

# 118 nghệ sĩ kiến nghị không để Trung Quốc làm đường cao tốc và đường sắt cao tốc Bắc – Nam

RFA  
2019-06-12



*Hình ảnh minh họa một tuyến cao tốc tại Việt Nam.  
AFP*

Một bản kiến nghị do 118 văn nghệ sĩ nổi tiếng trong nước ký ngày 5/6/2019 gửi đến lãnh đạo Việt Nam kiến nghị không để Trung Quốc làm đường cao tốc và đường sắt cao tốc Bắc Nam.

Bản kiến nghị nêu lên hai ý chính: Thứ nhất là ưu tiên huy động nguồn lực trong nước và kêu gọi lòng yêu nước của người dân để làm hai đại dự án chiến lược an ninh, kinh tế, xã hội vừa nêu.

Thứ hai là không được để cho Trung Quốc – đất nước duy nhất hiện nay xâm chiếm biển đảo, lãnh thổ của Việt Nam tham gia hai đại dự án chiến lược quốc gia này.

Đây là lần đầu tiên có số văn nghệ sĩ tham gia ký kiến nghị đông đảo như vậy. Nhiều người trong số họ là những người từng đoạt giải thưởng Hồ Chí Minh, giải thưởng Nhà nước, đoạt danh hiệu Nghệ sĩ nhân dân, Nghệ sĩ ưu tú, bao gồm cả nhạc sĩ, nhà văn, nghệ sĩ biểu diễn sân khấu, điện ảnh, âm nhạc. Ngoài ra còn có một số giáo sư, tiến sĩ khoa học.

Hôm 31/3/2019, trên mạng xã hội cũng lan truyền một bản tuyên bố của 443 cá nhân và 7 tổ chức xã hội dân sự yêu cầu “Loại bỏ dứt khoát nhà thầu Trung Quốc, không vay vốn và nhận đầu tư từ Trung Quốc.”

Những người tham gia ký tên trên bản tuyên bố, ngoài những nhân sĩ, trí thức nổi tiếng trong ngoài nước, còn có những người từng là đảng viên ĐCSVN./.

## Quan ngại Trung Quốc được giao làm chủ thầu Dự án đường cao tốc Bắc-Nam

RFA  
2019-03-20

Bản Tuyên Bố nêu rõ mọi công trình tại Việt Nam hợp tác với các nhà thầu Trung Quốc từ trước đến nay đều đội vốn rất lớn và thi công dầy dụa, chất lượng công trình kém, không an toàn và làm ảnh hưởng lớn đến môi trường, do đó không thể để Trung Quốc thực hiện công trình mang tính chiến lược của đất nước như thế.

Một trong nhóm gần 100 người đầu tiên ký tên và cũng là một trong những người soạn thảo Bản Tuyên Bố là nhà báo Võ Văn Tạo ở Nha Trang cho chúng tôi biết.

*“Một ví dụ lớn nhất là đường sắt trên cao Hà Đông – Cát Linh ở Hà Nội và nó đội vốn lên nhiều mà thời gian thi công quá dài, chất lượng lại không ra sao giờ đưa vào khai thác theo kiểu lặt hậu như thế, 700 người quản lý đoạn đường 13km mà nhiều nhà kinh tế tính toán ra rằng hàng nghìn năm nữa không biết có lấy lại được vốn hay không. Thế thì đó là bài học xương máu mà Việt Nam phải trả thế nhưng không hiểu vì sao đến bây giờ người ta vẫn mơ màng đến nguồn vốn của nhà thầu Trung Quốc như vậy khiến dư luận trong nước rất là bất bình.”*

Còn đối với Phó giáo sư tiến sĩ Hoàng Dũng từ Sài Gòn và cũng là người đồng ký tên vào Bản Tuyên Bố thì hẳn cứ nghe đến Trung Quốc là mọi người sợ hãi bởi vì không có một công trình nào lớn tại Việt Nam do Trung Quốc chủ thầu mà mang lại kết quả tốt.

*Công trình nào mà có tên Trung Quốc làm chủ thầu là đi từ thua lỗ này đến thua lỗ khác như vậy là đủ để cho người Việt lo lắng rồi. Vô số công trình tại Việt Nam mà vào tay Trung Quốc thì có công trình nào tốt không.*

- TS. Hoàng Dũng

*“Công trình nào mà có tên Trung Quốc làm chủ thầu là đi từ thua lỗ này đến thua lỗ khác như vậy là đủ để cho người Việt lo lắng rồi. Vô số công trình tại Việt Nam mà vào tay Trung Quốc thì có công trình nào tốt không, tốt là ở đây là chi phí phải trả so với lượng thu lại, nếu đơn vị khác làm tốt hơn mà giá lại rẻ hơn thì tại sao chúng ta không làm. Cái chiêu của Trung Quốc xưa nay là ký rẻ hơn rồi bị trượt giá rồi đơn lên cao như trường hợp tàu Cát Linh- Hà Đông nên người dân nghe đến Trung Quốc là người ta giật mình.”*

Đồng tình với ý kiến trên, anh Trần Bang một kỹ sư xây dựng cầu đường tại Sài Gòn chia sẻ với chúng tôi rằng nếu nhà thầu Trung Quốc được chọn họ sẽ cung

cấp vốn đưa các trang thiết bị và vật tư công nghệ từ Trung Quốc sang Việt Nam nhưng đó là những công nghệ lạc hậu lỗi thời.

