



20:21 | 07/09/2017

Báo Trung Quốc 'chê' metro Trung Quốc tại Hà Nội

Sự chậm trễ và đội chi phí đều là tình trạng chung của cả hai tuyến metro ở Hà Nội và TP. HCM, nhưng những tai nạn và sai sót trong dự án do Trung Quốc thực hiện ở Hà Nội khiến thành kiến lâu năm đối nhà thầu nước này càng thêm sâu sắc hơn - từ South China

Cả Hà Nội và TP. HCM đều đang rất cần hệ thống metro (tàu điện ngầm chạy trên cao hoặc dưới mặt đất) để thích ứng gia tốc gia tăng dân số và đô thị hóa. Theo kế hoạch, mỗi thành phố sẽ có 8 tuyến metro. Hai tuyến đầu tiên đã được khởi công và đến năm 2020 sẽ bắt đầu hoạt động.

Ở cả hai thành phố lớn của Việt Nam, những thay đổi đang diễn ra một cách rõ rệt. TP. HCM – trung tâm kinh tế của cả nước đang thi công hàng loạt các công trình xây dựng khổng lồ. Hình ảnh của một Hà Nội hay TP. HCM mà người ta vẫn thấy không còn là Nhà hát lớn hay chợ Bến Thành như trên những tấm bưu thiếp. Các bản đồ đường phố được tạo ra chỉ một năm trước hầu như trở nên vô ích và việc đi lại của người dân có thể là một cơn ác mộng.



Metro Bến Thành - Suối Tiên tại TP. HCM dài 19,7km nối liền trung tâm thành phố với các quận phía đông. Ảnh: SCMP

Ông Clément Musil, chuyên gia phân tích của Viện Nghiên cứu Kiến trúc, Phát triển Đô thị và Xã hội Paris, người đã nghiên cứu đô thị từ năm 2010 cho biết: "Phát triển kinh tế và đô thị diễn ra một cách điên rồ, đặc biệt là ở TP. HCM". Tình trạng ùn tắc giao thông nghiêm trọng và ô nhiễm không khí có nguy cơ biến các khu đô thị này thành Manila (Philippines) hoặc Jakarta (Indonesia).

"Khi các thành phố ở trong tình trạng khẩn cấp như vậy, rất khó để lựa chọn đầu tư nhiều hơn vào giao thông công cộng hay mở rộng đường bộ. Việt Nam đang làm tất cả mọi thứ cùng một lúc", ông Musil cho biết thêm. Dự án metro tại TP. HCM phần lớn được sự hỗ trợ về tài chính và chuyên môn bởi Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA), cũng như Sumitomo và Shimizu-Maeda, hai tập đoàn lớn của Nhật Bản. Bên cạnh đó, các công ty Pháp, Ý và Hàn Quốc cũng tham gia vào dự án. Trong khi đó, các tuyến metro ở Hà Nội lại dựa vào sự hỗ trợ lớn từ các công ty Trung Quốc, đứng đầu là Tập đoàn Đường sắt Trung Quốc (CREC). Chính bởi các công trình được xây dựng bởi các nhà đầu tư khác nhau đã dẫn đến kết quả rất khác nhau.

Metro gây tranh cãi tại Hà Nội

Tuyến đường sắt Cát Linh - Hà Đông, còn được gọi là tuyến 2A, dài 13,1 km hoàn toàn đi trên cao, khởi công tháng 10/2011, dự trù hoàn thành năm 2016 nhưng do nhiều sự trục trặc chậm trễ, phải tới 2018 mới có thể khánh thành. Cuối năm 2015, đầu 2016, tổng mức đầu tư của dự án phải điều chỉnh lên 886 triệu USD, tăng 250 triệu USD. Phóng viên Michael Tatarski của tờ South China Morning Post cho biết nhiều tai nạn xảy ra trong thời gian thi công khiến dân chúng lo ngại. Tháng 11/2014, nhiều cuộn dây cáp bằng thép rớt từ trên một

đoạn cầu cao xuống khiến một người đi xe máy tử vong, hai người khác bị thương. Một tháng sau đó ở cùng nơi, một đoạn giàn giáo 10 mét rớt xuống đè ba người trong xe taxi nhưng may mắn không ai thiệt mạng.



