

CƠ SỞ HẠ TẦNG VỚI TĂNG TRƯỞNG KINH TẾ TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ

TS. Đỗ Văn Đức

Học viện Ngân hàng

Trong điều kiện nền kinh tế hội nhập ngày càng sâu vào các quan hệ kinh tế thế giới, sự tăng trưởng kinh tế bền vững trong dài hạn và việc đảm bảo cho quá trình hội nhập của nền của nền kinh tế có hiệu quả phụ thuộc rất lớn vào sự phát triển cơ sở hạ tầng. Bài viết này phân tích ảnh hưởng của cơ sở hạ tầng đối với tăng trưởng kinh tế, quá trình chuyển dịch cơ cấu kinh tế và công cuộc công nghiệp hóa-hiện đại hóa, từ đó đưa ra những giải pháp hoàn thiện chính sách phát triển và quản lý cơ sở hạ tầng.

Từ khóa: Cơ sở hạ tầng, tăng trưởng kinh tế, mô hình hợp tác công tư, hội nhập quốc tế, khu vực tư nhân, dịch vụ công.

1. Đặt vấn đề

Cơ sở hạ tầng vẫn là một nút thắt trong nền kinh tế Việt Nam, gỡ nút thắt để mở rộng đường cho tăng trưởng kinh tế là một nhiệm vụ chiến lược kéo dài trong suốt quá trình xây dựng kinh tế nước ta. Cơ sở hạ tầng là một nhân tố quan trọng tạo nên sức hấp dẫn của môi trường đầu tư. Sự yếu kém về phát triển cơ sở hạ tầng làm giảm năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.

Với sự kiện gia nhập WTO năm 2007, Việt Nam đã chính thức mở cửa, hội nhập hoàn toàn với nền kinh tế thế giới. Việc hội nhập quốc tế mang lại cho Việt Nam những cơ hội vô cùng thuận lợi để phát triển đất nước nhưng cũng đặt ra những thách thức hết sức to lớn để có thể đứng vững trên thị trường quốc tế với những điều kiện cạnh tranh khốc liệt. Hội nhập quốc tế có tính hai mặt là: Một mặt, không gian thị trường sẽ được rộng mở, khai thác được các nguồn lực kinh tế quốc tế bổ sung cho phát triển kinh tế trong nước; mặt khác, nếu không vượt qua được những thách thức chúng ta sẽ bị thất bại trong cạnh tranh quốc tế ngay cả ở thị trường nội địa. Điều này hoàn toàn tùy thuộc vào năng lực cạnh tranh quốc gia. Vì vậy, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia là một yêu cầu tất yếu khách quan nhằm khai thác tối đa lợi ích do hội nhập kinh tế quốc tế mang lại, giảm đến mức thấp nhất “cái giá” phải trả cho sự phát triển kinh tế và đảm bảo phát triển bền vững.

Theo xếp hạng của Diễn đàn Kinh tế Thế giới thì cơ sở hạ tầng là trở ngại lớn nhất đối với khả năng cạnh tranh quốc gia của Việt Nam. Bảng 1 cho thấy trong 7 chỉ tiêu xếp hạng về cơ sở hạ tầng thì chỉ có 2 chỉ tiêu Việt Nam có lợi thế cạnh tranh, còn các lĩnh vực cơ sở hạ tầng mà Việt Nam bị xếp hạng thấp nhất là chất lượng là cảng, đường bộ và điện.

Bảng 1: Việt Nam: Xếp hạng quốc tế về CSHT

	Xếp hạng quốc tế	Lợi thế cạnh tranh (+) / Bất lợi thế cạnh tranh (-)
Chất lượng cơ sở hạ tầng nói chung	97	
Chất lượng hạ tầng cảng	112	-
Chất lượng cung cấp điện	104	-
Chất lượng đường bộ	102	-
Chất lượng hạ tầng vận tải hàng không	92	-
Chất lượng hạ tầng đường sắt	66	-
Tổng số chỗ hành khách trên một km đường	42	+
Đường điện thoại	37	+
Xếp hạng chỉ số cạnh tranh quốc gia	70	

