

ĐỘC QUYỀN BOT, ‘SỰ CỐ’ CAI LẬY VÀ BẤT ỔN THỂ CHẾ.

Nguyễn Quang Duy

Trên trang BBC Việt Ngữ tuần qua Phó giáo sư Tiến sỹ. Phạm Quý Thọ có bài viết nói về mặt nổi của tảng băng “bất ổn thể chế” trong tình hình kinh tế hiện nay.

Bài viết có nhắc đến 2 vấn đề đang được dư luận quan tâm: nợ công và BOT Cai Lậy, đáng tiếc bài chưa nối kết hai vấn đề nên chưa đưa ra được mặt chìm của tảng băng.

Nợ công và BOT

Theo PGS. TS. Phạm Quý Thọ nợ công cao và đang tăng nhanh: “...cộng cả nợ chính phủ và nợ doanh nghiệp nhà nước sau khi trừ đi phần chính phủ bảo lãnh trùng lặp, tổng số nợ (công) năm 2016 là \$431 tỷ Mỹ Kim, lên đến 210% GDP.”

Con số \$431 tỷ Mỹ Kim này chưa tính đến các khoản nợ BOT khổng lồ, lên đến 85-90% nguồn vốn đầu tư cho các dự án BOT không phải là vốn tự có của doanh nghiệp đầu tư mà là vay mượn từ ngân hàng.

BOT là những hợp đồng giữa nhà nước và nhà đầu tư. Vì thế trong trường hợp nhà nước vi phạm hợp đồng như đang xảy ra tại BOT Cai Lậy, nhà đầu tư có quyền giao BOT lại hay kiện nhà nước đòi bồi thường thiệt hại do thay đổi hợp đồng.

Trong trường hợp nhà đầu tư do quản lý kém, do ước tính sai lưu lượng xe cộ giao thông, do phải trả lãi xuất quá cao, ... liên tục bị thua lỗ để có thể tiếp tục vận hành nhà nước cũng sẽ phải bảo hộ.

Trong trường hợp nhà đầu tư phá sản, nhà nước cũng phải can thiệp đứng ra điều hành BOT và gánh những khoản nợ khổng lồ mà nhà đầu tư còn thiếu ngân hàng.

BOT là tảng băng chìm của nợ công. BOT đang tạo sóng ngầm và BOT Cai Lậy là một thách thức lớn mà nhà cầm quyền cộng sản đang phải đương đầu.

Có phải BOT là một chủ trương đúng ?

Điều PGS. TS. Phạm Quý Thọ cho rằng BOT là “một chủ trương đúng nhưng đã bị lạm dụng” cũng cần được xét lại.

Ở các quốc gia khác mục đích của BOT là nâng cao hiệu quả của các dự án phát triển hạ tầng giao thông.

Nhà nước giao BOT cho tư nhân bỏ vốn xây dựng trước (build), vì trên thực tế tư nhân luôn phục vụ hiệu quả hơn nhà nước.

Sau khi xây dựng hạ tầng tư nhân thu phí khai thác điều hành một thời gian (operate) và sau cùng tư nhân chuyển giao (transfer) công trình lại cho nhà nước.

Việc nghiên cứu, lên kế hoạch, quyết định tiến hành các dự án BOT đều có sự tham gia đóng góp của cả chính phủ, tư nhân, truyền thông và xã hội dân sự.

Mọi chi tiết dự án đều công bố một cách công khai và minh bạch. Mọi dự án đều được công khai đấu thầu. Mọi tiến trình đều được công luận giám sát chặt chẽ.

Như thế người bị thiệt hại đều được bồi thường thỏa đáng và mọi người đều có quyền chọn lựa sử dụng dự án BOT hay sử dụng đường giao thông khác.

Cuối cùng người sử dụng phương tiện là người trả phí. Họ chấp nhận trả cho đoạn đường giao thông mang lại nhiều tiện ích cho họ, cho gia đình và cho xã hội.

Chừng một năm về trước chính phủ Campuchia vui mừng loan báo đã chấm dứt thu phí BOT trên toàn đất nước Chùa Tháp.

Thành công của BOT tại Campuchia chứng minh cho thành quả của nền dân chủ đa đảng đang phát triển tại nước này.

Trong khi ấy tại Việt Nam BOT lại đầy rủi ro, bất trắc, thật ra là hệ quả của 1 thể chế độc đảng thiếu cạnh tranh lành mạnh mang mục đích khai thác thiếu đúng đắn.

Theo Thứ trưởng Đặng Huy Đông Bộ Kế hoạch và Đầu tư thu phí BOT cũng là một dạng thu thuế.

Thông thường khi nhà nước làm đường thì thu thuế đưa vào ngân sách và thực hiện. Trong điều kiện ngân sách không đủ nhà nước giao cho doanh nghiệp làm tuyến đường và thu phí BOT.

Do đó chỉ trong vòng chục năm Việt Nam đã cho xây dựng 71 dự án BOT từ Bắc xuống Nam. Điều đáng quan tâm là mọi tiến trình từ ra quyết định, xây dựng, vận hành các dự án BOT đều không công khai, không minh bạch.

