

بررسی تاثیر ویروس کرونا بر صنعت حمل و نقل هوایی در جهان



نویسنده: فروزان رضایی نیارکی

کارشناس بررسی های اقتصادی هوانوردی

جایگاه و نقش حمل و نقل در ابعاد مختلف اقتصادی، سیاسی و اجتماعی جوامع امروزی بر کسی پوشیده نیست. حمل و نقل یکی از پایه های اصلی توسعه پایدار و متوازن در جوامع بشری محسوب شده و در واقع شبکه های حمل و نقل با مولفه های مهمی همچون اقتصاد، امنیت و عدالت اجتماعی ارتباط تنگاتنگ دارند. وقوع بحران در فعالیت های اقتصادی می تواند تقاضا در بخش حمل و نقل را با چالش هایی مواجه نماید. بخش های مختلف حمل و نقل اعم از حمل و نقل هوایی، دریایی، ریلی، جاده ای و حمل و نقل شهری از شرایط پیش آمده در اثر ویروس کرونا متأثر شده اند، تمرکز گزارش حاضر بر بخش حمل و نقل هوایی است.

از نخستین روزهای شیوع ویروس کرونا، یکی از اصلی ترین تدابیری که از سوی دولت ها برای جلوگیری از انتشار این ویروس صورت گرفت، لغو پروازها بود که برخی از این محدودیت ها همچنان نیز پابرجاست و امیدی به لغو این محدودیت در آینده نزدیک وجود ندارد. محدودیت و لغو پرواز بین کشورها، شرکت های هواییمایی را از چندین بعد تحت تاثیر قرار داده و خسارت های بسیاری را برای آنها در پی داشته است.

صنعت هوایی یکی از سخت ترین ضربه ها را از شیوع ویروس کرونا پذیرفته است. قراردادهای بسیاری فسخ شدند و درخواست ها برای کمک مالی افزایش یافته است. سفارش هایی که ارزش آن ها به یک تریلیون دلار می رسد اکنون با زمین گیر شدن پروازها با تردید مواجه شده اند و حتی برای جان سالم به در بردن از بدترین بحرانی که صنعت هوایی با آن مواجه شده بسیاری از سفارش ها در حال لغو شدن هستند. بیش از ۶۰ درصد از پروازهای تجاری و مسافربری جهان زمین گیر شده اند و شرکت های هواییمایی به دلیل کاهش درآمد در حال کاهش هزینه ها و درخواست میلیاردها دلار کمک هزینه از دوست های متبوعه خود هستند.

بر اساس گزارش های انجمن بین المللی حمل و نقل (IATA) به دلیل شیوع ویروس کرونا ۲۵ میلیون شغل در بخش حمل و نقل هوایی در معرض خطر از دست رفتن قرار دارند، همچنین این انجمن هشدار داد تاثیر شیوع کرونا احتمالا بیش از ۲۹ میلیارد دلار به شرکت های هوانوردی زیان وارد خواهد کرد و بیشترین زیان متوجه ایرلاین های آسیایی خواهد بود و منجر به کاهش ۴.۷ درصدی ترافیک جهانی حمل و نقل هوایی خواهد شد. 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 پاسفیک ۱۲ درصد و اروپا ۷ درصد کاهش داشته است. طبق این اطلاعات شرکت های ایتالیایی ۲۴ درصد و شرکت های آلمانی ۱۰ درصد مسافران را از دست داده اند. براساس تحقیقات انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی که اخیراً انتشار یافته است، صنایع هوایی انگلیس بیشتر از سایر کشورهای اروپایی در معرض ورشکستگی قرار دارد.

