

# بحران کرونا و صنعت حمل و نقل

## مقدمه:

اواخر سال 2019 زمانی که چین برای اولین بار از شیوع ویروس ناشناخته‌ای خبر داد، شاید کمتر کسی پیش‌بینی می‌کرد ظرف مدت کوتاهی عده زیادی به این بیماری مبتلا شوند و اقتصاد جهان زیر فشار این ویروس نامرئی کمر خم نماید. در مدت کوتاهی این ویروس از مرزهای سرزمینی چین خارج و سبب گردید مرز بسیاری از کشورها بسته شود، بسیاری از فعالیت‌های اقتصادی از حرکت باز بماند، مشاغل زیادی از دست برود، بازارهای مالی و پولی سقوط کنند و بسیاری از دولت‌ها برای نجات اقتصاد خود مجبور به تزریق پول به چرخه اقتصادشان شوند.

اگرچه هنوز آسیب‌های اقتصادی این اپیدمی / بحران به دلیل نامشخص بودن زمان پایان آن به درستی مشخص نیست، ولی بسیاری این بحران را بدتر از اتفاقاتی نظیر بحران اقتصادی ۱۲ سال پیش در جهان خوانده یا آن را با رکود بزرگ دوران پس از بحران ۱۹۲۹ میلادی مقایسه کرده‌اند. صندوق بین‌المللی پول از جمله نهادهایی است که عمق بحران کنونی را شدیدتر از بحران اقتصادی بیش از یک دهه پیش خوانده است. این سازمان در تبیین وضعیت کنونی عنوان داشت: این بحران هیچ شباهتی به بحران‌های قبلی ندارد و بسیار بدتر از رکود قبلی است که جهان قبلاً شاهد آن بوده است.

در سال ۲۰۰۷ تا ۲۰۰۹ میلادی جهان شاهد یک بحران شدید اقتصادی بود که خروج از رکود ۱۸ ماه به درازا کشید. در آن زمان بحران از بازار مسکن شروع و در ابتدای این بحران بسیاری در بخش مسکن شغل خود را از دست دادند. بعداً این بیکاری بطور گسترده به اصناف دیگر هم سرایت کرد، بانکها و موسسات مالی مجبور شدند وام‌ها را متوقف کنند و چرخه اقتصاد در بسیاری از کشورها مختل شد. در پی این اتفاقات بازارهای مالی در جهان سقوط کرد، بازار مسکن وارد رکود شد، اقتصاد جهان کوچکتر شد و مشکلات سیستم بانکی برای سال‌ها ادامه یافت.

بر خلاف بحران کنونی که بیماری در آن دخیل است، فاکتور مالی عامل اصلی شروع بحران یاد شده بود. ورشکستگی‌های گسترده، از دست رفتن مشاغل، کاهش نقدینگی و... از جمله شباهت‌های فراوانی است که در این بحران‌ها وجود داشت. برخی از تحلیل‌گران اقتصادی عوامل بروز بحران‌های قبلی را ساختاری می‌دانند، بعنوان مثال این نظریه پردازان بازیگران بازار را در سال ۲۰۰۸ عامل اصلی بروز بحران می‌دانستند.

---

<sup>1</sup> به رکود گسترده اقتصادی جهان، یک دهه پیش از آغاز جنگ جهانی دوم گفته می‌شود. شروع بحران بزرگ در دنیا با نوسان، اما در اغلب کشورهای جهان از سال ۱۹۲۹ بوده و پایان آن اواخر دهه ۱۹۳۰ یا اوایل ۱۹۴۰ بوده است. بحران بزرگ را می‌توان عمیق‌ترین، طولانی‌ترین و گسترده‌ترین بحران اقتصادی سده بیستم دانست. در قرن ۲۱ از بحران بزرگ، عموماً به عنوانی مثالی برای اقتصاد جهان که تا چه اندازه می‌تواند تنزل داشته باشد، استفاده می‌شود. این دوران در ایالات متحده آمریکا با کاهش ارزش سهام در تاریخ ۴ سپتامبر ۱۹۲۹ شروع گردید، در تاریخ ۲۹ اکتبر ۱۹۲۹ که سه شنبه سیاه نام گرفت، بورس آمریکا سقوط کرد و خبر آن در جهان پیچید. از آن پس طولی نکشید که جریان رکود اقتصادی در تمام کشورهای جهان به سرعت گسترش یافت.

به گفته این افراد ظهور بحران مالی ۱۲ سال پیش ضعف سیستم مالی را برملا کرد، وضعی که به دلیل ارزیابی نادرست ریسک (در زمان ارائه وام مسکن به افراد فاقد شرایط لازم) نمایان شد. به گفته این دسته، بحران ناشی از کرونا شوک بزرگی بوده که به عنوان یک عامل خارجی و غیرساختاری به اقتصاد جهان تحمیل شده و ریشه در سیستم مالی ندارد، هر چند تبعات اقتصادی آن گسترده است.

تا پیش از همه‌گیری کووید ۱۹ عده زیادی تصور نمی‌کردند این ویروس به اقتصاد جهان حجم زیادی خسارت وارد نماید اما با گذشت زمان و شیوع گسترده این بیماری در دنیا رفته رفته بر حجم خسارات افزوده و بنظر می‌رسد، همچنان رو به افزایش باشد.

