GS.TSKH. LÃ NGỌC KHUÊ

THỰC HIỆN ĐÚNG CÁC QUYẾT ĐỊNH 214/QĐ-TTg VÀ 1468/QĐ-TTg CÙNG SỰ CHỈ ĐẠO CỦA THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ ĐỂ ĐẢM BẢO DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT TỐC ĐỘ CAO BẮC NAM KHẢ THI VÀ HIỆU QUẢ

HÀ NỘI, 2019

DÀN MỤC

1. Căn cứ pháp lý của dự án Đường sắt Tốc độ cao (ĐSTĐC) Bắc Nam

2. Đường sắt Cao tốc, một lựa chọn nhiều rủi ro, không khả thi và không hiệu quả

2.1. Đường sắt Cao tốc, khó đảm bảo tính khả thi về phương diện tài chính

2.2. Đường sắt Cao tốc, nguy cơ Việt Nam mất quyền chủ động, bị phụ thuộc, để đối tác nước ngoài làm chủ và thâu tóm mọi hợp đồng triển khai dự án

2.3. Đường sắt Cao tốc, không phát huy được hiệu quả đầu tư

2.3.1. Sau khi kết thúc giai đoạn 1, hai đoạn Đường sắt Cao tốc Hà Nội – Vinh và TP Hồ Chí Minh – Nha Trang, tạo nên một hình thế hết sức bất bình hành về năng lực vận tải trên trục dọc đất nước

2.3.2. Khi dự án Đường sắt Cao tốc kết thúc, tạo ra một hình thế cực đoan, bất cân đối về năng lực vận tải của đường sắt trên trục Bắc Nam

3. ĐSTĐC Bắc Nam có tốc độ khai thác từ 160km/h đến dưới 200km/h, một lựa chọn hợp lý, khả thi và hiệu quả

3.1. ĐSTĐC Bắc Nam có tốc độ khai thác từ 160km/h đến dưới 200km/h vừa chở khách vừa chở hàng, trở thành trục vận tải chủ đạo trên hành lang chiến lược của đất nước

3.2. Về Tổng mức đầu tư khi ĐSTĐC Bắc Nam có tốc độ khai thác từ 160km/h đến dưới 200km/h

3.3. Phân kỳ đầu tư ĐSTĐC Bắc Nam có tốc độ khai thác từ 160km/h đến dưới 200km/h

3.4. ĐSTĐC có tốc độ khai thác từ 160km/h đến dưới 200km/h, cơ hội cho các doanh nghiệp Việt Nam làm chủ và trúng thầu các hợp đồng dự án

3.5. Hiệu quả đầu tư khi dự án ĐSTĐC Bắc Nam có tốc độ khai thác từ 160 km/h đến dưới 200km/h

3.5.1. Hiệu quả đầu tư dự án khi sau giai đoạn 1, chạy tàu sức kéo diesel

3.5.2. Hiệu quả đầu tư dự án sau khi tiến hành điện khí hóa

****Thay cho lời kết***

1. CĂN CỨ PHÁP LÝ CỦA DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT TỐC ĐỘ CAO (ĐSTĐC) BẮC NAM

Ngay từ đầu, khi nói tới căn cứ pháp lý cho việc đầu tư dự án ĐSTĐC Bắc Nam, Tư vấn đã nêu rõ đó là quyết định số 214/QĐ-TTg ngày 10/02/2015 và quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015 của Thủ Tướng Chính phủ.

- Quyết định số 214/QĐ-TTg có nội dung khẳng định như sau:

+ Giai đoạn từ năm 2020 đến 2030:

... Triển khai xây dựng mới tuyến ĐSTĐC (trước mắt khai thác tốc độ chạy tàu từ 160 kilomet/giờ đến dưới 200 kilomet/giờ), đường đôi, khổ 1435 milimet, điện khí hóa, hạ tầng tuyến có thể đáp ứng khai thác tốc độ 350kilomet/giờ trong tương lai…

+ Tầm nhìn đến năm 2050:

Phấn đấu hoàn thành toàn tuyến đường sắt đôi tốc độ cao khổ 1435 milimet trên trục Bắc Nam; Sau năm 2050 triển khai, tổ chức khai thác tốc độ cao tốc 350kilomet/giờ...

- Quyết định số 1468/QĐ-TTg có nội dung khẳng định như sau:

+ Đến năm 2030:

Triển khai xây dựng mới tuyến ĐSTĐC (trước mắt khai thác tốc độ chạy tàu từ 160 kilomet/giờ đến dưới 200 kilomet/giờ), đường đôi, khổ 1435 milimet, điện khí hóa, hạ tầng tuyến có thể đáp ứng khai thác tốc độ 350kilomet/giờ trong tương lai…

Như vậy là các quyết định của Thủ Tướng Chính phủ đã nói rõ mục tiêu từ nay đến 2030 việc đầu tư dự án ĐSTĐC Bắc Nam chỉ phục vụ cho chạy tàu với tốc độ từ 160 km/h đến dưới 200 km/h. Việc chạy tàu ở tốc độ

cao tốc 350 km/h chỉ được đặt ra sau năm 2050. Thậm chí tại quyết định 1468/QĐ-TTg, một quyết định ra đời sau, có thời hiệu pháp lý cao hơn còn không hề đề cập tới khi nào mới cần khai thác các đoàn tàu cao tốc 350km/h. Nói khác đi, một tuyến Đường sắt Cao tốc với tốc độ 350 km/h chỉ là câu chuyện của tương lai, chưa biết bao giờ mới được đặt ra.

Vậy thì căn cứ vào đâu để Tư vấn khẳng định tốc độ thiết kế của tuyến ĐSTĐC Bắc Nam là 350 km/h và tốc độ khai thác là 320 km/h, tức là cấp tốc độ của Đường sắt Cao tốc, như tại các trang 5-3, báo cáo chính, trang 56, báo cáo tóm tắt và tại tờ trình số 1281/TTr-BGTVT ngày 14 tháng 02 năm 2019 của Bộ GTVT. Trong tất cả các hồ sơ nói trên không có một chữ nào đề cập tới dải tốc độ khai thác từ 160km/h đến dưới 200 km/h như quyết định 214/QĐ-TTg và quyết định 1468/QĐ-TTg đã khẳng định.

Tư vấn hiểu rất rõ cách làm như vậy là phạm quy, là hoàn toàn trái với nội dung và tinh thần chỉ đạo đã được khẳng định tại các Quyết định của Thủ Tướng. Cho nên để cho kín kẽ, Tư vấn đã tham mưu để tại tờ trình số 1281/TTr-BGTVT đã kiến nghị: *Sau khi được Quốc Hội phê duyệt chủ trương đầu tư, kính đề nghị Thủ Tướng Chính phủ xem xét bỏ nội dung "Trước mắt khai thác tốc độ chạy tàu từ 160 km/h đến dưới 200 km/h" trong Chiến lược và Quy hoạch phát triển đường sắt tại quyết định số 214/QĐ-TTg ngày 10/02/2015 và quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015 của Thủ Tướng Chính phủ.*

Những gì Tư vấn đã làm là hết sức lạ lùng, không chỉ vì đó là cách làm của một trình tự ngược, trái với thông lệ mà điều quan trọng cần chỉ ra là với việc làm trái với các quyết định của Thủ Tướng Chính phủ, áp đặt dự án ĐSTĐC Bắc Nam phải ngay lập tức là một tuyến Đường sắt Cao tốc 350 km/h, đã đặt dự án trước một nguy cơ vừa không đảm bảo được tính khả thi,

vừa không đảm bảo được hiệu quả đầu tư dự án, thậm chí còn dẫn đến những hệ lụy lâu dài đối với nền kinh tế. Đặc biệt là cách làm đó đã làm mất đi mọi tiền đề, mọi cơ hội để chúng ta có thể thực hiện được sự chỉ đạo của Thủ Tướng Nguyễn Xuân Phúc gửi tới Bộ trưởng Bộ GTVT, ngày 10/11/2018 rằng phải đổi mới tư duy trong việc triển khai dự án ĐSTĐC Bắc Nam, theo tinh thần:

+ Bảo vệ quyền lợi và khả năng tự chủ của Việt Nam;

+ Bám sát năng lực hiện có và sẽ có;

+ Không để nước ngoài thâu tóm toàn bộ các loại hợp đồng của dự án hàng chục tỷ USD và chúng ta rơi vào vị thế bị phụ thuộc.

2. ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC, MỘT LỰA CHỌN NHIỀU RỦI RO, KHÔNG KHẢ THI VÀ KHÔNG HIỆU QUẢ

Như đã nói, trong báo cáo tiền khả thi (BC. TKT) Tư vấn khẳng định ĐSTĐC Bắc Nam có tốc độ thiết kế 350 km/h, tốc độ khai thác 320 km/h. Đó chính là tốc độ của dự án Đường sắt Cao tốc Bắc Nam từng được Quốc hội xem xét và không chấp thuận tại kỳ họp tháng 6 năm 2010. Cho dù tình hình đã có nhiều thay đổi so với 9 năm về trước, nhưng Việt Nam vẫn sẽ là nước nghèo nhất đầu tư Đường sắt Cao tốc, xét theo thu nhập tính trên đầu người và chắc chắn vẫn còn nguyên đó những nguy cơ làm cho tính khả thi và hiệu quả đầu tư của dự án không được đảm bảo, thậm chí còn đem đến nhiều rủi ro, hệ lụy, tác động tiêu cực lên nền tài chính của quốc gia nếu như chúng ta theo đuổi dự án theo cách đó.