صنعت هوانوردی در ایران

صنعت حمل و نقل هوایی در ایران نیز مانند اغلب نقاط دنیا از زمان شیوع بیماری کرونا آسیب زیادی دیده و زیان سنگینی را متحمل شده، به طوری که سال ۲۰۲۰ به عنوان سخت‌ترین سال در تاریخ صنعت هوانوردی توصیف شده است. با کاهش محدودیت‌های مرتبط با بیماری کووید-۱۹، به تدریج شرکت‌های هواپیمایی خود را برای از سرگیری انتقال مسافران آماده می‌کنند ولی بدون شک اوضاع دیگر مانند قبل نیست و نگرانی‌های مربوط به این بیماری مرگبار بر این صنعت سایه گسترانیده است. با موافقت دولت وقت نیز در پی زیان زیاد شرکت‌های حمل و نقلی، تصمیم گرفته شد هشت هزار میلیارد تومان از بسته حمایتی دولت از کسب و کارها برای پشتیبانی به بخش حمل و نقل اختصاص یابد. گفتنی است ۱۶ شرکت هواپیمایی که از اسفندماه سال ۹۸ با از دست دادن مسافران خود و کاهش سفرهای مالی زیادی دیدند این امکان را دارند تا برای دریافت تسهیلات کم‌بهره در سامانه کارا ثبت‌نام کنند. گزارش‌ها نشان می‌دهد به دنبال شیوع بیماری کرونا میزان کاهش سفرها در بخش هوایی بیش از ۷۵ درصد اعلام شده است. بر اساس آمار ارائه شده در گزارش یاتا، در بخش مسافران بین‌المللی در ماه فوریه ۲۰۲۰ با کاهش (۱۶۹،۷۸۲) مسافر حمل شده کاهش ۱۸٪ را به خود اختصاص داده است.

بررسی تاثیر کووید ۱۹ بر ترافیک هوایی در سطوح:

تاثیر عملیاتی: تاثیر بر تعداد پروازها، صندلی عرضه شده، تعداد مسافر و بار در عملیات داخلی و بین‌المللی

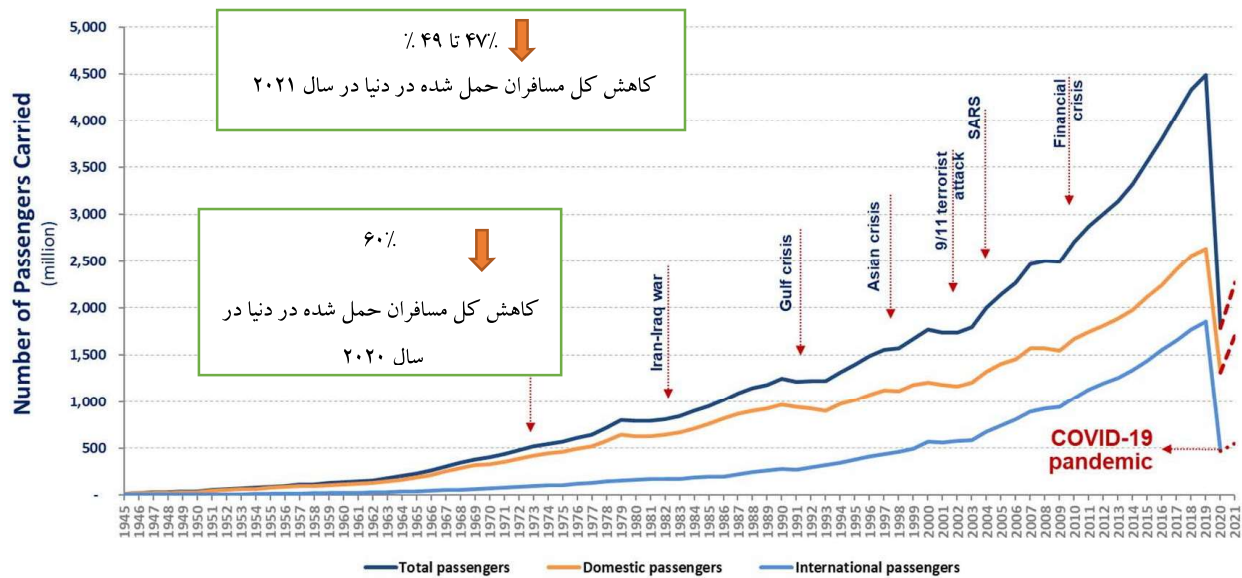
تاثیر اقتصادی: تاثیر بر درآمدهای خطوط هوایی

