

**Theo liên danh tư vấn, chi phí đầu tư xây dựng đường sắt có tốc độ 200km/h chỉ thấp hơn khoảng 10% chi phí đầu tư tốc độ 350km/h.**

Diễn đàn "Đường sắt tốc độ cao Bắc-Nam, những vấn đề đặt ra" do Liên hiệp các Hội Khoa học và Kỹ thuật Việt Nam (LHH) tổ chức ngày 9/10 đã thu hút đông đảo quan tâm của dư luận, các nhà khoa học và giới chuyên môn.

Hội thảo nhận được 12 ý kiến cùng báo cáo tham luận của các nhà khoa học, chuyên gia, trong đó khẳng định việc xây dựng mới tuyến đường sắt an toàn, tin cậy cao, sức chuyên chở lớn, tốc độ nhanh là một cần thiết, nhưng làm thế nào trong thời gian tới thì còn nhiều ý kiến khác nhau, trong đó có vấn đề về tốc độ, công nghệ, đầu tư, nguồn nhân lực...

### **Kinh nghiệm của thế giới**

Tại diễn đàn, ông Đào Ngọc Vinh, Phó Tổng Giám đốc Tổng Công ty Tư vấn thiết kế GTVT - CTCP, đại diện Liên danh tư vấn Tổng Công ty Tư vấn thiết kế GTVT - CTCP (TEDI) - Công ty CP Tư vấn đầu tư và xây dựng GTVT (TRICC) - Công ty CP Tư vấn thiết kế GTVT phía Nam (TEDISOUTH), đã trình bày báo cáo tóm tắt Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án đường sắt tốc độ cao Bắc-Nam.

Theo tư vấn, sau khi đánh giá các kịch bản phát triển, các nghiên cứu trước đây và thực tiễn hàng nghìn quốc gia, quy hoạch đường sắt trên trục Bắc-Nam đầu tiên khẳng định sự cần thiết của việc đầu tư nâng cấp các tuyến đường sắt hiện tại kết hợp với việc xây dựng mới tuyến đường sắt mới, tốc độ cao.

Theo thiết kế, tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc-Nam sẽ đi qua 20 tỉnh, thành phố (gồm Hà Nội, Hà Nam, Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận, Bình Thuận, Đồng Nai và TP.HCM).

Tổng chiều dài tuyến đường là 1.559km, gồm 1.545km đi riêng và 14km đi chung hành lang/hệ thống với tuyến đường sắt đô thị số 1 trên đoạn từ ga Hà Nội tới ga Ngọc Cối. Trên tuyến bố trí 24 ga chính và 3 ga quy hoạch tiềm năng, 5 depot, 42 công sở bố trí hàng đầu... Các công trình xây dựng theo tiêu chuẩn đường đôi - khổ 1.435mm - điện khí hóa.

Theo dự xuất, việc xây dựng tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc-Nam chia làm 2 giai đoạn. Giai đoạn 1 từ 2020-2030 đầu tư xây dựng 2 đoạn Hà Nội-Vinh và Nha Trang-TP.HCM. Giai đoạn 2 từ 2030-2040 đầu tư xây dựng các đoạn còn lại Vinh-Đà Nẵng và Đà Nẵng-Nha Trang. Đoạn Đà Nẵng-Nha Trang có thể kéo dài tới năm 2045.

Lựa chọn tốc độ khai thác trên đường sắt tốc độ cao Bắc-Nam là một trong những vấn đề quan trọng đầu tiên các quan tâm.

Chia sẻ kinh nghiệm thực tiễn trong việc lựa chọn kỹ thuật phát triển đường sắt tốc độ cao, liên danh từ vốn cho biết, hiện nay trên thế giới có khoảng 16 quốc gia khai thác đường sắt tốc độ cao, trong đó có Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Pháp, Tây Ban Nha, Ý, Đức...