این ویروس در دوران اوج خود صدمات غیرقابل‌تصورمانند افزایش تقاضای بیمه بیکاری در آمریکا نزدیک به ۱۰ میلیون نفر<sup>۲</sup>، افت شدید بازارهای مالی جهان<sup>۳</sup>، سقوط بی‌سابقه‌ی بازار نفت<sup>۴</sup>، افزایش تقاضای وام اضطراری از صندوق بین‌المللی پول<sup>۵</sup> و ..... را در پی داشته است. گفته می‌شود، جهان در حالی وارد رکود اقتصادی شده که بعضی پیش‌بینی‌ها خروج از این بحران را زمان بر می‌دانند.

صندوق بین‌المللی پول در ماه ژانویه رشد اقتصادی جهان در سال ۲۰۲۰ را ۳/۳ درصد اعلام کرده بود اما اخیراً گفته همه‌گیری کرونا پیش‌بینی‌ها را تغییر داده و رشد اقتصادی امسال به کمترین میزان از زمان بحران جهانی ۲۰۰۸ می‌رسد.

بیماری‌های همه‌گیر جهانی، همراه اجتناب‌ناپذیر اقتصاد هستند. شبکه‌های تجارت به هم متصل از امپراتوری‌های قدیمی گرفته تا اقتصاد جهانی به هم متصل امروز و شهرهای پر از جمعیت، جوامع را ثروتمندتر و آسیب‌پذیرتر کرده‌اند. اثرات کووید-۱۹ در مقایسه با بیماری‌های گذشته متفاوت است، چون جمعیت بسیار فقیرتر گذشته اطلاعات چندانی در مورد ویروس‌ها و باکتری‌ها نداشتند.

اگرچه هزینه‌های انسانی بیماری‌های همه‌گیر بسیار وحشتناک است، اما اثرات اقتصادی بلندمدت آن متفاوت است. مرگ سیاه یا همه‌گیری طاعون در اروپا (۱۳۴۷ تا ۱۳۵۱ میلادی) باعث مرگ یک تا دوسوم جمعیت اروپا شد و اثرات طولانی مدتی داشت.

اتفاق مشابهی بعد از همه‌گیری آنفلوآنزای اسپانیایی افتاد؛ بیماری‌ای که بین ۲۰ تا ۱۰۰ میلیون نفر را از سال ۱۹۱۸ تا ۱۹۲۰ کشت. با اینکه پیش‌بینی شده آمار مرگ و میر کووید-۱۹ خیلی کمتر از این موارد مثال زده شده خواهد بود، اما شرکت‌ها را بر آن خواهد داشت تا هنگام خالی شدن دفاتر کار و انبارها، از تکنولوژی‌های جدید و اتوماسیون استقبال بیشتری کنند.

---

<sup>2</sup> در بحران سال ۲۰۰۸ میلادی تعداد افراد بیکار در این کشور ۲ میلیون و ۶۰۰ هزار نفر اعلام شده بود.

<sup>3</sup> در اکثر دوران اوج کرونا هر سه شاخص بازار بورس نیویورک و همچنین بازارهای اروپایی و آسیایی شاهد افت بودند و بازارهای مالی در چند نوبت دچار وقفه در معاملات شدند بازارهای مالی هفت کشور صنعتی جهان بطور متوسط از نیمه فوریه تا نیمه مارس ۳۳ درصد از ارزش خود را از دست دادند؛ این رقم در بحران ۱۸ ماهه سال ۲۰۰۷ تا ۲۰۰۹ حدود ۵۵ درصد بود.

<sup>4</sup> از اول سال جاری میلادی حدود شصت درصد از ارزش نفت کاهش و قیمت هر بشکه نفت برنت به زیر ۲۲ دلار رسید که پایین‌ترین قیمت نفت در ۱۸ سال اخیر بود. البته به جز کاهش تقاضا در بازار اختلاف میان عربستان و روسیه بر سر میزان تولید نیز از دلایل افت شدید قیمت بود.

<sup>5</sup> براساس برخی گزارشات تاکنون بیش از ۹۰ کشور از صندوق بین‌المللی پول تقاضای وام اضطراری کرده‌اند که این رقم در تاریخ این صندوق بی سابقه عنوان شده است.

در جدال علیه کووید-۱۹، سرنوشت کشورها بیشتر از هر زمانی در دست خودشان است. دولت‌ها حالا اطلاعات بیشتری برای مقابله با این وقایع دارند. با اینکه اثرگذاری کووید ۱۹ بر همه چیز واضح است، اما هنوز نمی‌دانیم این اثرات تا کجا خواهد رفت.

## تأثیر کرونا بر صنعت حمل و نقل

بیشتر کشورهای گرفتار کرونا، حوزه تولید و معاملات تجاری خود را به طور خاص در حوزه فرآورده‌های خوراکی، کالاهای پزشکی و بهداشتی متمرکز نموده و واردات سایر اقلام را به حالت تعلیق یا تعطیل درآوردند.

این موضوع باعث افت شدید صادرات و واردات مواد خام و اولیه، کالاهای نیم ساخته و ساخته شده، خودرو و قطعات یدکی و لاستیک و پلاستیک، کالاهای ساختمانی پروژه ای، البسه، کالاهای لوکس، فولاد، نفت و فرآورده های نفتی و پتروشیمی... گردیده است.