Nguồn: Diễn đàn Kinh tế Thế giới, Báo cáo Cạnh tranh Toàn cầu 2008-2009

Hội nhập quốc tế giúp nhận rõ những yếu kém và đặt ra yêu cầu cấp thiết phải vượt qua những rào cản về cơ sở hạ tầng để không bị đánh bại trong cạnh tranh quốc tế. Mặt khác, với mô hình tăng trưởng của Việt Nam trong những năm qua dựa vào vốn đầu tư, lao động rẻ và khai thác tài nguyên, thì việc đầu tư mạnh mẽ vào cơ sở hạ tầng đã góp phần đáng kể vào kết quả tăng trưởng cao (7,2% năm) trong thời gian qua. Để có thể tiếp tục tăng trưởng với tốc độ cao và bền vững, hiện thực hóa những mục tiêu phát triển đã được đề ra cho những thập niên sắp tới, công cuộc tăng trưởng kinh tế đòi hỏi không chỉ phải khắc phục những yếu kém hiện nay mà còn phải đảm bảo cho cơ sở hạ tầng đi trước một bước.

Vì vậy, việc nghiên cứu làm rõ mối quan hệ giữa trình độ phát triển các cơ sở hạ tầng với việc bảo đảm tăng trưởng kinh tế bền vững trong dài hạn và mối quan hệ giữa sự phát triển kinh tế với sự phát triển cơ sở hạ tầng, mối quan hệ giữa khu vực Nhà nước và khu vực tư nhân trong việc giải vấn đề phát triển cơ sở hạ tầng, từ đó xác định phương hướng phát triển cơ sở hạ tầng trong điều kiện hội nhập quốc tế có ý nghĩa rất lớn cho việc giải quyết một trong những khâu yếu nhất của nền kinh tế nước ta.

2. Những vấn đề cơ bản về cơ sở hạ tầng – Nền tảng bảo đảm sự hoạt động và phát triển của nền kinh tế

Khái niệm cơ sở hạ tầng đã được các nhà kinh tế học Cổ điển là A. Smith và D. Ricardo đề cập đến từ cuối thế kỷ 20. A. Smith đã khẳng định rằng việc xây dựng các công trình công cộng là điều kiện cần thiết khách quan cho phát triển sản xuất xã hội, đó là những ngành có vai trò nền tảng của sản xuất như giao thông vận tải, năng lượng, bưu điện, v.v... Tuy nhiên, việc xây dựng các công trình công cộng phục vụ sản xuất chưa được các nhà tư bản quan tâm, mà dường như đó chỉ là việc của Chính phủ. Trong điều kiện thị trường, A. Smith cho rằng: “Mọi cá nhân không có ý định thúc đẩy lợi ích công cộng, mà chỉ nhằm vào lợi ích riêng của mình, và ở đây cũng như nhiều trường hợp khác, người đó được một bàn tay vô hình dẫn dắt để phục vụ một mục đích không nằm trong ý định của mình” [2].

Cơ sở hạ tầng là một tổng thể các ngành và các loại hoạt động phục vụ lĩnh vực sản xuất và phi sản xuất, với vai trò là nền tảng bảo đảm cho sự hoạt

động bình thường của các lĩnh vực trong nền kinh tế.

Trong những thập kỷ gần đây, người ta đưa ra những quan điểm khác nhau về cơ sở hạ tầng. Trước tiên người ta chia cơ sở hạ tầng ra các cấp độ toàn cầu, quốc gia, địa phương. Vào những năm 1980, cơ sở hạ tầng được chia ra hạ tầng phi vật chất (khoa học, quản lý, đào tạo) và hạ tầng vật chất (năng lượng, giao thông vận tải, thông tin liên lạc). Trong kinh tế học, cơ sở hạ tầng được chia ra hạ tầng cấp vĩ mô, được bảo đảm bởi Chính phủ, và hạ tầng cấp vi mô, ở đó có cả các doanh nghiệp tư nhân hoạt động. A. Smith và D. Ricardo lại coi sản xuất chỉ bao gồm việc tạo ra những của cải vật chất mà không tính khu vực dịch vụ và hoạt động phi sản xuất. Theo quan điểm này thì hạ tầng sản xuất chỉ là những điều kiện để tiến hành hoạt động sản xuất vật chất như vận tải hàng hóa, giao thông sản xuất, năng lượng, mà không bao hàm các hạ tầng xã hội, khoa học, nhà ở, hạ tầng công cộng, v.v...

