

BƯỚC NGOẶT CHUYỂN ĐỔI

TỪ THIÊN TAI YAGI ĐẾN HIỆN TƯỢNG VINGROUP VÀ CÁC DỰ ÁN QUỐC GIA

Sau bão Yagi:
Việt Nam cần một chiến lược ứng phó thiên tai bền vững
NGUYỄN THỰC ANH

Sự “trỗi dậy” của Vingroup
và ý nghĩa của nó đối với nền kinh tế Việt Nam
VÕ TRƯỜNG AN

Dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam
trước viễn cảnh nhiều thách thức
TRƯƠNG TUẤN KIẾT

Điện hạt nhân tại Việt Nam (Phần 1):
Những tín hiệu lạc quan
NGUYỄN QUỐC ANH

Điện hạt nhân tại Việt Nam (Phần 2):
Đặt những câu hỏi đúng!
NGUYỄN QUỐC ANH

BƯỚC NGOẶT CHUYỂN ĐỔI

TỪ THIÊN TAI YAGI ĐẾN HIỆN TƯỢNG VINGROUP VÀ CÁC DỰ ÁN QUỐC GIA

Sau bão Yagi:
Việt Nam cần một chiến lược ứng phó thiên tai bền vững
NGUYỄN THỰC ANH

Sự “trỗi dậy” của Vingroup
và ý nghĩa của nó đối với nền kinh tế Việt Nam
VÕ TRƯỜNG AN

Dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam
trước viễn cảnh nhiều thách thức
TRƯƠNG TUẤN KIẾT

Điện hạt nhân tại Việt Nam (Phần 1):
Những tín hiệu lạc quan
NGUYỄN QUỐC ANH

Điện hạt nhân tại Việt Nam (Phần 2):
Đặt những câu hỏi đúng!
NGUYỄN QUỐC ANH

Vietnam Strategic Forum (VSF) là dự án học thuật độc lập, phi lợi nhuận và phi chính trị được nhóm các nhà nghiên cứu trẻ có nền tảng về quan hệ quốc tế xây dựng. VSF cung cấp cho độc giả những phân tích, đánh giá, và bình luận chuyên sâu về quan hệ ngoại giao, chính trị đối nội của Việt Nam, và các chuyển động quan hệ quốc tế trong khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương.

✉ vnstrategic@gmail.com

Lời giới thiệu

Bước ngoặt chuyển đổi: Từ thiên tai Yagi đến hiện tượng Vingroup và các dự án quốc gia

Với mỗi quốc gia, những bước ngoặt lịch sử luôn kèm theo nó là các cột mốc đánh dấu sự chuyển mình quan trọng. Từ siêu bão Yagi (tháng 9) gây thiệt hại nặng nề cho đất nước đến sự “trỗi dậy” của những tập đoàn tư nhân như Vingroup và các dự án quốc gia đầy tham vọng, trong năm 2024, nền kinh tế - xã hội Việt Nam đối diện với những cơ hội và thách thức chưa từng có.

Vietnam Strategic Forum (VSF) trân trọng giới thiệu đến quý độc giả số cuối cùng của năm với chủ đề “Bước ngoặt chuyển đổi: Từ thiên tai Yagi đến hiện tượng Vingroup và các dự án quốc gia”. Với năm bài bình luận chuyên sâu, chúng tôi mời bạn cùng nhìn lại những bước ngoặt lớn về kinh tế - xã hội của đất nước trong năm 2024.

Bài viết đầu tiên phân tích những bài học sau bão Yagi, đề xuất chiến lược ứng phó thiên tai bền vững nhằm bảo vệ đất nước trước những tác động khắc nghiệt của biến đổi khí hậu. Tiếp đến, bài viết về Vingroup đưa ra một cái nhìn cân bằng về sự phát triển mạnh mẽ của tập đoàn này và tác động của nó đến nền kinh tế quốc gia.

Kế đến, dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam được mở xẻ chi tiết với cả thách thức và cơ hội mà dự án có thể mang lại cho hạ tầng giao thông Việt Nam. Cuối cùng, hai phần của bài phân tích về điện hạt nhân không chỉ trình bày các khía cạnh lạc quan mà còn nêu lên các câu hỏi chiến lược cần thiết để Việt Nam hiện thực hóa giấc mơ này.

Lời giới thiệu

Bước ngoặt chuyển đổi: Từ thiên tai Yagi đến hiện tượng Vingroup và các dự án quốc gia

Kính mời quý độc giả tham gia vào hành trình tìm hiểu những chuyển động quan trọng của Việt Nam, nơi mỗi câu chuyện không chỉ là thông tin mà còn là chất liệu để suy ngẫm về tương lai phát triển bền vững của đất nước.

Vietnam Strategic Forum

Mục lục

SỐ 13
THÁNG 11 - 2024

**Sau bão Yagi:
Việt Nam cần một chiến lược ứng phó thiên tai bền vững**
NGUYỄN THỰC ANH

4

**Sự “trỗi dậy” của Vingroup
và ý nghĩa của nó đối với nền kinh tế Việt Nam**
VÕ TRƯỜNG AN

15

**Dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam
trước viễn cảnh nhiều thách thức**
TRƯƠNG TUẤN KIẾT

23

**Điện hạt nhân tại Việt Nam (Phần 1):
Những tín hiệu lạc quan**
NGUYỄN QUỐC ANH

33

**Điện hạt nhân tại Việt Nam (Phần 2):
Đặt những câu hỏi đúng!**
NGUYỄN QUỐC ANH

41



Sau bão Yagi: Việt Nam cần một chiến lược ứng phó thiên tai bền vững

Thay vì ứng phó bị động, Việt Nam cần chủ động đề ra một chiến lược toàn diện và dài hạn để kịp thời ứng biến với thiên tai và thời tiết cực đoan.

NGUYỄN THỰC ANH

Lần đầu tiên trong lịch sử, Hà Nội và các tỉnh thành phía Bắc Việt Nam, nhất là các tỉnh trung du miền núi, phải đón nhận một cơn bão kinh hoàng như siêu bão Yagi (bão số 3). Cơn bão mạnh nhất châu Á vừa tàn quét Việt Nam không đơn thuần là một trận thiên tai “đến rồi đi”; hậu quả của

nó nói lên tính cấp thiết của một chiến lược để ứng phó với thiên tai trong bối cảnh biến đổi khí hậu toàn cầu khiến các hiện tượng thời tiết ngày càng cực đoan.

Ảnh: Thủ tướng Phạm Minh Chính chỉ đạo tìm kiếm người mất tích tại thôn Làng Nủ, xã Phúc Khánh, huyện Bảo Yên, tỉnh Lào Cai - (C): Dương Giang/TTXVN

Bão số 3 và hoàn lưu sau cơn bão có phạm vi ảnh hưởng trải dài ở 26 tỉnh, thành phố ở toàn bộ miền Bắc và Thanh Hóa (chiếm trên 41% GDP và 40% dân số của cả nước). Cùng với việc gánh chịu việc xả lũ ở thượng nguồn một số con sông lớn, nhiều địa phương ở miền Bắc trong suốt tháng 9 đã trải qua mưa lớn kéo dài, ngập lụt, lũ ống, lũ quét, sạt lở đất... Theo ước tính sơ bộ (chưa đầy đủ) của Bộ Kế hoạch và Đầu tư vào ngày 28/9, thiệt hại về tài sản do bão số 3 gây ra lên đến hơn 81.000 tỷ đồng (tương đương gần 3,3 tỷ USD).

Tính đến ngày 27/9, cơn bão kéo theo mưa lớn gây lũ đã làm 318 người chết, 26 người mất tích, 1.976 người bị thương và sang chấn tâm lý nặng nề, nhất là trẻ em, người cao tuổi và những đối tượng dễ bị tổn thương. Trong đó, gần 1/4 thiệt hại nhân mạng từ cơn bão này xảy ra ở thôn Làng Nủ, xã Phúc Khánh, huyện Bảo Yên, tỉnh Lào Cai. Tính đến ngày 10/10, số người chết sau trận bão kết hợp lũ quét qua Làng Nủ đã lên đến 60 người trên tổng số 128 nhân khẩu tại nơi đây.

Ở châu Á, biến đổi khí hậu khiến các hiện tượng thời tiết cực đoan

Cần nhận thức rằng Làng Nủ không phải là trường hợp duy nhất ở Việt Nam — một đất nước có tới 3/4 diện tích là đồi núi, nơi nhiều địa phương vẫn đang phải đối mặt với những thách thức tương tự về giao thông.

VSF

xảy ra ngày càng thường xuyên hơn. Tổ chức Khí tượng Thế giới (WMO) cho biết khu vực này là nơi dễ xảy ra thiên tai nhất trên thế giới. Theo Tổng thư ký WMO Celeste Saulo, “Biến đổi khí hậu làm trầm trọng thêm tần suất và mức độ nghiêm trọng của các sự kiện [thời tiết cực đoan gồm hạn hán, sóng nhiệt, lũ lụt và bão], tác động sâu sắc đến xã hội, nền kinh tế, và quan trọng nhất là cuộc sống

của con người và môi trường sống của chúng ta”. Trong số các vụ thiên tai ở châu Á được báo cáo của WMO ghi nhận vào năm 2023, bão và lũ lụt là hai hiện tượng xảy ra thường xuyên nhất, lần lượt chiếm 39% và 42%. Trong đó, lũ lụt gây ra thiệt hại nhân mạng nghiêm trọng nhất (chiếm 62%), trong khi bão có tác động lên con người trên phạm vi rộng nhất (chiếm 68%) và gây ra thiệt hại kinh tế nghiêm trọng nhất (chiếm 95%).

Việt Nam không nằm ngoài phạm vi tác động của biến đổi khí hậu ngày càng gia tăng tại châu Á. Cục Biến đổi khí hậu, Bộ Tài nguyên và Môi trường dự đoán đến giữa thế kỷ này (tức là chỉ trong vòng 20 năm nữa), nhiệt độ trung bình/năm trên cả nước sẽ tăng từ 1,7 đến 2,3 độ C, lượng mưa hàng năm sẽ tăng 10-15% và riêng một số khu vực ở Đông Bắc Bộ có thể chứng kiến mức tăng trên 40%. Cùng với đó, các hiện tượng thời tiết cực đoan sẽ xảy ra thường xuyên hơn: số lượng bão mạnh đến rất mạnh gia tăng; gió mùa hè bắt đầu sớm hơn và kết thúc muộn hơn; số ngày rét đậm, rét hại tại các tỉnh

phía Bắc sẽ giảm, số ngày nắng nóng tăng lên, và hạn hán sẽ ngày càng khắc nghiệt hơn. Tuy nhiên, hạn hán khắc nghiệt hơn không đồng nghĩa với không còn lũ lụt. Dưới tác động của mực nước biển dâng, đến cuối thế kỷ này, 47,3% diện tích Đồng bằng sông Cửu Long, 17,2% diện tích Thành phố Hồ Chí Minh và 13,2% diện tích Đồng bằng sông Hồng, được báo cáo có nguy cơ ngập lụt vĩnh viễn.

Kịch bản trên báo hiệu tần suất và cường độ của các hiện tượng thời tiết cực đoan, điển hình như cơn bão số 3 vừa qua, sẽ gia tăng đáng kể trong 2 đến 7 thập kỷ tới. Trước thực trạng này, Việt Nam cần một chiến lược tổng thể và dài hạn về thích ứng và giảm nhẹ rủi ro thiên tai, với các giải pháp đồng bộ và toàn diện, từ việc nâng cao năng lực dự báo, cảnh báo sớm đến việc tăng cường khả năng chống chịu của cộng đồng và cơ sở hạ tầng. Mục tiêu lớn nhất là giảm thiểu tối đa thiệt hại về người và tài sản cũng như hạn chế tác động tiêu cực đến nền kinh tế quốc gia trước các thảm họa thiên nhiên ngày càng khốc liệt.

Để xây dựng kế hoạch toàn diện và hiệu quả, Việt Nam cần kết hợp giữa việc đúc kết kinh nghiệm thực tiễn trong nước với việc nghiên cứu, tiếp thu có chọn lọc các khuyến nghị từ WMO, đồng thời tham khảo các mô hình quản lý rủi ro thiên tai tiên tiến từ những quốc gia và vùng lãnh thổ thường xuyên chịu ảnh hưởng của bão như Mỹ, Nhật Bản, Đài Loan và Philippines.

Bài viết này tổng hợp và phân tích một số giải pháp then chốt mà WMO đề xuất cho khu vực châu Á, cũng như những thực hành tốt (best practices) đã được triển khai hiệu quả tại các quốc gia/vùng lãnh thổ nêu trên. Những phân tích này có thể là tư liệu tham khảo hữu ích cho Việt Nam trong quá trình hoạch định chiến lược quốc gia về giảm nhẹ rủi ro thiên tai và thích ứng với biến đổi khí hậu.