با کاهش معاملات بین المللی و تقلیل واردات، صادرات و ترانزیت فیما بین کشورها، حجم تقاضا برای حمل کاهش یافته و ناوگان های تجاری فعال در این عرصه (هوایی، دریایی و جاده ای) با مقدار کمتری از کالا مواجه و خیلی از سفرهای از قبل برنامه ریزی شده آنان نیز کنسل گردید.<sup>۶</sup>

### حمل و نقل هوایی:

از نخستین روزهای شیوع ویروس کرونا، یکی از اصلی ترین تدابیری که از سوی دولت‌ها برای جلوگیری از انتشار این ویروس صورت گرفت، لغو پروازها بود که برخی از این محدودیت‌ها همچنان نیز پابرجاست و امیدی به لغو این محدودیت در آینده نزدیک وجود ندارد. محدودیت و لغو پرواز بین کشورها، شرکت‌های هواپیمایی را از چندین بُعد تحت تأثیر قرار داده و خسارت‌های بسیاری را برای آنها در پی داشته است.

به گزارش برخی از پایگاه های خبری، صنعت هوایی یک از سخت ترین ضربه‌ها را از شیوع ویروس کرونا پذیرفته است؛ قراردادهای بسیاری فسخ شدند، تولید متوقف شد و درخواست‌ها برای کمک مالی افزایش یافت. این گزارش می‌افزاید: در حالی که سفرهای هوایی بین المللی به دلیل شیوع ویروس کرونا با بن بست مواجه شده، صنعت جهانی هوافضا مجبور خواهد بود با حقایق تلخی مواجه شود که زمانی پیش بینی می‌شد حداقل تا یک دهه دیگر با آنها مواجه می‌شود.

<sup>6</sup> سرعت افت در حوزه حمل و نقل بیشتر از تأثیرات ناشی از بحران اقتصادی در سال ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹ برآورد می‌گردد.

سفارش‌هایی که ارزش آن‌ها به یک تریلیون دلار می‌رسید اکنون با زمین‌گیر شدن پروازها با تردید مواجه شده‌اند و حتی برای جان سالم به در بردن از بدترین بحرانی که صنعت هوایی با آن مواجه شده، بسیاری از سفارش‌ها در حال لغو شدن هستند.

بر اساس گزارش فوق در پی اتخاذ تصمیم برای قرنطینه مردم در کشورهای مختلف و بسته شدن مرزها، بیش از ۶۰ درصد از پروازهای تجاری و مسافربری جهان زمین‌گیر شده‌اند و شرکت‌های هواپیمایی به دلیل کاهش درآمد، در حال کاهش هزینه‌ها و درخواست میلیاردها دلار کمک هزینه از دولت‌های متبوعه خود هستند.<sup>۷</sup>

از سوی دیگر انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی یاتا (IATA) اعلام کرد: به دلیل شیوع ویروس کرونا، ۲۵ میلیون شغل در بخش حمل و نقل هوایی در معرض خطر از دست رفتن قرار دارند. این انجمن هشدار داد، تاثیر شیوع ویروس کرونا بر تقاضا برای حمل و نقل هوایی احتمالا بیش از ۲۹ میلیارد دلار به شرکت‌های هوانوردی زیان وارد خواهد کرد و بیشترین زیان متوجه ایرلاین‌های آسیایی خواهد بود. طبق برآورد این انجمن هوایی: شیوع کرونا همچنین موجب کاهش ۴,۷ درصدی ترافیک جهانی حمل و نقل هوایی خواهد شد.<sup>۸</sup>

بر اساس اطلاعات این انجمن شمار مسافران پروازها در چین ۲۳ درصد، ژاپن ۱۲ درصد، سنگاپور ۱۰ درصد، کره جنوبی ۱۴ درصد و منطقه آسیا پاسیفیک ۱۱ درصد و اروپا ۷ درصد کاهش داشته است. طبق این اطلاعات شرکت‌های ایتالیایی ۲۴ درصد و شرکت‌های آلمانی نیز ۱۰ درصد مسافران را از دست داده‌اند.<sup>۹</sup>

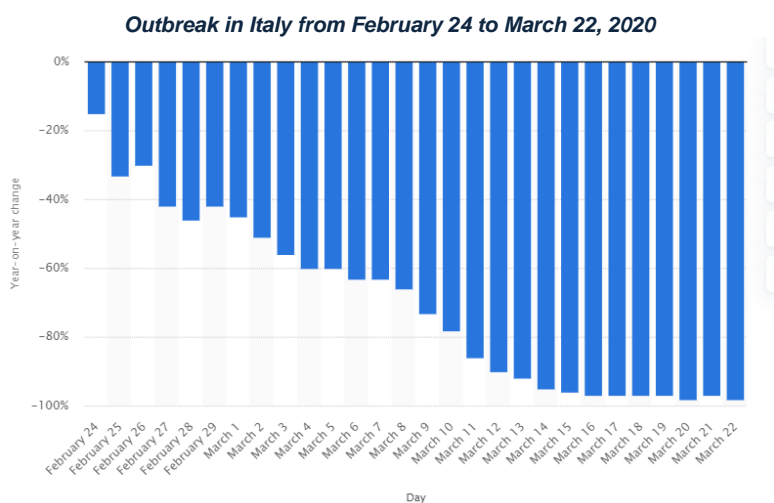
---

<sup>۷</sup> تاثیر بر ظرفیت بین‌المللی صندلی مسافر (تامین)، تاثیر بر تعداد مسافران بین‌المللی (تقاضا) و تاثیر بر درآمد ناخالص مسافربری هوایی، کاهش تعداد مسافر از یک میلیارد و ۱۱۷ میلیون به حدود ۷۰۵ میلیون و خسارت ناشی از این موضوع بین ۱۶۰ تا ۲۵۰ میلیارد دلار برخی از تاثیرات کرونا بر صنعت هوایی بوده است.

