌اندازی و یک مدل اقتصادی ایجاد کرد و به کمک نرم‌افزار اقتصادی پیشرفته توسط دانشگاه میلان بیکوکا (SPSS، STATA) مورد تست قرار گرفت در این خصوص از منابع زیر نیز استفاده شد:

- داده‌های مربوط به درآمد که به طور منظم و سالانه توسط اعضای UIC به عنوان بخشی از کارگروه آمار UIC ارائه می‌شود که مبنای اصلی محاسبه است. سال 2019 به عنوان سال مرجع برای محاسبه درآمد در سال‌های 2020 و 2021 برای اولین برآورد ضرر و زیان در نظر گرفته شد.
 - داده‌ها با جزئیات ضرر و زیان درآمد در شش ماهه اول 2020 و تخمین آنها تا پایان سال 2021 به طور مستقیم توسط اعضا در اختیار گروه کاری قرار گرفت.
 - دورنمای ژوئن 2020 سازمان OECD، که سناریوی دو فرضیه‌ای با چشم‌انداز تک هدفی و دو هدفی را مد نظر قرار می‌دهد.
 - داده‌های مربوطه به مطالعه بانک مرکزی اروپا (ECB) در مورد تأثیر خفیف و شدید بر تولید ناخالص داخلی واقعی (GDP)، با احترام به اروپا.
 - صندوق بین‌المللی پول و چشم‌انداز اقتصادی جهان آوریل 2020 (دورنمای ژوئن 2020 منتشر شده و برای به روزرسانی بعدی برآورد لحاظ خواهد شد)
 - بانک جهانی موجود در چشم‌انداز اقتصادی جهانی.
- در این مدل اقتصادی و به دلیل وضعیت بی‌سابقه و پویایی که هر روز در حال تغییر و تحول است، هر دو سناریو در نظر گرفته شد:

➤ جبران آهسته

سناریوی اول، تقاضای سفر در اواخر سال جاری که به دلیل تأثیر رکود جهانی بر مشاغل و اعتماد کاهش یافته و بر فعالیت بار نیز اثرگذار بوده، را لحاظ می‌کند. تحت این سناریو، جبران آهسته بخش ریلی در نیمه دوم سال 2020 و همچنین در طول سال 2021 ادامه دارد. پیش‌بینی می‌شود تقاضای مسافری برای کل سال به طور متوسط تا 30٪ در مقایسه با سال 2019 کاهش یافته است در حالی که انتظار می‌رفته بخش حمل‌ونقل نسبت به سال گذشته به طور متوسط 10٪ کاهش را نشان دهد. طبق این سناریو، فرض بر این است که اعتماد مسافران کم شده باشد امری که به طور بالقوه با تصمیم برای از سرگیری عملیات قابل توضیح است در حالی که خطر گسترش کوید 19 هنوز زیاد بود. در این سناریو، هزینه‌های بخش ریلی همچنان باقی است، چرا که هزینه‌های ثابت و بالا همچنان باقی مانده است و استفاده کمتر از ناوگان باعث ایجاد هزینه‌هایی از جمله تعمیر و نگهداری چراغ، نگهداری باتری‌ها در سطح شارژ قابل استفاده، تضمین امنیت و ایمنی مجموعه ذخیره شده در مکان‌یاب از راه دور، حمل‌ونقل خدمات داخلی می‌شود.

➤ جبران سریع

سناریوی دوم، فرض می‌کند که بحران ایجاد شده به دنبال محدودیت‌های سفر که برای چندین ماه از نیمه دوم سال 2020 ماندگار بوده، با بهبود تدریجی اقتصاد در سال 2021 همچنان ادامه داشته باشد. تصور می‌رود درآمد مسافری در سال 2020 با نرخ مشابه آن در جبران آهسته، (ضرر و زیان به بیشتر از یک سوم درآمد سال 2020 در مقایسه با ارقام درآمد 2019 می‌رسد) مانند درآمد حمل‌ونقل بار (حدوداً 10٪ ضرر و زیان در سال 2020 در مقایسه با ارقام درآمد 2019). در این سناریو، با وجود رکود عمیق و از دست دادن اعتماد مسافران، انتظار می‌رود بسته‌های امدادی دولت، از جمله برای اهداف زیست‌محیطی، برای کمک به تقاضای مسافری در سال 2021 داده شود، با درصدهای مختلف، بسته به هر کشور و با توجه به ظرفیت از سرگیری آنها تحت این سناریو، انتظار می‌رود تقاضای سالانه مسافری در سال 2021 به طور متوسط تا 4٪ نسبت به سال 2019 کاهش یابد در حالی که بخش باری نسبت به سال گذشته به طور متوسط 3٪ کاهش داشته است. علاوه بر این، UIC برای انجام یک بررسی، اقدام به جمع‌آوری مستقیم داده‌های مربوط به ضرر و زیان/افت درآمد اعضا نمود و ورودی‌های مربوطه را مستقیماً در مدل اقتصادی ادغام نمود.

همچنانکه اعضای UIC ارقام درآمد خود را به روز می‌کنند، پایگاه داده‌های UIC نیز همچنان به روز می‌شود و بدین ترتیب، برآوردهای بازبینی‌شده از تأثیر اقتصادی کوید 19 در حمل‌ونقل ریلی به طور منظم منتشر می‌شود.

این سند به بحث در مورد تأثیرات اقتصادی در سه قسمت از جهان می‌پردازد:

➤ آسیا و اقیانوسیه، که مهمترین درآمد مسافری در چین، ژاپن، کره جنوبی و هند است.

➤ اروپای جغرافیایی مشتمل بر روسیه،

➤ مابقی جهان شامل آمریکای شمالی، آمریکای لاتین، خاورمیانه، عمدتاً ایران و ترکیه و آفریقا.

ذکر این نکته مهم است که این سند وضعیت جریان وجوه نقد را که در محتوایی با درآمد کم یا حتی بدون درآمد و بدتر شدن آن با توجه شمار فزاینده درخواست‌های بازپرداخت دشوار بوده، مخاطب قرار نمی‌دهد. در واقع، تعداد زیادی از مسافران به محض دریافت اطلاعات در مورد لغو قطار یا پس از تصمیم مسافران مبنی عدم مسافرت با قطار، اغلب به جای کویپ‌های اعتباری، بازپرداخت پول را انتخاب می‌کنند. علاوه بر این، این سند به تأثیرات حاصله به عنوان پیامد اقدامات مختلف مربوط به کوید 19 از جمله، تدابیر نظافتی و ضد عفونی‌سازی خاص و تامین تجهیزات محافظت از پرسنل (PPE) برای

کارکنان خط مقدم و دفتری که بخش ریلی را متحمل هزینه‌های جدید و اضافی می‌کند، نمی‌پردازد.

2. بخش مسافری راه‌آهن

2.1 سناریوی جبران آهسته

محرك اصلی جبران آهسته، کاهش درخواست مسافری است چرا که برخی از کشورها همچنان در قرنطینه و مرزها برای جلوگیری از شیوع ویروس بسته هستند و این تأثیر بسزایی در بخش ریلی دارد. بعلاوه، بدون اعتماد مشتری، انتظار می‌رود با وجود اقدامات باز آریایی که توسط اپراتورهای ریلی از قبیل سیاست‌های محرکه قیمت (مانند کاهش فروش بلیط، بازپرداخت و مبادله کامل بدون هزینه در طول دوره تابستان ...) انجام می‌شود، درآمد بخش مسافری کاهش یابد.