STT	CÁC THÔNG SỐ	NHẬT BẢN	HÀN QUỐC	TRUNG QUỐC	PHÁP	TÂY BAN NHA	Ý	ĐỨC
1	Tổng chiều dài (Km)	2315	657	20707	2696	2586	2066	1136
2	Đầu tư hạ tầng	Mới	Mới	Mới	Chủ yếu Mới	Mới+ Nâng cấp	Mới+ Nâng cấp	Mới+ Nâng cấp
3	Khai thác	Riêng	Riêng	Riêng	Riêng	Riêng/Chung (Thiết kế)	Riêng/Chung (Thiết kế)	Riêng/Chung (Thực tế)
4	Tốc độ thiết kế	350	350	250-350	300-350	300-350	250-300	300
5	Tốc độ khai thác tàu khách (Km/h)	240-320	300	250-300	270-320	250-300	250-300	280-300
6	Tốc độ khai thác tàu hàng (Km/h)	-	-	-	-	-	-	80-160

Thông tin về đường sắt tốc độ cao từ một số quốc gia trên thế giới năm 2017

Đa số các tuyến đường sắt tốc độ cao trên thế giới được khai thác trên hệ thống xây dựng mới, trong đó nổi bật là Nhật Bản, Trung Quốc... chỉ có một số ít quốc gia châu Âu nâng cấp cũ từ tốc độ đường mới phần tuyến cũ như Đức, Ý, Tây Ban Nha... bởi một số lý do sau:

Thứ nhất, khác biệt lớn về mặt tiêu chuẩn kỹ thuật: Tuy nhiên yêu cầu tiêu chuẩn kỹ thuật cao để cho phép khai thác vận tốc lớn (có thể đạt 300-350km/h).

Thứ hai, về mặt an toàn: lo ngại bởi đặc các giao cắt đường mức và chuyên môn hóa cao trong khai thác vận các yêu cầu cao về mặt tiêu chuẩn kỹ thuật sẽ giúp giảm thiểu tai nạn nghiêm trọng trong quá trình vận hành.

Thứ ba, về hiệu quả: Giảm chi phí vận hành do giảm bớt hiệu suất sử dụng năng lượng cao.

Ngoài Nhật Bản, Trung Quốc, Đài Loan (Trung Quốc) sử dụng phương án khai thác riêng tàu khách trên hệ thống đường sắt tốc độ cao ngay từ đầu thì hiện nay các quốc gia khai thác chung như Đức, Pháp... đang có xu hướng chuyển sang khai thác riêng biệt. Các hành lang vận tải cho tàu hàng đặc biệt bố trí riêng biệt như ở Đức.

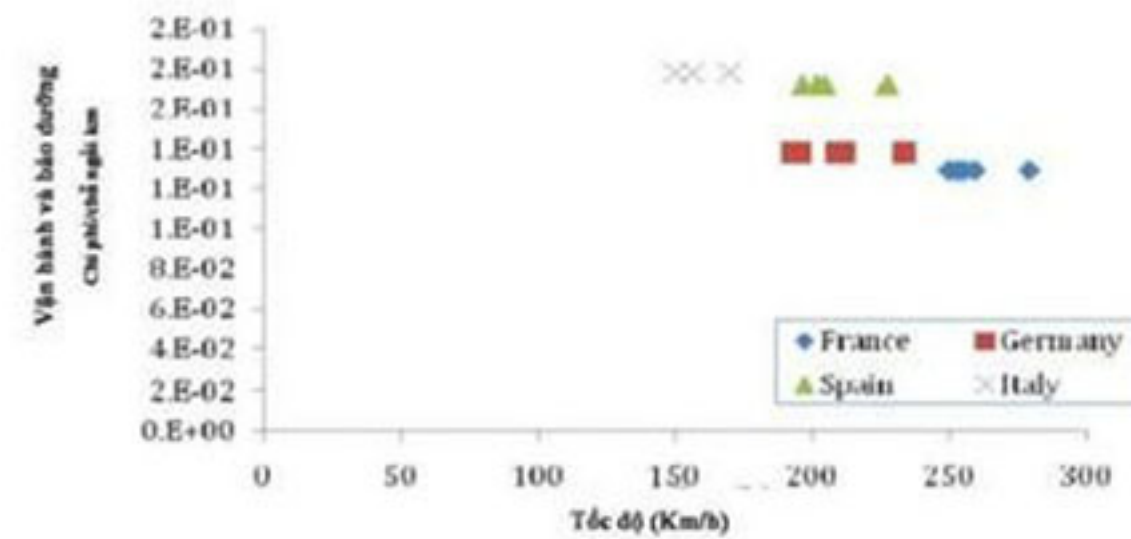
Về kinh nghiệm trong việc lựa chọn tốc độ khai thác trên đường sắt tốc độ cao, liên danh từ vận cho biệt, kể từ khi bắt đầu khai thác năm 1964, tốc độ đường sắt tốc độ cao không ngừng tăng lên với sự phát triển của nhu cầu vận tải khác nhau như các hệ thống, đầu máy toa xe và cách thức chuyển vận hành.

