

Cao tốc đến phát triển hay khánh kiệt ???

Tác Giả: VietLinh webside

Thứ Sáu, 18 Tháng 6 Năm 2010 10:25

Đây là một dự án kinh tế với tổng vốn vay dự kiến vào khoảng 56 tỷ USD, tương đương 2/3 GDP của Việt Nam

Xã luận bán nguyệt san Tin do Ngôn luận số 101 (15-06-2010)

Tháng 12 năm ngoái, nhân Hội nghị thượng đỉnh giữa Nhật và 5 quốc gia vùng sông Mekong ở Tokyo, thủ tướng CSVN Nguyễn Tấn Dũng đã tiến hành cam kết sẽ nhờ Nhật Bản giúp xây dựng tuyến đường sắt cao tốc Hà Nội-Sài Gòn. Tổng công ty Đường sắt VN ngay sau đó đã cử chuyên gia sang Nhật học hỏi về công nghệ này. Đến tháng 4 năm nay, đang khi Dự án còn ở giai đoạn trình Quốc hội, thì cũng trong một chuyến thăm Nhật, Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư Võ Hồng Phúc đã nói chắc nịch với các quan chức Nhật rằng: “VN sẽ thông qua chủ trương xây dựng hệ thống Shinkansen [tức Đường sắt cao tốc theo kiểu Nhật] dài 1.500 km nối Thủ đô với thành phố lớn nhất nước” (theo Earthtimes.org).

Đây là một dự án kinh tế với tổng vốn vay dự kiến vào khoảng 56 tỷ USD, tương đương 2/3 GDP của Việt Nam (đang ở mức xấp xỉ 90 tỷ). Theo trình bày của chính phủ, đó là việc xây dựng một tuyến đường sắt cao tốc 300 km/g chuyên chở hành khách. Tổng chiều dài toàn tuyến đường là 1.570 km, bắt đầu từ Hà Nội đến ga cuối là Hòa Hưng (Sài Gòn), trong đó có 1.043 km, có 1 vệt sông và đường bộ dài 46 km, hầm dài 117 km, còn lại là nền đường đào đắp dài 364 km. Có tất cả 27 ga. Dự kiến thời gian chạy từ Hà Nội vào Hòa Hưng là 5g38’ với tốc độ nhanh (chỉ dừng các ga Vinh, Đà Nẵng, Nha Trang) và 6g51’ với tốc độ tàu thường ga nào cũng dừng. Dự án chia làm hai giai đoạn, giai đoạn một đến năm 2020, giai đoạn hai đến năm 2030 và sẽ hoàn thành toàn tuyến năm 2035. Tổng diện tích đất thu hồi để làm dự án khoảng 4.170 ha và sẽ phải tái định cư 9.480 hộ.

Tất cả những điều này đã được trình bày tại phiên họp Quốc hội ngày 17-04-2010, qua “Báo cáo đầu tư xây dựng” 33 trang của Tổng Công ty ĐSVN, với không đầy 2 trang về hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án!?! Riêng “Tổng trình của Chính phủ cho Quốc hội” do Bộ trưởng Giao thông Vận tải Hồ Nghĩa Dũng soạn thì phần trình bày hiệu quả kinh tế của dự án còn sơ sài hơn nữa. Thế mà ngay lập tức, ngay khi ta đã nghe được vô số “lời có cánh” của một số ĐB biểu như ông Lương Phan Cường (Độc Nông): “Đó là những công chúa ngủ trong rừng, những nàng tiên đang chờ được đánh thức”; ông Trần Tiến Cường (Hà Nam): “Các nước có chế độ IQ [tức: Chế độ thông minh] cao đầu tư xây dựng đường sắt cao tốc. Tốc độ nhanh, an toàn, trẻ em đi học, bà mẹ đi làm... Việt Nam không phải nghèo. Với quy mô tâm chính trị, tôi dự nghĩ phải xây... Đường sắt cao tốc là việc mà phải có của người dân, là cần phải thay đổi cơ bản một nền kinh tế”; ông Nguyễn Ngọc Đào (Hà Nội): “Đây là dự án đầu tư cho tương lai, cho phát triển. Đầu tư 50-60 tỷ USD không phải là việc đáng ngại. Con cháu chúng ta sẽ nói lời cảm ơn những người ngày đây đã nghĩ cho tương lai”; ông Trần Bá Thiệu (Hải Phòng): “Người ta cho vay thì mình cứ vay, có ngại cho vay là gì đâu quá. Cứ ý kiến ra, ý kiến vào. Nếu Chính phủ đã quyết liệt như vậy thì tại sao Quốc hội không ủng hộ? Tổng Thư ký Hoàng xà nếu không quyết liệt thì làm sao để Việt Nam lý tưởng thành?”; ông Trần Đình Đoàn (Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội): “Sau khi Quốc hội đồng ý với chủ trương xây dựng đường sắt cao tốc thì sẽ tính toán chi tiết”; ông Trần Đình Long (phó Chủ nhiệm Ủy ban Pháp luật): “Có đi vay mới có đầu tư cho phát triển, quan trọng là sau đó lo trả nợ... Mai sau thì

Cao tốc đường phát triển hay khánh kiệt ???