1. Thiết lập và tăng cường tính hiệu quả của hệ thống cảnh báo sớm (early warning systems)

Trang bị hệ thống cảnh báo sớm về thời gian xảy ra thiên tai, mức độ rủi ro của nó và phương pháp

ứng phó là tối quan trọng để chuẩn bị tốt hơn cho các cơn bão, lũ lụt, lũ quét,... sắp xảy ra, nhằm kịp thời bảo vệ tính mạng, sinh kế và tài sản của những người gặp rủi ro. Thiệt hại do thảm họa gây ra có thể giảm 30% nếu cảnh báo sớm được đưa ra trong vòng 24 giờ.

Theo báo cáo của Ngân hàng Thế giới (World Bank) về bão nhiệt đới Mocha (xảy ra vào tháng 5/2023) - cơn bão mạnh nhất ở Vịnh Bengal trong vòng một thập kỷ, sự thiếu chuẩn bị của Myanmar trước thời gian xảy ra bão, bao gồm việc thiết lập hệ thống trú ẩn và hệ thống cảnh báo sớm, đã gây ra thiệt hại nghiêm trọng cho quốc gia này. Hậu quả là đã có hơn 700.000 ngôi nhà bị phá hủy, đẩy 1 triệu người vào tình trạng vô gia cư. Ước tính trong vòng 2 - 3 tuần sau bão Mocha, thiệt hại cho nền kinh tế Myanmar lên đến 10 tỷ USD.

Trước đó một năm, Tổng thư ký Liên Hợp Quốc António Guterres tuyên bố “Liên Hợp Quốc sẽ dẫn đầu hành động [triển khai Hệ thống cảnh báo sớm đa nguy cơ

(MHEWS) lấy con người làm trung tâm] để đảm bảo trong vòng năm năm tiếp theo [2022-2027], mọi người dân trên Trái đất đều được các hệ thống cảnh báo sớm bảo vệ”. Tuyên bố được Tổng thư ký Liên Hợp Quốc đưa ra trong bối cảnh 1/3 dân số thế giới vẫn chưa được bao phủ bởi các hệ thống cảnh báo sớm”.

Việc phổ biến hệ thống này gồm bốn trụ cột (I: Kiến thức về rủi ro thiên tai; II: Phát hiện, quan sát, giám sát, phân tích và dự báo; III: Phổ biến cảnh báo và truyền thông; IV: Khả năng chuẩn bị và ứng phó) và đang được hai cơ quan chức năng của Liên Hợp Quốc là WMO và Ủy hội Kinh tế Xã hội châu Á - Thái Bình Dương Liên Hợp Quốc (UNSCAP) phối hợp thực hiện cho mọi công dân trong khu vực để “không ai bị bỏ lại phía sau” trong nỗ lực ứng phó với biến đổi khí hậu.

Không chỉ chờ đợi các cơ quan chức năng của Liên Hợp Quốc vào cuộc, các chính phủ, trong đó có Việt Nam, nên chủ động đầu tư vào công nghệ để theo dõi các kiểu thời tiết và truyền đạt rủi ro cho người dân. Tại Nhật

Bản, Cơ quan Khí tượng nước này giữ vai trò quan trọng trong việc phổ biến thông tin kịp thời về các cơn bão sắp xảy đến, từ đó cho phép người dân chuẩn bị đầy đủ trước khi bão quét qua. Cách tiếp cận chủ động này là công cụ giúp giảm thương vong trong các cơn bão. Ở Đài Loan, từ năm 2001, Cục Thời tiết Trung ương (CWA) đã bắt đầu làm việc với Phòng thí nghiệm bão nghiêm trọng quốc gia của Mỹ và một số cơ quan chính phủ ở Đài Loan để phát triển hệ thống cảnh báo sớm QPESUMS, cung cấp thông tin thời tiết theo thời gian thực cho mục đích ứng phó khẩn cấp với thảm họa do thời tiết khắc nghiệt gây ra. Những tiến bộ công nghệ tiếp tục được Đài Loan đầu tư để tăng cường tính hiệu quả của hệ thống cảnh báo sớm. Trong năm nay, vùng lãnh thổ này lần đầu tiên triển khai thành công mô hình trí tuệ nhân tạo (AI) để dự đoán chính xác đường đi của bão Gaemi hồi tháng 7 - cơn bão mạnh nhất tấn công Đài Loan trong vòng 8 năm. Mô hình này tiếp tục được vận dụng để dự báo đường đi của bão Bebinca hồi tháng 9 và bão Krathon trong tháng 10 này.

Từ những kinh nghiệm của Nhật Bản và Đài Loan trong việc phát triển và ứng dụng công nghệ cảnh báo sớm, Việt Nam nên chủ động học hỏi và tham khảo các mô hình tiên tiến này, đồng thời đầu tư nguồn lực để xây dựng hệ thống cảnh báo thiên tai hiện đại, nhằm nâng cao khả năng ứng phó và giảm thiểu thiệt hại do thiên tai và biến đổi khí hậu gây ra.

2. Thúc đẩy giáo dục và trao quyền cho cộng đồng

Khuyến khích cộng đồng địa phương tham gia vào các hoạt động chuẩn bị để sẵn sàng ứng phó thiên tai là một cách tiếp cận quan trọng được WMO thúc đẩy. Tài liệu nghiên cứu “Quản lý lũ lụt dựa vào cộng đồng” (Community-based Flood Management) được phối hợp thực hiện giữa sáng kiến “Chương trình liên kết về quản lý lũ lụt” (Associated Programme on Flood Management - APFM), WMO, và mạng lưới Đối tác Nước Toàn cầu (Global Water Partnership) nhấn mạnh cách tiếp cận từ trên xuống (“top-down” approach), tức từ cấp trung ương đến địa

phương, là không đầy đủ trong quản lý và kiểm soát các tình huống khẩn cấp như thiên tai.

Thay vào đó, các chính phủ cần thúc đẩy cách tiếp cận cơ sở - hay còn được gọi là từ dưới lên (grassroots/bottom-up approach), nơi cộng đồng tích cực tham gia vào việc quản lý rủi ro lũ lụt và duy trì các nỗ lực lâu dài, bao gồm đào tạo các nhà lãnh đạo địa phương về ứng phó với thiên tai và tổ chức các cuộc diễn tập cộng đồng. Cách tiếp cận này tập trung vào việc tối đa hóa sự tham gia của tất cả các tác nhân và nhóm xã hội, đặc biệt là các nhóm dễ bị tổn thương, để quản lý lũ lụt hiệu quả, công bằng và giúp cộng đồng hay quốc gia có khả năng chống chịu tốt hơn.

Do thường xuyên hứng chịu các trận động đất, bão, lở đất và lũ bùn đá, Đài Loan từ sớm đã chú ý đến vai trò của cộng đồng trong quản lý và khắc phục hậu quả của thiên tai. Vào năm 2001, Chương trình quản lý thiên tai dựa vào cộng đồng tích hợp (ICBDM) ra đời nhằm tăng cường sức đề kháng của cộng đồng theo hướng tự lực hành động trong

việc giảm thiểu rủi ro, chuẩn bị khẩn cấp và ứng phó khẩn cấp trong bối cảnh thiên tai. Thông qua một quá trình trong đó cư dân địa phương trực tiếp tham gia vào các công đoạn của các nhiệm vụ quản lý thiên tai, họ đã học được cách phân tích các điều kiện dễ bị tổn thương, phát hiện vấn đề, phát triển các giải pháp và thành lập một tổ chức để thực hiện các nhiệm vụ liên quan.

Philippines cũng đã tích cực kêu gọi sự tham gia của các cộng đồng địa phương liên quan đến các sáng kiến phòng chống thiên tai. Từ năm 1979, Manila đã hợp tác với Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) để tăng cường quản lý giảm thiểu rủi ro thiên tai (DRRM), thông qua các chương trình đào tạo giáo dục cán bộ địa phương về các chiến lược ứng phó thiên tai hiệu quả và các hoạt động chuẩn bị sẵn sàng dựa vào cộng đồng. Qua sự hợp tác này, các chuyên gia Philippines cũng đã học hỏi từ "văn hóa thảm họa" (disaster culture) của Nhật Bản, trong đó mỗi cá nhân và cộng đồng đều phải được thông báo và chuẩn bị cho thảm họa.

Tại Việt Nam, trong những tình huống khẩn cấp như thiên tai hay dịch bệnh, vai trò của người lãnh đạo cộng đồng là vô cùng quan trọng. Họ đóng vai trò then chốt trong việc huy động và tổ chức cộng đồng ứng phó hiệu quả với những thách thức trước mắt. Sự can thiệp kịp thời này giúp duy trì khả năng chống chịu của cộng đồng trong giai đoạn đầu, trước khi chính quyền các cấp nhận được chỉ đạo chính thức và triển khai các biện pháp hỗ trợ toàn diện.

Đều là những địa phương bị bão số 3 quét qua ở Lào Cai, nhưng thôn Kho Vàng, xã Cốc Lầu, huyện Bắc Hà đã may mắn thoát khỏi "tử thần" nhờ năng lực quan sát và lãnh đạo cộng đồng của trưởng thôn. Khi nhìn thấy vết nứt trên đống ở đầu thôn, vì không có sóng điện thoại để gọi cho Ủy ban Nhân dân xã, anh Ma Seo Chú—trưởng thôn Kho Vàng đã chủ động cho di tản ngay lập tức toàn bộ 17 hộ dân (115 người) lên một quả núi cách thôn 1km.

Việt Nam cần khuyến khích và nhân rộng các mô hình cộng đồng tự lực, đặc biệt là những mô

hình được điều phối bởi những người trưởng thôn có năng lực và nhạy bén, như trường hợp ở thôn Kho Vàng. Tuy nhiên, việc khuyến khích và nhân rộng này không nên chỉ dừng lại ở các bài báo tuyên dương hay trao thưởng nhất thời. Thay vào đó, trong dài hạn, Việt Nam cần triển khai hệ thống các chương trình tuyên truyền, đào tạo cho người dân ở những vùng có rủi ro cao về kỹ năng ứng phó với thiên tai, giúp họ chủ động hơn trong việc bảo vệ bản thân và gia đình. Những nỗ lực này nên được thực hiện dựa trên cách tiếp cận phát triển cộng đồng, nhằm đảm bảo tính bền vững, đồng thời trang bị cho cộng đồng những kiến thức và kỹ năng cần thiết để gia tăng sức chống chịu và năng lực chủ động ứng phó trước thiên tai.

3. Lập kế hoạch sơ tán khẩn cấp

Trước khi thiên tai xảy ra, các chính phủ cần căn cứ vào thông tin từ hệ thống cảnh báo sớm để xây dựng kế hoạch sơ tán rõ ràng, phác thảo các thủ tục cần thiết cho các tình huống khác nhau. Trong đó, các kế hoạch nên phản ánh nhu cầu của các

nhóm dân cư dễ bị tổn thương và kết hợp kiến thức địa phương để nâng cao hiệu quả trong quá trình sơ tán.

Không lâu sau trận bão số 3 ở Việt Nam, bang Florida (Mỹ) tối ngày 26/9 (sáng 27/9 giờ Việt Nam) cũng đã trải qua một cơn bão kinh hoàng với sức gió lên đến 225 km/giờ (vượt trên cấp 17 của bão số 3). Áp thấp nhiệt đới Helene là một trong những cơn bão có sức tàn phá khủng khiếp nhất mà khu vực này đối mặt trong nhiều thập kỷ. Hai ngày trước khi cơn bão quét qua, Thống đốc bang Florida Ron DeSantis đã ban hành Lệnh hành pháp 24-209 vào ngày 24/9 và ban bố tình trạng khẩn cấp cho 61 quận làm cơ sở để các quan chức tiểu bang cung cấp các nguồn lực quan trọng cho cộng đồng trước bất kỳ tác động tiềm ẩn nào của bão. 90 nơi trú ẩn được mở cho hơn 4.700 cư dân từ các khu vực có thể bị ảnh hưởng nghiêm trọng bởi bão Helene. Lệnh sơ tán tự nguyện và bắt buộc được ban bố ở nhiều quận trên toàn tiểu bang và được công khai trên internet để người dân tiện theo dõi.

Thảm kịch tại Làng Nủ, với gần một nửa nhân khẩu của địa phương thiệt mạng, là hệ quả đau lòng của việc không kịp thời triển khai đầy đủ công tác phòng ngừa trước thiên tai, nhất là kế hoạch sơ tán người dân. Mặc dù tình trạng giao thông bị đứt gãy là một trở ngại lớn trong việc tiếp cận và di dời người dân ở địa phương này, nhưng bi kịch vẫn có thể được ngăn chặn nếu chính quyền Làng Nủ chú ý ứng phó với bão từ sớm. Việc xác định trước các khu vực có nguy cơ cao và lập kế hoạch sơ tán cụ thể cho từng nơi, bao gồm cả những địa điểm khó tiếp cận như Làng Nủ, là rất cần thiết để đảm bảo an toàn cho người dân trong các tình huống khẩn cấp. Bên cạnh đó, trong tình huống này, cách tiếp cận dựa vào cộng đồng (như đã nêu trên), một lần nữa cho thấy tính khả thi cao hơn so với cách tiếp cận từ trên xuống trong ứng phó thiên tai như cách làm vừa qua của Việt Nam.

