

# Đường sắt thống nhất - 30 năm xây dựng và phát triển (1975 - 2005)

PHẠM THỊ VƯỢNG\*

**Tóm tắt:** Trong hệ thống giao thông quốc gia, ngành đường sắt Việt Nam nói chung, tuyến Đường sắt Thống Nhất (hay còn gọi là đường sắt Bắc - Nam) nói riêng có vai trò quan trọng trong quá trình xây dựng và phát triển kinh tế - xã hội. Từ năm 1975, sau khi đất nước thống nhất, tuyến Đường sắt Thống Nhất từng bước được khôi phục, củng cố và hoàn thiện, đã vượt qua những khó khăn, khủng hoảng ở thời kỳ bao cấp, giành được nhiều thắng lợi to lớn trong thời kỳ Đổi mới. Quá trình xây dựng và phát triển trong 30 năm (1975 - 2005) của tuyến Đường sắt Thống Nhất đã thu được nhiều kết quả như tăng cường xây dựng cơ sở vật chất, rút ngắn thời gian chạy tàu, tăng tốc độ chạy tàu, đảm bảo đúng giờ chạy tàu và nâng cao hiệu quả vận chuyển hành khách, hàng hóa. Điều đó đã khẳng định vai trò và vị trí không thể thiếu của tuyến đường này đối với hệ thống giao thông vận tải quốc gia và nền kinh tế - xã hội của đất nước trong thời kỳ khôi phục, kiến thiết, đổi mới và thực hiện đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước.

**Từ khóa:** giao thông vận tải, đường sắt, đường sắt Thống Nhất, đường sắt Bắc-Nam,

## Mở đầu

30 năm xây dựng và phát triển (1975-2005) là một chặng đường gian nan nhưng đáng tự hào của ngành Đường sắt Việt Nam nói chung, tuyến Đường sắt Thống Nhất (hay còn gọi là đường sắt Bắc-Nam, đường sắt Hà Nội-Hồ Chí Minh) nói riêng. Trải qua biết bao thăng trầm của lịch sử, Đường sắt Thống Nhất đã vượt qua những

khó khăn, khủng hoảng ở thời kỳ bao cấp, giành được nhiều thắng lợi to lớn trong thời kỳ Đổi mới, để tạo những tiền đề quan trọng cùng với các ngành kinh tế khác thực hiện đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước. Đường sắt Thống Nhất vẫn luôn khẳng định vai trò và vị trí không thể thiếu trong hệ thống giao thông vận tải nói chung và đối với ngành Đường

---

\* ThS. Phạm Thị Vượng, Viện Sử học, Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam

sắt Việt Nam nói riêng. Từ sự quản lý của Tổng cục Đường sắt, rồi đến Liên hiệp Đường sắt Việt Nam (từ năm 1990) và sau đó là Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam (từ năm 2003), Đường sắt Thống Nhất luôn bắt nhịp được với xu hướng phát triển của đất nước. Những thành tựu mà Đường sắt Thống Nhất đạt được trong 30 năm (1975-2005) đã ghi nhận và khẳng định những nỗ lực và kết quả của ngành đối với nền kinh tế - xã hội đất nước.

### **1. Khôi phục, hoàn thiện và thực hiện đổi mới hoạt động của tuyến Đường sắt Thống Nhất sau năm 1975**

Lịch sử ngành đường sắt Việt Nam bắt đầu bằng việc xây dựng tuyến đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho năm 1881. Đến ngày 2/9/1936, tuyến Đường sắt Hà Nội - Sài Gòn dài 1.730 km được hoàn thành<sup>(1)</sup>. Trải qua hai cuộc chiến tranh, quá trình xâm thực của thiên nhiên và tác động của con người sau gần nửa thế kỷ khai thác và sử dụng, tuyến Đường sắt Thống Nhất đã bị hư hoại, phá hủy nặng nề. Nhiều đoạn đường, nhà ga, cầu cống, hệ thống thông tin liên lạc, tín hiệu và thiết bị chạy tàu hầu như không còn sử dụng được. Nhiều đoạn trên dọc tuyến Bắc - Nam bị bom phá sập phải làm mới hoàn toàn như đoạn Vinh - Quảng Trị, Đà Nẵng - Bồng Sơn. Sau khi đất nước thống nhất, nhu cầu thông thương Nam - Bắc đòi hỏi sớm khôi phục lại tuyến đường sắt này.

