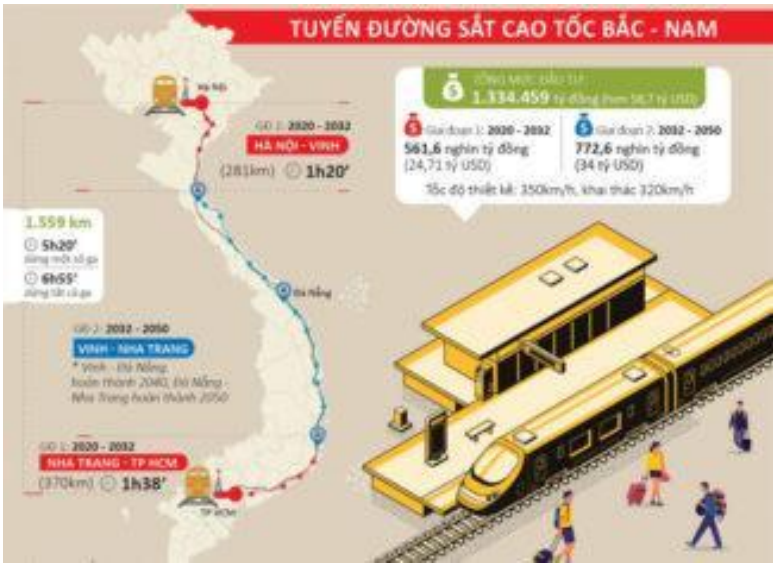
Nguyễn Ngọc Chu - Tại sao Bộ GTVT kiên trì đề xuất mô hình Shinkansen cho Việt Nam?

17/8/2022



Rất lo lắng khi Bộ GTVT kiên trì trình phương án đường sắt cao tốc (ĐSCT) chở khách, không chở hàng, giá rất đắt (58,72 tỷ USD) theo mô hình Shinkansen 1964 của Nhật Bản để Bộ Chính trị (BCT) phê duyệt.

I. SỰ KHÁC BIỆT CỦA VIỆT NAM

Hiện nay trên thế giới có tất cả 28 nước có ĐSCT đã đưa vào sử dụng.

Châu Âu (18 quốc gia):

1. Tây Ban Nha (4,327 km)

2. Pháp (3977 km))

3. Đức (3 456 km),

4. Italy (2017 km)

5. Vương quốc Anh (1927 km)

6. Phần Lan (1120 km)

7. Thuỵ Điển (860 km)

8. Hy Lạp (700 km)

9. Nga (650 km)

10. Áo (254 km)

11. Bồ Đào Nha (227 km)

12. Ba Lan (224 km)

13. Bỉ (209 km)

14. Thuỵ Sĩ (178 km)

15. Na Uy (139 km)

16. Hà Lan (90 km)

17. Serbia (75 km)

18. Đan Mạch (56 km)

Châu Á (8 quốc gia):

19. Trung Quốc (40 267 km)

20. Nhật Bản (3 041 km)

21. Hàn Quốc (1 263 km)

22. Thổ Nhỹ Kỳ (826 km)

23. Ả Rập Saudia (449 km)

24. Uzbekistan (426 km)

25. Đài Loan, (332 km)

26. Hongkong (26 km)

Châu Mỹ (1 quốc gia)

27. Hoa Kỳ (735 km)

Châu Phi (1 quốc gia):

28. Moroco (186 km)

Đa số các nước có ĐSCT thuộc về châu Âu. Nhưng nước có ĐSCT phát triển nhanh nhất và dài nhất thế giới là Trung Quốc. Mạng lưới đường sắt Trung Quốc dài 146.000 km, trong đó có 40.267km ĐSCT đã đưa vào sử dụng.

Mỹ chỉ có 735 km đã đưa vào sử dụng (và 1.789 km trong kế hoạch xây dựng) trên tổng số 250.000 km đường sắt. Các nước phát triển như Australia, Canada hiện chưa có ĐSCT.