4. Tăng cường khả năng phục hồi cơ sở hạ tầng

Trong tài liệu “Hướng dẫn Toàn cầu về Dự báo Bão nhiệt đới”

(Global Guide to Tropical Cyclone Forecasting) (tr. 336), WMO kiến nghị các chính phủ chú trọng vào việc xây dựng các bức tường biển, đê và các cấu trúc vật lý khác để giảm thiểu tác động của bão. Bên cạnh đó, các chính phủ cũng cần ban hành tiêu chuẩn xây dựng nhà cửa để tăng cường sức chống chịu trước gió mạnh và lũ lụt cục bộ, đồng thời phải đảm bảo năng lực quản trị và thực thi các tiêu chuẩn này.

Nhật Bản từ lâu đã được biết đến với việc sở hữu các cơ sở hạ tầng mạnh mẽ được thiết kế để chống lại thiên tai. Năm 2017, sau khi hứng chịu 19 cơn bão trong vòng 9 tháng đầu năm, chính phủ nước này đã tổ chức các cuộc họp liên bộ và cử các nhóm điều tra (do Bộ trưởng Bộ Quản lý Thảm họa Jun Matsumoto làm chủ tịch) đến các tỉnh Oita và Fukuoka để thảo luận với chính quyền tại các địa phương có liên quan và kiểm tra những nơi trú ẩn sơ tán và các khu vực bị ảnh hưởng. Sang năm 2018, sau tác động tàn phá của cơn bão số 21, Nhật Bản đã tập trung vào việc tăng cường các

chiến lược giảm nhẹ thiên tai bằng cách cải thiện các hàng rào chống sét lan truyền do bão và hệ thống quản lý lũ lụt để giảm thiểu thiệt hại trong tương lai. Đài Loan cũng đã đầu tư đáng kể vào cơ sở hạ tầng. Sau khi cơn bão Morakot gây ra lũ lụt và lở đất nghiêm trọng vào năm 2009, chính phủ Đài Loan đã gia cố bờ sông và cải thiện hệ thống thoát nước để quản lý tốt hơn lượng mưa lớn trong bão.

Ở những khu vực dễ chịu ảnh hưởng của thiên tai, Việt Nam cần có chính sách quy hoạch nhà ở, phổ biến thông tin cho người dân để họ không xây nhà trên những nền đất kém vững chắc. Sau chuyến đi thực địa tại thôn Làng Nủ, PGS.TS. Nguyễn Châu Lân, Phó trưởng Bộ môn địa kỹ thuật, Khoa Công trình, Trường Đại học Giao thông Vận tải, cho biết, thôn Làng Nủ nằm ở vị trí đứt gãy địa chất—nơi nguy hiểm khi có tai biến địa chất xảy ra. Do đó, theo ông Lân, chính quyền cần khuyến cáo người dân không làm nhà ở các vị trí này.

Bên cạnh đó, việc tăng cường khả năng phục hồi cơ sở hạ tầng

còn đòi hỏi sự cải thiện mạng lưới giao thông kết nối giữa mọi địa phương trên cả nước, kể cả những vùng xa xôi nhất. Trường hợp thảm kịch tại Làng Nủ là một ví dụ điển hình cho thấy sự cách trở về giao thông có thể cản trở nghiêm trọng nỗ lực sơ tán khi có thiên tai. Do đó, kế hoạch xây dựng khu tái định cư cho Làng Nủ tại địa hình “an toàn, thuận lợi bố trí hạ tầng giao thông” là lựa chọn đúng đắn của Ủy ban Nhân dân tỉnh Lào Cai để đảm bảo khả năng sơ tán và cứu hộ cứu nạn tốt hơn cho địa phương này trong tương lai khi có thiên tai xảy ra.

Tuy nhiên, cần nhận thức rằng Làng Nủ không phải là trường hợp duy nhất ở Việt Nam—một đất nước có tới 3/4 diện tích là đồi núi, nơi nhiều địa phương vẫn đang phải đối mặt với những thách thức tương tự về giao thông. Trong bối cảnh biến đổi khí hậu, khi thiên tai có xu hướng xảy ra ngày càng thường xuyên, việc cải thiện kết nối cho những vùng "xám" trên bản đồ này trở nên cấp thiết hơn bao giờ hết.

Mặc dù việc nâng cấp mạng lưới giao thông kết nối các vùng sâu,

vùng xa đòi hỏi nỗ lực lâu dài và nguồn lực lớn, song đây là một ưu tiên quan trọng. Bằng cách tập trung vào hoàn thiện cơ sở hạ tầng và giao thông, Việt Nam sẽ thể hiện được năng lực quản trị bao trùm (inclusive governance), hướng tới xây dựng một xã hội công bằng để “không ai bị bỏ lại phía sau”.

Những đề xuất trên đều có tính khả thi trong dài hạn, gắn liền với thực tiễn của Việt Nam. Song, để biến chúng thành hiện thực, cả hệ thống chính trị, từ trung ương đến địa phương, đặc biệt là cộng đồng, cần chung tay thực hiện. Không thể phủ nhận việc nâng cấp cơ sở hạ tầng, nhất là hệ thống giao thông, đến các nơi dân cư thưa thớt và xa các khu đô thị, cần quyết tâm lớn, nguồn lực đủ mạnh, và kế hoạch chần chừ. Tuy vậy, đây là những công việc cần thiết, thậm chí là bắt buộc, để giúp bảo vệ tính mạng và tài sản của người dân và đảm bảo sự phát triển ổn định và bền vững của quốc gia trong kỷ nguyên biến đổi khí hậu.

Điều này càng có ý nghĩa chính trị và chiến lược khi Thủ tướng

Phạm Minh Chính đã nhấn mạnh tại Phiên họp lần thứ 5 của Ban Chỉ đạo quốc gia triển khai thực hiện cam kết của Việt Nam tại Hội nghị lần thứ 26 các bên tham gia Công ước khung của Liên Hợp Quốc về biến đổi khí hậu (COP26) hôm 2/10: “Cần nỗ lực lớn hơn nữa, quyết tâm cao hơn nữa để làm tốt hơn việc ứng phó biến đổi khí hậu”.





Sự “trỗi dậy” của Vingroup và ý nghĩa của nó đối với nền kinh tế Việt Nam

Tiền thân là doanh nghiệp sản xuất mì gói tại Ukraine, Vingroup hiện là tập đoàn lớn, đa ngành, và có ảnh hưởng sâu rộng tại Việt Nam. Tuy nhiên, sự lớn mạnh này vừa đóng góp tích cực cho sự phát triển của đất nước, vừa tiềm ẩn những rủi ro về kinh tế và chính trị.

VỠ TRƯỜNG AN

Quá trình phát triển vượt bậc của Vingroup

Ông Phạm Nhật Vượng, hiện nay là Chủ tịch tập đoàn Vingroup, bắt đầu sự nghiệp kinh doanh vào năm 1993 với doanh nghiệp

mang tên Technocom, sản xuất mì ăn liền tại Ukraine. Đến năm 2000, tập đoàn chuyển hướng đầu tư vào Việt Nam với dự án lớn đầu tiên là khu du lịch nghỉ dưỡng Vinpearl (khởi công năm 2001 và khánh thành hai năm sau

Ảnh: Sự kiện VinFast lên sàn chứng khoán Mỹ được live stream trực tiếp trên sàn Nasdaq hôm 15/8/2023 - (C): VinFast

đó) trên đảo Hòn Tre (một hòn đảo kém phát triển nằm ngoài khơi thành phố Nha Trang). Tập đoàn sau đó cũng đã ghi dấu ấn vào năm 2007 bằng việc khánh thành cáp treo vượt biển dài nhất thế giới, và chở được nhiều người nhất trên một cabin (tám người) tại Vinpearl.

Sau thành công ban đầu đó, ông Vượng bắt đầu mở rộng sang lĩnh vực bất động sản với thương hiệu Vincom, đầu tiên là tổ hợp cao ốc văn phòng hiện đại mang tên Vincom Bà Triệu ở Hà Nội, và sau đó là một loạt các dự án nhà ở khác tại thủ đô và Thành phố Hồ Chí Minh.

Đến năm 2011, Vincom và Vinpearl được sáp nhập thành Vingroup, đánh dấu bước ngoặt quan trọng trong lịch sử phát triển của tập đoàn. Từ đó đến nay, Vingroup không ngừng phát triển và trở thành một trong những tập đoàn kinh tế tư nhân lớn nhất Việt Nam, hiện đang tập trung vào ba nhóm ngành chính: công nghệ—công nghiệp, thương mại dịch vụ, và hoạt động xã hội. Trong đó, mảng công nghệ—công nghiệp được đại diện bởi VinFast

(ô tô điện) và VinES (pin xe điện); mảng thương mại dịch vụ bao gồm Vinhomes (bất động sản), Vinpearl (du lịch nghỉ dưỡng - giải trí), Vinbus (xe buýt), Vinmec (y tế), Vinschool và VinUni (giáo dục); còn hoạt động xã hội được thực hiện thông qua Quỹ Thiện Tâm, Giải thưởng VinFuture và Quỹ VinVentures

Ngày nay, một người Việt Nam hoàn toàn có thể sống trong một căn nhà Vinhomes, chữa bệnh tại Vinmec, cho con học Vinschool, sau đó lên VinUni, đi nghỉ mát tại Vinpearl bằng xe điện VinFast, hoặc xe buýt của Vinbus.

VSF

(đầu tư vào các công ty khởi nghiệp mảng công nghệ). Đặc biệt, từ năm 2019, tập đoàn đã có chiến lược tái cấu trúc mạnh mẽ, tập trung nguồn lực vào công nghệ và công nghiệp, với trọng tâm là phát triển các sản phẩm ô tô điện mang thương hiệu VinFast.

Ngày nay, một người Việt Nam hoàn toàn có thể sống trong một căn nhà Vinhomes, chữa bệnh tại Vinmec, cho con học Vinschool, sau đó lên VinUni, đi nghỉ mát tại Vinpearl bằng xe điện VinFast, hoặc xe buýt của Vinbus. Không chỉ “phủ sóng” ở nhiều lĩnh vực của đời sống người dân Việt Nam, Vingroup còn có tham vọng vươn ra toàn cầu với mũi tên chủ lực là VinFast.

Ngày 15/8/2023, VinFast chính thức được niêm yết trên sàn chứng khoán Nasdaq (Mỹ) với mã giao dịch VFS, đánh dấu cột mốc quan trọng khi trở thành công ty Việt Nam đầu tiên niêm yết trực tiếp trên sàn chứng khoán Mỹ, mở ra cơ hội tiếp cận nguồn vốn quốc tế và khẳng định vị thế của một hãng xe điện Việt Nam trên thị trường toàn cầu.

Cùng với đó, VinFast nhanh chóng mở rộng dấu ấn ra các nơi khác như châu Âu, Canada và Trung Đông. Ngoài ra, nhà sản xuất ô tô này cũng đã tiếp cận các thị trường gần “nhà” hơn như Ấn Độ, Indonesia và Philippines.

Chưa dừng lại ở đó, đầu năm nay, VinFast đã ghi dấu ấn khi công nghệ MirrorSense của hãng được vinh danh với giải thưởng Đổi mới (Innovation) tại Triển lãm Điện tử Tiêu dùng 2024 (Consumer Electronics Show, là sự kiện thường niên lớn nhất trong ngành công nghiệp điện tử tiêu dùng). Cụ thể, MirrorSense là hệ thống điều chỉnh gương tự động được điều khiển bằng trí tuệ nhân tạo (AI) đầu tiên trên thế giới, có khả năng phát hiện chính xác vị trí đầu và ánh mắt của người lái xe, từ đó điều chỉnh gương cho phù hợp với độ chính xác 10mm.

Với những kết quả ấn tượng về kinh doanh và công nghệ, ông Vượng (người sáng lập kiêm CEO của VinFast) đã trở thành người Đông Nam Á đầu tiên và duy nhất cho đến nay được vinh danh vào nhóm 50 người có tầm ảnh

hưởng lớn nhất làng xe toàn cầu trong năm 2023 do MotorTrend đánh giá. Đây là một trong những tờ báo về xe danh tiếng và lâu đời bậc nhất ở Mỹ với bề dày lịch sử 75 năm. Thậm chí, vị trí thứ 47 của ông Vương còn cao hơn cả CEO của Tesla là tỷ phú Elon Musk (thứ 50). Cũng trong năm nay, VinFast đã được tạp chí TIME vinh danh là một trong 100 công ty có ảnh hưởng nhất thế giới. Vinh dự này đánh dấu lần đầu tiên một doanh nghiệp Việt Nam được đưa vào danh sách uy tín trên.

Có thể nói, từ khi thành lập đến nay, Vingroup dưới sự lãnh đạo của ông Phạm Nhật Vương đã trải qua một hành trình phát triển đầy ấn tượng. Doanh nghiệp cũng đang ngày càng khẳng định vị thế là nhà kinh doanh hàng đầu Việt Nam, khi trong năm 2023 đã đóng góp đến 1,6% GDP cho quốc gia này. Hơn nữa, với các thành tựu nổi bật về công nghệ và vị thế đáng tự hào trong ngành ô tô thế giới, Vingroup nói chung và VinFast nói riêng đã thể hiện khát vọng tiên phong, cũng như tầm nhìn phát triển vươn ra toàn cầu của một doanh nghiệp tại dải đất hình chữ S.