Ngày 14/11/1975, Hội đồng Chính phủ ra Quyết định số 358-TTg khẩn trương khôi phục Đường sắt Thống Nhất. Ngày 2/12/1975, Ban Bí thư Trung ương Đảng ra chỉ thị yêu cầu các cấp ủy đảng động viên toàn quân, toàn dân tập trung xây dựng tuyến đường quan trọng này. Nhiệm vụ mà

Đảng và Nhà nước giao cho các lực lượng thi công là bằng mọi biện pháp khôi phục Đường sắt Thống nhất trong khoảng thời gian nhanh nhất, đảm bảo chất lượng và an toàn. Đảng và Nhà nước đã huy động một lực lượng lớn lao động gồm nhân dân các tỉnh và các ngành Bưu điện, Lâm nghiệp, Điện than, Cơ khí Luyện kim, Xây dựng, Quân đội, Công an cùng với lực lượng giao thông vận tải tham gia thi công công trình, trong đó lực lượng giao thông vận tải giữ vai trò nòng cốt, quyết định tiến độ thi công và chất lượng của công trình. Bộ Lâm nghiệp và 41 xưởng gỗ của các tỉnh khai thác và sản xuất hàng triệu thanh tà vẹt gỗ. Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Cơ khí và Luyện kim, Bộ Quốc phòng và nhiều nhà máy, hợp tác xã cơ khí sản xuất hơn hai vạn tấn phụ kiện phục vụ cho việc lắp đặt đường sắt.

Sau 1 năm khôi phục và hoàn thiện với sự tham gia của hơn 10 vạn lao động ở nhiều ngành, lĩnh vực trong cả nước, tuyến Đường sắt Thống Nhất đã khôi phục và xây dựng mới 2 vạn mét cầu, xây 520 cống, đặt mới 660 km đường ray và 1.686 km đường dây thông tin, đào đắp gần 3 triệu mét khối đất, gia công chế sửa gần hai vạn tấn dầm cầu, khai thác 7 vạn mét khối gỗ<sup>(2)</sup>. Ngày 13/12/1976, chuyến tàu hàng từ thành phố Hồ Chí Minh đã ra tới Hà Nội và chuyến tàu chở apatit phục vụ nông nghiệp xuất phát từ Hà Nội lên đường vào Nam. Ngày 31/12/1976, tại Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, Bộ Giao thông Vận tải đã làm lễ khánh thành thông xe đợt I Đường sắt Thống nhất. Đây là trục đường sắt xương sống trong mạng lưới giao thông vận tải đường sắt, là tuyến đường đơn, có chiều dài 1.726 km, khổ 1m, chạy theo trục Bắc - Nam. Sau 14 tháng, tuyến đường sắt Thống

Nhất đã được hoàn thành nối liền Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh.

Sự kiện Đường sắt Thống Nhất được hoạt động trở lại có ý nghĩa lịch sử to lớn, không chỉ có ý nghĩa về phương diện kinh tế - xã hội phục vụ cho cuộc xây dựng đất nước, vận tải hành khách và hàng hóa từ Bắc vào Nam và từ Nam ra Bắc mà còn có ý nghĩa chính trị đặc biệt. Đây là công trình giao thông quan trọng và lớn nhất lúc bấy giờ, là tuyến đường huyết mạch, trục đường sắt xương sống của mạng lưới giao thông vận tải đường sắt và đóng vai trò chủ lực trong vận chuyển nội địa phục vụ các ngành kinh tế quốc dân và quốc phòng. Tuyến bắt đầu từ thủ đô Hà Nội và kết thúc tại thành phố Hồ Chí Minh, nối liền các đô thị từ Bắc vào Nam, các khu và các cảng lớn nhỏ trong cả nước, kể cả cảng quốc tế. Tuyến đường cũng góp phần tạo nên đặc điểm liên kết của cả nước và trong tương lai sẽ tham gia vào trục đường xuyên Á, liên vận quốc tế. Đường sắt Thống nhất là biểu tượng của sức mạnh đoàn kết và ý chí thống nhất của dân tộc Việt Nam.

Sau khi thông xe bước một (tháng 12/1976), ngành Đường sắt tiếp tục duy tu bảo dưỡng và nâng cấp tuyến đường xuyên Việt này, đặc biệt là Đường sắt miền Trung và miền Nam đã tập trung lực lượng, gia cố, nâng cấp Đường sắt Thống nhất. Công tác xây dựng cơ bản của ngành Đường sắt được vận dụng theo phương châm: “Kết hợp chặt chẽ giữa khôi phục, nâng cấp và làm mới”.

