

Bình-luận về các Dự-Án canh-tân đường-sắt Việt-Nam

Trần Lê Quang

Tôi chưa được hân-hạnh tham-khảo các hồ-sơ chính-thức, hoặc các tập nghiên-cứu dự-án phát-triển đường-sắt Việt-Nam trong tương lai. Những chi-tiết sau đây chỉ dựa theo tin-tức rất sơ-lược được biết trên báo-chí Việt-Nam hay ngoại-quốc mà tôi được tham khảo gần đây, mà thôi.

Nhưng rất tiếc, thông-thường trên báo-chí là những bài tường-thuật của nhân-viên nhà-báo không am-hiểu đầy-đủ kỹ-thuật, thậm-chí kỹ-thuật đường-sắt, nên các báo-cáo lắm khi có nhiều chi-tiết phiến-diện hoặc sai-lầm, cần được chấp-nhận với sự dè-dặt thường lệ.

I. Dự-án thay trà-vẹt, để tăng-gia tốc-độ đường-sắt VN theo kỹ-thuật đường-sắt khổ hẹp của Nhật-Bổn.

Dự-án này, nghe đâu là do Bộ Giao-Thông Vận-Tải Việt-Nam đề-nghị.

Cuộc thử-nghiệm khai-thác mới đây của Công-Ty Đường-Sắt Việt-Nam, nhằm tăng-gia tốc-độ các chuyến tàu “Thống-nhứt” Hà-Nội/Saigon, từ 60/70 km/giờ tới mức tối-đa 80 km/giờ, để rút ngắn thời-gian hành-trình Hà-Nội/Saigon xuống còn 29 giờ, thay vì 30 giờ trước đó.

Cuộc thử-nghiệm đó, tuy mục-đích rút ngắn thời-gian hành-trình rất khiêm-tốn, chỉ 1 giờ trên 30 giờ mà thôi, nhưng đã không may đem lại nhiều tai-nạn nghiêm-trọng gần Huế và tại Lăng-Cô, gần Đà-Nẵng. Lý do của sự-cố là đường-sắt khổ hẹp 1000mm. của Việt-Nam ngày nay, có nhiều đoạn đường cong với đường-kính dưới 500m., không thể bảo-đảm quân-bình chống-lật cho các toa xe chạy mau hơn 60/70 km/giờ.

Bộ Vận-Tải Giao-Thông đề-nghị áp-dụng một kỹ-thuật của đường-sắt Nhật-Bổn, với khổ rộng 1067mm., đang khai-thác lúc bây giờ với tốc-độ tối-đa 120 km/giờ tại Nhật-Bổn. Kỹ-thuật đó sở dĩ được kết-quả là, hình như, nhờ sử-dụng một loại trà-vẹt một cục (1 bloc) bê-tông cốt-sắt “dự ứng trước” (béton armé précontraint).

Hiện nay, đường-sắt Việt-Nam đang sử-dụng loại trà-vẹt 2 cục bê-tông thông-thường, kết nối bằng một thanh sắt ở giữa (Hình ảnh dưới đây). Có lẽ trà-vẹt này bị nghi-ngờ là thiếu vững-chắc, không bảo-đảm tốc-độ cao hơn 60/70 km/giờ.

Về mặt kỹ-thuật, sở-quan nghĩ rằng chỉ cần hoán-chuyển loại trà-vẹt 1 cục khổ 1067mm. bằng bê-tông dự-ứng trước của Nhật-Bổn, vào khổ 1000mm của đường-sắt Việt-Nam. Một hoán-chuyển chắc-chắn không có vấn-đề về mặt kỹ-thuật, nhưng có thể gia-tăng tốc-độ cao hơn tốc-độ hiện-hành.



Một đoạn đường sắt điển-hình tại Việt-Nam ngày nay (2008), với trà-vẹt bê-tông cốt-sắt 2 cục.

Số vốn đầu-tư để sản-xuất và thay-thế toàn-thể các trà-vẹt mới vào các trà-vẹt cũ, được ước-lượng là 24,530 tỉ VNĐ (tương-đương với 1.6 tỉ US\$).

Không may, hệ-thống đường-sắt khổ 1067 mm., với tàu đi tốc-độ 120 km/giờ đã đưa tới, tại Nhứt-Bồn, một loạt tai-nạn làm tử-vong cả trăm người và hơn 400 người bị thương-tích. Rất cuộc chính-Phủ Nhứt-Bồn phải ra quyết-định chấm-dứt khai-thác loại đường-sắt khổ hẹp đó.

Do đó dự-án thay-thế trà-vẹt của đường-sắt Việt-Nam để gia-tăng tốc-độ theo kỹ-thuật đường-sắt khổ hẹp Nhứt-Bồn, được hủy-bỏ trước khi dự-án khởi công.

