

Trách nhiệm trí thức trước « Đường sắt đồ cổ » !

Kính gửi KS. *Nguyễn Hải Hoàn* và độc giả www.vncold.vn !

Qua bài viết , tôi rất trân trọng ông là “cựu kỹ sư đường sắt (ĐS)” trọn đời cống hiến cho sự nghiệp , song cũng xin chia sẻ sự thất bại của ông và 300 tiến sỹ ĐS từ “đôi mới 1986 “ đến nay đã để lại cho Đất nước di sản buồn , đó là 32 000 km “đường sắt đồ cổ “ đang được tân trang bằng tà vẹt ngoại “ Tiêu chuẩn Nhật Bản “ . Ông là một trí thức dũng cảm nhất dám nhận mình là “cựu kỹ sư ĐS” như một người “ tự thú trước bình minh “ , còn 300 tiến sỹ ĐS khác giấu tên vì họ không muốn nhận ‘ĐS đồ cổ tân trang‘ là “tác phẩm” của mình, mặc dù ai cũng biết đó là các tiến sỹ ở Cục ĐSVN , Tổng Công ty ĐSVN và cái gọi là “Hội đồng khoa học Tổng công ty ĐSVN“. Tôi xin đi thẳng vào 3 vấn đề mà ông đã phản biện .

Đường sắt “đồ cổ” là không thể chấp nhận!

Trong các bài đã đăng, có cảnh báo « ***Đừng lao theo vết xe đổ của ĐS Nhật Bản*** ». Đây là một cảnh báo rất nhân văn , rất chính xác , rất thực tế của một tiến sỹ có trách nhiệm để ĐSVN đừng lao theo dự án ĐS cao tốc (CT) tránh sai lầm biến hệ thống ĐS quốc gia chúng ta thành kho bảo tàng ĐS đồ cổ như ở Nhật Bản để khỏi rước lấy tai họa . Đoạn « *Năm 2005 xảy ra hai vụ lật tàu liên tiếp làm 500 người chết và bị thương khi đang chạy ở tốc độ 70 km/ h.... Là nước giàu thứ nhì thế giới, lại là cường quốc về công nghệ ĐSCT, nhưng nước này vẫn có hệ thống đường sắt quốc gia khổ 1.067 lạng hậu... nhất thế giới. Nhân dân bất bình biểu tình, chủ tịch tập đoàn đường sắt phải từ chức.*» là chính xác và còn có đoạn này nữa mà ông chưa trích dẫn: «*Hiện Nhật Bản có trên 22000 km ĐS thì tới 93% tổng chiều dài ĐS quốc gia (Japan Railways) có khổ hẹp 1.067 có từ thời Minh Trị Thiên Hoàng – trở thành kho bảo tàng ĐS cổ khổ hẹp 1.067 lớn nhất thế giới... . Một nước cường quốc kinh tế giàu thứ nhì thế giới đang ôm hận với ĐS cổ vật để chạy theo tham vọng ĐS cao tốc «nhất thế giới» .* Thông tin này là chính xác theo thư TS. Đào Đình Bình- bộ trưởng Giao thông vận tải (GTVT) gửi cho tôi năm 2005 (nếu ông muốn biết tôi sẽ công bố nội dung này vào một thời điểm thích hợp).

Qua 2 vụ lật tàu, thế giới và nhân dân Nhật Bản mới vỡ lẽ, vì trước đó cứ tưởng ĐS Nhật Bản phải toàn là khổ 1,435 m tiên tiến nhất thế giới nhưng không ngờ lại lạc hậu nhất . Đây là sai lầm kỹ thuật vì đã không chịu mở rộng khổ ĐS 1.435. Gần đây theo báo CAND đưa tin , « một “con nợ” rất lớn đến mức 1/4 ngân sách nhà nước phải chi trả cho nợ đó chính là Nhật Bản. Hy Lạp chỉ nợ 165% GDP trong khi Nhật Bản là 230%, tương đương 11.000 tỉ USD... thì có lẽ Nhật Bản đang phải ôm “đường

sắt cổ ” suốt cả cuộc đời vì mở rộng khổ 1.435 cho 20 000 km ĐS đó sẽ tốn hàng trăm tỷ USD.

