

Thành phố Hồ Chí Minh ngày 16/6/2019

Kính gửi: Anh Bảy Phúc

Dưới góc nhìn của người làm công tác khoa học (chuyên gia độc lập) và nhà báo công dân, xin gửi đến Anh và Chính phủ một số ý kiến liên quan đến việc đánh giá sau 2 năm thực hiện Nghị quyết số 120/NQ-CP của Chính phủ về phát triển bền vững Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) thích ứng với biến đổi khí hậu (BĐKH) và giải pháp hữu hiệu nhất cho bài toán đầu tư dự án đường cao tốc Bắc Nam.

1. Nghị quyết 120/NQ-CP

Thập niên 90, Chính phủ và Thủ tướng Võ Văn Kiệt quan tâm chỉ đạo chiến lược phát triển ĐBSCL thể hiện chủ yếu ở 3 lĩnh vực giáo dục giao thông và thủy lợi đã làm thay đổi hẳn bộ mặt kinh tế xã hội của ĐBSCL.

Nguồn nhân lực là quan trọng nhất vì vừa là chủ thể vừa là đối tượng của các tác động. Nguồn nhân lực cần có trí tuệ và sức khỏe liên quan đến giáo dục và sức khỏe cộng đồng. Tiếc thay, lĩnh vực này ở ĐBSCL lại là vùng trũng nhất so với cả nước.

Nghị quyết 120/NQ-CP của Chính phủ về phát triển bền vững ĐBSCL thích ứng với BĐKH được nâng lên tầm cao mới là nghiên cứu xây dựng bài bản về quan điểm phát triển, mô hình phát triển và giải pháp cụ thể.

Phát triển bền vững phải bao gồm tất cả các khía cạnh mà trong đó con người là chủ thể. Có thể gộp các khía cạnh này vào 3 nhóm: 1) Điều kiện tự nhiên, tài nguyên thiên nhiên, 2) Môi trường (bao gồm cả môi trường sống tự nhiên và môi trường sống xã hội), và 3) Các yếu tố cấu thành xã hội của khu vực, địa phương, vùng lãnh thổ (có thể hiểu đó là văn hoá, phong tục, tập quán và năng lực, sở trường vốn có).

Tuy nhiên, ở đây chúng ta chỉ đi sâu bàn về khía cạnh biến đổi khí hậu trong tổng thể chung của phát triển bền vững. Có thể nhìn nhận tác động của BĐKH từ hai góc độ: 1) Tác động của những biến đổi chậm hay tác động như nước biển dâng, nhiệt độ tăng từ từ, và 2) Tác động của những biến đổi của các hiện tượng cực đoan (là hệ quả của biến đổi chậm), hay tác động đột biến.