2.1. Đường sắt cao tốc, khó đảm bảo được tính khả thi về phương diện tài chính

BC.TKT của dự án Đường sắt Cao tốc nói trên đưa ra tổng mức đầu tư (TMĐT) là 58,710 tỷ USD nhiều hơn 2,85 tỷ USD, so với BC.TKT trình lên

Chính phủ và Quốc hội năm 2010. Các chuyên gia cho rằng con số tăng thêm đó là chưa đủ để bù đắp cho trượt giá. Nhưng nghiêm trọng hơn là để giữ cho TMĐT không quá cao nhằm dễ được chấp nhận, nhiều số liệu đã bị làm nhỏ đi, không những không tăng hơn do trượt giá so với BC.TKT của năm 2010 mà còn bị cắt giảm đi một cách khó hiểu. Ví như gói chi phí cho: Thiết bị điện khí hóa + Hệ thống thông tin tín hiệu + Mua sắm các đoàn tàu cao tốc và thiết bị depot tại BC.TKT năm 2010 là 22,680 tỷ USD, không hiểu sao tại BC.TKT lần này chỉ còn 14,999 tỷ USD, giảm tới 34%. Từ những diễn biến trái chiều và khó hiểu như vậy đã đặt ra câu hỏi về độ tin cậy của các con số đã được đưa ra, cùng những nghi ngại rằng với một TMĐT chưa được tính đủ như thế thì một khi dự án đi vào thực thi, nguy cơ điều chỉnh TMĐT có bị loại trừ hay không, nếu không, sự đội vốn sẽ lớn đến mức nào, có gì để đảm bảo rằng cái cách đội vốn và mức độ đội vốn hết sức bất thường của các tuyến Đường sắt Đô thị sẽ không bị lặp lại, thậm chí còn nặng nề hơn rất nhiều .

Nhưng ngay cả với một TMĐT dù đã bị ép cho nhỏ đi như vậy thì 58,710 tỷ USD vẫn là một gánh nặng rất lớn đối với nền kinh tế. Bởi nó lớn gấp 50 lần tổng chi của Ngân sách Trung ương dành cho phát triển hạ tầng giao thông của một năm tài khóa như vẫn diễn ra trong suốt những năm qua. Qua đó có thể thấy, nếu dự án được chấp nhận là một tuyến Đường sắt Cao tốc như Tư vấn kiến nghị và dự kiến tiến hành trong 30 năm thì ngân sách của Trung ương dành cho hạ tầng giao thông hàng năm phải tăng gần gấp đôi, đồng thời với việc tất cả các nhu cầu đầu tư khác cho hạ tầng giao thông phải đình hoãn, phải nằm bất động, để nhường mọi nguồn lực cho dự án Đường sắt Cao tốc Bắc Nam, một đòi hỏi chắc chắn là không thể có được. Do đó việc đầu tư dự án sẽ phải kéo dài hơn 40 năm, thậm chí còn lâu hơn nữa.

Còn đó bài học nhãn tiền của các dự án Đường sắt Đô thị, những dự án có quy mô không sao sánh nổi với Đường sắt Cao tốc, vậy mà chúng ta đã

phải lỡ hẹn, đã phải chật vật đến mức nào. Cho nên ai dám đoan chắc dự án Đường sắt Cao tốc Bắc Nam sẽ về đích đúng hẹn. Vả chăng cơn bĩ cực của đường sắt Bắc Nam đã kéo dài hơn 40 năm. Những tổn thất mà nền kinh tế xã hội phải trả do sự bất cập về GTVT trên hành lang chiến lược này sẽ còn lớn đến đâu, nếu như tình hình không kịp thời được giải thoát. Liệu nhân dân và đất nước có thuận tình để chúng ta nợ món nợ đó thêm 40 năm nữa. Do đó cần thấy giới hạn thời gian về đích sao cho nhanh nhất, cũng phải là một trong những mục tiêu cần có của dự án, để tìm cách đáp ứng cho được.

Tóm lại, tính khả thi về phương diện tài chính của dự án là chưa có gì được đảm bảo, các con số đưa ra không đủ tin cậy và dù chưa được tính đủ nhưng đã là quá lớn so với sức chi trả của các tài khóa. Mặt khác thời gian triển khai quá dài, thậm chí là còn bất định, do đó bắt buộc phải có sự lựa chọn khác cho dự án ĐSTĐC Bắc Nam, sao cho TMĐT phù hợp với sức chi trả của các tài khóa và việc thực thi phải đủ nhanh, để không chỉ cốt nhằm vào mục tiêu dài hạn mà còn kịp giải tỏa những đòi hỏi cấp bách của tình thế.

2.2. Đường sắt Cao tốc, nguy cơ Việt Nam mất quyền chủ động, bị phụ thuộc, để đối tác nước ngoài làm chủ và thâu tóm mọi hợp đồng triển khai dự án

Để có thể nhận biết nguy cơ nói trên, hãy quan sát những khó khăn, lúng túng, cùng với rất nhiều bất cập, trong việc triển khai các dự án Đường sắt Đô thị mà Việt Nam đang đối mặt. Nhưng vì sao các dự án Đường sắt Đô thị dù không thể so sánh nổi với Đường sắt Cao tốc, cả về quy mô cả về trình độ công nghệ và kỹ thuật như đã nói, lại lâm vào những khó khăn như vậy. Xin hiểu cho, thực trạng đó bắt nguồn từ ba nguyên nhân, ba yếu điểm, khởi nguồn cho những nguy cơ, hệ lụy của các dự án Đường sắt Đô thị:

- *Thứ nhất,* về mặt kiến thức, sự hiểu biết của chúng ta về Đường sắt Đô thị còn rất sơ khai. Sách vở nhà trường hầu như chưa dạy, tiêu chuẩn, quy trình, quy phạm cũng chưa hề có.

- *Thứ hai,* về thực tiễn và kinh nghiệm sản xuất lại càng là một con số không, làm sao có thể dựa vào những gì chúng ta vốn có. Trên thực tế chúng ta đã không thể hình dung ra hết những việc phải làm. Ngay cả việc kí kết hợp đồng cũng không đưa ra đủ những điều khoản cần phải có, để rồi xảy ra thất thố.

- *Thứ ba,* ở vào vị trí của người đi vay vốn, chúng ta phải chấp nhận những điều kiện ràng buộc ngặt nghèo, nhất là những điều kiện dẫn đến sự độc quyền trong các hợp đồng triển khai dự án, trong việc cung ứng vật tư, thiết bị và phương tiện mà bên cấp vốn đưa ra.Trong khi đó, để có thể xuất khẩu tư bản với giá trị lớn và củng cố vị thế độc quyền của mình, đối tác cấp vốn bao giờ cũng luôn chủ chương, cũng luôn theo đuổi những dự án có quy mô rất lớn với những công nghệ cao, vượt quá sức, quá tầm của phía Việt Nam để càng dễ bề chế ngự.

Kết quả là từ việc xác định tiêu chí, tiêu chuẩn, tiến hành thiết kế, lựa chọn công nghệ, tính toán giá cả, cho đến việc phân định kế hoạch triển khai, phân chia các hợp đồng xây dựng hạ tầng cũng như cung ứng thiết bị, phương tiện vận hành… nhất nhất đều do đối tác nước ngoài quyết định. Thực chất, đó là những dự án trọn gói, chìa khóa trao tay, các doanh nghiệp Việt Nam bị loại khỏi cuộc chơi, nhiều lắm chỉ là nhà thầu phụ, thực hiện các công đoạn dùng tới nhân công giá rẻ.

Tình hình nói trên đối với một dự án Đường sắt Cao tốc còn nghiêm trọng hơn rất nhiều. Cả về quy mô, cả về tiêu chí kỹ thuật và đòi hỏi chất lượng, Đường sắt Cao tốc ở một đẳng cấp mà Đường sắt Đô thị không sao có

thể so sánh nổi. Do đó những yếu điểm được nêu ra ở trên của chúng ta sẽ càng trở nên hết sức nặng nề, đặt chúng ta vào một vị thế khó khăn hơn rất nhiều lần, so với những gì đã phải đối mặt ở các dự án Đường sắt Đô thị.

Từ thực tế ngặt nghèo trên đây xin phép được nêu ra một nhận thức: Nếu chúng ta nóng vội để triển khai dự án ĐSTĐC Bắc Nam là một tuyến Đường sắt Cao tốc, trong khi hầu như chưa có được một sự chuẩn bị tối thiểu nào, thì coi như chúng ta không còn cơ hội để có thể thực hiện được sự chỉ đạo của Thủ Tướng là việc triển khai dự án sao cho: Bảo vệ được quyền lợi và khả năng tự chủ của phía Việt Nam; bám sát vào năng lực hiện có và không để nước ngoài thâu tóm toàn bộ các loại hợp đồng có giá trị hàng chục tỷ USD của dự án, đẩy chúng ta vào vị thế bị động, phụ thuộc hoàn toàn.

