

# مراجعة تأثير جائحة كوفيد-19 على طلب النقل والبنزين

نورا نظام الدين و حاتم العطوي

رؤية على الأحداث

June 7, 2021

KS--2021-II03

## عن كابسارك

مركز الملك عبد الله للدراسات والبحوث البترولية (كابسارك) مركز عالمي غير ربحي يجري بحوثاً مستقلة في اقتصاديات وسياسات وتقنيات الطاقة بشتى أنواعها بالإضافة إلى الدراسات البيئية المرتبطة بها. وتتمثل مهمة كابسارك في تعزيز فهم تحديات الطاقة والفرص التي تواجه العالم اليوم وفي المستقبل من خلال بحوث غير منحازة ومستقلة وعالية الجودة لما فيه صالح المجتمع، ويقع كابسارك في الرياض بالمملكة العربية السعودية.

## إشعار قانوني

© حقوق النشر 2021 محفوظة لمركز الملك عبدالله للدراسات والبحوث البترولية (كابسارك). لا يجوز استخدام هذا المستند أو أي معلومات أو بيانات أو محتوى يتضمنه دون نسبه بشكل ملائم لكابسارك. كما لا يجوز إعادة إنتاج هذا المستند أو جزء منه دون إذن خطي من كابسارك. ولا ينشأ عن المعلومات الواردة في هذا المستند أي ضمان أو تعهد أو أي مسؤولية قانونية -سواء مباشرة أو غير مباشرة- تجاه دقتها أو اكتمالها أو فائدتها. كما لا يجوز أن يعتبر هذا المستند-أو أي جزء منه- أو أن يفسر كنصيحة أو دعوة لاتخاذ أي قرار. الآراء والأفكار الواردة هنا تخص الباحثين معدي الدراسة. ولا تعكس بالضرورة موقف المركز ووجهة نظره.

بدأ تفشي جائحة كوفيد-19 في العالم في شهر مارس 2020. ووصل عدد حالات الإصابة عالميا إلى أكثر من 150 مليون حتى أبريل 2021. واتخذت الحكومات حول العالم عدة تدابير في محاولة منها لاحتواء انتشار الفيروس والتي اختلفت من حيث النوع والصرامة. وطبقت بعض الدول تدابير احتواء واسعة النطاق، في حين طبقت دول أخرى إرشادات أساسية. علاوة على ذلك، طرحت الحكومات لقاحات مختلفة لمواجهة الجائحة وتم تقديم حوالي 1.4 مليار جرعة لقاح حتى مايو 2021 (WHO 2020).

قامت العديد من الحكومات في البداية بتقييد الحركة كجزء من تدابير الاحتواء. وكان لهذه القيود، التي شملت تدابير التباعد الاجتماعي والعمل عن بعد والتعليم عبر الإنترنت والحدود المادية، تأثيرات اقتصادية عالمية وخيمة. وأوقفت الأنشطة اليومية المعتادة في جميع القطاعات، مع إجبار العديد من العاملين في القطاعات غير الأساسية على العمل من المنزل. وبالنظر إلى الدور الأساسي الذي يلعبه التنقل في التدفقات الاقتصادية والنشاط البشري، فقد أثرت هذه القيود تأثيرا بالغا على الطلب على النقل. وتحديدا، انخفض عدد ركاب العبور والركاب على الطرق الحضرية بنسبة 50% على الأقل في الربعين الأولين من عام 2020.

وبالنظر إلى هذه التأثيرات الرئيسية، نجد أن هذا التحليل يهدف إلى فهم وضع الجائحة وتأثيرات تدابير السياسة التي تقييد الحركة. ونوضح تطور الوباء حول العالم باستخدام بيانات عن الحالات التراكمية والوفيات منذ يناير 2020 من لوحة بيانات كوفيد-19 التابعة لمنظمة الصحة العالمية. ونستخدم أيضا متعقب أكسفورد لاستجابة الحكومات لفيروس كورونا المستجد (كوفيد-19) لفهم تطور استجابات السياسة للجائحة.

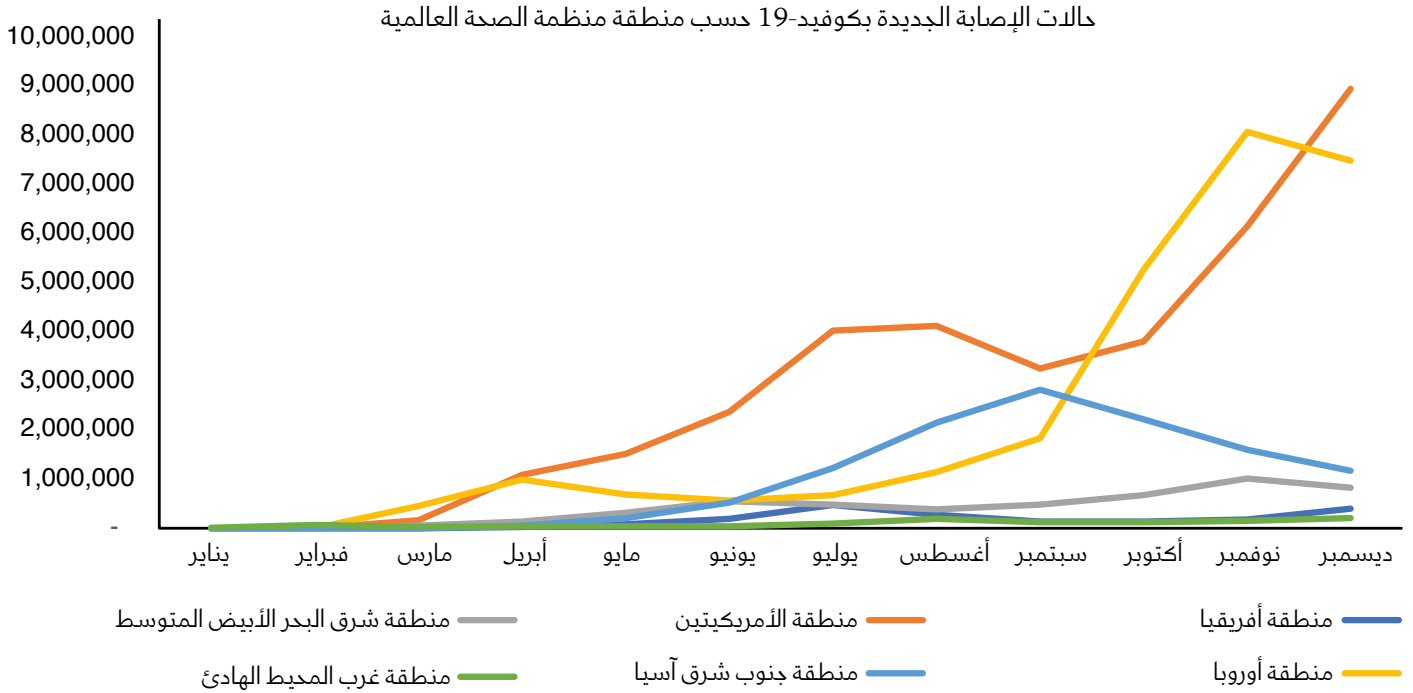
بالإضافة إلى ذلك، يهدف هذا التحليل إلى فهم اتجاهات التنقل بصورة أفضل أثناء الجائحة. ولهذا الغرض نستخدم بيانات من تقارير اتجاهات التنقل في خرائط أبل. ونستخدم تحديدا البيانات المتعلقة بالتغيرات في طلبات الحصول على الاتجاهات في خرائط أبل عبر وسائل النقل العام (القطارات والحافلات وما إلى ذلك) والسيارات منذ 13 يناير 2020. وتمثل هذه البيانات مستخدمي خرائط أبل فقط وليس السكان بالكامل، كما أنه لم يتم تضمين الصين في ذلك. ومع ذلك، فإن البيانات تدل بشكل كاف على إجمالي اتجاهات التنقل في العالم من حيث النقل العام والقيادة لخدمة الغرض من هذا التحليل.