Một “Chaebol” của Việt Nam

Không quá khi nói rằng, mô hình phát triển và mở rộng của Vingroup có nhiều nét tương đồng với mô hình Chaebol ở Hàn Quốc. Trước hết, Chaebol thường do một gia đình sáng lập và kiểm soát. Quyền lực và quyền sở hữu của doanh nghiệp được truyền qua nhiều thế hệ, từ người sáng lập sang con cháu. Quyền lực này không chỉ ảnh hưởng sâu rộng đến nền kinh tế đất nước, mà còn vươn ra các khía cạnh khác như chính trị, xã hội. Sức mạnh đó giúp Chaebol có thể kiểm soát chuỗi cung ứng từ cả nguyên liệu đầu vào đến sản phẩm cuối cùng. Cho đến nay, ông Vương vẫn là người giữ vai trò quan trọng trong việc định hướng và kiểm soát hoạt động của tập đoàn. Song song với đó, vị Chủ tịch này cũng đang dần dần triển khai các bước chuyển giao để đưa những người con của mình dần sâu hơn vào hoạt động của tập đoàn.

Cụ thể, cuối năm 2023, con trai cả Phạm Nhật Quân Anh đã chính thức trở thành cổ đông Vingroup sau khi mua 150.000 cổ phiếu ESOP dành cho lãnh đạo, quản lý

chủ chốt của tập đoàn. Ông Quân Anh hiện cũng là Phó Tổng giám đốc khối sản xuất VinFast. Mới đây hơn, con trai thứ hai Phạm Nhật Minh Hoàng đã được bổ nhiệm làm Tổng giám đốc Công ty Cổ phần Thương mại và Dịch vụ FGF - Vì Tương lai Xanh (For Green Future). Đây là công ty con của Vingroup, được ông Vương thành lập vào đầu tháng 7, hoạt động trong lĩnh vực mua bán các mẫu xe ô tô điện VinFast, và kinh doanh dịch vụ cho thuê xe điện tự lái. Sau bốn tháng ổn định hoạt động, ông Vương đã bàn giao cho con trai thứ hai của mình, đánh dấu bước đầu tham gia vào hoạt động kinh doanh của ông Hoàng.

Đặc điểm nổi bật thứ hai của Chaebol là các tập đoàn gia đình quyền lực hoạt động trong nhiều lĩnh vực khác nhau, từ sản xuất ô tô, điện tử, xây dựng đến tài chính và bảo hiểm. Điều này giúp các tập đoàn lớn giảm thiểu rủi ro khi một ngành gặp khó khăn, đồng thời tối ưu hóa lợi thế kinh tế. Như đã đề cập, Vingroup giờ đây đã có một hệ sinh thái trải rộng trên ba nền tảng chính là công nghệ - công nghiệp, thương mại dịch vụ, và hoạt động xã hội, nhờ vào các

công ty con nổi bật như VinFast, Vinhomes, hay Giải thưởng VinFuture.

Cùng với đó, các Chaebol có quan hệ chặt chẽ với chính phủ, nhận được hỗ trợ về chính sách, vay vốn và đôi khi là các khoản cứu trợ tài chính. Bàn về khía cạnh này, chính phủ Việt Nam trong những năm qua đã có nhiều nỗ lực công khai nhằm quảng bá thương hiệu xe VinFast đến với người dân trong nước, cũng như cộng đồng quốc tế. Ngay từ năm 2017, thời điểm VinFast chỉ mới vừa hình thành, cố Tổng Bí thư Nguyễn Phú Trọng đã đến thăm công trường xây dựng tổ hợp nhà máy sản xuất ô tô VinFast tại Hải Phòng.

Sau đó một năm, Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc đã dự lễ ra mắt xe VinFast, đồng thời phát động phong trào “Hàng Việt Nam chinh phục người Việt Nam”, cho thấy tham vọng của chính phủ trong việc xây dựng thương hiệu Việt chất lượng cao và phát triển một nền kinh tế tự cường. Ông Phúc—trong năm 2019—cũng đến dự lễ khánh thành nhà máy sản xuất ô tô VinFast.

Không chỉ tích cực tham dự lễ mừng các cột mốc quan trọng của VinFast, chính phủ còn ngấm mở đường cho doanh nghiệp này nâng cao sự hiện diện quốc tế và mở rộng thị phần. Chẳng hạn, hồi năm 2020, VinFast đã bàn giao 393 xe ô tô cho Tiểu ban Vật chất - Hậu cần để đưa đón đại biểu trong thời gian đến Việt Nam tham dự các hội nghị thuộc ASEAN. Vào năm ngoái, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư để bổ sung, điều chỉnh các quy chuẩn nhằm kiểm soát khí thải của ô tô chạy bằng diesel. Ngoài ra, khi lãnh đạo Việt Nam công du nước ngoài, thương hiệu VinFast cũng thường được quảng cáo, như khi Tổng bí thư Tô Lâm sang Lào (tháng 7) hoặc Thủ tướng Phạm Minh Chính sang Các Tiểu vương quốc Arab Thống nhất (UAE) (tháng 10).

Bên cạnh đó, các Chaebol cũng chiếm tỷ trọng lớn trong nền kinh tế quốc dân và có ảnh hưởng mạnh mẽ đến xuất khẩu, việc làm và sự ổn định kinh tế. Trong năm 2022, tổng doanh thu của năm Chaebol hàng đầu ở Hàn Quốc (Samsung, Hyundai, SK, LG và Lotte) chiếm đến 45% GDP của

quốc gia này. Trong khi đó, Vingroup hiện cũng đã chiếm 1,6% GDP của Việt Nam, và với đà phát triển hiện nay, con số này hoàn toàn có thể tăng hơn nữa.

Với những đặc điểm của một Chaebol, sự tồn tại và phát triển của Vingroup mang lại nhiều lợi ích cho một quốc gia đang trong giai đoạn công nghiệp hóa, hiện đại hóa như Việt Nam. Với quy mô hoạt động lớn và đa ngành, Vingroup giúp tạo ra hàng triệu việc làm cho người lao động, đồng thời góp phần xây dựng nền tảng nhân lực chất lượng cao cho sự phát triển dài hạn của nền kinh tế. Cùng với đó, những dự án đầu tư lớn thông qua công ty Vinhomes cũng kéo theo sự phát triển của hệ thống giao thông, sự tăng tốc của quá trình đô thị hóa, và sự mở rộng của các khu công nghiệp, từ đó nâng cao chất lượng cuộc sống và tăng kết nối kinh tế giữa các khu vực.

Thêm vào đó, với việc tiếp thu công nghệ từ các nước phát triển và chuyển giao vào sản xuất trong nước, Vingroup cũng giúp Việt Nam rút ngắn khoảng cách công nghệ với các quốc gia tiên

tiến và các sản phẩm của đất nước trở nên cạnh tranh hơn trên thị trường quốc tế, mà VinFast là trường hợp điển hình. Ngoài ra, nhờ đẩy mạnh xuất khẩu, Vingroup cũng giúp Hà Nội tăng nguồn thu ngoại tệ, cải thiện cán cân thương mại, hội nhập sâu hơn vào chuỗi cung ứng toàn cầu, và nâng cao hình ảnh quốc gia.

Và những rủi ro đối với nền kinh tế - chính trị Việt Nam

Tuy nhiên, Vingroup không phải lúc nào cũng tạo ra tác động tích cực cho Việt Nam. Thế mạnh của Vingroup vẫn tập trung chủ yếu vào bất động sản, và một nửa nguồn thu của tập đoàn là từ khía cạnh này. Để đảm bảo doanh thu, Vingroup không thể không tìm cách thổi phồng thị trường bất động sản, đẩy giá nhà đất lên cao, nghĩa là người dân bình thường, đặc biệt là thế hệ trẻ càng lúc càng khó có cơ hội tiếp cận nhà ở. Đó là chưa kể đến việc nguy cơ vỡ bong bóng bất động sản sẽ tạo ra hệ lụy nghiêm trọng cho nền kinh tế. Sự kém bền vững này là một rủi ro thường trực đối với nền kinh tế Việt Nam.

Hơn nữa, nền kinh tế quốc gia có thể trở nên phụ thuộc quá mức vào Vingroup nếu tập đoàn này ngày càng chiếm tỷ trọng lớn hơn trong GDP của Việt Nam. Trong bối cảnh đó, nếu Vingroup gặp khủng hoảng tài chính hoặc thất bại trong một thương vụ lớn, hậu quả này có thể lan rộng, ảnh hưởng tiêu cực đến các ngành liên quan và khiến nền kinh tế lao đao. Sự độc quyền hóa này còn có thể kìm hãm các nhóm doanh nghiệp vừa và nhỏ, cũng như các công ty khởi nghiệp trong những phân khúc có sự hiện diện của hệ sinh thái Vingroup, khiến họ không có không gian để phát triển và mở rộng. Hậu quả là nền kinh tế trở nên kém cạnh tranh, trong khi Vingroup sẽ có nhiều quyền lực hơn để thao túng thị trường.

Bên cạnh đó, khá nhiều hoạt động kinh doanh của Vingroup tập trung vào phân khúc cao cấp như nhà ở, bệnh viện, trường học, du lịch. Điều đó có nghĩa là người có mức thu nhập trung bình và thấp hầu như khó có cơ hội tiếp cận các sản phẩm và dịch vụ của tập đoàn này, từ đó đào sâu hơn chênh lệch giàu nghèo và khoảng

cách xã hội giữa các nhóm dân cư có điều kiện kinh tế khác nhau.

Ngoài ra, tầm ảnh hưởng lớn của Vingroup và mối liên kết giữa doanh nghiệp này với chính phủ có thể dẫn đến nguy cơ về tham nhũng và lợi ích nhóm. Những doanh nghiệp theo mô hình Chaebol khiến nhà nước rất khó quản lý vì chúng quá lớn đến mức không thể sụp đổ (too big to fail). Quyền lực của doanh nghiệp hoàn toàn có thể làm lũng đoạn các quyết định chính trị, gây xói mòn niềm tin của công chúng vào các chính sách kinh tế và quản lý của nhà nước.

Chẳng hạn, hồi năm 2017, Thái tử Samsung Lee Jae Yong đã bị Tòa án cấp cao Seoul tuyên năm năm tù vì đã hối lộ cựu Tổng thống Hàn Quốc Park Geun-hye. Tuy nhiên, chỉ một năm sau, ông Lee đã được giảm án và trả tự do. Đến năm 2020, ông lại bị truy tố về tội thao túng giá cổ phiếu và gian lận kế toán, song công tố viên không thể bắt giữ ông vì tòa án từ chối ban hành lệnh bắt giữ. Đó chỉ là một ví dụ nhỏ cho thấy giới lãnh đạo Chaebol Hàn Quốc

dù thường xuyên dính phải các cáo buộc, nhưng thường sẽ sớm trắng án hoặc chỉ phải thi hành án tù trong thời gian rất ngắn.

Trên thực tế, trong những năm qua khi Đảng Cộng sản Việt Nam đẩy mạnh chiến dịch “đốt lò”, Vingroup hoàn toàn nằm bên ngoài cuộc truy quét này. Có thể vì tập đoàn này không mắc phải sai phạm nào, nhưng ở chiều ngược lại, hoàn toàn có nguy cơ đã diễn ra tình trạng thao túng chính trị. Trong quá khứ, em trai của ông Vượng là Phạm Nhật Vũ đã từng bị Tòa án Nhân dân Hà Nội tuyên án ba năm tù vì tội đưa hối lộ, nhưng đó là sự việc liên quan đến doanh nghiệp AVG và MobiFone, không dính líu đến Vingroup.

Tóm lại, mô hình phát triển của Vingroup, với những đặc điểm tương đồng với các Chaebol, đã và đang đóng góp tích cực cho sự phát triển kinh tế - xã hội của Việt Nam thông qua tạo việc làm, thúc đẩy đô thị hóa, và nâng cao vị thế quốc gia trên trường quốc tế. Tuy nhiên, sự phát triển mạnh mẽ của Vingroup cũng đặt ra những thách thức không nhỏ về

mặt kinh tế và chính trị cho Việt Nam, từ nguy cơ độc quyền và phụ thuộc quá mức, đến việc đào sâu thêm khoảng cách giàu nghèo trong xã hội.

Do đó, chính phủ cần cân bằng giữa lợi ích phát triển kinh tế và đảm bảo công bằng xã hội, cũng như tăng cường giám sát, đề ra các giải pháp phù hợp để đảm bảo sự phát triển bền vững của cả doanh nghiệp lẫn nền kinh tế quốc dân.





Dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam trước viễn cảnh nhiều thách thức

Sau hơn 20 năm nghiên cứu và tranh luận, Việt Nam đã hạ quyết tâm xây dựng đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam, hứa hẹn tạo ra bước đột phá cho hạ tầng giao thông đất nước. Tuy nhiên, dự án đầy tham vọng này đối diện với hàng loạt thách thức, từ tài chính đến năng lực quản lý, đòi hỏi sự sát sao trong triển khai để đưa kế hoạch về đích đúng như kỳ vọng.

