**TRUNG QUỐC TIẾP TỤC MỞ RỘNG   
MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG SẮT**

**Nhiều dự án đường sắt đã được khánh thành tại Trung Quốc nhân dịp kỷ niệm 100 năm ngày thành lập Đảng Cộng sản Trung Quốc vào cuối tháng 6/2021. Theo báo cáo của ông Andrew Benton, điều này hoàn toàn không có nghĩa việc mở rộng mạng lưới đường sắt của Trung Quốc đã kết thúc.**



*Một trong những mục tiêu đáng chú ý nhất trong Đề án Quy hoạch Giao thông Quốc gia Trung Quốc giai đoạn 2021-2035 là mở rộng mạng đường sắt cao tốc lên đến 70.000 km*

Nhiều tuyến tàu điện ngầm mới được khai trương tại Trung Quốc trong nửa đầu năm 2021 đồng nghĩa rằng vào ngày 1/7, tổng số 49 thành phố của đại lục sở hữu mạng tàu điện ngầm với tổng chiều dài tuyến là 8.448,67 km.

Các tuyến trung chuyển mới được khai trương tại 14 thành phố trong nửa đầu năm 2021 (Bảng 1), trong đó bốn thành phố Lạc Dương, Gia Hưng, Thiệu Hưng và Nam Bình đã khánh thành các tuyến đầu tiên. Tổng số 478,4 km đường được xây mới, gồm 361 km tàu điện ngầm hạng nặng, 46 km tàu điện ngầm hạng nhẹ, 42 km đường tàu điện mới, 14 km tuyến tàu điện bánh lốp và 15,4 km tuyến tàu bánh lốp. Tính đến 30/6/2021, Thượng Hải có hệ thống tàu điện ngầm dài nhất với 875,9 km, tiếp theo là Bắc Kinh với 799,1 km và Thành Đô với 652 km.

Các thành phố có tuyến tàu điện ngầm mới thường là thành phố cấp hai hoặc cấp ba, có quy mô nhỏ hơn cũng như không có vị thế cao về đầu tư và hỗ trợ của chính quyền Trung ương như các tỉnh và các thành phố trực thuộc trung ương gồm Bắc Kinh, Trùng Khánh, Thượng Hải và Thiên Tân. Tuy nhiên, các thành phố nhỏ hơn thường là nơi có mật độ dân cư đông đúc lên tới hàng triệu người, chẳng hạn như Lạc Dương có dân số 6,5 triệu người, trong đó 2 triệu người sinh sống ở khu vực đô thị.

**Đồng bằng sông Trường Giang**

Việc khánh thành tuyến mới tại khu vực đồng bằng sông Trường Giang vào đầu tháng 7/2021 cùng thời điểm Ủy ban Cải cách và Phát triển Quốc gia (NDRC) công bố Kế hoạch xây dựng các tuyến đường sắt mới cho khu vực đến năm 2025. Kế hoạch bao gồm đường sắt cao tốc, đường sắt thông thường, đường sắt liên thành phố và đường sắt nội đô cũng như phát triển các tuyến tàu điện ngầm tại các tỉnh Chiết Giang, Giang Tô, An Huy và thành phố Thượng Hải.

