

سایه شیوع ویروس کرونا بر پیکره حمل و نقل ریلی کشور: راه حل چیست؟



عرفان قربانعلی

دانشجو ارشد دانشکده منابع دانشگاه علم و صنعت
و کارشناس حمل و نقل ریلی

هزار یورو بودجه از دولت بریتانیا نموده است. همچنین ارتش این کشور با کمک حمل و نقل ریلی، تجهیزات مربوط به بیمارستان‌ها را در سراسر کشور حمل می‌نماید.

• در کشور هند با کاهش حداقل ۶۳ درصدی مسافر تا ۱۸ مارس و در نتیجه سفرهای ریلی، راه‌آهن این کشور تصمیم گرفت تا با استفاده از واگن‌های مسافری و تغییراتی که در آنها بوجود می‌آورد اقدام به ساخت قطارهای بیمارستانی و اتاق‌های ایزوله مجهز در کوپه‌ها نماید. با کاهش چگالی مسافری شبکه در این کشور، شرکت‌های باری فعال‌تر از قبل در حال فعالیت می‌باشند.

• در کشور اسپانیا با استفاده از قطارهای سریع‌السیر AVE اقدام به انتقال بیماران از شهرهایی که از لحاظ بیمارستان دچار مشکلاتی هستند یا ظرفیت خالی ندارند، می‌کنند. در بخش باری ریلی نیز، راه‌آهن اسپانیا مسئولیت حمل و نقل و انبار مواد ضدعفونی و کالاهای محافظتی را دارد.

• در کشور هلند نیز با کنسل شدن قطارهای مسافری، ظرفیت اضافه در حمل و نقل ریلی در این کشور به باری اختصاص داده شده و در صورت نیاز این ظرفیت بیشتر می‌شود تا نیازهای اساسی و حمل و نقل کالا به درستی انجام شود. همچنین شیفت بار از جاده به ریل در این کشور نیز به دلیل شیوع ویروس کرونا مشهود است. همچنین بندر رتردام، که یکی از بزرگترین بنادر تجاری اروپا می‌باشد با وجود شیوع این ویروس با اقدامات بهداشتی بسیار دقیق در حال فعالیت است.

• در کشور ایتالیا با شیوع کرونا

از طرف دولت صورت نگیرد، زیاد می‌باشد.

در بخش باری نیز اگرچه وضعیت کمی بهتر از بخش مسافری بود اما مشکلاتی از جمله تعطیل شدن برخی کارخانه‌ها، معادن کشور، کاهش سطح تقاضای داخلی در کشور، بسته شدن برخی مرزهای ریلی و کمبود نیروی انسانی (در بخش‌هایی که عملیات نیروی انسانی بیشتر دخیل بود) منجر به این شد تا شرکت‌های باری نیز از خسارت شیوع ویروس کرونا بی‌نصیب نمانند. البته ناگفته نماند با کاهش شدید مسافر و خلوت شدن شبکه ریلی و همچنین کمبود کامیون جهت جایابی بار بین شهری، چه

بسا راه برای برخی شرکت‌های باری ریلی که تقاضای داخلی بار داشتند، هموارتر گردید و برخی از شرکت‌ها از این فرصت استفاده و سهم حمل و نقل ریلی را تا حدودی بالا بردند. حال در کنار این به بررسی ابتکارات کشورهای دیگر در بخش ریلی در مواجهه با شیوع این ویروس می‌پردازیم:

• در کشور انگلستان و در شهر لندن در برخی از شلوغ‌ترین ایستگاه‌های راه‌آهن این شهر بیش از ۹۰ درصد کاهش مسافر را تجربه نموده است. همچنین با پیش‌بینی TFL (Transport for London) برای پوشش ضرر سنگین شرکت‌های حمل و نقل مسافر بیش از ۱٫۲ میلیارد یورو نقدینگی و تا انتهای سال ۲۰۲۰ نیز بیش از ۲ میلیارد یورو برای کلیه شرکت‌های حمل و نقل اعم از ریلی و غیر ریلی مورد نیاز است. یکی از شرکت‌های مسافری ریلی در این کشور به تنهایی درخواست ۲۵۰