Tác Giả: VietLinh webside

Thứ Sáu, 18 Tháng 6 Năm 2010 10:25

hỏi con cháu tài giỏi hơn chúng ta sẽ làm thay”. Bởi thêm vào đó là “những lời trấn an” của các viên chức chính phủ như Bộ trưởng Bộ Thông tin Truyền thông Lê Doãn Hồng: “Nếu ta làm đường thì hỏi mới có ai cho vay vì tình nghĩa với VN. Chắc nếu ta muốn đưa tới nông thôn, vùng sâu vùng xa thì làm sao vay được?”; Bộ trưởng Bộ Khoa học và Công nghệ Võ Hồng Phúc: “Bà toán kinh tế, môi trường, công nghệ... chúng tôi đã tính hết. Quốc hội có quyết định rồi”; Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải Hồ Nghĩa Dũng: “Nên chọn phương án hoành tráng nhất: làm đường sắt tốc độ 300 km/g giờ cho các hành khách. Đi đi ngay vào hiện đại” !?! Và chốt lại tất cả chính là lời Phó thủ tướng Nguyễn Sinh Hùng khẳng định sáng ngày 12-06: “Tôi yên tâm với đề án này, chúng ta không thể không làm đường sắt cao tốc. Có ý kiến báo rằng dự án kéo dài đến mấy chục năm. Làm mấy chục năm nhưng chia ra thành từng đoạn, mỗi đoạn làm trong thời gian ngắn... Với đề các địa phương đưa ra nó là tiến đâu đó làm được, chuyên này tôi không lo lắng lắm. GDP của nước ta hàng năm qua cũng tăng và dự kiến đến năm 2050 GDP cũng không quan. Chúng ta phải phấn đấu đến năm 2050 Việt Nam là nước công nghiệp phát triển, đất nước này phải đi như vậy. Công việc làm là phải làm”. (x. <http://tuoitre.vn/Chinh-tri-Xa-hoi/383739/> ngày 12-06-2010).

Đang khi đó thì những người có tâm huyết với dân tộc và tầm nhìn sáng suốt trước hoàn cảnh như Tiến sĩ Lê Đăng Doanh, chuyên gia kinh tế cao cấp thì cho rằng: “Đây là một đề án của sản phẩm công nghệ cao mà chỉ có các nước giàu mới làm. VN chúng ta nếu có nhu cầu thì mà xây dựng ĐSCT thì tốn quá. Nhưng đi vay một số vốn rồi thuyết phục, biến mình để làm thì đáng ngại chúng ta đã quá say sưa với công nghệ, quên mất rằng những vốn để vay tài chính mới là quyết định. Trước hết, phải nhìn nhận rằng nền kinh tế nước ta còn gặp nhiều khó khăn, bởi chi ngân sách, nợ quốc gia còn lớn...”.

Tiến sĩ Phạm Sơn Liêm, Phó Chủ tịch Tổng hội xây dựng VN cũng phát biểu: “Đi với một đề án lớn tốn kém như ĐSCT Bắc-Nam, quốc tế thậm chí phải mất từ 3 đến 5 năm. Trong khi theo tìm hiểu của chúng tôi, việc ký hợp đồng về xây dựng dự án này mới được hơn một năm, đường thì thậm chí phải chờ đến khi hai tháng đã xong. Nếu tham khảo như thế tôi cũng tham khảo được và đó là tham khảo... báo”. (<http://phapluattp.vn/20100527124650597p0c1013>).

Bà Phạm Chi Lan, chuyên gia kinh tế lại nhận xét: “Tôi thấy đây là một đề án quá phiêu lưu. Trong khi tàu cao tốc của Hàn Quốc, Đài Loan chỉ có quá 10% GDP thì dự án của VN chỉ có khoảng 50% GDP của năm 2009. Trên cơ sở giả định có 11 nước xây dựng cao tốc và tất cả đều là những nước giàu có. VN mới chỉ bỏ vào ngân sách của nước có thu nhập bình quân đầu người thấp, khoảng 1.000 USD. Chúng ta thực hiện dự án này cũng như gia đình nghèo đang tranh giành đất mua xây biệt thự villa thay vì tích tiền để xây nhà ngói truyền thống...” (<http://vnexpress.net/GL/Kinh-doanh/2010/06/3BA1C989/> ngày 4-6-2010).