بهره برداری هواپیما: میزان بهره برداری و زمین‌گیری هواپیما بر اساس رده هواپیما

تأثیر عملیاتی: تأثیر بر تعداد مسافران

سال ۲۰۲۰ پاندمی covid-19 بزرگترین شوک را به سفرهای هوایی و صنعت هوایی از زمان جنگ جهانی دوم وارد نمود. بر اساس گزارش سپتامبر ۲۰۲۱ ایکائو روند تدریجی ترافیک مسافر در جهان علیرغم وجود بحرانهایی چون بحران نفت، جنگ ایران و عراق، جنگ خلیج فارس، بحران آسیا، حملات تروریستی ۱۱ سپتامبر و بحران مالی طی سالهای ۱۹۴۵ تا ۲۰۲۰ روند صعودی هم در بخش حمل و نقل داخلی و هم سطح بین المللی داشته اما با شیوع پاندمی covid-19 از ژانویه ۲۰۲۰ روند نزولی خود را آغاز نموده است. از ژانویه ۲۰۲۰ کاهش شدید تقاضا برای سفرهای هوایی آغاز شد این میزان کاهش پروازها در ابتدا تنها به چند کشور محدود شد اما با ادامه گسترش ویروس در سطح جهان به طور کلی فعالیت های مربوط به حمل و نقل هوایی در سراسر جهان در اواخر مارس ۲۰۲۰ متوقف شد. بطوریکه در سال ۲۰۲۰ در بخش مسافری کاهش ۶۰٪ و در سال ۲۰۲۱ میزان کاهش در مسافر حمل شده به ۴۷٪ تا ۴۹٪ رسیده است.

روند تدریجی ترافیک مسافر در جهان
۱۹۴۵-۲۰۲۱



گزارش حمل و نقل هوایی ایکائو sep2021: منبع

بررسی تاثیر Covid-19 بر ترافیک مسافر بر حسب منطقه

روند تغییرات تقاضا ترافیک هوایی در پروازهای داخلی و خارجی در جهان سال ۲۰۲۰

منطقه	مسافر (۲۰۱۹)	مسافر (۲۰۲۰)	درصد تغییرات
آفریقا	115m	34.3m	-70%
آسیا/ پسیفیک	1.7bn	780.7m	-55%
اروپا	1.2bn	389.9m	-67%
آمریکای لاتین	365m	123.6m	-65%
خاورمیانه	192m	58m	-69.7%
آمریکای شمالی	1bn	401.7m	-59%
مجموع	4.5bn	1.8 bn	-62%

Source: IATA airline industry economic performance

مقایسه تعداد پرواز در بخش مسافری و باری در جهان

سال 2019	سال 2020	تغییر	درصد تغییر
45,970,567	30,427,855	-15,542,712	-33/81%

بررسی ها در سطح تعداد پروازهای انجام شده در جهان حکایت از آن دارد که روند کاهشی شمار پروازها در سال ۲۰۲۰ به توجه به کاهش تقاضای حمل و نقل هوایی با شیوع بیماری Covid-19 به ۳۰,۴۲۷,۸۵۵ پرواز رسیده که کاهش ۱۵,۵۴۲,۷۱۲ تعداد پرواز انجام شده نسبت به سال ۲۰۱۹ نشان می دهد که تغییر ۳۳,۸۱٪ را شامل می گردد.

مقایسه بهره برداری از هواپیما در بخش باری

سال	2019	2020
ناوگان فعال	6,751	7,021
تغییر	270	
درصد تغییر	48%	

چنانچه در جدول بالا نشان داده شده است از زمان شروع ممنوعیت سفرهای غیرضروری مسافران حمل و نقل هوایی تعداد مسافران به میزان قبل توجهی کاهش یافته است در حالی که تحرکات در بخش حمل و نقل بار افزایش ۴۸٪ را نشان می دهد. طبق آمار ارائه شده توسط ICAO تعداد ناوگان فعال در سال ۲۰۱۹ بخش باری ۶,۷۵۱ ناوگان می باشد و علیرغم شیوع بیماری کووید ۱۹ در سال ۲۰۲۰ افزایش ۲۷۰ ناوگان در بخش حمل بار مشاهده می شود. در واقع ایرلاین های برای جبران بخشی از ضررهای مالی ناشی از شیوع بیماری با افزایش تعداد ناوگان باری و تبدیل ناوگان مسافری به باری سعی در کاهش زیان های ناشی از بیماری اقدام نموده اند.

