

MÁY ĐIỀU BỘ TRƯỞNG KHÔNG NÓI

Trong thảo luận tại tổ và tại Hội trường vừa qua, dự án luồng vào sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bô được nhiều đại biểu Quốc hội đề nghị cần làm rõ thêm. Bộ trưởng GTVT đã đăng đàn. VTV đã trình bày lại quan điểm của Bộ. Để làm sáng vấn đề thêm, tăng tính minh bạch trước khi Quốc hội quyết định, thiết tưởng cần nêu lên mấy điều Bộ trưởng không nói.

1. Xuất xứ của dự án là từ tài trợ của Ngân hàng thế giới cho PMU-W của Bộ GTVT để *thực hiện một báo cáo nghiên cứu khả thi nhằm cải thiện sông Hậu* (Feasibility study for the Improvement of the Bassac River). Trị giá của tài trợ này là 300.000 USD.

Cải thiện luồng vào sông Hậu có nghĩa trước tiên là nghiên cứu việc nạo vét luồng tự nhiên qua Cửa Định An. Nhưng sản phẩm của PMU-W là dự án mà Quốc hội đang bàn. Dự án đã được trình và đề nghị Ngân hàng thế giới cho vay vốn 200 triệu USD (lúc đó tương đương với 3200 tỷ VNĐ) để thực hiện và đã bị từ chối vì tính khả thi không thuyết phục và tác động lên môi trường rất lớn chưa được làm rõ. Về việc dự án bị từ chối này rất nhiều đại biểu Quốc hội không biết, nhưng Chủ tịch Quốc hội thì biết rất rõ vì chính ông đã quyết định dùng ngân sách nhà nước để thực hiện.

2. Báo cáo tác động môi trường đã *không thông qua đúng luật*. Điều 21, khoản 7, điểm b) của Luật bảo vệ môi trường, quy định: “Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ tổ chức hội đồng thẩm định hoặc tuyển chọn tổ chức dịch vụ thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường đối với các dự án thuộc thẩm quyền quyết định, phê duyệt của mình, *trừ dự án liên ngành, liên tỉnh*”.

Bây giờ dự án đã có nhiều thay đổi quan trọng, và tổng dự toán từ 3148,5 tỷ đồng được nâng lên 10319,2 tỷ đồng (gấp 3,28 lần), lại còn ghép với dự án cảng biển Nhà máy nhiệt điện Trà Vinh do Tập đoàn Điện lực Việt Nam đầu tư, cụ thể ở đầu ra của Kênh tắt. Không thấy Bộ trưởng nói báo cáo tác động môi trường mới Bộ đã làm chưa và đã trình đề được phê duyệt chưa?

3. Bộ đã viện dẫn lợi ích của ĐBSCL. 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. Đó là chưa nói đến môi trường.

Nếu thật sự vì lợi ích của ĐBSCL, thì Bộ đã nạo vét căn cơ hơn luồng Định An, về *khối lượng nạo vét*, về *độ sâu nạo vét*, về *thời gian nạo vét*, và về *phương tiện nạo vét*, chứ không phải vin vào hệ quả của sự thiếu nghiêm túc mà lập luận rằng không thể nạo vét cửa Định An được để tập trung cho qua dự án Kênh Quan Chánh Bô.

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.

4. Đề nghị Ủy Ban thường vụ Quốc hội yêu cầu Bộ GTVT giải trình thêm về những nội dung trên đây, nếu cần có đối thoại.

Cuối cùng, xin Quốc hội cẩn trọng trước khi quyết định, đừng đẩy đất nước đến nguy cơ vỡ nợ khi “theo lao” cho những dự án chưa rõ kiểu này./.

Gs.TsKH. Nguyễn Ngọc Trân
Đại biểu Quốc hội các khóa IX, X, XI