Ghi-Chú: Cũng may cho Việt-Nam tránh được một dự-án phiêu-lưu! Một kỹ-thuật chưa được chứng-minh hiệu-nghiệm, đã dự-định áp-dụng cho nước nhà!

II. Dự-án đường-sắt Cao-Tốc Hà-Nội/ Saigon

Theo tin-tức báo THANHNIEN-NEWS, 30 June 2009, đăng trên Internet. Chính-phủ Việt-Nam vừa trao cho Công-Ty Cổ-Vấn Kỹ-Thuật Tonichi Engineering Consultants Inc., Nhứt-Bồn, và Công-Ty Construction and Investment Consultant JSC, Việt-Nam, nghiên-cứu khả-thi “Dự-án Đường-Sắt Cao-Tốc Hà Nội-Saigon”.

Những đặc-điểm được trình-bày sơ-lược như sau:

1/- Kỹ-thuật đường-sắt cao-tốc Shinkansen của Nhứt-Bồn sẽ đem áp-dụng cho Việt-Nam, với mục-tiêu tốc-độ tối-đa 360 kms/giờ.

2/- Chiều dài của đường-sắt cao-tốc Hà-Nội/Saigon dự-liệu là 1.630 kms. (Đường-sắt hiện-hữu dài 1.720 Kms)

3/- Thời-gian hành-trình Hà-Nội/Saigon sẽ rút xuống còn 10 giờ. (So với 30 giờ ngày nay).

4/- Đường-sắt sẽ là 2 đường, song-song ngược chiều, khổ rộng 1435mm. Không có giao-điểm đồng-mức với bất cứ với đường giao-thông nào khác.

5/- Chương-trình xây-cất chia ra 3 đoạn: Hà-Nội/Vinh, Saigon/Nha-Trang, và Nha-Trang/Vinh. (Không rõ lịch-trình xây cất của 3 đoạn nói trên ra sao, và trong khi chờ đợi 3

đoạn nói trên được nối tiếp với nhau, thì việc khai-thác trên những đoạn còn rời-rạc, sẽ tổ-chức ra sao ?)

6/- Chi-phí đầu-tư được ước-định là 33 tỉ US\$. 70% là chi-phí xây cất hạ-tầng cơ-sở. 30% là chi-phí đầu-tư mua dụng-cụ di-động mới.(Trung-bình: tổng cộng 20 triệu US\$/Km)

Ghi-Chú: Cần chờ đợi để biết kết-quả cuộc nghiên-cứu khả-thi của các Công-Ty Cổ-Vấn Kỹ-thuật Nhứt-Bồn nói trên, để biết rõ thêm chi-tiết. Bài báo của THANHNIEN NEWS có nhiều chi-tiết phiến-diện và sai-làm khó chấp-nhận được.

Theo tin-tức báo-chí Việt-Nam mới đây, hình như Chính-Phủ VN đang thúc-dục các sở-quan thực-hiện dự-án Đường-Sắt Cao-Tốc này để hoàn-tất sớm được chừng nào, tốt chừng nấy. Nhưng rất tiếc, có nhiều dấu-hiệu làm cho tôi nghi rằng, nếu cuộc nghiên-cứu khả-thi được thực-hiện nghiêm-túc và thành-thật, thì dự-án Đường-Sắt Cao-Tốc nói trên khó lòng được kết-luận là “khả-thi”. Không phải về mặt kỹ-thuật, mà chủ-yếu về mặt kinh-tế và xã-hội quốc-gia, và trên nguyên-tắc kinh-tế thị-trường. Lý-do như sau đây:

1/- Chưa có nước nào trên thế-giới đã xây-dựng và khai-thác có lợi một đường-sắt cao-tốc trên một đường dài một loạt hơn 1.600 kms.

2/- Nước Pháp chẳng hạn, tuy có nhiều đường-sắt cao-tốc TGV cấp-tiến hơn-hết trên thế-giới, không có đoạn cao-tốc nào dài hơn 600 kms. Lý-do là trên những đoạn đường dài hơn 600 kms, nhiều kỹ-thuật chuyên -vận hành-khách ngày nay có nhiều ưu-thế để cạnh-tranh thắng-lợi với đường-sắt cao-tốc, mau hơn, tiện lợi hơn, và rẻ tiền hơn.

Sau những đoạn cao-tốc, hiện nay là dưới 600 kms, tàu TGV của Pháp còn phải chạy chậm lại với tốc-độ thông-thường, trên những đoạn kế-tiếp chưa có đặc-tính kỹ-thuật cao-tốc.

