**THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI HÀNH KHÁCH VÀ HÀNG HOÁ
ẢM ĐẠM MÙA COVID-19**

*Ông Yuri Saakyan, Viện trưởng Viện Nghiên cứu Độc quyền Tự nhiên (IPEM) của Nga, giải thích về tác động của đại dịch Covid-19 tới hoạt động sản xuất kinh doanh của Đường sắt Nga trong năm 2020 và triển vọng năm 2021.*

Kết quả hoạt động vận tải đường sắt cũng như toàn bộ nền kinh tế Nga năm 2020 bị ảnh hưởng lớn bởi tác động của đại dịch Covid-19 cũng như các biện pháp đối phó của Chính phủ Nga và các đối tác quốc tế. Nếu sự việc bất khả kháng này không trực tiếp dẫn đến suy thoái kinh tế thì ít nhất nó cũng làm trầm trọng thêm xu hướng sụt giảm sản lượng hiện nay. Tuy nhiên, trong một số trường hợp ngoại lệ, đại dịch đã góp phần tăng khối lượng vận chuyển hàng hóa trong ngắn hạn, ví dụ như vận chuyển quặng.

Doanh thu của Công ty Cổ phần Đường sắt Nga (RZD) giảm 9,1% trong năm 2020, dẫn đến khoản lỗ 52,9 tỷ Rúp (tương đương 720 triệu USD) so với lợi nhuận ròng 155,7 tỷ Rúp trong năm 2019.

Công ty Hành khách Liên bang (FPK), công ty con chuyên về vận tải hành khách đường dài của RZD đã giảm 6,2% doanh thu từ các hoạt động chính và lỗ ròng 34,8 tỷ Rúp so với lợi nhuận ròng 8,5 tỷ Rúp trong năm 2019.

Sau nhiều năm duy trì tăng trưởng ổn định về vận chuyển hàng hóa đường sắt, đến cuối năm 2019, khối lượng vận tải hàng hoá bắt đầu giảm và RZD kết thúc năm 2019 với khối lượng đạt 1,278 tỷ tấn, giảm 0,9% so với năm 2018. Sụt giảm vẫn tiếp tục trong năm 2020 và bị đẩy nhanh hơn bởi đại dịch Covid-19, dẫn đến giảm 7% khối lượng vận tải hàng hoá, xuống còn 1243,6 tỷ tấn. Xu hướng sụt giảm này tiếp tục duy trì trong những tháng tiếp theo, ngoại trừ từ tháng 10/2020 khi khối lượng vận tải hàng hoá tăng 0,3% so với năm 2019. Tuy nhiên, khoảng cách so với năm 2019 được thu hẹp lại với mức giảm dưới 0,7% từ tháng 8 đến tháng 12/2020.

Không phải tất cả các ngành công nghiệp ở Nga đều bị ảnh hưởng bởi đại dịch. Vận chuyển hàng ngũ cốc tăng 28,7%, xây dựng tăng 6,1%, vận chuyển hóa chất và phân khoáng tăng 3,7%.

Khối lượng xuất khẩu quặng cũng tăng trưởng đáng kể, được tạo điều kiện thuận lợi hơn bởi nguồn cung đang giảm do các mỏ khai thác buộc phải đóng cửa do phải thực hiện các biện pháp cách ly xã hội. Trung Quốc là yếu tố tác động chính đến tăng trưởng này bởi chính quyền đã đưa ra một số biện pháp để khôi phục sản xuất luyện kim sau làn sóng virus corona đầu tiên.

Nga cũng ghi nhận khối lượng vận chuyển ngũ cốc tăng đáng kể. Một kỷ lục vận chuyển ngũ cốc đã được xác lập vào tháng 10/2020 với sản lượng đạt 3,2 triệu tấn, cao hơn 37% so với tháng 10/2019. Giá ngũ cốc tăng ổn định đã thúc đẩy xuất khẩu. Tại cảng Novorossiysk, giá lúa mì trong tháng 9/2020 tăng 25,6% so với cùng kỳ năm 2019.

Vận chuyển container đã tăng trưởng đáng kể trong vài năm qua, tăng 15,9% lên 5,8 triệu TEU vào cuối năm 2020.