وأخيرا، نربط ما بين الطلب على الوقود وقيود التنقل الناتجة عن تدابير السياسة المطبقة لاحتواء إنتشار الفيروس المسبب لجائحة كوفيد-19. ونستخدم لهذا التحليل تقرير إدارة معلومات الطاقة الأمريكية عن الإنتاج الأسبوعي لوقود المركبات في الولايات المتحدة الأمريكية.

## استجابات السياسة لجائحة كوفيد-19

تسبب الانتشار العالمي لجائحة كوفيد-19 في الضغط على أنظمة الرعاية الصحية في جميع أنحاء العالم وتسجيل 2.6 مليار حالة وفاة بسبب الفيروس. يوضح الرسم البياني 1 حالات الإصابة الجديدة بكوفيد-19 التي يتم الإبلاغ عنها شهريا وفقا للوحة بيانات كوفيد-19 التابعة لمنظمة الصحة العالمية. وعلى الرغم من استمرار انتشار الفايروس حول العالم، فقد شهدت مناطق معينة مثل منطقة الأمريكيتين ارتفاعا في عدد الحالات حيث سجلت أكثر من 2.9 مليون حالة إصابة جديدة بالفيروس في ديسمبر 2020.

## الرسم البياني 1. حالات الإصابة الجديدة الشهرية بكوفيد-19 حسب منطقة منظمة الصحة العالمية.



المصدر: تحليلات كابسارك بناء على لوحة بيانات كوفيد-19 التابعة لمنظمة الصحة العالمية.

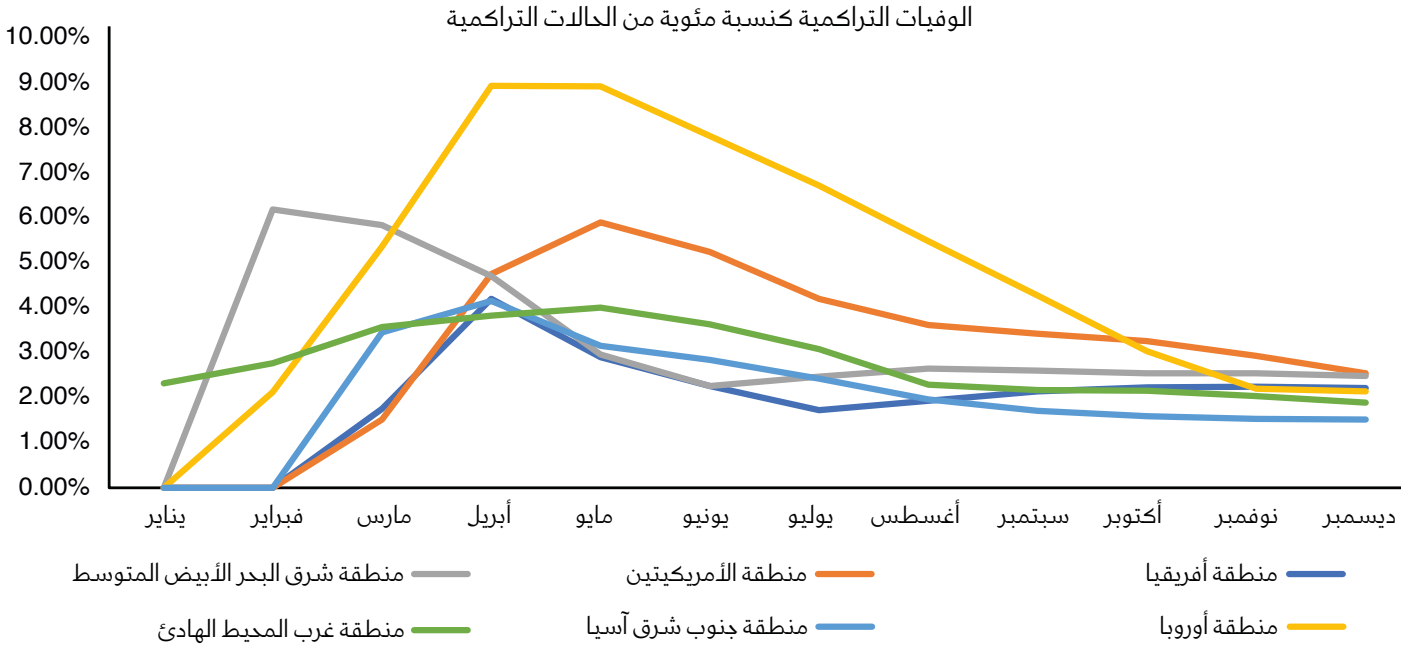
ونشير إلى أن أداء المناطق الأخرى كان أفضل، حيث سجلت منطقة جنوب شرق آسيا في البداية مزيداً من حالات الإصابة التي بلغت ذروتها عند 2.8 مليون حالة إصابة جديدة بالفيروس في سبتمبر 2020. ومع ذلك انخفض عدد الحالات إلى 1.19 مليون حالة إصابة جديدة في ديسمبر 2020. وسجلت منطقة شرق البحر الأبيض المتوسط عدداً أقل من الحالات بشكل عام. وبلغت الحالات الجديدة ذروتها في نوفمبر 2020، حيث وصلت إلى المليون وانخفضت فيما بعد لتصل إلى 842,000 حالة في ديسمبر 2020. ويمكن أن تعزى هذه الانخفاضات جزئياً إلى بروتوكولات الاحتواء المتشددة والصارمة في هذه الدول والمناطق التي سمحت لها بإبطاء انتشار الفيروس.

وإن خير مثال وشاهد على ذلك المملكة العربية السعودية، حيث سجلت 1563 حالة إصابة أولية بكوفيد-19 في مارس 2020 وبلغ عدد الحالات ذروته في يونيو 2020 حيث تم تسجيل ما يقارب 103,000 حالة إصابة جديدة قبل أن ينخفض العدد ويصل إلى 5,473 في ديسمبر 2020. ولقد طبقت الحكومة السعودية تدابير صارمة للحد من الحركة بهدف تقليل انتشار الفيروس. وتهدف هذه التدابير أيضاً إلى تقليل أعداد المرضى في غرف الطوارئ بالمستشفيات المنتشرة في جميع أنحاء البلاد.

يصور الرسم البياني 2 الوفيات التراكمية كنسبة مئوية من الحالات التراكمية حسب منطقة منظمة الصحة العالمية اعتباراً من يناير 2020. ومن الواضح أن العديد من المناطق تمكنت من الحد من انتشار الفيروس من خلال تطبيق تدابير سياسة صارمة بعد الفوضى الأولية. فلقد نجحت منطقتي جنوب شرق آسيا وغرب المحيط الهادئ في السيطرة على الوفيات لكل حالة تراكمية، حيث بلغت نسبة الوفيات التراكمية في كلتا المنطقتين 2.1% من الحالات التراكمية في المتوسط. وتجدر الإشارة إلى أن أوروبا كافحت في البداية للسيطرة على التفشي، حيث بلغ متوسط

معدلات الوفاة التراكمية 5.2% من الحالات التراكمية في الفترة من يناير وحتى أكتوبر 2020. وكانت إيطاليا وإسبانيا والمملكة المتحدة من بين الدول الأكثر تضررا.