3/- Tuy nhiên tốc-độ an-toàn trên những đoạn thông-thường đó cũng hơn 200 kms/giờ, hơn tốc-độ xe hơi rất nhiều. Thành-thủ hợp lại với tốc-độ 350 km/giờ trên những đoạn đường

cao-tốc, đường-sắt vẫn còn có nhiều ưu-thế rất hấp-dẫn trên những đường dài hơn 600 kms.

4/- Số vốn đầu-tư cho 1,630 kms đường cao-tốc Việt-Nam được ước-định sơ-bộ là 33 tỉ US\$ (trung bình 20 Triệu US\$/Km), sẽ là một số đầu-tư cao nhất cho một dự-án hạ-tầng cơ-sở riêng biệt, không phải tại Việt-Nam mà thôi, mà cả trên thế-giới!

5/- Liệu Việt-Nam có khả-năng gánh chịu một số đầu-tư khổng-lồ như vậy hay không, chỉ cho một dự-án riêng biệt, so với tổng số lợi-tức nội-địa quốc-gia (GDP) hằng năm của VN, tương đối cũng xấp-xỉ chỉ bằng số đầu-tư đó ?

6/- Hơn nữa, ước-lượng chi-phí đầu-tư nói trên còn có phần lạc-quan nếu so-sánh với một đường cao-tốc vừa hoàn-tất tại Đài-Loan: Chỉ có 300 kms, mà đã tốn kém hơn 18 tỉ US\$. Trung-bình mỗi cây số 30 Triệu US\$, cao hơn số trung bình dự-liệu cho VN, 20 Triệu US\$/km.

7/- Trên nguyên-tắc, số đầu-tư này là để xây cất một hạ-tầng cơ-sở hoàn-toàn mới, không phải để canh-tân một hạ-tầng cơ-sở cũ, đã có. Không thể vay-mượn được Quỹ ODA, với lãi-xuất thấp (3%/năm) mà phải vay mượn các Quỹ tín-dụng khác, nếu được, với lãi-xuất cao hơn nhiều. (Quỹ ODA là một Quỹ do nhiều quốc-gia, trong đó có Nhật-Bổn và Ngân-Hàng Á-Đông, đóng-góp để giúp các dự-án đầu-tư tại Việt-Nam).

8/- Đường cao-tốc không thể sử-dụng trở lại đất-đai hiện-hữu của đường-sắt Hànội/Saigon, vì nhu-cầu kỹ-thuật của một đường cao-tốc rất khác xa với nhu-cầu của đường-sắt hiện-hữu. Bằng chứng là đường dài của đường cao-tốc dự-định là 1,630 kms, trong khi đường-sắt hiện-hữu dài 1,726 kms. Nhứt-định đường cao-tốc phải đi theo một địa-thể và địa-hình khác.

9/- Mặt bằng đất-đai cần-thiết, hoàn-toàn mới, ước-lượng vào khoảng 50 km². Mặt bằng đó sẽ phải trung-dụng trên quỹ đất-đai của lãnh-thổ VN. Phần lớn là tại nhiều địa-bàn thành-phố quan-trọng, dân-cư đông-đào. Trung-dụng 50 km² mặt bằng đó sẽ đặt vấn-đề

giải-toả và di-dời ít nhất 1 triệu hộ dân, đa số gần các thành-phố lớn. Sẽ rất tốn kém nhiều, gay-go và mất thời-giờ, như các dự-án hạ-tầng cơ-sở đang tiến-hành ngày nay cho biết.

10/- Đường-sắt Cao-tốc Hànội/Saigon sẽ cạnh-tranh về mặt cung-cầu chuyển-vận hành-khách và hàng-hoá nhẹ (như Bưu-Chính và bao-gói nhẹ), với ít nhất 4 phương-tiện giao-thông khác, là :

- Đường Hàng-Không Hànội/Saigon;

- Quốc-Lộ số 1 Nam-Bắc hiện nay;

- Đường sắt Hà Nội/Saigon hiện-hữu, thế nào cũng còn phải tiếp-tục khai-thác để chuyển-vận hành-khách địa-phương và hàng-hoá nặng như containers, không cần cao-tốc.

- Và có thể trong tương lai, đường quốc-lộ mà Chính-Phủ Việt-Nam đang tru-liệu xây-cất theo đường mòn Hồ-Chí-Minh trên Cao-Nguyên, gần ranh giới Lào và Kampuchea.

11/- Ông Đại-Sứ Nhật-Bổn tại Hà-Nội, sau khi tham-gia Hội-thảo Nghiên-cứu Dự-Án Đường-Sắt Cao-Tốc, hình như đã phát-biểu ý-kiến: “Đây có thể là một ước-mơ lãng-mạn! 33 tỉ US\$ là một số vốn khổng-lồ mà chắc-chắn Nhật-Bổn không thể nào tài-trợ toàn bộ cho dự-án”.