Than từng là động lực chính thúc đẩy tăng trưởng vận tải hàng hoá đường sắt ở Nga và chiếm khoảng 28% tổng sản lượng vận chuyển hàng hóa đường sắt. Tại thị trường nội địa, hoạt động kinh doanh sụt giảm do Covid-19 và sản lượng tiêu thụ điện giảm dẫn đến giảm nhu cầu sử dụng than. Đối với thị trường xuất khẩu, mặt hàng than bị ảnh hưởng do giá bán trên thế giới thấp và sản lượng tiêu thụ đã giảm kể từ nửa cuối năm 2019. Tình hình càng trầm trọng hơn do các đợt phong toả dẫn đến giảm 5% khối lượng vận chuyển than trong năm 2020.

Dầu, mặt hàng chiếm gần 17% sản lượng vận tải hàng hoá đường sắt, cũng đã giảm trong vài năm qua do cạnh tranh từ các phương thức vận tải khác. Tuy nhiên, trong năm 2020, vận chuyển dầu giảm 10% do giảm sản xuất các sản phẩm hydrocacbon chính.

Để hỗ trợ nền kinh tế đất nước, RZD đã giảm cước vận chuyển một số mặt hàng thiết yếu cho xã hội như: ngũ cốc và hạt giống, bột và yến mạch, mì ống và bánh kẹo, đường, muối, rau, trái cây và nước trái cây, hàng dệt may và các sản phẩm từ giấy.

**Dự báo năm 2021**

RZD đã vài lần điều chỉnh kế hoạch tăng trưởng vận tải hàng hóa đường sắt năm 2021. Theo kế hoạch mới nhất, tăng trưởng vận tải hàng hóa có thể đạt 2,8% trong năm 2021, cơ bản tương ứng với mức của năm 2019. Tuy nhiên, khi xét đến làn sóng bùng phát thứ hai của đại dịch Covid-19, có thể phải điều chỉnh lại kế hoạch một lần nữa.

Khối lượng vận tải hành khách liên tục tăng trong vài năm qua. Năm 2019, khối lượng vận tải hành khách tăng 3,4%, đạt 1,2 tỷ hành khách. Mức tăng trưởng đạt được cả ở dịch vụ vận tải hành khách đường dài (5,6%) và hành khách đi lại bằng vé tháng (3,2%).

Tăng trưởng khối lượng vận tải hành khách có được là nhờ vào phát triển mạng đường sắt và khai trương các đoàn tàu mới, giúp RZD cạnh tranh thành công với các phương thức vận tải khác. Về vận chuyển hành khách đi lại bằng vé tháng, việc phát triển trung tâm trung chuyển tại Matxcova đóng vai trò quan trọng: trước hết là khai trương tuyến đường Vòng quanh Trung tâm Matxcova, tiếp theo là tuyến ngắn nối với Trung tâm Matxcova theo kế hoạch phát triển dịch vụ đến năm 2025. Theo kế hoạch này, FPK sẽ mở rộng mạng lưới và mua các toa xe khách mới cao cấp hơn các phương tiện trước đây.

Tuy nhiên, trong 11 tháng đầu năm 2020, đường sắt Nga vận chuyển 795,8 triệu lượt hành khách, thấp hơn 27,5% so với cùng kỳ năm 2019. Vận chuyển hành khách đường dài giảm 42,1% trong khi vận chuyển hành khách đi lại bằng vé tháng giảm 25,9%. Đáng chú ý là vận tải hành khách tăng 7,2% từ tháng 1- 2/2020 và sau đó giảm mạnh 67,3% vào tháng 5/2020.

Ngày 28/3/2020, Chính phủ Nga đã thông qua một loạt các biện pháp để chống lại sự lây lan của virus corona, bao gồm các tuần không làm việc, nghĩa là đóng cửa một số doanh nghiệp và áp dụng hạn chế di chuyển tự do. Trong tháng 3-4/2020, RZD đã phải cắt giảm và dừng hoạt động 13% tuyến đường hoặc 500 chuyến tàu tại 48 khu vực.

Từ tháng 6/2020, các biện pháp cách lý xã hội đã dần được nới lỏng, tác động tích cực đến vận tải hành khách - mặc dù chưa phục hồi được như mức năm 2019 nhưng tốc độ sụt giảm đang giảm dần.

Hiện tại, rất khó có thể dự đoán về phục hồi vận tải hành khách do tình hình lây lan của dịch bệnh Covid-19 cả ở Nga và trên toàn thế giới. Nếu chính phủ không đưa ra biện pháp hạn chế mới nào, kỳ vọng sẽ phục hồi trong năm 2021. Tuy nhiên, khó có thể đạt được các chỉ số như năm 2019.

