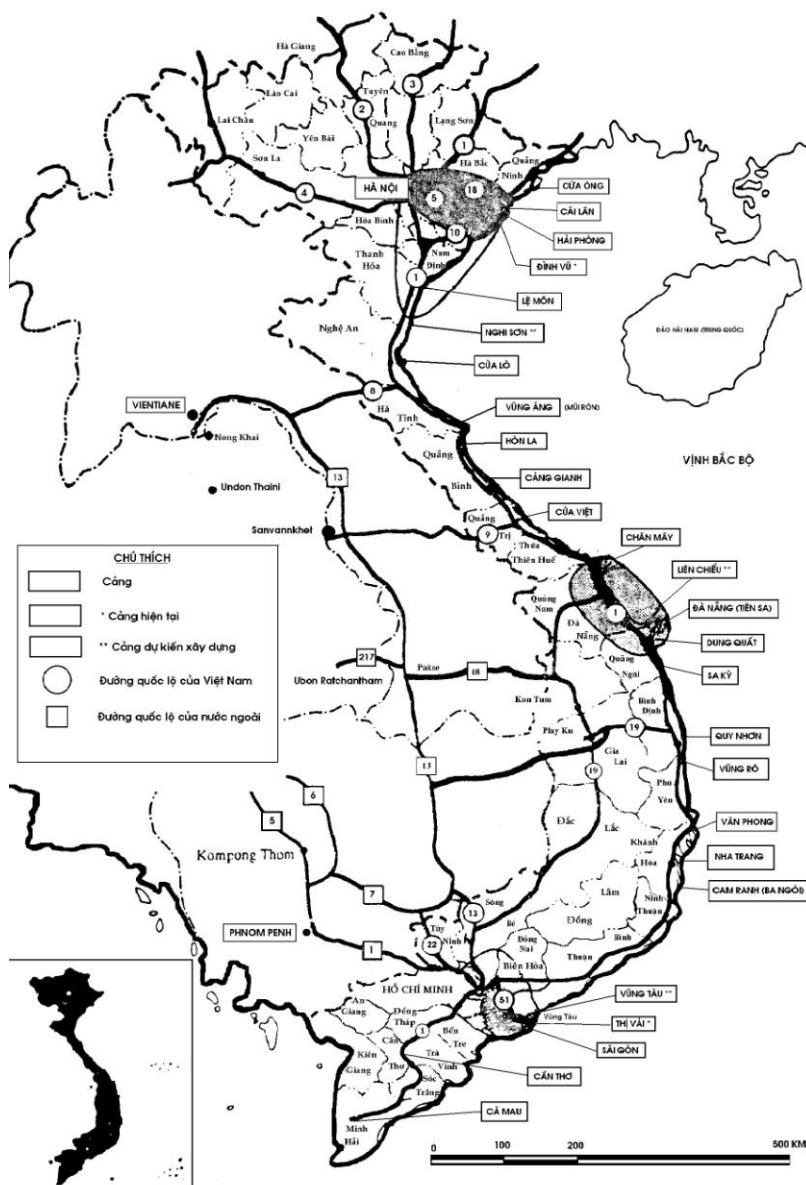


# Lãng phí trong giao thông vận tải còn lớn hơn sự thật được phanh phui rất nhiều !

TS. Trần Đình Bá

Sau khi gửi tới 500 đại biểu quốc hội bức thư về sự lãng phí trong Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) là nguyên nhân chính gây bội chi ngân sách và tăng vọt nợ công quốc gia lên 72,5 tỷ USD, là nguyên nhân gây siêu bão dự án” làm nghèo đất nước, tôi nhận được bài “TS. Trần Đình Bá gửi ‘tâm thư’ tới Quốc hội: Bao nhiêu % sự thật...” trên báo GTVT ( <http://vtc.vn/2-461879/xa-hoi/tstran-dinh-ba-gui-tam-thu-toi-quoc-hoi-bao-nhieu--su-that.htm> ). Dưới đây là phần trả lời bài báo đó.



Bản đồ vị trí các cảng biển chủ yếu (Hiệp hội Cảng biển VN)

Theo phóng viên báo Giao thông vận tải thì “bức thư dẫn chứng nhiều số liệu khiến những người trong cuộc hết sức bức xúc vì sự bóp méo, sai lệch đến trắng trợn”. Thế nhưng đó mới chỉ là phần nổi của tảng băng chìm, những sự thật về số liệu về cảng biển, hàng không và đường sắt còn lớn hơn nhiều đang cần nỗ lực lớn của các Đại biểu Quốc hội và nhân dân ngăn chặn để đất nước không sa lầy vào các siêu dự án trong GTVT!

Tới 320 cảng biển và trên trên 70 sân bay mà không phải là 260 và 53

Chỉ có Bộ GTVT là nơi tập trung nhiều siêu dự án nhất nước, và có thể nói là nhất thế giới tới mức mà mỗi tuần sinh ra một dự án!