III. Dự-án canh-tân, mở rộng khổ và điện-khí-hoá đường-sắt hiện-hữu.

(Theo bản Nghiên-Cứu đăng trên Website VietSciences-Nguyễn-Hoà, ngày 02-11-2008. Hình-như bản nghiên-cứu này đã đệ-trình cho Bộ Giao-Thông Vận-Tải Việt-Nam).

Nội-dung của Dự-án là canh-tân và hiện-đại-hoá đường-sắt hiện-hữu, nhằm những mục-tiêu sau đây:

1/- Mở rộng khổ đường-sắt hiện-hữu từ 1000 mm. ra tiêu-chuẩn quốc-tế 1435 mm., để có thể gia-tăng tốc-độ tối-đa tới 220 km/giờ trên những đoạn đường có đặc-tính kỹ-thuật thích-nghi, theo kinh-nghiệm đã có từ lâu của nhiều đường-sắt trên thế-giới. Trên những đoạn

khác, dù đã mở rộng khổ nhưng chưa có được đặc-tính kỹ-thuật thích-nghi, tốc-độ sẽ phải chậm lại. Tuy vậy, thời-gian hành-trình Hà-nội/Saigon hy-vọng sẽ giảm từ 30 giờ hiện nay, xuống còn 20 giờ.

Cần so-sánh thời-gian hành-trình và khung-cảnh thoải mái trên một toa xe đường-sắt với các phương-tiện giao-thông khác, như Hàng-Không, 2 giờ - với những chỗ ngồi chật-hẹp -, và xe-hơi hiện nay, 24 giờ - với chỗ ngồi còn chật-hẹp hơn trên máy bay nữa.

2/- Châm-dứt các giao-điểm đồng mực với các quốc-lộ tại những nơi mà sự châm-dứt đó có thể thực-hiện được, không quá tốn kém.

Tại những giao-điểm khác, và trong khi chờ đợi, canh-tân/tự-động-hoá các phương-tiện báo-tin và cấm-đường, với những kỹ-thuật hiện-đại, bảo-đảm an-ninh cao, đang thông-dụng tại nhiều đường-sắt ngoại quốc ngày nay.

3/- Điện-khí-hoá toàn bộ đường-sắt, các đầu máy và các toa xe hành-khách.

4/- Canh-tân và hoàn-chỉnh hệ-thống truyền-tin và an-ninh vận chuyển. Đường-sắt vẫn còn là một đường duy-nhứt, 2 chiều. Vấn-đề an-ninh vận-chuyển rất thiết-yếu, nhưng có thể cải-tiến nhằm hiệu-nghiệm tối-đa, nhờ áp-dụng những kỹ-thuật truyền-tin hiện-đại, kể cả kỹ-thuật Định-vị Toàn-cầu (GPS) ngày nay đã có.

5/- Hơn nữa, nhờ hệ-thống điện-khí-hoá đường-sắt, một mối liên-lạc truyền-tin trực-tiếp bằng siêu-tần-số trên đường giây điện-khí-hoá, có thể liên-tục kết nối các đầu máy đang vận-chuyển trên đường-sắt, với cơ-quan kiểm-soát và điều-khiển trung-ương. Mục-đích là lúc nào cũng có thể biết được vị-trí và tốc-độ của mỗi chuyến tàu đang vận-chuyển trên toàn-thể hệ-thống, theo thời-gian thật-sự (en temps réel). Một hệ-thống kiểm-soát và điều-khiển trung-ương, giống như hệ-thống kiểm-soát không-lưu cho hàng-không, nhưng thực-tiễn, chính-xác và hiệu-nghiệm hơn nhiều.

6/- Cước-phí được ước-lượng có thể bằng gấp đôi giá cước vận-tải đường bộ ngày nay,

nhưng tương-đương với giá cước Hàng-Không trong nước. Tuy nhiên đường-sắt còn một ưu-thế căn-bản: là các Ga đường-sắt còn nằm gần trung-tâm các thành-phố lớn. Không phải như các phi-trường hàng-không, lúc nào cũng bất-lợi nằm rất xa các trung-tâm thành-phố (như Nội-Bài đối với Hà-Nội, Phú-Bài đối với Huế, Cam-Ranh đối với Nha Trang, v.v.), bắt buộc hành-khách phải mất nhiều thời-giờ để đi tới trung-tâm thành-phố sau khi tới phi-trường, hoặc khi đi ngược lại.

Nguồn vốn đầu-tư cho Dự-Án.