2.3. Đường sắt Cao tốc- không phát huy được hiệu quả đầu tư

Những khó khăn do nền kinh tế phải gánh chịu một TMĐT quá lớn cùng với những hệ lụy do phía nước ngoài giành mọi quyền quyết định, chi phối và thâu tóm mọi hợp đồng triển khai dự án như đã chỉ ra, liệu có là cần thiết và sẽ được bù đắp thông qua hiệu quả đầu tư của dự án? Xin trả lời ngay là không, thông qua những dẫn giải dưới đây.

2.3.1. Sau khi kết thúc giai đoạn 1, hai đoạn Đường sắt Cao tốc Hà Nội – Vinh và TP Hồ Chí Minh – Nha Trang tạo nên một hình thế hết sức bất bình hành về năng lực vận tải trên trục dọc đất nước

Theo số liệu tại phụ lục số 6 của BC. TKT, sau năm 2030, khi kết thúc giai đoạn 1 của dự án, các đoạn Đường sắt Cao tốc Hà Nội – Vinh và TP. Hồ Chí Minh – Nha Trang sẽ tạo nên một năng lực thông qua 364.000 HK/ngày.

Tuy nhiên theo dự báo được chính BC.TKT đưa ra (*trang 2-55 của Báo cáo chính*) số lượng hành khách đi bằng Đường sắt Cao tốc trên cả hại đoạn tuyến đó vào năm 2035 lần lượt chỉ là 55.506HK/ngày và 58.281HK/ngày chiếm 15% và 16% năng lực thông qua của các đoạn Đường sắt Cao tốc nói trên, do đó năng lực vận tải quá dư thừa.

Còn theo số liệu thống kê có được, tổng số hành khách đi tàu đường sắt hiện nay, cộng với các xe khách từ Hà Nội qua các tỉnh phía Nam tới Vinh và ngược lại trong các năm 2017 và 2018 vào khoảng 56.000 HK/ngày. Giả thiết mỗi năm con số đó tăng đều đặn 7% thì tới năm 2035 sẽ là 176.000 HK/ngày. Nếu đưa ra một giả thiết cực đoan là tất cả số hành khách đó rồi sẽ chỉ đi tàu Đường sắt Cao tốc, một thực tế không bao giờ xẩy ra, thì cũng chỉ sử dụng hết 48% năng lực của đoạn Đường sắt Cao tốc Hà Nội – Vinh. Như vậy là trong mọi trường hợp năng lực của các đoạn Đường sắt Cao tốc Hà Nội – Vinh và TP Hồ Chí Minh – Nha Trang sau khi kết thúc giai đoạn 1 là quá dư thừa và lãng phí.

Ngược lại với tình hình nói trên, hơn 10 năm nữa, bức tranh vận tải trên suốt 60% chiều dài còn lại của toàn tuyến từ Vinh tới Nha Trang, dài gần 900km vẫn không có gì thay đổi, vẫn chỉ dựa vào một tuyến đường sắt già nua, èo uột, các chuyến đi xuyên Việt của những người thu nhập thấp vẫn hết sức gian nan vất vả, cùng với đó là số đầu xe khách đường dài ngày một nhiều hơn, xác xuất tai nạn giao thông vì thế càng khó kiểm soát. Tình hình càng trở nên khốn khó khi bão lụt xẩy ra, đường sắt bị lũ cuốn trôi, tê liệt. Trong khi năng lực của Đường sắt Cao tốc ở hai đầu tuyến hết sức dư thừa như đã nói, nhưng cũng đành bó tay không thể làm gì được. Nếu dùng thuật ngữ năng lực vận tải trên toàn trục hết sức bất bình hành là không đủ để phản ánh tình hình, mà phải nói đó là một nghịch cảnh. Tình hình đó sẽ kéo dài ít nhất là 20 năm của thời gian thực hiện giai đoạn 2 của dự án.

2.3.2. Khi dự án Đường sắt Cao tốc kết thúc, tạo ra một hình thế cực đoan, bất cân đối về năng lực vận tải của đường sắt trên trục Bắc Nam

Sau khi tiêu tốn gần 60 tỷ USD với sự tiêu hao thời gian không thể ít hơn 3 thập kỷ, tuyến Đường sắt Cao tốc Bắc Nam được hoàn thành đem đến một thay đổi lớn về năng lực vận tải hành khách trên trục Bắc Nam. Tuy nhiên vẫn còn đó những bất cập cần thấy rõ.

Một là: Năng lực vận tải khách là quá dư thừa. Bởi với năng lực thông qua lên tới 140 đôi tàu ngày đêm, đủ sức chuyển tải 364.000HK/ngày như đã nói, nhưng theo dự báo do BC.TKT đưa ra thì lưu lượng hành khách đi trên Đường sắt Cao tốc tại các đoạn Hà Nội –Vinh và TP Hồ Chí Minh – Nha Trang, là các đoạn tuyến có mật độ hành khách cao nhất, vào năm 2050 lần lượt là 145.264HK/ngày và 155.421 HK/ngày, chỉ chiếm 40% và 43% năng lực thông qua, còn lại 57% đến 60% năng lực thông qua đã bị lãng phí, do đó không sao phát huy hết hiệu quả đầu tư.

Hai là: Đường sắt Cao tốc chuyên dùng cho chở khách, cho nên năng lực thông qua bị lãng phí như nói tới trên đây, nhưng lại không thể giúp ích gì cho việc cải thiện tình hình vận tải hàng hóa trên trục Bắc Nam. Lại là một nghịch cảnh nữa, với những tình tiết mới. Vậy là tuyến Đường sắt Cao tốc này cho dù được đầu tư hết sức tốn kém, với thời gian kéo dài nhiều thập kỷ, đem đến một công năng chở khách hết sức dư thừa nhưng lại không có tác dụng gì cho việc cải thiện tình hình vận tải hàng hóa, không có tác dụng gì cho việc giảm thiểu chi phí logistics, một đòi hỏi cũng đang hết sức bức thiết của nền kinh tế. Số đầu xe tải trên tuyến sẽ vẫn ngày một gia tăng, nguy cơ xảy ra tại nạn xe tải đường dài vẫn sẽ ngày một lớn.

Tóm lại, sau khi dự án Đường sắt Cao tốc Bắc Nam kết thúc, nó đã không tạo nên một sự phân công sắp xếp cân đối hài hòa về năng lực vận tải,

mà lại tạo nên một hình thế hết sức cực đoan về năng lực của đường sắt, trên trục chiến lược này. Trong khi năng lực vận tải hành khách quá dư thừa, thì năng lực vận tải hàng hóa lại quá thiếu hụt. Với một hiện trạng bất cân đối như vậy, làm sao đường sắt có thể trở thành một lực lượng vận tải chủ đạo trên hành lang Bắc Nam như Luật Đường sắt đã quy định.

Kết luận được rút ra: Nếu mục tiêu dự án là một tuyến Đường sắt Cao tốc trên hướng Bắc Nam, với tốc độ thiết kế là 350km/h, tốc độ khai thác 320km/h chuyên dụng cho chở khách, như Tư vấn kiến nghị, tất sẽ dẫn đến những kết cục không mong muốn dưới đây:

Một là: TMĐT rất lớn, một gánh nặng mà nền tài chính quốc gia không dễ gì trang trải nổi.

Hai là: Do chúng ta chưa đủ trình độ để có thể tiếp cận và làm chủ công nghệ, trang bị kỹ thuật của Đường sắt Cao tốc, thực chất là không làm chủ nổi dự án, do đó nghiễm nhiên tạo nên vị thế độc quyền cho đối tác cấp vốn trong việc quyết định mọi công việc liên quan đến sự thực thi dự án, từ việc xác định tiêu chí, tiêu chuẩn, lập thiết kế, lựa chọn công nghệ, thao túng giá cả tới việc cung ứng vật tư, thiết bị và phương tiện… qua đó mà thâu tóm mọi hợp đồng có giá trị hàng chục tỷ USD. Chúng ta mất quyền tự chủ, rơi vào vị thế phụ thuộc, các doanh nghiệp Việt nam bị loại khỏi cuộc chơi, trở thành những nhà thầu cung ứng lao động giản đơn.

Nhưng điều cần nhận ra là sự trả giá do bị người ngoài thao túng và giữ thế độc quyền trong việc cung ứng vật tư, thiết bị, phương tiện, không chỉ dừng lại trong giai đoạn đầu tư dự án mà còn kéo dài theo suốt vòng đời vận hành dự án sau này. Bởi chúng ta chưa thể sản xuất ra các đoàn tàu cao tốc kiểu Shinkansen cùng với các phụ tùng thay thế… mọi cái đều sẽ phải tiếp tục

nhập về từ phía đối tác của dự án. Tình hình đó sẽ diễn ra một cách lâu dài trong suốt quá trình khai thác vận doanh về sau, tạo ra một món nợ không sao trả hết, chi phí vận doanh vì thế bị đội lên, thu không đủ bù chi gây nên thua lỗ.