Từ năm 1976 đến năm 1986, Đường sắt Thống Nhất tiếp tục được củng cố, nâng cấp và là phương tiện chủ yếu vận chuyển hàng năm khoảng 1 triệu mét khối đá của các mỏ đá dọc tuyến đường sắt Bắc - Nam; khoảng 1,5 triệu tấn hàng hóa cho các tỉnh, các cơ

sở công, nông nghiệp dọc tuyến đường sắt Bắc - Nam. Ngoài ra, trên 30 vạn tấn lương thực, thực phẩm, bách hóa, phân bón, xi măng đã đến các tỉnh biên giới phía Bắc và đưa vào Nam bằng đường sắt<sup>(3)</sup>.

Tháng 12/1986, đất nước thực hiện đổi mới. Những năm đầu đổi mới, ngành Đường sắt nói chung, tuyến Đường sắt Thống Nhất nói riêng gặp nhiều khó khăn. Ngành đường sắt không còn được trợ giá như trước. Trong hoạt động sản xuất giao thông vận tải, nhiều đơn vị, tổ chức quần chúng và cá nhân “bung ra” làm công tác vận tải, dẫn đến tình trạng cạnh tranh gay gắt. Hoạt động vận chuyển hàng hóa và hành khách truyền thống của ngành Đường sắt bị “phá vỡ”, tổ chức chạy tàu bị đảo lộn. Tuyến Đường sắt Bắc - Nam không còn được độc quyền vận tải. Thị trường tiêu thụ của vận tải bị thu hẹp do bị cạnh tranh khốc liệt trước cơ chế thị trường, xuất hiện nhiều phương tiện vận chuyển khác.

Đứng trước những khó khăn và thử thách, ngành Đường sắt Việt Nam không ngừng nỗ lực, tự chuyển mình vươn lên tìm hướng đi. Sau năm 1986, ngành Đường sắt bắt đầu có những bước khởi động, từng bước đi vào công cuộc đổi mới. Giai đoạn này, Tổng cục Đường sắt vừa là cơ quan quản lý, vừa là đơn vị trực tiếp sản xuất kinh doanh nên mục tiêu của ngành Đường sắt là chống xuống cấp mạng lưới đường sắt quốc gia và nâng cấp tuyến đường sắt Bắc - Nam; tăng cường đầu tư bến bãi; tiến tới diezen hóa toàn bộ sức kéo. Ngành Đường sắt tập trung đưa công tác duy tu, đại tu đường sắt vào định kỳ giữ cho đường sắt khỏi xuống cấp là chủ yếu, đồng thời đầu tư chiều sâu, xây dựng các kho, bến bãi, thông tin liên lạc đồng bộ; tiếp tục cải tạo nâng cấp Đường sắt Thống Nhất; củng

có hai trung tâm cơ khí lớn của ngành là Gia Lâm và Dĩ An.

Ngày 1/4/1989, Bộ Giao thông vận tải ra quyết định ngành Đường sắt Việt Nam tiến hành công cuộc đổi mới một cách toàn diện và triệt để: “Bắt đầu là việc tổ chức lại các đơn vị vận tải, giao quyền hạn mạnh mẽ và trách nhiệm cụ thể cho các đơn vị; lập lại kỷ cương trong việc điều hành sản xuất và gắn thu nhập của mỗi người vào sản phẩm làm ra; quản lý chặt chẽ tài sản trên cơ sở quy định trách nhiệm của mỗi đơn vị cá nhân và chế độ bồi thường vật chất cụ thể; tập trung đầu tư có trọng điểm các công trình hạ tầng để tăng tốc độ và bảo đảm an toàn, tiết kiệm chi tiêu; củng cố tổ chức Đảng và các đoàn thể, duy trì đoàn kết trên cơ sở phân công trách nhiệm rõ ràng<sup>(4)</sup>. Ngày 1/4/1989 được ngành Đường sắt chọn làm thời điểm đánh dấu mốc mở đầu thời kỳ bước vào công cuộc đổi mới. Ngành tổ chức lại sản xuất, thực hiện cơ chế quản lý sang hạch toán kinh doanh xã hội chủ nghĩa, từng bước tự trang trải, tự cân đối về mặt tài chính.