<sup>۸</sup> این کاهش، اولین کاهش تقاضا برای حمل و نقل هوایی پس از بحران مالی سال‌های ۲۰۰۸-۲۰۰۹ می‌باشد.

<sup>۹</sup> الکساندر دوزونیاک (Alexandre de Juniac) مدیر عامل یاتا می‌گوید: بدون شک این بزرگترین بحرانی است که صنعت [حمل و نقل هوایی] به خود دیده است.

## Year-on-year change in daily airport passenger traffic due to the coronavirus



سازمان ایمنی هوانوردی اروپا (European Aviation Safety Agency) اخیراً داده‌هایی را منتشر کرده است که از کاهش ۸۸ درصدی پروازها بر فراز قاره اروپا همزمان با شیوع ویروس جدید کرونا حکایت دارد. طبق این داده‌ها در روز ۲۹ مارس (۱۰ فروردین) سال جاری بین ساعت ۸ صبح تا ۱۲ ظهر تنها ۳۵۰ هواپیما در حریم هوایی قاره اروپا به پرواز در آمدند. این در حالی است که در روز ۳۱ مارس سال گذشته ۲۸۷۶ هواپیما در این بازه زمانی در آسمان اروپا پرواز کرده بودند<sup>10</sup>.

روند کاهش شمار پروازها در ماه آوریل نیز ادامه داشته است. به عنوان مثال اسپانیا در روز هشتم آوریل (۲۰ فروردین) شاهد پرواز تنها ۳۵۰ هواپیما در آسمان خود بوده است. رقمی که نسبت به همین روز در سال گذشته ۹۵ درصد کاهش نشان می‌دهد. شمار پروازها در آسمان پرتغال در همین بازه زمانی نسبت به سال گذشته ۹۴ درصد کاهش داشته است. این کاهش برای آسمان ایتالیا نسبت به همین تاریخ در سال گذشته ۸۹ درصد ذکر شده است.<sup>۱۱</sup>

از سوی دیگر شورای بین‌المللی فرودگاه‌ها (ACI)<sup>۱۲</sup> از تاثیر بی‌سابقه شیوع ویروس جدید کرونا بر فرودگاه‌های اروپا سخن گفته است. بنا به اعلام این نهاد تنها در ماه مارس ۱۰۶ میلیون مسافر در اروپا نتوانستند سفر کنند. این شورای اعلام کرده است که ۹۳ فرودگاه از جمله فرودگاه‌های بزرگ ایتالیا در دوران اوج بیماری در قاره اروپا تعطیل شده بودند. میزان خسارت مالی ناشی از این امر ۲۳ میلیارد یورو تخمین زده می‌شود.<sup>۱۳</sup>

<sup>10</sup> داده‌های سازمان ایمنی هوانوردی اروپا نشان می‌دهد که با وجود کاهش شمار پروازهای تجاری اما تعداد پروازهای باری در ماه مارس افزایش یافته است.

<sup>11</sup> بنا به اعلام سازمان بین‌المللی حمل و نقل هوایی (یاتا) ترافیک هوایی در سطح جهان در ماه فوریه ۱۴٫۱ درصد کمتر از سال گذشته بوده است. براساس گزارش یاتا این کاهش پروازها در جهان از زمان حملات ۱۱ سپتامبر سال ۲۰۰۱ بی‌سابقه بوده است.

<sup>12</sup> Airport Council International (ACI)

<sup>13</sup> صنعت حمل و نقل هوایی یک موتور اقتصادی است و از ۱۲٫۲ میلیون شغل در سراسر اروپا و ۸۲۳ میلیارد دلار تولید ناخالص داخلی پشتیبانی می‌کند. هر شغل ایجاد شده در صنعت حمل و نقل هوایی ۲۴ شغل جانبی در بازار کار بوجود می‌آورد.

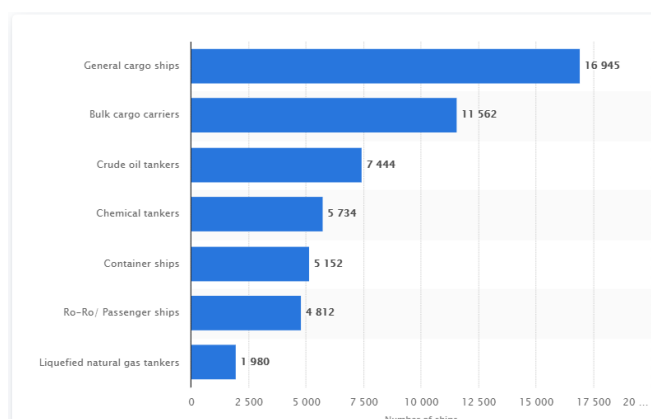
NATION	REVENUE IMPACT (US\$, BILLIONS)	PASSENGER DEMAND IMPACT (ORIGIN-DESTINATION VOLUMES, MILLIONS)	POTENTIAL JOBS IMPACT	POTENTIAL GDP IMPACT (US\$, BILLIONS)
France	-12	-65	-318.000	-28.5
Germany	-15	-84.4	-400.000	-28
Greece	-3.2	-21.5	-193.000	-8.3
Ireland	-2	-15.2	-62.000	-8.9
Italy	-9.5	-67.7	-256.000	-17.4
Netherlands	-4.4	-23.4	-128.400	-10.5
Norway	-2.8	-20	-81.000	-8.7
Portugal	-3	-21.3	-141.000	-6
Russia	-7.1	-51.7	-330.000	-7.7
Spain	-13	-93.7	-750.000	-49.4
Sweden	-2.3	-17	-86.000	-8
Turkey	-5.5	-44.7	-427.000	-19
United Kingdom	-21.7	-113.5	-402.000	-32.7

