

Một nhà bình luận đã ví về đường tàu cao tốc ở Trung Quốc như là một điển hình của chế độ tại Hoa L. Nó trở nên tiên là một thảm kịch nhân đạo.



Nhiều người mất mạng, và sự tử nạn qua, các nước chú ý vào kinh nghiệm kinh hoàng của những người sống sót. Những vết rạn ngoài vòm đường con người, tại nơi này đã vỡ ra cho chúng ta những vết nứt của cuộc cạnh tranh và cũng đặt ra những câu hỏi về sự bền vững của sự tăng trưởng đó.

Đến cuối tuần, Trung Quốc đã cho lại của hệ thống đèn đã tắt nên về đường tàu. Một viên chức của xa loan báo hôm thứ Năm là “một lỗi lầm” trong việc thiết kế của hệ thống đèn báo đường đã tắt nên về đường tàu chết người của cuối tuần trước.

Bên tin của Đài phát thanh Bắc Kinh ghi thích: “Theo phân tích báo cáo, sự cố tàu cao tốc ngày 23 tháng 7 là do thiết bị tín hiệu của Ga Nam Ôn Châu có khiếm khuyết nghiêm trọng trong thiết kế, xảy ra trục trặc khi bị sét đánh, làm cho đèn tín hiệu trong khu vực vòm phía đèn đỏ lại trở thành đèn xanh.” Chính vì thế hệ đèn xanh đoàn tàu thứ nhì đã đâm vào cửa chắn yểm vào tàu thứ nhất.

Viên giám đốc văn phòng của xa Thượng Hải cho biết con người, nói là các nhân viên an toàn gần nhà ga xe lửa Nam Ôn Châu đã không kiểm soát xem hệ thống đèn hiệu có hoạt động tốt hay không. Ông ta còn nói thêm là việc này cho thấy các nhân viên của xa đã không được huấn luyện đầy đủ!

Với sự tử nạn của dân chúng ngày càng gia tăng về đi mà hệ cho là nhà nước muốn che giấu sự thật, Thượng Hải Ôn Gia Báo, đến thăm nơi xảy ra tai nạn, đã ra lệnh phải có đi tra “nhanh chóng, công minh và minh bạch” để tại nơi này. Và ông ra lệnh phải có phúc trình vào tháng 9. Điều đáng ngạc nhiên hơn nữa là ông Ôn, trong một mào mào, đã xin lại sự chấp

trở đến thăm hi vọng rằng là vì ông đã lâm bệnh từ 11 ngày nay.

Riêng văn phòng Công Ty Công Hưởng thì nói tại nạn này phần lớn là “những vấn đề về phạm chất của đường sắt, phạm chất của nhân viên và kiểm soát, và nó cho thấy là tiêu chuẩn an toàn của ngành hàng xa vẫn còn thấp hơn để rồi gây ra kết quả”!



Trung Quốc đã xây dựng một hệ thống đường sắt cao tốc lớn nhất thế giới trong một thời gian ngắn, với đoàn xe đầu tiên mang lại cách đây chưa đầy năm năm. Bắc Kinh đã có tham vọng biến hệ thống đường sắt cao tốc thành một thành tích vô địch thế giới, nhưng tại nạn này rõ ràng làm cho tham vọng xuất hiện tiêu tan. Bắc Kinh đã nhẩy vào bất thâu phá giá để dành xây dựng hệ thống đường sắt cao tốc cho California và đã có lúc họ có triển vọng trúng thầu. Nhưng nay còn ai dám tin vào họ nữa.

Ngay cả Nhật Bản đã có một hệ thống xe cao tốc từ gần nửa thế kỷ nay mà không có một tai nạn chết người nào. Nhật Bản quy định rất hà khắc thu hút của tàu Shinkansen, hệ thống đầu tiên được thiết kế hiện đại. Đoàn tàu tai nạn này đã hoạt động đầu tiên từ nửa thế kỷ nay. Ngay cả qua thiên tai, đường sắt, chỉ một thời gian ngắn định chế chế sự an toàn để rồi tái thiết. Nhưng phải nói Nhật Bản thì trên thế giới Trung Quốc thì không. Đoàn đầu tiên giữa Tokyo và Osaka không dài lắm, được xây dựng năm 1964. Nhưng năm sau đó, họ mới làm hệ thống thử nghiệm. Nhật Bản đã tự hào là hệ thống báo động tự động của Shinkansen đã hoạt động trên trục ngay cả trong khi đường sắt.