TRƯƠNG TUẤN KIỆT

Việt Nam hạ quyết tâm sau nhiều năm trì hoãn

Việc xây dựng tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam từ lâu đã xuất hiện trong chương trình nghị

sự của Việt Nam, ít nhất là cách đây hai thập kỷ. Vào năm 2007, Cơ quan Hợp tác Quốc tế Hàn Quốc (Korea International Cooperation Agency - KOICA) đã đưa ra báo cáo nghiên cứu đầu tiên

Ảnh: Phối cảnh minh họa bằng AI dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam - (C): Vietnam Strategic Forum

về các tác động môi trường và tính khả thi của đường sắt tốc độ cao. Theo báo cáo, việc triển khai sẽ ưu tiên cho hai chặng Hà Nội - Hà Tĩnh và thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang, với khổ đường đôi, khổ ray 1.435mm, điện khí hóa, tốc độ thiết kế 350km/h, tốc độ khai thác 300km/h, tổng mức đầu tư gần 56 tỷ USD.

**Giả sử Việt Nam—
trong trường hợp
tối ưu nhất—có
thể hoàn thành
dự án đúng như
dự kiến vào năm
2035, và với chi
phí 67 tỷ USD
như kế hoạch
(tương đương hơn
15% GDP năm
2023), khi đó mức
nợ công của quốc
gia Đông Nam Á
này có thể sẽ vượt
quá 50% GDP.**

VSF

Tuy nhiên, khi Quốc hội biểu quyết dự án vào năm 2010, chỉ có 185 đại biểu tán thành, 208 đại biểu không tán thành, và 34 đại biểu không biểu quyết. Với số phiếu tán thành dưới 50%, dự án đã không được thông qua. Lý do chính là các đại biểu lo ngại tổng mức đầu tư quá lớn sẽ kéo theo gánh nặng nợ công, trong bối cảnh đất nước còn nhiều dự án cần được ưu tiên hơn.

Trong suốt giai đoạn 2011 - 2019, dự án được tiếp tục nghiên cứu dưới sự tư vấn của Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (Japan International Cooperation Agency - JICA). Về cơ bản, đề xuất của JICA khác với KOICA ở một điểm duy nhất là chỉ khai thác tàu khách.

Tuy nhiên, khi kết quả nghiên cứu tiền khả thi được Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) trình lên Chính phủ vào đầu năm 2019, Bộ Kế hoạch - Đầu tư lại đưa nhiều ý kiến, cho rằng đầu tư đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam với tốc độ 200 - 250km/h (chạy kết hợp cả tàu khách và tàu hàng) vừa tiết giảm được hơn 30 tỷ USD chi phí đầu tư, vừa phù hợp với điều kiện

đất nước, đạt hiệu quả về khai thác hơn phương án tàu chạy 300 - 350km/h và chỉ chở khách.

Ngoài ra, một bộ phận trong dư luận cũng góp ý rằng tốc độ 250km/h có sự chênh lệch về thời gian di chuyển không quá lớn, đồng thời so sánh với mô hình đường sắt tốc độ cao của Thổ Nhĩ Kỳ, nơi sử dụng tốc độ trên với chi phí thấp hơn nhiều.

Những tranh cãi giữa các bên cứ kéo dài từ năm này sang năm khác, mà bên nào cũng có cái lý riêng của mình. Đến ngày 18/9, Bộ Chính trị đã họp cho ý kiến về Đề án chủ trương đầu tư đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam. Sau khi nghe Ban cán sự đảng Bộ GTVT báo cáo Tờ trình Đề án chủ trương đầu tư tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam và ý kiến của các cơ quan, Bộ Chính trị đã thảo luận và kết luận đây là công trình “rất quan trọng và rất cần thiết”.

Cũng trong thời gian này, Trung ương Đảng thống nhất chủ trương đầu tư toàn tuyến dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam với vận tốc 350km/h. Cơ quan

này cũng giao Ban Cán sự Đảng Chính phủ và Đảng đoàn Quốc hội chỉ đạo các cơ quan liên quan khẩn trương hoàn thiện hồ sơ để trình Quốc hội xem xét tại kỳ họp thứ tám dự kiến khai mạc vào ngày 21/10. Với quyết tâm cao độ hiện nay từ Đảng và Chính phủ, các đại biểu Quốc hội gần như chắc chắn sẽ bỏ phiếu ủng hộ để thông qua Đề án này.

Nhìn chung, phương án 350km/h là tối ưu nhất vì phù hợp với xu thế chung trên thế giới, cũng như đặc thù của đường sắt Việt Nam là đi qua nhiều đô thị với mật độ tập trung dân số cao, quy mô trên 500.000 dân. Do đó, dù chi phí đầu tư cao hơn so với dải vận tốc 250km/h khoảng 8 - 9%, nhưng phương án vận tốc 350km/h sẽ giúp đảm bảo tầm nhìn dài hạn, và có khả năng thu hút được lượng khách cao hơn từ 12 - 24% tại các chặng.

Vào ngày 5/10, khi chủ trì cuộc họp Thường trực Chính phủ với các bộ ngành về dự án đường sắt tốc độ cao, Thủ tướng Phạm Minh Chính đã nhấn mạnh rằng “Chỉ bàn làm, không bàn lùi”. Đồng thời, trên khắp các phương tiện

thông tin đại chúng, các từ khóa như “đường sắt cao tốc”, “tốc độ 350km/giờ”, “ăn sáng ở Hà Nội, ăn trưa ở Sài Gòn”... đã được lặp đi lặp lại với tần suất dày đặc. Cùng với đó, hình ảnh đoàn tàu với đầu nhọn, sơn cờ đỏ sao vàng, phần đuôi được làm mờ với hàm ý tốc độ cao đã được Báo Điện tử Chính phủ đăng tải nhằm quảng bá cho dự án trên.

Từ những gì đang diễn ra trong vòng một tháng qua, có thể thấy đã đến lúc Đảng và Chính phủ Việt Nam quyết định tăng tốc và bắt tay vào làm dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam sau nhiều năm lên ý tưởng và tranh luận gay gắt.

Hàng loạt công gai chờ đón

Việc xây dựng đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam là phù hợp với xu thế hiện nay — không chỉ của thế giới, mà còn ở khu vực Đông Nam Á, với Lào và Indonesia là những ví dụ đáng chú ý gần đây. Theo đó, vào tháng 2021, tuyến đường sắt Côn Minh - Vientiane đã được khánh thành, giúp vận chuyển hơn hơn 24,2 triệu lượt hành khách và 29,1 triệu tấn hàng

sau hai năm vận hành. Còn tại Indonesia, hồi tháng 10/2023, tuyến đường sắt cao tốc Jakarta - Bandung cũng đã đi vào hoạt động theo tiêu chí hiệu quả, tiết kiệm và thân thiện với môi trường, đồng thời giúp tăng cường mối quan tâm của người dân đối với loại hình vận chuyển này. Do vậy, dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam rất cần thiết và phù hợp với nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội hiện nay của Việt Nam, vì có thể giúp quốc gia này kết nối tốt hơn với các thị trường trong khu vực, tiếp tục thể hiện sức hấp dẫn như một trung tâm công nghiệp và điểm đến đầu tư.

Tuy nhiên, có những thách thức phía trước mà Việt Nam cần chuẩn bị để có phương án giải quyết tối ưu. Để xây dựng dự án này, chi phí ước tính trung bình hàng năm là khoảng 5,6 tỷ USD, tương đương 1,3% GDP của Việt Nam trong năm 2023. Về lý thuyết, Việt Nam hoàn toàn có thể không phụ thuộc vào nước ngoài như định hướng của chính phủ. Nghiên cứu của Ngân hàng Thế giới (WB) chỉ ra rằng đây là thời điểm thích hợp để Việt Nam

xây dựng dự án này khi GDP bình quân đầu người đạt khoảng 4.282 USD vào năm 2023 và ước đạt khoảng 7.500 USD vào năm 2030. Hơn nữa, nợ công cũng đang ở mức thấp, chỉ khoảng 37% GDP.

Mặc dù vậy, ngân sách Việt Nam là không mấy dư dả. Từ năm 2020 đến nay, Hà Nội luôn gặp phải vấn đề thâm hụt ngân sách, và xu hướng đó ngày càng tăng. Cụ thể, năm 2020, mức bội chi ngân sách là gần 9,3 tỷ USD, tương đương 3,44% GDP, đến năm 2023 đã tăng lên khoảng 18,9 tỷ USD, tương đương 4,42% GDP.

Hơn nữa, dù thể hiện quyết tâm tự lực, nhưng để có vốn xây dựng đường sắt tốc độ cao, nhà nước Việt Nam vẫn sẽ phải phát hành trái phiếu hoặc vay các ngân hàng trong nước, tức là phát sinh thêm lãi vay. Tuy nhiên, ngay cả việc phát hành trái phiếu cũng có thể gặp thách thức, vì muốn thu hút người dân mua thì trái phiếu phải có lãi suất hấp dẫn, và giá trị đồng nội tệ phải ổn định (được đảm bảo). Nếu không, người dân sẽ chỉ ưu tiên mua vàng như một kênh đầu tư an toàn (thay vì trái

phiếu), đặc biệt là khi rủi ro mất giá đồng tiền ngày càng cao.

Ngoài ra, đáng chú ý là dù thể hiện chủ trương tự lực, nhưng quan điểm của Chính phủ Việt Nam vẫn có thêm nội dung “vay vốn nước ngoài với điều kiện ưu đãi và ít ràng buộc, điều kiện lớn nhất là chuyển giao công nghệ”. Điều này có nghĩa là Hà Nội không loại trừ khả năng vẫn phải cần đến sự trợ giúp của bên ngoài như Trung Quốc, Nhật Bản, châu Âu... Chẳng hạn, tại cuộc gặp với Giám đốc Quốc gia WB tại Việt Nam Carolyn Turk hồi tháng 10/2023, Thủ tướng Phạm Minh Chính đã đề nghị cơ chế này xem xét các “phương thức, mô hình cung cấp và quản lý vốn tài trợ linh hoạt để đáp ứng các nhu cầu sử dụng vốn đa dạng của Việt Nam”, trong đó đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam là một trong những ưu tiên. Mới đây nhất, trong cuộc gặp với Phó Chủ tịch WB phụ trách khu vực Đông Á và Thái Bình Dương Manuela Ferro vào ngày 10/10, ông Chính lại tiếp tục đưa ra lời đề nghị tương tự.

Trong số các đối tác tiềm năng kể trên, Trung Quốc đang nổi lên

như một ứng cử viên sáng giá hàng đầu cho vai trò nhà thầu xây dựng tuyến đường sắt này. Năng lực của Bắc Kinh là không phải bàn cãi vì tính đến năm 2022, cường quốc này đã tham gia vào 24 trên tổng số 34 dự án lớn nhất ở Đông Nam Á (những dự án có giá trị hơn một tỷ USD). Sáu trong số đó là các dự án đường sắt (bao gồm ở Lào và Indonesia). Tuy nhiên, sự tham gia của Trung Quốc vào dự án đường sắt cao tốc ở Malaysia đã gây ra nhiều tranh cãi như tạo ra gánh nặng nợ nần, bộc lộ năng lực quản lý kém, gây tác động tiêu cực đến môi trường..., để rồi sau rốt nó đã bị đình chỉ. Những rủi ro này là “bài học” mà Việt Nam phải lường trước nếu quyết định lựa chọn Trung Quốc là nhà thầu của dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam.

Giả sử Việt Nam—trong trường hợp tối ưu nhất—có thể hoàn thành dự án đúng như dự kiến vào năm 2035, và với chi phí 67 tỷ USD như kế hoạch (tương đương hơn 15% GDP năm 2023), khi đó mức nợ công của quốc gia Đông Nam Á này có thể sẽ vượt quá 50% GDP. Cho dù ngay cả

khi GDP có tăng lên theo thời gian trong 10 năm tới đi nữa với mức tăng trưởng 5 - 6%/năm, thì mức lãi suất đi cùng với số tiền vay nợ cũng sẽ tăng theo, và do đó nợ công vẫn khó dưới mức 50% GDP. Đây là còn chưa kể đến năng lực quản lý xây dựng cơ sở hạ tầng của Việt Nam, thường khiến chi phí đầu tư tăng lên 1,2 - 1,5 lần, thậm chí còn cao hơn thế nữa, nghĩa là nguy cơ đội vốn dự án lên 900 - 100 tỷ USD hoàn toàn có thể xảy ra.

Tiếp theo là vấn đề giá vé tàu. Theo Bộ GTVT, khách đi tàu sẽ có ba hạng vé để lựa chọn: hạng vé thương gia có giá tương đương với vé máy bay thương gia (ước tính 6,9 triệu đồng cho toàn chuyến); hạng vé thứ hai có giá tương đương 75% giá trung bình vé máy bay (ước tính 2,9 triệu đồng); hạng vé thứ ba có giá bằng 45% giá trung bình vé máy bay (ước tính 1,7 triệu đồng).