Xin phép được mở ngoặc để nói thêm một điều mà tới nay hình như chưa được quan tâm đầy đủ. Ai cũng biết GTVT là tiền đề của nền kinh tế xã hội, nhưng sự chi trả của chúng ta cho GTVT phải được đưa vào những cân đối lớn. Chúng ta từng cân đối sao cho đầu tư hạ tầng giao thông không vượt quá trần nợ công. Chúng ta cũng đã bắt đầu nói tới chi phí logistics không được gây nên tiêu cực, ảnh hưởng tới sức cạnh tranh của hàng hóa, suy rộng ra là của cả nền kinh tế. Nhưng còn một chi phí nữa đó là sự tiêu hao của nền tài chính quốc gia cho việc mua sắm phương tiện vận tải. Để mua sắm xe máy, ô tô và máy bay, nền kinh tế đã phải tốn hàng chục tỷ USD mỗi năm. Bây giờ phát triển đường sắt, nếu không lựa chọn một phương án đầu tư và bước đi hợp lý để có thể khôi phục và phát triển ngành công nghiệp đường sắt sao cho có thể tự làm ra 60% ~ 65% giá trị của các đầu máy, toa xe mà lại vội vàng theo đuổi những mục tiêu quá sức, quá tầm, để rồi lại phải bỏ ra hàng tỷ USD cho việc mua sắm các đoàn tầu theo kiểu Shinkansen như cái cách Tư vấn đề xuất, liệu có là việc nên làm. Theo số liệu của BC.TKT một đòn tầu cao tốc kiểu Shinkansen có giá xấp xỉ 90 triệu USD tương đương với một máy bay A320. Gánh nặng nhập siêu do mua sắm phương tiện cho GTVT rồi sẽ còn lớn đến đâu.

Có ý kiến cho rằng, đi vào công nghệ đường sắt cao tốc kiểu Shinkansen là một cách đi tắt đón đầu, tiến thẳng vào hiện đại. và rằng rồi chúng ta sẽ được chuyển giao công nghệ. Điều đó liệu có là lạc quan quá mức hay không, khi hiểu rằng, công nghệ độc quyền chính là cái hàng rào cao nhất, vững chắc nhất để các đối tác nước ngoài củng cố và bảo vệ vững chắc,

nhằm độc chiếm lâu dài những thị trường mà họ đã tạo ra và sở hữu bằng chính những công nghệ đó.

Ba là: Dù đã bỏ ra một TMĐT rất lớn, cùng với một quỹ thời gian kéo dài hàng thập kỷ, nhưng hiệu quả dự án đem lại là rất không tương xứng. Trong khi năng lực vận tải hành khách quá dư thừa thì sự thiếu hụt về năng lực vận tải hàng hóa bằng đường sắt trên trục Bắc Nam không hề được giải tỏa. Mọi yếu tố làm tăng chi phí logistics cùng với nguy cơ tiềm ẩn về tai nạn giao thông do các xe tải đường dài gây ra trên trục Bắc Nam không những không được khống chế mà sẽ ngày càng lớn hơn. Mục tiêu cần đạt được một hình thế vận tải cân đối, đồng bộ, hiệu quả, trật tự và an toàn trên trục chiến lược này vẫn rất xa vời.

Để kết thúc phần này, xin phép được nêu ra một thực tế mà dự án Đường sắt Cao tốc Đài Bắc – Cao Hùng đã phải đối mặt:

Người dân Đài Loan phản đối Tổng thống Lý Đăng Huy dùng ngân sách để làm Đường sắt Cao tốc, sau đó các tập đoàn: Thái Bình Dương, Đông Viên, Trường Vinh, Phúc Ban, Đại Lục thành lập một Consortium để triển khai dự án theo kiểu tự doanh, nhưng rồi thua lỗ liên tiếp do công suất dư thừa, lượng khách đi tàu thấp không đúng như dự báo, doanh thu không đủ để chi cho việc trả nợ gốc cộng với lãi vay, trong khi chi phí vận doanh quá cao đặc biệt là chi phí cho việc mua sắm phụ tùng, thiết bị thay thế. Bởi lẽ người Đài Loan dù giầu có nhưng vẫn chưa thể sở hữu công nghệ Đường sắt Cao tốc, mọi cái phải nhập từ Nhật bản… Kết quả dự án đứng trước nguy cơ phá sản, Chủ tịch HĐQT Ân Kỳ, xin từ chức. Cuối cùng chính quyền Đài Loan phải đứng ra giải cứu mua lại 37% cổ phần, trên thực tế là gánh lấy phần lỗ của dự án. Báo chí *(Tạp chí Tia sáng)* từng nói đó là một thực tế nhãn tiền cho

những dự định phát triển Đường sắt Cao tốc, nhất là với những ý đồ thực hiện các dự án Đường sắt Cao tốc theo phương thức xã hội hóa.

3. ĐSTĐC BẮC NAM CÓ TỐC ĐỘ KHAI THÁC TỪ 160KM/H ĐẾN DƯỚI 200KM/H, MỘT LỰA CHỌN HỢP LÝ, KHẢ THI VÀ HIỆU QUẢ

3.1. ĐSTĐC Bắc Nam có tốc độ khai thác từ 160km/h đến dưới 200km/h vừa chở khách vừa chở hàng, trở thành trục vận tải chủ tạo trên hành lang chiến lược của đất nước

Các quyết định 214/QĐ-TTg và 1468/QĐ-TTg đã chỉ rõ xây dựng tuyến ĐSTĐC Bắc Nam có tốc độ khai thác từ 160km/h đến dưới 200km/h, tốc độ thiết kế là trên 200km/h, cho phép vừa chở khách vừa chở hàng. Đó là một lựa chọn hết sức hợp lý, phù hợp với thực tế của nước ta. Sự lựa chọn đó đã khiến cho dự án hoàn toàn khả thi, vừa có thể đáp ứng một cách nhanh chóng và tốt nhất những đòi hỏi trước mắt, lại vừa tạo ra tiền đề phát triển về sau.

- Với tốc độ 200km/h, hành trình Hà Nội – TP Hồ Chí Minh và ngược lại của các đoàn tàu khách hết 8h.
- Với tốc độ 110km/h, hành trình của các chuyến tàu hàng chở thực phẩm, hoa quả tươi trên trục Bắc Nam hết 14h.

Một thực trạng cần nhận rõ, chúng ta phát triển ĐSTĐC với một điều kiện khác hẳn các nước đã sở hữu ĐSTĐC trên thế giới, không phải chỉ vì là nước nghèo, xét theo mức thu nhập trên một đầu người như đã nói, mà điều quan trọng hơn là chúng ta xây dựng ĐSTĐC khi mà đường sắt của chúng ta vẫn chỉ là đường sắt của thế kỉ 19.

Các nước làm ĐSTĐC khi mạng lưới đường sắt của họ gần như đã được đầu tư hoàn chỉnh, đã thỏa mãn một cách cơ bản mọi yêu cầu vận chuyển cả về hàng hóa và hành khách của nền kinh tế xã hội. Làm ĐSTĐC với họ chỉ là để đẩy tình hình phát triển lên một cấp độ cao hơn, hiện đại hơn.

Với chúng ta tình hình hoàn toàn trái ngược, đường sắt hầu như bất lực trước những áp lực cả về vận tải hàng hóa cả về vận tải hành khách. Nếu bây giờ chúng ta vội vàng áp đặt để xây dựng một tuyến Đường sắt Cao tốc chỉ chuyên dụng cho vận tải hành khách, thì rõ ràng chúng ta đã quay lưng, đã thiếu trách nhiệm, đã bỏ mặc đòi hỏi về vận tải hàng hóa cũng đang hết sức bức thiết trên trục Bắc Nam.

Thị phần vận tải hàng hóa của đường sắt hiện chiếm không quá 2%. Nếu như năng lực vận tải hàng hóa của đường sắt vẫn chỉ là những gì đã có, lượng luân chuyển hàng hóa mà ngành đường sắt dù nỗ lực đến đâu thì vẫn chỉ là bất biến, xét theo giá trị tuyệt đối. Trong khi nhu cầu vận tải hàng hóa ngày một gia tăng, tương ứng với tỷ lệ tăng trưởng hàng năm của nền kinh tế, điều đó tất sẽ khiến cho thị phần vận tải hàng hóa của các ngành vận tải khác, đặc biệt là của đường bộ tăng trưởng không ngừng, mặc nhiên sẽ đẩy tỷ lệ thị phần vận tải hàng hóa của đường sắt lùi dần về số không, là một thực tế hiển nhiên.

Những ai chủ trương làm Đường sắt Cao tốc Bắc Nam cho rằng bên cạnh tuyến Đường sắt Cao tốc chuyên dụng chở khách, vẫn còn đó tuyến đường khổ 1.000mm chủ yếu sẽ dùng cho chuyên chở hàng hóa. Giống như ở nước Nhật, bên cạnh tuyến Shinkansen chở khách còn có hệ thống đường sắt khổ 1.067mm vừa chở khách vừa chở hàng.