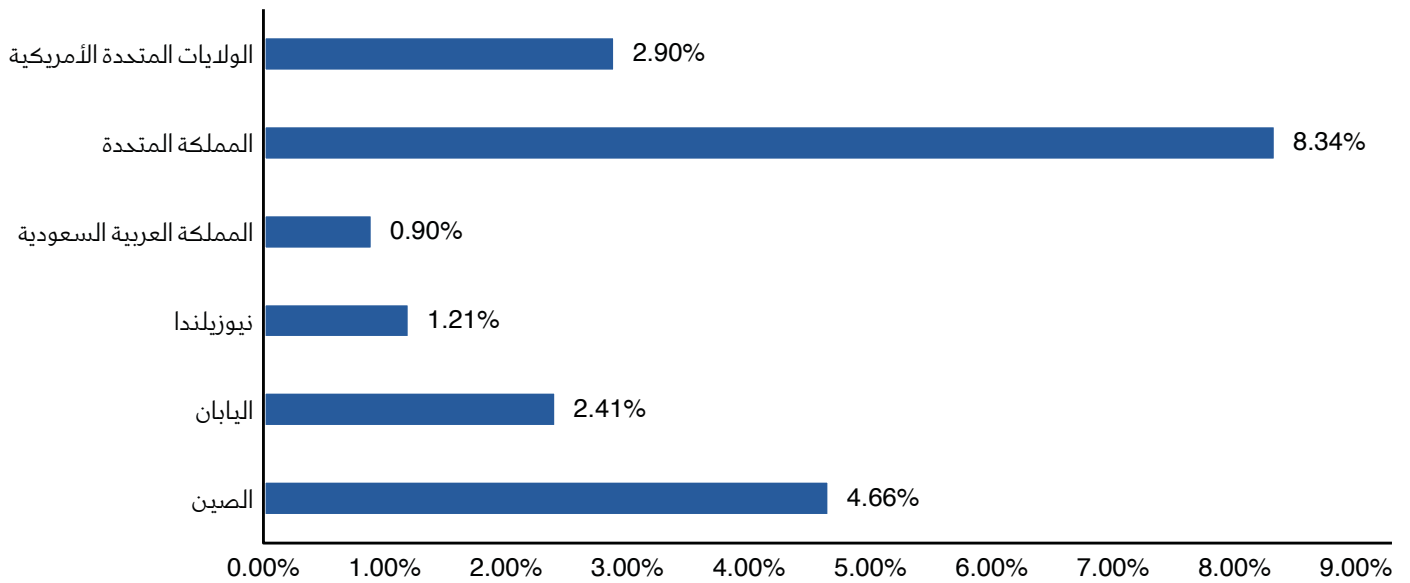
**الرسم البياني 2.** الوفيات التراكمية كنسبة مئوية من الحالات التراكمية حسب مناطق منظمة الصحة العالمية.



المصدر: تحليلات كابسارك بناء على لوحة بيانات كوفيد-19 التابعة لمنظمة الصحة العالمية.

**الرسم البياني 3.** الوفيات التراكمية كنسبة مئوية من الحالات التراكمية في عام 2020.

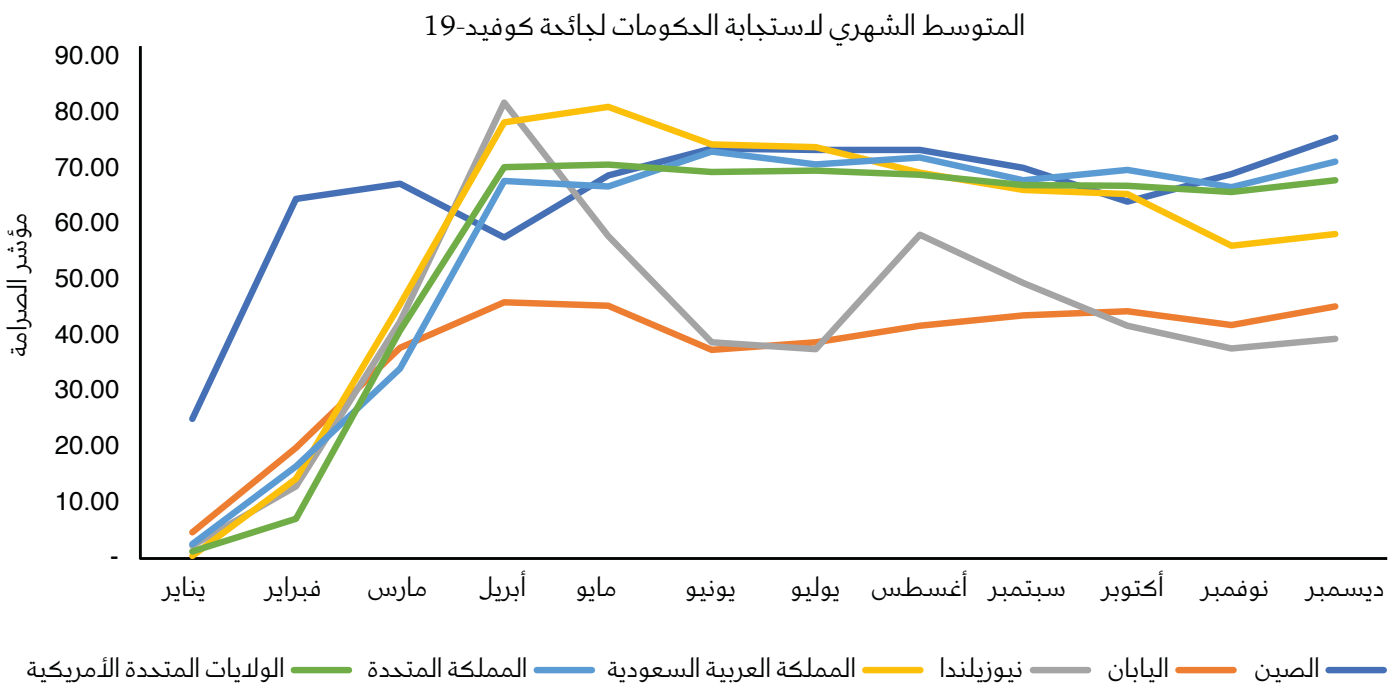
الوفيات التراكمية كنسبة مئوية من الحالات التراكمية في عام 2020



المصدر: تحليلات كابسارك بناء على لوحة بيانات كوفيد-19 التابعة لمنظمة الصحة العالمية.

يوضح الرسم البياني 3 الوفيات التراكمية كنسبة مئوية من الحالات التراكمية لدول محددة في عام 2020. وحصلنا على البيانات الخاصة بالمملكة العربية السعودية والولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة ونيوزيلندا واليابان والصين من لوحة بيانات كوفيد-19 التابعة لمنظمة الصحة العالمية. ولقد بلغت الوفيات التراكمية في المملكة العربية السعودية 0.90% من الحالات التراكمية في عام 2020. ويمكن أن تعزى هذه النتيجة مرة أخرى إلى استجابة الحكومة التي طبقت سياسة صارمة نسبياً.

#### الرسم البياني 4. المتوسط الشهري لاستجابة الحكومات لجائحة كوفيد-19



المصدر: متعقب أكسفورد لاستجابة الحكومات لفيروس كورونا المستجد.

طبقت الحكومات في جميع أنحاء العالم تدابير احتواء بشكل ما لوقف انتشار كوفيد-19. ويوضح الرسم البياني 4 المتوسط الشهري لصرامة استجابة الحكومات للجائحة وفقاً لمتعقب أكسفورد لاستجابة الحكومات لفيروس كورونا المستجد، حيث يقيم هذا المتعقب ويتتبع مستوى صرامة تدابير الاستجابة المختلفة لكوفيد-19 بمرور الوقت. ويتم قياس استجابات الحكومات باستخدام مؤشر لمؤشرات مختلفة مثل عمليات الإغلاق وتدابير الاحتواء والتدابير الاقتصادية والصحية. وتتراوح درجات الصرامة ما بين 0 و100، حيث يمثل 0 الدرجة الأقل صرامة و100 الأكثر صرامة.