Nhật Bản dù đã có ĐSCT Shinkansen sớm nhất vào năm 1964, nhưng chỉ có 9 tuyến với tổng chiều dài 3.041km – trên tổng số 19.122km (năm 2018), chiếm 16%. Tuyệt đại đa số các tuyến đường Shinkansen Nhật Bản chạy trong khoảng tốc độ 230 -250 km/h. Hệ thống Shinkansen của Nhật Bản chạy trên hệ thống đường sắt riêng biệt, không chở được hàng. Trong khi tàu cao tốc TGV của Pháp và ICE của Đức chạy trên cùng hệ thống đường sắt thông thường.

Viện dẫn ra các nước sở hữu ĐSCT trên đây để nhìn thấy sự khác biệt của Việt Nam. Có 2 lưu ý quan trọng sau đây nói lên sự khác biệt của Việt Nam so với các nước khác:

– Ngoại trừ Việt Nam, tất cả các nước ở trên đều có đường sắt tốc độ cao (ĐSTĐC) 120 km-150 km/h trước khi có ĐSCT.

– Các nước có ĐSCT đều sở hữu công nghệ ĐSCT hay công nghệ ĐSTĐC. Duy nhất chỉ Việt Nam không sở hữu bất cứ thứ gì. Từ công nghệ cho đến thiết bị thi công Việt Nam đều phải mua của nước ngoài.

II. BỐN LỖ HỔNG KHÔNG BÙ ĐẮP CỦA TÀU DẠNG SHINKANSEN CHO ĐƯỜNG SẮT HÀ NỘI – TP HCM

1. KHÔNG CHỞ ĐƯỢC HÀNG HOÁ

Phát triển kinh tế là phải phát triển giao thông để vận chuyển hàng hoá. Vận chuyển đường sắt phải là một vận chuyển trụ cột. Không chỉ cho kinh tế , mà cho cả quốc phòng. Đây là một khiếm khuyết không thể chấp nhận.

Lý do cải tạo đường sắt hiện hành thành đường sắt chở hàng hoá không khả thi. Vì không thể nâng lên được tốc độ 120 km/h. Vì không có tiền. Vì rất tốn kém. Vì kéo dài thời gian.

2. KHÔNG PHỤC VỤ SỐ ĐÔNG NHÂN DÂN

Thể hiện ở hai mặt.

Thứ nhất là vé đắt, nên chỉ phục vụ cho một nhóm nhỏ hành khách có thu nhập cao.

Thứ 2, tàu chỉ dừng ở các thành phố lớn, mỗi tỉnh một ga, bỏ sót toàn bộ nhân dân giữa 2 ga lớn.

Lấy thí dụ cụ thể. Từ ga Thanh hoá – đi Vinh dài 143,79 km. Theo thiết kế của Pháp có 14 ga (Thanh Hoá, Yên Thái, Minh Khôi, Thị Long, Văn trai, Khoa trường, Trường Lâm, Hoàng Mai, Cầu Giát, Yên Lý, Chợ Si, Mỹ Lý, Quán Hành, Vinh). Khoảng cách trung bình giữa các ga là 11,06 km. Nay chỉ có hai ga Thanh Hoá và Vinh cách nhau hơn 140km. Hệ quả là:

– Cả tỉnh thanh Hoá với gần 4 triệu dân phải đến Thanh Hoá mới đi được tàu cao tốc, không khác gì phải đến phi trường Thanh Hoá mới đi được máy bay.

– Cả tỉnh Nghệ An rộng 16 400 km2 với 3,5 triệu dân nhưng chỉ có ai ở Vinh mới có cơ hội đi tầu hoả cao tốc. Hoặc muốn đi thì phải đến Vinh, giống như đi máy bay.

– Trên thực tế, toàn bộ dân giữa 2 ga Thanh Hoá – Vinh không có cơ hội đi tàu đường sắt.

Trong khi đó, đường sắt chở khách và chở hàng của các nước phục vụ cho được toàn dân. Họ có nhiều loại tàu dừng ở các ga khác nhau, trải dài theo tuyến đường sắt.

Chẳng hạn như Nhật Bản có các loại tàu sau đây.

– Tàu Shinkansen dừng ở các ga chính.