Ngày nay, cơ sở hạ tầng là một định chế xã hội – thị trường đặc biệt, có vai trò then chốt trong việc hình thành một không gian kinh tế thống nhất cho việc tự do di chuyển hàng hóa, lao động và vốn trên cơ sở pháp luật của nhà nước. Bối cảnh toàn cầu hóa và mở rộng các quan hệ kinh tế-tài chính giữa các quốc gia làm xuất hiện sự cần thiết tham gia của tư bản tư nhân đầu tư vào các ngành hạ tầng cơ sở như giao thông vận tải, thông tin liên lạc, năng lượng,...

Trong những năm gần đây, mô hình tổ chức cung cấp các dịch vụ công của các nước phát triển theo các nguyên tắc thị trường đã tỏ ra hiệu quả hơn so với mô hình truyền thống. Mô hình này giúp giảm đáng kể chi phí của Nhà nước và cung cấp cho người dân những dịch vụ có chất lượng cao hơn. Công cụ hiệu quả để thực thi những nguyên tắc quản lý này là mô hình hợp tác công tư (Public Private Partnership – PPP). Sự thay đổi mang tính toàn cầu này làm mờ đi ranh giới giữa các khái niệm “quốc gia” và “quốc tế”, vì vậy đòi hỏi phải có những thay đổi về các hình thức tham gia của Nhà nước vào hoạt động kinh tế. Về mặt bản chất thì mô hình hợp tác công tư – PPP là một định chế tổ chức liên minh giữa Nhà nước và các công ty tư nhân, ngân hàng, các tổ chức tài chính quốc tế và các định chế khác nhằm mục đích thực hiện những dự án

công cộng có qui mô lớn mà chủ yếu là các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng. Mô hình hợp tác này khác với các quan hệ truyền thống trước đây là nó tạo ra các mô hình đầu tư, các quan hệ sở hữu và phương pháp quản lý riêng. Trong đó, việc sử dụng hợp lý nguồn vốn Nhà nước là điều kiện quan trọng nhất để bảo đảm mục tiêu tăng trưởng kinh tế, còn khu vực tư nhân lại năng động, sử dụng các nguồn vốn có hiệu quả cao. Việc kết hợp tính ưu việt của cả hai hình thức sở hữu có thể được thực hiện trong khuôn khổ các hình thức và phương pháp khác nhau của mô hình PPP.

3. Phát triển cơ sở hạ tầng là công cụ của chuyển dịch cơ cấu kinh tế và công nghiệp hóa đất nước

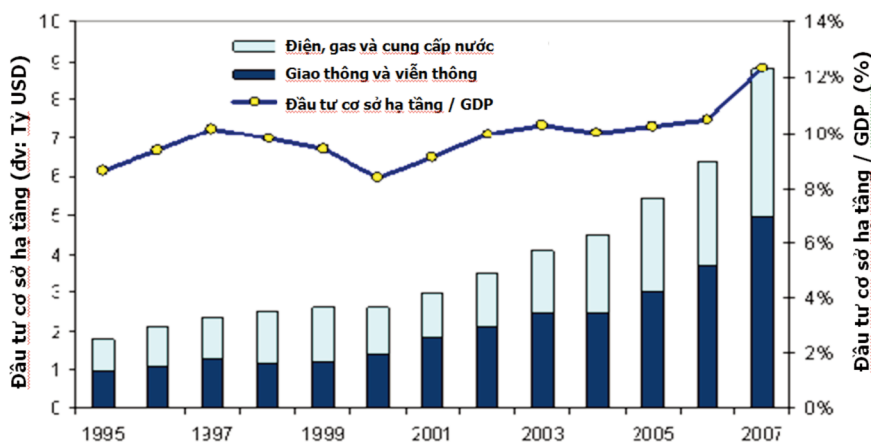
Trong những năm gần đây, nhiều nước đã đưa ra những chương trình phát triển và hiện đại hóa cơ sở hạ tầng. Đầu tư cho cơ sở hạ tầng được coi là công cụ quan trọng nhất để tạo ra những tiền đề cho phát triển kinh tế và việc làm cho xã hội, đặc biệt trong điều kiện các nguồn lực sản xuất chưa được khai thác hết. Đầu tư vào cơ sở hạ tầng là con đường lý tưởng để thực hiện việc phân bổ lại các nguồn lực vào các ngành có tiềm năng tạo ra sự tăng trưởng kinh tế trong dài hạn. Hình 1 cho thấy đầu tư của Việt Nam cho cơ sở hạ tầng trong những năm qua ở mức cao (10%GDP) so với mức bình quân của các nước (khoảng 7%GDP). Việc Nhà nước đầu tư cho cơ sở hạ tầng có tác dụng kích thích đầu tư tư nhân

