

THÁNG 5 - 94

MỘT THÁNG NHIỀU BẤT NGỜ

NGOẠN MỤC

DANH ĐỨC

EUROTUNNEL, GIẤC MƠ CHÂU ÂU

Một vài chi tiết đáng nhớ

Ngày thứ sáu 6.5.94 đã đi vào lịch sử với lễ khánh thành đường hầm dưới biển Manche, khánh thành bởi Nữ hoàng Anh Elizabeth II và thống thống Pháp Mitterand cùng Thủ tướng Bỉ Dehaenne. Hơn một tuần sau, đến lượt các xe tải vượt qua biển Manche trong đường hầm dài 50,470 km này.

Đây không phải là đường hầm dưới biển dài nhất thế giới - trước đó đã có đường hầm của Nhật nối liền quần đảo Seikan và quần đảo Hokkaido dài 53km - song lại là đường hầm có đoạn chạy dưới biển dài nhất (38km) dài hơn đường hầm Seikan - Hokkaido (18km), đồng thời là đường hầm có nhiều chức năng sử dụng nhất. Nếu như đường hầm Seikan-Hokkaido chỉ dùng để chuyên chở hành khách (bằng hỏa xa), thì đường hầm dưới biển Manche còn được dùng để vận chuyển xe hơi các loại (cùng bằng hỏa xa). Trong đường hầm này có 3 đường hầm khác nhau: 2 đường hầm lớn, đường kính 7,60m, ngược chiều nhau song song cách xa nhau những 22m nên không bao giờ đâm vào nhau; cùng một đường hầm nhỏ đường kính 4,8m gồm 2 đường xe công vụ chuyên dùng. Khách sử dụng hỏa xa có thể đáp tàu siêu tốc TGV Eurostar với tốc độ 160km/giờ. Xe xác loại được chất hai tầng trên những xe lửa riêng biệt hoàn toàn kín bưng cũng vượt quãng đường này với tốc độ 140km/giờ.

Vấn đề hàng đầu đặt ra cho những nhà thiết kế và xây dựng đường hầm này là làm sao bảo đảm an toàn tuyệt đối chống mọi bất trắc tự nhiên và rủi ro có thể xảy ra. Trước hết, cấu tạo địa chất của đoạn đường này cho phép loại trừ mọi khả năng động đất. Kết cấu xây dựng cũng không là một vấn đề đặt ra trong bối cảnh xây dựng cơ sở hạ tầng đã thành nền nếp ở châu Âu; người ta có thể vẫn thu lãi một cách

chính đáng trong xây dựng qua hồ sơ hiến giá đấu thầu quốc tế công khai chứ không thể thu lãi một cách bất chính qua việc ăn cắp vật liệu xây dựng sái với thiết kế đã duyệt. Đấu thầu công khai không đồng nghĩa với hiến giá rẻ nhất sẽ trúng thầu mà là trên cơ sở tương quan giá cả với chất lượng. Rốt cuộc vấn đề đặt ra cho những nhà thiết kế là rủi ro hỏa hoạn, nhất là khi có những xe hỏa chuyên chở xe hơi các loại trong các toa; tuy nhiên bài toán này đã được giải quyết tuyệt đối đến nỗi các nhà thiết kế và xây dựng có thể đoan chắc độ an toàn còn hơn đường xe lửa siêu tốc ngoài trời, như TGV Paris- Lyon chẳng hạn.

Với Eurotunnel, Anh quốc sẽ được nối liền với châu Âu lục địa qua 2 tuyến đường xe lửa siêu tốc London-Paris và London- Bruxelles. Các dự toán cho năm 2013 là 24,3 triệu hành khách và 21,9 triệu tấn hàng hóa. Trước mắt, đến năm 1997, hỏa xa Pháp (SNCF) và hỏa xa Anh (British Rail) sẽ đạt 6 triệu tấn hàng hóa chuyên chở/năm cùng khai thác 35 chuyến tàu/mỗi ngày (x 2 chiều).

Quá trình huy động vốn

Song quá trình huy động vốn để xây dựng Eurotunnel lại đáng quan tâm hơn các chi tiết kỹ thuật trên. Cho đến nay, số vốn huy động là 100 tỷ francs, trong đó từ phía các cổ đông là 20 tỷ francs, từ các ngân hàng là 80 tỷ francs.

