



(TBKTSG) - Công luận từng bàng hoàng với những khoản đầu tư không thể gọi bằng từ ngữ nào khác hơn là phá hoại đồng vốn nhà nước của tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam (Vinashin) qua việc mua những nhà máy điện cũ nát từ nước ngoài, những con tàu cũ mới đưa vào khai thác thì đã phải bỏ ra hàng đồng tiền để sửa chữa và cuối cùng nằm ụ, gây thiệt hại trực tiếp hàng trăm tỉ đồng (*).

Nay công luận một lần nữa lại bàng hoàng, khó hiểu trước thông tin mà Thanh tra Chính phủ mới công bố, theo đó Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines) đang có năm khoản nợ có nguy cơ không thu hồi được mà nguyên nhân chủ yếu cũng do mua những con tàu cũ và những khoản đầu tư chẳng khác nào ném tiền qua cửa sổ.

Vinalines đã bỏ tiền mua 73 tàu biển từ nước ngoài mà đa số đã qua sử dụng với tổng trị giá gần 23.000 tỉ đồng, trong đó có 17 tàu qua sử dụng trên 15-30 năm, chưa kể một số tàu quá tuổi quy định nên không được phép đăng ký tại Việt Nam, phải đăng ký và treo cờ nước ngoài. Chi phí bảo dưỡng, sửa chữa đội tàu cũ kỹ do đó tăng cao trong khi vốn đầu tư, kinh doanh phải đi vay khiến càng khai thác càng lỗ, có tàu chỉ mới khai thác vài ba năm đã lỗ hàng trăm tỉ đồng; 34/73 tàu mua về đưa vào khai thác trong giai đoạn 2005-2010 đều bị lỗ, thậm chí có tàu lỗ nặng phải bán.

Vinalines còn mua ụ nổi đã qua sử dụng 43 năm, vượt 28 năm so với quy định. Giá mua ụ nổi và chi phí sửa chữa hai lần là 489,6 tỉ đồng (khoảng 26,3 triệu đô la Mỹ), bằng khoảng 70% giá đóng ụ nổi mới. Bên cạnh đó còn là những khoản chi mờ ám như chi cho tổ chức lễ khởi công dự án xây dựng cảng trung chuyển vịnh Vân Phong đến 4,1 tỉ đồng, vượt quy định hơn 4 tỉ đồng; chi hơn 2,4 tỉ đồng cho một đơn vị tư vấn lập hồ sơ dự án nhà máy sửa chữa tàu biển trong một cuộc đấu thầu có dấu hiệu thông thầu...

Không ai hiểu nổi tại sao, với bao nhiêu ưu đãi về vốn, về mặt bằng dành cho tập đoàn, tổng công ty nhà nước, những người lãnh đạo, quản lý Vinashin và Vinalines vốn không phải là những người mới vào nghề lại thích mua đồ cũ để rồi kinh doanh lỗ lỗ, tiêu tan cả vốn chẳng khác nào những đứa con "phá gia chi tử" như vậy!

Ấy vậy mà, trong đề án công nghiệp hóa, hiện đại hóa ngành mà Bộ Giao thông Vận tải đưa ra mới đây, trong tổng số gần 224.000 tỉ đồng đầu tư cho nhiều mục tiêu như hiện đại hóa trụ sở làm việc, cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin... bộ này vẫn đề ra mục tiêu đầu tư 100.000 tỉ đồng cho đội tàu của Vinalines đến năm 2030. Liệu với "thành tích" làm ăn như vậy, Vinalines có thể "công nghiệp hóa, hiện đại hóa" hay hàng chục, hàng trăm ngàn tỉ đồng rót cho tổng công ty này (và những tập đoàn, tổng công ty tương tự) rồi cũng sẽ như rót vào cái thùng không đáy?

Nói rộng hơn, với kiểu đầu tư, làm ăn như Vinalines, Vinashin, nếu không có cơ chế hiệu quả để kiểm soát đồng vốn nhà nước và nếu không đoạn tuyệt với tư duy dùng tập đoàn, tổng công ty nhà nước để tiến hành công nghiệp hóa, hiện đại hóa, mọi nỗ lực tái cấu trúc nền kinh tế sẽ chẳng đi tới đâu, đồng vốn chắt mót của cả nền kinh tế sẽ tiếp tục tiêu tán và ước mơ công nghiệp hóa, hiện đại hóa nền kinh

tế sẽ vẫn là ước mơ xa vời, nếu không nói là vô vọng.

(*) Trong vụ án Vinashin, các bị cáo chỉ bị cáo buộc về năm vụ việc gây thiệt hại trực tiếp trên 900 tỉ đồng gồm mua tàu Hoa Sen, dự án Nhà máy Nhiệt điện Sông Hồng, dự án Nhà máy Nhiệt điện Cái Lân, dự án đầu tư tàu Bình Định Star và việc xẻ thịt bán vỏ tàu Bạch Đằng Giang, nhưng không xét đến khoản nợ trên 80.000 tỉ đồng mà Vinashin gây ra.