

XU HƯỚNG VẬN TẢI NĂM 2020 CỦA CÁC THÀNH VIÊN HIỆP HỘI ĐƯỜNG SẮT QUỐC TẾ (UIC)

Số liệu vận tải năm 2019 và 2020 do các công ty vận tải hành khách và hàng hóa thành viên UIC cung cấp cho thấy tác động mạnh của đại dịch Covid-19 lên xu hướng vận tải hành khách đường sắt tại các khu vực (Hình 1). Ngược lại, vận tải hàng hóa cho thấy xu hướng không đồng nhất, với các giá trị dương hoặc âm tùy thuộc vào công ty và khu vực (Hình 2).

Như đã quan sát trước đây, theo số liệu của các công ty, sản lượng vận tải hành khách (hành khách-km, Hình 3) đã giảm mạnh trong khoảng thời gian từ giữa tháng 2 đến tháng 4 năm 2020. Sụt giảm này diễn ra nhanh hơn và sớm hơn khoảng một tháng đối với Công ty Hữu hạn Tập đoàn Đường sắt Quốc gia Trung Quốc¹(CR) so với các công ty đường sắt có trụ sở tại Châu Âu. Từ tháng 5/2020, đa số các công ty đường sắt đều tăng sản lượng vận tải hành khách nhưng sau đó lại giảm từ tháng 10/2020.

Trong cả năm 2020, hầu hết các công ty đường sắt đều ghi nhận mức sụt giảm sản lượng vận tải từ -40% đến -60% so với năm 2019. Sự suy giảm tương đối mạnh tại khu vực Châu Âu với mức giảm trung bình là -46%. Kết quả này đồng nhất với số liệu do Văn phòng Số liệu Châu Âu (Eurostat) cung cấp (ví dụ, giảm -47% đối với quy mô 27 quốc gia EU²

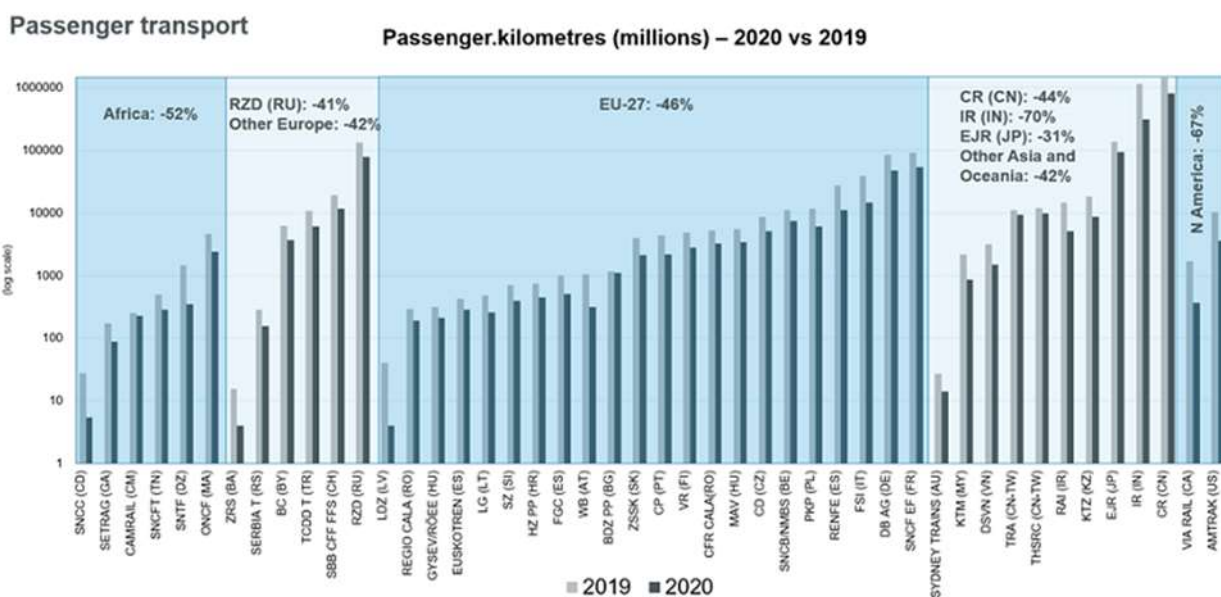
Với Đường sắt Ấn Độ (IR - Hình 3), tốc độ sụt giảm vận tải hành khách hàng tháng giống các công ty đường sắt Châu Âu nhưng sụt giảm mạnh hơn từ tháng 2 đến tháng 4 và phục hồi rất chậm trong những tháng tiếp theo, dẫn đến mức giảm khoảng -70% trong năm 2020 so với năm 2019. Tương tự tại Bắc Mỹ, Amtrak (Tập đoàn vận tải hành khách đường sắt quốc gia Mỹ) và VIA Rail (Tập đoàn vận tải hành khách đường sắt liên tỉnh tại Canada) cũng ghi nhận mức giảm lần lượt là -65% và -78%. Ngược lại, Công ty Đường sắt Đông Nhật Bản (EJR) và các công ty tại Đài Loan ghi nhận mức giảm lần lượt là -31% và -16%.