Có tới 320 cảng biển nước sâu do Hiệp hội Cảng biển VN công bố ( nguồn chính thống của hiệp hội [http://www.vpa.org.vn/vn/news/tngapvande.jsp?id\\_news=2621](http://www.vpa.org.vn/vn/news/tngapvande.jsp?id_news=2621)) mà không phải là 260 cảng biển như báo Sài Gòn tiếp thị ( nguồn <http://sgtt.vn/Kien-truc-doi-song/Chi-tiet/131278/Cang-bien-Viet-Nam-va-cau-chuyen-thua-thieu.html> ) cho thấy mức độ phát triển đến mức chóng mặt. Hãy chỉ nhìn trên tám bản đồ bờ biển VN thì đã thấy những cảng biển dày đặc với mật độ “ nhất thế giới!

Với tỷ suất đầu tư và giá trị tài sản trên đất đai , chỉ tính bình quân giá bèo mỗi cảng biển 380 triệu USD thì 320 cảng biển đã lên tới tài sản 120 tỷ USD. Với 3200 km bờ biển , bình quân 10 km có một cảng biển, đó là con số biết nói để chứng minh VN là cường quốc về số lượng cảng biển. Hiện thị phần vận tải biển chỉ đạt 2% so với tất cả 5 loại hình vận tải và không hề chở được hành khách tính bình quân cả về hàng hóa và hành khách. Đã có rất nhiều các cuộc Hội thảo về các biển mà nhiều chuyên gia đã phải kêu lên quá lãng phí và cũng đành “*botay.com.vn*” ngồi nhìn thực tế cứ diễn ra .

Trong số 320 cảng biển nước sâu thì chỉ có duy nhất 1 cảng biển Hải Phòng kết nối được với mạng đường sắt (ĐS) , chiếm tỉ lệ 1/320 nên năng lực thông qua cảng rất hạn chế gây lãng phí lớn, các hàng hóa container siêu trường siêu trọng hoàn toàn chở bằng đường bộ nên các quốc lộ càng mở rộng, càng hiện đại, càng tan nát. Với hệ thống cảng biển dày đặc đến như vậy mà không chở nổi một hành khách Bắc Nam, thua xa thời kỳ sau 1975 còn có tuyến tàu khách Nhà Rồng – Hải Phòng cho thấy sự nghiệp hàng hải nước ta đang đi lùi và đang từng ngày tan nát sự nghiệp .

Hiện tại trên danh sách trên Bách khoa toàn thư (*Wikipedia*) đếm được trên 50 còn hàng chục sân bay thời chiến tranh đã biến thành hoang dại do cỏ cây che lấp, nhiều sân bay như Phước Long – một sân bay mang giá trị lịch sử sau Hiệp định Paris đang trở thành sân phơi nông sản . Hiện tới gần cả trăm sân bay và các dự án sân bay “khủng” là Long Thành nhất thế giới 100 triệu hành khách (HK)/năm làm nhiệm vụ “ *trung chuyển giúp thế giới* “. Hiện danh sách sân bay tại VN vượt con số trên 70, từ những sân bay hiện đại như Tân Sơn Nhất đến các sân bay thời chiến trang mất dấu vết, hoặc đang khôi phục. Hiện có tới 26 sân bay tầm cỡ với 10 sân bay quốc tế gấp 3 lần Nhật Bản . Kỷ lục tỉnh thành có nhiều sân bay và dự án sân bay là Đồng Nai có 4 (Biên Hoà, Nước Trong, Long Bình và Long Thành), BRVT có 4 (Vũng Tàu, Đất Đỏ, Côn Đảo, Gò Găng). Hà Nội có 3 (Nội Bài, Gia Lâm, Bạch Mai) , Hải Phòng có 3 (Cát Bi, Kiến An, Tiên Lãng). Kiên Giang có 3 (2 ở Phú Quốc, Rạch Giá), Khánh Hòa có 3 (Nha Trang – Cam Ranh – Trường Sa) , các tỉnh có 2 là Quảng Bình , Đà Nẵng .... Bình quân mỗi tỉnh thành có hơn 1 sân bay với mật độ “phủ bóng” bán kính từ 15 km đến 60km có 1 sân bay, vượt các siêu cường Mỹ, Nga Anh, Pháp, Trung Quốc, Ấn Độ, ...và soán ngôi “cường quốc sân bay” của họ. Có một chuyên gia nước ngoài ví von Việt Nam là một “tàu sân bay trên cạn”. Huyện