cho phát triển kinh tế xã hội nói chung và tạo ra sự chuyển dịch cơ cấu kinh tế một cách hiệu quả. Ví dụ: Vĩnh Phúc vào những năm 1990 còn là một trong những tỉnh nông nghiệp nghèo nhất cả nước với cơ cấu kinh tế: Nông nghiệp- 52%, công nghiệp-12% và dịch vụ -36%. Từ cuối những năm 1990, tận dụng cơ hội đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng của vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, tỉnh Vĩnh Phúc đã điều chỉnh lại quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, có chính sách thu hút mạnh mẽ vốn đầu tư trong và ngoài nước và đưa tỉnh từ một địa phương thuần nông thành một tỉnh với cơ cấu kinh tế hiện đại. Năm 2010 cơ cấu kinh tế của tỉnh này là: công nghiệp chiếm 79,3%, dịch vụ - 12,88% và nông nghiệp chỉ còn 7,82%.

Sự yếu kém về hạ tầng cơ sở trong nền kinh tế đã làm giảm đáng kể hiệu quả và năng suất lao động xã hội. Nhìn chung, ở các nước phát triển chi phí Logistics chiếm khoảng 10% GDP, ở các nước kém phát triển thì tỷ lệ này khoảng 30% GDP. Còn ở Việt Nam, chi phí Logistics chiếm khoảng 25% GDP. Như vậy, nếu có thể giảm khoảng 20% chi phí này cũng có thể tạo ra gần 6 tỷ USD cho nền kinh tế để có thể tái đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng.

Giao thông vận tải là bộ phận quan trọng nhất của hệ thống cơ sở hạ tầng của Việt Nam nhưng lại là một khâu yếu kém trong xếp hạng quốc tế. Việt Nam mới chỉ có khoảng 20 cảng biển có thể tham gia việc vận tải hàng hoá quốc tế, nhưng nhìn chung