Chi-phí đầu-tư cho Dự-án canh-tân và điện-khí-hoá đường-sắt hiện-hữu như nói trên được ước-lượng sơ-bộ vào khoảng 6 tỉ US\$, (so với chi-phí 33 tỉ US\$ cho Dự-Án Đường-Sắt Cao-Tốc nói trên).

Khác với Dự-Án Đường-sắt Cao-Tốc, dự-án này là để cải-tiến một hạ-tàng cơ-sở đã có, của một nước Việt-Nam đang phát-triển. Tài-nguyên cần-thiết có thể vay mượn được với Quỹ ODA, với lãi-suất ưu-đãi thông-thường vào khoảng 3%/năm, và một thời-hạn ân-xá có thể nhiều năm, trước khi phải bắt đầu trả nợ.

Kỹ-Thuật thi-công

Giai-đoạn mở rộng khổ đường-sắt.

Thi-công sẽ thu-xếp thế nào để việc khai-thác đường-sắt với dụng-cụ cũ, khổ 1000 mm., vẫn còn tiếp-tục được sử dụng hàng ngày cho tới khi thay-đổi xong qua khổ 1435 mm.

Phương-pháp thi-công đó là tuần-tự thay-thế các trà-vet bê-tông 2 cục với 2 lỗ cho 2 rầy khổ 1000 mm., đang thông-dụng ngày nay, bằng một loại trà-vet mới, bê-tông một cục với 3 lỗ cho cả 3 rầy khổ 1000 mm. và 1435 mm., nằm chung nhau trên một trà-vet.

Đường-sắt 3 rầy đó sẽ được sử-dụng trong thời-gian chờ đợi theo kinh-nghiệm Việt-Nam đã có, với các đường lồng 3 rầy ngày nay. Dụng-cụ với bánh xe khổ 1000 mm. và khổ 1435 mm. đều có thể khai-thác cùng một lượt trên các đường lồng đó, trong thời-gian chờ đợi.

Khi nào dụng cụ đường-sắt với bánh xe 1000 mm. không còn sử-dụng nữa, thì một trong 3 rầy đường lồng sẽ được tháo gỡ, đem đi sử-dụng nơi khác.

Vì kích-thước tổng-quát của các toa xe và đầu máy với bánh xe khổ 1000 mm. và khổ 1435 mm. sẽ không khác nhau cho mấy, các khoảng-thông-xe (gabarit obstacles) hiện-nay trên các cầu sắt và trong các hầm không cần gia-tăng mở rộng thêm ra.

Tuy nhiên, trong thời-gian chờ đợi, tìm đường khổ 1435 mm. sẽ bị xê-dịch qua một bên, so với tìm đường cũ khổ 1000 mm., cụ-thể bằng:

$$(1435 - 1000)/2 = 217.5 \text{ mm.}$$

Sự xê-dịch tìm đường đó không có trở ngại, trong khi chờ đợi, đối với các khoảng thông xe qui-định trên các cầu sắt và trong các hầm ngày nay. Sau đó, tìm đường khổ 1435 mm. có thể xê-dịch trở lại tìm đường cũ, bằng cách đẩy các trà-vẹt xê-dịch 217.5 mm. trở lại tìm đường cũ.

Sự xê-dịch đó, thật-sự chỉ cần-thiết trên các cầu sắt và trong các hầm mà thôi. Ngoài các cầu sắt và các hầm, sự xê-dịch các trà-vẹt không cần-thiết. Tuy-nhiên, thân đất dưới đường-sắt, nếu nằm trên đê, phải mở rộng thêm ra thêm 435 mm., và thêm số đá ballast cần-thiết đặt thêm dưới rầy.

Thay đổi bánh xe trên các dụng-cụ di-động.

Các dụng-cụ di-động đường-sắt thường nằm trên 2 thành-phần bánh xe gọi là bogies. Mỗi bogie có 2 trục (essieux) và các bộ phận hãm xe cần-thiết. Chỉ cần thay-thế toàn bộ các bogies với bánh xe khổ 1000 mm., bằng bogies mới, bánh xe khổ 1435 mm. Các bogies mới đó cần được chuẩn-bị mua sắm trước. Nhưng các thân xe phía trên còn có thể giữ lại nguyên vẹn không thay đổi, tiết-kiệm được một số vốn rất đáng kể.

Một chương-trình tái-dụng trở lại (recycle) nhiều bộ phận của bogies cũ, như các bánh xe và các bộ-phận hãm xe, cần được tổ-chức để

tái-dụng lại, tiết-kiệm những tài-sản đó. Chương trình tái-dụng đó sẽ có một qui-mô rất đáng-kể, và có thể sẽ kéo dài trong nhiều năm.