Bản thân tuyến Đường sắt Thống Nhất cũng luôn vận động, bắt đầu xây dựng nhà ga, đoàn tàu văn hóa, chính quy, an toàn và triển khai các biện pháp kỹ thuật và nâng cấp cầu đường sắt. Năm 1989, ngành Đường sắt chủ trương rút ngắn hành trình tàu khách Thống Nhất giải pháp *kéo nhẹ - chạy nhanh* được đưa vào áp dụng. Từ ngày 1/1/1995, ngành Đường sắt được áp dụng cơ chế quản lý tài chính mới với việc trích 10% doanh thu vận tải (phần phải nộp cho Nhà nước) để đầu tư trở lại cho công tác bảo trì, sửa chữa kết cấu hạ tầng. Trong suốt 30 năm xây dựng và phát triển (1975-2005), Đường sắt Thống Nhất đạt được những thành tựu rất đáng ghi nhận.

## 2. Một số kết quả trong quá trình xây dựng và phát triển tuyến Đường sắt Thống Nhất

### *Cơ sở vật chất được trang bị đầy đủ và hiện đại*

Sau 30 năm xây dựng và phát triển, tuyến Đường sắt Thống Nhất đã được trang bị cơ sở hạ tầng đảm bảo tàu chạy thông suốt. Tuyến Đường sắt Thống Nhất có chiều dài 1.726 km/3.143 km toàn ngành Đường sắt khổ 1m chiếm 54,9%. Tổng chiều dài cầu trên tuyến Đường sắt Thống Nhất là 36.056 m/52.162,2 m toàn ngành, chiếm 69,12%. Hầm có 27/39 toàn ngành với tổng chiều dài 8.335 m/11.468 m toàn ngành, chiếm 72,7%. Tổng số cống là 34.196 m/71.439,2 m toàn ngành, chiếm 47,9%. Số ghi là 1.376 bộ/2.251 bộ, chiếm 61,1%. Số nhà ga là 75.176 m<sup>2</sup>/108.657 m<sup>2</sup> chiếm 69,2%. Tổng số thông tin (tính đối) là 5.681 km/8.547,98 km chiếm 66,5%. Tổng số tín hiệu ga (ga tính đối) là 466 ga/657 ga, chiếm 70,9%<sup>(5)</sup>.

Phương tiện vận tải như đầu máy, toa xe chủ yếu nhập từ các nước: Liên Xô, Trung Quốc, Ấn Độ, Pháp, Bỉ, Tiệp Khắc, Mỹ... Đầu máy diesel thay thế cho các đầu máy hơi nước. Hệ thống nhà ga dọc tuyến đường sắt Bắc - Nam được xây dựng mới và sửa sang lại đẹp hơn, khang trang hơn. Nhiều nhà ga có vườn hoa, cây cảnh, có chỗ nghỉ ngơi cho hành khách, có đầy đủ bảng biểu hướng dẫn hành khách mua vé, vào ga, lên tàu. Nhiều nhà ga trên tuyến được công nhận “Nhà ga và đoàn tàu văn hóa”. Dọc tuyến đường sắt Bắc - Nam đã lắp đặt hệ thống giao nhận thẻ tự động gồm 162 ga, lắp đặt hệ thống liên lạc vô tuyến đưa vào phục vụ chạy tàu; một số tàu có giường nằm, toa ngồi mềm, có video giải trí, có toa xe ăn... Có thể nói, cơ sở vật chất của tuyến

Đường sắt Thống Nhất ngày càng được nâng cấp và hiện đại.