مقایسه بهره برداری از هواپیما در بخش مسافری

نوع ناوگان	جت منطقه ای		باریک پیکر		پهن پیکر	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
سال						
ناوگان فعال	35,046	19,105	149,410	75,178	50,075	21,120
تغییر	-15,941		-74232		-28,955	
% تغییر	(45.4%)		(49.6%)		(57.8%)	

داده های جدول فوق نشان می دهد که با شیوع بیماری covid-19 و متعاقب آن کاهش تقاضا که منجر به افزایش زمینگیری ناوگان جهانی شد هواپیماهای پهن پیکر با ۵۷.۸٪ بیشترین کاهش در بهره برداری در رتبه نخست و باریک پیکر و جت منطقه ای با ۴۹.۶٪ و ۵۴.۴٪ به ترتیب در رتبه دوم و سوم این افزایش زمینگیری را دارند.

بررسی تاثیر covid-19 بر تعداد صندلی عرضه شده در بخش مسافری پروازهای داخلی و بین المللی در جهان

منطقه	2019	2020	تفاوت	درصد تفاوت
آسیا / اسیفیک	2,078,017,540	1,175,131,834	-902885,706	-43/54%
اروپا	1,427,616,857	614,100,755	-813,516,102	-56/98%
امریکای شمالی	1,431,390,105	886,087,277	-545,302,828	-38/10%
آمریکای لاتین	413,668,853	200,867,935	-212,800,918	51/44%
خاورمیانه	239,780,967	97,993,311	-141,787,656	59/13%
آفریقا	153,533,848	66,575,253	-86,958,595	-56/64%
کل	5,743,008,170	3,040,756,365	-2,703,251,805	-47/06%

مجموع صندلی عرضه شده در سال ۲۰۱۹ عدد ۵،۷۴۳ میلیارد می باشد که این تعداد در سال ۲۰۲۰ با کاهش ۲،۷۰۳ میلیارد عرضه صندلی به ۳،۰۴۰ میلیارد صندلی رسیده و کاهش ۴۷،۰۶٪ در نسبت به سال ۲۰۱۹ نشان می دهد. خاورمیانه با ۵۹،۱۳٪ بیشترین میزان کاهش را به خود اختصاص داده و اروپا و آفریقا به ترتیب در رتبه دوم و سوم بیشترین کاهش قرار دارند.

تن بار حمل شده در بخش باری پروازهای داخلی و بین المللی در جهان

منطقه	2019	2020	تفاوت	درصد تفاوت
آفریقا	2,556,326	1,903,508	-652,817	-25/53%
خاورمیانه	6,007,340	5,895,578	-111,762	-1/86%
امریکای لاتین	7,321,367	8,147,454	826,087	11/28%
آسیا / اسیفیک	35,667,658	36,653,913	986,255	2/77%
اروپا	27,423,306	29,209,160	1,785,854	6/51%
آمریکای شمالی	103,451,189	108,388,870	4,934,681	4/77%
کل	182,427185	190,198,493	7,768,298	4.26%

داده های جمع آوری شده بر اساس گزارشهای منتشر شده از سوی یاتا که در جدول فوق ارائه گردیده نشان می دهد که تعداد تن بار عرضه شده در بخش باری پروازهای داخلی و بین المللی بین سالهای ۲۰۱۹ و ۲۰۲۰ افزایش ۴,۲۶٪ داشته است. اما آمریکای لاتین با ۲۸.۱۱٪ بیشترین افزایش را داشته اروپا و امریکای شمالی رتبه دوم وسوم را به ترتیب اتخاذ نموده و آفریقا و خاورمیانه رشد و منفی را داشته اند.