2.1.1 سال 2020

با نگاهی به درآمدها، برآوردها نشان می‌دهد که بیش از 36 میلیارد دلار ضرر و زیان در نیمه اول سال 2020 وارد آمده و این کاهش با تأثیر کمتر در نیمه دوم ادامه داشته، یعنی تقریباً 23 میلیارد دلار ضرر و زیان درآمد در نیمه دوم سال، به عبارتی حدود 60 میلیارد دلار در سال 2020 (شکل 1).

افت درآمد مسافری در سال 2020



شکل 1- افت درآمد مسافری در سال 2020

هنگامی که افت درآمد به تفکیک مناطق صورت می‌گیرد، تفاوت‌هایی را می‌توان مشاهده کرد (شکل 2). آسیا به عنوان اولین منطقه‌ای که تأثیر بحران کوید 19 را احساس کرده، افت درآمد آن در نیمه اول سال 2020 آنی بوده است به عبارتی بیش از 20 میلیارد دلار، اما جبران آن نیز آنی بوده است. کاهش سریع درآمد در آسیا با جبران سریعتر در چین به عنوان بازیگر مهم در بخش مسافری، کنترل شد، همانطور که در داده‌های اخیر اعلام شده توسط چین نیز منعکس شده

است. بازگشایی تدریجی سفر در اروپا، جبران را در نیمه دوم سال با ضرر و زیان کمتر به 11 میلیارد دلار از 15 میلیارد دلار نیمه اول سال، می رساند.

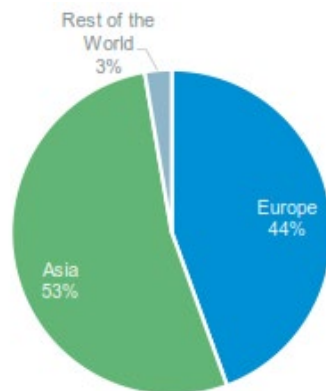
افت درآمد مسافری در سال 2020



شکل 2 - افت درآمد مسافری در سال 2020 به تفکیک هر منطقه، سناریوی جبران آهسته

همانطور که در بالا مشاهده شد، در حالی که همه مناطق در این سناریو متحمل ضرر می شوند، قسمت عمده درآمد از دست رفته از آسیا و اروپا بدست می آید، جایی که در حال حاضر بازار راه آهن مسافربری فعال است. در واقع، همانطور که نمودار 3 نشان می دهد 53 درصد ضرر و زیان ها مربوط به آسیا و 44 درصد آن مربوط به اروپا بوده است. در سایر نقاط جهان، ضرر و زیان کمتر است زیرا ریل مسافربری در بازار ریلی نقش چندانی ندارد.

افت درآمد مسافری در سال 2020



مسافری در سال 2020 به تفکیک هر منطقه،

تصویر 3 - درصد افت درآمد سناریوی جبران آهسته

زیان مسافری در سال 2020، 60 میلیارد دلار تخمین زده شده است و سناریوی جبران آهسته در سال 2021 بر روی تجارت اپراتورهای مسافربری تأثیر خواهد گذاشت.

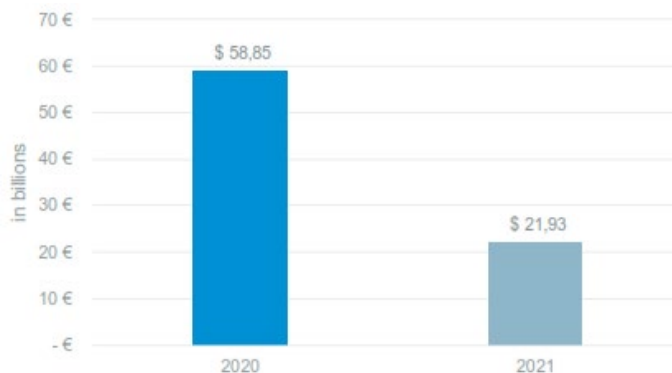
در سطح جهانی، کل ضرر و

تخمین زده شده است و سناریوی جبران آهسته در سال 2021 بر روی تجارت اپراتورهای مسافربری تأثیر خواهد گذاشت.

2.1.2 سال 2021

با ورود به سال 2021، برآورد ضرر تقریباً 22 میلیارد دلار خواهد بود، همانطور که در شکل 4 مشاهده می‌شود.

افت درآمد مسافری در سال 2020 و 2021



شکل 4 - افت درآمد مسافری مناطق ترکیبی در سال های 2020 و 2021 ، سناریوی جبران آهسته

با توجه به افت درآمد به تفکیک هر منطقه جغرافیایی، این سناریو در نظر دارد که کوید-19، همانطور که مشکلات پایان بخشی به این همهگیری نشان داده، همچنان به آسیا ضربه خواهد زد. با رفتار محتاطانه‌ی مسافران انتظار می‌رود تأثیر بر تقاضای سفر در سراسر جهان ادامه داشته باشد.

افت درآمد مسافری در سال‌های 2020 و 2021



شکل 5 - افت درآمد مسافری به تفکیک هر منطقه در سال 2020 و 2021، سناریوی جبران آهسته

2.2 جبران سریع

بر اساس سناریوی دوم یعنی جبران سریع، تصور می‌شود که کویید 19 در نیمه دوم امسال (2020) و 2021 تأثیر کمتری داشته باشد.

2.2.1 سال 2020

ضرر و زیان‌های نیمه اول سال 2020 در سناریوی جبران سریع تقریباً مشابه سناریوی جبران آهسته است، اما در نیمه دوم سال 2020 انتظار می‌رود که ضرر و زیان به طور قابل توجهی کمتر باشد. برآورد ضرر و زیان‌های نیمه دوم سال 2020 به 10.5 میلیارد دلار در سطح جهان کاهش می‌یابد و این در حالی است که این میزان در سناریوی جبران آهسته 23 میلیارد دلار باشد (شکل 6). تحت سناریوی جبران سریع، ضرر و زیان در نیمه دوم سال 2020 به طور قابل توجهی کمتر از سناریوی جبران آهسته است.

افت درآمد مسافری در سال 2020 در سناریوی جبران آهسته و سریع



شکل 6 - افت درآمد مسافری در سال 2020 برای تمامی مناطق ترکیبی به ازای هر نیمه، در هر دو سناریوی جبران آهسته و سریع

با نگاه به هر منطقه در شکل 7، انتظار می‌رود آسیا بیشترین ضرر و زیان مطلق را در سال 2020، یعنی حدود 24 میلیارد دلار داشته باشد. اروپا با توجه به اقدامات حمایتی دولت کاهش کندتری را نشان داده و ضرر و زیانی معادل 21 میلیارد دلار در سال 2020 داشته است.