Liên quan đến vận tải hàng hóa bằng đường sắt (Hình 2), sụt giảm trong năm 2020 so với năm 2019 ít hơn so với vận tải hành khách (Hình 3) và xu hướng (dương hay âm) không đồng nhất giữa các công ty. Cần lưu ý rằng một số đường sắt tại Châu Âu như Đường sắt Quốc gia Bun-ga-ri (BDZ), Đường sắt quốc gia Thổ Nhĩ Kỳ (TCDD) và Công ty Vận tải hàng hoá Gysev Cargo tại Hung-ga-ry

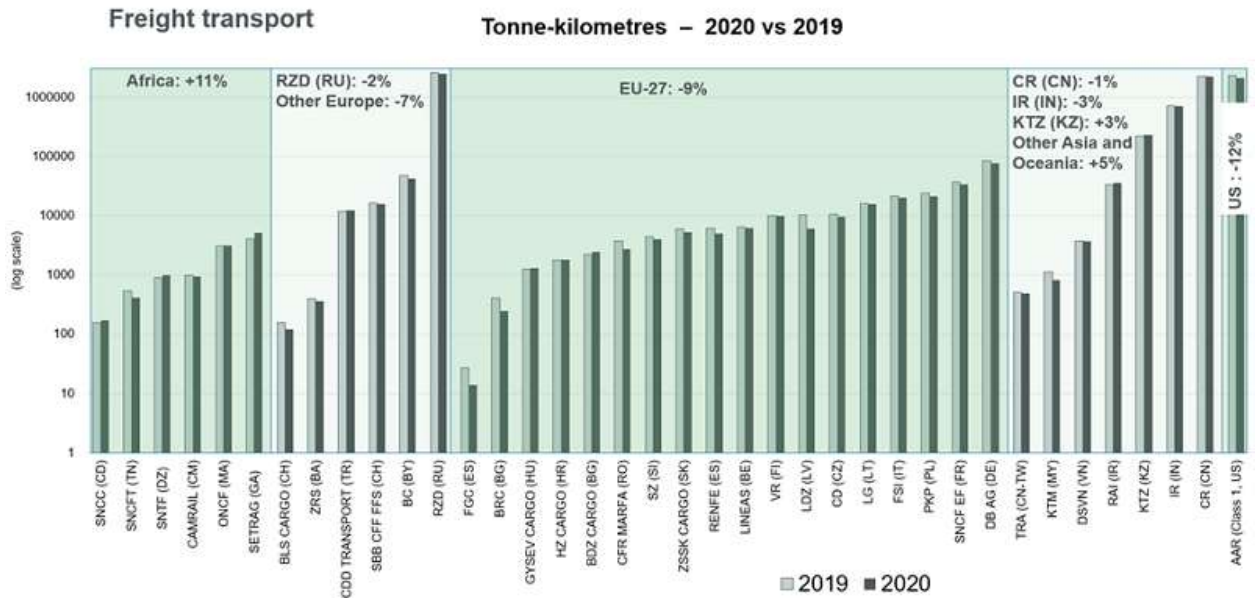
¹ Số liệu vận tải hành khách của CR bao gồm hành khách liên tỉnh và tàu cao tốc (không bao gồm vận tải nội đô và khu vực)