تظهر عدة أنماط من الرسم البياني 4 تشير إلى أنواع التدابير التي طبقتها مختلف الدول. عملت كل من نيوزيلندا والصين على التبديل ما بين تطبيق تدابير صارمة وتخفيفها بمجرد أن تثبت فعاليتها. وعلى الرغم من اختيار اليابان لتدابير أخف وأضعف إلا أنها سجلت في المتوسط عدداً منخفضاً نسبياً من الحالات المبلغ عنها في 2020. وبلغت نسبة الوفيات التراكمية فيها 2.68% من الحالات التراكمية في المتوسط. بدأت العديد من الدول في نهاية عام 2020 بمواجهة الموجة الثانية من الجائحة. وواجهت بعض الدول تحورات للفيروس جعلته أسهل انتقالاً. ونتيجة لذلك، أعادت العديد من الدول تطبيق تدابير أكثر صرامة. ومن الملاحظات المهمة هو أن تطبيق تدابير أكثر صرامة

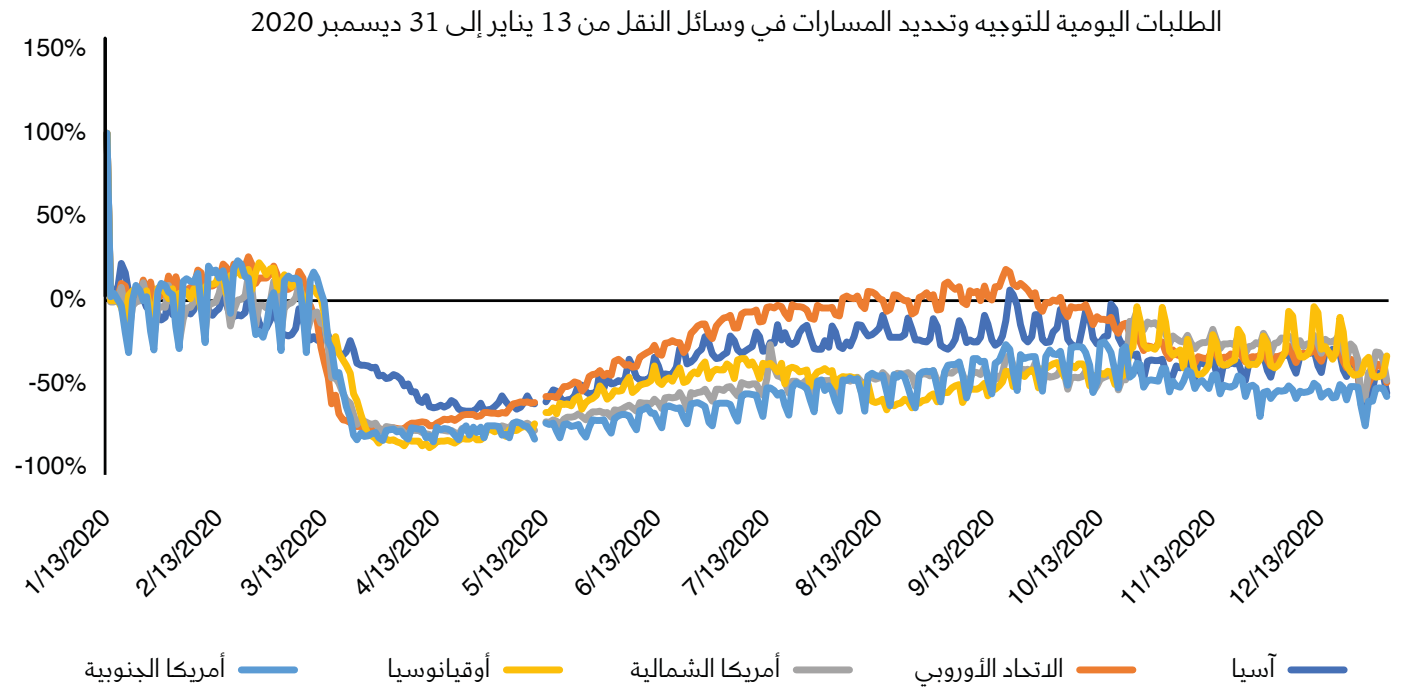
لا يعني بالضرورة أن مواطني الدولة يتبعونها فعليا. ويعتبر هذا التمييز مهما خصوصا إذا لم تكن التدابير مرتبطة بمثبطات ومشكلات مالية. بعبارة أخرى، يعد سلوك الأشخاص الذي يكون استجابة للتدابير الحكومية ضروريا لنجاحها.

طبقت المملكة العربية السعودية في البداية تدابير أكثر صرامة، مع استجابة الحكومة عند مستوى 80 في مارس 2020. وانخفضت صرامة استجابتها تدريجيا إلى المستوى 60 في ديسمبر 2020 (الرسم البياني 4). شملت التدابير التي طبقتها الحكومة إغلاق جميع الأنشطة غير الضرورية وحظر التجول والدراسة والعمل عن بعد في جميع القطاعات غير الأساسية. كما وضعت المملكة العربية السعودية إرشادات للتباعد الاجتماعي وقيودا على التجمعات وسياسات لفرض استخدام الكمامات واستخدمت تطبيق "تباعد" الذي يسمح لمستخدميه بمعرفة ما إذا كانوا مخالطين للأشخاص ثبتت إصابتهم بفيروس كورونا لضمان الالتزام بالإرشادات.

## هل التأثير دائم على طلب النقل العام؟

لقد أثر انتشار كوفيد-19 تأثيرا قويا على قطاع النقل. على الصعيد العالمي، انخفض الطلب على النقل من خلال وسائل النقل العام بنحو 75% إلى 80% في الربعين الأولين من عام 2020. ويوضح الرسم البياني 5 التغييرات في طلبات التوجيه وتحديد المسارات منذ 13 يناير 2020 وفقا لتقرير اتجاهات التنقل في خرائط أبل. ويشير طلب التوجيه وتحديد المسارات إلى الوقت الذي يطلب فيه المستخدم تحديد الاتجاهات إلى وجهة ما في خرائط أبل. وتغطي البيانات 63 دولة مصنفة حسب المنطقة.