افت درآمد مسافری در سال 2020

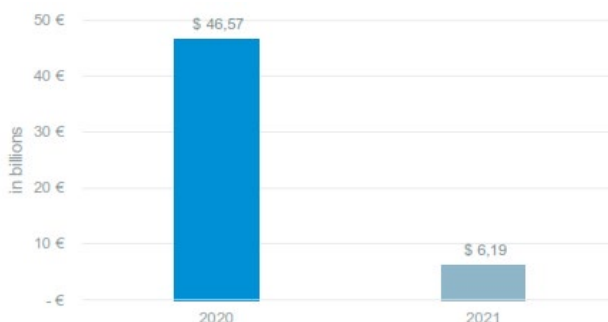


شکل 7- افت درآمد مسافری به تفکیک هر منطقه در سال 2020، سناریوی جبران سریع

2.2.2- سال 2021

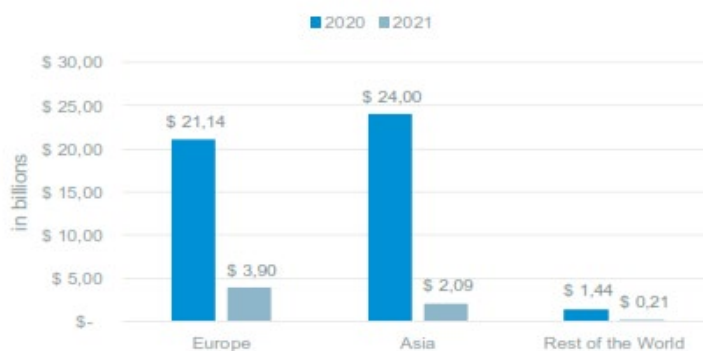
بر اساس این سناریو، افت درآمد همچنان در سال 2021 باقی می‌ماند زیرا همه‌گیری به تدریج مهار می‌شود اما کاملاً مهار نمی‌شود. افت درآمد حداقل 6.2 میلیارد دلار در سال 2021 برآورد شده است (شکل 8).

افت درآمد مسافری در سال‌های 2020 و 2021



شکل 8- افت درآمد مسافری در هر دو نیمه سال 2020 و 2021، کلیه مناطق ترکیبی، سناریوی جبران سریع با بررسی منطقه‌ای، باری دیگر مشاهده شد که آسیا و اروپا بیشترین آسیب را دیده‌اند. در آسیا، جبران پیش بینی شده، میزان افت درآمد را به 2 میلیارد دلار در سال 2021 و در اروپا به تقریباً 4 میلیارد دلار در سال 2021 کاهش می‌یابد.

افت درآمد مسافری در سال‌های 2020 و 2021

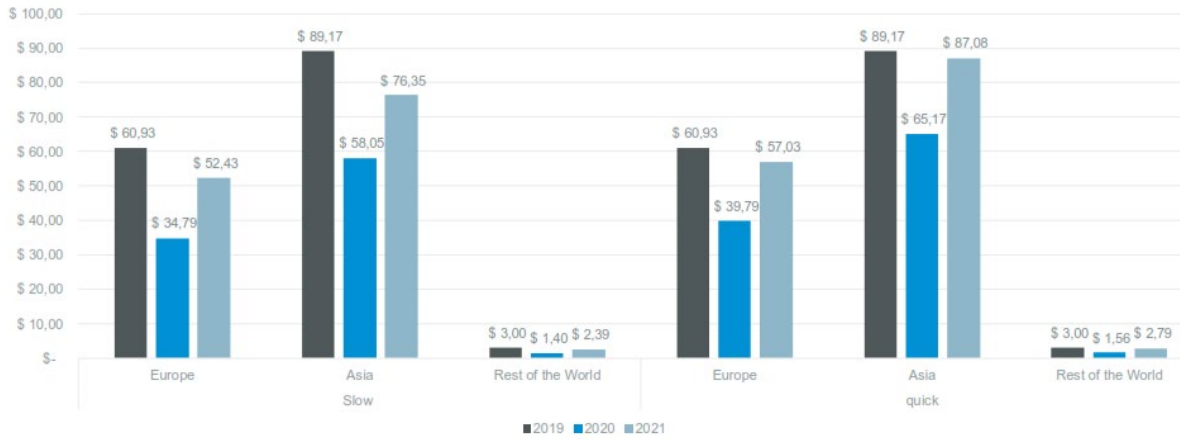


شکل 9- افت درآمد مسافری در هر دو نیمه سال 2020 و 2021، به ازای هر منطقه، سناریوی جبران سریع

2.3 خلاصه‌ای از ضرر و زیان مسافری

واضح است که سناریوی جبران آهسته منجر به ضررهای عمده‌ای در فعالیتهای مسافری در سال 2020 می‌شود، که میزان آن در میان مدت به طور قابل توجهی بالا باقی خواهد ماند: این دو برابر در سال 2021 در مقایسه با سال 2020 در سناریوی جبران سریع اروپا و بقیه جهان است، اما این نسبت بین سال‌های 2020 و 2021 برای آسیا 6 برابر است. با نگاهی به درصد تجزیه و تحلیل، افت درآمد مسافری نسبت به سال 2019 در جدول 1 تحت هر سناریو مشاهده می‌شود.

درآمد مسافری در سال‌های 2019، 2020 و 2021



جدول 1- درآمدهای مسافری در مقایسه با سال 2019

3- بخش باری

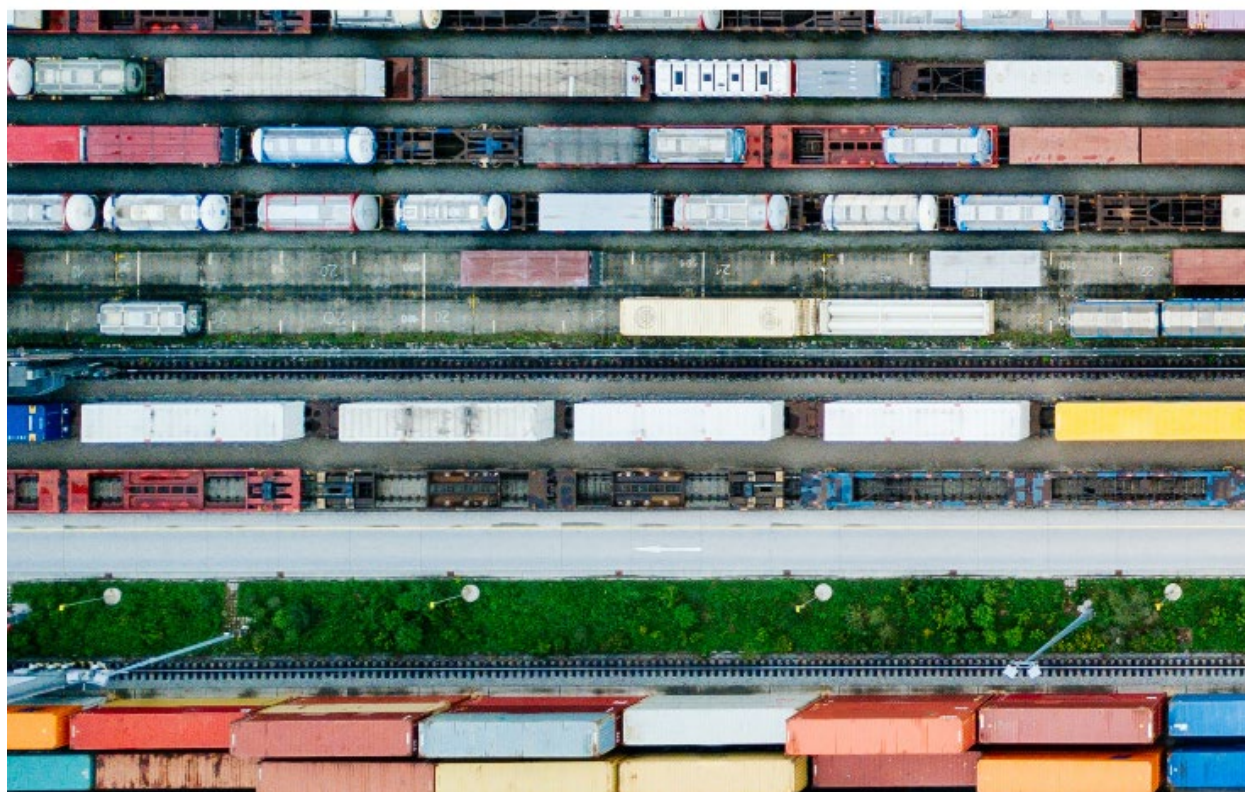
تأثیر در بخش باری را نمی‌توان با تأثیر مسافری مقایسه کرد زیرا فعالیت‌ها متفاوت است و قرنطینه‌های ناشی از بحران کوید 19 باعث تغییر مسیر از جاده به راه آهن گردید. بعلاوه، در حالی که بسیاری از مرزها برای تردد مسافران بسته بود، ولی برای حمل بار همچنان باز بودند. گفته می‌شود، تولید در برخی کشورها کاهش یافت که احتمالاً منجر به کاهش حمل بار شده است.