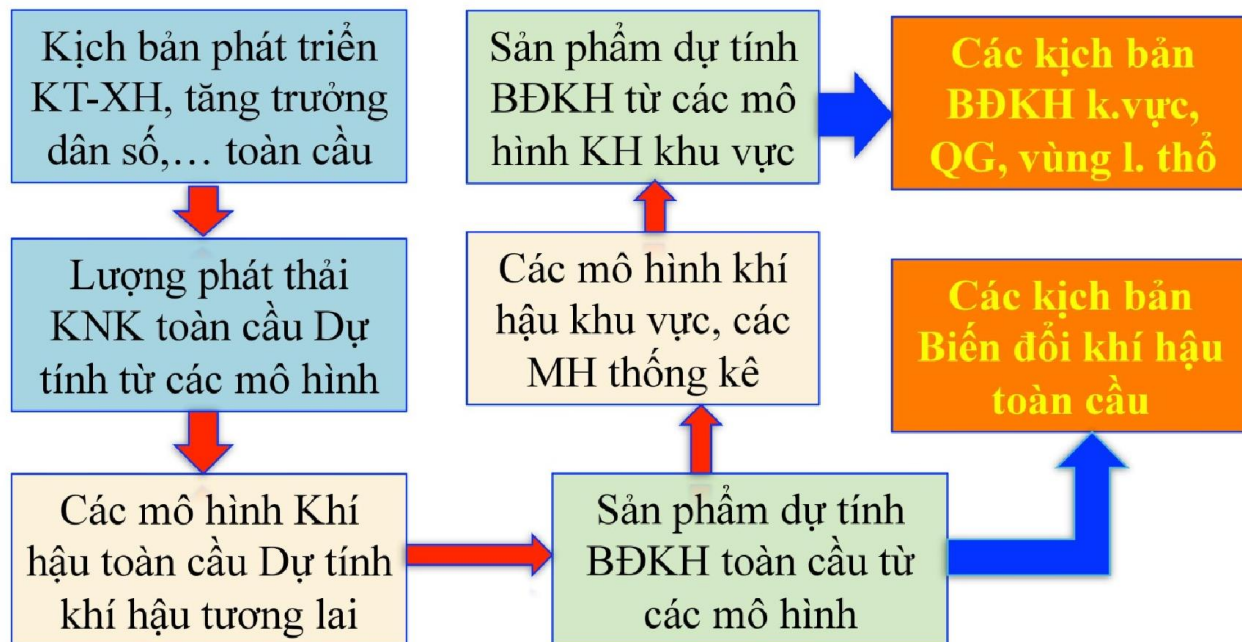
Con người luôn chủ động tìm mọi cách để vượt qua những “khó khăn, thách thức” mà BĐKH gây nên. Dân ta nói chung đủ thông minh để làm điều đó. Chỉ có điều nếu để người dân làm theo cách của họ (tự phát) có thể dẫn đến những vấn đề khó kiểm soát (nó giống như hiệu ứng đám đông, lúc thiên tả, lúc thiên hữu). Vì vậy, vai trò của Nhà nước là chủ động định hướng cho người dân ==> Kế hoạch, chiến lược dài hạn.

Đối với tác động đột biến: Con người rất khó có cơ hội vượt qua nếu nó xuất hiện. Vì vậy người ta chỉ có thể PHÒNG và TRÁNH. Bão, lũ lụt, sạt lở đất,... khi đã xảy ra thì tổn thất là hiển nhiên và không thể ước lượng trước được. Muốn PHÒNG và TRÁNH thì người dân không còn cách nào khác là dựa vào những thông tin dự báo, cảnh báo. Tuy nhiên, trong nhiều trường hợp, dù đã nhận được thông tin dự báo, cảnh báo người dân cũng chưa chắc đã có thể tự mình xử lý. Vì vậy, vai trò của Chính quyền là phải biết định hướng cho họ ==> Nâng cao khả năng chống chịu, nâng cao nhận thức, và kỹ năng ứng phó của người dân.

Trong bối cảnh đó, để ứng phó với TÁC ĐỘNG TỪ TỪ của BĐKH, cái quan trọng là phải có được kịch bản BĐKH có độ tin cậy nhất định. Nói cách khác, khi đưa ra một kịch bản BĐKH thì yêu cầu phải có thông tin là kịch bản đó có thể tin được bao nhiêu %. Con số % này được tính dựa trên số thành phần dự tính BĐKH từ các mô hình. Số mô hình càng nhiều thì tính ổn định thống kê của độ tin cậy càng cao.

Có nhiều ý kiến xoay quanh độ tin cậy của kịch bản BĐKH 2009-2012 và 2016. Thực chất kịch bản là “bức tranh tương tượng” dựa trên những căn cứ có khoa học. Kịch bản BĐKH được xây dựng trên cơ sở sản phẩm dự tính (project) của các mô hình khí hậu mà các mô hình này sử dụng kết quả dự tính mức phát thải khí nhà kính trong tương lai dựa trên các kịch bản phát triển kinh tế xã hội toàn thế giới (mời xem hình ở dưới). Như vậy, kịch bản BĐKH có thể xem là những giả định về điều kiện khí hậu trong tương lai. Nó có thể đúng cũng có thể không đúng. Vì vậy người ta mới cần nhiều phương án để lựa chọn, đánh giá và xác định xem có bao nhiêu trường hợp “nói giống nhau” (độ tin cậy).