**الرسم البياني 5.** التغيير في طلبات التوجيه وتحديد المسارات عبر وسائل النقل العام منذ 13 يناير 2020.

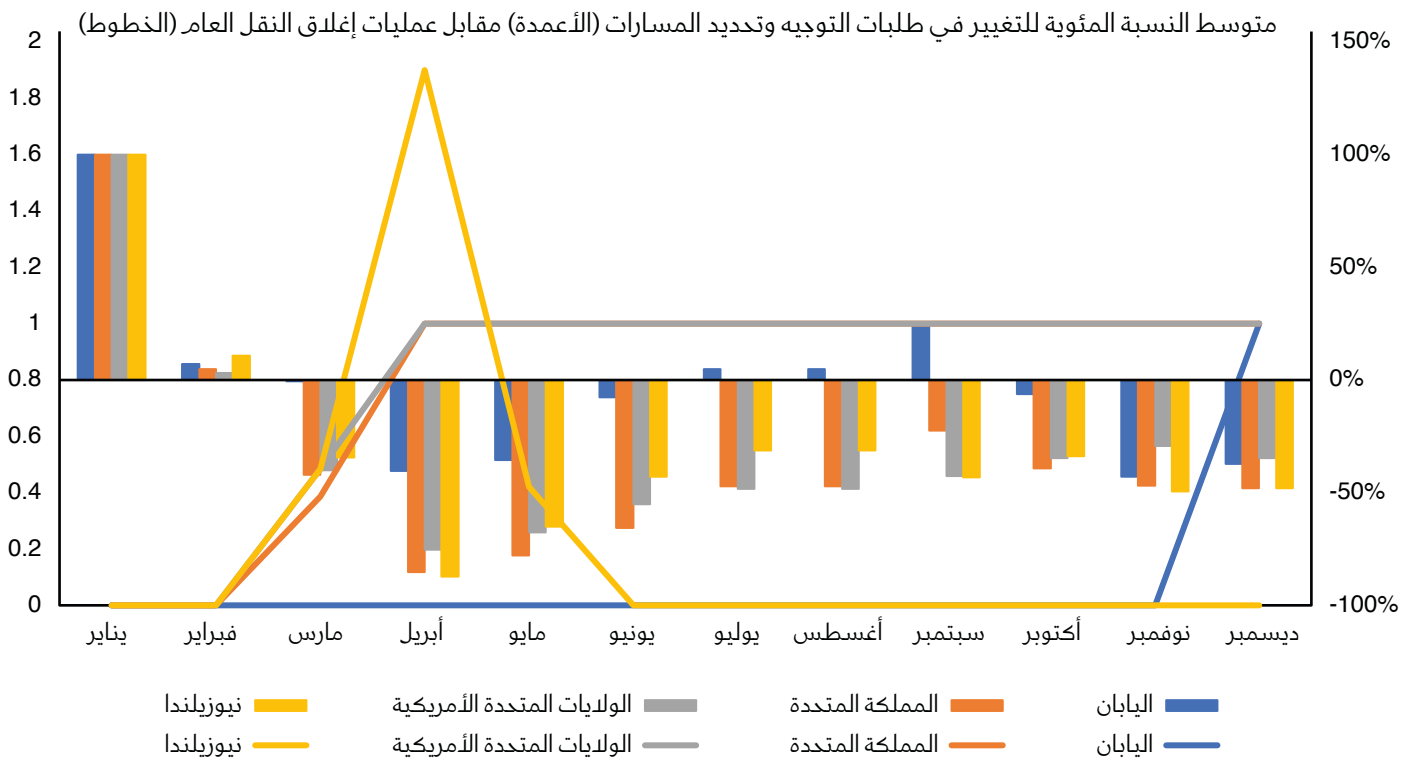


المصدر: تقارير اتجاهات التنقل في خرائط أبل.

أثرت التدابير الحكومية المستمرة للحد من انتشار كوفيد-19 بشكل كبير على قطاع النقل العام. وطلب من العديد من مقدمي خدمات النقل العام تطبيق إجراءات السلامة للسماح بالتباعد الاجتماعي. وقد تكون هذه التدابير مباشرة أو غير مباشرة. وتتضمن بعض الأمثلة تحديد عدد الركاب وتوفير خيارات توقيت أقل لتقليل الازدحام وتركيب زجاج فاصل وفرض إرتداء الكمامات وفحص درجة الحرارة وتعليق الخدمات. واتخذت بعض الدول تدابير أكثر صرامة مثل وقف النقل العام تماما.

استأنفت بعض الدول أنشطتها الاقتصادية بعد انخفاض عدد الحالات الجديدة للسماح بتعافي اقتصادها المرتبط بالركود. ومع ذلك لا يزال عدد ركاب العبور عند مستويات منخفضة قياسية. ولم يتعاف عدد ركاب وسائل النقل العام في بعض الدول، في حين تحسن تحسنا طفيفا في دول أخرى ولكنه لم يعد إلى مستويات يناير 2020 (الرسم البياني 5).

**الرسم البياني 6.** متوسط النسبة المئوية للتغيير في طلبات التوجيه وتحديد المسارات (الأعمدة) مقابل عمليات إغلاق النقل العام (الخطوط).



المصدر: تقارير اتجاهات التنقل في خرائط أبل (الأعمدة) ومتعقب أكسفورد لاستجابة الحكومات لفيروس كورونا المستجد (الخطوط).

يقارن الرسم البياني 6 متوسط النسبة المئوية للتغيير في طلبات التوجيه وتحديد المسارات وعمليات إغلاق النقل العام. تم الحصول على بيانات الأول الموضحة بالأعمدة من تقرير اتجاهات التنقل في خرائط أبل بينما تم الحصول على بيانات الأخير من متعقب أكسفورد لاستجابة الحكومات لفيروس كورونا المستجد. ولقد جرى توضيح عمليات إغلاق النقل العام كما في (Hale et al. (2020)، الذي استخدم المقياس كمؤشر فردي للإغلاق والاحتواء. ويتم تحديد



المؤشر على مقياس ترتيبى حيث تعنى القيمة صفر (0) أنه لم يتم تطبيق أي تدابير، وتعنى القيمة واحد (1) أنه تمت التوصية بالإغلاق، مما يقلل بشكل كبير من حجم ووسائل النقل المتاحة. وأخيراً، تعنى القيمة اثنين (2) أن عمليات إغلاق النقل العام كانت مطلوبة.

كانت عمليات إغلاق النقل العام في جميع الدول الواردة في الرسم البياني 6 باستثناء اليابان من بين التدابير الأولى المطبقة. وفي المقابل، لم تطبق اليابان أي تدابير تقييد أو تغلق النقل العام. ومن الواضح أن تدابير النقل العام ليست السبب في عدم تعافي طلبات التوجيه وتحديد المسارات في وسائل النقل العام منذ بداية الجائحة. ويمكن أن يعزى النقص المستمر في عدد ركاب وسائل النقل العام جزئياً إلى سلوك الناس وتصور النقل العام على أنه وسط أو مكان ينتشر فيه فيروس كورونا. ولقد أدت هذه العوامل مجتمعة إلى انخفاض عائدات النقل العام، مما أثر على استدامة هذه الخدمات.

وبشكل عام، فإن لهذه التدابير والتحول العام في السلوك المرتبط بالنقل العام تأثير غير متناسب على المجتمعات الضعيفة التي تشمل الأشخاص من الفئات الاجتماعية والاقتصادية الأدنى وأولئك الذين يعملون عادة في الخدمات الأساسية ذات الدخل المنخفض مثل عمال البقالات والنظافة. الجدير بالذكر أن هذه المجتمعات مستمرة في اعتمادها الكبير على النقل العام. في المقابل، يستخدم الأشخاص الذين ينتمون لفئات اجتماعية واقتصادية أعلى وسائل النقل العام بشكل أقل ويصلون إلى خيارات مختلفة لوسائل النقل، بما في ذلك النقل الخاص ويتمتعون بميزة العمل عن بعد. وستحتاج العديد من الحكومات مع استمرار انخفاض عدد الركاب إلى معالجة مسألة الحفاظ على النقل العام باعتباره خدمة عامة.

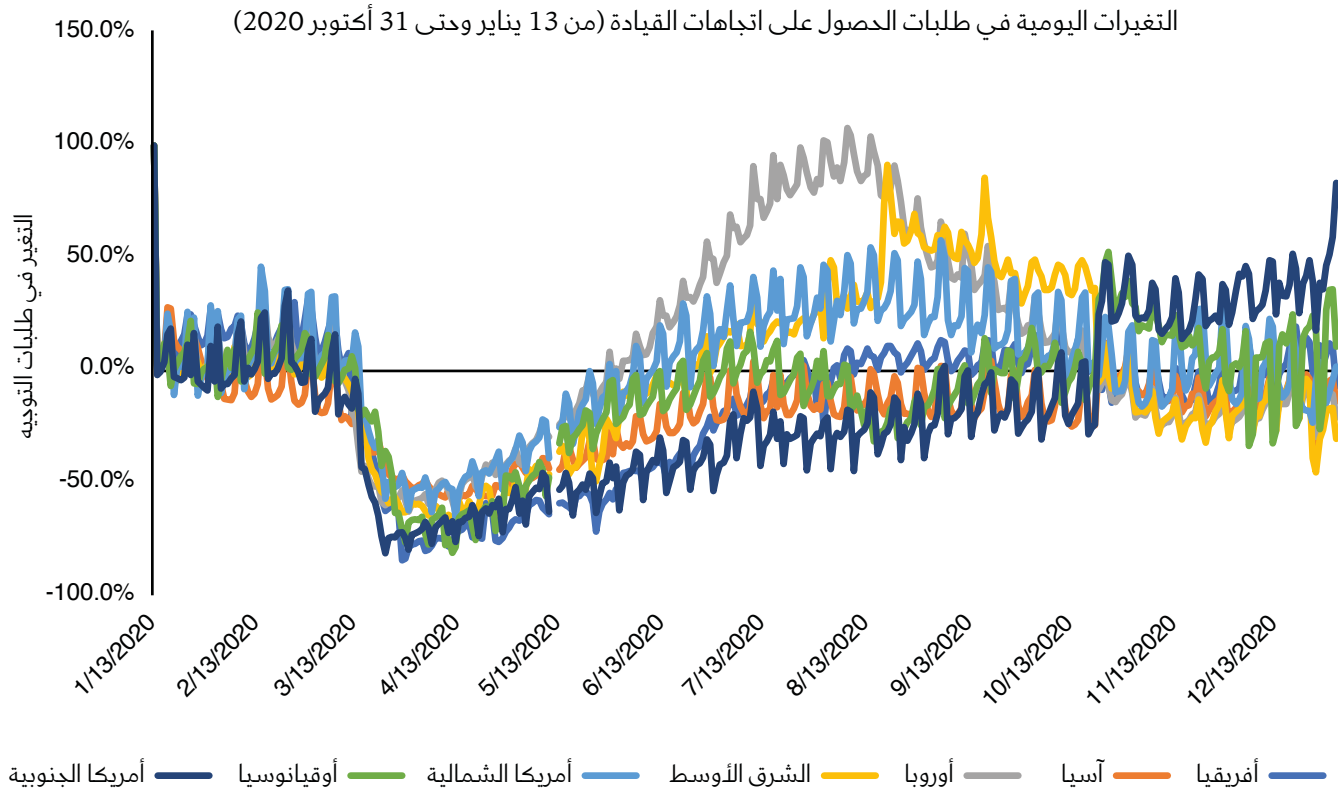
ولا يتضمن الرسم البياني 6 المملكة العربية السعودية لأنها لا تمتلك في الوقت الحالي أي نظام فعال للنقل العام. ومع ذلك فإنها في المراحل الأخيرة لإطلاق أول نظام قطارات مخصص للنقل العام في العاصمة الرياض. ويشير إلى أن الانخفاض العالمي الحالي في عدد ركاب النقل العام قد يوفر منصة للتفكير المبتكر في أنظمة النقل المرنة. ونظراً لقرب تدشين المملكة العربية السعودية لأول نظام مخصص للنقل العام، فإن إمكانية الابتكار توفر لها فرصة فريدة.