Nhật Bản còn cho rằng là hệ thống đường sắt cao tốc Đài Bắc-Cao Hùng, hoạt động từ năm 2001 ở Đài Loan, dài 345km, đã chứng tỏ thất bại. Bởi điều quan trọng theo các chuyên gia Nhật Bản là trong việc chuyển giao kỹ thuật phải có sự đồng ý và năng lực cũng như lòng tin từ người đầu tư. Ông J. R. Tokai, chủ tịch của công ty Takayuki Kasai, công ty sản xuất ra tàu cao tốc, nói là ông chỉ muốn xuất hiện với điều kiện là “quốc gia phải có nền chính trị và một chế độ pháp trị.” Ông Tokai cũng thường xuyên nhắc nhở đến vấn đề báo và tác dụng từ trí tuệ.

B...i các hãng s...n xu...t Nh...t B...n đã có m...t kinh nghi...m cay đ...ng. Con đ...ng cao t...c B...c Kinh-Th...ng H...i dài đ...n 1,318 cây s..., đã dùng k... thu...t đ...u máy và xe c...a Kawasaki Industries và k... thu...t c...a Siemens. H... th...ng c...a Kawasaki mang mã s... CRH380A trong khi h... th...ng c...a Siemen mang ký hi...u CRH380B. Ngay sau khi đ...ng xe l...a B...c Kinh-Th...ng H...i hoàn t...t, B... H...a Xa Trung Qu...c đã đăng ký b...n quy...n v...i k... thu...t c...a h... th...ng CRH380A. Đ...c bi...t nay Trung Qu...c đã đăng ký m...t lo...t đ...n 21 b...ng patent trong c... g...ng gi... b...n quy...n trên toàn th... h... th...ng xe l...a cao t...c v...n đ...t n...n t...ng trên k... thu...t c...a h... th...ng Shinkansen c...a Nh...t, Siemens c...a Đ...c và Bombardier c...a Canada. Trung Qu...c nói h... đã “tiêu hóa” các k... thu...t này và “tái t...o”!

M...t s... chuyên gia cho là m...t ph...n l...i k... thu...t c...a đoàn tàu Trung Qu...c n...m ... ch... đã không hoàn ch...nh đ...c đ... cho các h... th...ng c...a Siemens, Kawasaki và Bombardier “nói chuy...n” v...i nhau. ... m...t khía c...nh nào đó v...n đ... cũng ch...ng khác gì anh h...c lóm nên h...c không đ...n n...i đ...n ch...n.

M...t đi...u l...n...a là vài gi... sau v... đ...ng tàu ... Ôn Châu, các viên ch...c Trung Qu...c nói đó là do sét đánh t...o nên m...t đi...n và làm cho m...t đoàn tàu b... ch...t trên đ...ng r...y. Không rõ là h... có ph...i nay l...i nghi... là sét đã làm h...ng h... th...ng tín hi...u và h...ng đi...n c...a đoàn tàu hay ch... c...a đoàn t...u không thôi. Các chuyên gia h...a xa qu...c t... cũng bày t... nghi...ng tr...c gi...i thích này b...i th...t là b...t th...ng n...u sét có th... t...o nên m...t “s... c...” mà h...u qu... khôn l...ng đ...n th..., và th...ng các h... th...ng h...a xa ph...i có các h... th...ng fail-safe, an toàn ph..., và khi n...u h... th...ng chính b... h... h... th...ng ph... s... đ...ng nhiên ho...t đ...ng ngăn c...n không cho các đoàn tàu đ...n g...n nhau ch... đ...ng nói đ...ng nhau.

V...n đ... c...a h... th...ng h...a xa cho chúng ta th...y, Trung Qu...c có th... đã có đ...c b... ngoài c...a m...t n...n kinh t... k... ngh... hóa tân ti...n, nh...ng h... v...n ch...a phát tri...n n...i m...t h... th...ng cai qu...n có th... đ...p ...ng trong vi...c đi...u hành h... th...ng đó. Quy...n l...c tuy...t đ...i, không b... ki...m soát t...o thi...u tinh th...n trách nhi...m. Đó là lý do t...i sao có v... s...a đ...c, t...i sao bao nhiêu ngôi tr...ng h...c ... T... Xuyên b... s...p đ... . Và có v... nh... cũng nh...ng v...n đ... đó đã x...y ra cho h... th...ng xe l...a cao t...c.

Các chuyên gia qu...c t... đã khuy...n cáo là h... th...ng xe l...a cao t...c t... ch... đó không đ... đ... đ...p ...ng v...i công vi...c, b...i đ...a trên áp đ...ng vá vúi c...a k... thu...t ngo...i qu...c và b... đòi h...i ch...y ... t...c đ... mà nó không đ...c thi...t k... đ... ch...y.

Nó cũng ch...ng khác gì nh...ng đ...nh ch... khác c...a chính quy...n mà tham v...ng đã khi...n nh...ng

Đoàn tàu b n n

Tác Giả: Lê Phan

Thứ Tư, 03 Tháng 8 Năm 2011 18:49

tiêu chu n c n thi t b b quên.