Một tai nạn vào năm 2014 trong quá trình xây dựng tuyến 2A của Hà Nội đã khiến một lái xe máy tử vong. Ảnh: SCMP

Năm 2015, người dân lo lắng nhận thấy các khúc đường đi phía trên các phố và ngã tư đông đúc có vẻ như gợn sóng. Tháng 8/2015, tiếp tục xảy ra tại nạn khi một dầm thép rớt xuống từ một công trường thi công khiến một tài xế tử vong.

Một nhóm thanh tra của Chính phủ phát hiện tình trạng rỉ sét trên những đoạn đường ray không được sơn phủ bảo vệ và một số khớp nối bị lỏng. Bộ Giao thông Vận tải đã phản ứng nhanh chóng với những sự cố này bằng cách kêu gọi các biện pháp an toàn để cải thiện chất lượng công trình.

Sau những yêu cầu về bảo đảm an ninh, trong hai năm tiếp theo không xảy ra tai nạn nhưng chưa đủ làm dãn chúng hết nghi ngại về chất lượng công trình của nhà thầu Trung Quốc.

Metro TP. HCM: Chậm mà an toàn

Trong khi đó tuyến đường sắt do Nhật Bản thi công ở TP. HCM từ chợ Bến Thành đến Suối Tiên dài 18,82 km trong đó 2,36 km đi dưới hầm và 16,46 km đi trên mặt đất. Công tác thực hiện cũng chậm hơn kế hoạch nhưng chưa xảy ra tai nạn đáng tiếc nào.

Các chuyên gia nước ngoài nhận xét rằng tuyến đường này còn có một ưu điểm khác nữa là nhà thầu chịu thi hành nhiều sửa đổi hợp lý theo khuyến cáo trên đường sắt cũng như các nhà ga.



Mặc dù tuyến Bến Thành - Suối Tiên tại TP. HCM bị chậm trễ so với kế hoạch, quá trình thi công đã không xảy ra tai nạn. Ảnh: SCMP

Tại TP. HCM, JICA đã tham gia vào dự án tuyến metro đầu tiên từ năm 2006. Takahashi Akito, một đại diện cao cấp của JICA Việt Nam, cho biết cơ quan

này đang theo dõi quá trình xây dựng và các vấn đề môi trường và xã hội, ngoài việc giải quyết vấn đề tắc nghẽn giao thông để đảm bảo việc thực thi dự án tối ưu nhất.

Tuy nhiên, làm được điều này không phải lúc nào cũng dễ dàng, ông Akito cho biết: "Do sự chậm trễ trong việc bàn giao mặt bằng của Chính phủ Việt Nam, tiến độ xây dựng đã bị ảnh hưởng".

Công trình được dự kiến sẽ hoàn thành vào đầu năm 2018, nhưng hiện tại đã bị đẩy tới tháng 11/2020, trong khi chi phí đã tăng vọt từ ước tính ban đầu là 1,4 tỷ USD lên gần 2,5 tỷ USD.

Musil, chuyên gia nghiên cứu Pháp, giải thích rằng có lý do chính đáng cho sự chậm trễ và vượt chi phí. Ông nói: "Metro đối với Việt Nam còn mới mẻ. Họ [các tổ chức Việt Nam] không biết làm thế nào... họ phải xây dựng khuôn khổ thể chế, và đó là lý do tại sao họ ngần ngại".

Ông Musil cũng so sánh với thực tế tại Thượng Hải (Trung Quốc), khi cũng phải mất vài năm xây dựng 13km đường đầu tiên vào những năm 1990, để tiếp tục hoàn thành một trong những hệ thống tàu điện ngầm lớn nhất thế giới sau đó.