² Theo Eurostat, Vương quốc Anh ghi nhận sụt giảm mạnh vận tải hành khách hơn -60% trong năm 2020

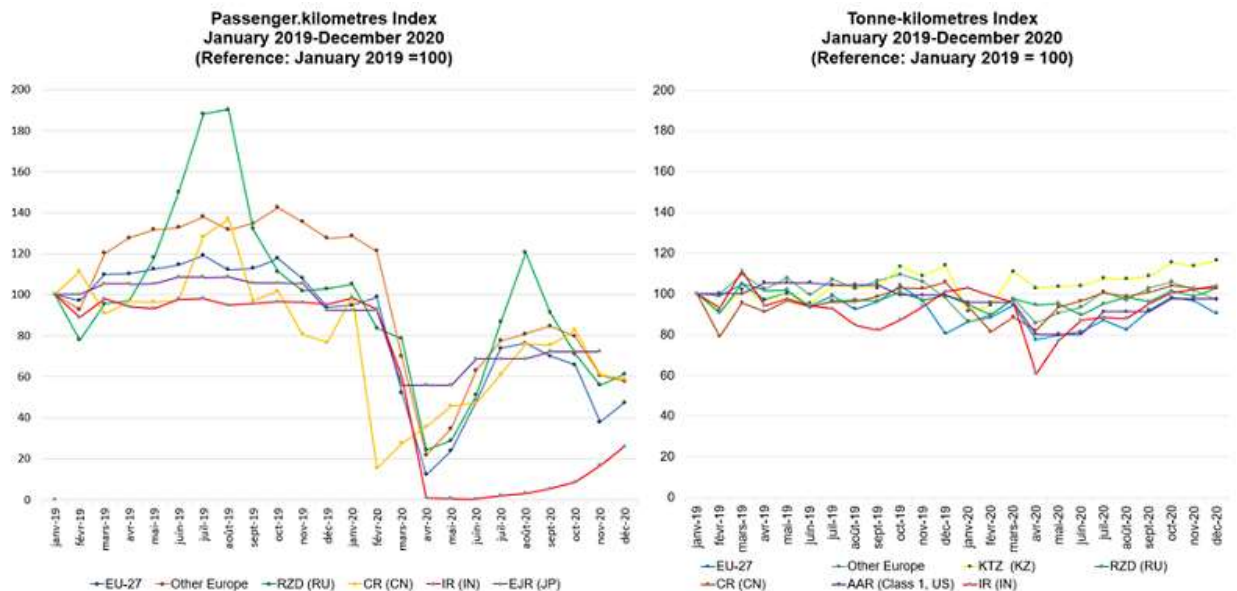
thậm chí đã ghi nhận xu hướng dương trong năm 2020 tăng trưởng từ +4% đến +10%. Kết quả tương tự cũng diễn ra tại một số đường sắt ở Châu Phi như Đường sắt Quốc gia Ma-rốc (ONCF) tăng +1%, Đường sắt Công-gô (SNCC) tăng +8%, Đường sắt An-giê-ri (SNTF) tăng +10% và Đường sắt Ga-bông (Setrag) tăng +29%. Các công ty tại Châu Á như Tổng công ty ĐSVN tăng +0,5%, Đường sắt Kazakhstan (KTZ) tăng +3,5% và Đường sắt Iran (RAI) tăng +6,9%. Công ty Cổ phần Đường sắt Nga (RZD) và Đường sắt Trung Quốc (CR) ghi nhận sụt giảm không đáng kể, tương ứng là -2,5% và -1%. Xu hướng tương tự cũng diễn ra tại Đường sắt Ấn Độ (IR) với sụt giảm nhẹ là -3% với vận tải hàng hoá. Ngược lại, sự sụt giảm đáng kể hơn xảy ra tại nhiều công ty đường sắt Châu Âu nói chung và tại 27 nước EU nói riêng với mức giảm trung bình từ -7% đến -9% (ít nhiều phù hợp với công bố của Eurostat, trong đó trích dẫn giảm -6% đối với 27 nước EU [1]). Thật không may mức sụt giảm này là đáng kể hơn, bằng -12% đối với các công ty Hạng 1 ở Mỹ. Tuy nhiên, đối với hầu hết công ty đường sắt có ghi nhận sụt giảm, sản lượng vận tải đã phần nào trở lại bình thường vào quý cuối cùng năm 2020.