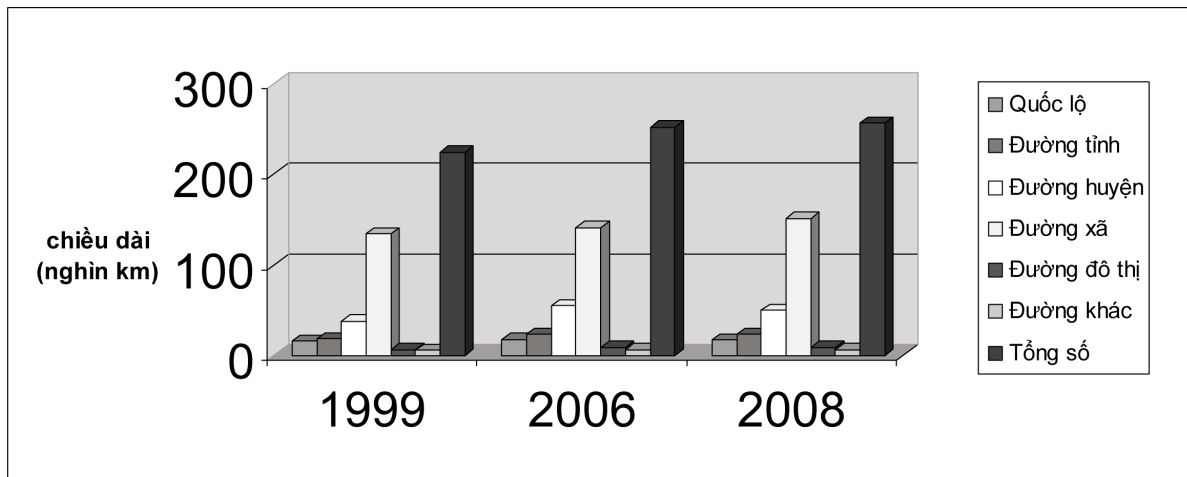
Hình 1: Đầu tư cơ sở hạ tầng ở Việt Nam



Ghi chú: Đầu tư cơ sở hạ tầng bao gồm điện, khí đốt, cấp nước, giao thông và viễn thông.

Nguồn: Tổng cục Thống kê Việt Nam.

Hình 2: Phát triển hệ thống đường bộ Việt Nam 1999-2008



Nguồn: Số liệu điều tra của Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

hệ thống cảng biển còn lạc hậu, hầu hết các cảng biển Việt Nam chủ yếu sử dụng thiết bị bốc xếp thông thường, thô sơ hoặc cần cầu tàu là chính, năng suất xếp dỡ của các cảng ở Việt Nam trung bình chỉ bằng 1/3 so với các cảng trong khu vực, đội tàu biển quốc tịch Việt Nam quá lạc hậu so với các tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng hải Thế giới (IMO), mạng lưới đường bộ có tổng chiều dài trên 256.684 km, trong đó có 17.288 km quốc lộ, 23.520 km đường tỉnh, còn lại là đường địa phương (xem hình 1), tỷ lệ đường tỉnh so với đường quốc lộ chỉ là 1,36 lần là không hợp lý, ngoài ra vẫn còn có tới 73,3% mạng lưới giao thông hiện nay chưa được bảo dưỡng, 38,12% phương tiện vận tải còn rất lạc hậu, 55,8% hàng hóa không được an toàn, v.v...

Ngành điện của Việt Nam đang quá phụ thuộc vào thủy điện, nguồn điện này mang tính thời vụ cao đã ảnh hưởng rất lớn đến việc cung cấp điện ổn định cho nền kinh tế. Sản lượng điện của Việt Nam tăng từ 8,8 tỷ kwh năm 1990 lên 26,7 tỷ kwh năm 2000 và 98,53 tỷ kwh năm 2011, đạt tốc độ tăng bình quân là khoảng 14%/năm, nhưng mức tiêu dùng điện lại tăng 14-15%/năm và còn tiếp tục tăng trong những năm tiếp theo vì mức tiêu dùng điện của Việt Nam mới chỉ bằng 2/3 của Trung Quốc và 2/5 của Thái Lan.

Trong điều kiện hội nhập quốc tế, các nước đang phát triển châu Á đã đầu tư một nguồn vốn lớn vào phát triển cơ sở hạ tầng. Để không bị tụt hậu, Việt Nam cần dành một tỷ lệ đầu tư thích đáng cho hạ tầng cơ sở, đảm bảo yêu cầu hạ tầng phải đi trước

một bước trong phát triển kinh tế.