Kế đó, cơ-sở tái-dụng (recycling) liên-hệ, với kinh-nghiệm thấu-thập được, có thể chuyên-tiếp qua việc sản-xuất kỹ-nghệ những bộ-phận bogies cần-thiết, hoàn-toàn mới.

Điện-khí-hoá đường-sắt.

Công-cuộc điện-khí-hoá đường-sắt bắt buộc trồng cột điện cạnh đường-sắt và giăng giầy điện trên giữa đường-sắt. Chương-trình thi-công có thể tổ-chức dễ-dàng, không trở ngại cho việc tiếp-tục khai-thác đường-sắt thường ngày. Chỉ cần hạn-chế tốc-độ đoàn tàu khi đi ngang các công-trường mà thôi.

Sử-dụng điện-lực để thay-thế nhiên-liệu trên các đầu máy sẽ đem lại một tiết-kiệm đáng kể về việc tiêu-thụ năng-lượng trong nước, và sẽ đóng góp rất tích-cực vào việc cải-thiện ô-nhiễm môi trường.

Ghi-Chú: Tôi rất tán-đồng “Dự-án Canh-tân và Điện-khí-hoá Đường-sắt” nói trên. Tôi tin rằng Dự-án đó có một hy-vọng được kết-luận khả-thi rất cao, cao hơn Dự-án Đường Cao-Tốc vì những lý-do sau đây:

- Số vốn đầu-tư 6 tỉ US\$, thay vì 33 tỉ US\$ của dự-án đường Cao-Tốc, tương-đối vừa phải so với Tổng số lợi-tức nội-địa GDP hằng năm của VN, vào khoảng 40 tỉ US\$.

- Số vốn cần-thiết đó có thể vay mượn với Quỹ ODA để được hưởng lãi-xuất ưu-đãi 3%/năm và một thời-gian ân-xá lâu-dài, trước khi phải bắt đầu trả nợ.

- Chương-trình thi-công có thể co-giãn tùy khả-năng nhân-lực và ngân-sách Việt-Nam, để đảm-bảo sự tiếp-tục khai-thác đường-sắt khổ 1000 mm. thường ngày không bị gián-đoạn.

- Vốn tích-lũy của đường-sắt Việt-Nam đang có hôm nay, nhờ đường-sắt đã được xây-dựng từ hơn 100 năm qua, ước-lượng vào khoảng 273 tỉ US\$. (Tôi chưa biết rõ chi-tiết của sự ước-lượng số tài-sản tích-lũy đó. Nhưng

xin chấp-nhận số 273 tỉ US\$ nói trên, để có một quan-niệm sơ-bộ).

- Vậy ngày nay nếu phải đầu-tư thêm 6 tỉ US\$, tức là khoảng 3% số tài-sản đang có, để canh-tân, chống sự hao-mòn và lạc-hậu tài-sản, và để cải-tiến, là một quyết-định đầu-tư hợp-lý và hợp-thời của một doanh-nghiệp biết trọng-trách của mình trong lịch trình tiến-hoá của xí-nghiệp.

- Hơn nữa, sự canh-tân và hiện-đại-hoá cơ-sở đường-sắt Việt-Nam theo Dự-án này sẽ làm gia-tăng lợi-tức khai-thác và củng -cố sự sống còn của Đường-sắt Việt-Nam, đã có từ lâu và đã gắn liền với lịch-sử và sự-nghiệp của nước nhà từ hơn một thế kỷ nay.

Tôi xin thêm các ý-kiến bổ-túc sau đây:

- Dự-án nói trên chưa đặt vấn-đề xây cát thêm trên toàn-thể hệ-thống, một đường-sắt thứ 2, song song và ngược chiều với đường hiện-hữu.

- Nhưng để rút ngắn phần nào hành-trình các chuyến tàu Hà-Nội/Saigon, nên hoạch-định một chương trình canh-tân tuần-tự và liên-tục, có thể thực-hiện từng giai-đoạn, tùy theo mức độ gia-tăng hành-khách và hàng-hoá, khả năng tài-chánh của Công-Ty Đường-sắt và Ngân-sách của nhà nước.

- Tại những nơi mà địa-thế cho phép, tái-thiết các đoạn đường cong hiện nay với đường kính dưới 1.000m, bằng đường cong với đường kính trên 1.000 m. Mục-đích là để gia-tăng tốc-độ của đoàn tàu khi đi qua các đoạn đường cong đó và rút ngắn thời-gian hành-trình.

- Nếu thuận-tiện và địa-thế cho phép, chọn một vài đoạn đường khoảng vài chục, tới vài trăm kms., để xây dựng những đoạn đường đôi, song-song và ngược chiều.

