TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Hai kịch bản đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam

15:05 16/04/2023

Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam của Bộ Giao thông vận tải đưa ra 4 kịch bản để nghiên cứu, gồm cả xây dựng tuyến đường sắt hoàn toàn mới và nâng cấp đường sắt hiện hữu. Bộ Giao thông vận tải cho biết, đang phối hợp với các bộ ngành liên quan chỉ tập trung nghiên cứu hai kịch bản cho dự án trên.

Bộ GTVT cho biết, thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng, năm 2017 - 2018, bộ đã tổ chức rà soát, hoàn thiện Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam. Tháng 10/2019, Bộ GTVT đã trình Chính phủ báo cáo trên, hiện Hội đồng thẩm định Nhà nước đang thực hiện công tác thẩm định.



Ảnh minh họa.

Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam đưa ra 4 kịch bản, hiện Bộ GTVT tập trung đánh giá để lựa chọn một trong 2 kịch bản (phương án).

Kịch bản một: Xây dựng đường sắt Bắc - Nam với đường đôi, khổ ray 1.435mm, chiều dài 1.545km, tốc độ khai thác 320km/h, chỉ chạy tàu khách; kết hợp cải tạo đường sắt hiện hữu để chuyên chở hàng. Tổng mức đầu tư dự kiến cho phương án này khoảng 58,71 tỷ USD.

Bộ GTVT đánh giá, với phương án trên, tuyến đường sắt trong tương lai sẽ đáp ứng tốt nhu cầu vận tải trên trục Bắc - Nam với năng lực lớn, tách vận tải khách và hàng hoá; rút ngắn thời gian đi lại của người dân; chi phí đầu tư và vận hành khai thác bảo dưỡng thấp.

Tuy nhiên, phương án đầu tư như trên, vận tải hàng hoá trên đường hiện hữu vẫn sử dụng khổ ra 1.000mm, trong khi các tuyến đường sắt đầu tư sau sẽ làm khổ ra 1.435mm. Điều này dẫn tới phải tổ chức đấu nối, trung chuyển, không thuận lợi cho kết nối lưu thông hàng hoá xuyên suốt trên toàn mạng đường sắt.

Kịch bản hai: Xây dựng tuyến đường sắt Bắc – Nam mới, đường đôi, khổ ray 1.435mm, kết hợp khai thác cả tàu chở khách và chở hàng; tốc độ khai thác tàu khách tối đa 180km/h, chạy tàu hàng tối đa 120km/h. Tổng mức đầu tư dự án theo phương án này khoảng 64,9 tỷ USD.

Bộ GTVT cho biết, ưu điểm của phương án 2 này là thuận lợi cho khai thác hàng hoá trên trục Bắc - Nam, kết nối thuận lợi việc chạy tàu trên toàn mạng đường sắt và liên vận quốc tế với ray 1.435mm.

Tuy nhiên, đơn vị nghiên cứu cũng nhận định, nhược điểm của phương án đầu tư đường sắt khai thác kết hợp cả tàu khách và hàng là tính hấp dẫn với hành khách không quá lớn do tốc độ khai thác tàu khách giảm, thời gian đi lại lâu hơn phương án 1. Cùng đó, theo phương án này chi phí đầu tư và khai thác lớn, do phải đảm bảo khai thác tàu hàng.

Bộ GTVT cũng nhận định, dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam có quy mô và kinh phí đầu tư lớn, tiêu chuẩn kỹ thuật và công nghệ phức tạp; ảnh hưởng lớn đến phát triển kinh tế - xã hội đất nước nên cần nghiên cứu, thẩm định, thẩm tra kỹ lưỡng, bảo đảm sự thành công, hiệu quả đầu tư.

Sau khi có kết quả thẩm định của Hội đồng thẩm định nhà nước, Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ GTVT hoàn chỉnh Dự án để báo cáo Quốc hội chấp thuận chủ trương đầu tư theo đúng chỉ đạo của Bộ Chính trị.

Tháng 2 vừa qua, Bộ Chính trị đã ban hành Kết luận 49-KL/TW với định hướng: Đến năm 2025, phấn đấu hoàn thành phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao Bắc-Nam; khởi công các đoạn ưu tiên trong giai đoạn 2026-2030 (gồm đoạn Hà Nội - Vinh và TPHCM - Nha Trang); trước năm 2045, hoàn thành

toàn bộ tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc-Nam.

Lê Pháp *(Th)*