Cần lưu ý rằng phương thức di chuyển của con người đã thay đổi: việc di chuyển hàng ngày đến văn phòng làm việc đã được thay thế bằng làm việc từ xa và trong tương lai gần, những người di chuyển trên quãng đường ngắn sẽ ưu tiên sử dụng phương tiện giao thông đường bộ.

Năm 2020, chế tạo toa xe hàng ở Nga giảm 27,8%, xuống còn 57.500 toa xe, ít hơn so với năm 2019. Việc giảm sản lượng toa xe phần lớn không liên quan đến đại dịch. Việc chế tạo dư thừa toa xe trong những năm trước dẫn đến cung vượt quá cầu, làm giảm doanh thu của đơn vị khai thác, điều này càng trầm trọng hơn do khối lượng vận tải năm 2020 giảm mạnh. Chi phí cho thuê một toa xe hàng không mui trung bình là 2.275 Rúp/ngày năm 2019 và giảm xuống còn 1.100 Rúp năm 2020. Đây là lý do tại sao các đơn vị sở hữu toa xe không có đủ nguồn lực để đổi mới đoàn toa xe của họ.

Theo ước tính của IPEM, nhu cầu về toa xe hàng sẽ không phục hồi cho đến năm 2023. Đến khi đó, sản lượng sẽ đạt khoảng 45.000-55.000 toa xe mỗi năm.

Ngược lại, việc mua sắm các đầu máy chính tuyến hầu như phụ thuộc hoàn toàn vào RZD, điều này đảm bảo nhu cầu đồng đều hơn. Tuy nhiên, RZD đã giảm mua sắm đầu máy do ảnh hưởng của đại dịch Covid-19. Mùa xuân năm 2020, RZD có kế hoạch mua 640 đầu máy, nhưng sau đó chỉ mua 566 đầu máy trị giá 95 tỷ Rúp.

Một trong những sự kiện đường sắt quan trọng của năm 2020 là đưa đầu máy diesel 3 pha 3TE25K2M công suất 9,3 Megawat vào vận hành tại miền đông nước Nga. Đầu máy diesel mới này có khả năng kéo các đoàn tàu hàng từ 5.600 tấn đến 7.100 tấn, điều này tác động tích cực đến năng lực vận tải đường sắt nói chung khi vận chuyển hàng hóa xuất khẩu đến các cảng Viễn Đông.

Tháng 11/2020, RZD và Sinara *(công ty chuyên về đầu tư tại Nga)* đã ký thỏa thuận về sản xuất, thử nghiệm, cung cấp và bảo trì trọn đời đầu máy điện kéo tàu hàng chính tuyến 8 trục 2 pha một chiều loại 2ES6A với lực kéo không đồng bộ và đầu máy diesel kéo tàu hàng chính tuyến loại 2TE35A hai pha với lực kéo không đồng bộ.

Năm 2019, FPK đã ký hợp đồng dài hạn với Công ty Tver Carriage Works của Transmashholding *(nhà sản xuất đầu máy và thiết bị đường sắt lớn nhất tại Nga)* để phát triển, thiết kế, sản xuất, thử nghiệm và cấp chứng nhận cho 3.736 toa xe khách cho đến năm 2025.

Đến cuối năm 2020, FPK đã mua khoảng 600 toa xe khách phục vụ vận chuyển đường dài, tương tự như số lượng đã đặt hàng năm 2019. Đoàn phương tiện phục vụ hành khách đi lại bằng vé tháng cũng đang được hiện đại hoá. Năm 2020, RZD đã đầu tư 28 tỷ Rúp để mua 346 toa xe khách và đầu tư 5 tỷ Rúp để sửa chữa 956 toa xe EMU.

Nhu cầu đầu máy toa xe trong năm 2021 sẽ phụ thuộc phần lớn vào điều kiện tài chính của người tiêu dùng trong ngành đường sắt cũng như diễn biến của đại dịch.