Như vậy, cần có một chiến lược rõ ràng, tầm nhìn xa thể hiện trong một qui hoạch tổng thể khoa học và sự bảo đảm nguồn tài chính vững chắc cho phát triển cơ sở hạ tầng trong những năm tới. Trong điều kiện của Việt Nam hiện nay, khi ngân sách nhà nước hạn chế, mô hình hợp tác công tư trở thành hình thức tổ chức hạ tầng cơ sở cơ bản và một công cụ hữu hiệu để đạt được những mục tiêu phát triển kinh tế và xã hội bền vững. PPP được coi là một công cụ giúp tận dụng sức mạnh tài chính của khu vực tư nhân và quốc tế. Thêm vào đó quy trình quản lý gọn nhẹ và chất lượng của khu vực tư nhân sẽ tối ưu hóa hiệu quả đầu tư trong phát triển cơ sở hạ tầng và cung cấp cho người dân dịch vụ công giá rẻ và hợp lý. Mô hình PPP mang lại hiệu quả kinh tế xã hội rõ rệt khi Chính phủ sẽ giảm được gánh nặng đầu tư công, người dân được hưởng những dịch vụ tốt nhất, còn doanh nghiệp tư nhân tham gia vào lĩnh vực hạ tầng cơ sở với những bảo đảm pháp lý của Nhà nước, có thể thu được lợi nhuận chắc chắn trên cơ sở tính toán cẩn thận và hạn chế tối đa được nhiều lãng phí, thất thoát, từ đó giảm đáng kể các rủi ro đầu tư. Tuy nhiên, theo đánh giá của Ngân hàng Thế giới, đầu tư của khu vực tư nhân vào cơ sở hạ tầng chỉ chiếm khoảng 15%. Hiện nay, chưa có nhiều dự án PPP tại Việt Nam. Những năm gần đây, đầu tư công đang giảm dần và đầu tư tư nhân tăng lên. Trong giai đoạn 2001– 2005, tỷ trọng của đầu tư nhà nước chiếm 53,4% tổng đầu tư toàn xã hội, khối tư nhân chiếm 32,6%. Đến giai đoạn 2011-

2015, sẽ phân đầu giảm tỷ trọng đầu tư công xuống 37- 39%, khối tư nhân tăng lên 45- 46%.

4. Mối quan hệ qua lại giữa cơ sở hạ tầng và tăng trưởng kinh tế

Sự ảnh hưởng của cơ sở hạ tầng đến tăng trưởng kinh tế trong dài hạn được thể hiện trên các khía cạnh sau đây:

Thứ nhất, với vai trò là nhân tố ảnh hưởng trực tiếp đến quá trình sản xuất và dịch vụ, cơ sở hạ tầng được coi là sự đóng góp trực tiếp vào kết quả sản xuất. Thực tế chỉ ra rằng việc tăng đầu tư cho cơ sở hạ tầng thúc đẩy sự tăng trưởng GDP. Ngược lại, cơ sở hạ tầng không phù hợp lại cản trở mạnh mẽ sự tăng trưởng kinh tế như: việc cung ứng điện không ổn định sẽ làm cho quá trình sản xuất trở nên rất tốn kém thậm chí không thể tiến hành được. Theo một số tính toán thì việc tăng các chi phí Logistics đã làm tăng những thiệt hại trực tiếp và gián tiếp cho nền kinh tế Mỹ từ 8,6% GDP năm 2003 lên 10% GDP năm 2008 [5].

Thứ hai, cơ sở hạ tầng là nhân tố thay thế cho các nhân tố sản xuất khác, được thể hiện với vai trò bổ sung cho các nhân tố sản xuất khác như khi cơ sở hạ tầng được hiện đại hóa sẽ làm cho các chi phí sản xuất khác giảm đi và tăng hiệu quả sản xuất. Nhưng khi cơ sở hạ tầng không phù hợp thì đó là một gánh nặng cho chi phí của các đơn vị sản xuất, làm tăng đáng kể chi phí của các hãng vận tải, buộc các hãng phải tìm cách thức vận chuyển thay thế. Cơ sở hạ tầng tốt sẽ nâng cao năng suất cho các nhân tố sản xuất khác, bao gồm cả vốn, lao động và yếu tố năng suất tổng hợp [3].

Thứ ba, cơ sở hạ tầng là đòn bẩy kích thích sự tập trung các yếu tố sản xuất. Cơ sở hạ tầng được hình thành từ nhiều kênh khác nhau. Ví dụ: sự tập trung nguồn nhân lực có trình độ và tay nghề cao ở một khu vực là kết quả hoạt động của hệ thống các trường học, các cơ sở văn hóa, khoa học kỹ thuật, bộ máy nhân sự, sự thuận tiện về giao thông vận tải, sự phát triển hệ thống thông tin liên lạc,... tại khu vực đó.