- Nếu được, luôn tiện cải tiến vài đoạn đường đôi mới đó, để có đặc-tính kỹ-thuật cao-tốc. Tàu vẫn còn phải chạy với tốc-độ thấp hơn tại những đoạn khác, còn là duy-nhứt và 2 chiều. Đây là phương-pháp rất thực-tiễn đang áp-dụng cho nhiều đường-sắt TGV của Pháp

hiện nay, dù nhiều nơi đã có đường đôi, nhưng chưa có đặc-tính kỹ-thuật cao-tốc.

- Một dự-án cải-tiến khác nữa, để gia-tăng tốc-độ và đồng-thời bảo-đảm an-ninh trong mùa bão-lụt, là thay-thế đoạn đường hiện nay qua Đèo Hải-Vân, bằng một đường hầm, như ngày nay đã thực-hiện cho đường bộ. Vì địa-thế của đường-sắt qua Đèo Hải-Vân nằm ở một mức cao-độ, thấp hơn đường bộ, hầm đường-sắt có thể dài hơn hầm đường bộ. Nhưng hầm đường-sắt sẽ hẹp hơn, vì chỉ cần cho một đường-sắt duy-nhứt khai-thác 2 chiều, mà thôi. Đường hầm có thể chỉ cần-thiết trên một vài đoạn rời-rạc, không liên-tục. Nhưng thế nào cũng ngắn hơn chiều dài đường-sắt hiện-hữu. Nhờ đó, hành-trình sẽ rút ngắn một thời-gian rất đáng ghi.



IV. Liên-Hệ đường-sắt Việt-Nam với các nước láng giềng.

1/- Liên-hệ với Trung-Hoa.

Hiện nay đường-sắt Việt-Nam có 2 môi liên-hệ với đường-sắt Trung-Hoa:

Đường Hà-Nội/Lạng-Sơn 320 kms. Đường này hiện nay là một “đường lồng”, với 3 rầy khổ 1000 mm. và 1435 mm. cùng chung trên một trà-vet, để có thể tiếp nhận dụng-cụ đường-sắt khổ 1435 mm. của Trung-Hoa tận tới ga Hà-Nội.

Đường Hà-Nội/Lạng-Son trước đây được nói khổ rộng ra 1435 mm., chủ-yếu để nhận



viện-trợ quân-sự của Trung-Hoa trong thời-gian chiến tranh.

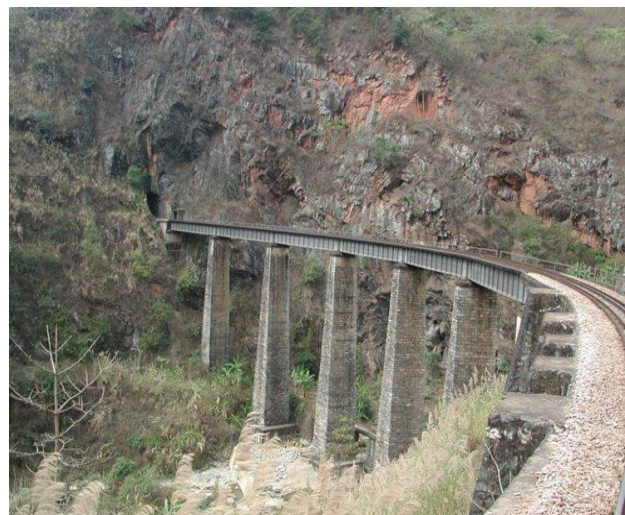
Nhưng ngày nay, đường này chỉ hoạt-động với dụng-cụ đường-sắt khổ 1000 mm. mà thôi, chuyển-vận hành-khách nhiều hơn hàng-hoá. Vận chuyển hàng-hoá nhập-nội từ Trung-Hoa qua cửa khẩu Lạng-Son/Đồng-Đảng thông-thường sử-dụng xe tải nhiều hơn toa xe Đường-Sắt.

Trong tương lai, khi hệ-thống đường-sắt Việt nam được canh-tân nói rộng khổ ra 1435 mm., thì đường lũng Hà-Nội Lạng-Son sẽ đương nhiên sát nhập vào hệ-thống quốc-gia, và nối tiếp với đường-sắt Trung-Hoa, không có vấn-đề nào cả.

Đường Hải-Phòng/Hà-Nội/Lào-Cai, 296 kms trên lãnh-thổ Việt-Nam, còn với rầy khổ 1000 mm.

Có lẽ Việt-Nam chưa dự-định, hoặc chưa thấy cần-thiết mở rộng khổ đường-sắt Hà-Nội/Lào-Cai trên lãnh-thổ Việt-Nam, vì Trung-Hoa có lẽ cũng chưa dự-định canh-tân mở rộng khổ đường-sắt bên phía Trung-Hoa, chủ-yếu vì địa-thế bên Trung-Hoa khó-khăn hơn nhiều.