Tuy nhiên, giá vé như vậy dường như sẽ không đủ để trang trải các khoản chi phí vận hành, lãi vay, khấu hao. Nếu chính phủ Việt Nam quản lý chặt chẽ quá trình vận hành, chi phí khấu hao

có thể sẽ ở mức 3 - 3,5 tỷ USD/năm; chi phí trả một phần gốc khoản vay và lãi vay có thể từ 9 - 10 tỷ USD/năm; các chi phí khác như vận hành, bảo trì, sửa chữa, thuế... có thể tiêu tốn thêm vài tỷ USD/năm. Trong khi đó, doanh thu trong cả năm 2023 của hai hãng hàng không Vietnam Airlines và VietJet gộp lại chỉ 6,2 tỷ USD. Như vậy, giả sử tất cả khách hàng của hai hãng này từ bỏ đi máy bay và chuyển sang đi tàu hỏa với giá vé rẻ hơn, thì doanh thu của đường sắt tốc độ cao rõ ràng vẫn thấp hơn nhiều so với chi phí bỏ ra. Điều này có nghĩa là nhà nước sẽ phải gồng khoản lỗ này và tìm kiếm các khoản thu bổ sung như quảng cáo, dịch vụ, khai thác quỹ đất... Chưa rõ các khoản doanh thu cụ thể sẽ ra sao, nhưng kế hoạch hoàn vốn dự án sau 17,7 năm là một tham vọng đầy thách thức, có nguy cơ khó hoàn thành được.

Chính phủ sẽ khó có thể bù đắp doanh thu bằng cách tăng giá vé, bởi khi đó, lợi thế cạnh tranh của tàu hỏa tốc độ cao sẽ bị suy giảm. Những khách hàng không có nhiều tiền, và không quá gấp sẽ chọn xe khách để phục vụ cho

chuyến đi của mình, đặc biệt là khi ngày càng có nhiều tuyến đường cao tốc mới được hoàn thành, giúp giảm đáng kể thời gian di chuyển. Trong khi đó, các vị khách có ngân sách dư dả hơn sẽ chọn máy bay cho những tuyến đường dài.

Tuy nhiên, duy trì giá vé ở mức thấp với sự trợ giá của nhà nước chưa hẳn là phương án tối ưu. Chẳng hạn, sau nhiều năm trợ giá, chính phủ Trung Quốc hồi tháng 5 đã đột ngột tăng giá vé bốn tuyến tàu tốc độ cao lên tới gần 20% đối với vé hạng nhất và hạng hai, trong khi hạng thương gia lên tới 39%. Quyết định này là do chi phí nguyên liệu (nước và khí đốt tự nhiên) tăng cao, cùng những khoản nợ chồng chất. Một quốc gia có tiềm lực kinh tế hàng đầu như Trung Quốc còn phải đối mặt với hàng loạt thách thức về kinh tế sau nhiều năm trợ giá, thì rõ ràng mối lo với Việt Nam không phải là nhỏ.

Nhìn chung, dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam đang đối diện với nhiều nghi vấn, tập trung vào việc liệu Việt Nam có thật sự đủ sức khỏe tài chính để đáp ứng

nguồn vốn cần thiết hay không, cũng như khả năng quản lý quá trình thi công, vận hành sao cho hiệu quả, không bị đội vốn lớn, cũng như không gặp áp lực nợ nần sau khi khai thác. Đây là những vấn đề tối quan trọng, đòi hỏi phải có sự quản lý chặt chẽ, sát sao, quyết liệt từ chính phủ.

Phóng lao phải theo lao

Đến thời điểm này, dù cho có nhiều thách thức phía trước, song đây vẫn là dự án trọng điểm, rất cần thiết để phát triển kinh tế - xã hội đất nước. Do đó, đúng như Thủ tướng Phạm Minh Chính đã nhấn mạnh, đây không phải là lúc bàn lùi. Việc chỉ ra các hạn chế có thể xảy ra là nhằm tránh chủ quan, bị động trong quá trình triển khai dự án.

Vấn đề cần thiết bây giờ là tiếp tục xem xét, lên kế hoạch kỹ lưỡng về việc sẽ huy động, sử dụng vốn như thế nào cho hợp lý, đảm bảo nhu cầu để ra và mang lại chất lượng tốt nhất. Chính phủ cũng cần quản lý sát sao các đơn vị thi công để tránh tình trạng làm việc không hiệu quả, đội vốn, kéo dài dự án gây lãng phí ngân sách nhà nước.

Đây chính là vấn đề có ý nghĩa đặc biệt quan trọng, vì các dự án trọng điểm về đường sắt đô thị vừa qua đều mắc phải vấn đề này (Cát Linh - Hà Đông, Nhổn - Ga Hà Nội, Bến Thành - Suối Tiên).

Việt Nam có thể học hỏi mô hình của Hàn Quốc trong việc nội địa hóa công nghệ nước ngoài. Ban đầu, quốc gia Đông Bắc Á này đã nhập khẩu công nghệ từ Pháp cho hệ thống tàu cao tốc KTX (Korea Train Express), nhưng sau đó thuyết phục thành công Paris đồng ý chuyển giao công nghệ để có thể tự sản xuất các đoàn tàu này. Việc chuyển giao có ý nghĩa quan trọng không chỉ đối với năng lực sản xuất (có thể tự chủ động sản xuất các đoàn tàu mà không cần phải phụ thuộc vào nước ngoài), mà còn giúp đội ngũ kỹ sư trong nước xử lý hiệu quả hơn trong quá trình vận hành và bảo trì hệ thống. Bên cạnh đó, Hà Nội có thể học hỏi cách Nhật Bản áp dụng công nghệ hiện đại trong việc đảm bảo an toàn vận hành, như có hệ thống kiểm soát tốc độ tự động, hoặc nghiên cứu cách Tokyo thiết kế tàu hỏa để tối ưu hóa hiệu quả sử dụng năng lượng và giảm lượng khí thải carbon.

Đồng thời, chính phủ cần sớm phê duyệt vị trí chính xác và thiết kế chi tiết của toàn bộ các nhà ga trên tuyến đường sắt tốc độ cao, cũng như các công trình tổ hợp xung quanh nhà ga, xác định khu vực đất hoặc công trình thuộc phạm vi đấu thầu... Từ đó, các cơ quan chức năng cần sớm thực hiện công tác giải phóng mặt bằng, minh bạch, công bằng trong bồi thường đất đai, đảm bảo quyền lợi của người dân bị ảnh hưởng, bàn giao mặt bằng sạch đúng thời gian quy định. Đây là những vấn đề muôn thuở mà Việt Nam thường xuyên đối mặt, nghiêm trọng là chúng khiến thời gian thi công các dự án kéo dài đáng kể.

Cuối cùng, để tăng tính cạnh tranh và hiệu quả của quá trình triển khai, chính phủ nên xem xét phương án cho phép tư nhân tham gia vào việc xây dựng, khai thác các đoàn tàu tốc độ cao. Theo đó, đã có vài doanh nghiệp tư nhân bày tỏ mong muốn tham gia vào dự án này, có thể kể đến như Tập đoàn Đèo Cả. Doanh nghiệp này kỳ vọng chính phủ có thể giao các hạng mục như cầu, đường, hầm cho các đơn vị trong

nước thực hiện (hiện đã có khả năng tự chủ toàn phần), trong khi phần đầu máy toa xe, hệ thống thông tin tín hiệu nên được tạo điều kiện để các nhà thầu Việt Nam liên doanh với nước ngoài. Một doanh nghiệp khác là Hòa Phát bày tỏ mong muốn cung cấp thép đường ray (khả năng đã có thể tự chủ công nghệ sản xuất), cùng các loại thép cho những hạng mục khác thuộc dự án. Tuy nhiên, quan điểm của chính phủ vẫn là ưu tiên cho đầu tư công, còn phần tham gia của doanh nghiệp tư nhân có thể có, nhưng chưa rõ cụ thể sẽ phân bổ thế nào.

Trên thực tế, tư nhân chưa từng được tham gia trong việc khai thác các đoàn tàu ở Việt Nam, nhưng chính điều đó cũng khiến ngành này trở nên bao cấp, rất chậm thay đổi cả về thái độ lẫn chất lượng phục vụ, đồng thời đặt ra câu hỏi về năng lực của các nhà đầu tư trong nước cũng như sự cởi mở của chính phủ. Vì thế, hơn lúc nào hết, một tuyến đường sắt mới, hiện đại cần có một tư duy hợp thời, phá vỡ quy tắc cũ vốn dĩ đã lạc hậu.



Điện hạt nhân tại Việt Nam (Phần 1): Những tín hiệu lạc quan

Việt Nam cần điện hạt nhân để giải quyết đồng thời hai bài toán “an ninh năng lượng” và “giảm phát thải”.

NGUYỄN QUỐC ANH

Vào ngày 27/11, Phó Thủ tướng Nguyễn Hòa Bình đã trình Quốc hội Báo cáo đề nghị tiếp tục chủ trương đầu tư dự án điện hạt nhân Ninh Thuận, vốn đã dừng 8 năm trước. Trước đó hai ngày, Tổng Bí thư Đảng Cộng sản Việt Nam Tô Lâm cho biết Ban Chấp

hành Trung ương thống nhất cao với chủ trương tái khởi động chương trình điện hạt nhân và tiếp tục nghiên cứu dự án điện hạt nhân Ninh Thuận.

Những diễn biến trên cho thấy Việt Nam đã thật sự “hạ quyết

Ảnh: Phối cảnh dự án điện hạt nhân Ninh Thuận năm 2016 - (C): Báo Điện tử Chính phủ

tâm” trong việc phát triển điện hạt nhân để sớm đưa nguồn năng lượng này hòa vào lưới điện quốc gia.

Trên thực tế, điện hạt nhân không phải vấn đề mới ở Việt Nam. Vào năm 1995, việc cân nhắc xây dựng nhà máy điện hạt nhân đã xuất hiện lần đầu tiên. Đến năm 2006, người đứng đầu Chính phủ khi đó là Thủ tướng Phan Văn Khải đã ký quyết định phê duyệt “Chiến lược ứng dụng năng lượng nguyên tử vì mục đích hòa bình đến năm 2020”. Vào năm 2011, triển vọng điện hạt nhân của Việt Nam càng trở nên khả quan hơn, khi Nga và Nhật Bản đồng ý tài trợ và xây dựng các nhà máy điện hạt nhân ở tỉnh Ninh Thuận, được dự kiến đưa vào vận hành năm 2020.

Tuy nhiên, đến năm 2016, dưới tác động của nhiều yếu tố khách quan, kế hoạch xây dựng nhà máy điện hạt nhân ở Ninh Thuận đã tạm thời bị gác lại. Bên cạnh mối quan ngại của công luận trong nước sau tai nạn hạt nhân Fukushima năm 2011 tại Nhật Bản, hàng loạt thách thức kinh tế - xã hội như chi phí tăng cao,

nhu cầu điện không đạt như dự kiến, các vấn đề công nghệ và diễn biến tình hình năng lượng thế giới khi đó đã khiến Việt Nam dừng theo đuổi điện hạt nhân. Từ đó, điện hạt nhân vẫn là “giấc mơ dang dở” của ngành năng lượng Việt Nam.

Bối cảnh thuận lợi

Tuy nhiên, so với lần “lỡ hẹn” vào năm 2016, bối cảnh để Việt Nam phát triển điện hạt nhân ở thời điểm hiện tại đã thuận lợi hơn rất nhiều.

Về nội lực, Việt Nam đã có sẵn nguồn nhân lực là đội ngũ cán bộ kỹ thuật được đào tạo để vận hành dự án ở Ninh Thuận năm 2016. Sau khi đã tu nghiệp, trau dồi kinh nghiệm trong nhiều năm qua, các cán bộ, kỹ sư này có thể được gửi đi đào tạo bổ sung để vận hành các nhà máy điện hạt nhân trong tương lai. Bên cạnh đó, nguồn nhân lực chất lượng cao này còn là kho tri thức quý giá để trao truyền lại cho các thế hệ cán bộ tiếp theo, tiếp tục kế thừa sự nghiệp phát triển điện hạt nhân tại Việt Nam.

Ngoài ra, ngành nghiên cứu khoa học cơ bản về hạt nhân của Việt Nam cũng đã đạt nhiều thành tựu. Điển hình là Viện Nghiên cứu Hạt nhân Đà Lạt vừa kỷ niệm 40 năm thành lập, với hơn 70.000 giờ vận hành an toàn và được công nhận trong các lĩnh vực như sản xuất đồng vị phóng xạ, chế tạo thiết bị hạt nhân, quản lý chất thải hạt nhân. Những dữ kiện trên cho thấy Việt Nam có khả năng tiếp nhận chuyển giao các công nghệ hạt nhân tiên tiến từ các nước phát triển, đảm bảo hiệu suất cao và an toàn hơn so với các công nghệ truyền thống, phù hợp với xu thế phát triển chung của thế giới.

