

Vận tải trên tuyến đường sắt BẮC NAM

NGUYỄN ĐỨC TRUY

Qua bài nêu lên thực trạng của tuyến đường sắt Bắc - Nam hiện nay: chất lượng các công trình và trang thiết bị kỹ thuật vừa xấu, vừa lạc hậu; đầu máy, toa xe đã thiếu lại không đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật; những hạn chế trong tổ chức quản lý, khai thác... Từ đó đề tìm ra các giải pháp nhằm nâng cao năng lực vận tải cho tuyến đường.

1. ĐẶC ĐIỂM TÌNH HÌNH

TUYẾN đường sắt Bắc - Nam dài 1726 km nối liền hai thành phố Hà Nội và Hồ Chí Minh. Đây là tuyến vận chuyển đường sắt dài nhất nước ta, xuyên suốt 3 miền Bắc, Trung Nam, chạy qua 12 tỉnh thành phố với điều kiện địa lý tự nhiên cũng như khí hậu vô cùng phức tạp. Có những đoạn đường dốc cao và hiểm trở như Hải Vân 24%, Khe Nét 12%, đường sắt phải chui qua 27 hầm với tổng chiều dài 8 km. Số cầu trên tuyến là 1334 với tổng chiều dài 29,9 km.

Khí hậu, thời tiết có ảnh hưởng lớn đối với tuyến đường. Mùa bão lũ lụt hàng năm từ tháng 6 trở đi tác động vào đoạn đường từ Nghệ Tĩnh trở ra, tháng 9, tháng 10 tác động vào đoạn đường miền Trung và cuối năm tác động vào đoạn đường từ nam Nghĩa Bình đến Thuận Hải. Tuyến đường sắt Thống nhất là một « vật cản » ngăn nước từ Trường Sơn đổ ra biển, do vậy đến mùa mưa bão gây ra hàng trăm km đường ngập nước, nhiều công trình đường xá, cầu cống, kiến trúc bị phá hủy, gây bế tắc giao thông hàng tháng trời. Chi phí cho việc khôi phục giao thông hàng năm vô cùng lớn.

Lượng vận tải hàng hóa thành khách thu hút của tuyến đường gồm cả 3 miền và trực tiếp là 12 tỉnh, thành có đường sắt đi qua. Do trình độ phát triển kinh tế và mật độ dân cư không đồng đều nên mật độ hàng hóa, hành khách từng

đoạn đường cũng chênh lệch nhau nhiều. Đặc điểm này có tác động rất lớn, rất quyết định đến chủ trương đầu tư và hiệu quả kinh tế của đường sắt Thống nhất.

Chất lượng công trình và các trang thiết bị kỹ thuật vừa xấu, vừa lạc hậu và không đồng bộ cũng là một đặc điểm nữa của tuyến đường. Tuyến đường sắt xuyên Việt trước đây được người Pháp đầu tư xây dựng bắt đầu từ năm 1899 và hoàn thành năm 1936. Kể từ đó đến nay đã trải qua hơn nửa thế kỷ. Qua 2 cuộc kháng chiến chống Pháp và chống Mỹ, tuyến đường bị phá hoại nghiêm trọng, trong một thời gian dài chỉ khai thác từng đoạn. Tuyến đường sắt thống nhất được thông xe kỹ thuật toàn tuyến vào tháng 12-1976. Trang thiết bị kỹ thuật trên đường sắt Thống nhất có thể xem như bức tranh thu nhỏ về lịch sử kỹ thuật đường sắt. Có thể thấy ở đây những cái có từ thời sơ khai của ngành đường sắt như đầu máy hơi nước cũ kỹ, những dầm cầu từ chiến tranh thế giới lần thứ nhất... Ngược lại cũng thấy ở đây những đầu máy diesel với sức kéo 1500 — 1800 mã lực... Tóm lại tuyến đường sắt Thống nhất hiện nay là con đường xây dựng dở dang và vô cấp kỹ thuật.

