

## 3 câu hỏi cho dự án đường cao tốc Bắc-Nam

*Phạm Chi Lan*  
*Chuyên gia kinh tế*

Trong vài tháng gần đây, Bộ Giao thông - Vận tải (GTVT) đưa ra một số thông tin về triển khai dự án xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam (ĐCTBN), gây xôn xao trong dư luận. Nhiều chuyên gia đã lên tiếng, bày tỏ sự quan ngại từ các góc độ khác nhau quanh dự án này. Tôi cũng xin chia sẻ những suy nghĩ và mối lo của tôi trên các mặt sau đây.

Về chủ trương đầu tư xây dựng ĐCTBN, không ai phủ nhận tầm quan trọng của việc hình thành một hệ thống giao thông hiện đại, đồng bộ, kết nối các vùng khác nhau của đất nước, để phục vụ yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội (KTXH), đảm bảo an ninh quốc phòng, nhất là trong giai đoạn tới, khi chúng ta rất cần phát triển nhanh, hiệu quả và bền vững hơn.

Xây dựng một tuyến ĐCTBN chạy suốt dọc chiều dài của đất nước chắc chắn là cần thiết. Việc xây dựng tuyến đường đó hẳn phải nằm trong chiến lược tổng thể về phát triển hệ thống hạ tầng giao thông ở nước ta với tầm nhìn dài hạn, để phân định rõ vai trò của các loại hình giao thông khác nhau (như đường bộ, đường sắt, đường thủy trên sông, ven biển và biển, đường hàng không), để phân kỳ đầu tư giữa các loại hình giao thông và trong từng loại hình theo các giai đoạn khác nhau, phù hợp với nhu cầu và khả năng thực hiện.

Riêng tuyến cao tốc Bắc - Nam, chắc cũng phải có chiến lược hay quy hoạch cho toàn bộ con đường dài trên 1.800km, được hoạch định tương đối chi tiết, dựa trên những nghiên cứu, tính toán, đánh giá tác động cần trọng, để từ đó mới phân đoạn, phân kỳ và tiến hành theo từng đoạn, từng thời kỳ.

Vấn đề là, tháng 11.2017 khi Quốc hội thông qua dự án ĐCTBN, các căn cứ chiến lược như trên không được trình bày rõ ràng để người dân - những người chi trả cho con đường và hưởng thụ nó - được biết và được bàn về dự án này. Vì vậy, hàng loạt câu hỏi đã nảy sinh khi Bộ GTVT công bố tiến hành xây dựng dự án, với chiều dài 654km và tổng chi phí trên 118.000 tỷ đồng, chia làm 11 dự án thành phần, trong thời gian 2017- 2020.

***Câu hỏi đầu tiên: Tại sao tiến hành xây dựng ĐCTBN lúc này?***

Tại sao tiến hành xây dựng ĐCTBN khi: (a) ngân sách của nhà nước còn hạn hẹp, trong khi nhu cầu đầu tư cho nhiều mặt phát triển KTXH rất lớn và mức huy động sức dân đã rất cao; (b) đường bộ đã được đầu tư rất nhiều, đã chiếm tới 79% tổng đầu tư cho lĩnh vực giao thông, trong khi các lĩnh vực giao thông khác có nhu cầu lớn không kém như đường thủy, đường sắt lại ít được đầu tư; (c) riêng đường bộ trục Bắc - Nam, đã có hai hệ thống đang hoạt động là quốc lộ 1 và “đường Trường Sơn công nghiệp hóa”, vậy ĐCTBN có cần làm ngay không và làm như thế nào trong

tương quan và phối hợp với hai con đường kia để tránh lãng phí; và (d) ta đang lập kế hoạch xây dựng đường sắt cao tốc Bắc - Nam, vậy hai tuyến đường cao tốc này sẽ được phối hợp thiết kế, xây dựng, kết nối như thế nào cho hiệu quả nhất?

Từ câu hỏi “tại sao” với bốn khía cạnh trên, dẫn tới câu hỏi: liệu việc tiến hành xây dựng ĐCTBN vào lúc này đã thật cấp thiết chưa; giữa đường bộ cao tốc và đường sắt cao tốc cái nào cấp thiết hơn; hoặc làm 654km này có cấp thiết hơn, hiệu quả hơn so với làm một số con đường để giải quyết vấn nạn nghẽn mạch giao thông (do chỉ được đầu tư quá ít) đang kìm hãm sự phát triển của đầu tàu kinh tế trọng điểm phía Nam và vùng nông nghiệp quan trọng nhất nước - đồng bằng sông Cửu Long?