**Bảng 1: Các tuyến trung chuyển mới khai trương năm 2021**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Thành phố** | **Tuyến** | **Chiều dài (km)** | **Loại** | **Ngày khai trương** | **Số ga** |
| **Vũ Hán** | Tuyến số 8, giai đoạn 2 | 16,7 | Tàu điện ngầm | 2/1 | 12 |
| Tuyến số 11, giai đoạn 3 | 3,7 | Tàu điện ngầm | 2/1 | 1 |
| **Trùng Khánh** | Tuyến số 5, giai đoạn 1, đoạn phía nam: Du Trung - Điều Đằng | 17,2 | Tàu điện ngầm | 20/1 | 16 |
| Đường vành đai phía đông nam: Thanh Trương - Trung Thanh | 7 | Tàu điện ngầm | 20/1 | 6 |
| **Thượng Hải** | Tuyến số 15 | 41,7 | Tàu điện ngầm | 23/1 | 30 |
| **Thẩm Dương** | Mở rộng tuyến phía tây | 5,2 | Tàu điện | 3/2 | 5 |
| **Chu Châu** | Tuyến A2 | 14 | Tàu điện ngầm | 20/2 | 8 |
| **Tế Nam** | Tuyến số 2 | 36,4 | Tàu điện ngầm | 26/3 | 19 |
| **Lạc Dương** | Tuyến số 1 | 22,9 | Tàu điện ngầm | 6/4 | 19 |
| **Thạch Gia Trang** | Tuyến số 3, giai đoạn 1 đoạn phía đông và giai đoạn 2 | 15 | Tàu điện ngầm | 6/4 | 12 |
| **Trùng Khánh** | Tuyến Sơn Thuận | 15,4 | Vận chuyển người | 16/4 | 15 |
| **Quý Dương** | Tuyến số 2 giai đoạn 1 và 2 | 40,6 | Tàu điện ngầm | 28/4 | 32 |
| **Hạ Môn** | Tuyến số 3 | 26,5 | Tàu điện ngầm | 25/6 | 21 |
| **Gia Hưng** | Tuyến tàu điện số 1 đoạn thử nghiệm | 10,6 | Tàu điện | 25/6 | 11 |
| **Thường Châu** | Tuyến số 2 giai đoạn 1 | 19,8 | Tàu điện ngầm | 28/6 | 15 |
| **Từ Châu** | Tuyến số 3 giai đoạn 1 | 18,1 | Tàu điện ngầm | 28/6 | 16 |
| **Hàng Châu** | Tuyến liên tỉnh Hàng Châu - Hải Ninh | 17,1 | Đường sắt ngoại ô | 28/6 | 12 |
| Tuyến số 8 | 46,4 | Tàu điện ngầm | 28/6 | 9 |
| **Thiệu Hưng** | Đoạn Hà Kiều của tuyến số 1 | 20,3 | Tàu điện ngầm | 28/6 | 10 |
| **Tô Châu** | Tuyến số 5 | 44,1 | Tàu điện ngầm | 29/6 | 34 |
| **Tây An** | Đoạn | 13,7 | Tàu điện ngầm | 29/6 | 8 |
| **Nam Bình** | Tàu điện Dư Phú | 26,4 | Tàu điện | 30/6 | 10 |
| **Tổng cộng** |  | **478,8** |  |  | **120** |

Đến cuối năm 2025, khu vực đồng bằng sông Trường Giang dự kiến sẽ có mạng đường sắt dài 22.000 km, tất cả các thành phố cấp tỉnh trên đều được kết nối với mạng đường sắt cao tốc. Tất cả các thành phố có dân số 200.000 người sẽ có kết nối bằng đường sắt, được kết nối khoảng 80% với những thành phố có dân số 50.000 người trở lên. 8.000 km trong tổng số 17.000 km mạng đường sắt sẽ là đường sắt cao tốc với mạng tuyến trục ngang/dọc 3 × 3 kết nối với các đầu mối ở Thượng Hải, Nam Kinh, Hàng Châu, Hợp Phì và Ninh Ba. Sẽ có khoảng 1.500 km đường liên thành phố, 1.000 km đường sắt ngoại ô và 3.000 km đường tàu điện ngầm. Kế hoạch cũng bao gồm hoàn thành xây mới 24 tuyến đường sắt cao tốc và đường sắt thông thường, chín tuyến liên thành phố và 30 tuyến ngoại ô với chi phí dự kiến là 393 tỷ Nhân dân tệ (60,6 tỷ USD).

Kế hoạch trên cũng liên quan chặt chẽ với Đề án Quy hoạch Giao thông Vận tải Quốc gia giai đoạn 2021-2035 được công bố tháng 3/2021, với mục tiêu đến năm 2035 xây dựng 70.000 km đường sắt cao tốc và 130.000 km đường sắt thông thường. Kế hoạch tập trung phát triển mạng đường sắt liên thành phố tại khu vực Bắc Kinh - Thiên Tân - Tân khu Hùng An, Hà Bắc, đồng bằng sông Trường Giang, Vịnh lớn (Greater Bay) và các khu vực Trùng Khánh - Thành Đô cũng như nghiên cứu phát triển một hệ thống tàu đệm từ thử nghiệm kết nối các thành phố lớn.