II. NHỮNG VIỆC ĐÃ LÀM VÀ CẦN LÀM

Với cơ sở vật chất kỹ thuật của tuyến đường như vậy, nhưng trên 10 năm qua nó đã chuyên chở một khối lượng hành khách và hàng hóa

không nhỏ. Qua số liệu thống kê cho thấy so với khối lượng vận tải của toàn mạng lưới đường sắt nước ta thì vận tải trên tuyến đường sắt Thống nhất chiếm tỷ trọng 35—40% về tấn xuất phát và 55—60% về khối lượng luân chuyển tấn/km; vận tải hành khách chiếm tỷ trọng 44—54% về hành khách lên tàu và 70—80% về hành khách/km.

Xét về số tuyệt đối đã có năm lên tới 2,1 triệu tấn xuất phát; khối lượng hàng hóa luân chuyển năm cao nhất đạt 588 triệu tấn/km; hành khách lên tàu năm cao nhất là 27 triệu lượt người; về khối lượng luân chuyển hành khách cao nhất là 3 tỉ 965 triệu hành khách km. Theo dự kiến, tổng nhu cầu vận tải hàng hóa của tuyến khoảng 3—4 triệu tấn/năm cho những năm trước mắt.

Vận tải hành khách Bắc—Nam được Nhà nước và Bộ Giao thông vận tải giao cho đường sắt đóng vai trò chủ lực. Từ chỗ ban đầu hàng tuần chỉ chạy 1—2 chuyến, nay hàng ngày có 2 chuyến chở khách ra và 2 chuyến chở khách vào. Ngoài những đôi tàu khách Thống nhất chạy suốt từ Hà Nội đến thành phố Hồ Chí Minh, giữa các đô thị, các thành phố lớn còn có những đôi tàu suốt, tàu nhanh, tàu chợ nhằm đáp ứng mọi nhu cầu của hành khách.

So sánh nhu cầu vận tải hàng hóa, hành khách với khả năng vận tải đáp ứng của tất cả các phương tiện vận tải nói chung và của đường sắt nói riêng trong thời gian trước mắt là không thỏa mãn, có những thời điểm cực kỳ căng thẳng (chở lương thực từ Nam ra Bắc trong những tháng giáp hạt, thực phẩm, bách hóa trong dịp Tết...). Đối với vận tải hành khách thường căng thẳng vào các dịp Tết, thi, nghỉ hè...

Đứng trước nhu cầu vận tải to lớn như vậy, ngành vận tải đường sắt phải làm gì để từng bước vươn lên nhằm thỏa mãn nhu cầu đi lại của nhân dân và lưu thông hàng hóa. Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Nhà nước mang ký hiệu 34 A—01—01; 02; 03 chính là nhằm tìm lời giải cho bài toán nêu ra. Qua đánh giá bước đầu, rút ra những yếu tố chính hạn chế sức chở của đường sắt như sau:

Yếu tố thứ nhất hạn chế năng lực vận tải trên đường sắt Bắc—Nam là thiếu sức kéo và sức chở. Toàn bộ sức kéo và sức chở hiện có trên tuyến chỉ có thể cho phép tổ chức 2 đôi tàu khách Thống nhất và 1 đôi tàu hàng chạy suốt từ Hà Nội đến ga Sông Thần. Chúng ta đã nghiên cứu để tìm ra một phương án quay vòng đầu máy hợp lý, với các đôi tàu khách nhanh, đã vận dụng các cung sức kéo dài phù hợp với tính năng đầu máy diesel như: dùng máy GE kéo từ Sài Gòn ra đến Diêu Trì và ngược lại; dùng

đầu máy Tiệp kéo từ Diêu Trì ra tới Hà Nội và ngược lại. Đối với tàu hàng suốt dùng đầu máy Ấn Độ kéo từ Sông Thần ra Đà Nẵng và dùng đầu máy Bỉ kéo từ Đà Nẵng ra Thanh Hóa hoặc Hà Nội và ngược lại. Như vậy cũng sức kéo của đầu máy đã kéo dài tới 1500—2000km cho một vòng quay.