### ***Thời gian chạy tàu được rút ngắn***

Thành tựu nổi bật nhất của ngành Đường sắt giai đoạn này là tuyến Đường sắt Thống Nhất rút ngắn được thời gian chạy tàu. Năm 1977, hành trình vận tải hành khách của tuyến Đường sắt Thống Nhất kéo dài 72 giờ. Đến năm 1988, thời gian chạy tàu rút xuống còn 58 giờ. Đặc biệt là năm 1989, ngành Đường sắt thực hiện đổi mới, chủ trương áp dụng hành trình “*kéo nhẹ - chạy nhanh*”. Ngày 9/9/1989 khởi hành tàu Thống nhất Bắc - Nam đầu tiên bảo đảm hành trình chạy 48 giờ trên tuyến đường sắt Bắc - Nam (so với 72 giờ năm 1980). Ngày 19/5/1991, đoàn tàu CM6/7 với hành trình 42 giờ đã chính thức hoạt động. Chỉ trong vòng 3 năm (1989-1991), tuyến Đường sắt Thống Nhất đã giảm được 16 giờ, từ 58 giờ (trước năm 1989) xuống còn 42 giờ (năm 1991). Đây là tốc độ kỷ lục tại thời điểm lịch sử đó. Doanh thu bình quân/tháng trước khi chạy tàu 42 giờ là 19,396 tỷ đồng, sau khi chạy tàu 42 giờ là 24,556 tỷ đồng. Tiết kiệm được 22.126 giờ đầu máy/năm (tương đương 3,09 tỷ đồng) và 220.129 giờ toa xe/năm (tương đương 3,268 tỷ đồng)<sup>(6)</sup>. Đường sắt Thống Nhất thực sự tạo ra bước ngoặt, những mốc son trong lịch sử phát triển ngành Đường sắt Việt Nam.

Đến năm 1992, trên tuyến Thống Nhất đã loại bỏ được các đôi tàu 52 giờ, chỉ còn hai loại tàu 42 giờ và 48 giờ. Tàu 42 giờ có 3 đôi tàu trong một tuần, tàu 48 giờ có 11 đôi trong một tuần. Thời gian vận tải hành khách trên tuyến Thống Nhất tiếp tục được rút ngắn những năm sau: Ngày 19/5/1993, đôi tàu S3 và S4 thực hiện cuộc hành trình 38 giờ chính thức hoạt động

trên tuyến đường sắt Thống Nhất. Năm 1994, thời gian rút ngắn còn 36 giờ; hành trình vận tải hàng hóa từ chỗ chạy 7 ngày (năm 1991) rút xuống chỉ còn 52 giờ<sup>(7)</sup>. Tháng 5/1997, hành trình tàu Thống Nhất được rút xuống còn 34 giờ. Tháng 9/2000, ngành Đường sắt đã đưa vào khai thác 2 đôi tàu nhanh (S1/2 và S3/4), rút thời gian chạy tàu Thống Nhất còn 32 giờ. Ngày 31/5/2002, thời gian chạy tàu được rút xuống chỉ còn 30 giờ<sup>(8)</sup>.

Như vậy là tuyến Đường sắt Thống Nhất đã 8 lần tiến hành rút ngắn thời gian chạy tàu khách Hà Nội đi thành phố Hồ Chí Minh từ 72 giờ (năm 1977) xuống chỉ còn 30 giờ (năm 2002). Thời gian chạy tàu khách trên tuyến Thống Nhất đã rút được 42 giờ. Đó thực sự là một “kì tích” đáng tự hào của toàn ngành Đường sắt Việt Nam nói chung và tuyến Đường sắt Thống Nhất nói riêng. Thắng lợi này là kết quả, ý chí của toàn ngành Đường sắt, khẳng định bước chuyển về chất của tuyến Đường sắt Thống Nhất nói riêng, của ngành Đường sắt Việt Nam nói chung. Ngành Đường sắt đã bắt nhịp được với xu hướng phát triển của đất nước.

### ***Tốc độ tàu chạy được cải thiện rõ rệt***

Tốc độ kỹ thuật tuyến Đường sắt Thống Nhất từ 30 – 40 km/giờ được nâng lên 60-70 km/giờ. Năm 1989, trên tuyến Bắc - Nam dài 1.726 km chỉ có 98 km chạy vận tốc đạt 60 km/giờ (chiếm 5,6%) thì đến năm 1996 có 1.564 km chạy được tốc độ 60 km/giờ trở lên (chiếm 90,6% chiều dài toàn tuyến). Tốc độ kỹ thuật cầu đường bình quân năm 1996 là 62,4 km/giờ, đến năm 2002 là 71,23 km/giờ. Các điểm chạy chậm giảm từ 431 điểm năm 1975 xuống 391 điểm năm 1989, 219 điểm năm 1996 và 115 điểm năm 2000<sup>(9)</sup>. Như vậy, sau 30

năm xây dựng và phát triển, tốc độ vận tải của tuyến Đường sắt Thống Nhất tăng gấp đôi.