Khu vực thứ hai là khu vực tăng trưởng hàng đầu của miền Tây Trung Quốc với các kế hoạch đã được Bộ Khoa học và Công nghệ công bố vào đầu năm 2021 để phát triển khu vực này thành một trung tâm đổi mới sáng tạo hàng đầu, hấp dẫn các nhà đầu tư trong và ngoài nước.

Tháng 6/2021, Ủy ban Cải cách và Phát triển Quốc gia đã ban hành kế hoạch kết nối và giao thông tích hợp cho khu vực Trùng Khánh - Thành Đô đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035. Kế hoạch này bao gồm thiết kế các tuyến mới dành riêng cho hành khách (PDL) giữa Trùng Khánh và Côn Minh, Trùng Khánh và Vạn Châu, Tây Ninh và Thành Đô cũng như xây dựng các tuyến PDL từ Trùng Khánh đến Tây An và Nghi Xương, nâng cấp mạng PDL tại khu vực Trùng Khánh -Thành Đô và các tuyến liên tỉnh mới.

Đề án Quy hoạch Giao thông Vận tải Quốc gia giai đoạn 2021-2035 đặt 5 mục tiêu chính cho đường sắt:

• thúc đẩy đổi mới sáng tạo qua cải cách lĩnh vực cung ứng đường sắt để nắm bắt “Internet +” và “Internet vạn vật +” thúc đẩy tiến bộ, cũng như công nghệ 5G, trí tuệ nhân tạo và các công nghệ thông tin hiện đại khác.

• cải thiện kết nối đường sắt với các phương thức vận tải khác, bao gồm phát triển thêm các đầu mối vận tải đa phương thức và tạo ra kết nối hậu cần thông suốt.

• nâng cao chất lượng dịch vụ đường sắt thông qua mạng hành khách liên tỉnh có năng lực vận tải cao và chất lượng cao trên cơ sở đường sắt cao tốc, triển khai các dịch vụ vận tải hàng hóa cao tốc, cải thiện hệ thống phân phối nông thôn - thành thị và tạo ra các dịch vụ vận tải hàng hóa đường sắt mới đáp ứng nhu cầu.

• phát triển một đường sắt phát thải khí carbon thấp, an toàn và thân thiện với môi trường bằng cách nâng cao an toàn và tuổi thọ của hệ thống kết cấu hạ tầng, đồng thời cải tiến mức độ thông minh và chuẩn hóa thiết bị vận tải được hỗ trợ bởi hệ thống quản trị đường sắt toàn diện và phối hợp, và

• cung cấp các dịch vụ quốc tế tốt hơn bằng cách cải thiện kết nối với các nước láng giềng, đẩy nhanh việc xây dựng các hành lang biển - đất liền mới phía Tây Trung Quốc, nâng cao chất lượng và hiệu quả dịch vụ Trung Quốc - Châu Âu, đồng thời thúc đẩy hơn nữa các kênh thương mại và logistic quốc tế.

**Cầu nối trên bộ**

Đã 10 năm kể từ khi khai trương Tàu chuyên tuyến Trung Âu (CRE) cầu nối trên bộ giữa Trung Quốc và Châu Âu. Đến cuối tháng 5/2021, có 39.622 đoàn tàu CRE khởi hành từ các thành phố của Trung Quốc đến 160 thành phố tại 22 quốc gia Châu Âu, vận chuyển 3,54 triệu container.

Mặc dù có một vài ý kiến chỉ trích việc trong hành trình quay về từ Châu Âu các đoàn tàu chở phần lớn container rỗng, phản ánh vai trò của Trung Quốc là nhà sản xuất phần lớn hàng tiêu dùng cho Châu Âu, và các chính quyền địa phương hỗ trợ tài chính để khuyến khích vận chuyển bằng đường sắt. CRE đã và đang thành công rực rỡ và thực sự là phần quan trọng trong mạng logistic Á - Âu.

Tàu chuyên tuyến Á - Âu hiện đang tăng trưởng hơn nữa. Trong nửa đầu 2021, 7.377 đoàn tàu đã khởi hành từ Trung Quốc đến Châu Âu, tăng 43% so với cùng kỳ 2020 bị ảnh hưởng bởi dịch bệnh Covid-19, đã vận chuyển 707.000 container, tăng 52% so với 2020 và mang lại tăng trưởng 98% khối lượng vận tải chỉ trong một năm.