Sức chở trên tuyến hiện nay chiếm từ 60—70% sức chở của toàn mạng lưới. Phần lớn số toa xe đang sử dụng chất lượng đều xấu, số toa xe sử dụng từ 10 đến 20 năm chiếm trên 50%, sử dụng trên 20 năm chiếm trên 40%, còn lại là số toa xe sử dụng dưới 10 năm. Trong số toa xe đang chuyển chỗ hàng ngày chỉ có khoảng 50% đủ tiêu chuẩn kỹ thuật qui định. Để nâng cao sức chở, ngoài biện pháp nhập khẩu và đóng mới toa xe, cần đầu tư vào khâu quản lý và vận dụng. Tăng cường khâu điều độ, chỉ huy, điều hành để giảm bớt thời gian xe đỗ tại các ga trên tuyến và các ga xếp dỡ hàng. Tăng mạnh khâu chế tạo phụ tùng cho các cơ sở sửa chữa, coi trọng công tác bảo vệ tài sản chống mất mát phụ tùng thiết bị toa xe do ăn cắp.

Kết quả phân tích tính toán cho thấy nếu được tăng cường đủ sức kéo và sức chở thì trong thời gian rất ngắn có thể nâng khối lượng vận tải hàng hóa đi suốt gấp đôi và khối lượng chuyển chỗ hành khách lên gấp rưỡi hiện nay.

Yếu tố thứ hai là tình trạng các công trình cầu, đường, hầm, kiến trúc... Cần từng bước đưa các công trình này vào cấp tiêu chuẩn qui định. Hàng năm bằng các nguồn vốn tự có do khấu hao sửa chữa lớn và vốn đầu tư ngân sách có kế hoạch đầu tư nâng cấp nhằm đạt được các mục tiêu:

- Giảm bớt số điểm hạn chế tốc độ;
- Thay hết các quãng đường đặt ray nhỏ hơn P30 bằng P43. Hiện nay còn 472 km đặt ray P30 và 160 km đặt ray nhỏ hơn P30 chiếm 36,6% tổng chiều dài toàn tuyến;
- Thay 489 km tà vẹt gỗ mục nát bằng tà vẹt bê tông;
- Bổ sung đủ đá ba lát cho đạt 900—1200 l/m, số km đạt 900 l/m trở xuống còn 1265 km chiếm 73,3% chiều dài toàn tuyến.
- Khôi phục, làm mới các cầu tạm, cầu yếu thành các cầu vĩnh cửu có tải trọng phù hợp với đầu máy, toa xe. Hiện tại trên toàn tuyến mới chỉ có 292 cầu đảm bảo khai thác bình thường, còn lại là 675 chiếc không đảm bảo đòi hỏi phải được gia cố cải tạo và 25 chiếc uy hiếp an toàn.

Yếu tố thứ 3 là chất lượng quản lý, khai thác kém: chất lượng quản lý kinh doanh vận tải đường sắt tốt hay xấu thể hiện bằng các chỉ tiêu khai thác phương tiện. Theo số liệu 9 tháng đầu năm 1988, bình quân năng suất 1 xe
(Xem tiếp trang 24)

năng của các cán bộ khoa học, kỹ thuật khai thác được nguồn phế thải mà trước đây bỏ đi.

Tuy nhiên, bên cạnh những cố gắng đổi mới của một xí nghiệp phim đáng được ghi nhận, cũng còn những nhược điểm, những vướng mắc cần tháo gỡ.

Trong vài năm gần đây Xí nghiệp chưa có được những bộ phim lớn, có sức khái quát cao gây được dư luận trong đông đảo công chúng. Một số bộ phim khoa học chưa đúng với đặc trưng thể loại mà lại thiên về tài liệu nghệ thuật. Khi đưa lên phim những vấn đề khoa học, các tác giả chỉ mới nghe một chiều, sa ngụy hoặc phê phán một chiều mà thường do một tập thể hoặc cá nhân những nhà khoa học cung cấp, giúp đỡ trong cái nhìn cục bộ. Do vậy ý nghĩa khoa học cũng như ý nghĩa ứng dụng cũng hạn hẹp, có khi còn phản tác dụng.

Việc hạch toán kinh tế đối với phim tài liệu khoa học cũng cần phải được bàn bạc lại. Phim tài liệu khoa học không thể kinh doanh như phim truyện. Hầu như ở tất cả các nước, điện ảnh tài liệu khoa học bao giờ cũng phải có sự

tài trợ của Nhà nước, của ngành điện ảnh, và của các ngành, các đơn vị đặt hàng làm phim. Với ba nguồn tài trợ đó, điện ảnh tài liệu, khoa học mới có khả năng tồn tại phát triển và phục vụ được nhiệm vụ thông tin tuyên truyền.