## حمل و نقل دریایی:

جابجایی بیش از 90 درصد کالاهای جهان از طریق دریا، این بخش از صنعت حمل و نقل را از اهمیت زیادی برخوردار می نماید. با توجه به اینکه حمل و نقل دریایی کاملاً وابسته به تجارت بین المللی است، بروز هرگونه مشکل در تجارت جهانی مشکلات فراوانی را برای این بخش بوجود خواهد آورد. شیوع گسترده ویروس کرونا در جهان جابجایی کالا از طریق دریا را با مخاطراتی روبرو نمود بروز آثار و تبعات این بحران را می توان در افزایش تعداد کشتی های معطل در لنگرگاه ها برای یافتن و جمع شدن بار، تعویق تحویلدهی کشتی های جدید، لغو سفارشات جدید ساخت کشتی ها، کاهش و تعلیق ساخت کانتینرهای جدید، کاهش قیمت کشتی ها و تقلیل نرخ اجاره آنها، لغو قراردادهای اجاره کشتی ها و کانتینرها، سرعت یافتن اسکراب کشتی های قدیمی و ... ملاحظه کرد.

برخی موسسات مطالعات اقتصادی پیش بینی می کنند در حالی که در سال ۲۰۱۹ میلادی بالغ بر ۱۱ میلیارد تن جابه جایی کالا از طریق دریا در جهان رخ داده است، در سال ۲۰۲۰ حداقل ۶۰۰ میلیون تن از این میزان کاسته گردد. گفته می شود این اتفاق در سه دهه اخیر بی سابقه بوده است.

Number of ships in the world merchant fleet as of January 1, 2019, by type



سفارش ساخت کشتی هم در اثر کاهش تقاضا در ۴ ماه ابتدایی سال میلادی در جهان کاهش پیدا کرده است. در چهار ماه ابتدایی سال ۲۰۲۰، ۱۰۰ فروند کشتی تجاری و باری سفارش داده شده که در مقایسه با مدت مشابه سال ۲۰۱۹، شاهد کاهش ۷۱ درصدی برای سفارش ساخت کشتی هستیم. به دلیل کاهش تقاضا اجاره روزانه کشتی های تجاری هم با یک کاهش قابل ملاحظه روبرو بوده است. بعنوان نمونه اجاره روزانه کشتی های بزرگی که در پایان سال ۲۰۱۹ بالغ بر ۳۵ هزار دلار بوده، در ۳ ماه اول سال ۲۰۲۰ به کمتر از ۵ هزار دلار کاهش پیدا کرده است.

این کاهش تقاضا برای حمل دریایی کالاها به تغییر مسیر کشتی ها نیز منجر شده و اغلب خطوط کشتیرانی در تلاش هستند تا در صورت امکان با افزایش تردد در تعداد بیشتری از بنادر در هر مسیر، به افزایش ضریب اشغال ظرفیت کشتی هایشان کمک کنند. این رویه بر مدت سیر کشتی ها برای رساندن محمولاتشان به مقاصد مختلف تاثیر گذاشته است.

با افزایش مدت انتظار محمولات برای انجام حمل دریایی، بنادر و انبارهای بندرها با ازدحام کالا و کانتینرهای منتظر برای تخصیص کشتی از سوی خطوط کشتیرانی به دلیل کافی نبودن حجم بارها برای حرکت اقتصادی کشتی ها روبرو هستند. این موضوع شامل بنادر ترانشیپی نیز هست.

کاهش تقاضا برای حمل بار و افزایش عرضه به دلیل ظرفیت آزاد بر روی کشتی ها و همچنین کشتی های بیکار و نیز کاهش قیمت سوخت و تقلیل هزینه اجاره کشتی ها، به تدریج ممکن است به تقلیل نسبی کرایه های حمل دریایی بینجامد هرچند که تاکنون خطوط و شرکت های کشتیرانی در تلاشند تا با بالا نگه داشتن سطح قیمت کرایه های حمل، خود را از ضرر و زیان ناشی از کاهش ترافیک حمل دریایی در امان نگه دارند.

موضوعات فوق ممکن است تعدادی از خطوط کشتیرانی بزرگ و کوچک دنیا و نمایندگان شان را به دلیل عدم موازنه درآمد و هزینه و حجم دیون و استقراضی که دارند در معرض ورشکستگی و زوال قرار دهد.

بیکار شدن کشتی ها به بیکاری خدمه و کارکنان کشتی ها می انجامد که شامل جمعیتی بالغ بر ۲ میلیون نفر در سراسر دنیا می گردد.