3.1 - سناریوی جبران آهسته

تحت سناریوی جبران آهسته، ضرر و زیان در نیمه اول سال 2020 برای فعالیت‌های باری، کمتر از نیمه دوم سال 2020 است. بیشتر کشورها در زمان قرنطینه، به ویژه در چین و همچنین اروپا، شاهد تغییر مسیر از جاده به ریل بودند. آمریکای شمالی و لاتین با تأخیر وارد بحران شدند و از ماه مارس / آوریل 2020 کاهش ترافیک مشاهده شد. با این حال، سناریوی جبران آهسته فرض می‌کند که تولید همچنان در سطح پایین‌تری نسبت به قبل از دوره همه‌گیری قرار دارد در نتیجه نیاز به ترابری هم کاهش یافته است. در سناریوی جبران آهسته، جبران اقتصادی آهسته‌تر در دراز مدت بر ترافیک کالا تأثیر می‌گذارد.

3.1.1 - سال 2020

با نگاهی به درآمدها، تقریباً 12 میلیارد دلار ضرر در نیمه اول سال 2020 برآورد می‌شود و این کاهش در نیمه دوم با رسیدن به 14 میلیارد دلار ادامه دارد (شکل 10).



افت درآمدهای باری سال 2020



شکل 10- درآمد حاصل از بار برای هر نیمه از سال 2020، سناریوی جبران آهسته

به دلیل اهمیت بازار بار در آمریکای شمالی، با نگاهی به ضرر و زیان‌ها در سطح منطقه‌ای، می‌بینیم که آسیا نسبتاً کمتر تحت تأثیر قرار گرفته است و اروپا (از جمله روسیه در این برآورد) در مرتبه دوم قرار می‌گیرد. در حالی که این سناریو نشان می‌دهد که عملکرد حمل‌ونقل ریلی بار در چین در سطح خوبی قرار دارد، اما افت کلی تولید در این سناریو می‌تواند توضیح دهد که چرا افت در نیمه دوم سال 2020 ادامه دارد.

افت درآمدهای حاصل از حمل‌ونقل بار در سال 2020



شکل 11- افت درآمدهای حاصل از حمل‌ونقل بار برای هر نیمه سال 2020، به ازای هر منطقه، سناریوی جبران آهسته

هنگامی که از نظر درصد تأثیر بررسی می‌شود، بیشتر می‌توان دریافت که گروه "مابقی جهان" بالاترین درصد درآمد را از دست می‌دهد، 54٪ برای نیمه اول 2020 و 60٪ برای نیمه دوم (شکل 12).

افت درآمد باری در نیمه دوم سال 2020

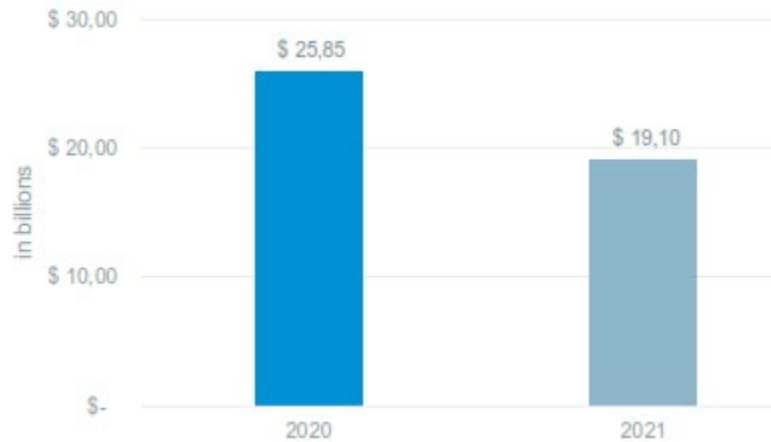


شکل 12- درصد افت درآمدهای باری در سال 2020، به تفکیک هر منطقه، سناریوی جبران آهسته

3.1.2 - سال 2021

طبق سناریوی جبران آهسته، ضرر و زیان اپراتورهای حمل بار ریلی در سال 2021، به میزان 19 میلیارد دلار تخمین زده شد (شکل 13).

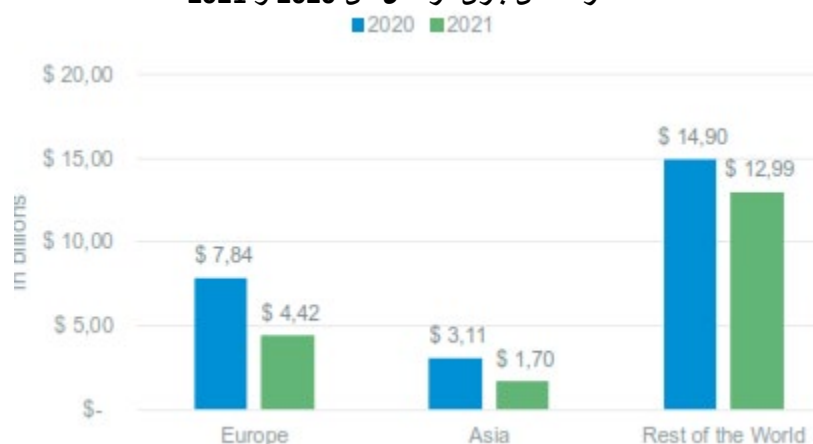
افت درآمدهای باری در سالهای 2020 و 2021



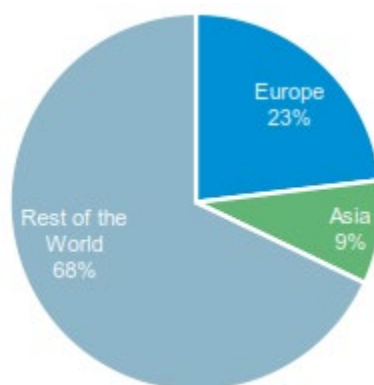
شکل 13- افت درآمدهای باری در سالهای 2020 و 2021، تمامی مناطق ترکیبی، به میلیارد دلار، سناریوی جبران آهسته.

با مقایسه مناطق مختلف جهان، تأثیر اقتصادی 4.4 میلیارد دلار برای اروپا، 1.7 میلیارد دلار برای آسیا و 13 میلیارد دلار برای بقیه جهان تخمین زده شده است (شکل 14). با گذشت زمان از اوایل سال 2020 تا 2021، می‌توان دریافت که بقیه جهان بیشتر از اروپا یا آسیا تحت تأثیر قرار می‌گیرند. به ویژه در سال 2021 بیش از دو سوم از تأثیرات کل اپراتورهای حمل‌ونقل ریلی بر سایر نقاط جهان متمرکز خواهد شد (شکل 15). در سناریو جبران آهسته، جبران اقتصادی آهسته‌تر به طور بلند مدت بر ترافیک کالا تأثیر می‌گذارد. به ویژه در سال 2021 بیش از دو سوم کل تأثیر بر اپراتورهای حمل‌ونقل ریلی در سایر نقاط جهان متمرکز خواهد شد.