Về chính sách, Việt Nam cũng đã có một số nền tảng nhất định về cơ sở pháp lý đối với điện hạt nhân. Trong đó, phải kể đến Luật Năng lượng nguyên tử được Quốc hội thông qua vào năm 2008, tạo hành lang pháp lý cho việc thúc đẩy các hoạt động quản lý nhà nước và ứng dụng năng lượng nguyên tử vì mục đích hòa bình tại Việt Nam. Qua thời gian, một số điều trong luật này đã không còn phù hợp, đòi

hỏi nhiều sửa đổi bổ sung. Nhưng ít nhất, việc sửa đổi sẽ không tốn nhiều nguồn lực bằng với việc bắt đầu từ “con số 0”. Đặc biệt, với quyết tâm cao như hiện nay, việc sửa đổi luật để tạo điều kiện thuận lợi nhất cho phát triển điện hạt nhân có thể sẽ sớm được Chính phủ xúc tiến triển khai.

Ngoài ra, quá trình nghiên cứu và lựa chọn địa điểm đặt nhà máy điện hạt nhân vốn tốn kém và

Trong bối cảnh hiện nay, hơn cả phù hợp, việc phát triển điện hạt nhân nên là một “lựa chọn bắt buộc”, nhất là đối với mục tiêu đảm bảo an ninh năng lượng và giảm phát thải khí nhà kính.

VSF

mất thời gian, cũng đã được thực hiện xong. Để được lựa chọn, địa điểm cần hội tụ đủ các điều kiện cần thiết để đảm bảo an toàn như nền móng công trình, an toàn với thiên tai, đáp ứng hiệu quả về kinh tế và môi trường, cũng như được người dân địa phương chấp thuận. Để chọn Ninh Thuận như một vị trí “đắc địa” để đặt các nhà máy điện hạt nhân, Việt Nam đã tiến hành quá trình tìm kiếm, sàng lọc và lựa chọn từ gần 30 năm trước. Như vậy, Việt Nam hoàn toàn có thể kế thừa và triển khai kết quả nghiên cứu và quy hoạch đã có sẵn, và việc này không tốn nguồn lực để nghiên cứu từ đầu.

Về ngoại lực, Việt Nam có nhiều cơ hội hợp tác quốc tế trong lĩnh vực điện hạt nhân. Trong đó, phải kể đến quan hệ đối tác chiến lược toàn diện với Liên bang Nga, một “cường quốc” về điện hạt nhân. Trên lĩnh vực điện hạt nhân, sự hỗ trợ Nga dành cho Việt Nam trải rộng trên nhiều phương diện, từ đào tạo nhân lực cho đến xây dựng lò phản ứng phục vụ nghiên cứu. Trong chuyến thăm của Tổng thống Nga Vladimir Putin đến

Việt Nam theo lời mời của cố Tổng Bí thư Nguyễn Phú Trọng vào tháng 6 vừa qua, “ông chủ Điện Kremlin” khẳng định sẵn sàng giúp Việt Nam xây dựng ngành năng lượng nguyên tử, và cung cấp cho Hà Nội những công nghệ hiện đại nhất.

Ngoài Nga, với các nước dẫn đầu thế giới về điện hạt nhân khác như Nhật Bản, Pháp hay Hàn Quốc, triển vọng hợp tác về điện hạt nhân của Việt Nam cũng đầy tiềm năng. Cụ thể, Nhật Bản là quốc gia duy nhất ngoài Nga cung cấp công nghệ nhà máy điện hạt nhân cho Việt Nam. Hai nước đã ký kết Hiệp định hợp tác phát triển và sử dụng năng lượng hạt nhân vì mục đích hòa bình giữa vào năm 2011, và Nhật Bản cũng là nước hỗ trợ Việt Nam tối đa trong việc tư vấn và hỗ trợ vốn ODA để Việt Nam xây dựng dự án nhà máy điện hạt nhân Ninh Thuận 2. Các công ty Hitachi hay Mitsubishi cũng cử chuyên gia sang Việt Nam đào tạo nguồn nhân lực điện hạt nhân để chuẩn bị cho dự án ở Ninh Thuận, vốn từng được cân nhắc sử dụng công nghệ Nhật Bản.

Nếu Việt Nam “tin tưởng” công nghệ Nhật Bản trong các dự án điện hạt nhân tương lai, Hà Nội có thể tiếp tục hợp tác với Tokyo trong việc đào tạo lại nguồn nhân lực sẵn có, vốn đã có kinh nghiệm tiếp cận các quy chuẩn công nghệ của Nhật Bản.

Trong khi đó, quan hệ Việt - Pháp trên lĩnh vực điện hạt nhân đã bắt đầu từ thỏa thuận vào năm 1996 giữa Viện Năng lượng nguyên tử Việt Nam (VINATOM) với Ủy ban Năng lượng nguyên tử Pháp (CEA). Vào tháng 10/2024, hai nước đã nâng cấp quan hệ lên Đối tác chiến lược toàn diện, nhất trí thúc đẩy hợp tác trong đào tạo, nghiên cứu và ứng dụng công nghệ hạt nhân dân sự, đặc biệt là trong lĩnh vực năng lượng. Đặc biệt, Pháp cũng là nơi có một đội ngũ trí thức Việt Nam đang công tác trong lĩnh vực điện hạt nhân, tạo cơ sở thuận lợi để Việt Nam học hỏi kinh nghiệm và công nghệ của Pháp, từ đó mở rộng những lựa chọn về công nghệ trong xây dựng nhà máy điện hạt nhân.

So với các mối quan hệ vừa nêu, hợp tác Việt - Hàn trên lĩnh vực

điện hạt nhân là chưa nhiều, nhưng sẽ có nhiều triển vọng hơn sau khi hai nước đã nâng cấp quan hệ lên đối tác chiến lược toàn diện vào năm 2022. Trong đó, dấu mốc đáng kể nhất là việc ký kết biên bản ghi nhớ (MOU) về hợp tác nghiên cứu trong lĩnh vực hệ thống năng lượng hạt nhân tiên tiến giữa công ty Thủy điện và Điện hạt nhân Hàn Quốc (thuộc tập đoàn Điện lực Hàn Quốc) và Viện Năng lượng nguyên tử Việt Nam (VINATOM) nhân chuyến thăm Việt Nam của Tổng thống Hàn Quốc Yoon Suk-yeol đến Hà Nội vào tháng 6/2023. Gần đây, vào tháng 8, Đại sứ Hàn Quốc Choi Youngsam cho biết Hàn Quốc muốn phát triển nhà máy điện hạt nhân ở Việt Nam.

Lựa chọn bắt buộc

Những điều kiện nội tại và ngoại tại đều tạo thuận lợi để Việt Nam phát triển điện hạt nhân; khi đó, nguồn năng lượng này là lựa chọn phù hợp cho quốc gia Đông Nam Á. Tuy vậy, trong bối cảnh hiện nay, hơn cả phù hợp, việc phát triển điện hạt nhân nên là một “lựa chọn bắt buộc”, nhất là

đối với mục tiêu đảm bảo an ninh năng lượng và giảm phát thải khí nhà kính.

Trong những năm sắp tới, để đáp ứng mục tiêu phát triển kinh tế, nhu cầu tiêu thụ điện được dự báo sẽ gia tăng đáng kể. Cụ thể, trong năm 2025, với mục tiêu tăng trưởng GDP từ 6,5 đến 7%, nhu cầu điện được dự kiến sẽ tăng khoảng 12-13%, với tỷ lệ cứ 1% tăng trưởng kinh tế, thì nhu cầu điện tăng 1,5%. Trong những năm tiếp theo (giai đoạn 2025-2030), theo dự báo của Công ty Cổ phần Chứng khoán MB, nhu cầu điện sẽ tăng trưởng ở mức cao, đạt 9,3% “tăng trưởng kép hàng năm” (mức tăng trưởng đã tính đến hiệu ứng lãi kép, được viết tắt là CAGR).

Theo Quy hoạch điện VIII, để đáp ứng đà tăng trưởng nhu cầu điện, đến năm 2030, Việt Nam phải tăng gấp đôi công suất phát điện so với hiện tại, và đến năm 2050 là gấp 5 lần. Cũng theo quy hoạch, để hiện thực hóa mục tiêu này, Việt Nam dựa phần lớn vào điện tái tạo (điện gió và điện mặt trời), với tỷ trọng chiếm gần 30% năm 2030, hơn 60% vào năm 2050 và điện hạt nhân không

được đề cập. Tuy vậy, nếu không có điện hạt nhân, khả năng các nguồn điện hiện có trong quy hoạch (nhất là các dự án điện lớn, bao gồm thủy điện, than và khí đốt) đáp ứng các mục tiêu năng lượng của Việt Nam là không cao.

Cụ thể, đối với nhiệt điện than, Việt Nam sẽ không xây dựng thêm các nhà máy mới sau năm 2030 và sẽ chấm dứt hoàn toàn nhiệt điện than vào năm 2050. Tuy nhiên, hiện vẫn tồn tại đến 5 dự án nhiệt điện than, với tổng công suất 7,22 GW, dù đã được quy hoạch nhưng chậm tiến độ, và có nguy cơ phải chấm dứt thực hiện. Trong khi đó, với thủy điện, dư địa phát triển cho loại hình này gần như không còn. Hơn nữa, việc nâng công suất thủy điện lên 29.346 MW vào năm 2030 được cho là tiềm ẩn những rủi ro liên quan đến thiên tai, biến đổi khí hậu. Với nhiệt điện khí, nhất là khí đốt hóa lỏng (LNG), bản chất phụ thuộc vào giá nhiên liệu thế giới khiến việc khai thác nguồn năng lượng này trở nên bất ổn, không đảm bảo an ninh năng lượng.

Trong khi đó, với các nguồn năng lượng tái tạo như điện gió và điện

mặt trời, triển vọng cũng không khả quan. Về bản chất, đây là các nguồn điện phụ thuộc vào môi trường bên ngoài, công suất phát điện không ổn định theo thời gian trong ngày, khó có thể đảm bảo nhu cầu điện trong giờ cao điểm. Trong tương lai gần, thậm chí, tiềm năng của các loại hình năng lượng này còn bị hoài nghi, khi giá nguyên liệu đầu vào (các khoáng sản chủ chốt—critical minerals) để sản xuất các thiết bị điện gió và mặt trời dự kiến sẽ biến động, do ảnh hưởng từ các chính sách bảo hộ trong căng thẳng thương mại Mỹ - Trung. Điển hình là việc Mỹ áp thuế 25% đối với nam châm đất hiếm và các khoáng sản chủ chốt của Trung Quốc vào tháng 5/2024. Hệ quả là giá thành sản xuất điện gió và điện mặt trời có thể sẽ gia tăng, khiến hai loại năng lượng này có nguy cơ bị “chững lại”.

Như vậy, khi các nguồn “điện nền” như than, thủy điện hay khí đốt đều thiếu tin cậy về dài hạn và các nguồn điện tái tạo đang gặp nhiều bấp bênh thì điện hạt nhân là “lời giải” cho mọi khó khăn mà các nguồn năng lượng khác đang gặp phải.

Bởi lẽ, điện hạt nhân là nguồn năng lượng dồi dào, với mỗi kilogram uranium có thể tạo ra năng lượng gấp 20.000 lần so với cùng trọng lượng than đá. Các nhà máy điện hạt nhân cũng có thể vận hành linh hoạt, đáp ứng những biến động về nhu cầu năng lượng và mang lại sự ổn định cho lưới điện.

Điện hạt nhân còn có thể có giá thành rẻ, ổn định và không bị ảnh hưởng bởi các yếu tố chính trị quốc tế như giá dầu, khí đốt và than đá. Bởi, chi phí nhiên liệu hạt nhân (nuclear fuel) chỉ chiếm một phần nhỏ trong chi phí vận hành nhà máy điện hạt nhân, phần còn lại là các chi phí cố định. Để so sánh, đối với các nhà máy nhiệt điện than, chi phí nhiên liệu than đã chiếm tới 60-70%. Ngoài ra, điện hạt nhân còn được coi là “năng lượng sạch” vì phát thải khí nhà kính gần như bằng không. Theo đó, mỗi kWh điện hạt nhân chỉ phát thải khoảng 6 gram khí CO₂. Con số này ít hơn than đá 70 lần, khí đốt 40 lần, điện mặt trời 4 lần, thủy điện 2 lần và bằng điện gió.

Ở thời điểm hiện tại, điện hạt nhân là lời giải phù hợp nhất cho

bài toán năng lượng của Việt Nam, và chưa bao giờ chủ đề này lại được bàn luận “sôi nổi” như thế ở quốc gia Đông Nam Á. Từ nghị trường quốc hội, cho đến phát biểu của lãnh đạo cấp cao, chính giới Việt Nam đều đã đi đến kết luận chung: “Phải làm điện hạt nhân!”

Tuy nhiên, “nói luôn dễ hơn làm”, và “không có điều gì tốt lại đến một cách dễ dàng”. Vậy, để mục tiêu điện hạt nhân được hiện thực hóa, các nhà lãnh đạo quốc gia Đông Nam Á cần phải vượt qua những thách thức gì? Vấn đề trên và những nội dung xoay quanh sẽ được gửi đến quý bạn đọc trong bài viết tiếp theo: “Điện hạt nhân tại Việt Nam (Phần 2): Đặt những câu hỏi đúng!”.