## التأثير على النقل البري والطلب على البنزين

على غرار الطلب على النقل العام، انخفض الطلب على النقل البري أيضاً بسبب الجائحة. ومع ذلك، فإنه على عكس النقل العام، كان النقل البري أكثر مرونة حيث عاد سلوك التوجيه في بعض أنحاء العالم إلى الأرقام التي كان عليها قبل الجائحة. ويوضح الرسم البياني 7 التغييرات اليومية في طلبات التوجيه وتحديد المسارات عن طريق السيارات من تقارير اتجاهات التنقل في خرائط أبل منذ 13 يناير 2020. ونستعرض مرة أخرى بيانات 63 دولة مصنفة حسب القارة أو المنطقة. الجدير بالذكر أن طلبات التوجيه انخفضت في البداية لتصل نسبتها إلى ما بين 54% و83% في الربعين الأولين من عام 2020، مع اعتبار تاريخ 13 يناير 2020 بمثابة خط الأساس. وفي الربع الثالث، زاد عدد طلبات التوجيه وتحديد المسارات عبر وسائل النقل البري في العديد من الدول. ويعود هذا التحسن في المقام الأول إلى انخفاض عدد الحالات المبلغ عنها نتيجة التدابير الحكومية المطبقة لمكافحة انتشار الفيروس.

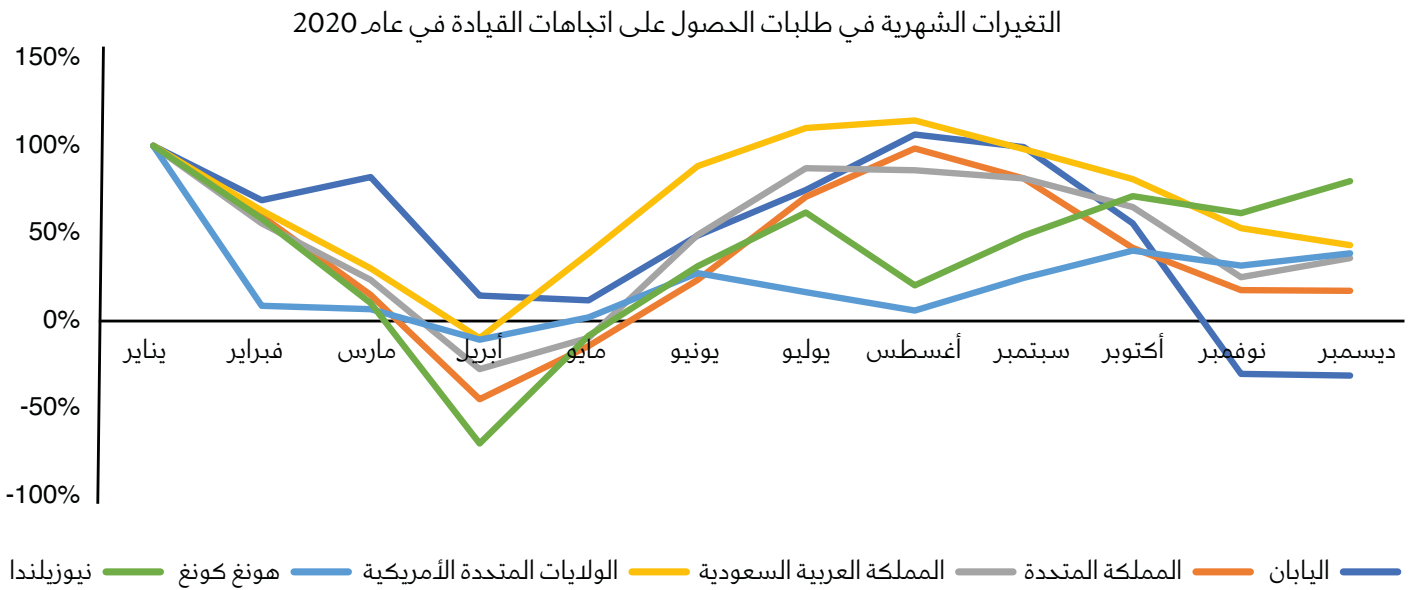
استخدمنا في الرسم البياني 8 تقارير اتجاهات التنقل في خرائط أبل لتوضيح التغييرات في طلبات التوجيه وتحديد المسارات عن طريق السيارات منذ 13 يناير 2020 لكل دولة على حدة، ويمثل شهر يناير خط الأساس لـ 100% من الطلبات. وعرضنا على وجه التحديد اتجاهات المملكة العربية السعودية واليابان والمملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية وهونغ كونغ ونيوزيلندا. يعكس اتجاه المملكة العربية السعودية اتجاه الشرق الأوسط في الرسم البياني 7. وقد تم تدوير طلبات الحصول على اتجاهات القيادة وفقا للتغيرات في صرامة التدابير الحكومية طوال عام 2020. انخفضت طلبات التوجيه عن طريق السيارات في المملكة العربية السعودية إلى -27% في أبريل 2020 بسبب استجابة الحكومة الصارمة لانتشار الفيروس. وبحلول شهر يوليو 2020، عادت هذه الطلبات تقريبا إلى مستوياتها الأصلية، حيث وصلت إلى 86% من الطلب الأساسي على اتجاهات القيادة. ومع ذلك فإن اكتشاف سلالات جديدة للفيروس وزيادة الحالات دفع الحكومة إلى إعادة تطبيق تدابير صارمة بنهاية عام 2020. ونتيجة لذلك، انخفض الطلب على طلبات القيادة ليصل إلى 36% عن مستواه الأصلي.

### الرسم البياني 7. التغييرات اليومية في طلبات الحصول على اتجاهات القيادة منذ 13 يناير 2020.



المصدر: تقارير اتجاهات التنقل في خرائط أبل.