– Tàu Express limited, dừng thêm ở một số ga, ngoài các ga của tàu Shinkansen.

– Tàu Express, dừng thêm ở một số ga, ngoài các ga của tàu Express limited.

– Tàu nhanh, dừng nhiều ga hơn tàu Express.

– Tàu địa phương, dừng ở tất cả các ga.

Như vậy, 5 loại tàu trên bao phủ hết mọi đối tượng cần đi tàu. Hoàn toàn khác hẳn với trường hợp tàu cao tốc Bắc – Nam của Việt Nam mà Bộ GTVT đệ trình hiện nay chỉ dành cho có 23 ga trên suốt chiều dài từ Hà Nội đi TP HCM bao gồm 20 tỉnh thành.

Với đề xuất của Bô GTVT, đại đa số nhân dân Việt Nam không có cơ hội dùng đường sắt. Khả năng bao quát không gian khách hàng của đường sắt còn thấp hơn thời Pháp thuộc.

3. THI CÔNG KÉO DÀI KHÔNG THÚC ĐẨY ĐƯỢC PHÁT TRIỂN KINH TẾ

Thi công kéo dài đến năm 2050 hoặc lâu hơn nữa, nên không hỗ trợ được cho phát triển kinh tế. Trong khi phương án tàu 160 km/h chở khách, 120 km/h chở hàng chỉ cần khoảng 20 tỷ USD và xây dựng trong 10 năm.

4. ĐẮT ĐỎ VÀ NỢ NẦN

Rất đắt. Làm lâm vào tình trạng nợ lớn, nợ dài hạn, nợ triền miên. Khó thu xếp vốn. Khó thu hồi vốn.

Chỉ với 13 km đường sắt Cát Linh – Hà Đông mà đội vốn gần gấp đôi kéo dài xây dựng đến 15 năm, thì 1545 km ĐSCT Bắc – Nam sẽ kéo dài ngoài kế hoạch thêm hàng thập kỷ, và tổng dự toán không phải là con số 58.72 tỷ USD mà phải cộng thêm nhiều tỷ USD nữa.

III. TẠI SAO BỘ GTVT KIÊN TRÌ ĐỀ XUẤT MÔ HÌNH SHINKANSEN CHO VIỆT NAM?

Đó là vì Nhóm làm việc về đường sắt của Bộ GTVT đã “kết” với tư vấn Nhật Bản từ nhiều năm.

Nhật Bản là nước có hệ thống đường sắt cao tốc Shinkansen từ năm 1964. Nhưng từ đó Nhật Bản chưa xuất khẩu được công nghệ Shinkansen sang nước ngoài nào. Ngay trong nội quốc thì cũng chỉ có 3 041 km đường cao tốc trên tổng số 19.122km đường sắt. Gần 60 năm rồi nhưng Nhật Bản đang dự kiến xây dựng thêm có 657km. Để thấy mô hình Shinkansen chở khách, không chở hàng là không phổ dụng sang nước khác.

Nhưng tư vấn Nhật bản về đường sắt cao tốc Bắc –Nam đã làm việc nhiều năm với Bộ GTVT. Cho nên mới hiểu rõ lý do tại sao Bộ GTVT kiên trì đề xuất mô hình Shinkansen của Nhật Bản cho Việt Nam.

IV. ĐỀ XUẤT XEM XÉT CÁC PHƯƠNG ÁN KHÁC

Trung Quốc tự phát triển công nghệ đường sắt cao tốc cho riêng mình. Trung Quốc đã tự chủ toàn bộ từ thiết kế cho đến thi công. Với tiềm lực kinh tế, công nghiệp, khoa học hùng mạnh và giá thành lao động rẻ, Trung Quốc có giá thành đường sắt cao tốc thấp nhất thế giới, không nước nào sánh kịp – tất nhiên không so sánh về chất lượng và an toàn với các hãng khác. Nhờ giá thành thấp, tự chủ toàn bộ, Trung Quốc đã có hệ thống đường sắt cao tốc phát triển nhanh và lớn nhất thế giới. Nhưng xin lưu ý, trước khi phát triển đường sắt cao tốc, Trung Quốc đã có mạng đường sắt tốc độ 100 – 150 km/h vừa chở hàng vừa chở khách rất phát triển, bao phủ cho nhu cầu toàn Trung Quốc với chiều dài trên 100 000 km.