افت درآمدهای باری در سالهای 2020 و 2021



شکل 14- افت درآمدهای باری در سالهای 2020 و 2021، سناریوی جبران آهسته.
درصد افت درآمدهای حمل بار در سال 2021



شکل 15- درصد افت درآمدهای باری در سال 2021، به تفکیک هر منطقه، سناریوی جبران آهسته
افت درآمدهای باری سال 2020

3.2 سناریوی جبران سریع

تحت این سناریو، جبران "سریع" برای فعالیتهای باری، به علت ادامه تاثیر بر بخش باری، نسبتاً آهسته خواهد بود. ممکن است کارخانهها مجدداً باز شوند ولی مصرفکنندگان اقدام به خرید نمیکنند. در حال حاضر، فرض بر این است که فعالیت تجاری در بسیاری از کشورها بعد از بازگشایی کارخانهها نوسان داشته باشد، بیشتر شبیه به سفارشات قبل از قرنطینه، اما فعالیت شروع به کساد شدن میکند. نبود سفارشات در زنجیره تامین موج دیگری از سفارشات جدید را ایجاد میکند.

3.2.1 سال 2020

در این مورد، برخلاف سناریوی جبران آهسته، تاثیر کمتری در نیمه دوم سال 2020 نسبت به نیمه اول انتظار می‌رود (شکل 16). به طور کلی برای سال 2020، ضرر و زیان باری بیشتر از 19 میلیارد دلار برآورد شده است. ضرر و زیان در نیمه دوم سال 7.6 میلیارد دلار خواهد بود که در مقایسه با دوره مشابه در سناریوی جبران آهسته تاثیری بیشتر از 14 میلیارد خواهد داشت.

افت درآمدهای باری در سال 2020



شکل 16- افت درآمدهای باری برای هر نیمه در سال 2020، به تفکیک مناطق ترکیبی، سناریوی جبران سریع
افت درآمدهای باری در سال‌های 2020 و 2021

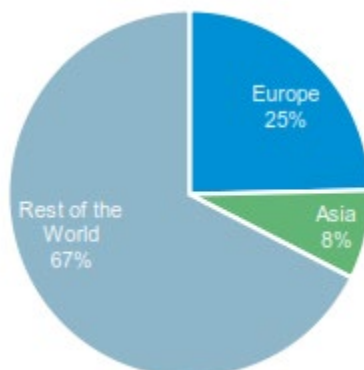
با نگاهی به منطقه‌ها، بیشترین تاثیر در مابقی دنیا به علت اهمیت بازار آمریکای شمالی و کاهش درخواست، که تا نیمه دوم این سال ادامه دارد، مشاهده خواهد شد. در اروپا، این تاثیر محدود به کمتر از 2 میلیارد دلار در نیمه دوم سال 2020 خواهد بود، در حالی که در آسیا به تقریباً 600 میلیارد دلار خواهد رسید (شکل 17). ضرر و زیان باری به میزان دوسوم در مابقی دنیا، و یک چهارم در بازار اروپا واقع شده است (شکل 18). بیشترین تاثیر مربوط به مابقی دنیا به علت اهمیت بازار آمریکای شمالی و کاهش درخواست، که تا نیمه دوم این سال ادامه دارد، خواهد بود.

افت درآمدهای باری در سال 2020



شکل 17- افت درآمدهای باری در هر نیمه از سال 2020، به ازای منطقه، سناریوی جبران سریع
افت درآمدهای باری در نیمه دوم سال 2020

افت درآمدهای باری در نیمه دوم سال 2020

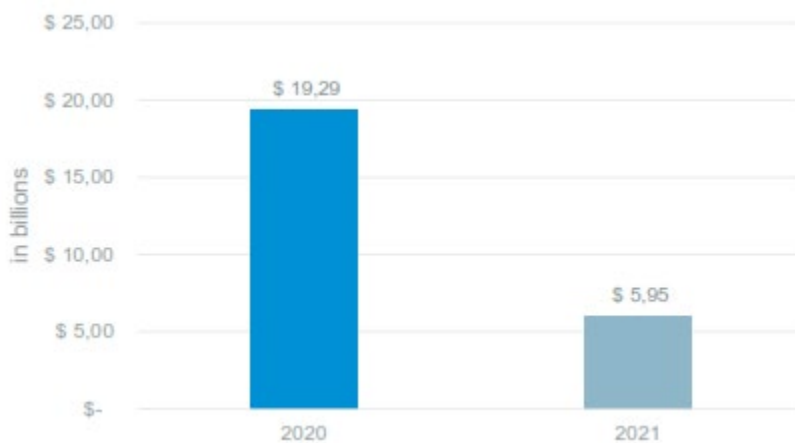


شکل 18- درصد افت درآمدهای باری در سال 2020 به ازای منطقه، سناریوی جبران سریع

3.2.2- سال 2021

طبق سناریوی جبران سریع، ضرر و زیان اپراتورهای حمل بار ریلی در سال 2021، 6 میلیارد دلار برآورد شده است (شکل 19). این ضرر و زیانها برای نیمه دوم به میزان 7.6 میلیارد دلار خواهد بود که در مقایسه با دوره مشابه تحت سناریوی جبران آهسته تأثیری بالاتر از 14 میلیارد دلار خواهد داشت.

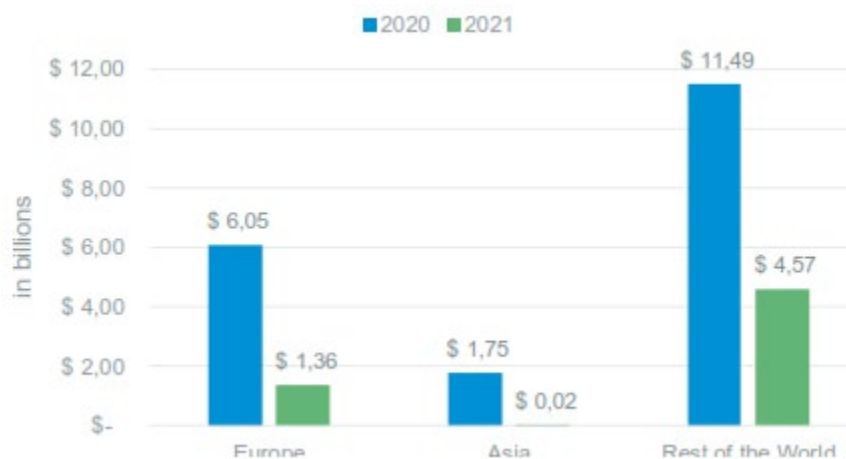
افت درآمدهای باری سال 2020



شکل 19- افت درآمدهای باری برای سالهای 2020 و 2021، کلیه مناطق ترکیبی به ازای منطقه، سناریوی جبران سریع

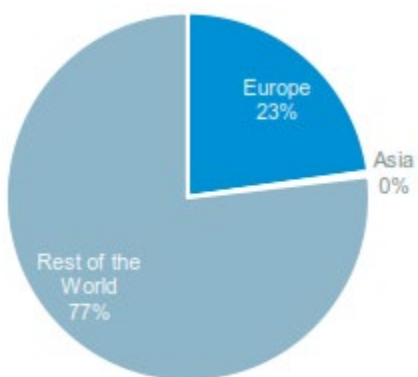
وقتی در سطح منطقه ای بررسی می شود ، اختلافات به سرعت پدیدار می شوند (شکل 20). کاهش کلی ضرر و زیانها به ویژه در آسیا بسیار چشمگیر است ، جایی که در سال 2021 تقریباً بازگشت به حالت نرمال برای اپراتورهای بار ریلی پیش بینی می شود. بیشترین تأثیر در بقیه جهان خواهد بود که مربوط به رشد کندتر ترافیکی است که برای قاره آمریکا در نظر گرفته شده است. بیش از سه چهارم تأثیر برای سال 2021 در آن قسمت از جهان خواهد بود ، در حالی که در اروپا تأثیر آن 23 درصد خواهد بود (شکل 21).

