

# HUY ĐỘNG VỐN ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG GIAO THÔNG Ở VIỆT NAM VÀ NHỮNG VẤN ĐỀ ĐẶT RA

**Nguyễn Thị Thu Cúc**

*Khoa Kinh tế, Đại học Vinh*

*Email: hoangcuc.dhv@gmail.com*

**Phạm Thị Thúy Hằng**

*Khoa Kinh tế, Đại học Vinh*

*Email: thuyhang1983tc@yahoo.com*

Ngày nhận: 07/01/2018

Ngày nhận bản sửa: 10/3/2018

Ngày duyệt đăng: 25/4/2018

## **Tóm tắt:**

*Bài viết đánh giá và phân tích hai hình thức huy động vốn cho đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, đó là huy động từ các nguồn vốn tư nhân, huy động từ các nguồn vốn nước ngoài. Kết quả nghiên cứu cho thấy vốn được coi là yếu tố quyết định đến phát triển hạ tầng giao thông ở Việt Nam để thực hiện thành công chiến lược công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước. Tuy nhiên, trong bối cảnh ngân sách nhà nước hạn hẹp, nhu cầu về vốn phát triển hạ tầng giao thông ngày càng lớn nên việc xã hội hóa các kênh huy động vốn là yếu tố cấp thiết để giải quyết “bài toán” vốn cho đầu tư phát triển hạ tầng giao thông ở Việt Nam trong thời gian tới.*

**Từ khóa:** Vốn ngân sách nhà nước, FDI, vốn đầu tư, ODA, hạ tầng giao thông.

## **Mobilizing Investment Capital for Transport Infrastructure Development in Vietnam and Unresolved Issues**

### *Abstract:*

*The paper reviews and analyzes two types of mobilizing investment capital for transport infrastructure development in Vietnam, namely private capital and foreign capital. The research results show that capital is regarded as the decisive factor to develop transport infrastructure in Vietnam to implement successfully the strategy of industrialization and modernization. However, in the context of state budget limitation, the demand for capital to develop transport infrastructure is increasing, therefore, the socialization of capital mobilization channels is an urgent factor to solve the “capital problem” for investing in transport infrastructure development in Vietnam in the coming time.*

*Keywords: Budget capital, FDI, investment capital, ODA, transportation infrastructure.*

## **1. Đặt vấn đề**

Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải là một bộ phận quan trọng cấu thành nên kết cấu hạ tầng của một nền kinh tế. Nếu chỉ quan tâm đầu tư cho các lĩnh vực năng lượng, viễn thông, hoặc các cơ sở hạ tầng xã hội mà không quan tâm xây dựng mạng lưới giao

thông bền vững thì sẽ không có sự kết nối hữu cơ giữa các ngành, các lĩnh vực kinh tế – xã hội. Đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nhằm đảm bảo cho ngành giao thông vận tải phát triển nhanh chóng. Nhờ đó thúc đẩy quá trình phát triển sản xuất hàng hoá và lưu thông hàng hoá giữa các vùng trong

cả nước; khai thác sử dụng hợp lý mọi tiềm năng của đất nước nhất là ở vùng nông thôn, vùng sâu, vùng xa còn gặp nhiều khó khăn; cho phép mở rộng giao lưu kinh tế văn hoá và nâng cao tính đồng đều về đầu tư giữa các vùng trong cả nước.