Việt Nam là nước – khác hẳn với tất cả các nước đã có ĐSCT – không sở hữu bất cứ thứ công nghệ gì của ĐSCT và đường sắt thông thường. Mọi thứ đều phải nhập ngoại. Các thiết bị thi công xây dựng đường sắt cũng phải nhập ngoại. Đội ngũ chuyên gia hầu như bằng không. Tư vấn phụ thuộc hoàn toàn vào nước ngoài.

Bởi vậy, Việt Nam nhất thiết phải xem phương án ĐSCT của các nhà sản xuất khác. Cụ thể, cần thiết phải mời tập đoàn Siemen của Đức và tập đoàn Alstom của Pháp để xem xét phương án đề xuất của họ. Chắc chắn các tập đoàn của Đức và Pháp sẽ không đề xuất công nghệ Shinkansen chỉ chở khách mà không chở hàng.

Cuộc chiến tranh Nga – Ukraine cho thấy giữa quảng cáo và thực tế thể hiện của vũ khí khác biệt như thế nào. Cuộc chiến tranh Nga – Ukraine càng cho thấy, phụ thuộc vào chỉ một nguồn cung cấp sẽ là thảm hoạ.

Tiếc gì mà không mời thêm các nhà cung cấp khác? Công nghệ Shinkansen thì chỉ Nhật Bản sở hữu. Phải có chào thầu cạnh tranh mới đưa đến các quyết định có lợi. Vấn đề liên quan đến đời sống của cả 100 triệu dân kéo dài trong cả một thế kỷ chứ không phải của nhóm người trong vài chục năm. Còn về tài chính, nó liên quan đến con số nhiều chục tỷ USD chứ không phải vài tỷ đồng. Phụ thuộc mỗi nhà tư vấn Nhật thì chỉ có công nghệ Nhật.

Với đề xuất của Bộ GTVT lúc này, tuyến đường Hà Nội – Vinh và TP.HCM – Nha Trang chỉ dài 665 km nhưng cần đến 24,72 tỷ USD, dự kiến xây dựng xong vào các năm 2032 – 2033 cho tàu chở khách, không chở được hàng, tốc độ tối đa 320 km/h, tốc độ thực tế khoảng 250 km/h.

Đó là khoản tiền và khoảng thời gian đủ để xây xong toàn tuyến Hà Nội – TP.HCM – Cần Thơ dài khoảng 1.665 km, tốc độ chở khách 160 km/h, tốc độ chở hàng 120 km/h.

V. QUYẾT ĐỊNH CUỐI CÙNG Ở BỘ CHÍNH TRỊ

Nếu có một ban lãnh đạo khác của Bộ GTVT, thì chắc chắn sẽ có một đề xuất khác về ĐSCT Hà Nội – TP.HCM.

Nếu để cho các tập đoàn tư nhân quyết định, chi từ túi tiền của họ, họ sẽ không bao giờ chọn phương án 58,72 tỷ USD cho 1.545 km ĐSCT Hà Nội – TP.HCM.

Ở đất nước chúng ta, mấy thập niên qua, mọi điều trọng đại đều do Bộ Chính trị (BCT) quyết. May mắn thì có các thành viên BCT trị sáng suốt.

ĐSCT Bắc – Nam liên quan đến sự phát triển của đất nước và đời sống của cả 100 triệu dân trong hàng trăm năm. Không chỉ là số tiền cực lớn, không chỉ là phát triển kinh tế, mà còn là vận chuyển vũ khí, lương thực, quân đội để bảo vệ tổ quốc. Không thể giải quyết vấn đề ĐSCT Bắc- Nam chỉ dựa vào ý kiến của một nhóm tư vấn “theo đúng quy trình”. Để quyết định vấn đề trọng đại này phải nghe được ý kiến của toàn dân.

https://baotiengdan.com/2022/08/17