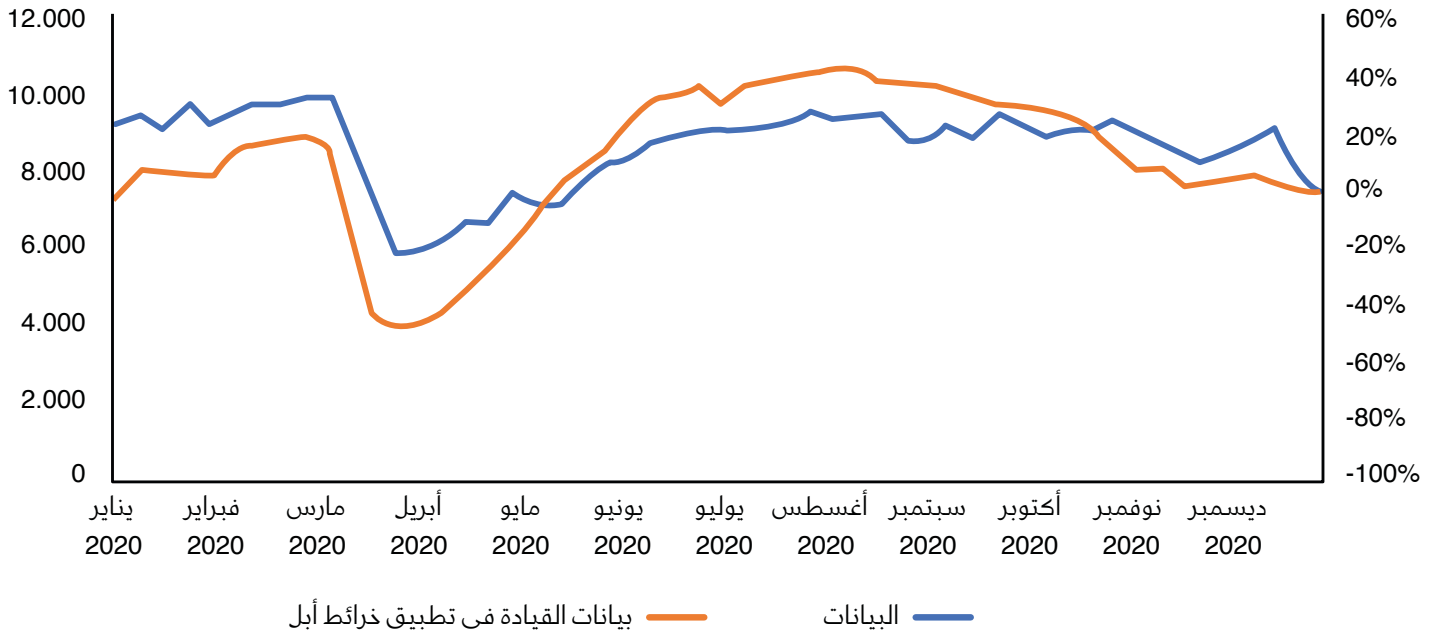
## الرسم البياني 8. التغيرات الشهرية في طلبات الحصول على اتجاهات القيادة في عام 2020.



المصدر: تقارير اتجاهات التنقل في خرائط أبل.

## الرسم البياني 9. الإنتاج الأسبوعي لبنزين السيارات مقابل التغيرات في طلبات التوجيه في طلبات التوجيه في خرائط أبل عبر السيارات.

الإنتاج الأسبوعي لبنزين السيارات مقابل التغيرات في طلبات التوجيه وتحديد المسارات في خرائط أبل عن طريق السيارات



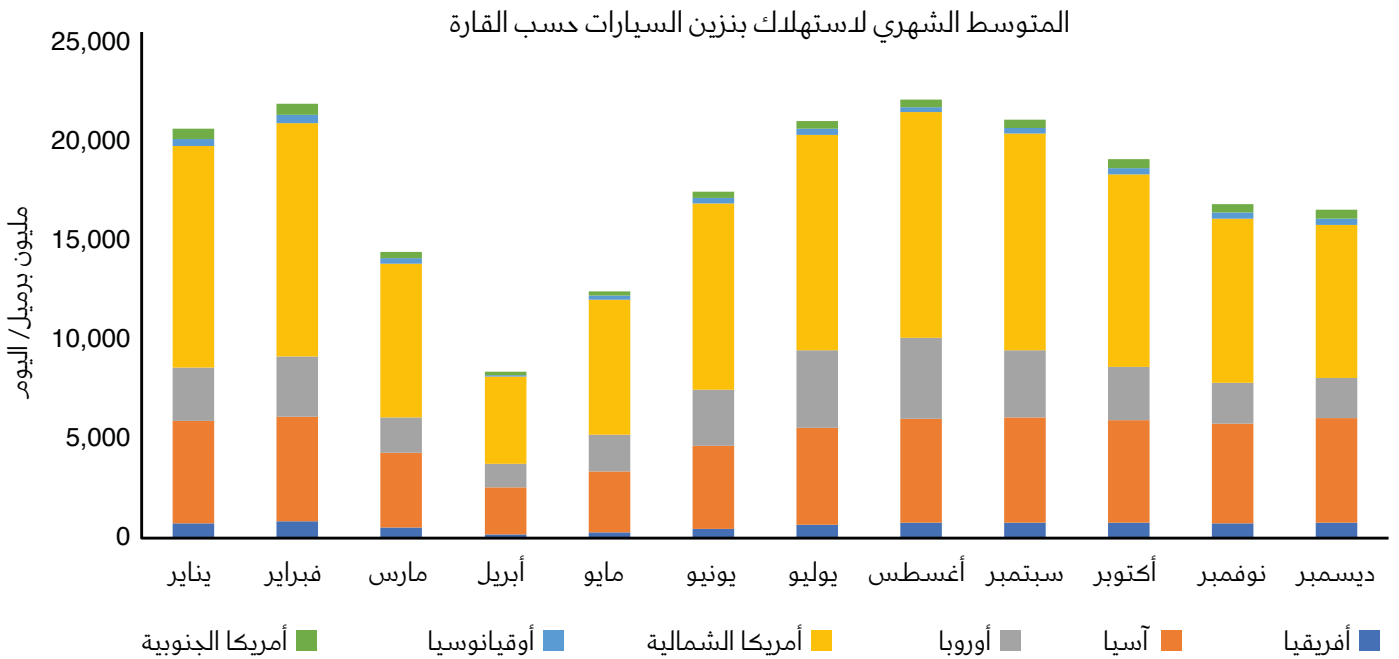
المصدر: التقرير الأسبوعي لإدارة معلومات الطاقة الأمريكية حول إنتاج وقود السيارات الأمريكية وتقارير اتجاهات التنقل في خرائط أبل.

نحاول في هذا التحليل تحديد الانخفاض في الطلب على بنزين السيارات باستخدام بيانات طلبات الحصول على اتجاهات القيادة من خرائط أبل. ونفترض أن التغير في طلبات التوجيه عن طريق السيارات في خرائط أبل يترجم التغيير في الاستخدام العام للنقل البري. ويؤثر انخفاض استخدام النقل البري مباشرة على استهلاك بنزين السيارات. ولقد جرى توضيح هذه الفرضية في الرسم البياني 9 من خلال مخطط يعكس الإنتاج الأسبوعي لبنزين السيارات في الولايات المتحدة الأمريكية مقابل طلبات الحصول على اتجاهات القيادة في خرائط أبل.

يوضح الرسم البياني 10 المتوسط الشهري لاستهلاك بنزين السيارات حسب القارة ووفقا لحساباتنا. ونطبق على وجه التحديد التغير في الطلبات اليومية للتوجيه في خرائط أبل عبر السيارات على أحدث البيانات الخاصة بإدارة معلومات الطاقة الأمريكية حول متوسط الاستهلاك اليومي لبنزين السيارات لكل قارة. ويشار إلى أن استهلاك البنزين قد انخفض انخفاضا كبيرا في أبريل 2020. وكان الطلب أقل بنسبة 60% تقريبا في شهر يناير بسبب قيود التنقل المفروضة في جميع أنحاء العالم. وأدى انخفاض الطلب على البنزين وزيادة التخزين في الربعين الأول والثاني من عام 2020 إلى انخفاض أسعار النفط.