Điện hạt nhân tại Việt Nam (Phần 2): Đặt những câu hỏi đúng!

Để “giấc mơ điện hạt nhân” thành hiện thực, các nhà lãnh đạo Việt Nam cần nghiêm túc đối diện với những sự thật khắc nghiệt.

NGUYỄN QUỐC ANH

Như đã đề cập ở Phần 1, về kỹ thuật, câu hỏi về việc Việt Nam có nên phát triển điện hạt nhân hay không, hay phát triển như thế nào đã được bàn luận trong nhiều năm qua, và câu trả lời xoay quanh lời khẳng định: Việt Nam có thể và nên phát triển điện hạt

nhân! Bên cạnh những câu hỏi về kỹ thuật thì một câu hỏi quan trọng không kém, nhưng chưa được nhắc đến đúng mức, đó là: “Điện hạt nhân có khả thi về mặt chính trị không?”

Ảnh: Quốc hội thông qua Nghị quyết kỳ họp 8 Quốc hội khóa XV, đồng ý tiếp tục thực hiện chủ trương đầu tư dự án điện hạt nhân Ninh Thuận, chiều ngày 30/11/2024 - (C): Gia Hân/Thanh niên

Khi đặt điện hạt nhân dưới lăng kính chính trị, hàng loạt những vấn đề phi kỹ thuật khác sẽ lộ ra, và chúng cần được suy xét kỹ lưỡng bởi các nhà lãnh đạo Việt Nam. Những câu hỏi, hay vấn đề sau đây không mới, thậm chí đã luôn âm ỉ trong lòng xã hội Việt Nam suốt nhiều thập kỷ qua. Nhưng nếu muốn hiện thực hóa điện hạt nhân, Việt Nam cần đặt ra những câu hỏi đúng và giải quyết từ gốc rễ những vấn đề cơ bản đang tồn tại.

Thứ nhất, Việt Nam có duy trì được quyết tâm chính trị cao đối với điện hạt nhân trong thời gian đủ dài hay không? Bởi, việc xây dựng nhà máy điện hạt nhân đòi hỏi thời gian chuẩn bị lâu dài, từ đào tạo người vận hành, đến xây dựng cơ sở hạ tầng, hoàn thiện hệ thống pháp lý.

Trung bình, một nhà máy điện hạt nhân phải mất 10-15 năm chuẩn bị và đầu tư mới có thể đưa vào vận hành. Tuy nhiên, trong một số trường hợp, thời gian trên có thể lâu hơn, tùy thuộc vào việc Việt Nam có chuẩn bị đầy đủ các yếu tố để xây dựng và vận hành nhà máy

điện hạt nhân an toàn, được Cơ quan Năng lượng Nguyên tử quốc tế (IAEA) cho phép hay không. Đó là một khoảng thời gian rất dài, tương đương với ít nhất 3 nhiệm kỳ lãnh đạo ở Việt Nam.

Vậy, điều gì đảm bảo rằng điện hạt nhân sẽ luôn là ưu tiên chính sách của Việt Nam trong suốt thời gian đó?

Câu hỏi này là cần thiết khi được đặt ra trong bối cảnh đất nước vẫn còn nhiều mục tiêu, dự án khác, đòi hỏi nguồn vốn đầu tư lớn. Điển hình là Dự án Đường sắt cao tốc Bắc - Nam, với số vốn đầu tư lên đến 67,34 tỷ USD (tương đương 1,7 triệu tỷ đồng). Bên cạnh đó, Việt Nam cũng cần thu hút vốn cho hàng loạt lĩnh vực khác như cơ sở hạ tầng điện (134,7 tỷ USD trong giai đoạn 2021-2030), công nghiệp bán dẫn, hệ thống cảng biển. Trong khi đó, nguồn vốn đầu tư cho điện hạt nhân là không nhỏ. Cụ thể, một tổ máy cỡ lớn, công suất 1600 MW của Pháp có chi phí lên đến 10 tỷ USD (gần bằng 3% GDP năm 2023 của Việt Nam).

Như vậy, kể cả trong trường hợp lý tưởng nhất, nếu điện hạt nhân được triển khai từ ngay bây giờ, thì tổ máy đầu tiên ở Việt Nam cũng phải chờ đến thập niên 40 của thế kỷ này mới có thể đi vào hoạt động. Từ nay đến thời điểm đó, bối cảnh chính trị trong nước và quốc tế có thể sẽ chứng kiến vô vàn biến số khó lường, khiến công luận và ý chí chính trị của các nhà lãnh đạo tương lai của Việt Nam có thể thay đổi. Trong

Như vậy, kể cả trong trường hợp lý tưởng nhất, nếu điện hạt nhân được triển khai từ ngay bây giờ, thì tổ máy đầu tiên ở Việt Nam cũng phải chờ đến thập niên 40 của thế kỷ này mới có thể đi vào hoạt động.

VSF

quá khứ, “Ninh Thuận 2016” đã phải dừng lại với lý do Việt Nam cần “ưu tiên vốn” để đầu tư cơ sở hạ tầng và các dự án trọng điểm khác. Nếu Việt Nam không đủ quyết liệt, một “Ninh Thuận 2036” hoàn toàn có khả năng tiếp tục bị lỡ hẹn, gây lãng phí nguồn lực.

Thứ hai, và cũng quan trọng hơn, là liệu việc thực hiện điện hạt nhân có “miễn nhiễm” với tham nhũng, sai phạm như đã thấy ở các dự án trọng điểm khác hay không? Câu hỏi này cần được suy ngẫm nghiêm túc. Bởi lẽ, điện hạt nhân nằm trong phạm vi của ít nhất hai lĩnh vực, đó là điện, và xây dựng cơ sở hạ tầng—vốn là những “điểm đen” đặc biệt nhạy cảm với tiêu cực, tham nhũng.

Diễn hình như tháng 9 vừa qua, cựu Thứ trưởng Bộ Công thương Hoàng Quốc Vương cùng nhiều cán bộ khác của bộ này và Tập đoàn điện lực Việt Nam (EVN) đã bị khởi tố trong vụ án “cố ý điều chỉnh dự thảo, để cho doanh nghiệp được bán điện giá cao”, gây thiệt hại 937 tỷ đồng cho EVN. Trước đó, vào năm 2017, tác giả của báo cáo “Rủi ro tham

những trong ngành năng lượng của Việt Nam” của Tổ chức Minh bạch Quốc tế (Transparency International) đã cho rằng ngành năng lượng Việt Nam bị ảnh hưởng xấu bởi “năng lực quản trị kém do thiếu minh bạch, thiếu kiểm tra giám sát và cân bằng quyền lực, tề quan liêu và những mối liên hệ chặt chẽ giữa Chính phủ và doanh nghiệp”. Như vậy, mặc dù là một nguồn điện “sạch”, nhưng điều đó không đảm bảo điện hạt nhân có thể được triển khai một cách “trong sạch” ở Việt Nam.

Bên cạnh tham nhũng thì một yếu tố khác cũng cần phải kể đến là chiến dịch “đốt lò”, vốn đang được tiếp tục dưới nhiệm kỳ của Tổng Bí thư Tô Lâm. Bên cạnh việc củng cố niềm tin của người dân, một hệ quả phụ của chiến dịch chống tham nhũng là sự “tê liệt” trong hệ thống cán bộ, khi nhiều người sợ bị kỷ luật, dẫn đến tình trạng sợ sai, sợ trách nhiệm và không dám ra quyết định. Tác động tâm lý từ nỗi sợ này đã dẫn đến nguồn vốn đầu tư công cho các dự án ở Việt Nam đang được giải ngân rất chậm trễ. Tính đến 9 tháng đầu năm

2024, giải ngân đầu tư công chưa đạt 50% kế hoạch được giao.

Sự chậm trễ trong giải ngân có nguy cơ làm trì hoãn tiến độ các dự án và làm đội chi phí công trình, gây thất thoát nguồn vốn công. Đơn cử là dự án Metro số 1 (Bến Thành - Suối Tiên) ở Thành phố Hồ Chí Minh chỉ mới giải ngân được 21,5% vốn được giao năm 2024, trong khi năm 2023 lượng giải ngân đạt 38,12%. Đến nay, dự án này đã bị chậm tiến độ 9 năm, đội vốn từ 17.387 lên 47.325 tỷ đồng.

Trước mắt, phải còn rất lâu nữa thì một nhà máy điện hạt nhân mới có thể thành hình ở Việt Nam. Tuy nhiên, những vấn đề và ví dụ nêu trên đều là những thực tế mà các nhà lãnh đạo cần đối diện, dù chúng có hoặc không nằm trong phạm vi của lĩnh vực điện hạt nhân. Bởi, dù không phải yếu tố kỹ thuật, những vấn đề như nạn quan liêu, tham nhũng, chậm trễ trong thực hiện các dự án công đều là những vấn đề bao trùm toàn bộ đời sống kinh tế - xã hội của Việt Nam trong nhiều năm qua. Điện hạt nhân không là ngoại lệ! Nếu các cán bộ không có đủ sự

nghiêm túc và quyết tâm “làm khác đi”, không loại trừ khả năng những dự án điện hạt nhân tương lai hoàn toàn có thể đi vào “vết xe đổ” của những Metro số 1 hay Cát Linh - Hà Đông như vừa qua.

Điện hạt nhân là một quá trình dài, và không phải cứ Thủ tướng hay Tổng Bí thư “nói” rằng “Việt Nam phải có điện hạt nhân” thì điều đó sẽ thành hiện thực. Để có thể “nói được, làm được”, các nhà lãnh đạo từ trung ương đến cơ sở cùng mọi nguồn lực khác trong xã hội cần phải làm việc với sự chính trực và vì đại cục.

Để Việt Nam bước vào “kỷ nguyên vươn mình” như Tổng Bí thư Tô Lâm đã từng nhiều lần nhấn mạnh, một chương trình điện hạt nhân trì trệ, đội vốn, gây bức xúc trong dư luận và thậm chí ảnh hưởng đến an ninh năng lượng của quốc gia là điều không thể chấp nhận được.



Với tầm nhìn phát triển dự án trở thành một nền tảng học thuật có tính mở, khuyến khích các trao đổi và tranh luận, VSF hoan nghênh các nhà nghiên cứu, học giả, và giảng viên gửi các bài phân tích, bình luận chuyên sâu về các sự kiện và vấn đề liên quan tới chính sách đối ngoại và chính trị nội bộ của Việt Nam, những chuyển động kinh tế - chính trị trong khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương, và các chủ đề có liên quan.

Cộng tác

- Phân tích, bình luận gửi về VSF phải là những bài viết chưa từng được gửi đăng/công bố ở bất kỳ diễn đàn, tạp chí, hay ấn phẩm thông tin nào trước đó.
- Bài viết có thể do một hoặc đồng tác giả đóng góp.
- Các bài gửi đăng có thể được viết bằng tiếng Việt với độ dài từ 1200-3000 từ hoặc tiếng Anh với độ dài từ 800-2000 từ.
- Các bài viết gửi về VSF phải đảm bảo các nguyên tắc: chính xác và không đạo văn, trung lập và khách quan, đa chiều và sâu sắc, khoa học và logic.
- VSF sử dụng nguồn trích dẫn dưới dạng hyperlink.
- Các bài viết gửi về VSF dưới dạng Word (.doc hoặc .docx) với tên [tên bài viết]_[tên tác giả hoặc đồng tác giả].
- Bài viết phải có phần tóm tắt nội dung, được đặt ở đầu bài, trong khoảng 2 câu.
- Cuối bài viết, khuyến khích các tác giả hoặc nhóm tác giả cung cấp thông tin vắn tắt: họ và tên, học vị, đơn vị đang công tác, lĩnh vực nghiên cứu hoặc định hướng nghiên cứu chủ yếu, và (có thể) đính kèm một liên kết mạng xã hội của tác giả hoặc đồng tác giả.
- Bài viết gửi về địa chỉ: vnstrategic@gmail.com với tiêu đề [VSF]_[TÊN BÀI VIẾT]
- VSF sẽ phản hồi tác giả trong vòng 3 ngày làm việc từ thời điểm nhận được bài viết.

VIETNAM STRATEGIC FORUM

VIỆT NAM VÀ NHỮNG CHUYỂN ĐỘNG CHIẾN LƯỢC Ở KHU VỰC

VSF ★ VIETNAM
STRATEGIC
FORUM

Vietnam Strategic Forum (vsforum.org) là một nền tảng học thuật độc lập, phi lợi nhuận và phi chính trị với những bài phân tích, đánh giá và bình luận chuyên sâu về quan hệ ngoại giao, chính trị đối nội của Việt Nam, và các chuyển động quan hệ quốc tế trong khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương.



vnstrategic@gmail.com



facebook.com/vsf.forum



[VSF_forum](https://twitter.com/VSF_forum)



[Vietnam Strategic Forum](https://www.linkedin.com/company/vietnam-strategic-forum)