Ngoài ra, anh còn cho biết thêm lý do vì sao anh ký tên vào bản tuyên bố dự án đường cao tốc Bắc Nam.

*“Thủ đoạn của Trung Quốc là họ bỏ giá rẻ sau đó họ thông đồng với quan tham của Việt Nam để đẩy giá lên. Và lý do đẩy lên là do thời tiết rồi giải phóng mặt bằng không đúng thời hạn và Việt Nam là chắc chắn dính chỗ đền bù mặt bằng bởi vì nó không bao giờ sòng phẳng với dân, vì những cái lý do đó là họ đủ để câu giờ làm chậm trễ quá thời gian thì họ tăng giá lên cao, rồi họ đưa nhân công của họ vào làm khảo sát, họ khoan, họ làm gì trong khu vực của họ thì mình quản lý được không, nhân công họ lấy vợ lấy chồng ở li trên cung đường, họ làm chậm sinh con đẻ cái đến mấy tuổi rồi mới về thì thành nửa Việt nửa Trung rồi thì quản lý ra sao nên có rất nhiều vấn đề mà chúng tôi lo lắng nên chúng tôi ký vào tuyên bố là dứt khoát không để nhà thầu Trung Quốc xây dựng cao tốc Bắc Nam.”*

Trước thực trạng bị cho là tệ hại và nguy hiểm như các chuyên gia vừa nêu, yêu cầu được nêu ra trong Bản Tuyên Bố là chính phủ Việt Nam nên lấy ý kiến người dân, các chuyên gia Việt Nam trong và ngoài nước để đưa ra một phương án tối ưu nhất cho toàn bộ dự án. Công khai minh bạch đấu thầu để chọn nhà thầu phù hợp nhất để thực hiện.

Phó giáo sư tiến sĩ Hoàng Dũng cho rằng muốn thuyết phục được người dân thì cách duy nhất là phải thật sự công khai minh bạch việc đấu thầu.

*“Tôi nghĩ công khai này phải thật sự phải có cơ chế sao cho người ta kiểm soát được thì nhà thầu được trúng người dân có thể sẵn sàng chấp nhận còn với cách làm như hiện nay chưa mở thầu mà đã công bố người trúng thầu rồi thì ai mà chấp nhận được.”*



**Một góc đường sắt trên cao Cát Linh - Hà Đông. AFP**



Còn đối với nhà báo Võ Văn Tạo thì nếu nhà nước quyết tâm làm với tinh thần tiết kiệm, ngăn chặn được nguy cơ tham nhũng thì dù ngân sách quốc gia eo hẹp thì nó cũng hoàn toàn có khả thi thực hiện.

*“Có nhiều cách để làm như huy động vốn xã hội hóa cùng với các doanh nghiệp trong nước có nguồn vốn cùng đầu tư vào khai thác. Làm đường cao tốc như thế thì sử dụng ngân sách ít thôi còn phần lớn của các doanh nghiệp thì ta đặt trạm BOT được như thường.”*

Ngoài ra, theo các chuyên gia mà chúng tôi có dịp trao đổi cho rằng, mỗi công trình tại Việt Nam phải đem lại công ăn việc làm, tạo điều kiện cho lao động và kỹ sư Việt có khả năng tích lũy kỹ năng, tiến tới tự phát triển được trong tương lai.

Anh Trần Bang nói với chúng tôi rằng, ngay cả các chuyên gia nước ngoài họ cũng công nhận rằng kỹ sư và công nhân Việt Nam bây giờ giỏi và phát triển hơn trước rất nhiều nên đủ khả năng làm được những công trình như thế. Anh dẫn một ví dụ

*“Ví dụ như đại lộ Đông Tây chẳng hạn nhà thầu Nhật đó họ chỉ đưa vài người qua quản lý thôi còn lại kỹ sư, công nhân và ngay cả máy móc họ cũng lấy của Việt Nam luôn, vì tôi cũng là thầu cung cấp cho dự án đó. Người Việt Nam mua máy về rồi cho người Nhật thuê, người Việt tổ chức huấn luyện thợ rồi cho Nhật thuê nhân công. Họ đánh giá đủ tiêu chuẩn là họ nhận như mua bán lao động với công ty cung ứng lao động của Việt Nam. Nói chung kỹ sư và nhân công Việt Nam đủ khả năng làm.”*

Dự án đường cao tốc Bắc Nam được cho là một dự án trọng điểm lớn nhất của Việt Nam trong tương lai. Đường cao tốc Bắc- Nam chạy dọc phía Đông của Việt Nam sát với biển Đông và đây được xem là dự án chiến lược không chỉ góp phần phát triển kinh tế mà còn liên quan chặt chẽ với an ninh quốc phòng cũng như việc phòng thủ Biển Đông. Tổng mức chi phí đầu tư dự án được dự trù lên tới hàng trăm tỷ đồng.

