

Cánh Nhạn Trời Tây

Lá thư số 53 phát hành được một tháng thì chúng tôi nhận được mấy lời của AH Bùi Hữu Tuấn từ Paris gửi qua kèm theo bằng Toát Yếu tu chỉnh về đề tài: "Pour une economie de marché au Viet Nam: Project de developement des infrastructures de transport".

Chúng tôi xin phép được đăng tải vào số 54 này để quý Ái hữu khắp nơi cùng đọc và góp ý kiến xây dựng. Đây là công việc hàng đầu của chúng ta trong giai đoạn hiện tại sau 16 năm thực thi tình thương thân, tương ái. Quý ái hữu có thể góp ý kiến trực tiếp với AH Tuấn ở Paris, bản sao gửi cho Lá Thư làm tài liệu đăng tải. Xin cảm ơn trước.

TSH

Paris, ngày 15-11-91

Anh Huân,

Tôi vừa trở về Paris, sau 2 tháng đi làm ở Lagos (Nigeria) bên Phi Châu. Tôi nhận được thư của anh và Lá Thư Công Chánh số 53 trong đó có đính kèm bản "Sommaire" về Kế Hoạch Kiều Lộ cho Việt Nam năm 2000, với ngụ ý là trong 10 năm nữa chúng ta sẽ trở về nước. Ngoài ra, thời gian 10 năm gần thực tế hơn.

Tuy nhiên, trong thư anh có nhấn mạnh vấn đề cần có dự án tái thiết trong một thời gian ngắn, nghĩa là trước năm 2000. Để thích ứng với thời gian tính, tôi sửa lại đề tựa là "Pour une économie de marché au Viet-Nam: Projet du Développement des Infrastructures de Transport", với dụng ý là dự án sẽ thích hợp ngay sau khi chánh quyền ở Việt Nam áp dụng kinh tế thị trường, kể cả chánh quyền cộng sản, như tại các nước ở Tây Âu và ngay cả Nga Sô đang chuyển hướng.

Ngoài ra, tôi nhận thấy nên nới rộng lãnh vực nghiên cứu bao trùm cả các ngành vận tải thay vì chú trọng riêng về kiều lộ. Làm như thế, kế hoạch sẽ được vẹn toàn hơn. Ngoài ra, sẽ mở rộng sự cộng tác của một số nhiều hơn AHCC thuộc tất cả các ngành công chánh và vận tải. Do đó, tôi có sửa lại toát yếu của dự án và đề nghị anh phổ biến bản toát yếu mới này cho tất cả AHCC thảo luận và định đoạt để làm căn bản soạn thảo tài liệu.

Để được hữu hiệu, tôi đề nghị tổ chức việc nghiên cứu và soạn thảo tài liệu như sau:

● Giai đoạn 1: Thâu thập dữ kiện căn bản.

● Giai đoạn 2: Nghiên cứu và dự thảo.

● Giai đoạn 3: Soạn thảo tài liệu đúc kết.

Ngoài ra cần ấn định lịch trình của các giai đoạn để làm căn bản phối hợp các hoạt động.

Ngoài ra cần ấn định lịch trình của các giai đoạn để làm căn bản phối hợp các hoạt động.

Để thi hành các giai đoạn, cần tổ chức một số ủy ban đặc trách một số công tác chánh yếu, có thể như sau:

- 1) Ủy Ban Kiều Lộ
- 2) Ủy Ban Hỏa Xa
- 3) Ủy Ban Thủy Vận
- 4) Ủy Ban Hàng Không
- 5) Ủy Ban Kinh Tế
- 6) Ủy Ban Canh Nông
- 7) Ủy Ban Dầu Hỏa
- 8) Ủy Ban Kỹ Nghệ
- 9) Ủy Ban Điện Lực
- 10) Ủy Ban Dân Số
- 11) Ủy Ban Xã Hội Chánh Trị

Để phối hợp các ủy ban trên, cần tổ chức một Ủy Ban Phối Hợp.