صندلی عرضه شده در بخش مسافری و باری در پروازهای داخلی و بین المللی در جهان

منطقه	2019	2020	تفاوت	درصد تفاوت
آسیا /پسفیک	2,113,685,198	1,211,785,747	901,899,451-	-42/67%
اروپا	1,455,040,163	643,309,920	-811,730,243	-55/79%
امریکای شمالی	1,534,841,293	994,474,152	-540,365,142	35/21%
آمریکای لاتین	420,990,220	209,015,389	-211,974,831	-50/35%
خاورمیانه	245,788,307	103,888,889	-141,899,418	-57/73%
آفریقا	156,090,173	68,478,761	87,611,412	-56/13%
کل	5,926,435,354	3,230,952,858	-2,695,480,497	-45/48%

Data source: ICAO and ADS-B flightaware

اما داده های ارائه شده در بخش باری و مسافری در سطح پرواز ملی و بین المللی کاهش ۴۵.۴٪ را نشان می دهد که خاورمیانه بیشترین کاهش را با ۷۷.۷٪، آفریقا با ۵۶.۱٪، و اروپا با ۵۵.۷٪ در رتبه بعدی قرار دارند.

بررسی تاثیر اقتصادی کووید ۱۹ بر ترافیک هوایی در سطوح

درآمد ناشی از کاهش تعداد مسافری و پروازها منجر به فشارهای شدید مالی در سراسر صنعت حمل و نقل هوایی شده است که این امر بموجب گردید توانایی اقتصادی صنعت زیر سوال برود و میلیون ها شغل را در سراسر جهان تهدید کند. کاهش ۳۷۲ میلیارد دلاری درآمد ناخالص شرکت های هواپیمایی از مسافر حمل شده نشان دهنده ضررهای ۱۲۲ میلیارد دلاری در آسیا / اقیانوسیه و ۱۰۷ میلیارد دلار در اروپا، ۸۲ میلیارد دلار در آمریکای شمالی و به دنبال آن ۲۸ میلیارد، ۲۱ میلیارد و ۱۰ میلیارد دلار به ترتیب در خاورمیانه، آمریکای لاتین و آفریقا می باشد.

سود / زیان شرکت های هواپیمایی در سال 2020 بر حسب USD به تفکیک مناطق

منطقه	پرواز داخلی	پرواز بین المللی	سطح پرواز داخلی و بین المللی
آسیا/ پسیفیک	-41,493,278,875	-80,831,964,693	-122,325,243,568
اروپا	-14,029,762,569	-93,523,322,315	-107,553,084,884
آمریکای شمالی	-55,287,530,374	-27,443,069,369	-82,730,599,744
خاورمیانه	-2,299,251,779	-25,787,594,858	-28,086,846,637
آمریکای لاتین	-11,080,473,467	-10,286,293,683	-21,366,767,150
آفریقا	-2,107,280,997	-8,316,156,987	-10,423,437,948
مجموع	-126,297,578,062	-246,188,401,905	-372,485,979,966

Data Source: ICAO and ADS-B flightware

سود خالص و درآمد کیلومتر مسافر (RPK) شرکت های هواپیمایی در سال 2020 بر حسب USD به تفکیک مناطق

ایرلاین منطقه ای	درآمد کیلومتر مسافر (RPK) به نسبت سال ۲۰۱۹	سود خالص (بر حسب میلیارد دلار) به نسبت سال ۲۰۱۹
آفریقا	-68.9%	-2.0
آسیا/ پسیفیک	-62%	-35.0
اروپا	-69.9%	-34.5
آمریکای لاتین	-62.1%	-11.9
خاورمیانه	-72.1%	-7.9
آمریکای شمالی	-65.2%	-35.1
مجموع	-65.9%	-126.4

کاهش ۱۲۶ میلیارد دلاری سود خالص شرکت های هواپیمایی در بخش مسافر حمل شده نشان می دهد که تقاضای سفرهای

هوایی در سراسر صنعت بر حسب درآمد کیلومتر مسافر (RPK) سالانه ۶۵.۹ درصد کاهش یافته است

داده های جداول فوق همچنین نشان می دهد تقاضای مسافران بین المللی در بخش درآمد کیلومتر مسافر (RPK) ۷۵.۶

درصد نسبت به سال ۲۰۱۹ کاهش یافته است.