Thứ tư, cơ sở hạ tầng là đòn bẩy kích thích tăng tổng cầu. Sự tác động của cơ sở hạ tầng đối với tăng trưởng kinh tế được thể hiện trên nhiều phương diện. Những dự án xây dựng cơ sở hạ tầng thường tập trung nguồn vốn đầu tư lớn, đòi hỏi sử dụng

nhieu lao động, vật liệu xây dựng, năng lượng, thiết bị,... do đó cầu về sản phẩm của các ngành liên quan như luyện kim, công nghiệp sản xuất vật liệu xây dựng, năng lượng,... tăng lên.

Thứ năm, cơ sở hạ tầng là một công cụ quan trọng của chính sách công nghiệp. Chính phủ thường dùng những dự án xây dựng cơ sở hạ tầng lớn làm công cụ để đạt được những nhiệm vụ nhất định về tăng trưởng kinh tế. Khi Chính phủ chủ trương đầu tư vào những dự án lớn sẽ kéo theo dòng vốn của khu vực tư nhân, vốn đầu tư nước ngoài vào quá trình này. Trong trường hợp này, vốn nhà nước có ý nghĩa như một loại vốn môi để thu hút các nguồn vốn khác, từ đó tạo ra sức mạnh tổng hợp, sự tập trung các nguồn lực xã hội để đạt được những mục tiêu đặt ra.

Tăng trưởng và phát triển kinh tế cũng có sự tác động theo chiều ngược lại đối với sự hình thành cơ sở hạ tầng của nền kinh tế. Những nhiệm vụ tăng trưởng kinh tế cũng chính là cơ sở để đưa ra những quyết định đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng. Tăng trưởng kinh tế đồng nghĩa với tăng tổng sản phẩm thường tạo ra cầu đối với việc mở rộng hệ thống cơ sở hạ tầng. Ví dụ: với chủ trương phát triển khu vực Đồng bằng sông Cửu Long thành vùng sản xuất lúa gạo trọng điểm trong chiến lược lương thực thực phẩm và xuất khẩu, chúng ta đã đưa sản lượng lúa gạo của vùng này từ 12,8 triệu tấn năm 1995 lên 21,76 triệu tấn năm 2010, sản lượng gạo xuất khẩu từ xấp xỉ 2 triệu tấn năm 1995 lên gần 7 triệu tấn năm 2010 [6]. Sự phát triển nhanh chóng của sản xuất và xuất khẩu lúa gạo vừa là nguyên nhân vừa là cơ sở để nhận rõ sự yếu kém về cơ sở hạ tầng ở khu vực này. Tình trạng hệ thống đường bộ, mạng lưới điện, thông tin liên lạc, hệ thống thủy lợi kém phát triển, thiếu kho tàng, bến cảng, các cơ sở công nghiệp phục vụ nông nghiệp, dịch vụ,... đã đòi hỏi phải thực hiện một chương trình đồng bộ phát triển cơ sở hạ tầng cho khu vực Đồng bằng sông Cửu Long.

5. Một số khuyến nghị về chính sách phát triển và quản lý cơ sở hạ tầng

Từ sự phân tích trên về mối quan hệ qua lại giữa cơ sở hạ tầng với tăng trưởng kinh tế cho thấy chính sách của Nhà nước về lĩnh vực cơ sở hạ tầng trong điều kiện hội nhập quốc tế cần tập trung vào các vấn

đề sau đây:

Vấn đề đầu tiên là quan hệ giữa khu vực nhà nước và khu vực tư nhân trong quá trình đầu tư xây dựng các công trình cơ sở hạ tầng. Từ cuối những năm 1970 trở về trước, đầu tư cho lĩnh vực cơ sở hạ tầng ở tất cả các nước được coi là công việc của Chính phủ, nhưng từ cuối những năm 1970 trở lại đây, sự tham gia của khu vực tư nhân trong việc xây dựng cơ sở hạ tầng ngày càng được nâng lên [5]. Nhiều ý kiến cho rằng đầu tư của khu vực tư nhân vào các công trình cơ sở hạ tầng có hiệu quả hơn so với khu vực nhà nước, trừ một số trường hợp mà chỉ sự độc quyền của một công ty mới có thể bảo đảm hiệu quả kinh tế xã hội.