Cuối cùng là việc phổ biến phim tài liệu và khoa học sản xuất trong mấy năm nay không được chiều. Do tư tưởng kinh doanh đơn thuần mà các đơn vị chiếu bóng đã không chiếu phim tài liệu. Các cơ quan quản lý không có những biện pháp hữu hiệu cho việc phổ biến phim tài liệu khoa học. Phim sản xuất ra đem bỏ vào kho gây lãng phí rất lớn.

Tất cả những vấn đề trên đây đặt điện ảnh tài liệu và khoa học trước một thực trạng gay gắt. Cần nhanh chóng có những giải pháp đúng đắn, kịp thời để Xí nghiệp phim tài liệu và khoa học trung ương có đủ điều kiện đáp ứng những yêu cầu của sự phát triển kinh tế - xã hội nước ta hiện nay.

Biên tập: Nguyễn Chân Giác

VẬN TẢI TRÊN TUYẾN ĐƯỜNG SẮT...

(Tiếp theo trang 21)

ngày là 733 tấn/km, số km mà mỗi toa xe lăn bánh 1 ngày là 27,4 km với tốc độ lữ hành là 12,02 km/h thì tổng số thời gian thực sự lăn bánh của toa xe chỉ có 2,5 giờ trong ngày, chiếm 9,45% thời gian còn lại là toa xe đỗ tại các ga để chờ tránh tàu, chờ giải thể lập tàu, chờ xếp dỡ hàng, chờ xuất phát... Bình quân năng suất của 1 đầu máy ngày là 61760 tấn/km, số km chạy bình quân 1 máy ngày là 153,1 km, thời gian đầu máy thực sự lăn bánh trong 1 ngày đêm là 12,73 giờ bằng 53%, thời gian còn lại là để làm công tác sửa chữa, chuẩn bị và chờ đợi. Qua số liệu nêu trên ta thấy tiềm năng để khai thác còn rất lớn. Nếu công tác quản lý tốt hơn sẽ nâng cao được khối lượng vận tải, hạ giá thành.

Như đã trình bày ở trên, tuyến đường sắt Bắc - Nam là tuyến còn đang xây dựng dở dang, chưa vào cấp nào cả. Vì vậy việc hạn định một thời gian hữu hạn nào đó hoàn thiện và vào cấp chuẩn cho tuyến đường là một việc vô cùng cấp bách. Chính vì thế ngày 7-1-1988, Chủ tịch Hội đồng bộ trưởng đã có quyết định số 12 - CT phê chuẩn luận chứng kinh tế - kỹ thuật "Khôi phục

toàn tuyến vào cấp chủ yếu và cải tạo cục bộ đường sắt Hà Nội - thành phố Hồ Chí Minh" trong đó có nêu:

— Về nhiệm vụ; nâng cao chất lượng phục vụ và rút ngắn thời gian chạy tàu khách; tăng thêm lực lượng vận tải hàng hóa, thỏa mãn vận chuyển mỗi năm 52 triệu hành khách và 8 triệu tấn hàng hóa, đồng thời đảm bảo an toàn tuyệt đối và khai thác liên tục.

— Về thời gian chạy tàu: qui định sau khi hoàn thành giai đoạn 1 thì tàu khách suốt phải đạt tốc độ lữ hành 36km/h. Thời gian tàu chạy Hà Nội - thành phố Hồ Chí Minh là 48h.

— Về tiêu chuẩn kỹ thuật: xác định là đường sắt đơn khổ 1000mm cấp chủ yếu.

Niềm hy vọng của hành khách đi tàu và những người làm công tác vận tải đường sắt là công trình khôi phục toàn tuyến thống nhất được hoàn thành vào cuối thế kỷ này, góp phần giải quyết khâu ách tắc trong lưu thông phân phối và thỏa mãn nhu cầu đi lại của nhân dân.

Biên tập: Đặng Ngọc Bảo