Trước hết đây không hề là một công trình của nhà nước Anh hay Pháp, nên cơ bản không hề có một thứ "phụ thu" nào giáng lên đầu dân chúng một cách vô tội vạ gọi là để xây dựng cơ sở hạ tầng. Mà cho dù có muốn đưa ra bất cứ một khoản phụ thu, đảm phụ nào chẳng nữa cũng đều phải thông qua các dân cử, chứ không một cơ quan công quyền nào có quyền tự ấn định những khoản phụ thu nào. Bộ luật hình sự cũ của Pháp - người viết bài

này chưa có trong tay bộ luật hình sự mới vừa ban hành tháng 3.95-có ghi rõ qua điều khoản 174: "Lạm dụng chức quyền: việc một công chức hay viên chức công quyền nào thu những lệ phí hay khoản thuế mà đương sự biết rõ là không được phép".

Trong tháng 5 vừa qua, báo chí TP đã lên tiếng về việc Công ty cấp nước đơn phương thu phụ thu gần đồng hồ nước (xem *Tuổi Trẻ* 28.5.94) từ năm 1992. Ngay cả trong trường hợp sau này, tức sang năm 1993 có được phép của Sở giao thông công chánh, cũng là sai luật nếu như... luật hình sự của Việt Nam có một điều khoản tương tự như điều 174 của bộ luật hình sự Pháp (cũ) nêu trên, vì lẽ không thể huy động vốn một cách cưỡng ép như thế. Nhân đây, xin mở ngoặc đơn về tính tùy tiện của những quy định của một số cơ quan. Cũng trên trang 4 số báo *Tuổi Trẻ* nêu trên có nêu vấn đề "tập trung các bà mẹ phải mang con đến các cơ sở y tế" nội trong hai ngày 2 và 3.6 để các trẻ em uống vitamin A. Đây lại là một chỉ thị có tính cách cưỡng ép trong trường hợp không hề có một tình huống khẩn trương nào được ban bố (tí như bệnh dịch bột phát...). Nhân chủ đề *Quản lý nhà nước* của số báo này, người viết bài xin mạn phép nhắc lại nguyên tắc "nếu/thì" (If/Then) đã nêu trong số báo trước. Nếu các cơ quan nhà nước, trước khi ban hành bất luận một quy định nào, cũng đều đặt những giả thuyết "nếu/thì" trong mọi khía cạnh, thì có lẽ sẽ giảm thiểu được tình trạng lạm phát "lệ làng". Và giả thuyết "nếu/thì" đầu tiên cần đặt ra là "Nếu ban hành quy định đó, thì sẽ hợp với pháp luật hiện hành hay không?". Tương quan giữa các cơ quan chánh quyền, hành chánh (gọi chung là hành pháp) và các cơ quan dân cử cần nên thông suốt hơn. Thông suốt trong ý nghĩa: phải được cơ quan dân cử đồng ý mới có quyền ban hành những quy định có tác động trực tiếp đến đời sống của dân chúng. Thiết nghĩ đó không là mị dân hoặc vô chánh phủ mà là tôn trọng thực sự các cơ quan dân cử. Để tránh khuynh hướng tùy tiện đưa ra những quy định vô tội vạ, có lẽ nên tăng cường Ban pháp chế của các cơ quan đầu ngành một cách có thực chất, cũng như nên tăng cường cho khâu kế hoạch những chuyên viên tâm lý-xã hội cần thiết cho việc soạn thảo các kế hoạch đứng trên bình diện xã hội học.

Trở lại với Eurotunnel, quá trình huy động vốn như sau:

- Giai đoạn I, giai đoạn bất thành.

Ngày 17.11.1973, hai nhà nước Anh, Pháp cùng ký một công ước với tập đoàn "Groupe du Tunnel sous la Manche", một tập đoàn tư nhân, đồng thời ký kết với nhau một hiệp định tiến hành xây dựng đường hầm. Lẽ ra, công tác xây dựng đã bắt đầu từ năm sau và

kết thúc vào năm 1980. Song đến năm 1975, Anh không phê chuẩn hiệp định đã ký. Chính phủ Pháp phải bồi thường cho các công ty tài chính đã góp vốn vào tập đoàn kể trên (tất nhiên trong phạm vi chính phủ Pháp chịu trách nhiệm).

- Giai đoạn II, giai đoạn chung cuộc.

Ngày 12.2.86 hai nhà nước Anh-Pháp lại ký kết hiệp định khởi công xây dựng. Tập đoàn Eurotunnel trúng thầu trong một cuộc đấu thầu tay ba tranh với 2 tập đoàn khác. Eurotunnel gọi vốn bằng cách phát hành cổ phiếu "Eurotunnel". đợt phát hành thứ nhất vào năm 1987, ngay vào lúc xảy ra cuộc khủng hoảng thị trường chứng khoán Wall Street (tháng 10). Song việc phát hành này không vì thế mà không thành công 600.000 cổ đông tại Anh và Pháp mua một số lượng cổ phiếu được định giá trước là 7,5 tỷ francs. đợt phát hành thứ nhì vào 3 năm sau với số vốn dự trù huy động là 5 tỷ francs. Kết quả cũng khả quan. đợt phát hành thứ ba vào đầu năm nay, số vốn dự trù huy động là 6 tỷ francs.