Tính chung toàn quốc, vận tải hàng hóa nửa đầu 2021 tăng 8,9% so với cùng kỳ 2020, đạt 1,85 tỷ tấn. Sản lượng này bao gồm 961 triệu tấn than vận chuyển trên các tuyến vận tải hạng nặng như Diên Cát, Bảo Định, Quỳnh Hải và Đại Khánh, tăng tương ứng là 163%, 54%, 43% và 11,5%. Toàn mạng đường sắt quốc gia đã vận chuyển 206 triệu tấn quặng, 28,2 triệu tấn ngũ cốc, 25,1 triệu tấn phân bón, 12,6 triệu TEU, tăng 29,5% so với cùng kỳ 2020.

Số lượng hành khách trong nửa đầu 2021 đã tăng 67,5% so với cùng kỳ 2020, đạt 1,365 tỷ khách. Đây là mức tăng cực lớn khi ngành giao thông chịu ảnh hưởng trầm trọng của dịch bệnh Covid-19 từ 2020. Trong Quý II/2021, số lượng hành khách di chuyển hàng ngày là 9,03 triệu lượt, cao hơn gần 3 triệu so với quý I và đến nay số lượng hành khách di chuyển cao nhất trong một ngày đạt 18 triệu, xác lập một kỷ lục mới.

Đường sắt Trung Quốc đã đưa ra sáng kiến “Một ngày, một lộ trình” trong năm 2021 nhằm cung cấp dịch vụ sát hơn với mức độ sử dụng thực tế theo dự báo hàng ngày. Trong nhiều thập kỷ qua, đã chạy thêm tàu trong giai đoạn Xuân vận kéo dài 40 ngày. Trong những năm gần đây, đã chạy thêm tàu trong các tháng 7, 8 phục vụ vận tải hè nhưng sáng kiến mới này có cách tiếp cận nhạy bén hơn với việc chạy thêm tàu trong các dịp nghỉ cuối tuần dài ngày và Quốc tế lao động 1/5.

Ngày 20/6/2021 đánh dấu 10 năm tuyến đường sắt cao tốc Bắc Kinh - Thượng Hải. Đây được coi là tuyến cao tốc duy nhất của Trung Quốc có lãi từ vận hành, ổn định từ năm 2014 và vẫn đang vận hành rất tốt, vận chuyển 1,35 tỷ lượt hành khách vào thời điểm đó. Công ty Đường sắt Cao tốc Bắc Kinh - Thượng Hải đã được niêm yết trên sàn giao dịch chứng khoán Thượng Hải vào cuối năm 2019, từ đó đến nay, công ty đã có những bước phát triển mạnh mẽ, áp dụng giá vé thay đổi theo thị trường, cải thiện trải nghiệm của hành khách với các hệ thống trên tàu thông minh hơn và tăng tần suất chạy tàu.

Bất chấp tác động của dịch bệnh Covid-19, hoạt động kinh doanh trên tuyến Bắc Kinh - Thượng Hải vẫn tăng trưởng và tuyến vẫn có lãi. Ông Văn Vi Minh, kế toán trưởng, nói với Tạp chí China Daily rằng “Với sự hỗ trợ của Đường sắt Quốc gia Trung Quốc, công ty đã điều chỉnh hiệu quả năng lực vận tải và ngăn chặn xu hướng giảm sản lượng, đã hiện thực hóa 25,24 tỷ Nhân dân tệ doanh thu bán hàng, mang lại lợi nhuận khá tốt trong năm 2020, đạt hiệu quả hoạt động tổng thể tốt hơn mong đợi. Đáng chú ý trong Quý I/2021, doanh thu của công ty đạt 5,74 tỷ Nhân dân tệ, tăng gần 12% so với cùng kỳ 2020. Điều này hoàn toàn trái ngược với nhiều đường sắt khác trên thế giới, chỉ mới bắt đầu phục hồi sau ảnh hưởng của đại dịch.