Tổng nhu cầu vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông Việt Nam giai đoạn 2016-2020 theo ước tính của Bộ Giao thông Vận tải (2016) là khoảng 1.015.000 tỷ đồng Việt Nam (VND), là nhu cầu vốn đầu tư cho các công trình giao thông do Bộ Giao thông Vận tải, các tổng công ty nhà nước quản lý và các công trình chủ yếu tại Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh). Trong đó, nhu cầu phân theo các lĩnh vực lần lượt là: Đường bộ khoảng 651.000 tỷ VND, đường sắt khoảng 119.000 tỷ VND, hàng không khoảng 101.000 tỷ VND, hàng hải 68.000 tỷ VND và đường thủy nội địa hơn 33.000 tỷ VND. Cũng theo ước tính của Bộ Giao thông Vận tải (2016), sẽ huy động từ nguồn ngoài ngân sách khoảng hơn 300.000 tỷ VND, đặc biệt là vốn đầu tư từ nước ngoài. Trước bối cảnh nguồn vốn ngân sách nhà nước cho đầu tư hạ tầng giao thông còn eo hẹp, kinh tế khó khăn, trong khi cơ hội tiếp cận với các khoản vay ưu đãi từ các nhà tài trợ ngày càng giảm (do Việt Nam trở thành quốc gia có thu nhập trung bình); thì việc đẩy mạnh huy động vốn đầu tư cho phát triển hạ tầng giao thông từ nguồn xã hội hóa có ý nghĩa quan trọng. Bài viết khái quát tình hình huy động vốn cho phát triển hạ tầng giao thông ở Việt Nam trong những năm qua, trong đó phân tích tình hình huy động vốn từ các nguồn vốn tư nhân và nguồn vốn nước ngoài. Từ đó, đưa ra các giải pháp nhằm đẩy mạnh huy động vốn đầu tư phát triển hạ tầng giao thông ở Việt Nam trong giai đoạn tới.

## 2. Thực trạng huy động vốn đầu tư phát triển hạ tầng giao thông ở Việt Nam

Có thể nói, sau hơn 30 năm đổi mới, đến nay, kết cấu hạ tầng giao thông ở nước ta mặc dù đã được cải thiện đáng kể, song vẫn chưa đáp ứng được tình hình phát triển kinh tế của đất nước khi lưu lượng các phương tiện giao thông có xu hướng ngày càng tăng cao. Một trong những nhiệm vụ trọng tâm phát triển đất nước là: “Xây dựng đồng bộ hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế, nhất là hệ thống giao thông đồng bộ” (Chính phủ, 2012). Chiến lược phát triển kinh tế – xã hội giai đoạn 2011-2020 cũng xác định xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, với một số công trình hiện đại, tập trung vào hệ thống giao thông và hạ tầng đô thị lớn là một trong ba đột phá chiến lược.

Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa XI đã khẳng định “Huy động mạnh mẽ mọi nguồn lực của xã hội, bảo đảm lợi ích hợp lý để thu hút các nhà đầu tư, kể cả các nhà đầu tư nước ngoài vào phát triển kết cấu hạ tầng kinh tế, xã hội” (Chính phủ, 2012), và đưa ra giải pháp “thu hút mạnh các thành phần kinh tế, kể cả các nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, bảo đảm lợi ích thoả đáng của nhà đầu tư; mở rộng hình thức nhà nước và nhân dân cùng làm; sửa đổi, bổ sung các quy định về chính sách hỗ trợ tài chính, thuế, giá, phí, lệ phí, nhượng quyền... để tăng tính thương mại của dự án và sự đóng góp của người sử dụng. Hoàn thiện cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư theo các hình thức hợp đồng xây dựng – kinh doanh – chuyển giao (BOT), hình thức hợp đồng xây dựng – chuyển giao (BT), hình thức đối tác công – tư (PPP)...”. Cụ thể, tại Hội nghị lần thứ 4 Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa XII khẳng định “đẩy mạnh thực hiện các dự án đầu tư theo hình thức đối tác công – tư, bảo đảm tính công khai, minh bạch; có cơ chế giám sát, quản lý và sử dụng hiệu quả vốn đầu tư đối với từng dự án”.

**Bảng 1: Nhu cầu nguồn vốn xã hội hóa đầu tư cơ sở hạ tầng giai đoạn 2016-2020 (Tỷ VND)**

| STT | Lĩnh vực         | Tổng mức đầu tư | Vốn góp nhà nước | Vốn nhà đầu tư huy động |
|-----|------------------|-----------------|------------------|-------------------------|
| 1   | Đường bộ         | 279,113         | 112,687          | 166,426                 |
| 2   | Hàng hải         | 45,494          | 1,811            | 43,683                  |
| 3   | Hàng không       | 55,976          | 1,000            | 54,976                  |
| 4   | Đường thủy       | 13,990          | 3,000            | 10,990                  |
| 5   | Đường sắt        | 58,071          | 38,304           | 19,767                  |
|     | <b>Tổng cộng</b> | <b>452,644</b>  | <b>156,802</b>   | <b>295,842</b>          |

Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải (2016)