افت درآمدهای باری در سالهای 2020 و 2021



شکل 20- افت درآمدهای باری در سالهای 2020 و 2021 به ازای منطقه، سناریوی جریان سریع

افت درآمدهای حمل بار 2021

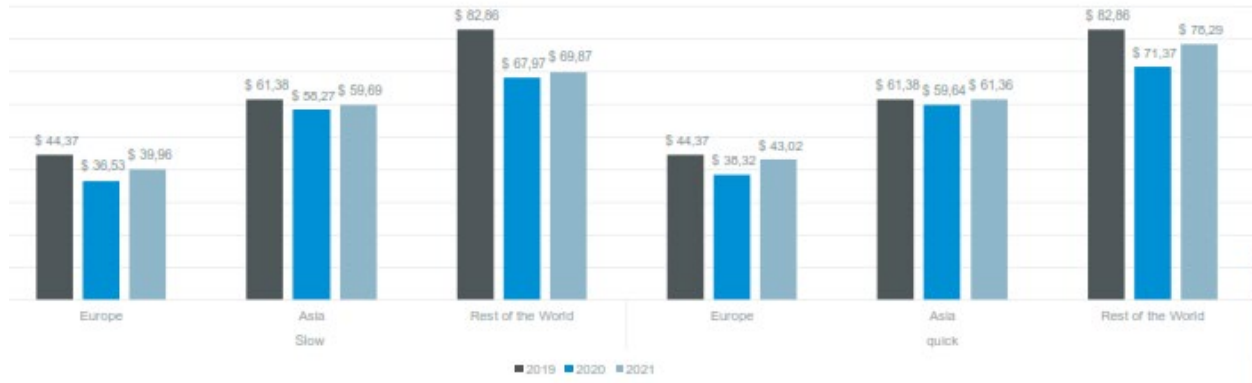


شکل 21- درصد افت درآمدهای باری در سال 2021 به ازای منطقه، سناریوی جریان سریع

3.3 خلاصه‌ای از ضرر و زیان‌های باری

در خاتمه، اگر درآمدهای باری در سطح جهانی نسبت به مسافری کمتر تحت تأثیر قرار گرفته، ضرر و زیان‌ها همچنان جهانی هستند و در آسیا کمتر چشمگیر است و کارخانه جهان در بیشتر شرکت‌ها تولید خود را از سر گرفتند. با این حال، جای تردید است که آیا آسیا می‌تواند جبران را هماهنگ کند در حالی که بسیاری از شرکای تجاری منطقه در یک وضعیت اقتصادی به شدت تغییر یافته قرار گرفته‌اند. با نگاهی به اختلال کلی، ضرر و زیان‌های درآمدهای باری در مقایسه با سال 2019 در جدول 2 تحت هر سناریو قابل مشاهده است.

درآمدهای باری سال‌های 2019، 2020 و 2021



جدول 2- درآمدهای باری سال‌های 2020 و 2021 در مقایسه با سال 2019

4- اقدامات پشتیبانی اقتصادی

بخشی از تجزیه و تحلیل به اقدامات اقتصادی اختصاص دارد و بهره‌برداران ریلی معتقدند که این اقدامات می‌توانند در این شرایط سخت به آنها کمک کنند. در واقع، همانطور که در قسمت اول این مطالعه مشاهده شد، تأثیر اقتصادی در راه‌آهن تا 125 میلیارد دلار تخمین زده می‌شود.

با توجه به اینکه ذینفعان مختلف ممکن است اولویت‌های مختلفی داشته باشند و نظر به نحوه فعالیت بازار ریلی، نتایج این بخش از پرسشنامه عودت داده شده توسط اعضا توسط گروه کاری UIC دو بار مورد بررسی قرار گرفت: یک بار با همه اعضا، و یک بار فقط با شرکت‌های ریلی بدون مدیران زیربنایی.

برای این موضوع، پنج روش ممکن که امکان دریافت حمایت توسط پاسخ‌دهندگان را داده و همچنین گزینه‌ای برای پر کردن جای خالی، به آنها ارائه شده است:

- کمک مالی مستقیم
- کاهش هزینه دسترسی
- کاهش / حذف مالیات بر ارزش افزوده و سایر مالیات‌ها
- وام‌های تضمینی
- رویه عادلانه بین همه شیوه‌های حمل‌ونقلی

کمک مالی مستقیم به این معنی است که پاسخ‌دهنده تمایل دارد از حمایت مالی فوری برخوردار شود، چون در مدیریت نقدی وی بسیار تأثیرگذار است.

کاهش هزینه دسترسی به این معنی است که هیچ‌یک از بازیکنان این بخش، درآمد خود را از دست نمی‌دهند. در این اقدام، که در ایتالیا تصویب شد، هزینه مالیات اقتصادی توسط دولت به مدیر زیربنایی داده می‌شود و سپس هزینه دسترسی را برای شرکت‌های ریلی کاهش می‌دهد.

کاهش یا حذف مالیات بر ارزش افزوده و سایر مالیات‌ها نیز به این معنی است که هیچ‌یک از بازیکنان در این بخش، درآمد خود را از دست نمی‌دهند.

وام‌های تضمینی امکان جذب برخی شوک‌های اقتصادی را برای شرکت‌های خصوصی فراهم می‌کند که توسط دولت فرانسه برای تضمین وام‌های پولی جدید به نهادهای فرانسوی که با توقف تجارت مواجه هستند، مطرح شده است.

رویه عادلانه بین همه شیوه‌های حمل‌ونقلی به معنای اقدامات فوق‌العاده اعلام شده برای برخی از بخش‌ها (حمل‌ونقل هوایی، جاده‌ای اما چند مورد) به همان اندازه برای بخش ریلی نیز اعلام شود.

برای پر کردن گزینه خالی، پاسخ‌دهندگان به اقداماتی از قبیل جبران کوتاه مدت و میان مدت دستمزد در طول بحران کوید 19 و کاهش بدهی به طور بلند مدت اشاره کردند. در پایان اولین برآورد، هنوز هیچ گزینه‌ای توسط شمار کافی پاسخ‌دهندگان جهت انجام آنالیز اهمیت این اقدامات در سطح جهانی پر نشده است.