Theo thống kê, hiện nay thế giới đang khai thác và vận hành gần 100 hệ thống đường sắt tốc độ cao tốc độ 350km/h. Nếu xét trên góc độ kinh tế thì trên thế giới cũng có những tình huống đánh giá như sau:

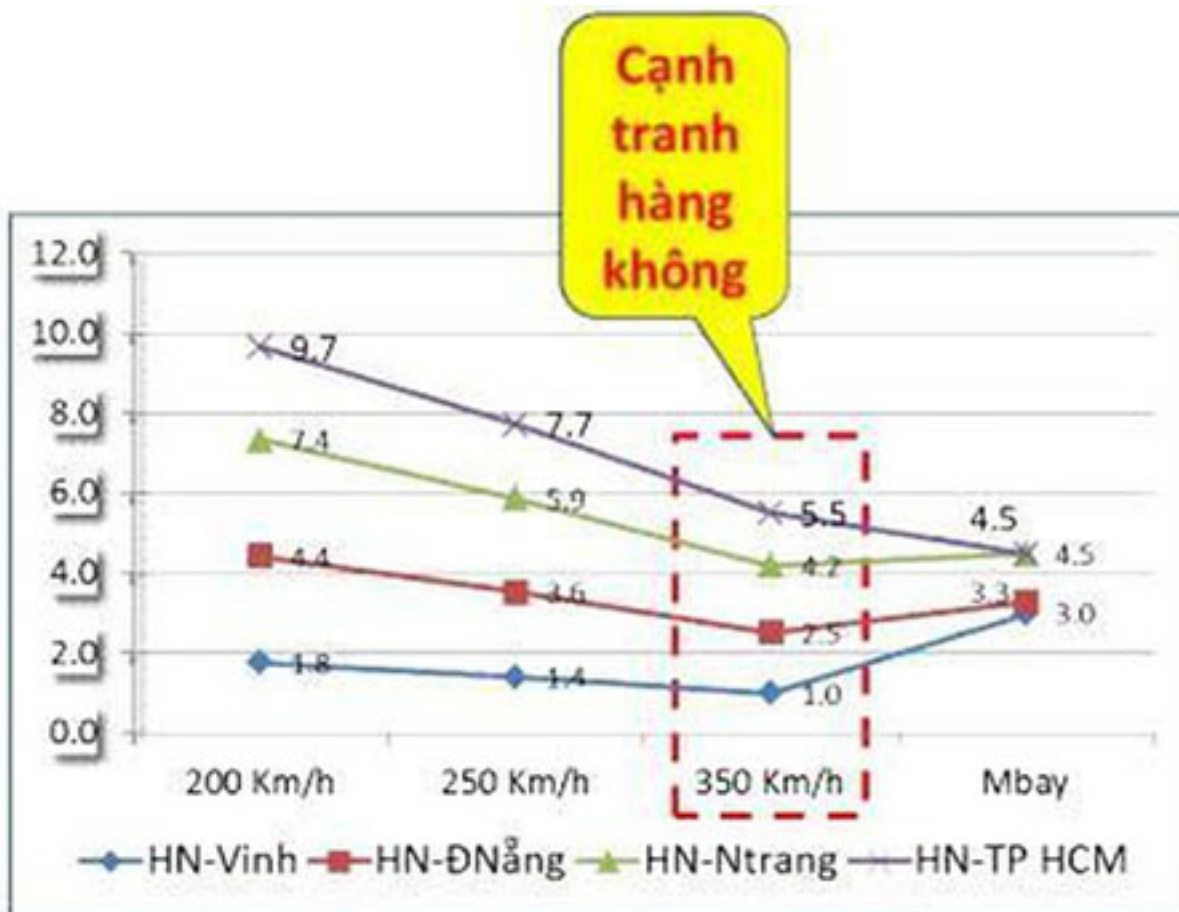
Chi phí đầu tư xây dựng đường sắt có tốc độ 200km/h chỉ thấp hơn khoảng 10% chi phí đầu tư tốc độ 350km/h. Chi phí đầu tư phần mềm tín hiệu và thiết bị có sự chênh lệch lớn (9% - 26%). Chi phí vận hành và bảo dưỡng cũng không có nhiều khác biệt giữa các loại tốc độ.