Nguồn vốn thứ nhì là tín dụng ngân hàng. Từ năm 88 đến nay, 5 ngân hàng Crédit Lyonnais, BNP, Indosuez (Pháp) và National Westminster cùng Midland (Anh) đã chầm vào đây 80 tỷ francs. Tất nhiên 5 ngân hàng này không hoàn toàn góp tất cả số tín dụng đó, mà là huy động 215 ngân hàng thuộc nhiều quốc gia cùng góp vốn. Các ngân hàng Pháp góp 19,9%, Đức góp 12,6%, Anh góp 12,2%, song các ngân hàng Nhật lại góp vốn nhiều hơn cả 22,8% tổng số tín dụng. Vay vốn luôn là một gánh nặng, nhất là để xây dựng cơ bản: mỗi ngày Eurotunnel phải trả lãi 15 triệu francs! Trong điều kiện lãi suất cứ trời sập, đa số các khoản tín dụng do Eurotunnel vay đều thuộc lãi suất không cố định, nên chỉ cần tại Anh hay tại Pháp lãi suất tăng 1% thì Eurotunnel cũng phải trả thêm khoảng 500 triệu francs tiền lãi mỗi năm.

Trong những điều kiện như trên, cộng với giá thành xây dựng tăng gấp đôi so với bản dự toán, Eurotunnel xoay sở ra sao? Các cổ đông đang giữ cổ phiếu Eurotunnel đang suy nghĩ gì?

Cơ bản là mỗi cổ đông đều ý thức rằng khi mua cổ phiếu chính là chấp nhận có tính toán những rủi ro. Thị trường cổ phần luôn có tính cách đầu cơ. Nên các cổ đông hiện đang giữ cổ phiếu Eurotunnel đều biết rõ rằng thời cơ sinh lãi chỉ có thể đến từ sau năm 2.000. Những người ít quan tâm đã "buông" các cổ phiếu của họ rồi. Trong quá trình xây dựng, trị giá cổ phiếu Eurotunnel luôn thăng trầm. Có khi do những yếu tố ngoại tại như vào tháng 10.1987 do vụ khủng hoảng thị trường

Wall Street, trị giá chỉ còn 22 francs so với mệnh giá phát hành là 35 francs, sau đó lại trở lại trị giá ban đầu ngay vào mùa hè năm sau, tức năm 88. Có khi do những yếu tố nội tại như vào tháng 9.88, ngay sau khi cổ phiếu Eurotunnel vừa lấy lại trị giá ban đầu đã tuột xuống 31 francs do những tin tức về sự trễ nải trong tiến độ thi công - chỉ trễ 3 tháng so với kế hoạch cũng đủ để gây hốt hoảng. Tháng 5.89, trị giá Eurotunnel lên đến tột đỉnh 128 francs/cổ phiếu, sau khi có những thông tin phấn khởi về những tiến bộ thi công. Ngay sau đó, vào tháng 6 cùng năm, giá cổ phiếu tuột về độ do những khoản chi xây dựng tăng cao... Cứ thế mà trị giá cổ phiếu tăng hay giảm. Song chính việc trì hoãn nhiều lần ngày bắt đầu khai thác đường hầm này (đầu tiên dự trù vào tháng 5.93 rồi lần lượt mãi giờ mới hẹn lại đến tháng 10.94 này) đã khiến cho trị giá cổ phiếu này giảm dần cho đến đầu năm nay mới tăng lại chút ít. Tính hấp dẫn của Eurotunnel không còn như trước, khi tất cả còn chỉ là dự phóng tương lai. Nay, khi tương lai đã trở thành hiện tại, thì người ta đã có thể cân nhắc thiệt hơn. Vậy thì ai đang có cổ phiếu Eurotunnel trong tay? Trước hết là những tay buôn (traders) đầu cơ với những tin vui hay buồn của Eurotunnel. Xin nhắc lại tin chứ không phải tin đồn, vì lẽ nguyên tắc cơ bản của hoạt động chứng khoán là công khai tài chính của công ty có cổ phần phát hành.

