

Vốn làm Đường sắt cao tốc: Bộ GTVT phản hồi vấn đề chênh 32 tỷ USD

09:11 10/07/2019

Về vấn đề Bộ KH-ĐT tính chỉ hết 26 tỷ USD, rẻ hơn 32 tỷ USD so với Bộ GTVT khi tính toán vốn làm Đường sắt cao tốc Bắc-Nam, Bộ GTVT mới đây đã có thông cáo làm rõ vấn đề này.

Cụ thể, Bộ GTVT cho biết kể từ năm 2017 đã tổ chức rà soát các nghiên cứu trước đây về Dự án và tổ chức nghiên cứu cập nhật, bổ sung. Quá trình triển khai, Bộ GTVT đã tổ chức 4 hội nghị, hội thảo chuyên đề và các báo cáo (đầu kỳ, giữa kỳ, cuối kỳ) để xin ý kiến của các cơ quan, đơn vị có liên quan và các chuyên gia. Đồng thời, Bộ GTVT cho biết đã trực tiếp làm việc, có ý kiến chính thức bằng văn bản của 20/20 địa phương có dự án đi qua; lấy ý kiến của các bộ, ngành liên quan về việc góp ý hồ sơ nghiên cứu tiền khả thi Dự án (cho đến thời điểm 05/01/2019, Bộ GTVT đã nhận được ý kiến của 9/10 bộ, ngành về cơ bản thống nhất với đề xuất hồ sơ của Bộ GTVT trình Thủ tướng).



Bộ Kế hoạch Đầu tư tính toán tổng mức đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao Bắc Nam chỉ khoảng 26 tỷ USD

Trên cơ sở kết quả nghiên cứu về phạm vi, quy mô, phương án công nghệ...; căn cứ các quy định của pháp luật hiện hành về lập tổng mức đầu tư dự án, tư vấn trong nước (với sự hỗ trợ của tư vấn nước ngoài) đã đề xuất tổng mức đầu tư dự án là 58.7 tỉ USD. Ngày 14/02/2018, Bộ GTVT đã trình Thủ tướng Chính phủ báo cáo nghiên cứu tiền khả thi (NCKT) Dự án. Theo đó có 2 phương án phân kỳ đầu tư như sau:

Phương án phân kỳ theo chiều ngang: Đầu tư hoàn chỉnh và khai thác đồng bộ đường sắt tốc độ cao trên từng đoạn. Tốc độ thiết kế là 350km/h. Cụ thể, giai đoạn 1 (dự kiến từ 2020 - 2032) đầu tư đoạn Hà Nội - Vinh và TP. HCM - Nha Trang với tổng mức đầu tư dự kiến là 24.7 tỉ USD. Giai đoạn 2 (dự kiến từ 2032 - 2050) đầu tư đoạn Vinh - Nha Trang để nối thông toàn tuyến (mặc dù được phân thành 2 giai đoạn nhưng thực chất đây là một quá trình đầu tư liên tục) tổng mức đầu tư là 33.98 tỉ USD.

Phương án phân kỳ theo chiều dọc: Đầu tư hoàn chỉnh hạ tầng toàn tuyến theo tiêu chuẩn đường sắt tốc độ cao và phân kỳ đối với việc đầu tư thiết bị, phương tiện vận tải và phương thức khai thác. Theo đó, giai đoạn 1 (dự kiến từ 2020 - 2032) đầu tư hạ tầng toàn bộ tuyến Hà Nội - TP. HCM đảm bảo tốc độ thiết kế 350km/h nhưng chưa điện khí hóa, mua sắm đoàn tàu diesel để khai thác riêng tàu khách trên toàn tuyến với vận tốc khai thác tối đa 150Km/h với tổng mức đầu tư là 41.98 tỉ USD. Giai đoạn 2 (dự kiến từ 2032 - 2050) tiến hành điện khí hóa, nâng cấp hệ thống thông tin tín hiệu, mua sắm đoàn tàu tốc độ cao thay thế tàu diesel để khai thác trên toàn tuyến với tổng mức đầu tư là 17.11 tỉ USD.

Qua phân tích về khả năng đáp ứng nhu cầu vận tải trên hành lang, khả năng huy động các nguồn lực đầu tư, hiệu quả đầu tư Dự án cũng như sự phù hợp với quy hoạch liên quan. Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đề xuất phương án và tiến độ đầu tư phân kỳ chiều ngang.

Bộ GTVT tổng kết: “Kết quả nghiên cứu của Bộ GTVT cũng như ý kiến của Bộ Kế hoạch đầu tư liên quan đến quy mô, tổng mức đầu tư dự án... sẽ tiếp tục được Bộ GTVT có ý kiến, giải trình làm rõ trong quá trình thẩm định của Hội đồng thẩm định Nhà nước và thẩm tra của các cơ quan có liên quan trước khi trình Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư dự án.”

Trước đó, trong báo cáo gửi Thủ tướng, Bộ KH-ĐT dẫn phân tích của các chuyên gia Đức và Hà Lan để cho rằng với chiều dài hàng nghìn km và tốc độ chạy tàu 200km/h, dự án đường sắt cao tốc Bắc - Nam chỉ có tổng mức đầu tư khoảng 26

tỷ USD, giảm hơn 32 tỷ USD so với đề xuất của Bộ Giao thông vận tải.

Theo Bộ Kế hoạch và Đầu tư, nếu tính đến các yếu tố khác như sự hợp lý của hướng tuyến, giảm chiều dài tuyến đường sắt tốc độ cao thì tổng mức đầu tư dự án này sẽ còn tiếp tục giảm.

Hung Khánh