Cuối cùng, cựu đại sứ Nguyễn Trung, người từng lên tiếng mạnh mẽ phản đối về bauxite Tây Nguyên, cũng đã thẳng thắn nêu ra nhiều bất cập của dự án. Bất cập thứ nhất là xem thường Quốc hội, cơ quan quyền lực cao nhất theo nguyên tắc. Bộ trưởng Võ Hồng Phúc đã quyết định chuyên này hôm tháng 4 vừa qua trước khi Quốc hội đưa ra kết luận. Bất cập thứ hai là không có sự chu đáo, nghiên cứu kỹ càng khi lập báo cáo. Chính TGD Tổng Công ty ĐSVN thú nhận: “Báo cáo tiến hành thì là vô cùng quan trọng để làm cơ sở xin ý kiến và chấp thuận. Nhưng đây là lần đầu chúng tôi trình một đề án ra Quốc hội nên chắc chắn có kinh nghiệm”. Vậy thì, những con số

Cao tốc để phát triển hay khánh kiệt ???

Tác Giả: VietLinh webside

Thứ Sáu, 18 Tháng 6 Năm 2010 10:25

56 tỉ USD, hoàn thành sau 25 năm, có lãi có lãi... đáng tin được mà y phẫn? Bớt cấp thì ba là lãi ích kinh tế.

Theo lời Bộ trưởng GTVT: “Chúng tôi đã phân tích hiệu quả kinh tế xã hội và kinh tế tài chính. Có thể nói rằng hiệu quả kinh tế đầu tư thì không cao song đầu tư vẫn có thể lấy thu bù chi, hoàn trả được vốn”. Một đầu tư 56 tỉ USD mà hiệu quả kinh tế không cao thì tại sao phải làm? Bởi lẽ người nghèo không có điều kiện đi ĐSCT, chỉ người giàu thôi. Mà đầu tư lại không đem lại hiệu quả kinh tế, thì Nhà nước lấy tiền đâu để nâng cao đời sống dân nghèo được? Rồi chính người nghèo cũng phải chung trả nợ quốc gia đang khi ĐSCT chỉ phục vụ giới giàu. Điều này bớt công quá thôi! Bớt cấp thì là một đầu tư mớp mớ. Chính phủ chưa muốn Quốc hội “thông qua” dù báo cáo không rõ ràng để ý đến các điều kiện thực tế của người nghèo, khó khăn của xã hội. Vậy thì Quốc hội đưa vào cái gì để đánh giá đầu tư nên làm hay cần làm? Có phải Chính phủ đang muốn “giữ” các điều kiện của nhân dân hay không? Bớt cấp thì năm là ý kiến người dân. Thế hội đồng hôm nay đã có quan nào của Chính phủ tham mưu làm một cuộc “trừng cổ dân ý” hay chưa? Đã có điều kiện QH nào tham gia giám sát công trình của mình để ý kiến, nguyện vọng của họ hay chưa? Một siêu đầu tư chi mớp mớ GDP của đất nước mà người dân không được tham gia ý kiến thì quả là kỳ lạ! (Bài “Đường sá cao tốc, đầu tư nhiều bớt cấp và những liên quan tới. Ông Bauxite Việt Nam).

Tại sao với một phí tổn đầu tư khổng lồ như vậy, Nguyễn Tấn Dũng vẫn nhậm mệnh đi vay để làm cho bằng được? Đang khi họ đang đầu tư sá, đầu tư bỏ của VN với một số lợi ích (có nói, như tỉnh Pôkô, Kontum, nhân dân phải đi dây vì thiêu của). Một phần là vì Đường CS để kết nối vùng đầu tư giúp đánh bóng thành tựu phát triển kinh tế và luôn là chủ của đất nước. Nhưng lý do chính là 10% hoa hồng không được 5 tỉ USD của đầu tư đã khiến họ phải thóc gạo cho bằng mặt giá, chỉ cần một chút lợi nhuận! Khoảng hoa hồng kết thúc này sẽ được trả cho chủ đầu tư là các quan chức CSVN khi đi vay vốn và cả khi chủ nhà thiêu. Nếu không chỉ cần một phần cho các thủ tục kết thúc gánh nặng và con cháu các điều kiện sau này lại ra đời. Đầu tư đường sá cao tốc Bắc-Nam là một minh chứng mà các quan chức CSVN xác định cần phải có. Đầu tư càng lớn, kinh phí càng cao và tốc độ càng nhanh thì tiền ăn chia càng nhiều và họ càng quy tâm ăn, ăn cho nhanh, bớt kết quả! Phó thủ tướng Nguyễn Sinh Hùng khi quy định “Chúng ta không thể không làm đường sá cao tốc” phải chăng đã muốn quy định ra một “lợi ích” thu được, để bổ sung vào gia tài 13 tỉ USD ông ta đang có với Võ Hồng Phúc, Lê Đức Thúy theo một tài liệu ngân hàng mới biết là gì đây?

Và người ta đã đoán rằng vào ngày 16-06 này, Quốc hội cũng sẽ thông qua nó, như đã từng thông qua đầu tư khai thác bauxite Tây Nguyên năm 2009. Nếu đúng như thế, thì Quốc hội CSVN vẫn mãi là lũ bù nhìn, chỉ biết gật tay -trong sự hãi, trong thói vô trách nhiệm hay trong mưu tính lợi ích- để biến quy định các dự tính dù công cuống, dù tại hội của đường, dù gây khánh kiệt cho đất nước!