### **Tỷ lệ tàu đi và đến đúng giờ ngày càng cao**

Tình trạng chậm giờ đi và đến là một trong những hạn chế của ngành Đường sắt Việt Nam. Giờ tàu chạy chậm bình quân của tàu Thống Nhất giảm theo các năm: Năm 1989, tàu Thống Nhất chậm giờ đến là 2 giờ 40 phút/chuyến; năm 1990, giờ tàu đến chậm giảm xuống còn 1 giờ 40 phút/chuyến và đến năm 1991, giờ tàu đến chậm giảm còn 0 giờ 42 phút/chuyến. Chậm giờ vừa do nguyên nhân chủ quan, vừa do nguyên nhân khách quan. Ngành Đường sắt luôn nỗ lực nhằm khắc phục tình trạng này, cố gắng đảm bảo tàu đi và đến đúng giờ. Để giảm tình trạng chậm giờ tàu, Ngành thực hiện cải tạo, nâng cấp cơ sở hạ tầng, giải quyết các điểm nghẽn, nâng cao tải trọng tại các vị trí cầu đường yếu trên tuyến đường sắt Bắc - Nam. Nhờ đó, tỷ lệ tàu đi và đến đúng giờ trên tuyến Đường sắt Thống Nhất tăng lên. Trước năm 1989, bình quân tỷ lệ tàu đi đến đúng giờ đạt rất thấp, tàu đi đúng giờ đạt 80%, nhưng đến đúng giờ chỉ đạt 33,3%, có lúc thời gian chậm, tàu kéo dài 9-10 giờ. Sau năm 1989, thời gian tàu đi và đến đúng giờ đạt tỷ lệ cao. Tính đến năm 1991, trên tuyến Đường sắt Thống Nhất, tàu Thống Nhất đi đúng giờ đạt 99%, tàu đến đúng giờ đạt 57%; tàu CM6/7 đi đúng giờ đạt 100%, đến đúng giờ đạt 84%, bình quân một chuyến chậm 25 phút; tàu TBN8/9 đi đúng giờ đạt 99%, đến đúng giờ đạt 79%, bình quân một chuyến chậm 30 phút; tàu TN1/2 đi đúng giờ đạt 99%, đến đúng giờ đạt 39%, bình quân một chuyến chậm 1 giờ 25 phút<sup>(10)</sup>. Đến năm 1995, tỷ lệ tàu khách

Thống Nhất đi đúng giờ đạt 99,5%, đến đúng giờ đạt 84,9%; năm 1996, con số này đạt 99,6% và 88,7%<sup>(11)</sup>. Hiện tượng tàu chậm được cải thiện rõ rệt.

### **Nâng cao hiệu quả vận tải**

Đối với công tác vận tải bằng đường sắt, tuyến Đường sắt Thống Nhất luôn đóng vai trò quan trọng chủ lực. Trước năm 1986, tuyến đường sắt này còn giữ vai trò “độc quyền” trong việc vận chuyển hành khách và hàng hóa đi Bắc - Nam, đặc biệt là trong vận tải hàng hóa, góp phần nâng cao năng lực và hiệu quả vận tải của toàn ngành, phục vụ kịp thời cho sự nghiệp xây dựng và bảo vệ tổ quốc xã hội chủ nghĩa. Kết quả vận tải hàng hóa năm 1977 là 5,82 triệu tấn, năm 1978 là 5,52 triệu tấn, năm 1979 là 4,47 triệu tấn, năm 1980 là 3,54 triệu tấn<sup>(12)</sup>. Năm 1985, mỗi ngày có hai đội tàu Thống Nhất phục vụ vận chuyển hành khách. Từ tháng 6/1985, 4 ngày có 1 chuyến tàu Thống Nhất chạy suốt Bắc - Nam.

Trong các năm 1986 - 1989, công tác vận tải của ngành Đường sắt không ổn định: Năm 1986, vận tải được 21,1 triệu lượt người và 4,1 triệu tấn hàng; năm 1987, vận tải được 24,1 triệu lượt người và 4,0 triệu tấn hàng và năm 1988, vận tải được 17,8 triệu lượt người và 3,9 tấn hàng<sup>(13)</sup>. Dĩ nhiên, con số này cũng phản ánh cả tình trạng vận tải của tuyến Đường sắt Thống Nhất trong ba năm đó. Từ năm 1989 đến năm 1994, tổng doanh thu từ vận tải của ngành Đường sắt tăng hàng năm: từ 85,9 tỷ đồng năm 1989, lên 143,3 tỷ đồng năm 1990, 277,5 tỷ đồng năm 1991, 400 tỷ đồng năm 1992, 469,8 tỷ đồng năm 1993 và 606 tỷ đồng năm 1994<sup>(14)</sup>. Trong số đó, doanh thu của tuyến đường sắt Bắc - Nam thường chiếm 60-