زادت حركة التنقل بعد الموجة الأولى من جائحة كوفيد-19 حتى شهر أغسطس، حيث واجهت معظم الدول موجة ثانية من الجائحة. وانخفض استهلاك البنزين في شهر ديسمبر 2020 بنسبة 20% مقارنة بشهر يناير من ذلك العام. ومع ذلك، ففي ديسمبر 2020، عاد الطلب على البنزين في آسيا إلى مستواه الذي كان عليه في شهر يناير 2020. ويمكن ربط هذه النتيجة جزئيا بالتخفيف الشامل لقيود التنقل التي فرضتها الحكومة حيث تمت السيطرة على انتشار الفيروس وتقليله في بعض الحالات.

#### الرسم البياني 10. المتوسط الشهري لاستهلاك بنزين السيارات بحسب إدارة معلومات الطاقة الأمريكية 2020.



المصدر: تحليلات كابسارك حسب بيانات إدارة معلومات الطاقة الأمريكية لعام 2020.

## حقائق جديدة لقطاع النقل في عالم ما بعد الجائحة

إن السباق العالمي للتحصين لا يزال جارياً. فمثلاً، قدمت المملكة العربية السعودية والولايات المتحدة الأمريكية أكثر من 12.24 مليون جرعة لقاح و 264.35 مليون جرعة لقاح، على التوالي (WHO 2020). ومع ذلك، فإن الطريق إلى مستقبل ما بعد الجائحة في قطاع النقل لا يزال غير مؤكد.

عانى كل من النقل العام والبري كثيراً أثناء الجائحة إلا أن النقل البري أثبت أنه أكثر مرونة. وعاد الطلب على النقل البري تقريباً إلى المستويات التي كان عليها في يناير 2020 في بعض المناطق التي سيطرت بفعالية على انتشار الفيروس، حيث جرى في هذه المناطق تخفيف التدابير الصارمة لمواجهة الجائحة والسماح للناس بالتحرك والتنقل. وعلى العكس من ذلك، لا يزال الطلب على النقل العام يعاني في العديد من المناطق، ويرجع ذلك في المقام الأول إلى سلوك الناس وتصوراتهم عن النقل العام، حيث ينظر الكثير منهم إلى النقل العام على أنه وسط أو مكان لانتشار الفيروس. وتجدر الإشارة إلى أن التصور العام إلى جانب تدابير النقل العام الصارمة ساهما في إبطاء انتعاش حركة ركاب وسائل النقل العام.

هناك حاجة إلى سياسات حكومية مبتكرة ومرنة للاستعداد للموجة القادمة من الجائحة الحالية أو الجوائح الأخرى. بالإضافة إلى ذلك، من الضروري إعادة إحياء ثقة العامة لتعزيز استخدام النقل العام الذي يلعب دوراً مهماً في ربط المجتمعات بمراكز النشاط الاقتصادي. ومع ذلك، فإن مستقبله غير مؤكد وسيطلب تدخل حكومي فعال. وينبغي إعادة تقييم الهيكل الحالي للدول الذي يعتبر فيها النقل العام منفعة عامة ومن الضروري تحسين مرونته للأحداث مثل الجوائح التي يمكنها أن توقف اقتصادات بأكملها.

وبالنسبة للمملكة العربية السعودية على وجه التحديد، شكلت الجائحة تحدياً لعدة جوانب. الجانب الأول هو التباطؤ الاقتصادي نتيجة الاستجابة المحلية الصارمة لمنع انتشار الفيروس مما حد من حركة الناس. أما الجانب الثاني فهو العبء الاقتصادي لانخفاض الطلب على النفط عالمياً الذي يعزى جزئياً إلى تطبيق الحكومات في جميع أنحاء العالم لتدابير تبطئ من انتشار الفيروس.

انتعش استخدام النقل البري في المملكة العربية السعودية مع تخفيف قيود الحركة. ومع ذلك، يواجه النقل العام فيها تحدياً فريداً. وتهدف الدولة إلى إطلاق أول مشروع للنقل العام مع قطار الرياض، بينما يظل المستهلكون مترددين بشأن المساحات المشتركة والقرب من الآخرين. وتواجه المملكة العربية السعودية تحديات في جذب مواطنيها، الذين يعتمدون على النقل البري، إلى نظام النقل الجديد بمجرد إطلاقه. ومع ذلك، قد تكون الجائحة فرصة فريدة لها لمواجهة التحديات التي تواجه النقل العام في العالم، ولأن تكون لديها الفرصة لتطوير سياسات مرنة تسمح لقطاع النقل العام الناشئ بالازدهار في عالم ما بعد الجائحة.

## المراجع

Apple. 2020. "Mobility Trends Reports." Retrived March 1, 2020. <https://www.apple.com/covid19/mobility>

Covidvax.live. 2021. "COVID-19 Vaccination Tracker." Retrieved March 1, 2021. <https://covidvax.live/location/sau>

Cowling, Benjamin J., Sheikh Taslim Ali, Tiffany W. Y. Ng, Tim K. Tsang, Julian C. M. Li, Min Whui Fong, Qiuyan Liao, Mike Y. W. Kwan, So Lun Lee, Susan S. Chiu, Joseph T. Wu, Peng Wu, and Gabriel M. Leung. 2020. "Impact Assessment of Non-Pharmaceutical Interventions Against Coronavirus Disease 2019 and Influenza in Hong Kong: An Observational Study." *The Lancet Public Health* 5(5):e279–e288. doi: [https://doi.org/10.1016/S2468-2667\(20\)30090-6](https://doi.org/10.1016/S2468-2667(20)30090-6)

Gibney, Elizabeth. 2020. "Whose Coronavirus Strategy Worked Best? Scientists Hunt Most Effective Policies." *Nature*, April 27. <https://www.nature.com/articles/d41586-020-01248-1#ref-CR1>

Hale, Thomas, Noam Angrist, Emily Cameron-Blake, Laura Hallas, Beatriz Kira, Saptarshi Majumdar, Anna Petherick, Toby Phillips, Helen Tatlow, and Samuel Webster. 2020. "Variation in Government Responses to COVID-19." BSG Working Paper Series. Blavatnik School of Government, University of Oxford. Version 8.0. [www.bsg.ox.ac.uk/covidtracker](http://www.bsg.ox.ac.uk/covidtracker)

International Association of Public Transport (UITP). 2020. "Management of COVID-19: Guidelines for Public Transport Operators." Retrieved on March 1, 2021. [https://www.uitp.org/sites/default/files/ckk-focus-papers-files/Corona%20Virus\\_EN.pdf](https://www.uitp.org/sites/default/files/ckk-focus-papers-files/Corona%20Virus_EN.pdf)

Rodrigue, Jean-Paul, Claude Comtois, and Brian Slack. 2020. *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge.

Saudi Press Agency. 2020. "G20 Digital Economy Ministers Stress Promising Role of Digital Technologies in Enhancing COVID-19 Response." May 1. <https://www.spa.gov.sa/viewfullstory.php?lang=en&newsid=2081034>

U.S. Energy Information Administration (EIA). 2021. "Weekly Refiner & Blender Net Production." Retrieved March 1, 2021. [https://www.eia.gov/dnav/pet/PET\\_PNP\\_WPRODRB\\_A\\_EPM0F\\_YPT\\_MBBLPD\\_W.htm](https://www.eia.gov/dnav/pet/PET_PNP_WPRODRB_A_EPM0F_YPT_MBBLPD_W.htm)

———. 2021. "Annual Refined Petroleum Products Consumption." <https://www.eia.gov/international/data/world/petroleum-and-other-liquids/annual-refined-petroleum-productsconsumption>

World Health Organization (WHO). 2020. "Coronavirus Disease (COVID-19) Dashboard." Retrieved May 22, 2021. <https://covid19.who.int/>



[www.kapsarc.org](http://www.kapsarc.org)