Nhóm thứ nhì của những người mua cổ phiếu này là những người mà Martine Laronche của báo Le Monde gọi là những "người chủ gia đình nghĩ đến tương lai con cái", tức những người dân bình thường muốn dành dụm có sinh lãi chứ không phải cất tiền "chết đi" trong nhà không sinh lãi. Cần phải dừng lại ở điểm này. Ở Pháp cũng như nhiều nước khác, tiền gửi tiết kiệm được khống chế ở một mức plafond nào đó, ở Pháp là 50.000 francs trong các trương mục tiết kiệm thông thường. Nếu vượt quá ngưỡng đó sẽ phải chịu thuế. Đây là một hình thức khuyến khích hoặc tiêu thụ để kích thích sản xuất (tỉ như vào đầu năm nay để khuyến khích dân chúng bỏ xe hơi cũ, sắm xe hơi mới, kích thích các hãng xe hơi Pháp trỗi dậy, chính phủ đã "tặng" cho mỗi ai bỏ xe hơi cũ trên 10 năm sắm xe hơi mới 5.000 francs), hoặc tham gia góp vốn qua việc mua các cổ phiếu hoặc trái phiếu do nhà nước phát hành tỉ như mới đây là trái phiếu "Balladur" mang tên đương kim Thủ tướng Pháp có kỳ hạn 10 năm với lãi suất ưu đãi, được giảm thuế. Huy động tiết kiệm chính là nhắm vào dài hạn. Để đạt được mục tiêu đó, nhất thiết phải khuyến khích người gửi tiết kiệm bằng các hình thức công trái dài hạn đồng thời phải khống chế gửi tiết kiệm

ngắn hạn bằng các biện pháp thuế khóa. Cũng qua việc khống chế tiết kiệm ngắn hạn này, mới có thể khuyến khích mua cổ phiếu. Vì lẽ ai sẽ dám chấp nhận rủi ro mua cổ phiếu, trong những điều kiện hoạt động tài chính chưa đủ công khai cũng như trong điều kiện bối cảnh kinh tế và pháp lý chưa bảo vệ nhà sản xuất trước dịch nhập khẩu vô tội vạ đâm sau lưng nhà sản xuất bên cạnh một thị trường buôn lậu hầu như "hết thuốc chữa" dè dặt thối hàng nội hóa?

QUI CHẾ TỐI HUỆ QUỐC CHO TRUNG QUỐC

Ngày thứ năm 25.5.94 cũng là một ngày đáng nhớ: TT Clinton loan báo gia hạn quy chế tối huệ quốc (MFN) cho Trung Quốc. TT Clinton đã không đợi đến hạn chót, ngày 3.6, để công bố quyết định này hay quyết định ngược lại (tức quyết định không gia hạn): một cách chứng tỏ ông hệ không bị câu thúc bởi vấn đề này. Ông cũng tuyên bố tách bạch vấn đề nhân quyền với việc kinh doanh buôn bán.

Qua quyết định này TT Clinton đã cho thấy ông đã chọn lựa một đường lối khác với chủ trương của ông lúc mới nhậm chức. Nay thì đường lối của ông không khác gì với đường lối của cựu TT Bush, tức là cũng thực tế trong chính sách ngoại giao (realpolitik). Với quyết định này, TT Clinton đã tự tay kết thúc những cuộc tranh luận giữa Mỹ và Trung Quốc về vấn đề này. Ông cũng đã cho thấy ông đã chọn lựa Trung Quốc như là một thị trường lớn nhất thế giới đồng thời là một nền kinh tế có tốc độ tăng trưởng cao nhất thế giới. Trong quan hệ kinh tế với Trung Quốc, Mỹ nhập siêu 20 tỷ đôla. Song có một khác biệt cơ bản giữa việc Mỹ nhập siêu từ Nhật và việc Mỹ nhập siêu từ Trung Quốc. Các mặt hàng Mỹ nhập từ Nhật có tính cách cạnh tranh với Mỹ ở một mức độ khoa học kỹ thuật cao ngang với Mỹ trong khi hàng hóa Mỹ nhập từ Trung Quốc lại là những mặt hàng có trình độ khoa học kỹ thuật thấp (các mặt hàng may mặc, giày dép, đồ chơi...) mà giới chủ nhân Mỹ thời không đầu tư cho sản xuất vì yếu tố giá thành cao do mức lương ở Mỹ cao. Nhờ đó, giới chủ nhân Mỹ có thể tập trung đầu tư vào các lãnh vực đòi hỏi trình độ khoa học kỹ thuật cao hơn. Mặt khác chính nhờ việc nhập khẩu hàng tiêu dùng giá rẻ của Trung Quốc, giới trung lưu và bình dân ở Mỹ có thể giữ được sức mua (mái lực) của họ, duy trì một mức sống dễ chịu. Thành ra, đôi khi nhập siêu lại là một mối lợi hơn là một mối hại. Quyết định của TT Clinton đã được Trung Quốc đón chào bằng một quyết định không kém cởi mở: Trung Quốc xét nâng quota nhập khẩu cho 200 mặt hàng của Mỹ.