Tháng 9/2020, RZD đã đưa ra ý tưởng tài trợ cho các dự án bền vững. Ý tưởng này được đưa ra để chứng minh sự tuân thủ các tiêu chuẩn về Nguyên tắc Trái phiếu Xanh và Trái phiếu Khí hậu năm 2018. Bảng 1 dưới đây cho thấy việc thay thế Trái phiếu Xanh của RZD:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Loại trái phiếu | Ngày phát hành | Ngày thanh toán | Khối lượng phát hành |
| Trái phiếu Châu Âu | 23/5/2019 | 23/5/2027 | 500 triệu Euro |
| Trái phiếu Châu Âu | 12/3/2020 | 12/3/2026 | 250 triệu SFr (248,7 triệu USD) |
| Trái phiếu trong nước | 30/9/2020 | Không xác định ngày đáo hạn | 100 tỷ Rúp(1,36 tỷ USD) |

Theo kế hoạch phát triển dài hạn đến năm 2025, RZD đưa ra các mục tiêu môi trường như sau:

* Giảm 18% lượng phát thải ô nhiễm không khí từ các nguồn cố định và di động.
* Giảm 20% lượng nước tiêu thụ.
* Giảm 4,5% phát thải khí nhà kính, và
* Giảm 18% lượng nước thải ô nhiễm vào mạch nước ngầm.

Một trong những mục tiêu sinh thái của RZD là tăng cường sử dụng các nhiên liệu thay thế, đặc biệt là phát triển các đầu máy chạy bằng ắc quy, khí hydro và khí gas. RZD có kế hoạch thay thế tới 25% nhiên liệu diesel bằng khí đốt tự nhiên vào năm 2030.

Sức kéo bằng khí hydro là một lĩnh vực đầy hứa hẹn khác, đặc biệt là đối với các đoàn xe tự hành và theo kế hoạch, chuyến tàu đầu tiên sẽ được khai trương trên đảo Sakhalin. RZD, Transmashholding, Rusnano *(Cơ quan Phát triển Đổi mới sáng tạo của Nga)* và chính quyền vùng Sakhalin đang hợp tác triển khai dự án này và có kế hoạch đưa 7 đoàn tàu vào vận hành vào năm 2023, sau đó tăng lên 13 đoàn vào năm 2030. Theo dự kiến, chi phí cho các đoàn tàu mới sẽ đắt hơn nhưng chi phí bảo dưỡng rẻ hơn so với các đoàn tàu diesel. Dự kiến các tiến bộ kỹ thuật sẽ giúp giảm giá thành ắc quy và tăng hiệu suất của chúng trong tương lai, cải thiện khả năng áp dụng công nghệ này đối với đầu máy toa xe. RZD, Transmashholding và Rusnano hiện đang thiết kế đầu máy chạy ắc quy.

Theo IPEM, vận tải hàng hóa đường sắt lỗ ít nhất 166 tỷ Rúp trong năm 2020 do giảm khối lượng vận chuyển và tốc độ bàn giao toa xe hàng. IPEM ước tính triển vọng phục hồi vận tải đường sắt trong năm 2021 sẽ dao động từ 1,5% đến 2,5%, điều này có nghĩa là vận chuyển hàng hóa sẽ không đạt được như mức năm 2019. Giá thuê toa xe hàng sẽ tiếp tục giảm, chẳng hạn, giá thuê toa xe hàng không mui sẽ giảm 18-22%. Trong bối cảnh này, sản lượng chế tạo toa xe hàng sẽ giảm 20-22%.

Lĩnh vực khó lường nhất trong năm 2021 là vận tải hành khách và chế tạo đầu máy toa xe. Việc phục hồi vận tải hành khách phụ thuộc vào năng lực của các chính phủ và hệ thống chăm sóc y tế để vượt qua đại dịch trong thời gian ngắn, và các cơ hội đầu tư sẽ phụ thuộc chủ yếu vào các biện pháp hỗ trợ.

Từ quan điểm này, bất chấp mọi kỳ vọng, ngay cả khi cuộc khủng hoảng Covid-19 kết thúc, những khó khăn kinh tế của vận tải đường sắt vẫn còn. Năm tới, ngành đường sắt sẽ phải khắc phục những sai lầm trong quá khứ vì chưa vượt qua được những thách thức của cuộc khủng hoảng. Việc làm này đóng vai trò tối quan trọng đối với sức khỏe của toàn bộ nền kinh tế Nga, nền kinh tế thành công được phụ thuộc phần lớn vào lĩnh vực giao thông.

*(Ban HTQT&KHCN dịch từ Tạp chí Railway International Journal,
số tháng 6/2021)*