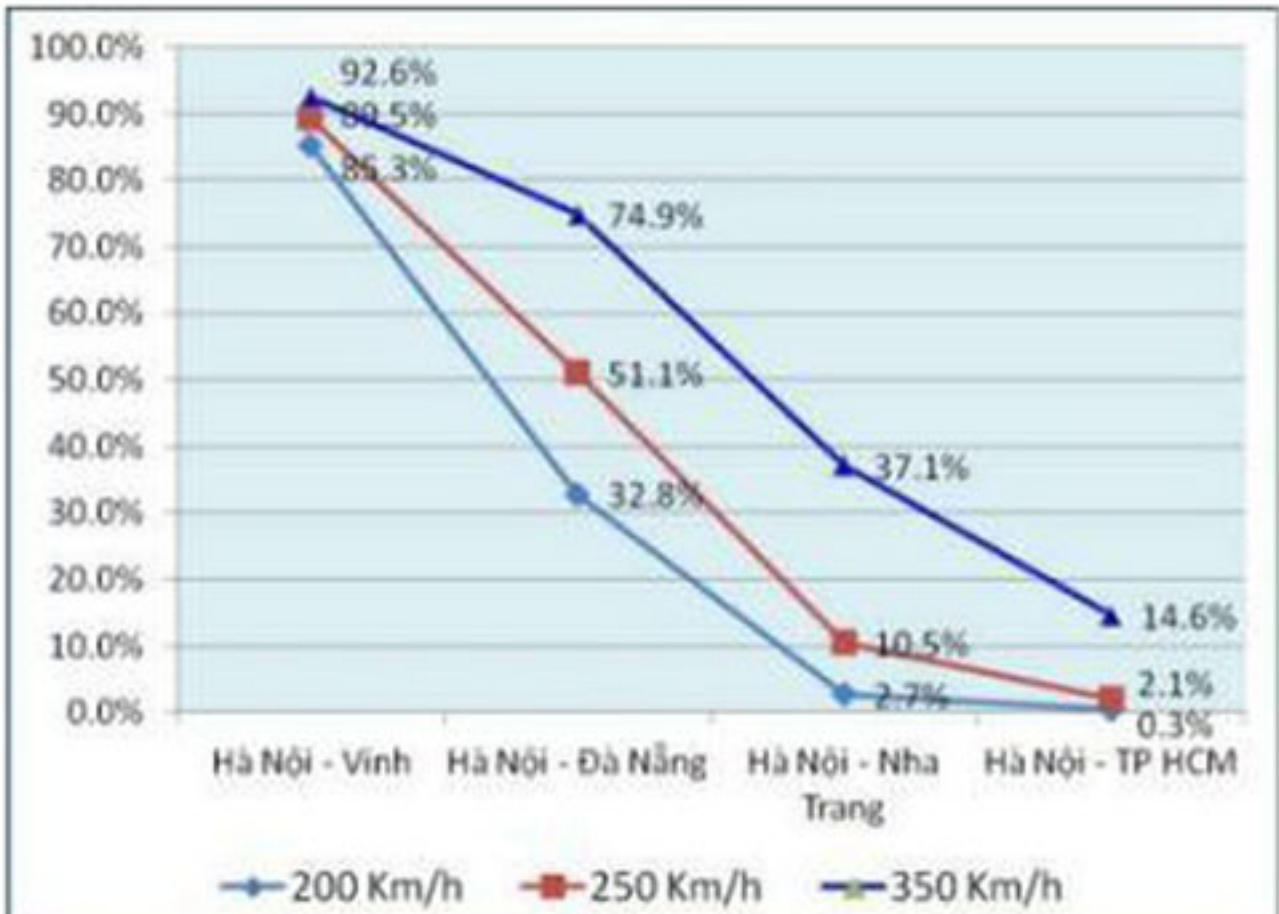
Sơ sếp chi phí đầu tư và thi công theo đi tốc độ thi công



Chi phí vận hành và bảo dưỡng là một trong những chi phí đầu tư đáng kể, chi phí vận hành và bảo dưỡng trung bình khoảng 0,1200 USD/km/bến



Đường sắt Bắc-Nam sẽ rút ngắn thời gian đi hàng hóa từ các ga khác nhau trên các đường sắt tốc độ cao 350km/h



[REDACTED]