South China Morning Post nhận định, mặc dù cả hai tuyến metro ở Hà Nội, TP. HCM đều chậm trễ so với lịch trình và ngân sách, nhưng có sự khác biệt rõ ràng về tính an toàn của mỗi công trình. Metro ở TP. HCM không xảy ra tai nạn, một kết quả "khích lệ" ở một quốc gia mà các dự án cơ sở hạ tầng gần như luôn luôn bị trì hoãn như Việt Nam.

Nếu không gặp trở ngại gì khác tới năm 2020 tuyến metro đầu tiên ở Sài Gòn mới bắt đầu chạy. Trong giai đoạn xây dựng dân chúng trong khu vực phải chịu rất nhiều vất vả và khó khăn phiền phức. Khu vực chợ Bến Thành bị ngăn đường và thành phố vốn đã quá đông xe cộ bị thêm nạn tắc nghẽn giao thông. Một số cây gỗ dầu từ hơn 50 năm trên đại lộ Lê Lợi buộc phải đốn bỏ. Nhưng dù có cho nhiều khó chịu đó, dân chúng Sài Gòn vẫn không chê trách nhà thầu Nhật Bản như đối với nhà thầu Trung Quốc.

Các vụ tai nạn từ năm 2014 đến năm 2015 đã làm xấu đi hình ảnh của tuyến metro ở Hà Nội.

Michael Waibel, một chuyên gia thuộc Phòng Địa lý Nhân văn Đại học Hamburg, người đã xuất bản cuốn sách ảnh về các thành phố lớn của Việt Nam cho biết: "Rõ ràng ở đây có một sự tin tưởng cao hơn trong công nghệ của Nhật Bản thể hiện ở tuyến metro TP. HCM".



TP. HCM đang phát triển nhanh chóng và cần xây dựng một mạng lưới đường sắt đô thị để giải quyết vấn đề ùn tắc giao thông. Ảnh: Tân Hoa Xã

Tiến sĩ Vũ Anh Tuấn, giảng viên Trường Đại học Giao thông Vận tải Hà Nội, cho rằng vẫn còn những vấn đề ở tuyến 2A Cát Linh – Hà Đông ở Hà Nội. Theo ông Tuấn, tại TP. HCM có hỗ trợ kỹ thuật để cải thiện khả năng tiếp cận các trạm tàu điện ngầm. Ngân hàng Phát triển Châu Á (ADB) cung cấp chuyên môn trong lĩnh vực này cho toàn bộ mạng lưới đường sắt đô thị của thành phố.

"Họ chú trọng đến khả năng tiếp cận của người đi bộ tới các trạm và đã sửa đổi thiết kế trạm cho thuận tiện hơn", ông Tuấn cho hay. Trong khi đó ở Hà Nội thì không. "Đối với tuyến 2A, nếu nhìn bên ngoài các ga, sẽ thấy rất khó khăn để đi từ ga đến điểm đến. Đó chính là vấn đề".

Mặc dù vậy, các chuyên gia khác lại lạc quan hơn. Tiến sĩ Lê Việt Phú, chuyên gia cao cấp của Sáng kiến Hạ lưu sông Mê Kông - một cơ quan tư vấn do Cơ

quan Phát triển Quốc tế Hoa Kỳ (USAID) tài trợ, cho rằng thật không may khi công chúng lại có tư tưởng phản đối hầu hết các khoản đầu tư của Trung Quốc, dù tốt hay xấu. "Một số người cho rằng tuyến đường ở Hà Nội do Trung Quốc xây dựng, và tin là người Nhật đáng tin cậy hơn. Tuy nhiên, người ta sẽ không e ngại khi cuối cùng nhận thấy rằng hệ thống metro là thuận tiện".

Thu Phương

Đường dẫn bài viết: <http://vietnambiz.vn/bao-trung-quoc-che-metro-trung-quoc-tai-ha-noi-31315.html>

[In bài biết](#)

Bản quyền thuộc <http://vietnambiz.vn/>