Tôi rất ngạc nhiên và đau lòng vì có người đưa ra ý kiến lấy thanh tà vẹt ‘tiêu chuẩn Nhật Bản’ 1.067 (đã gây ra thảm họa ĐS 25/4/2005 tại Amagasaki làm 107 người chết, 562 bị thương) để kiên cố hóa ĐS quốc gia VN (Vietnam Railways). Như thế thì khác gì nhập khẩu công nghệ «ĐS tang tóc» rước thứ xui xẻo làm hại dân mình. Để xem thành tựu ĐS «đồ cổ 1.067» của Nhật Bản , ông nên truy cập bài viết trên Dân Trí để kiểm chứng lại nhận thức của mình .

<http://dantri.com.vn/the-gioi/soc-canh-nhoi-nguoi-len-tau-o-nhat-712980.htm>

<http://www.youtube.com/watch?v=97wVTORZzv8>

Trung Quốc đã mở rộng , thống nhất hóa toàn quốc các khổ ĐS lạc hậu thành một hệ ĐS quốc gia duy nhất 1.435 trở thành cường quốc đường sắt hiện đại sau Mỹ, Nga vượt trên Pháp, Đức, Anh , Ấn Độ là những cường quốc ĐS . Đó là một thông tin chính xác . Họ bỏ xa Nhật Bản về ĐS quốc gia khổ 1.435 trong khi Nhật Bản chỉ là «ĐS cổ 1.067» . Tôi đã đến nghiên cứu ĐS tại ga Nhị Liên – ga cuối của TQ xem họ chuyển đổi đoàn tàu bánh sắt hệ 1.435 sang hệ 1.520 của Mông Cổ và Nga chỉ trong vòng 50 phút. Bảo tàng «ĐS đồ cổ» của họ chỉ rất ngắn trên trăm cây số từ Hà Khẩu đi Côn Minh mà thôi .

Vòng luân quản bế tắc hơn 3 thập kỷ làm cho đến giờ phút nay, chúng ta vẫn phải đứng nhìn ĐS ‘đồ cổ’.

Giải pháp «Mở rộng ĐS quốc gia khổ 1.435 tốc độ cao».

Giải pháp «Mở rộng ĐS quốc gia khổ 1.435 tốc độ cao » là đề xuất «bắn một mũi tên trúng hai mục tiêu lớn», đó là xóa sổ toàn bộ hệ thống ĐS cổ khổ 1 mét có từ cách đây 100 năm để qua trang mới ĐS khổ 1.435 tốc độ cao 150-200 km. Giải pháp có tính sáng chế đã được tặng giải thưởng Quốc Gia 2008. Theo đó, hệ ĐS sẽ chuyển đổi mà không gián đoạn hoạt động giao thông giống như chuyển đoàn tàu khổ 1.435 sang 1.520 chỉ trong 50 phút vậy .

Giải pháp Mở rộng ĐS sẽ không phải làm mới nền đường , không tốn tiền đền bù giải tỏa , không làm mới cầu , hầm , nhà ga , tín hiệu... nên tiết kiệm vốn đầu tư , thời gian thi công rất nhanh chỉ 1 năm là xong

Mong gặp ông tại một hội thảo tầm quốc gia về mở rộng & hiện đại hóa đường sắt !

TS. Trần Đình Bá

Hội Kinh tế & Vận tải ĐSVN, Hội Khoa học Kinh tế VN

TB. Một số tư liệu :



Đầu máy điện tử Đức 4000 CV(4000 mã lực)mới tinh có giá thành hàng chục triệu USD bằng tàu biển “Hoa sen” đang “mắc cạn” trên đường sắt đồ cổ. Tổng Cty ĐSVN hiện có 20 “tàu Hoa sen” kiểu này !

Ảnh nguồn: Ketcau.net



Tàu hỏa Express hiện đại nhất thế giới được mệnh danh là “Boeing mặt đất” đang “mắc cạn” trên đường sắt khổ hẹp , đắp chiều hàng năm ở ga Gia Lâm – Hà Nội.

Ảnh nguồn: <http://vnexpress.net/tin-tuc/ban-doc-viet/cac-giao-su-tien-si-giao-thong-dung-trum-men-cho-dan-hien-ke-2217240.html>



Niềm tự hào của ĐS Nhật Bản với đường sắt đồ cổ 1.067 !

Ảnh nguồn: <http://dantri.com.vn/the-gioi/soc-canhnhoi-nguoi-len-tau-o-nhat-712980.htm>

<http://www.youtube.com/watch?v=97wVT0RZzv8>