بخش حمل و نقل دریایی ایتالیا در عرصه جهانی از نظر حمل کالا در مقام پانزدهم و از نظر تعداد کشتی‌ها 1430 فروند در مقام هجدهم قرار دارد. موضوعات مطرح شده در بالا از جمله چالش‌های روبروی صنعت حمل و نقل دریایی ایتالیا نیز می‌باشند. بنابراین این صنعت در دوران پسا کرونا نیز با مخاطرات جدی برای رسیدن به دوران قبل از شروع اپیدمی مواجه می‌باشد.

حمل و نقل جاده‌ای:

امروزه حمل و نقل یکی از بخش‌های مهم اقتصاد ملی محسوب می‌شود که به دلیل داشتن نقش زیربنایی تاثیر فراوانی بر فرآیند رشد اقتصادی کشور می‌گذارد. ارتباط حمل و نقل با کلیه بخش‌های اجتماعی - اقتصادی باعث شده تا این فعالیت از ارکان اصلی اقتصاد، تجارت و زندگی اجتماعی به شمار رود. از جمله ترکیبات حمل و نقل می‌توان به حمل و نقل ترکیبی مانند خشکی-دریا-خشکی، راه آهن-هوا-راه آهن، جاده و... اشاره نمود. حمل و نقل و توزیع نیز نقش مهمی در تجارت بین‌المللی دارند.

روشهای مختلف برای حمل و نقل بین‌المللی وجود دارد که برای شرکتها لازم است از مقرون به صرفه بودن حمل و نقل اطمینان حاصل کنند. قدیمی‌ترین راه برای جابه‌جایی کالا به کشورهای دیگر، حمل و نقل بار به صورت زمینی می‌باشد. با این وجود امروزه بخش عمده‌ای از حمل و نقل به حوزه حمل بار زمینی مربوط می‌شود. در روش حمل زمینی، حمل کالا از طریق مسیرهای جاده‌ای انجام می‌شود. مشتریان که قصد حمل و نقل زمینی و ترانزیت را داشته باشند می‌توانند از این روش و خدمات ارائه شده توسط شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی استفاده نمایند. حمل و نقل زمینی با دو شیوه ریلی و جاده‌ای انجام می‌شود.

در حمل و نقل بار به صورت جاده‌ای، محموله از طریق کامیون و یا ماشین‌های باری از نقطه‌ای به نقطه‌ای دیگر ارسال می‌شود. نکته‌ای که در این روش حائز اهمیت است این است که در این روش نیز مانند انواع روش‌های حمل و نقل، بارنامه صادر می‌شود.

حال با توجه به شرایط پیش آمده و با توجه به شیوع ویروس کرونا مرزها به حالت بسته و یا نیمه بسته درآمده‌اند. ایتالیا با ظرفیت 885 هزار کامیون و کامیونت در اروپا از نظر رتبه بندی دارندگان کامیون پس از کشورهای لهستان با 1 میلیون و آلمان با 917 هزار کامیون در مقام سوم قرار دارد.

شیوع بیماری کرونا و بسته شدن بسیاری از مرزهای دنیا تاثیر بدی بر این بخش از فعالیت‌های تجاری در ایتالیا گذاشت که هنوز علیرغم فروکش کردن محدود این بیماری و آزاد سازی برخی از شاخه‌های تجاری میزان آن بدرستی مشخص نمی‌باشد.



### Medium and heavy commercial vehicles<sup>3</sup>

	2012	2013	2014	2015	2016	%change 16/15
<i>Austria</i>	70,138	69,538	69,229	68,860	69,428	0.8
<i>Belgium</i>	147,545	145,694	144,370	143,697	142,744	-0.7
<i>Croatia</i>	36,693	37,873	38,593	39,851	40,954	2.8
<i>Czech Republic</i>	183,704	189,939	192,165	196,816	183,556	-6.7
<i>Denmark</i>	42,467	41,659	41,430	41,491	42,027	1.3
<i>Estonia</i>	33,899	29,226	35,384	35,783	36,781	2.8
<i>Finland</i>	96,714	96,733	95,176	95,250	94,780	-0.5
<i>France</i>	555,000	547,000	554,000	567,000	548,000	-3.4
<i>Germany</i>	889,520	890,410	892,695	902,718	917,627	1.7
<i>Greece</i>	232,065	232,334	232,692	233,159	227,990	-2.2
<i>Hungary</i>	86,723	86,780	87,488	86,831	88,592	2.0
<i>Ireland</i>	38,950	45,448	44,498	46,168	57,494	24.5
<i>Italy</i>	968,846	882,927	870,743	879,131	885,513	0.7
<i>Latvia</i>	36,660	35,425	34,591	30,096	32,122	6.7
<i>Lithuania</i>	83,431	84,866	44,810	46,717	50,575	8.3
<i>Luxembourg</i>	10,724	10,273	10,024	9,913	9,906	-0.1
<i>Netherlands</i>	155,000	153,000	149,383	149,588	151,952	1.6
<i>Poland</i>	874,572	908,069	941,293	980,201	1,025,585	4.6
<i>Portugal</i>	125,000	121,400	119,000	119,000	119,700	0.6
<i>Romania</i>	180,243	198,388	200,588	221,477	236,879	7.0
<i>Slovakia</i>	84,134	84,128	83,825	85,577	85,277	-0.4
<i>Slovenia</i>	37,661	38,269	39,775	42,571	46,058	8.2
<i>Spain</i>	535,624	520,098	517,268	526,559	541,352	2.8
<i>Sweden</i>	79,727	79,130	79,544	80,046	81,430	1.7
<i>United Kingdom</i>	557,128	568,993	569,921	581,645	595,542	2.4
<b>EUROPEAN UNION</b>	<b>6,142,167</b>	<b>6,097,600</b>	<b>6,088,485</b>	<b>6,210,145</b>	<b>6,311,864</b>	<b>1.6</b>
<i>Norway</i>	89,019	89,231	89,015	87,895	85,958	-2.2
<i>Switzerland</i>	60,335	59,950	60,602	60,076	58,507	-2.6
<b>EFTA</b>	<b>149,354</b>	<b>149,181</b>	<b>149,617</b>	<b>147,971</b>	<b>144,465</b>	<b>-2.4</b>
<i>Russia</i>	3,890,410	3,816,621	3,888,970	3,743,380	3,741,393	-0.1
<i>Turkey</i>	784,721	792,098	814,459	850,051	876,152	3.1
<i>Ukraine</i>	1,656,625	1,646,989	1,577,341	1,575,475	1,558,069	-1.1
<b>EUROPE</b>	<b>12,623,276</b>	<b>12,502,489</b>	<b>12,518,872</b>	<b>12,527,022</b>	<b>12,631,943</b>	<b>0.8</b>