Các bước hình thành Kịch bản BĐKH



Để ứng phó với TÁC ĐỘNG ĐỘT BIẾN của BĐKH, vấn đề quan trọng hàng đầu là cung cấp thông tin dự báo chính xác và hạn dự báo càng dài càng tốt.

Đối với VN, việc cập nhật kịch bản BĐKH là cần thiết và nên theo lộ trình của IPCC. Cái cần làm để nâng cao độ tin cậy và tính ứng dụng của

các kịch bản cập nhật là phải tăng độ phân giải không gian của các mô hình và phải sử dụng sản phẩm từ nhiều mô hình hơn nữa.

Thay đổi tư duy về phát triển thủy lợi

Việc Quy hoạch (có tính chủ động) phải tuân theo quy luật tự nhiên nhưng không phải sống dựa vào điều kiện tự nhiên (thụ động). Quy hoạch "thuận thiên" là "uốn, nắn" tự nhiên theo ý mình nhưng không bắt tự nhiên vận động trái quy luật của nó, không nên biến "sở đoán" thành "sở trường".

Về thủy lợi, cần chú ý hai mục tiêu lớn là:

- Xây dựng đồng bộ phù hợp với mô hình chuyên đổi sản xuất nông nghiệp thích ứng với biến đổi khí hậu tại các tiểu vùng sinh thái
- Đồng thời phải có biện pháp hiệu quả phòng, chống, giảm nhẹ rủi ro thiên tai cho dân sinh và nền kinh tế.

Do đó, đây là việc phải phối hợp làm nhiều vòng lặp lại, trước hết cần xây dựng bản quy hoạch vòng 1 cho chuyên đổi sản xuất nông nghiệp ở các tiểu vùng sinh thái, phát triển các trung tâm dân sinh và kinh tế trong tương lai. Sau đó làm vòng 2 rà lại các quy hoạch trên theo khả năng của thủy lợi (nguồn nước cả về số lượng và chất lượng).

Ngoài ra, theo yêu cầu khi làm việc này thì phải "thay đổi tư duy phát triển, chuyển từ tư duy sản xuất nông nghiệp thuần túy, chủ yếu là sản xuất lúa sang tư duy phát triển kinh tế nông nghiệp đa dạng, đáp ứng nhu cầu của thị trường, chuyển từ phát triển theo số lượng sang chất lượng; xây dựng nông thôn mới gắn với phát triển mạnh mẽ nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao, nông nghiệp hữu cơ và nông nghiệp sạch gắn với chuỗi giá trị và xây dựng thương hiệu; chú trọng phát triển công nghiệp chế biến và công nghiệp hỗ trợ gắn với phát triển kinh tế nông nghiệp. Các sản phẩm nông nghiệp không chỉ để bảo đảm an ninh lương thực mà

còn có giá trị dinh dưỡng cao, phục vụ công tác phòng, chữa bệnh tạo nên những thương hiệu nổi tiếng.” Đây là một yêu cầu rất khó, cần phải phối hợp rất nhiều ngành như công thương, giao thông, xây dựng, y tế... mà chỉ riêng Bộ NNPTNT hoặc một Bộ nào đó, kể cả Bộ Kế hoạch Đầu tư, cũng khó lòng làm được.

Về mục tiêu thứ hai của thủy lợi, phòng chống thiên tai cho các trung tâm dân sinh kinh tế cũng vậy. Hiện nay, chỉ dựa theo các quy hoạch đã có, còn quy hoạch phát triển mới theo Nghị quyết này sẽ như thế nào thì chưa có. Cần phải có một tổ chức (nhạc trưởng) có khả năng và quyền lực làm được việc tổng hợp và phối hợp liên ngành này.