Vì thế lên đến 100% các dự án BOT về giao thông trên cả nước là chỉ định thầu, trong đó nhiều nhà thầu không đủ năng lực, vay vốn ngân hàng đến 90%. Họ thiếu kinh nghiệm thực tế trong việc xây dựng và vận hành BOT.

Nói cách khác BOT Việt Nam chỉ là một biến thái của hình thức quốc doanh được nhà nước ban độc quyền khai thác và được bao cấp khi thua lỗ.

BOT Cai Lậy phản kháng bất tuân dân sự

Chỉ trong một thập niên BOT thiết lập cùng khắp Việt Nam. Nhiều nơi thay vì mở ra đường mới nhà nước chỉ cho tráng nhựa lại đường cũ rồi đặt trạm thu phí. Vì thế các trạm BOT thường xuyên bị người dân phản kháng.

BOT Cai Lậy là 1 trường hợp cụ thể và mới nhất. Nhà nước cho lập đường tránh Cai Lậy và tráng một lớp nhựa trên Quốc Lộ 1A rồi cho đặt trạm thu phí ngay trên Quốc Lộ.

Đường tránh Cai Lậy vừa xong nay đã xuống cấp nghiêm trọng. Báo Người Lao Động ghi nhận nhiều đoạn đường có dấu hiệu trời, sụt do bị lún và nhiều ổ gà.

Phục vụ và an toàn giao thông đã kém, tất cả các xe cộ lưu thông qua Quốc Lộ 1A đều bị đóng phí.

Vì được độc quyền khai thác, nhà nước cho thu một khoản phí cao ngất trời cho mọi loại xe.

Vì thế ngay khi trạm thu phí mở cửa ngày 1-8-2017, BOT Cai Lậy đã gặp phản kháng liên tục, có tổ chức, được sự ủng hộ của dư luận, truyền thông, báo chí và của cả giới chức cầm quyền địa phương.

Sau 2 tuần lễ BOT Cai Lậy bị liên tục phản kháng, lưu thông ứ đọng, nhiều lần phải xả cửa và cuối cùng phải đóng cửa không rõ bao giờ mới mở lại.

Yêu cầu của người phản kháng là mang trạm phí vào đường tránh Cai Lậy. Cho đến nay nhà nước chỉ đồng ý giảm phí nhưng kéo dài thời gian thu.

Trong bài PGS. TS. Phạm Quý Thọ ngầm cho biết phản kháng BOT Cai Lậy cùng lúc với chiến dịch chống tham nhũng và kiểm soát quyền lực lên đến cao điểm.

BOT lại là ổ của tham nhũng. Vì thế báo chí trong nước dường như được đảng Cộng sản cho phép nhanh chóng đưa hầu hết các thông tin về BOT.

Qua các thông tin chính thống dễ dàng cho chúng ta nhận ra một hình ảnh vỡ nợ đang bao trùm mạng lưới BOT. Và các khoản nợ BOT tiềm ẩn này sẽ là nỗi “bất ổn thể chế” trong những ngày sắp tới.

Cũng cần phải nói BOT chỉ là 1 trong 70 loại phí liên quan đến giao thông vận tải, các chi phí này là gánh nặng người dân phải trả cho nhà nước nó làm trì trệ sự tăng trưởng của nền kinh tế quốc dân.

Nợ công phản kháng bất tuân dân sự.

Thực chất của nợ công là nợ người dân phải trả cho sự yếu kém tham nhũng của guồng máy chính trị.

\$431 tỷ Mỹ Kim đồng nghĩa với người dân từ đứa bé mới sinh ra đến cụ già sắp mất mỗi người mang một khoản nợ ước chừng \$ 4.300 Mỹ Kim.

Đó là khoản nợ chính thức. Còn các khoản nợ tiềm ẩn như nợ BOT, nợ nếu thua kiện ông Trịnh Vĩnh Bình... thì con số sẽ nhiều lần cao hơn.

Năm nay nhà cầm quyền cộng sản đã phải trả nợ lời ước tính lên đến \$ 10 tỷ Mỹ Kim. Để có tiền trả nợ nhà cầm quyền sẽ phải tăng phí, tăng thuế nói chung là phải tăng bòn rút của người dân để trả cho các món nợ công.

Khi người dân nhận thức đang phải trả những khoản nợ ngập đầu vì sự yếu kém đầy tham nhũng của guồng máy độc quyền đảng trị thì phản kháng bất tuân dân sự sẽ liên tục nổ ra.

Khi nhà cầm quyền vỡ nợ là lúc nhà nước cộng sản cáo chung để thay bằng một nhà nước dân chủ, đa đảng, công khai và minh bạch.

Chỉ có như thế mới cứu vãn được tình trạng bế tắc của nền kinh tế Việt Nam.

Nguyễn Quang Duy
Melbourne, Úc Đại Lợi
31/08/2017

Bài Phó giáo sư Tiến sỹ Phạm Quý Thọ "Việt Nam thúc đẩy kinh doanh trong bất ổn thể chế" <http://www.bbc.com/vietnamese/forum-41051130>

www.vietnamvanhien.net