Đó là chuyện khác nhau một trời, một vực. Xin hiểu cho đường sắt khổ 1.067mm của nước Nhật được đầu tư hết sức hoàn chỉnh và hiện đại. Đó là

các tuyến đường sắt chạy đường đôi, điện khí hóa, tốc độ đạt 140km/h. Còn tuyến đường sắt Bắc Nam hiện hữu của chúng ta là một tuyến đường đơn, sau 100 năm đã xuống cấp nặng nề, lại bị hàng ngàn đường ngang băm nát.Tai nạn luôn rình rập, nguy cơ tê liệt do bão lũ luôn luôn hiện hữu. Các nút thắt Hải Vân, Khe Nét khống chế năng lực thông qua không thể vượt quá 17 đôi tàu ngày đêm. Cả về năng lực thông qua cả về tốc độ khai thác tuyến đường sắt này không sao cạnh tranh nổi với đường bộ, nhất là với đường bộ cao tốc đang được mở ra ngày một lớn. Liệu rồi chúng ta có còn đủ nguồn lực để vừa làm Đường sắt Cao tốc, vừa xây dựng một tuyến đường sắt khổ hẹp, hiện đại, chạy đường đôi, điện khí hóa, với năng lực thông qua tương đương như hệ thống đường sắt khổ hẹp của nước Nhật, để vừa chở khách, vừa chở hàng, và để rồi tuyến Đường sắt Cao tốc chỉ chuyên dụng cho chở khách. Chắc chắn đó chỉ có thể là câu chuyện của một tương lai rất xa.

Nếu như chúng ta xây dựng một tuyến ĐSTĐC có tốc độ khai thác từ 160km/h đến dưới 200km/h thì đó là loại ĐSTĐC có thể tổ chức chạy tàu hỗn hợp, cả tàu khách và tàu hàng trên đó, như các nước Bắc Âu, Bắc Mỹ đã và vẫn đang làm. Nghĩa là một mũi tên nhằm vào hai đích, đáp ứng mọi yêu cầu đang được đặt ra. Đó là một lựa chọn hết sức hợp lí và đúng đắn, không thể khác được.

Cũng có ý kiến cho rằng hạ tầng tuyến ĐSTĐC đang được chuẩn bị đầu tư chỉ có 16T/trục, lại chạy trên cao, liệu có phù hợp cho vận tải hàng hóa, nhất là việc xây dựng các ga hàng hóa trên cao sẽ là tốn kém.

Đương nhiên hạ tầng có tấn trục lớn càng dễ dàng, thuận lợi cho vận tải hàng hóa. Nhưng để tiết kiệm đầu tư thì lựa chọn hạ tầng với 16T/trục cũng khả dĩ đối với các đoàn tàu hàng. Cần thấy rằng tuyến đường sắt hiện hữu

của ta nhiều đoạn chỉ có 13,5T/trục. Còn việc có cần phải xây dựng các ga hàng hóa trên cao hay không.

Xin được nói rõ như sau: Để giải thoát vấn nạn đường ngang và để việc chạy tàu không bị gián đoạn trong mùa mưa lũ thì không chỉ là ĐSTĐC mà rồi đây mọi tuyến đường sắt đi qua dọc miền Trung sẽ chủ yếu là phải chạy trên cao. Như vậy, chẳng lẽ chúng ta chủ chương không bao giờ chở hàng trên đường sắt nữa, chắc chắn không phải vậy. Cần thấy rõ ở các nước phát triển đường sắt có hành lang chạy tàu hoàn toàn độc lập và thường là đi trên cao. Còn các depot bảo dưỡng, sửa chữa đầu máy, toa xe cùng các sân ga hàng hóa đều ở dưới thấp, đa phần nằm ở khu vực ngoại vi thành phố và chúng thường sử dụng đường rẽ lên xuống chung. Nói khác đi, các đoàn tàu có thể đi tới các depot được, thì cũng có thể đi tới các hóa trường được. Vả lại vận tải hàng hóa bằng đường sắt chỉ cạnh tranh được với đường bộ khi việc vận chuyển đó được thực hiện với khối lượng lớn, cung chặng vận chuyển đủ dài, đặc biệt là hành trình trực thông trên suốt trục dọc Bắc Nam. Do vậy các ga hàng hóa của ĐSTĐC chỉ cần thiết lập ở những nơi được coi là đầu mối, là trung tâm tập kết hàng hóa cho cả một vùng. Do vậy số lượng các ga hàng hóa của ĐSTĐC sẽ là không nhiều, thường được thiết lập ở cùng khu vực có các depot đầu máy, toa xe.

Điều hết sức quan trọng là về quy hoạch tổng thể cần nhận rõ: Trong tương lai gần, tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn Hà Nội – Lào Cai sẽ được xây dựng, cũng là để nối thông sang vùng Tây Nam Trung Quốc. Cùng với việc cho khởi động lại dự án đường sắt Yên Viên – Phả Lại đang bị đình hoãn, thì ở khu vực phía Bắc sẽ có ít nhất 4 tuyến đường sắt khổ 1435mm. Đó là các tuyến:

- Hà Nội – Lào Cai
- Hà Nội – Thái Nguyên

- Hà Nội – Lạng Sơn

- Hà Nội – Hạ Long (cảng Cái Lân) và còn có thể từ ngã rẽ Uông Bí chạy dọc bán đảo Hà Nam nối xuống cảng Lạch Huyện.

Tất cả 4 tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn nói trên sẽ đều có thể thông qua đầu mối Ngọc Hồi, (đã được đưa vào kế hoạch xây dựng cùng với việc triển khai tuyến Đường sắt Đô thị số 1 của Thủ Đô Hà Nội) để kết thông với tuyến ĐSTĐC Bắc Nam. Trên cơ sở đó, tuyến ĐSTĐC Bắc Nam sẽ phát huy vai trò là một trục chủ đạo, mà ảnh hưởng của nó không chỉ là trên trục dọc đất nước mà còn thông qua 4 tuyến Đường sắt khổ 1435mm nói trên để lan tỏa ra khắp các địa bàn Bắc Bộ, kể cả việc thông thương với quốc tế. Điều cần thấy là việc thông thương quốc tế ở phía Bắc đặc biệt là về vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu đang mở ra ngày một lớn, trong đó đường sắt được xem là một lợi thế lớn, nhưng để thuận lợi và hiệu quả thì chỉ có thể là đường sắt tiêu chuẩn khổ 1435mm. Cũng chỉ như vậy, hàng hóa nông thủy hải sản của chúng ta mới đủ sức cạnh tranh với hàng hóa Malayxia và Thái Lan. Nhất là trong tình hình người Thái đang nỗ lực khởi động một mạng lưới đường sắt mới, với tham vọng trở thành một trung tâm logistics cho toàn vùng ASEAN trên lục địa, trong đó có tuyến trục chạy thẳng qua Lào để nói thông với vùng Tây Nam rộng lớn của Trung Quốc. Đây là một xu thế không thể không tính tới và chủ động đón nhận, bằng không thị trường lưu thông hàng hóa bằng đường sắt của chúng ta sẽ luôn bị chia cắt, cô lập, nói gì tới mở mang, hội nhập. Một sự liên kết toàn mạng như vậy, nếu không dám nói là một hình thế chiến lược thì cũng sẽ là một khởi động mang tính toàn cục của một mạng lưới vận tải đường sắt hiện đại, một yếu tố cơ sở vật chất không thể thiếu cho tiến trình công nghiệp hóa – hiện đại hóa của đất nước.

Trong trường hợp chúng ta không thực hiện đúng các quyết định 214/QĐ-TTg và 1468/QĐ-TTg của Thủ Tướng chính phủ mà lại vội vàng áp

đặt một tuyến Đường sắt Cao tốc Bắc Nam chỉ để chuyên chở khách, thì sự chuyển tiếp tại đầu mối Ngọc Hồi, có thể diễn ra với các dòng hành khách theo cách tự di chuyển. Còn sự lưu thông hàng hóa bằng đường sắt, một sự lưu thông có được sức cạnh tranh cao nhờ vào tính ưu việt vận hành trực thông của nó thì tới đầu nối Ngọc Hồi này lại rơi vào chia cắt, ách tắc. Đó là một sự kết nối hết sức bất thường, đẩy năng lực vận tải của ngành đường sắt lâm vào một tình thế bất cân đối, vừa thừa, vừa thiếu và lại bị cắt khúc ra như vậy thì không sao còn có thể cạnh tranh nổi với đường bộ. Thực trạng hết sức bất thường đó sẽ không sao giải thoát được, bởi lẽ không còn đủ nguồn lực và thời gian để mở thêm một tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn nữa trên trục Bắc Nam để vừa chở hàng, vừa chở khách, và có thể kết nối liên hoàn với mạng đường sắt tiêu chuẩn ở phía Bắc, đã dần được hình thành. Vậy nên, *ĐSTĐC Bắc Nam tốc độ khai thác trên dưới 200km/h, vừa chở hàng, vừa chở khách là một lựa chọn mang tính bắt buộc*.

3.2. Về TMĐT khi ĐSTĐC Bắc Nam có tốc độ khai thác từ 160km/ đến dưới 200km/h

Theo sự phân loại của các nước Bắc Âu, Bắc Mỹ điển hình là nước Đức và nước Mỹ thì các tuyến ĐSTĐC có tốc độ từ 150km/h đến 250km/h là các tuyến ĐSTĐC được tăng cường (incremental) từ các tuyến đường sắt hiện hữu. Nghĩa là về cơ bản, kết cấu hạ tầng của các tuyến đường sắt có dải tốc độ khai thác như vậy vẫn là trên cơ sở kết cấu hạ tầng của các tuyến đường sắt truyền thống. Còn về thiết bị và và phương tiện vận tải cũng không có khác biệt đáng kể. Thậm chí nhiều tuyến ĐSTĐC có dải tốc độ vận hành trên dưới 150km/h ở Anh và ở Mỹ còn chưa được điện khí hóa, vẫn sử dụng sức kéo diesel. Nói khác đi, *với dải tốc độ được quy định theo các quyết định 214/QĐ-TTg và 1468/QĐ-TTg, tuyến ĐSTĐC Bắc Nam có tiêu chuẩn và đòi hỏi kỹ*

thuật thấp hơn nhiều so với Đường sắt Cao tốc, TMĐT của dự án ĐSTĐC Bắc Nam vì thế sẽ là rất tiết kiệm và khả thi đối với nền tài chính quốc gia.