2. Bài toán đầu tư dự án đường cao tốc Bắc-Nam

Bộ Giao thông vận tải đang lúng túng trước sức ép của công luận phản ứng về việc nhà đầu tư Trung Quốc muốn tham gia vào dự án đường cao tốc Bắc-Nam. Đây là nỗi lo chính đáng của người dân vì nhiều dự án có yếu tố Trung Quốc mang lại hậu họa đã nhãn tiền, điển hình gần đây nhất là dự án đường sắt trên cao Cát Linh-Hà Đông.

1. Quyết định chủ trương chuyển hình thức đầu tư từ PPP sang đầu tư bằng ngân sách nhà nước (có thể là từ nguồn ODA, Trái phiếu Chính phủ) đối với toàn bộ tuyến Đường bộ cao tốc Bắc Nam phía Đông (11 Dự án).

Tình huống công ty Pacific Trung Quốc trúng thầu có vẻ sẽ có xác suất lớn nhất nếu dùng PPP: các công ty của nước khác sẽ không tham gia đấu thầu hoặc đấu thầu mà không thắng được vì giá của Trung Quốc sẽ rẻ nhất. Nếu đấu thầu thì công ty trong nước cũng không thắng được. Dùng hàng rào công nghệ để chọn thầu thì có vẻ VN chưa đủ sức. Vì vậy quyết định dùng vốn nhà nước cho toàn bộ 11 dự án: vay ODA (nhưng phải là đa phương, chứ song phương thì không tránh được Trung Quốc) Mà đa phương bây giờ Trung Quốc cũng có ngân hàng AIIB,

nhưng dù sao cũng đỡ tiêu cực hơn, hoặc phát hành trái phiếu trong nước là phù hợp hơn cả.

Tuyến Bắc-Nam phía đông không cấp thiết quá vì đang có 2 tuyến khác rồi nên không cần triển khai vội vã bằng hình thức PPP. Giải pháp này có lẽ thích hợp nhất trong bối cảnh ở nước ta.

2. Sửa đổi quy định pháp luật có liên quan để tránh tuyệt đối việc đấu thầu quốc tế đối với các dự án PPP các công trình kết cấu hạ tầng giao thông chiến lược có liên quan đến bảo đảm Quốc phòng an ninh của đất nước (đường sắt, đường bộ, cảng hàng không, cảng biển trọng điểm quốc gia).

Theo tôi tìm hiểu được biết trong luật về PPP đang soạn thảo, cần quy định có thể áp dụng PPP cho những loại dự án nào (phạm vi của Luật). Đấu thầu quốc tế trong Luật đấu thầu sẽ khó vì vướng cam kết quốc tế (nguyên tắc phân biệt đối xử trong WTO hay mua sắm công trong CPTTP – Trung Quốc không tham gia hiệp định này).

Lấy lý do an ninh quốc phòng thì có thể không đấu thầu quốc tế được nhưng có áp dụng cho toàn bộ tuyến cao tốc Bắc-Nam được không? Về đường bộ thì VN có thể tự làm được, cần làm từng bước để còn có thể học rồi tự làm, chứ không phải để nước ngoài làm thay hết (chìa khóa trao tay mà Trung Quốc và Việt Nam rất thích).

3. Sửa đổi quy định pháp luật để cho phép thu phí và chuyển nhượng quyền thu phí đối với các công trình kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đầu tư bằng vốn ngân sách có khả năng sinh lời cao để tạo nguồn vốn đầu tư nâng cấp, mở rộng kết cấu hạ tầng giao thông.

Hiện tại, do việc thu phí sử dụng đường bộ đầu tư bằng ngân sách nhà nước đang thực hiện bằng hình thu qua đầu phương tiện cho nên không thể đặt trạm thu riêng đối với các dự án đường bộ (cả đường cao tốc)

được đầu tư bằng ngân sách nhà nước. Vì vậy, cần sửa đổi quy định có liên quan đến thực hiện thu phí sử dụng đường bộ, theo hướng:

Cách 1: Bỏ thu phí bình quân qua đầu phương tiện như hiện nay mà thực hiện thu phí theo thực tế quãng đường xe chạy, phải đổi mới công nghệ, dùng RFID và các công nhận biết trên toàn bộ mạng lưới đường bộ hoặc gắn thiết bị giám sát hành trình lên tất cả các phương tiện để thu. Theo cách này thì được đồng thuận cao nhưng phải đầu tư hệ thống công nghệ tốn kém - tất nhiên có thể mở rộng chính hệ thống thu phí không dùng BOT hiện nay hoặc yêu cầu gắn thiết bị giám sát hành trình lên phương tiện để thu.

