

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 14 tháng 11 năm 2013

Kính gửi Các vị đại biểu QUỐC HỘI,  
(thông qua ỦY BAN THƯỜNG VỤ QUỐC HỘI)

Tôi vừa được đọc công văn số 473/BC-CP, ngày 11.11.2013 của Chính phủ gửi Quốc hội về Dự án Luồng cho tàu trọng tải lớn vào sông Hậu.

Để góp phần làm sáng tỏ thêm vấn đề trước khi Quốc hội quyết định về Trá phiếu Chính phủ, tôi xin gửi đến Quốc hội một số ý kiến và kiến nghị dưới đây:

### **1. Về việc vay vốn của Ngân hàng thế giới để thực hiện dự án**

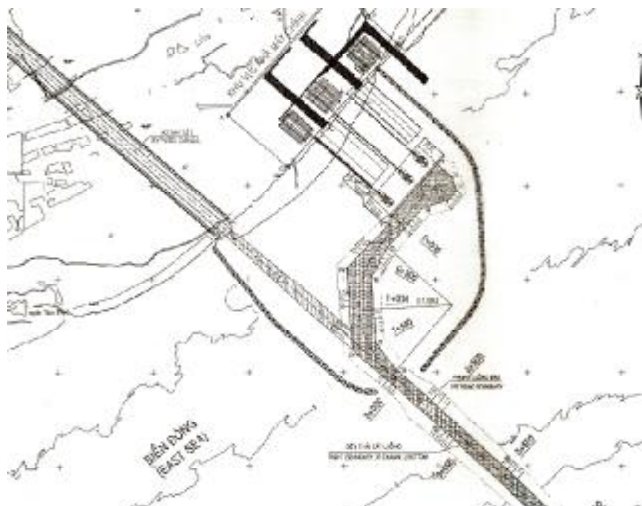
Công văn 473/BC-CP xác nhận “cuối năm 2007, Bộ Giao thông vận tải đã làm việc với Ngân hàng thế giới (WB) về việc tài trợ vốn vay để thực hiện dự án”. Mặc dù “WB rất thiện chí với dự án này” nhưng kết quả là không vay được.

Thực tế này rõ ràng là một sự từ chối. Chẳng lẽ Bộ còn cần đến văn bản từ chối để làm bằng?

Giờ đây, nếu Chính phủ khẳng định tính khả thi, hiệu quả kinh tế và dự án không đặt ra vấn đề môi trường, tại sao không đặt lại vấn đề vay vốn lại với WB, ADB hoặc một định chế tài chính khác? Thử xem sao!

### **2. Về kết hợp đê chắn sóng của 2 dự án KQCB và Cảng biển TTNDTV**

Trong các thay đổi của dự án, việc kết hợp tuyến đê chắn sóng của cảng biển Nhà máy nhiệt điện Duyên Hải với đê chắn cát (nay đổi thành đê chắn sóng) ở đầu ra của Kênh Tắt trong dự án luồng vào sông Hậu qua Kênh Quan Chánh Bó là một thay đổi *quan trọng về nhiều phương diện*.



**Phương án kết hợp: Đê bắc thuộc Cảng biển, đê Nam thuộc dự án luồng.**

Việc kết hợp này làm phát sinh hai vấn đề mới cần được làm rõ.

(1) *Kết hợp một dự án đầu tư của một doanh nghiệp (cho dù là doanh nghiệp nhà nước) với một dự án sử dụng ngân sách nhà nước.* Do vậy:

***Quốc hội cần yêu cầu xác định rõ cơ chế tài chính trong mô hình kết hợp này và những hệ lụy về mặt tài chính và ngân sách.***

Việc kết hợp này đang dẫn Quốc hội đến thực tế “gài” dự án luồng qua Kênh QCB (trong khi còn nhiều vấn đề về tính khả thi và bền vững) vào tiến trình của NMNĐ Duyên hải, lấy lý do phải hoàn thành sớm cảng (một dự án tư) để buộc Quốc hội cấp kinh phí cho một dự án công (vốn đã bị giãn tiến độ đến sau 2015).

Liệu việc kết hợp hai dự án có “gài” luôn việc lấy đất đào Kênh Tắt để tôn nền Trung tâm nhiệt điện hay không? <sup>1</sup>. Nếu đúng như vậy thì việc kết hợp còn có nghĩa sử dụng ngân sách nhà nước (cấp cho dự án luồng qua Kênh Quan Chánh Bồ) để hỗ trợ một dự án tư.

(2) Báo cáo tác động môi trường riêng lẻ cho từng dự án, nếu có, không còn giá trị <sup>2</sup>.

***Quốc hội cần yêu cầu Chính phủ có một báo cáo tác động môi trường mới của công trình mới gồm cả hai bên với đề chắn sóng về phía Bắc kết hợp với Kênh tắt và đầu ra với đề chắn sóng phía Nam.***

***Báo cáo tác động môi trường mới này phải được phê duyệt đúng theo Điều 21, khoản 7 của Luật bảo vệ môi trường. (không chỉ liên quan đến ngành GTVT và cũng không chỉ liên quan đến tỉnh Trà Vinh).***

### **3. Về việc viện dẫn đến lợi ích của vùng Đồng bằng sông Cửu Long**

Lợi ích của ĐBSCL đã được viện dẫn nhiều để đề nghị Quốc hội ghi dự án Luồng Quan Chánh Bồ vào Trái phiếu Chính phủ năm nay.

Là một người con của đồng bằng sông Cửu Long, tôi mong muốn có một luồng hàng hải qua sông Hậu để giải quyết vấn đề ách tắc trong xuất nhập khẩu hàng hóa của vùng từ nhiều năm nay. Nhưng phải *thực sự khả thi*. Trong khi chờ đợi, cần nạo vét và duy tu nghiêm túc luồng tự nhiên qua Cửa Định An.

Tôi liên nghĩ đến dự án bê-xít ở Tây Nguyên và viện dẫn đã từng được đưa ra là “*vì lợi ích của vùng và của nhân dân Tây Nguyên*”.

Lợi ích sẽ là ảo, thậm chí là một lỗ thủng cho ngân sách nhà nước và thêm một gánh nặng cho vùng nếu dự án không khả thi trong lúc cần ra sức chống mọi hình thức lãng phí và tham nhũng, thực hành tiết kiệm.

Kính mong được sự quan tâm của các anh chị đại biểu Quốc Hội.



**Nguyễn Ngọc Trân**

Đại biểu Quốc hội các khóa IX, X, XI

<sup>1</sup> Tháng 8.2010 và tháng 1.2011, tôi đã chụp ảnh đất lấy từ đào Kênh Tắt được đưa về nền nhà máy D1.

<sup>2</sup> Rất tiếc tôi chưa có được văn bản báo cáo ĐTM và văn bản phê duyệt riêng lẻ của cả hai dự án.