و رفاه اجتماعی که در اسفند ۹۸ منتشر گردید، در بخش مسافر ریلی ۱۰۴۴۸ نفر و در بخش باری ریلی ۱۵۳۰ نفر به صورت مستقیم مشغول به فعالیت می‌باشند. لزوم توجه به بخش ریلی مسافری در این برهه سخت اقتصادی با توجه به اینکه اثرات شیوع ویروس کرونا در پیک مسافرت‌های نوروزی و بیش از همه روی حمل و نقل ریلی مسافر رخ داد بسیار حائز اهمیت می‌باشد. براساس گفته‌های وزیر محترم راه و شهرسازی بیش از ۹۴ درصد سفرهای نوروزی کنسل شد. هزینه بلیت‌های کنسل شده توسط شرکت‌ها استرداد گردید که این هزینه سنگین در زمانی به شرکت‌های مسافری ریلی تحمیل گردید که این شرکت‌ها پیش از فرا رسیدن پیک نوروزی با برنامه‌ریزی پیشین خود انبارهای تجهیزاتی، مواد غذایی و ... را پر کرده بودند و با توجه به کاهش چشمگیر مسافر در این شرایط علاوه بر امکان سر رسید انقضای مواد غذایی، هزینه‌های انبارداری زیادی به شرکت‌ها تحمیل نموده است. علاوه بر موارد بالا هزینه‌های ضد عفونی سالن‌های قطارها نیز، هزینه بالایی بود به شرکت‌های مسافری ریلی تحمیل گردید. ضمن اینکه کاهش مسافر و در نتیجه کاهش درآمد منجر به این گردیده که شرکت‌های مسافری در خطر ورشکستگی قرار بگیرند و امکان تعدیل پرسنل شرکت‌های مسافری ریلی، در صورتیکه حمایتی

اولین مورد ویروس کرونا در دی ماه سال گذشته در ووهان چین رؤیت شد. شاید در ابتدا کسی تصور نمی‌کرد شیوع این ویروس این چنین بتواند اقتصاد جهان را تحت تأثیر خود قرار دهد و فشار سنگینی را به کسب و کارهای بزرگ و خرد وارد کند. با گسترش شیوع این ویروس و تبدیل آن به اپیدمی، کارشناسان بهداشت با کمک مراجع ذیربط در کشورهای مختلف جهان تلاش در جهت محدود نمودن استفاده از حمل‌ونقل عمومی درون شهری و برون شهری نموده‌اند. این سیاست اگرچه به نفع بهداشت جامعه و کاهش شیوع ویروس کرونا می‌باشد اما منجر به وارد آمدن خسارت شدیدی به بخش حمل‌ونقل کشور و شرکت‌های خصوصی فعال در این حوزه گردیده است. حمل‌ونقل یکی از شریان‌های حیاتی در هر کشور می‌باشد که زنجیره تأمین صنایع دیگر به آن وابسته است در نتیجه مشکلات در این بخش می‌تواند به اقتصاد کشور ضربه وارد نماید.

بر اساس گزارش روابط عمومی بانک مرکزی بیشترین آسیب ناشی از شیوع ویروس کرونا در ۹ گروه از فعالیت‌ها به ترتیب گروه‌بندی شده‌اند که مراکز گردشگری و هتل‌ها در گروه دوم و حمل و نقل درون‌شهری و برون‌شهری در گروه سوم قرار گرفته که نشان دهنده آسیب شدید به کل حمل و نقل می‌باشد. همچنین بر اساس گزارش معاونت اقتصادی وزارت تعاون، کار



فاصله‌گذاری اجتماعی و الزامات سلامت محیط و کار در پایانه‌های مسافری (هواپیما، اتوبوس و قطار) تدوین گردیده است. نکته دیگری که بسیار حائز اهمیت است این است که در بخش مسافری ریلی، با وجود کوپه‌ها در سالن‌های مسافری نسبت به سایر مدهای حمل و نقل عمومی بین شهری از لحاظ توان کنترل شیوع بیماری وضعیت بهتری دارد، با این تفسیر که در سالن‌های کوپه‌ای می‌توان خانواده‌ها را در کنار هم قرار داد و با استفاده از فاصله‌گذاری اجتماعی در کوپه‌هایی که افراد غیر آشنا قرار دارند این بیماری را کنترل نمود، موردی که پیاده نمودن آن در سایر مدها به دلیل یک‌دست بودن سالن سخت است. از دیگر راهکارهایی که می‌توان برای بخش مسافری ریلی تجویز نمود تدوین محرک‌های پاسکرونا برای ایجاد سفر می‌باشد که با هماهنگی دولت، بخش خصوصی ریلی و هتل‌ها امکان‌پذیر است بدین صورت که دولت پس از کرونا با ایجاد چند مقطع تعطیلی کوتاه‌مدت تقاضای سفر را تحریک و با عدم تخصیص بنزین یارانه‌ای و ایجاد مشوق‌های دیگر تلاش در افزایش مسافره‌های ریلی نماید. البته مهم‌تر از این موضوع بحث افزایش قیمت بلیت مسافری می‌باشد که با توجه به شرایط فاصله‌گیری اجتماعی و کاهش ضریب اشغال واگن‌ها ایجاب می‌کند افزایشی برای پوشش هزینه‌های آنها انجام شود.