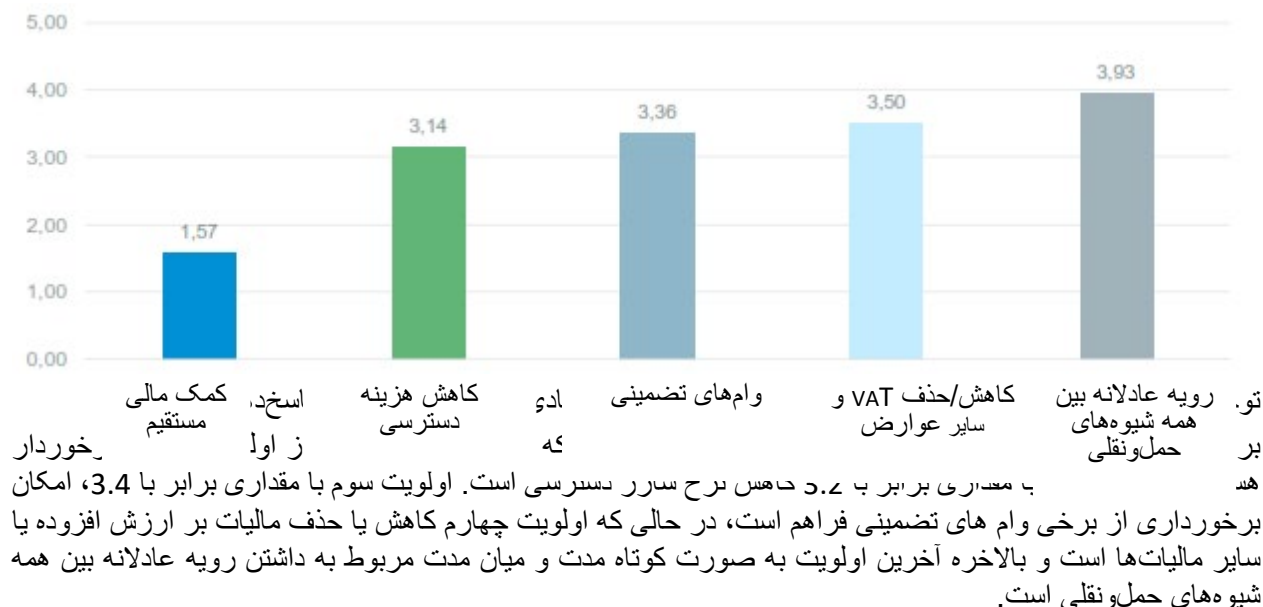
از پاسخ‌دهندگان خواسته شد که پیشنهادها را از 1 تا 6 رتبه‌بندی کنند، عدد 1 مهمترین اقدام اقتصادی برای آنها و 6 آخرین اقدام اقتصادی است. بنابراین، داشتن رقمی نزدیک به یک به معنای این است که اقدام اقتصادی به شدت مورد پسند پاسخ‌دهندگان بوده است.

همانند قسمت اول این مطالعه، در اینجا از پاسخ‌دهندگان نیز خواسته شد تا در مورد مسائل میان مدت و کوتاه مدت فکر کنند.

4.1 میان و کوتاه مدت

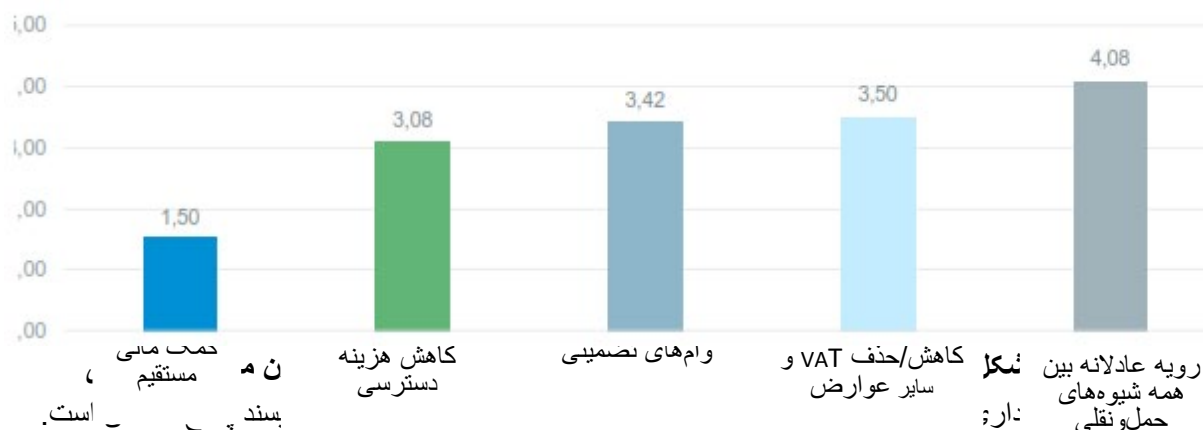
برای کوتاه مدت و میان مدت (شکل 22) مشتمل بر مدیران زیربنایی، روشن است که بیشترین اولویت مهم مربوط به پوشش ضرر و زیان‌های اقتصادی است، زیرا کمک مالی مستقیم مطلوب‌ترین پاسخ است. (با مقدار 1.6).

تدابیر حمایتی اقتصادی - اولویت‌های کوتاه مدت



اگر تجزیه و تحلیل را بدون پاسخ مدیران زیربنایی در نظر بگیریم، می‌توانیم ببینیم که مقادیر اولویت فقط به صورت جزئی تغییر می‌کنند. در اینجا، اولویت برای کاهش هزینه دسترسی بسیار کمی کاهش می‌یابد (از 3.2 به 3.1 می‌رسد)، در حالی که رویه عادلانه دارای اولویت است، اما باز هم نه چندان زیاد (شکل 23).

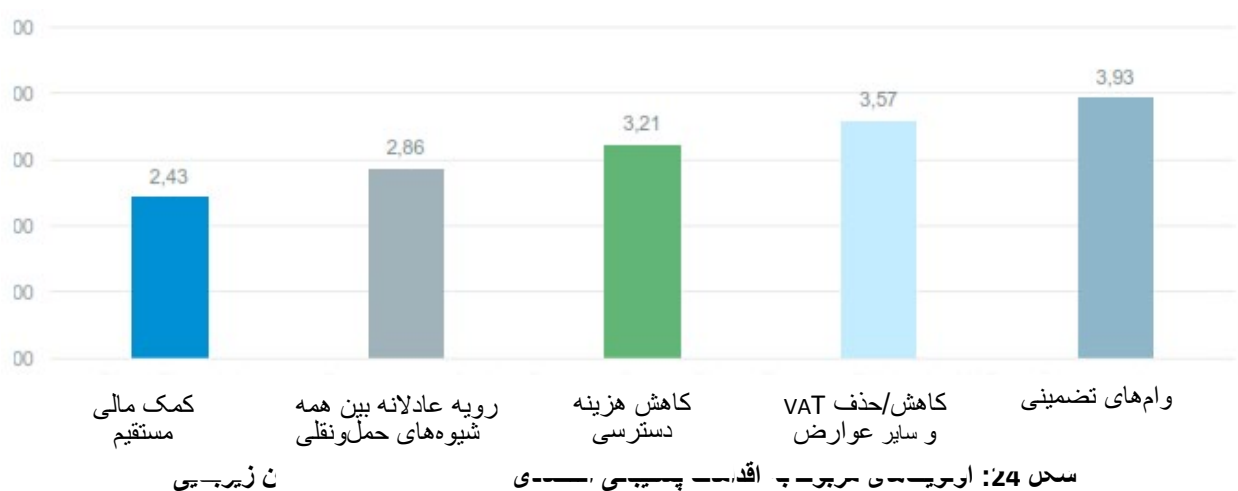
تدابیر حمایتی اقتصادی - اولویت‌های کوتاه مدت بدون مدیران زیربنایی



تجزیه و تحلیل بلند مدت مشتمل بر مدیران زیربنایی، اولویت‌های بسیار متفاوتی از تجزیه و تحلیل کوتاه مدت را نشان می‌دهد (شکل 24). در حالی که کمک مالی مستقیم اقدامی است با بالاترین اولویت، اولویت دوم تغییر می‌کند. در طولانی مدت، رویه عادلانه بین همه شیوه‌های حمل‌ونقلی جایگزین کاهش هزینه دسترسی می‌شود به اولویت سوم تبدیل می‌شود. وام‌های تضمینی در اولویت چهارم و کاهش مالیات بر ارزش افزوده یا سایر مالیات‌ها در کمترین اولویت قرار می‌گیرند. وضعیت،

به استثنای مدیران زیربنایی، با کمک مالی مستقیم به عنوان بالاترین اولویت کمی متفاوت است و اهمیت بیشتر به کاهش هزینه دسترسی داده می‌شود.