Cách 2: Giữ cách thu như hiện nay và sửa quy định là thu phí theo đầu phương tiện đối với phương tiện sử dụng đường bộ từ quốc lộ trở xuống, đường cao tốc thu riêng

Cách 3: Tăng mức phí theo đầu phương tiện để đảm bảo là có nguồn tái đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông trong đó có cao tốc (cách này sẽ bị phản đối ngay lập tức).

Luật liên quan trực tiếp là Luật phí và lệ phí (thu phí giao thông, giá dịch vụ BOT), và Luật đường bộ (thu phí bảo trì đường bộ), chứ không phải là Luật quản lý tài sản nhà nước là kết cấu hạ tầng.

Vấn đề thu phí giao thông cần được giải quyết căn bản: thu phí giao thông thì không thu phí quỹ bảo trì đường bộ và cần đưa ra nguyên tắc để xác định đường nào thì thu phí, đường nào không. Ngoài ra, còn cần xác định đường nào có thể làm PPP để tư nhân thu tiền dịch vụ (trong Luật PPP).

Theo tôi hiểu vấn đề này có vẻ không ai thích thú: quỹ bảo trì đường bộ địa phương được hưởng tỷ lệ lớn (70%) nên địa phương không muốn xóa bỏ, còn cán bộ TƯ thì vì bầu bán nên không muốn làm mất lòng địa

phương. Doanh nghiệp thì muốn đầu tư làm đường và thu phí- “con gà đẻ trứng vàng” được thay Bộ Tài chính hút vãng, thu tiền của dân. Kết quả là chỉ dân chết: phí chồng lên phí, nhà nước thu, tư nhân cũng có quyền thu. Bùng nhùng này sẽ tiếp tục kéo dài, công ty nào tranh thủ thu phí được thì cứ thu vào túi đã. Đó là lý do BOT nở rộ trong thời gian qua.

Tiêu chí là công trình lớn và khả năng sinh lời cao thì nhà nước có thể thu phí. Nhưng lý do phản đối của người dân là nếu dùng tiền thuế để làm đường thì nhà nước thu phí là thiếu hợp lý. Có lẽ tiêu chí là dùng vốn vay để xây đường thì nhà nước mới thu phí để hoàn trả một phần chi phí vay.

Qua phân tích ở trên thấy rõ hướng ra, dự án đầu tư đường cao tốc Bắc Nam, Bộ Giao thông vận tải thậm chí phải xin chỉ đạo của Bộ Chính trị về cơ chế chính sách đầu tư, vì không thể để nhà đầu tư Trung Quốc tham gia vì “tiền mất tật mạng”, mất lòng dân, gây bất ổn an ninh xã hội khó lường. Xin nhắc lại câu nói của cổ nhân luôn đúng trong mọi thời đại “MẤT LÒNG DÂN LÀ MẤT TẤT CẢ”!

Kính

Tô Văn Trường

Ghi chú:

Vừa rồi, tôi có dịp gặp một số nhà khoa học quê Hải Phòng, họ nói dân tình rất cảm ơn Tô Văn Trường năm trước đã có loạt bài phản biện sâu sắc đăng trên các báo Người Lao động, Thanh niên vv...phản đối về dự án nhà máy giấy và bột giấy ở Đình Vũ đầu tư hơn 900 triệu đô la của nhà đầu tư Trung Quốc, nhờ đó lãnh đạo thành phố đã phải tuyên bố dừng dự án này. Tôi nói, đó là nhờ sự quan tâm chỉ đạo của Thủ tướng

Nguyễn Xuân Phúc trực tiếp với bí thư thành ủy Lê Thành sau loạt bài phản biện của Tô Văn Trường.