70% doanh thu của toàn ngành. Từ năm 2000 đến năm 2005, vận tải hành khách và hàng hóa của ngành Đường sắt liên tục tăng. Tuyến đường sắt Hà Nội - Hồ Chí Minh đóng vai trò chủ đạo trong việc vận chuyển hàng hóa và hành khách của toàn ngành Đường sắt Việt Nam. Khối lượng vận tải hàng hóa và hành khách của tuyến chiếm gần 50% toàn ngành đường sắt. Tổng luân chuyển hàng hóa và hành khách luôn chiếm tỷ rất lệ cao: năm 2000 là 87,5%; năm 2001 là 57,7%; năm 2002 là 86,3%; năm 2003 là 83,2%; năm 2004 là 84,8%; năm 2005 là 85,3%. Điều này khẳng định vai trò, vị trí của tuyến Đường sắt Thống Nhất đối với ngành Đường sắt Việt Nam. Nhờ đó, sản xuất kinh doanh của toàn ngành tăng trưởng liên tục trong 5 năm (2001-2005). Tổng doanh thu tăng bình quân hàng năm 12,39%, nộp ngân sách tăng 11,8%, lợi nhuận tăng 13,2%, thu nhập tăng 9%<sup>(15)</sup>. Với những kết quả đạt được, tuyến Đường sắt Thống Nhất đóng góp rất lớn vào doanh thu tăng hàng năm của toàn ngành, phục vụ tốt nhiệm vụ vận chuyển hàng hóa, hàng nhập khẩu từ Hải Phòng, Quảng Ninh, vận chuyển xi măng cho các tỉnh miền Nam, lương thực từ Nam ra Bắc, vận chuyển máy móc, trang thiết bị phục vụ cho việc xây dựng các công trình trọng điểm của Nhà nước và phục vụ cho quốc phòng.

### Kết luận

Với 30 năm xây dựng và phát triển (1975-2005), tuyến Đường sắt Thống Nhất đã đạt được nhiều thành tựu to lớn, tạo ra những bước ngoặt cho lịch sử phát triển đường sắt ở Việt Nam. Từ chỗ có sơ cở hạ tầng lạc hậu và xuống cấp nghiêm trọng do khai thác hơn 100 năm và bị tàn phá bởi

hai cuộc chiến tranh, sau 30 năm, tuyến Đường sắt Thống Nhất đã chuyển mình mạnh mẽ, đã bắt nhịp với bước phát triển của đất nước. Đặc biệt là thành tựu trong việc rút ngắn thời gian chạy tàu, đồng thời đem lại giá trị kinh tế to lớn cho đất nước.

Trong giai đoạn hiện nay, tuyến Đường sắt Thống Nhất nói riêng, ngành Đường sắt Việt Nam nói chung đang phải đối diện với rất nhiều khó khăn, thử thách mới. Ngành Đường sắt đang đứng trước nguy cơ tụt hậu so với tốc độ phát triển mạnh mẽ của các loại hình vận tải khác. Sự lấn át của hàng không giá rẻ và đường bộ đang khiến đường sắt ngày càng thụt lùi sâu hơn. Song với một đất nước trải dài từ Bắc tới Nam gần 2.000 km, đường sắt đã và vẫn sẽ đóng một vai trò quan trọng, là huyết mạch giao thông quốc gia. Những thành tựu mà tuyến Đường sắt Thống Nhất nói riêng, ngành Đường sắt nói chung đạt được đã khẳng định được vai trò, vị trí trong hệ thống giao thông vận tải và nền kinh tế - xã hội của đất nước./

### CHÚ THÍCH

1. Sau năm 1975, ga Sài Gòn dời về ga Hòa Hưng và ga này đổi tên thành ga Sài Gòn nên chiều dài chỉ còn 1.726 km.
2. *Lịch sử đường sắt Việt Nam (2006)*, Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia, Hà Nội, tr. 289.
3. *Báo cáo tình hình đường sắt hiện tại và phương hướng nhiệm vụ những năm trước mắt*, Phòng Tổng Công ty đường Sắt Việt Nam, năm 1987, hồ sơ số 87, Trung tâm lưu trữ Quốc gia III.
4. *Báo cáo tóm tắt thành tích Liên hiệp Đường sắt Việt Nam*, Phòng Chủ tịch nước, hồ sơ số 94, Trung tâm lưu trữ Quốc gia III.