Hình 1: Số liệu hành khách-km (triệu) năm 2019 (cột màu xám) và năm 2020 (cột màu đen). Trục y là thang đo logarit. Các công ty đường sắt được nhóm theo khu vực với giá trị tính theo % cho thấy mức thay đổi trung bình từ năm 2019 đến năm 2020. Xin lưu ý rằng không phải tất cả các công ty đường sắt đều có trong khảo sát này. Do đó, tổng quan về thị trường đường sắt trình bày ở đây chỉ là một phần thị trường chung.



Hình 2: Tương tự Hình 1 nhưng là vận tải hàng hóa, tức là số liệu tấn-km (triệu). Trục y là thang đo logarit. Một lần nữa, xin lưu ý rằng một số công ty đường sắt Châu Âu không tham gia khảo sát. Do đó, tổng quan về thị trường đường sắt Châu Âu được trình bày ở đây chỉ là một phần. Số liệu của AAR chỉ liên quan đến khối lượng vận tải hàng hoá do các công ty Hàng 1 ở Mỹ thực hiện.



Hình 3: Biểu đồ bên trái thể hiện chỉ số vận tải hành khách hàng tháng trong giai đoạn từ tháng 01/2019 đến tháng 12/2020. Tham chiếu cho chỉ số là tháng 01/2019, tương đương với 100. Tập hợp các thành viên đường sắt UIC đã cung cấp số liệu được phân chia theo khu vực: “EU” và “Châu Âu khác” cộng với Đường sắt Nga (RZD), Đường sắt Trung Quốc (CR), Đường sắt Ấn Độ (IR) và Đường sắt Đông Nhật Bản (EJR). Danh sách các đường sắt được tổng hợp trong “EU 27” và “Châu Âu khác” được thể hiện trong Hình 1.

Biểu đồ bên phải cho thấy cùng một dữ liệu về lưu lượng vận tải hàng hóa. Tập hợp các thành viên đường sắt UIC đã cung cấp số liệu được chia theo khu vực: “EU” và “Châu Âu khác” (xem Hình 2 để biết danh sách các đường sắt), cộng với Đường sắt Nga (RZD), Đường sắt Trung Quốc (CR), Đường sắt Ấn Độ (IR) và Đường sắt Kazakhstan (KTZ) và các công ty Hạng 1 từ AAR. Số liệu của EJR và AAR ban đầu được cung cấp theo quý và đã được điều chỉnh theo tháng trong biểu đồ bên trái và bên phải tương ứng. Số liệu của Đường sắt Ấn Độ được tính bằng cách lấy số lượng hành khách/tấn vận chuyển hàng tháng nhân với khoảng cách trung bình mà một hành khách/một tấn được vận chuyển.

Ban HTQT & KHCN dịch từ website của UIC tại địa chỉ:

<https://uic.org/com/enews/article/rail-traffic-trends-in-2020-among-uic-member-companies>

Tài liệu tham khảo:

[1] <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

[2] https://indianrailways.gov.in/railwayboard/view_section.jsp?lang=0&id=0,1,304,366,554,1361

[3] Download số liệu của UIC: <https://uic-stats.uic.org/select/>