Ở Việt Nam hiện nay, nguồn tài chính cho phát triển cơ sở hạ tầng chủ yếu từ nguồn vốn ODA (chiếm khoảng 30-40%), vốn Nhà nước (30-40%) và phần còn lại là nguồn vốn đầu tư từ khu vực tư nhân. Trong tương lai không xa, khi Việt Nam đạt ngưỡng thu nhập trung bình, nguồn vốn ODA sẽ giảm đáng kể. Do đó, cần phải hướng tới sự bù đắp khoản thiếu hụt về vốn do ODA giảm sút bằng những nguồn vốn từ thị trường tài chính và vốn của khu vực tư nhân. Theo tính toán của Bộ Kế hoạch và Đầu tư trong giai đoạn 2011-2020 khả năng huy động vốn đầu tư xã hội trong khoảng 17.400-17.900 nghìn tỷ đồng, tương đương với 33,5-35% GDP, trong đó phần để đầu tư cho cơ sở hạ tầng chỉ trong khoảng 5.300-5.350 nghìn tỷ đồng. Chỉ có thể đáp ứng được khoảng 50% yêu cầu phát triển cơ sở hạ tầng. Theo ước tính của các chuyên gia trong 5-10 năm tới, Việt Nam sẽ cần khoảng vài chục tỷ USD để đầu tư vào cơ sở hạ tầng đường bộ, đường sắt, cảng biển và sẽ cần hơn 100 tỷ USD nếu bao

gồm cả các dự án năng lượng. Bài toán đầu tư vẫn là khó nhất đối với phát triển cơ sở hạ tầng ở nước ta. Vì vậy, việc khai thác triệt để mọi nguồn lực của xã hội kết hợp với việc tăng cường thu hút nguồn vốn tư nhân nước ngoài là hướng đi cho việc tìm lời giải của bài toán này.

Xu hướng chung của thế giới và các nước đang phát triển hiện nay là khu vực tư nhân và đầu tư nước ngoài ngày càng tham gia nhiều hơn vào quá trình giải quyết vấn đề cơ sở hạ tầng. Vì vậy, vấn đề tiếp theo là cần có một hệ thống điều tiết có hiệu quả các cơ cấu sở hữu đối với các dự án cơ sở hạ tầng và đầu tư nói chung. Do hiệu quả đầu tư cao hơn, vai trò của khu vực tư nhân ngày càng lớn hơn và sự tham gia của khu vực này sẽ chiếm tỷ trọng ngày càng tăng thì cần phải thiết lập những cơ cấu tổ chức nhà nước có hiệu quả để điều tiết sự tham gia của khu vực tư nhân trong đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng nhằm đảm bảo hiệu quả hoạt động và sự cạnh tranh lành mạnh giữa các công trình cơ sở hạ tầng tư nhân, đề phòng xảy ra tình trạng thay đổi độc quyền nhà nước bằng độc quyền tư nhân. Mặt khác, để thúc đẩy sự phát triển của mô hình PPP ở Việt Nam, trước mắt cần sớm hoàn thiện các chính sách thu hút đầu tư tư nhân và đầu tư nước ngoài thông qua các biện pháp minh bạch và nâng cao tính chuyên nghiệp trong đấu thầu và thực hiện tính giá dịch vụ theo thông lệ quốc tế, cải thiện và nâng cấp môi trường kinh doanh, kiên trì kiềm chế lạm phát và ổn định kinh tế vĩ mô để giảm rủi ro cho các Nhà đầu tư và củng cố niềm tin với cộng đồng doanh nghiệp. □

Tài liệu tham khảo:

1. GS.TS Đặng Đình Đào -TS Nguyễn Minh Sơn, (2011), *Dịch vụ Logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế*, NXB Chính trị Quốc gia, Hà Nội
2. A. Smith, (1997), *Cửa cải của các dân tộc (bản dịch)*, NXB Giáo dục, Hà Nội
3. Barro R., (1990), *Government Spending in a Simple model of Endogenous Growth*, Journal of Political Economy -Vol.98, No 42
4. McKinsey Quarterly,(2009), *The right way to invest in infrastructure- September*
5. Noll R. (2000), *Note on privatization Infrastructure Industries*, World Bank Working Papers
6. VCCI CANTHO- SOLIEU KTXH DBSCL