راه آهن و سیستم حمل و نقل مسافر نیز در نتیجه بحران اخیر بطرز گسترده ای در ایتالیا صدمه دیده است . بسته شدن مرزهای اتحادیه ، توقف پروازها و عدم ورود گردشگر در طول چند ماه اخیر این بخش ها را بشدت زمین گیر نموده است و علیرغم تمهیدات صورت گرفته از سوی کشورهای عضو اتحادیه هنوز زمان خروج از این بحران بروشنی مشخص نمی باشد.

## Buses

	2012	2013	2014	2015	2016	%change 16/15
Austria	9,546	9,579	9,585	9,679	9,825	1.5
Belgium	15,796	15,775	16,028	15,926	15,934	0.1
Croatia	4,700	4,800	5,912	5,906	6,271	6.2
Czech Republic	19,279	19,716	19,889	19,966	20,224	1.3
Denmark	8,815	8,646	8,769	8,852	9,051	2.2
Estonia	4,311	4,495	4,618	4,770	4,838	1.4
Finland	12,012	12,183	12,446	12,455	12,471	0.1
France	87,000	88,000	89,000	90,000	90,000	0.0
Germany	76,023	76,794	77,501	78,345	78,949	0.8
Greece	24,733	24,774	24,871	25,007	23,460	-6.2
Hungary	16,709	16,980	17,384	18,135	18,143	0.0
Ireland	8,266	8,488	8,802	9,259	9,841	6.3
Italy	99,537	98,551	97,914	97,991	97,817	-0.2
Latvia	5,300	5,300	5,102	5,066	4,641	-8.4
Lithuania	13,107	13,063	7,371	7,286	7,326	0.5
Luxembourg	1,703	1,728	1,759	1,778	1,857	4.4
Netherlands	11,000	10,000	10,102	9,385	9,741	3.8
Poland	99,858	102,602	106,057	109,844	113,139	3.0
Portugal	15,100	14,800	14,500	14,700	15,000	2.0
Romania	18,989	19,391	20,055	21,123	21,946	3.9
Slovakia	8,951	8,825	8,879	8,944	8,810	-1.5
Slovenia	2,429	2,486	2,576	2,645	2,699	2.0
Spain	61,127	59,892	59,799	60,252	61,841	2.6
Sweden	14,203	13,986	13,992	14,114	13,890	-1.6
United Kingdom	90,355	89,374	88,638	88,186	87,778	-0.5
<b>EUROPEAN UNION</b>	<b>728,849</b>	<b>730,228</b>	<b>731,549</b>	<b>739,614</b>	<b>745,492</b>	<b>0.8</b>
Norway	18,234	17,593	17,172	16,716	16,307	-2.4
Switzerland	16,792	16,137	15,713	15,684	15,602	-0.5
<b>EFTA</b>	<b>35,026</b>	<b>33,730</b>	<b>32,885</b>	<b>32,400</b>	<b>31,909</b>	<b>-1.5</b>
Russia	371,129	373,971	377,764	377,513	383,448	1.6
Turkey	235,949	219,885	211,200	217,056	220,361	1.5
Ukraine	170,583	169,283	158,231	158,031	155,632	-1.5
<b>EUROPE</b>	<b>1,541,535</b>	<b>1,527,097</b>	<b>1,511,629</b>	<b>1,524,614</b>	<b>1,536,842</b>	<b>0.8</b>

با وجود قدیمی بودن (حمل و نقل زمینی)، این روش دارای مزیت های بسیاری می باشد. حمل و نقل زمینی از کشوری به کشور دیگر، دارای کمترین نرخ حمل بار است و قیمت بسیار مناسبی دارد. دلیل مناسب بودن قیمت این است که در این روش حجم بیشتری از کالا در مسافت های بیشتری جابه جا می شود که این روش را اقتصادی تر می کند. در این روش، کالاها و محموله ها سریعتر و مطمئن تر به مقصد می رسد زیرا حداقل شرایط آب و هوایی و ترافیکی بر روند انجام کار و انتقال، تاثیر می گذارد. مشتری می تواند حمل و نقل را متناسب با شرایط خودش برنامه ریزی کند و همچنین امکان ردیابی کالا را نیز دارد که این خود باعث می شود محموله ها امن و خصوصی به مقصد برسند.