Theo tinh thần các quyết định 214/QĐ-TTg và 1468/QĐ-TTg của Thủ Tướng chính phủ, việc xác định TMĐT dự án ĐSTĐC Bắc Nam có dải tốc độ khai thác từ 160km/h đến dưới 200km/h sẽ thực hiện theo hai nội dung:

Một là: Giữ nguyên các thông số tuyến cùng chi phí đầu tư cho các hạng mục phù hợp đối với yêu cầu chạy tàu có tốc độ khai thác 160km/h đến dưới 200km/h, mặt khác lại có thể đáp ứng cho Đường sắt Cao tốc trong tương lai, đó là các hạng mục như:

- Khổ đường 1435mm
- Khổ giới hạn của cầu đường, của đầu máy toa xe cùng với cự ly giữa 2 tim đường
- Lý trình toàn tuyến
- Bán kính các đường cong nằm ngang và thẳng đứng
- Tải trọng thiết kế
- Độ dốc theo trắc dọc tuyến

Trên cơ sở đó chi phí cho các hạng mục như:

- Nền đường
- Cầu
- Hầm
- Hạ tầng các ga
- Giải phóng mặt bằng,

là những hạng mục về cơ bản không có thay đổi cũng như khác biệt giữa ĐSTĐC có tốc độ khai thác chạy tàu từ 160km/h đến dưới 200km/h với Đường sắt Cao tốc trong tương lai. Chi phí cho các hạng mục hạ tầng nói trên tạm tính theo các số liệu của BC.TKT.

Hai là: Các hạng mục có thể thay đổi, có thể xây dựng tùy theo tốc độ khai thác, thì chỉ cần đầu tư đủ đáp ứng cho yêu cầu khai thác ở dải tốc độ từ 160km/h đến dưới 200km/h. Cụ thể là các hạng mục sẽ được điều chỉnh khác đi so với BC.TKT là:

- Kiến trúc và thiết bị các ga đón, trả khách
- Kiến trúc tầng trên của tuyến
- Hệ thống thông tin tín hiệu
- Đầu máy toa xe
- Kiến trúc và thiết bị depot

Trên cơ sở đó xác định được ***TMĐT cho tuyến ĐSTĐC Bắc Nam có tốc độ khai thác từ 160km/h đến dưới 200km/h là 32,798 tỷ USD, giảm bớt 25,91 tỷ USD so với TMĐT của dự án Đường sắt Cao tốc do Tư vấn đưa ra.*** Số liệu chi tiết xin làm rõ với các cơ quan chuyên môn.

3.3. Phân kỳ đầu tư của ĐSTĐC Bắc Nam có tốc độ khai thác từ 160km/ đến dưới 200km/h

Giai đoạn 1: Để gấp rút giải tỏa tình thế vận tải hết sức căng thẳng và bất thường trên trục Bắc Nam, cần tập trung nguồn lực để xây dựng xong phần kết cấu hạ tầng toàn tuyến, sau đó chưa tiến hành điện khí hóa mà cho chạy tàu bằng sức kéo diesel như người Mỹ và người Anh đã và đang làm. Các tàu chở khách bằng đầu máy diesel có tốc độ cao nhất đạt 160km/h, tốc độ khai thác đạt 130km/h. Hành trình Hà Nội – TP Hồ Chí Minh hết 12h. Các tàu chở hàng có tốc độ khai thác 80km/h - 90km/h. Hành trình các tàu chở hàng trực thông Bắc Nam hết 18h ~ 20h. Lúc này đường bộ, dù là đường bộ cao tốc cũng không sao cạnh tranh nổi với ĐSTĐC cả về khối lượng và thời lượng vận chuyển.

Điều cần nói rõ là cũng như các ngành vận tải khác, nhà nước chịu trách nhiệm đầu tư hạ tầng, còn việc đầu tư thiết bị và phương tiện là trách nhiệm của công ty kinh doanh vận tải. Về việc này còn có thể tiến hành đấu thầu khai thác tuyến. Do vậy ngay trong giai đoạn 1, việc khai thác vận doanh các đoàn tàu sức kéo diesel, sẽ được thực hiện theo hình thức xã hội hóa. Trên cơ sở đó mọi chi phí mua sắm phương tiện và đầu tư trang bị cho các depot đầu máy, toa xe sẽ do doanh nghiệp khai thác chạy tàu chịu trách nhiệm trang trải. Điều đó không có gì là mới, bởi nó hoàn toàn giống như mô hình kinh doanh chạy tàu hiện nay của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam. Mặt khác xin nhà nước cho hoãn nộp 10 thuế VAT, để chuyển sang giai đoạn 2. ***Như vậy trong giai đoạn 1, phần giá trị đầu tư từ nguồn vốn nhà nước cho dự án cần: 24,55 tỷ USD.***

Xin nói thêm, trong trường hợp doanh nghiệp khai thác chạy tàu còn được quyền đầu thầu xây dựng và khai thác các nhà ga phục vụ chạy tàu kết hợp với kinh doanh các trung tâm thương mại trên đó thì nguồn giá trị đầu tư ngân sách cho giai đoạn 1 của dự án sẽ còn giảm đi hơn nữa. Mặt khác cần nhấn mạnh thêm là chủ chương xã hội hóa việc khai thác chạy tàu chỉ có thể khả thi khi tuyến ĐSTĐC có tốc độ khai thác không vượt quá 200km/h. Ngược lại nếu đó là một tuyến đường sắt cao tốc với tốc độ trên 300km/h, được khai thác vận hành bởi các đoàn tàu kỹ thuật cao kiểu Shinkansen thì chắc chắn không một doanh nghiệp trong nước nào có thể thực hiện nổi và như vậy tổng chi phí cho dự án từ đầu tư hạ tầng cho tới khai thác chạy tàu sẽ đều do Nhà nước gánh chịu.

Nếu giai đoạn 1 kéo dài 15 năm, mỗi năm ngân sách cần dành 1,64 tỷ USD cho dự án. Đó là mức chi trả khả thi đối với các tài khóa.

Giai đoạn 2: Tiến hành điện khí hóa và xây thêm vách chống ồn. Dự kiến thời gian là 5 năm, với nguồn vốn cần có thêm là: 6,30 tỷ USD (bao gồm cả 10% thuế VAT chậm nộp của giai đoạn 1 chuyển sang). Kết thúc giai đoạn 2, tốc độ khai thác đạt 200km/h. Hành trình các tàu khách Hà Nội- TP Hồ Chí Minh hết 8h. Ngoài ra vẫn tiếp tục khai thác các đoàn tàu chở hàng trên tuyến.

3.4. ĐSTĐC có tốc độ khai thác từ 160km/h đến dưới 200km/h, cơ hội cho các doanh nghiệp Việt Nam làm chủ và trúng thầu các hợp đồng dự án

Như đã nói, ĐSTĐC có tốc độ khai thác từ 160km/h đến dưới 200km/h có tiêu chuẩn và yêu cầu kỹ thuật thấp hơn nhiều so với Đường sắt Cao tốc, do vậy các doanh nghiệp Việt Nam có điều kiện tiếp cận, tiến tới làm chủ công nghệ và trang bị kỹ thuật của dự án. Trên cơ sở đó có thể trúng thầu nhiều hợp đồng triển khai dự án.

Về tổng thể, các gói thầu dự án được chia làm hai loại. Đó là các gói thầu thuộc phần xây dựng kết cấu hạ tầng và các gói thầu thuộc phần lắp đặt, cung ứng trang thiết bị và phương tiện của dự án.

a. Đối với các gói thầu thuộc phần xây dựng kết cấu hạ tầng*,* ta thấy, đây là một tuyến đường sắt có tải trọng thiết kế thấp, 16T/trục, tốc độ vận hành không quá cao, không tạo nên những khác biệt lớn về hạ tầng đối với các tuyến đường sắt 1435mm mà Việt Nam đã làm quen, đã tiếp cận. Ngoại trừ các đường hầm, với tổng chiều dài hơn 110km, cần có sự trợ giúp của nước ngoài về thiết kế và công nghệ xây dựng sao cho tạo được các tuyến hình khí động học nhằm giảm thiểu sự nhiễu động và áp lực không khí đối với các đoàn tàu cao tốc trong tương lai sau này, việc xây dựng các phân khúc còn lại của hạ tầng trên tuyến, phía Việt Nam có thể làm chủ hoàn toàn. Cụ thể ta thấy, toàn tuyến có 1.080 km cầu cạn, nhưng đều là các cầu có kết cấu nhịp giản đơn việc xây dựng dễ dàng, thuận lợi. Ngoài ra toàn tuyến có 45km

cầu qua sông, qua hồ nhưng các sông miền Trung không quá rộng, nhịp thông thuyền không lớn, do vậy việc xây dựng không quá khó khăn phức tạp. Cuối cùng là việc xây dựng 370 km đường sắt trên nền đất đắp hoặc đất đào là việc không có gì là xa lạ đối với các doanh nghiệp Việt Nam.

b. Đối với các hạng mục lắp đặt thiết bị, sản xuất và cung ứng phương tiện được chia làm ba gói thầu lớn

- Gói thầu lắp đặt hệ thống thông tin tín hiệu phục vụ chạy tàu tốc độ trên dưới 200km/h với công nghệ điều khiển kết hợp các thiết bị liên khóa (Interocking), thiết bị bảo vệ đoàn tàu ATP và hệ thống vô tuyến trải phổ (LoRaWAN), là các công nghệ mà chúng ta đã có thể tiếp cận và làm chủ.