تقاضای مسافران هوایی داخلی در بخش درآمد کیلومتر مسافر (RPK) کاهش ۴۸.۸ درصدی در سال ۲۰۲۰ نسبت به سال ۲۰۱۹

نشان میدهد. مجموع درآمدهای مسافران صنعت در سال ۲۰۲۰ با ۶۶ درصد کاهش به ۳۷۲ میلیارد دلار رسید و زیان خالص در

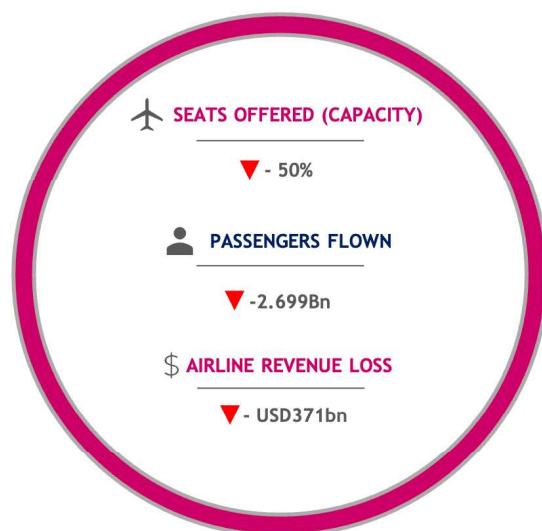
مجموع ۱۲۶ میلیارد دلار بوده است.

مسافران هوایی حمل شده در سال ۲۰۲۰ بزرگترین کاهش از سال ۱۹۵۰ تا کنون در بخش درآمد کیلومتر مسافر (RPK) داشته است. آمارها نشان می دهد که در سراسر جهان ، خطوط هوایی ۱٫۸ میلیارد مسافر در بخش پروازهای برنامه ریزی شده جابجا نموده اند که کاهش ۶۰ درصدی نسبت به سال ۲ نشان می دهد. به طور متوسط ۷۱٫۷ دلار ضرر به ازای هر مسافر در سال ۲۰۲۰ به شرکت های هواپیمایی تحمیل شده است که معادل زیان خالص ۱۲۶ میلیارد دلار در کل است. به طور کلی میتوان گفت تردد مسافران داخلی در این دوران در سطح جهانی ۵۰ درصد کاهش یافته است در حالی که در سفرهای بین المللی کاهش ۷۴ درصدی یعنی ۱٫۴ میلیارد مسافر را داشته است.

با اندازه گیری کیلومتر صندلی عرضه شده (ASK) ظرفیت خطوط هوایی جهانی ۵۶٫۷ درصد کاهش یافته است و ظرفیت بین المللی با کاهش ۶۸٫۳ درصد بیشترین ضربه را خورد. ضریب اشغال مسافر در سراسر جهان در سال ۲۰۲۰ به ۶۵٫۱ درصد کاهش یافت در حالی که ضریب اشغال مسافر در سال ۲۰۱۹ حدود ۸۲٫۵ درصد بوده است. منطقه خاورمیانه با کاهش ۷۲٫۲ درصدی در بخش درآمد کیلومتر مسافر (RPK) در مقایسه با سال ۲۰۱۹ بیشترین سهم کاهش برای جابجایی مسافران را متحمل شده است ؛ پس از آن اروپا ۶۹٫۹ درصد و آفریقا ۶۸٫۹ درصد در رتبه های دوم و سوم قرار دارند.

چین در سال ۲۰۲۰ برای اولین بار به عنوان بزرگترین بازار داخلی شناخته شد ، زیرا سفرهای هوایی به دنبال تلاش های آنها برای کنترل COVID-19 سریعتر در بازار داخلی آنها رشد کرد.

YEAR 2020 RESULTS



FULL YEAR 2021 OUTLOOK

