

Nó xuất hiện nghiêm trọng và đã đe dọa đến tính mạng của nhân dân.

Một chuyên gia về an toàn cho Tổng giám đốc Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam, bày tỏ lo ngại về sự thiếu hụt của hạ tầng đường sắt hiện nay. Tiến sĩ Trần Đình Bá từ nhà Bà Rịa - Vũng Tàu cho rằng tình hình xuất hiện nghiêm trọng và đang đe dọa tính mạng của người dân qua các tai nạn lật tàu.



Tiếp cận với tiến sĩ đường sắt bắt thu hoạch

Trên đài BBC ngày hôm nay, ông Bá nhận xét nguyên nhân chính là sự thiếu quan tâm của chính nhà nước làm trong ngành:

Trần Đình Bá: Phải nói rằng tình hình đường sắt Việt Nam hiện nay rất nghiêm trọng. Nó xuất hiện nghiêm trọng và đã đe dọa đến tính mạng của nhân dân, tính mạng của hành khách bằng những vụ lật tàu rất nghiêm trọng.

Thị trường đường sắt Việt Nam hiện nay đang đi xuống với tốc độ phá sản bởi phần lớn phần vốn tài sản đường sắt chỉ còn 7% vốn tài hành khách, tập trung trong một số các loại hình vốn tài đường bộ, đường hàng không, đường biển, đường sông.

BBC: Nếu tình hình nghiêm trọng như vậy, nguyên nhân chủ yếu là vì đâu?

Nguyên nhân chính là do nguyên nhân nội tại. Các nhà khoa học, kỹ thuật Việt Nam thiếu quan tâm đến vốn đầu tư hiện tại đường sắt. Việt Nam hiện nay có hàng chục thị trường đầu tư, hàng chục viện nghiên cứu và cơ sở đường, và giao thông vận tải, và xây dựng. Rồi nhiều tiền sẽ gửi đi đầu tư đào tạo nhân lực ngoài và ở trong nước. Thế nhưng mà chúng ta có một lượng án tiền sẽ nào đầu tư đầu tư chuyển đổi xuất nhập khẩu kỹ thuật đường sắt.

Nó xuất phát từ một nghiêm trọng và đã đe dọa đến tính mạng của nhân dân, tính mạng của hành khách bằng những vụ lật tàu rất nghiêm trọng.

Chúng ta có tiền sẽ nào quan tâm đến vốn đầu tư và hiện tại đường sắt. Chúng ta có những ý tưởng gia cố đường sắt mạnh mẽ. Không có quan điểm, quan tâm đến đầu tư mới chỉ nhìn vào cái vốn đầu tư mà bỏ qua toàn bộ hệ thống đường sắt theo tiêu chuẩn quốc tế.

BBC: Trong lá thư ông gửi cho Tổng Giám đốc Công ty Đường sắt Việt Nam, ông có nói đến hiện tại đường Việt Nam có khoảng 300 tiền sẽ làm lượng án và đường sắt, những loại phí như tiền nhân lực ngoài. Số tiền vốn giúp đỡ của nhân lực ngoài có giúp gì quý trọng và không?

Từ vốn nhân lực ngoài sẽ không giúp được gì quý trọng và gì cả. Không ai hiểu đường sắt Việt Nam bằng chính người ở Việt Nam. Những nhà kỹ thuật Việt Nam sẽ đường đường sắt Việt Nam và những người ở Việt Nam hiểu đến tận tận, khí hậu địa hình... Chúng ta có người ở Việt Nam nghiên cứu hệ thống đường sắt của mình.

Hàng trăm tiền sẽ kỹ thuật Việt Nam sẽ sẽ làm việc đó. Thế nhưng do cái chế độ quản lý khoa học kỹ thuật và khuyến khích sáng tạo trong khoa học kỹ thuật hiện nay là ban lãnh đạo của Công ty Đường sắt Việt Nam không quan tâm đến phát triển hệ thống đường sắt.

BBC: Giờ đây, khi nói đến đường sắt, người ta nói nhiều đến ý tưởng làm đường sắt cao tốc tại

Việt Nam. Đây có phải là giải pháp cho vấn đề trên không?

Đường sắt cao tốc của Việt Nam, sau khi đưa ra ý tưởng đó, thông qua Quốc hội thì Quốc hội đã bác bỏ án đường sắt cao tốc. Bởi vì lo ngại tàu này không chỉ được hàng hóa. Chỉ chở hành khách. Và nó tốn kém cho nên nó không hợp với điều kiện kinh tế của người Việt Nam.

Nhất là mặt tuy nhiên đường dài đến 1570 km như thế. Người Việt Nam sẽ không kham nổi vì vấn đề thuế và sẽ không quản lý nổi kỹ thuật, không đi vào hành trình kỹ thuật đường sắt dài đến như thế. Cho nên Quốc hội đã bác bỏ án đường sắt cao tốc. Và tôi cho rằng bác bỏ án đường sắt cao tốc là sáng suốt của Quốc hội, để tập trung sức lực để mở rộng và hiện đại hóa đường sắt. 00:03:24-4

BBC: Có thể sắp tới chính phủ Việt Nam sẽ làm mặt sẽ tuy nhiên đường ngắn, thưa ông.

Hình như rằng tuy nhiên đường ngắn như thế chỉ từ năm 2006 đến nay nhiều chuyên gia nước ngoài đến nghiên cứu hai tuyến đường sắt ngắn Vinh và Hà Nội, TP. HCM và Nha Trang, nhưng đều thất bại.

Đó là hai nhóm nghiên cứu của Hàn Quốc, họ thất bại vì Vinh và Nha Trang là hai thành phố đông dân, không được lòng hành khách đi vào hành.

Như thế là hai nhóm nghiên cứu của Hàn Quốc đã thất bại thì làm sao mà có thể mặt nhóm nghiên cứu của Nhật Bản có thể thành công trong tuyến đường sắt TP. HCM - Nha Trang - Hà Nội - Vinh được. Đây là điều viển vông.

BBC: Xin hỏi ông mặt câu mang tính cá nhân, bây giờ ông có đi đường sắt không ?

Tôi vào đi đường sắt. Tôi rất yêu đường sắt. Nhưng hết sức nguy hiểm. Nguy cơ là rất cao. Cho nên tôi thường chỉ nên phòng ngừa án đi bằng máy bay, mặc dù máy bay đắt hơn.

Lo ngại cho đồng sông sít Việt Nam

Tác Giả: BBC

Thứ Năm, 23 Tháng 9 Năm 2010 14:03

Nếu ngành đồng sông sít không đổi mới, không hiện đại đồng sông sít thì ngành đồng sông sít sẽ thua thiệt và đồng sông sít Việt Nam sẽ đứng trước nguy cơ phá sản.