- Riêng gói thầu xây lắp hệ thống cung ứng sức kéo điện chạy tàu là một hạng mục coi như hoàn toàn mới đối với các doanh nghiệp Việt Nam. Vậy nên việc thiết kế toàn hệ thống, mua sắm thiết bị, cũng như việc chỉ đạo các công đoạn thi công lắp đặt cần phải thuê tư vấn nước ngoài, sau đó Việt Nam dần dần có thể tiếp cận và làm chủ.

- Gói thầu lắp đặt thiết bị depot và sản xuất, lắp ráp đầu máy toa xe sẽ được tiến hành cụ thể như sau: Việc thiết lập các depot bảo dưỡng và sửa chữa đầu máy toa xe được thực hiện trên cơ sở nhập các thiết bị chuyên dụng của nước ngoài để lắp đặt nên các dây chuyền đồng bộ. Về việc này có thể dựa vào depot đầu máy hiện có của Đà Nẵng, một depot từng được CHLB Đức giúp đỡ xây dựng để bổ sung thêm thiết bị và nâng cấp hoàn chỉnh sau đó nhân rộng ra cho các depot khác.

Còn lại là việc sản xuất lắp ráp các đầu máy toa xe sẽ được tiến hành tại các nhà máy Xe lửa Gia Lâm và nhà máy Xe lửa Dĩ An. Trước mắt cho nhập một số đoàn tàu mẫu, sau đó sẽ tiến hành thiết kế theo mẫu để tự sản xuất lắp ráp trên cơ sở còn phải nhập khẩu một số tổng thành công nghệ cao

như: động cơ diesel, các động cơ điện kéo, máy hãm, các cơ cấu đàn hồi chất lượng cao của các giá chuyển hướng...phấn đấu đạt tỷ lệ nội địa hóa từ 60% ~ 65% tính theo tổng giá trị của cả đoàn tàu. Cách làm này hiện vẫn được các nhà máy Xe lửa Gia Lâm và nhà máy Xe lửa Dĩ An thực hiện đối với các đoàn tàu chất lượng cao khổ 1.000mm.

3.5. Hiệu quả đầu tư khi dự án ĐSTC Bắc Nam có tốc độ khai thác từ 160 km/h đến dưới 200km/h

3.5.1. Hiệu quả đầu tư dự án khi sau giai đoạn 1, chạy tàu sức kéo diesel

Nếu giai đoạn 1 dự án được tiến hành theo kịch bản như kiến nghị ở mục 3.3 nói trên, theo cách tập trung mọi nguồn lực, gấp rút xây dựng xong hạ tầng toàn tuyến, sau đó chưa điện khí hóa mà cho chạy tàu sức kéo diesel, đồng thời thực hiện xã hội hóa việc khai thác chạy tàu, mọi chi phí mua sắm thiết bị và phương tiện do công ty vận tải chịu trách nhiệm trang trải, như Tổng công ty đường sắt Việt Nam vẫn đang làm, do đó nhà nước chỉ cần bỏ ra một nguồn vốn: 24,55 tỷ USD như đã nói, với một quãng thời gian hợp lý 15 năm, chúng ta sẽ tạo nên được một tuyến đường sắt Bắc Nam, đáp ứng tiêu chuẩn của đường sắt hiện đại, kịp thời giải tỏa mọi áp lực tình thế.

Đó là một tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn, chạy đường đôi với hạ tầng hiện đại, toàn tuyến đi trên cao trình, không giao cắt và không bị cản trở bởi các đường ngang, không bị chi phối bởi tình hình bão lụt, đảm bảo vận hành thông suốt, tin cậy trong mọi tình huống biến động của thời tiết. Với tốc độ khai thác của các đoàn tàu khách đạt 130km/h. Tốc độ khai thác của các đoàn tàu hàng từ 80km/h đến 90km/h. Qua đó tạo nên một năng lực thông qua không ít hơn 80 đôi tàu/ngày đêm, làm nên một trục vận tải mang tính xương sống, đủ sức dẫn dắt, điều hòa, cầm trịch cho mọi quá trình vận tải diễn ra trên toàn trục chiến lược Bắc Nam. Nói khác đi, tuyến đường sắt này sẽ phát

huy vai trò của một tuyến vận tải chủ đạo, theo đúng tinh thần điều 5 của Luật đường sắt. Trên cơ sở đó, các chuyên ngành vận tải trên hành lang Bắc Nam sẽ tự nhiên được phân công sắp xếp trong một tổng thể hợp lí, trật tự, an toàn và hiệu quả. Cụ thể là:

- Tuyến ĐSTĐC thực hiện vai trò chủ đạo, vận tải hành khách và hàng hóa với khối lượng lớn, tốc độ nhanh qua các cự ly liên tỉnh, liên vùng và trực thông trên toàn tuyến.
- Tuyến đường sắt hiện hữu chủ yếu thực hiện nhiệm vụ vận tải hành khách qua các ga địa phương, các tàu chợ và chuyên chở các loại hàng hóa nhỏ lẻ không yêu cầu vận chuyển tốc độ nhanh.
- Vận tải đường bộ chủ yếu thực hiện nhiệm vụ vận tải trên các cung chặng ngắn và làm vai trò tiếp nối chuyến cho tuyến ĐSTĐC .
- Vận tải hàng không phục vụ cho các chuyến bay cự ly dài, cần tốc độ lớn.

Tất cả đã tạo nên một năng lực đồng bộ, một bộ mặt hoàn toàn mới về GTVT trên suốt chiều dài đất nước. Nhân dân đi lại nhanh chóng, thuận lợi, an toàn, hạnh phúc, kinh tế du lịch bùng nổ, hàng hóa lưu thông dễ dàng, chi phí thấp, môi trường đầu tư được kích hoạt ...Một hình thế kinh tế xã hội mới trên toàn trục chiến lược Bắc Nam đã được vận hành.

3.5.2. Hiệu quả đầu tư dự án sau khi tiến hành điện khí hóa

Tình hình nói trên sẽ càng được khẳng định và tăng cường với chất lượng và hiệu quả lớn hơn khi thực hiện điện khí hóa cho toàn tuyến ĐSTĐC trong giai đoạn 2 tiếp theo của dự án, để đạt tốc độ chạy tàu 200km/h, thậm chí có thể đạt tới tốc độ 250km/h, mở ra năng lực thông qua không ít hơn 100 đôi tàu ngày đêm, đủ sức thỏa mãn mọi nhu cầu vận tải cả về hành khách cả về hàng hóa cần thông qua trên hành trình xuyên Việt. Xin nhắc lại, ở dải tốc độ khai thác trên dưới 200km/h các tuyến ĐSTĐC vẫn có thể cho chạy cả tàu hàng và tàu khách. Điều cần nhấn mạnh là tốc độ khai thác trên dưới 200km/h, là một cấp tốc độ đủ để đường sắt thỏa mãn mọi yêu cầu một cách

bền vững, hiệu quả và phát huy tác dụng lâu dài trên trục Bắc Nam, không cần phải có một tốc độ cao hơn. Cũng cần thấy là các tuyến đường sắt nổi tiếng trên thế giới như tuyến đường sắt trên hành lang Đông-Bắc từ Boston qua New York tới Philadelphia của nước Mỹ hay tuyến Đường sắt Moskva-Saint Petersburg của CHLB Nga, qua nhiều thập kỷ cho tới giờ vẫn chỉ chạy tàu ở dải tốc độ trên dưới 200km/h.

Xin được nói thêm, trong một lần làm việc với các chuyên gia của Tập đoàn Siemens, CHLB Đức, một địa chỉ nổi tiếng trong việc làm ra các đoàn tàu cao tốc, chúng ta từng được thông tin rằng sau một thời gian mở mang các tuyến Đường sắt cao tốc có tốc độ trên 300km/h người Đức thấy đó là một dải tốc độ khai thác rất không kinh tế do sự tiêu hao vật chất quá lớn. Vì vậy hiện nay, người Đức gần như không quan tâm tới việc có thêm các tuyến Đường sắt Cao tốc có tốc độ khai thác trên 300km/h.

Đặc biệt là trong chương trình hiện đại hóa các đoàn tàu tốc độ cao, người Đức đã cho ra đời một thế hệ đoàn tàu tốc độ cao mới IC (Siemens IC x Next Generation High - Speed Trains) có tốc độ thiết kế lớn nhất chỉ là 250km/h, tốc độ khai thác trên dưới 200km/h. Theo kế hoạch, đến năm 2015 đoàn tàu IC thế hệ mới này sẽ thay thế tất cả các đoàn tàu tốc độ cao hiện đang vận hành trên đường sắt Đức.