Với những dự-án phát-triển hạ-tầng cơ-sở giao-thông tại Vân-Nam, hiện nay Chính-Phủ Trung-Hoa đặt trọng tâm vào phát-triển đường bộ, thay vì đường-sắt.



Hình ảnh một cầu cao trước hầm, đường-sắt Hải-Phòng/Vân-Nam, trên lãnh-thổ Trung-Hoa

Hiện nay (2009), trên thực-tế đoạn đường-sắt trên lãnh thổ Trung-Hoa từ Côn Minh tới Hồ-Kiều/Lào-Cai đang tạm ngừng khai-thác vì hư-hại do thời-tiết. Hành-khách từ Côn Minh tới Hồ-Kiều/Lào-Cai trên những xe buýt đi đêm, có giường ngủ. Sau khi tới ranh-giới Hồ-Kiều/Lào-Cai, hành-khách chuyển sang qua toa đường-sắt Việt-Nam để đi tới Hà-Nội và Hải-Phòng.

Chính-Phủ Trung-Hoa tới nay gặp nhiều khó-khăn để liên-kết đoạn đường-sắt này, khổ rộng 1000 mm., với các đường-sắt khác của Trung-Hoa, đều với khổ tiêu-chuẩn quốc-tế 1435 mm.

2/- Liên-Hệ với nước Kampuchea

Chính-Phủ nước Kampuchea vừa mới giao cho một Công-Ty Tư-Vấn Kỹ-thuật Trung-Hoa nghiên cứu khả-thị dự-án một đường-sắt mới, 257 kms, để nối liền thủ-đô Phnom-Penh với tỉnh Lộc-Ninh, Việt-Nam.



Một đoạn đường Hải-Phòng/Vân-Nam, trên lãnh-thổ Trung-Hoa. Cầu cao và hầm kế-tiếp liên-tục.

Đồng-thời chính-phủ nước Kampuchea cũng đã giao cho một Công-Ty Tư-Vấn Úc-Châu nghiên-cứu khả-thị một dự-án đường-sắt khác, từ Phnom-Penh tới Sisophon, để kết nối với hệ-thống đường-sắt Thái-Lan, hiện nay đã đi tới Mã-Lai và Singapore.

Dự-án đường-sắt Phnom-Penh/Lộc-Ninh thật-sự trước đây cũng đã được nhà nước Pháp-thuộc Đông-Dương dự-trù, khi xây cất đường-sắt Saigon/Lộc-Ninh. Nhưng đường-sắt Saigon/Lộc-Ninh ngày nay không còn khai-thác nữa và một phần đường đã bị tháo-gỡ.

Trong viễn-tượng hình-thành đường-sắt Phnom-Penh/Lộc-Ninh phía Kampuchea, và tương-lai đường-sắt Việt-Nam có thể móc nối với đường-sắt của các nước láng giềng Đông-Nam-Á, có lẽ thế nào Việt-Nam cũng phải tái-thiết đường-sắt Saigon/Lộc-Ninh trở lại.

Vấn-đề khó-khăn nối-tiếp với nhau các đường-sắt trong vùng Đông-Nam-Á, là các khổ đường-sắt hiện nay khá phức-tạp, nơi 1000 mm., nơi 1435 mm., phải đồng-hoá lại như thế nào? Vấn-đề đó sẽ giải-quyết trong tương-lai với các nước liên-hệ.

3/- Liên-hệ với nước Lào

Một dự-án đường-sắt mới được đề-cập giữa hai Chính-Phủ Việt-Nam và Lào hồi cuối năm 2007, là đường nối tỉnh-ly Thakhek bên nước Lào, tới Ga Tân-Áp, trên đường-sắt Bắc-Nam của Việt-Nam và kế đó, với một chi-nhánh đang được trù-liệu, tới Hải-Cảng Vũng-Áng, Tỉnh Quảng-Bình.

Khi xưa, liên-lạc giao-thông giữa Việt-Nam và nước Lào thực-hiện từ Đà-Nẵng tới Đông - Hà bằng đường-sắt, rồi kế-tiếp tới Savannakhet bằng đường bộ trên Quốc-Lộ số 9 ngang đèo Lao-Bảo.

Mới đây, chính-Phủ Việt-Nam và Lào đã thoả-thuận cải-tiến thủ-tục thuế-quan tại ranh-giới, dễ-dễ-dãi và mau chóng hơn, nhứt là cho hàng-hoá chở bằng containers đã niêm-phong, khỏi mất thời-giờ mở khoá để kiểm-soát, rồi niêm-phong trở lại tại các ranh-giới như thường lệ.



Nhà ga nhỏ trên đoạn đường-sắt Việt-Lào