Kính anh

Bùi Hữu Tuấn

**POUR UNE ECONOMIE DE MARCHÉ AU VIET-NAM:
PROJET DE DEVELOPPEMENT
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

SOMMAIRE

- 1.0 AVANT-PROPOS
- 2.0 METHODOLOGIE GENERALE
 - 2.1 Approche par système des secteurs économiques
 - 2.2 Le Transport considéré comme services entre les centres de production et de consommation
 - 2.3 L'utilisation des programmes informatisés en matière de planification des transports
- 3.0 LES HYPOTHESES ET DONNEES DE BASE
 - 3.1 Les données de base du système politico-socio-économique existant
 - 3.2 Les données de base globales du secteur de transport existant
 - 3.3 Les hypothèses sur le système politico-socio-économique futur
 - 3.4 Les hypothèses sur le secteur de transport futur
- 4.0 LES CARACTERISTIQUES DU SECTEUR DE TRANSPORT EXISTANT
 - 4.1 L'importance du secteur de transport dans le développement socio-économique.
 - 4.2 L'importance relative des différents modes de transport existants
 - 4.3 Les caractéristiques des différents modes de transport existants
 - 4.3.1 Transport routier
 - 4.3.2 Transport ferroviaire
 - 4.3.3 Transport maritime
 - 4.3.4 Transport par oléoduc
 - 4.3.5 Transport aérien
- 5.0 LES BESOINS FUTURS DE TRANSPORT
 - 5.1 Méthodologie d'estimation des besoins futurs de transport
 - 5.2 Estimation des productions futures:
 - 5.2.1 Production agricole
 - 5.2.2 Production minière
 - 5.2.3 Production pétrolière
 - 5.2.4 Production manufacturière
 - 5.2.5 Production électrique
 - 5.3 Estimation des populations futures:
 - 5.3.1 Population totale
 - 5.3.2 Population active

- 5.4 Estimation des consommations futures
 - 5.4.1 Consommation alimentaire
 - 5.4.2 Consommation des produits manufacturés
 - 5.4.3 Consommation des matières premières
 - 5.4.4 Consommation des hydrocarbures
- 5.5 Estimation des besoins globaux futurs de transport
- 6.0 L'AFFECTATION MODALE DES BESOINS GLOBAUX FUTURS DE TRANSPORT
 - 6.1 Méthodologie d'affectation modale de transport
 - 6.2 Calcul des coûts unitaires de transport des différents modes
 - 6.3 Recherche de l'affectation modale optimale à moindre coût global de transport
 - 6.4 Détermination des volumes de transport pour les différents modes:
 - 6.4.1 Transport routier
 - 6.4.2 Transport ferroviaire
 - 6.4.3 Transport maritime
 - 6.4.4 Transport par oléoduc
 - 6.4.5 Transport aérien
- 7.0 LES INFRASTRUCTURES FUTURES DE TRANSPORT
 - 7.1 Les Infrastructures routières
 - 7.2 Les Infrastructures ferroviaires
 - 7.3 Les Infrastructures portuaires
 - 7.4 Les Oléoducs
 - 7.5 Les Infrastructures aéroportuaires
- 8.0 LE PLAN DE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES FUTURES DE TRANSPORT
 - 8.1 Les objectifs du Plan de Développement
 - 8.2 Les coûts du Plan
 - 8.3 Les bénéfices du Plan
 - 8.4 La rentabilité économique du Plan
 - 8.5 Les priorités des projets pris en compte
 - 8.6 Les différentes phases de développement
 - 8.7 Les possibilités de financement du Plan
- 9.0 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS
 - 9.1 Conclusion générale
 - 9.2 Recommandations concernant l'organisation chargée de l'exécution du Plan de Développement
 - 9.2 Recommandations concernant la mobilisation des ressources:
 - 9.2.1 Ressources financières
 - 9.2.2 Ressources technologiques
 - 9.2.3 Ressources matérielles
 - 9.2.4 Ressources humaines