دولت می‌تواند با تأمین کمک‌های بلاعوض و تسهیلات بلندمدت با نرخ ۴ درصد به شرکت‌های خصوصی ریلی به تناسب زیان این شرکت‌ها از ایجاد موج بیکاری و بوجود آمدن بحران‌های اجتماعی در این حوزه محافظت نماید. تخصیص ارز نیمایی برای ورود قطعات ضروری ناوگان ریلی، کاهش هزینه‌های گمرکی، بسته‌های حمایتی مالیاتی افزایش مهلت پرداخت حق بیمه تأمین اجتماعی از جمله دیگر راهکارهایی است که دولت به وسیله آن می‌تواند از بخش ریلی با وجود تأکیدات مؤکد در اسناد بالادستی حمایت نماید.

راهکار برون‌رفت از این بحران در بخش ریلی چیست؟

در میان‌مدت و بلندمدت، با وجود اینکه برخی کارشناسان بهداشت مدت‌زمان ماندگاری این ویروس را تا ۲ سال پیش‌بینی کرده‌اند بهترین راهکار، از سرگیری حمل و نقل ریلی مسافری می‌باشد که بهداشتی در بخش باری و به ویژه در بخش مسافری انجام پذیرد. این پروتکل‌های بهداشتی که مبتنی بر فاصله‌گیری اجتماعی است، توسط انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی با همکاری شرکت‌های مسافری خصوصی تکمیل شده است. نسخه اولیه و عمومی این پروتکل توسط وزارت بهداشت با عنوان

Term Path Cancellation (Charges)

۴) حفظ سطح ظرفیت موجود (باز نگه داشتن ظرفیت حتی در شرایط بحرانی) انجمن ALLRAIL نیز در نامه‌ای از اتحادیه اروپا برای شرکت‌های مسافری ریلی درخواست‌های زیر را مطرح نمود:

۱) کمک‌های مالی بلاعوض مستقیم برای تأمین درآمد از دست رفته شرکت‌ها با اولویت شرکت‌های سرمایه‌بر با سرمایه بالاتر از ۸۰۰ هزار یورو در چارچوب موقت کمیسیون اروپا
۲) دولت به صورت مستقیم تمامی اقساط وام‌ها و لیزینگ‌ها را تضمین کند.

۳) محافظت از کارگرا در برابر کاهش درآمد
۴) تعویق مالیات‌ها و هزینه‌های تأمین اجتماعی
۵) امکان استرداد مشتری برای بلیط‌های لغو شده با کوپن به جای پول نقد، قابل بازپرداخت در همان نقطه فروش (همان جایی که بلیط اصلی خریداری شده است).

همانطور که از نامه‌های ارسالی برای اتحادیه اروپا مشخص است در این برهه زمانی حتی در اقتصادهای باز، دولت‌ها می‌توانند با تدبیر خود بسیاری از مشکلات کسب و کارهای بخش خصوصی به ویژه حمل و نقل ریلی را که در این شرایط زیان زیادی دیده‌اند برطرف نمایند. در کوتاه‌مدت

برخی کارخانه‌ها که اقلام اساسی تولید نمی‌کنند در حالت تعطیل به سر می‌برند. با وجود اینکه تعطیلی کارخانه‌ها حجم تولید را پایین آورده است و روی صادرات ایتالیا با استفاده از ریل اثر گذاشته است اما کریدور ریلی که از ایتالیا می‌گذرد شاهد رشد ناچیزی در جابجایی بار بوده است. همچنین با توجه به مشکلاتی که در بخش جاده‌ای از جمله کم شدن راننده‌ها اتفاق افتاده صاحبان کالا برای استفاده از ریل برای جابجایی کالا تمایل بیشتری نشان می‌دهند.

در سایر کشورها نیز در بخش ریلی، کم و بیش اتفاقاتی مشابه رخ داده است. در همین راستا در اروپا، انجمن‌های حمل و نقل ریلی باری و مسافری جداگانه برای حمایت از شرکت‌های باری و مسافری نامه‌هایی را تنظیم نموده‌اند و مواردی را از اتحادیه اروپا خواستار شده‌اند که به بررسی آنها می‌پردازیم:

انجمن حمل‌ونقل ریلی باری اروپا با همکاری اتحادیه بین‌المللی مالکان واگن چارچوبی برای حمایت از شرکت‌های باری تنظیم نموده است که موارد زیر را شامل می‌شود:

۱) صرف نظر کردن از هزینه پارکینگ برای لکوموتیو و واگن
۲) صرف نظر کردن از هزینه‌های انرژی و حق دسترسی در سال ۲۰۲۰

۳) بخشودگی جرایم مربوط به لغو مسیره (Abolish Short-)