*Đường về miền Tây Nam bộ kẹt cứng dịp Tết Nguyên đán 2019. Ảnh: NDT*

Thông thường, báo cáo đánh giá tác động của dự án ĐCTBN phải đặt ra và giải đáp những câu hỏi đó, phải chứng minh dự án này là cấp thiết nhất và không có chọn lựa nào về giao thông hiệu quả hơn, cũng như chứng minh lợi ích KTXH đạt được sẽ lớn hơn chi phí bỏ ra. Báo cáo đó phải dựa trên những nghiên cứu khách quan và tham vấn ý kiến các đối tượng trong xã hội, và phải được công bố để đồng đảo nhân dân - những người đóng thuế biết và tham gia quyết định nên làm hay không.

### ***Câu hỏi thứ hai: Các nguồn lực cho dự án sẽ huy động từ đâu, như thế nào?***

Nguồn lực đầu tiên là tiền. Quốc hội quyết định nhà nước sẽ bỏ ra 55.000 tỷ đồng, và sẽ huy động từ các nhà đầu tư ngoài nhà nước hơn 63.000 tỷ đồng. Trong tình hình ngân sách hiện nay, với mức chi thường xuyên rất cao và chi trả nợ khá lớn, sẽ phải trông chờ nhiều vào trái phiếu chính phủ để có 55.000 tỷ đồng cho nhà nước đầu tư vào 3 trong 11 dự án thành phần như dự tính. Huy động trái phiếu thì sẽ phải tính tới việc trả lãi và tăng thêm gánh nợ công vốn đã nặng ở nước ta,

kể cả cần tính “chi phí cơ hội” khi số tiền này có thể dùng vào những việc khác hứa hẹn lợi ích KTXH rộng lớn hoặc thiết thực hơn.

Hơn 63.000 tỷ đồng của các nhà đầu tư ngoài nhà nước thì sao? Trong nước, hiếm có nhà đầu tư có đủ vốn để tham gia loại dự án đòi hỏi vốn lớn mà thời gian thu hồi vốn lâu như ĐCTBN. Do vậy, các nhà đầu tư sẽ phải đi vay, và sẽ phải tính vào chi phí cả lãi vay của mình và của người cho mình vay (vì họ cũng phải huy động từ đâu đó). Vậy là dòng tiền này sẽ chịu ba thứ lãi, lãi trả cho nhà đầu tư cùng hai thứ lãi vừa kể. Với mặt bằng lãi suất và sự khan hiếm vốn ở nước ta hiện nay, ba thứ lãi này không hề nhỏ và sẽ đội giá thành xây dựng lên. Tiền đổ dồn vào đó cũng sẽ khiến sự khan hiếm vốn trong xã hội tăng lên, và những đối tượng khó tiếp cận vốn như doanh nghiệp nhỏ và vừa hay các hộ nông dân càng khó tìm vốn hơn.

Trong trường hợp huy động vốn từ các nhà đầu tư nước ngoài (ĐTNN), hoặc doanh nghiệp Việt phải đi vay nước ngoài để tham gia dự án, thì lại có những vấn đề khác nảy sinh. Liệu ta có chọn được những nhà ĐTNN vừa đáp ứng về vốn, vừa đảm bảo các yêu cầu về kỹ thuật, chất lượng, lao động, bảo vệ môi trường và an ninh quốc phòng không? Liệu ta có rơi vào những bẫy nợ, bẫy tiêu chuẩn, bẫy chất lượng thấp như một số nước đã mắc phải? Không phải vô cớ mà công luận nước ta phản ứng mạnh khi Bộ GTVT đưa tin một tập đoàn Trung Quốc muốn tham gia đầu tư vào dự án ĐCTBN, thậm chí muốn làm toàn bộ con đường này.

Dân ta không thể chấp nhận trao cả con đường xương sống của đất nước hay bất cứ đoạn nào của con đường vào tay kẻ đến từ một quốc gia không ngừng muốn biến đất đai, biển trời của ta thành một bộ phận trong vành đai, con đường của họ, không ngừng quấy nhiễu cuộc sống của nhân dân ta.

Dân ta đâu có lạ gì những thủ thuật từ nhiều dự án họ đã làm ở nước ta, như bỏ thầu thấp rồi nâng vốn lên gấp hai-ba lần, kéo dài thời gian thực hiện, sử dụng kỹ thuật, thiết bị, vật tư chất lượng thấp, đưa lao động của họ sang làm và tìm cách ăn đời ở kiếp tại nước ta, rồi hệ quả về môi trường và tệ tham nhũng khi làm với họ...

Ngoài tiền vốn, các nguồn lực con người, kỹ thuật và quản trị cũng không kém phần quan trọng. Sau hơn 30 năm đổi mới, nhiều tổ chức, doanh nghiệp Việt đã trưởng thành hơn và có đội ngũ lao động với trình độ kỹ thuật và quản trị đủ sức đảm đương những dự án quy mô lớn và chất lượng cao trong lĩnh vực giao thông. Cần huy động họ vào làm dự án ĐCTBN, bất kể dùng vốn nhà nước, vốn vay hay ĐTNN, vừa giúp tăng tối đa khả năng làm chủ của phía ta trong dự án, vừa tạo cơ hội cho người Việt làm và lớn mạnh hơn.