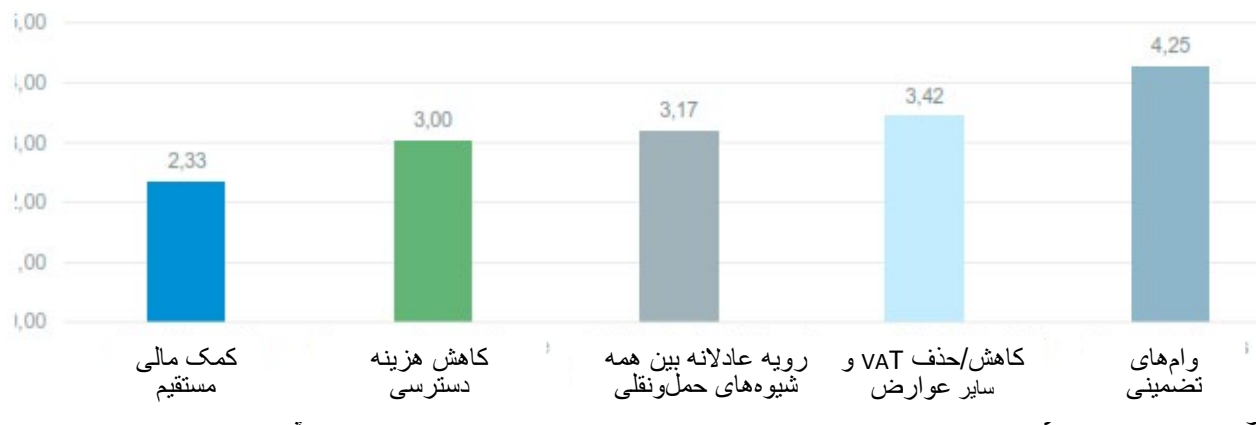
اقدامات پشتیبانی اقتصادی – اولویت‌های طولانی مدت



توجه: دارا بودن مقدار نزدیک به یک به این معنی است که اقدام اقتصادی به شدت مورد پسند پاسخ‌دهندگان است

سختی: 24٪

اقدامات پشتیبانی اقتصادی – اولویت‌های طولانی مدت بدون مدیران زیربنایی



4.3 خلاصه ای از اقدامات پشتیبانی اقتصادی

در حالی که اقدامات مالی در بسیاری از نقاط جهان برای سایر بخش‌های حمل‌ونقل اجرا شده است، انتظار می‌رود اقدامات مشابهی برای بخش ریلی نیز انجام شود، زیرا به شدت در اثر قرنطینه و سایر محدودیت‌های اعمال شده توسط دولت و سپس بحران اقتصادی پس از کوید 19 ضربه خورده است. اولویت‌ها ممکن است با توجه به سازمان‌های مختلف بخش ریلی در مناطق مختلف دنیا، بسته به اینکه دامنه به مدیریت زیربنایی، آموزش عملیات و نگهداری یا هردو محدود شود، متفاوت باشد. انتظار می‌رود که دولت‌ها از بخش ریلی، با ارتقا همزمان پایدارترین و ایمن‌ترین شیوه حمل‌ونقل که در بیشتر کشورها نقش عمده‌ای در سیستم بهره‌برداری آینده دارد، پشتیبانی کنند. این امر به ویژه در مورد حمل‌ونقل باری که می‌تواند در حمایت از یک زنجیره ارزش لجستیکی پایدار کلیدی باشد، و همچنین برای فعالیت مسافری در زمانی که شرایط سفر و انتظارات به شدت تغییر می‌کند، صادق است.

جالب است تأکید کنیم که در این مرحله از قرنطینه؛ بیشتر اعضا با مشکلات جدی مدیریت وجه نقد روبرو هستند و غالباً بر یک اولویت تأکید کردند و آن کمک‌های مالی مستقیم است نسبت به کاهش و رویه عادلانه بین همه شیوه‌های حمل‌ونقلی است که با این وجود از موارد طولانی مدت به شمار می‌رود.



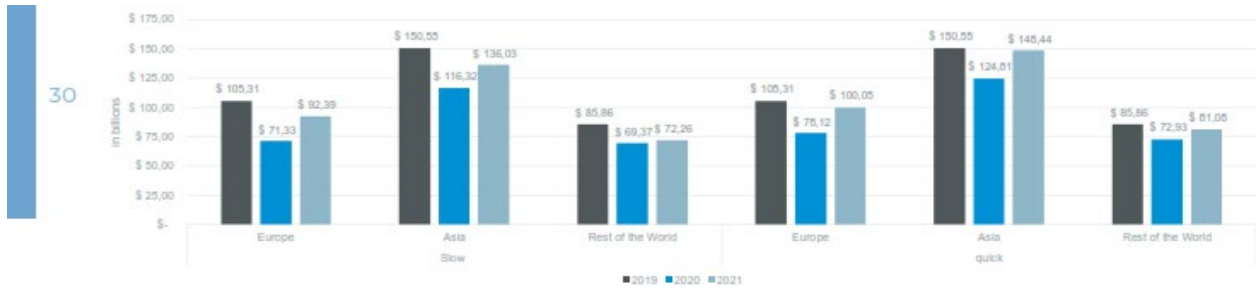
5- نتیجه‌گیری

به دلیل شدت قرنطینه، محدودیت های سفر و رکود اقتصادی پیش‌بینی شده و تضعیف بیشتر به دلیل تأثیر رکود جهانی در مشاغل و اعتماد، شرکت‌های ریلی با بحران اقتصادی تاریخی و بی‌سابقه‌ای مواجه هستند.

اولین برآورد انجام شده توسط UIC و اعضای آن نشان می‌دهد که تقاضای مسافری در کل سال در مقایسه با سال 2019 بیشتر از 30٪ کاهش داشته است در حالی که انتظار می‌رود بخش باری به طور متوسط 10٪ نسبت به درآمد سال قبل کاهش نشان دهد. این میزان برای سال‌های 2020 و 2021 در حدود 125 میلیارد دلار برای بحرانی که طبق برخی پیش‌بینی‌های اقتصادی ممکن است چندین سال طول بکشد، می‌باشد.

به طور کلی اپراتورهای ریلی نشان داده‌اند که در برابر بحران‌ها انعطاف‌پذیر هستند، اما با توجه به این شرایط استثنایی، از دولت‌ها انتظار می‌رود اقدامات اقتصادی مناسب را برای حمایت از بخش ریلی مطابق با اولویت داده شده به بخش ریلی، قابل رقابت با سایر روش‌های حمل‌ونقل، که یک عنصر کلیدی برای آینده و پایدارترین و ایمن‌ترین روش حمل‌ونقلی است، اتخاذ نمایند.

درآمدها (مسافر و بار) ، 2019 ، 2020 و 2021



کشورها با اعضای گروه ضربت یوآی سی کوید 19



www.uic.org



#UICrail