Tuy nhiên, Bộ Giao thông Vận tải công bố đã làm việc với công ty Thái Bình Dương của Trung Quốc về việc công ty này có ý muốn làm toàn bộ cho tuyến đường cao tốc Bắc- Nam bằng nguồn vốn vay từ Trung Quốc./.

Nguồn: [https://www.rfa.org/vietnamese/in\\_depth/north-south-expressway-project-should-not-be-used-by-chinese-contractors-03202019142353.html](https://www.rfa.org/vietnamese/in_depth/north-south-expressway-project-should-not-be-used-by-chinese-contractors-03202019142353.html)

# Bóng ma Tàu cộng trên con đường sắt cao tốc Bắc Nam



**CTV Danlambao** - Dự án đường sắt cao tốc dài 1.560km với tổng chi phí dự kiến ban đầu là 58,71 tỷ USD. Dựa vào chiều dài kinh nghiệm xây dựng các công trình dưới sự lãnh đạo của đảng CSVN thì con số 58 tỷ sẽ không dừng lại ở đó. Câu hỏi đầu tiên được đặt ra là tiền đâu? Câu hỏi theo sau là nước lạ nào sẽ trúng thầu? Trả lời: Ba Đình muốn có tiền thì phải qua tay Bắc Kinh.

Theo Bộ GTVT thì 58,71 tỷ USD đến từ 80% vốn nhà nước và 20% vốn tư nhân. Để có 80% vốn thì nhà nước cần rút ngân sách 24,7 tỷ USD mỗi năm; hay rút ngân sách 10,7 tỷ USD và vay ODA 14 tỷ USD; hoặc rút ngân sách 10,7 tỷ USD, vay ODA 13 tỷ USD và vốn tư nhân 1 tỷ USD.

Tính đến cuối năm 2018, nợ công của Việt Nam chiếm đến 58,4% GDP, tức 3.232.411 tỷ đồng - tương đương với 138,6 tỷ USD. Đây là con số thấp theo cách tính "mới" của chính phủ để mị dân. Với con số nợ công trên thực tế có thể chiếm 100% GDP, khả năng rút ngân sách nhà nước hay vay ODA xem như là con số không.

Như vậy thì tiền đâu để đảng và nhà nước CS xây dựng đường sắt cao tốc Bắc Nam và hoàn tất vào năm 2050?

Chỉ có tiền đến từ Bắc Kinh qua cái gọi là "hiệp định vay vốn" - trong đó Tàu cộng có toàn quyền chỉ định nhà thầu xây dựng và "chúng ta không thể thay đổi" theo tuyên bố của Bộ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Văn Thể tại phiên chất vấn Bộ trưởng của quốc hội cộng sản vào sáng ngày 5/6/2019.

Khi vốn vay và nhà thầu lọt vào tay Tàu cộng thì như bài học của dự án đường sắt Cát Linh - Hà Nội: Tàu cộng làm chủ nợ, Tàu cộng làm chủ thầu, Tàu cộng chủ động đội vốn, Tàu cộng chủ động gia hạn thời gian thi công và Tàu cộng chủ động chất lượng công trình theo hướng chưa xây xong đã muốn sập.

Thế nhưng tại sao Bộ GTVT và các lãnh đạo chóp bu Ba Đình vẫn cứ khẳng định chủ trương xây dựng đường sắt cao tốc Bắc Nam?

Vì đó là chủ trương của Bắc Kinh. Như chủ trương khai thác gang thép của Formosa, như chủ trương hình thành Đặc Khu và kết quả là Ba Đình tiếp tục trở thành tập đoàn nô lệ thuần thành cho Bắc Kinh và Việt Nam trở thành con nợ của Tàu cộng.

Suốt 1.560km xuyên Việt, suốt khoảng thời gian cho đến năm 2050, qua dự án đường sắt cao tốc với chủ nợ và nhà thầu Tàu - những "sư đoàn" công nhân Tàu với bầu đoàn thể tử, những khu phố, chung cư chỉ dành riêng cho người Tàu, nhan nhản những cửa hàng đấm bóp, ăn chơi phục vụ cho người Tàu sẽ "xâm lược" Việt Nam không cần một tiếng súng.

Chỉ có lãnh đạo Ba Đình là hồ hởi phấn khởi với vấn nạn đầu tiên của đề án này: tiền đâu?!

13.06.2019



**CTV Danlambao**

Nguồn: [danlambaovn.blogspot.com](http://danlambaovn.blogspot.com)

[www.vietnamvanhien.org](http://www.vietnamvanhien.org)