đảo Phú Quốc 70 000 dân, chỉ bằng một phường của TP HCM mà có 1 sân bay quốc tế công suất 5 triệu HK/ năm và một sân bay quốc nội 500 ngàn HK / năm. Chỉ với dân số đó ngồi trên máy bay cất hạ cánh trong 1 năm vẫn không lấp đầy công suất. Đây là tiêu chuẩn thiết kế “TC-HKVN” của Cục Hàng không VN giành kỷ lục đi tắt đón đầu nhất thế giới. Giữa lúc Việt Nam đang trở thành “ cường quốc dân số “90 triệu người” , trẻ em thiếu trường học , bệnh viện 3 người nằm một giường, thiếu tiền mua vacxin mới tiêm chủng cho trẻ em, đô thị thiếu xe buýt, hành khách bị nhồi nhét trên tàu , trên xe như súc vật ... thì 100 sân bay và dự án sân bay toàn “tỷ đô” tới sân bay khủng nhất thế giới để “trung chuyển giúp thế giới “ thì lãnh đạo Cục Hàng không VN quả là có ý tưởng khác người trong khi năng lực của hàng không VN là 12 triệu Hàng khách / năm, trong khi năng lực vận tải của 26 sân bay hiện nay tính khiêm tốn là 200 triệu HK/năm thì thua xa năng lực vận tải của các doanh nghiệp taxi và xe ôm ở TP HCM, lãng phí 94% tiềm năng hạ tầng hàng không . Với tỷ suất đầu tư và diện tích đất đai (lại là ‘đất vàng’ ở các đô thị), bình quân mỗi sân bay giá khiêm tốn 1.1 tỷ USD thì tổng giá trị tài sản quốc gia đã lên đến 70 tỷ USD. Cả 26 sân bay mỗi năm chỉ 12 triệu HK thì năng lực sân bay Tân Sơn Nhất chỉ khoảng 6 -8 triệu HK thì có gì gọi là “quá tải nghiêm trọng tới 17 triệu HK/năm ) theo cách mô tả của Cục Hàng không. Hỡi ơi. đâu là sự thật !

Với 3200 km ĐS hiện nay , tính theo tỷ suất đầu tư và giá trị đất đai, thiết bị ...thì bình quân “giá bèo” 10 triệu USD/km thì tổng giá trị ĐS trên 32 tỷ USD với 4 vạn nhân viên mà năng lực vận tải hiện nay chỉ 16 triệu HK/năm bằng 1/10 đường sông .

Dự án “tân trang ĐS đò cổ” khổ 1 mét từ 2003 đến nay thì vẫn là “ĐS đò cổ” băng băng như rùa với hành trình bắc - nam 32 tiếng, ngốn 2 tỷ USD, nay lại xin tiếp 1,8 tỷ USD để hoàn thành vào năm 2020 và sử dụng ” tầm nhìn đến 2050”. Kết cục là “ trăm voi không có bát nước xáo “ gần trăm dự án ĐS mang về lá không có thêm 1 mm đường sắt nào , từ ĐS đô thị, tàu điện ngầm cho đến “ trên trời “, và ĐS cao tốc trên mây trên mưa còn ngốn hàng tỷ USD ngân sách Nhà nước và hàng năm quốc hội phải duyệt chi trên ngàn tỷ đồng để bao cấp nuôi “ĐS đò cổ “.

### **Cả ba “*quả đấm thép chủ lực*” đã hoàn toàn thất bại !**

Như vậy tài sản cả ba “*quả đấm thép*” chủ lực là Cảng biển – Sân bay – Đường sắt lên tới 202 tỷ USD mà thị phần vận tải HK 28 triệu /năm chỉ đạt gần 1% trong tất cả các loại hình GTVT . Cả hàng hóa và HK chỉ bằng ¼ vận tải đường sông. Con số cho thấy vốn vay ODA trong các dự án giao thông là lãng phí lớn nhất và hiệu quả sử dụng vốn vay ODA trong GTVT là thấp nhất .

Coi ngân sách Nhà nước và vốn vay ODA là “ tiền Chùa” nên các cục vụ viện thi đua lập nhiều dự án , chen nhau “trình làng” dự án . Đặc biệt có “dự án đường bộ cao tốc tâm linh” 6.5 tỷ USD để phục 8 triệu dân thủ đô “*đi lễ chùa*” hàng tuần , đây là dự án độc đáo nhất thế giới . Có thể nói tốc độ lập dự án ở Bộ GTVT tới mức siêu

tốc , thành phong trào “trăm hoa đua nở với “người người , nhà nhà , cục cục , viện viện ...” từ Thứ trưởng ...đến Viện trưởng đều thi đua lập dự án . Ai cũng có quyền công bố với báo giới nhằm “ xí chỗ “ thậm chí là “ chen ngang “ đưa nhanh dự án tỷ đô của mình ra trình Quốc hội tới mức Cục trưởng dự án “ Đường bộ cao tốc tâm linh “ tuyên bố “*dự án này là tối ưu nhất*” cạnh tranh với Thứ trưởng chủ dự án ĐS đồ cổ 1.8 tỷ USD và sân bay “khủng” cũng là “*phương án tối ưu nhất ...*” !



*Bản đồ sân bay ở VN (mới chỉ là 1/3 tổng số)*

Đã có nhiều người gọi Bộ GTVT là “siêu bộ Dự án “ .

Cách gọi đó không ngoa vì là một bộ quán quân về lập, công bố dự án mà toàn những siêu dự án tỷ đô đã góp phần lớn nhất “ làm nghèo Đất nước”!

Đã đến lúc Quốc Hội – Chính phủ - Bộ trưởng GTVT cần truy cứu trách nhiệm của những Cục Vụ Viện đã làm tham mưu cho Bộ GTVT trở thành siêu bộ dự án và ngăn bằng được cơn siêu bão dự án gây siêu lãng phí chất chồng nợ ODA “ làm nghèo đất nước “