Đương nhiên, các kỷ luật về ngân sách, tài chính, đấu thầu, chọn thầu, kỹ thuật, chất lượng, bảo vệ môi trường, về kiểm tra, giám sát, thẩm định... phải được thực thi nghiêm túc, không dung thứ cho bất cứ ai vi phạm. Minh bạch và trách nhiệm giải trình là điều kiện thiết yếu để đảm bảo kỷ cương trong các việc trên. Vai trò giám sát của Quốc hội, phản biện và giám sát của xã hội, của các chuyên gia độc lập và người dân càng phải được phát huy cao nhất.

Dân ta không thể chấp nhận trao cả con đường xương sống của đất nước hay bất cứ đoạn nào của con đường vào tay kẻ đến từ một quốc gia không ngừng muốn biến đất đai, biển trời của ta thành một bộ phận trong vành đai, con đường của họ, không ngừng quấy nhiễu cuộc sống của nhân dân ta.

Về nguồn lực đất đai, câu hỏi là dự án này được bố trí thế nào để hài hòa với các tuyến giao thông khác, đặc biệt là đường sắt cao tốc và các tuyến đường bộ nhánh, các cảng sông, cảng biển, cảng hàng không, tạo nên một mạng lưới giao thông kết nối tối ưu và sử dụng quỹ đất hiệu quả nhất. Đặc biệt trên các cung đường dài và hẹp của khúc ruột miền Trung, vốn đã có hai con đường bộ và một con đường sắt khổ hẹp, địa hình lại phức tạp, đòi hỏi đường sắt cao tốc tương lai phải được dành những quỹ đất thuận lợi hơn. Và dù lần này làm 11 dự án thành phần, trung bình mỗi dự án chưa đến 60km, thì 11 dự án cùng tất cả 654km đó cũng phải đồng bộ với nhau và với thiết kế của toàn tuyến hơn 1.800km đường cao tốc Bắc Nam.

Rất cần tránh căn bệnh “mạnh ai nấy làm” khi phân chia mỗi đoạn một nơi, một chủ, một cách làm, một chút “du di” so với chuẩn chung, để rồi cuối cùng cả con đường có thể trở thành những đoạn nối như những mảnh vá chắp lại, chứ không phải là dải lụa đào liền mạch trên mảnh đất hình chữ S của chúng ta.

***Câu hỏi thứ ba: Làm thế nào để dự án được thực hiện tốt nhất, tránh những sai lầm, vi phạm thường xảy ra trong hầu hết các dự án tương tự?***

Ở nước ta, những sai lầm, vi phạm xảy ra khá phổ biến trong các dự án đầu tư công, hay hợp tác công tư (PPP), hay tư nhân thực hiện theo hình thức xây dựng-vận hành-chuyển giao (BOT) hoặc xây dựng-chuyển giao (BT). Những thủ đoạn móc ngoặc, gian dối của các nhóm lợi ích để thâm tóm dự án cùng các món lời khủng về tay mình, bán rẻ lợi ích chung, coi thường pháp luật (mà nhiều khi đã bị chúng khuynh đảo hoặc cài cắm lợi ích vào) không còn xa lạ. Nhiều vấn đề đã được người dân phát hiện, các chuyên gia phân tích và được phanh phui trên mặt báo. Nhà nước đã sửa một số luật và quy định liên quan như luật đấu thầu, các qui định về PPP, BOT... cũng như đã trừng phạt một số kẻ vi phạm, tham nhũng.

118.000 tỷ đồng cho ĐCTBN là mồ hôi nước mắt của nhiều chục triệu người lao động, là gánh nợ của vài thế hệ người Việt hiện nay và mai sau. Nhà nước phải chịu trách nhiệm trước nhân dân về cách sử dụng nguồn vốn to lớn đó, phải khắc phục bằng được những cái sai để khôi phục niềm tin của dân đã sa sút do bao chuyện lùm xùm lâu nay. Nhà nước kiến tạo, nhà nước phục vụ phải làm bằng được điều đó, và hoàn toàn có thể làm được khi biết thực sự lắng nghe dân, dựa vào dân.

Dự án ĐCTBN đưa ra vào lúc nước ta đã là thành viên của CPTPP và hy vọng sớm hoàn tất FTA với EU, nên theo các cam kết, chúng ta cũng phải cố gắng cao nhất để thực hiện theo các chuẩn mực liên quan trong các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới này. Chính các chuẩn mực đó cũng cho ta biết phải làm thế nào để cải thiện chất lượng điều hành, tổ chức thực hiện nghiêm túc, để

tăng sức thu hút các đối tác đến từ các quốc gia có nền pháp trị đáng tin cậy và có trình độ kỹ thuật, quản trị cao, có thể cùng ta tiến hành đầu tư vào các dự án với chất lượng tốt.

Tôi mong biết bao những câu hỏi trên đây, cũng là những mối lo của tôi quanh dự án ĐCTBN này, sẽ sớm được giải tỏa.