5. Chiến lược phát triển ngành đường sắt Việt Nam đến năm 2000-2010-2020, Phòng Văn phòng Chính phủ, hồ sơ số 57, Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III.
6. Báo cáo thành tích của Liên hiệp đường sắt Việt Nam thực hiện đổi mới quản lý, ổn định sản xuất nâng cao chất lượng phục vụ hành khách, đặc biệt là việc rút ngắn hành trình tàu khách xuống 42 giờ đạt hiệu quả kinh tế cao, Phòng Chủ tịch nước, hồ sơ số 965, Trung tâm lưu trữ Quốc gia III.
7. Báo cáo tóm tắt thành tích Liên hiệp Đường sắt Việt Nam-Bộ Giao thông vận tải, Phòng Chủ tịch nước, hồ sơ số 94, Trung tâm lưu trữ Quốc gia III.
8. Đề án tổ chức sắp xếp lại Liên hiệp Đường sắt Việt Nam thành Tổng Công ty Nhà nước, ngày 14/10/2002, Phòng Văn phòng Chính phủ, hồ sơ số 4885, Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III.
9. Số liệu tổng hợp từ các tài liệu: Lịch sử đường sắt Việt Nam (2006), Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia, Hà Nội, tr. 354 và Đề án tổ chức sắp xếp lại Liên hiệp Đường sắt Việt Nam thành Tổng Công ty Nhà nước, ngày 14/10/2002, Phòng Văn phòng Chính phủ, hồ sơ số 4885, Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III.
10. Báo cáo tổng kết công tác sản xuất kinh doanh năm 1991 và phương hướng nhiệm vụ năm 1992 của Liên hiệp Đường sắt Việt Nam, tháng 1-1992, Phòng Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam, hồ sơ số 98, Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III.
11. Lịch sử đường sắt Việt Nam (2006), Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia, Hà Nội, tr. 354.
12. Lịch sử đường sắt Việt Nam, Nxb. Chính trị Quốc gia Hà Nội 2006, tr.302.
13. Lịch sử đường sắt Việt Nam (2006), Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia, Hà Nội, tr. 332.
14. Lịch sử đường sắt Việt Nam (2006), Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia, Hà Nội, tr.342.
15. Lịch sử đường sắt Việt Nam (2006), Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia, Hà Nội, tr. 380.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Báo cáo thành tích của Liên hiệp đường sắt Việt Nam thực hiện đổi mới quản lý, ổn định sản xuất nâng cao chất lượng phục vụ hành khách, đặc biệt là việc rút ngắn hành trình tàu khách xuống 42 giờ đạt hiệu quả kinh tế cao, Phòng Chủ tịch nước, hồ sơ số 965, Trung tâm lưu trữ Quốc gia III.
2. Báo cáo tính hình đường sắt hiện tại và phương hướng nhiệm vụ những năm trước mắt, Phòng Tổng Công ty đường Sắt Việt Nam, năm 1987, hồ sơ số 87, Trung tâm lưu trữ Quốc gia III.
3. Báo cáo tóm tắt thành tích Liên hiệp Đường sắt Việt Nam-Bộ Giao thông vận tải, Phòng Chủ tịch nước, hồ sơ số 94, Trung tâm lưu trữ Quốc gia III.
4. Báo cáo tổng kết công tác sản xuất kinh doanh năm 1991 và phương hướng nhiệm vụ năm 1992 của Liên hiệp Đường sắt Việt Nam, tháng 1-1992, Phòng Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam, hồ sơ số 98, Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III.
5. Bộ Giao thông vận tải, Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam, Nxb Giao thông vận tải, Hà Nội, 1999.
6. Chiến lược phát triển ngành đường sắt Việt Nam đến năm 2000-2010-2020, Phòng Văn phòng Chính phủ, hồ sơ số 57, Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III.
7. Đề án tổ chức sắp xếp lại Liên hiệp Đường sắt Việt Nam thành Tổng Công ty Nhà nước, ngày 14-10-2002, Phòng Văn phòng Chính phủ, hồ sơ số 4885, Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III.
8. Lịch sử đường sắt Việt Nam (2006), Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia, Hà Nội.