Ngoài ra, theo thống kê của Viện Nghiên cứu Môi trường và Năng lượng (Hoa Kỳ) thì chỉ có 1/3 trong số hơn 30 quốc gia đã hoặc có chủ chương xây dựng ĐSTĐC lựa chọn tốc độ cao tốc, trên 300km/h. Hơn 20 quốc gia còn lại đều chủ chương xây dựng các tuyến ĐSTĐC có tốc độ khai thác chỉ trên dưới 200km/h. Trong số đó có các nước phát triển, đời sống rất cao như Nauy, Thụy Điển, Phần Lan, Đan Mạch, Thụy Sĩ…

Vào lúc này, một câu hỏi có thể đặt ra: khi điện khí hóa hoàn thành trên toàn tuyến thì các đoàn tàu diesel của giai đoạn 1 sẽ dùng làm gì, liệu có lãng phí. Xin hiểu cho, trên thế giới công cuộc điện khí hóa đường sắt không phải

chỉ bắt đầu bằng các tuyến đường sắt được xây dựng mới mà là ngay trên các tuyến đường sắt hiện hữu với sức kéo diesel, trước đây còn có cả sức kéo hơi nước. Sau đó người ta tổ chức chạy tàu một cách hỗn hợp và không gặp trở ngại gì. Vì cho dù là sức kéo diesel hay sức kéo điện thì các đoàn tàu đều phải tuân thủ khổ giới hạn tiếp giáp kiến trúc đã được xác định cho toàn tuyến từ trước đó. Mặt khác cần thấy rằng dù là ở loại hình đường sắt nào thì cấp tốc độ của các đoàn tàu luôn là đa dạng để đáp ứng cho những yêu cầu vận tải khác nhau. Lúc này việc chạy tàu trên tuyến được sắp xếp như sau: Các đoàn tàu sức kéo điện dùng cho các chuyến tàu khách tốc hành, các đoàn tàu sức kéo diesel sẽ dùng chạy các chuyến tàu khách có tốc độ vừa, thường gọi là các đoàn tàu thường, cũng như để kéo các đoàn tàu chở hàng.

Như vậy, việc chạy tàu trên tuyến ĐSTĐC Bắc Nam sau khi đã điện khí hóa sẽ được tổ chức như sau: Các đoàn tàu khách sức kéo điện là các đoàn tầu tốc hành, có tốc độ đạt trên dưới 200km/h. Các đoàn tàu diesel còn tuổi thọ, còn đủ tiêu chuẩn chất lượng, tiếp tục được dùng để chạy các đoàn tàu khách thường, có tốc độ đạt 130m/h, chạy trên các cung chặng ngắn: liên tỉnh, liên vùng. Ngoài ra các đầu máy diesel vẫn tiếp tục kéo các tàu hàng có tốc độ trên dưới 100km/h. Mặt khác, trong trường hợp các đoàn tàu diesel còn đủ chất lượng, nếu không cần dùng tới trên tuyến ĐSTĐC Bắc Nam nữa thì còn có thể chuyển đi để chạy tàu trên 4 tuyến đường sắt khổ 1435mm ở phía Bắc như đã nói. Do vậy các đoàn tàu sức kéo diesel sẽ không bao giờ là thừa, là lãng phí.

*

* *

* ***Thay cho lời kết:*** Công cuộc xây dựng đất nước và phát triển kinh tế đang đạt được những thành quả hết sức lớn lao. Nhưng vẫn còn đó nỗi lo chất lượng và sự bền vững của phát triển. Điển hình là chất lượng và sự bền vững của hệ thống GTVT, điểm nghẽn lớn nhất của nền kinh tế.

- Đó là một hệ thống GTVT làm cho nền kinh tế xã hội phải chịu đựng một mức chi trả hết sức nặng nề. Dù chưa thống kê đầy đủ, gần đây nhất, Ngân hàng thế giới lại đưa ra con số chi phí logistics của Việt Nam chiếm 21% GDP, không có thay đổi gì so với 5 năm về trước. Đó là mức chi phí cao nhất trong khu vực và gấp từ 4 đến 6 lần của các nước phát triển (chi phí cho vận tải hàng hóa của nước Mỹ và Canada chỉ chiếm trên dưới 3,5% GDP). Nhưng sự tiêu dùng giao thông đắt đỏ không chỉ là với vận tải hàng hóa mà sự đi lại của người dân cũng hết sức tốn kém, bởi gần 98% các chuyến đi đều sử dụng đường bộ và đường không, hai loại hình vận tải có giá thành cao nhất so với các phương thức vận tải khác.
- Đó là một hệ thống GTVT tiêu hao rất nhiều vật tư và trang thiết bị kỹ thuật. Chưa kể hàng tỷ USD để mua gần 3 triệu mô tô các loại, năm 2018 đất nước phải bỏ ra hàng tỷ USD để mua hơn 30 vạn ô tô, một con số sẽ không dừng ở đó, cùng với hàng tỷ USD để mua các máy bay đời mới. Nếu như nguồn nhiên liệu hóa thạch cạn dần, đất nước sẽ phải chi trả bao nhiêu tỷ USD nữa để mua hàng triệu tấn xăng dầu các loại. Liệu rồi GTVT có thoát khỏi cái lỗi là tác nhân chính khiến đất nước không thể cân đối nổi gánh nặng nhập siêu.
- Đó là một hệ thống GTVT xâm hại lớn tới môi sinh, chiếm dụng một số lượng lớn đất đai, môi trường xuống cấp ngày một nặng nề. Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh đã bắt đầu có tên trong danh sách các đô thị ô nhiễm hàng đầu trên thế giới.
- Đó là một hệ thống GTVT phát triển theo cách tự phát, không tạo nên nổi một hệ thống đồng bộ trong sự phân công, hiệp đồng và bổ trợ lẫn nhau giữa các loại hình vần tải, đặc biệt là đã không xác định nên một dòng chảy chủ lưu, một chủ thể đủ sức điều hòa, cầm trịch để dẫn dắt và làm chủ tình hình. Trong khi đường bộ chiếm vị thế độc tôn, phát triển quá nóng. Kết quả là số đầu phương tiện hết sức đông đúc, hỗn

độn, không sao tạo nên nổi một trật tự vận hành tự thân cho toàn hệ thống. Tất cả rất dễ rơi vào rối ren, ùn tắc. Nguy cơ tai nạn vì thế mà luôn hiện hữu.

- Và chắc chắn một hệ thống GTVT như nói tới ở trên, không thể là một tiền đề vật chất cần phải có để làm nên văn hóa giao thông, một hành xử văn hóa phổ biến, thường trực và có sức lan tỏa lớn nhất của đời sống cộng đồng.

Nguyên nhân của những hệ lụy nói trên không ở đâu xa, tất cả là cái giá phải trả của gần nửa thế kỷ đã bỏ quên đường sắt.

Hơn 15 năm nữa, chúng ta kỷ niệm 100 năm ngày tuyến đường xe lửa xuyên Việt nối thanh ray cuối cùng, 1936-2036. Chúng ta có gì cho ngày lễ đó, không lẽ vẫn chỉ là tuyến đường sắt già nua của 100 năm về trước nhưng đã xuống cấp nặng nề, lại mang trên mình những vết thương do bị hàng ngàn đường ngang băm nát.

Chắc chắn phải có quyết tâm chính trị đủ tầm để ngăn lại xu thế phát triển tự phát rất không đúng hướng của tình hình. Không phải vì ngành đường sắt mà là vì sự phát triển chất lượng và bền vững của cả hệ thống GTVT, tháo gỡ cho được cái nút thắt lớn nhất của nền kinh tế xã hội.

Vấn đề là phải nhanh chóng tạo nên cho được một trục xương sống của cả hệ thống GTVT, đó chính là tuyến đường sắt chiến lược Bắc Nam. Chỉ có như vậy mới đủ sức lập lại thế trận và xoay chuyển nổi tình hình, không thể chậm trễ hơn được nữa.

Điều quan trọng là phải lựa chọn cho đúng phương án và các kịch bản đầu tư, sao cho đáp ứng nổi những đòi hỏi hết sức cấp bách cả về vận tải hành khách cả về vận tải hàng hóa trên hành trình xuyên Việt. Đồng thời phải đảm bảo cho được tính khả thi cả về phương diện tài chính, cả về khả năng tiếp

cận công nghệ, trang bị kỹ thuật, để đủ sức làm chủ dự án. Đó cũng chính là điều kiện để thực hiện được tinh thần chỉ đạo của Thủ Tướng Chính phủ:

- Bảo vệ quyền lợi và khả năng làm chủ của Việt Nam
- Bám sát năng lực hiện có và sẽ có
- Không để người ngoài thâu tóm toàn bộ các hợp đồng dự án hàng chục tỷ USD, khiến chúng ta trở thành người phụ thuộc.

Chỉ có như vậy mới đảm bảo dự án ĐSTĐC Bắc Nam thành công và hiệu quả.

Người chấp bút

GS.TSKH. Lã Ngọc Khuê