در روش حمل و نقل جاده ای امکان تعیین مقصد نهایی که کالا باید به آن منتقل شود وجود دارد. حمل و نقل جاده ای می تواند انعطاف پذیرترین گزینه برای تجارت بین المللی، به ویژه در داخل اتحادیه اروپا باشد و این ویژگی جزء ویژگی های منحصر به فرد این روش می باشد. حمل و نقل جاده ای 24 ساعته در دسترس است.

- بعضی کشورها برای مقابله با تبعات اقتصادی کرونا اقداماتی را در دستور کار خود قرار دادند؛ از جمله تزریق پول به اقتصاد، کاهش نرخ سود بانکی و کمک به کسب و کارهای آسیب دیده و همچنین کسانی که اتفاقات اخیر منبع درآمدشان را هدف قرار گرفت.
- با توجه به گستردگی ابعاد خسارات ناشی از شیوع بیماری، مشخص نیست حمایت های مالی دولتها تا چه زمانی ادامه خواهد یافت و چرخ فعالیت های اقتصادی دقیقاً از چه زمانی دوباره شروع به

- حرکت خواهد نمود. آنچه مشخص است میزان و ابعاد خساراتی که کرونا بر اقتصاد جهان تحمیل کرده ارتباط مستقیم با مدت زمان بحران کنونی دارد.
- ویروس کرونا از چنان قدرتی برخوردار است که می‌تواند جهان را به دو دوره پیش و پس از خود تقسیم کند. جهان پساکرونایی از بسیاری از جهات شباهتی به جهان پیش از شیوع این بیماری نخواهد داشت.
  - بازار گمانه‌زنی‌ها درباره تغییرات احتمالی جهان پس از کرونا، رونق بسیاری یافته است. اما صرف‌نظر از این گمانه‌زنی‌ها، نمی‌توان در این نکته تردید داشت که جهان دستخوش تغییرات بزرگی خواهد شد. بی دلیل نیست که از کرونا به عنوان بزرگترین چالش تاریخ معاصر سخن گفته‌اند.
  - تزیق صدها و چه بسا هزاران میلیارد دلار از سوی دولت‌ها در اقتصاد کشورهای خود می‌تواند دیر یا زود، پیامدهای مخرب ویروس کرونا بر اقتصاد جهان را مهار کند. پیش‌بینی‌ها حتی حکایت از افزایش نرخ رشد اقتصادی در سال آینده دارد. البته مشروط بر آنکه دانش پزشکی بتواند از پس چالش کرونا برآید.
  - بحران کرونا مشخص کرد که چه تعداد از مردم دنیا از نظر مالی زندگی شکننده ای دارند. بارها گفته شد که خیلی از مردم آمریکا در پرداخت هزینه خدمات درمان ناتوان هستند. بحران کووید ۱۹ از این حقیقت پرده برداری کرد که کارگران و جوامع در آمریکا آمادگی روبه رویی با رکود اقتصادی در شرایط اضطراری را ندارند. این اتفاق را می‌توان در بالا رفتن سریع آمار بیکاری و استیصال خیلی از کارگران در یافتن منابع درآمدی جایگزین، مشاهده کرد.
  - ماجرای کرونا تاکنون اثرات قابل توجهی بر بازارهای جهانی داشته است. آمار نهایی آسیب‌های اقتصادی این بحران هنوز نامشخص است، اما احتمالاً بسیار مخرب‌تر از آن چیزی است که دنیا در گذشته و در وقایعی مثل شیوع ویروس سارس در سال ۲۰۰۳ یا انفجار نیروگاه هسته ای فوکوشیما در سال ۲۰۱۱ تجربه کرده است.
  - وقایع اخیر، سطح بهداشت فردی و اجتماعی را در جوامع تغییر داده و این تغییر نگرش باعث افزایش نیاز به کالاهای بهداشتی و پزشکی بین کشورهای مختلف حتی در دوران پسا کرونا خواهد شد که یک بازار جدید در بخش‌های حمل و نقل هوایی و دریایی محسوب می‌شود.
  - بنادر و خطوط کشتیرانی و اجاره دهندگان کشتی‌ها ناچار خواهند بود اقدامات جدی برای توسعه سطح بهداشت فردی و اجتماعی کارکنان خود به اجرا در آورده و در دوران پسا کرونا نیز آنرا ادامه دهند و خود را به تجهیزات و امکانات بیشتری برای مراقبت‌های ویژه پزشکی، خدمات کلینیکی و امکانات امداد و نجات مجهز نمایند.
  - ضرورت پاکسازی و ضدعفونی تجهیزات، کانتینرها، محل‌های نگهداری کالاها، دفاتر و ساختمان‌ها و انبارها و وسایل حمل و نقل شاخه‌های جدیدی را برای ارائه این خدمات ایجاد و تقاضاهای گسترده‌ای را پدید می‌آورد که در بنادر می‌تواند به ایجاد مراکز و ایستگاه‌های ضدعفونی و شستشوی کانتینرها و تجهیزات و وسایل حمل و نقلی بیانجامد.