A group of people holding a banner

Description automatically generated with medium confidence

**Tàu cao tốc Phục Hưng (Fuxing) mới đi vào hoạt động**: Ngày 25/6/2021, tàu cao tốc mới mang tên Phục Hưng do Tập đoàn ĐMTX Tứ Phương nghiên cứu chế tạo đã ra mắt trên tuyến đường sắt cao tốc Bắc Kinh - Thượng Hải, hoàn thành hành trình trong 4 giờ 37 phút. Tàu mới này được phát triển trên phiên bản CR400AF 350km/h hiện có được bổ sung tính năng thu thập dữ liệu lớn, 5G và điện toán đám mây. Tàu này cũng được vận hành trên tuyến đường sắt cao tốc Thành Đô - Trùng Khánh. Tàu Phục Hưng mới được chuyển giao với hai cấu hình - CR400AF-Z là cấu hình tám toa hoặc CR400AF-BZ là cấu hình 17 toa. Tàu này có các toa hạng thương gia, hạng nhất và hạng hai.

**Khai trương khu đoạn Thành Quan - Lâm Tri địa khu của tuyến đường sắt Tứ Xuyên - Tây Tạng**

Khu đoạn Thành Quan - Lâm Tri địa khu (hay còn gọi là Đường sắt Lalin) của tuyến đường sắt Tứ Xuyên - Tây Tạng là một trong các tuyến đường được khai trương vào ngày 25/6/2021, nhân dịp kỷ niệm 100 năm ngày thành lập Đảng cộng sản Trung Quốc.

Đường sắt Lalin là đường đơn, điện khí hoá, dài 435,48 km nằm trong thung lũng đông nam Tây Tạng, giữa dãy núi Gangdise và dãy Himalaya trên Cao nguyên Thanh Hải - Tây Tạng, chạy từ Thành Quan, thủ phủ của Tây Tạng, đến Lâm Tri địa khu. Tuyến có tốc độ khai thác 160 km/h kết nối với tuyến đường sắt Lari và Thanh Hải - Tây Tạng hiện có, và là một bộ phận của tuyến đường sắt lớn hơn là Tứ Xuyên - Tây Tạng hiện đang được xây dựng

Lalin là tuyến đường sắt điện khí hóa đầu tiên của Tây Tạng, vận hành 31 đoàn tàu điện diesel mới có tên gọi là Phục Hưng. Các đoàn tàu 12 toa được Đường sắt Quốc gia Trung Quốc (CR) cùng các nhà sản xuất địa phương thiết kế đặc biệt thích nghi với điều kiện khắc nghiệt ở Tây Tạng. Tàu này có toa phát điện ở hai đầu và có sức chứa 755 hành khách trên các toa hạng nhất, hạng hai và hạng thương gia. Sự kết hợp giữa khuếch tán và phân phối oxy được trang bị trên đoàn tàu để mang lại trải nghiệm thoải mái cho hành khách khi tàu chạy ở độ cao lớn và trong các đường hầm dài.

Dự án được khởi công năm 2015 phải đối mặt với nhiều khó khăn với hơn 90% tuyến chạy trên độ cao hơn 3.000m so với mực nước biển. Tuyến này chạy qua sông Yalu Zangbu 16 lần, cần phải xây dựng 47 đường hầm, 121 cây cầu, bao gồm hầm Mịch Lâm, một trong sáu hầm dài 10km được xây dựng trên đoạn khó khăn nhất của tuyến. Hầm Milin nằm dưới bề mặt khoảng 1.200m và có độ cao trung bình là 3.100m.

Phía đông nam Cao nguyên Thanh Hải - Tây Tạng đã trải qua một số chuyển động kiến ​​tạo mạnh nhất ở Trung Quốc. Đường sắt Trung Quốc cho biết họ đã triển khai các phương pháp phòng ngừa và kiểm soát để giảm thiểu rủi ro của các thảm họa địa chất, bao gồm các cơ chế ứng phó an toàn toàn diện.

Đường sắt Trung Quốc cho biết tuyến mới sẽ cung cấp phương thức vận tải đáng tin cậy ở đông nam Tây Tạng, khu vực khó tiếp cận vì địa hình hiểm trở, giúp thúc đẩy du lịch cũng như cải thiện khả năng tiếp cận dịch vụ vận chuyển hàng hóa cho nông dân và doanh nghiệp địa phương.

*(Nguồn tài liệu: Ban HTQT&KHCN dịch từ Tạp chí Đường sắt Quốc tế, International Railway Journal, số tháng 8/2021)*

Bottom of Form