Hiện thực hóa các chủ trương, nghị quyết trên, trong những năm qua, Đảng và Nhà nước ta đã đặc biệt quan tâm đến đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông ở khắp các vùng miền trên cả nước, nhằm thực hiện thành công chiến lược công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước. Thực tế cho thấy trong thời gian qua, kết cấu hạ tầng giao thông của Việt Nam đã có những chuyển biến vượt bậc. Theo thống kê của Bộ Giao thông Vận tải (2016), đến nay, cả nước đã xây dựng được trên 700 km đường bộ cao tốc, nhiều tuyến quốc lộ, nhiều công trình cầu lớn; tập trung đầu tư các cảng cửa ngõ quốc tế; nâng cao năng lực một số cảng hàng không; tập trung phát triển giao thông đô thị... Điển hình, có thể kể đến các như các dự án thành phần mở rộng quốc lộ 1, đường Hồ Chí Minh qua Tây Nguyên, cầu Nhật Tân, cầu Cổ Chiên, cao tốc Nội Bài – Lào Cai, cao tốc thành phố Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây, nhà ga T2 Nội Bài... Đây là những công trình có tính chất quyết định nâng cao năng lực kết cấu hạ tầng giao thông của nước ta hiện nay.

Hiện nay, ở Việt Nam có 2 hình thức huy động vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, đó là từ các nguồn vốn tư nhân và huy động từ các nguồn vốn nước ngoài.

### **2.1. Huy động vốn từ các nguồn vốn tư nhân**

Trước nhu cầu đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông hiện nay ngày càng lớn trong khi nguồn vốn từ ngân sách nhà nước khá hạn hẹp, nên huy động nguồn vốn tư nhân thông qua hình thức hợp đồng xây dựng – kinh doanh – chuyển giao, hình thức đối tác công – tư được coi là những kênh huy động vốn hữu hiệu để đưa ra lời giải cho “bài toán” vốn. Cụ thể, trong giai đoạn 2011-2015, tổng vốn đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông do Bộ Giao thông Vận tải quản lý đã huy động được 444.040 tỷ VND; trong đó, huy động nguồn vốn tư nhân là 186.660 tỷ VND, chiếm 42% và thu hút, ký kết được 6,24 tỷ đồng đô la Mỹ (USD) vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) với 62 dự án theo hình thức BOT và Hợp đồng xây dựng – chuyển giao. Trong đó, lĩnh vực đường bộ có 58 dự án với tổng mức đầu tư là 158.070 tỷ VND; đường thủy nội địa có 1 dự án tổng mức đầu tư là 1.303 tỷ VND; hàng hải với 2 dự án với tổng mức đầu tư là 230 tỷ VND; lĩnh vực đào tạo với 1 dự án có tổng mức đầu tư là 57 tỷ VND. Đến nay, giải ngân nguồn vốn tư nhân đạt 121.833 tỷ VND, chiếm 32,13 % trong tổng vốn giải ngân

giai đoạn này (khoảng 379.213 tỷ VND).

Các chuyên gia cho rằng hiện tại, các dự án đầu tư vốn phát triển cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam mới được triển khai chủ yếu theo hình thức BOT, bởi do hành lang pháp lý chỉ mới quy định 3 hình thức: hợp đồng xây dựng – kinh doanh – chuyển giao (BOT), hợp đồng xây dựng – chuyển giao – kinh doanh (BTO), hợp đồng xây dựng – chuyển giao (BT). Trong khi 2 hình thức BTO và BT còn phụ thuộc phần lớn vào ngân sách nhà nước; thì BOT có lợi thế hơn cả, do không hoặc ít sử dụng ngân sách nhà nước (chỉ hỗ trợ đối với dự án khả thi về tài chính), chủ yếu hoàn vốn đầu tư cho nhà đầu tư thông qua kinh doanh công trình dự án. Riêng lĩnh vực cảng biển và cảng đường thủy, hình thức đầu tư thích hợp là doanh nghiệp tư đầu tư hoặc thông qua hình thức đầu tư trực tiếp nước ngoài. Đến nay, nguồn vốn đầu tư ngoài ngân sách nhà nước theo giá năm 2014 vào lĩnh vực cảng biển đạt khoảng 157.600 tỷ VND/168 cảng, bến, khoảng 18.997 tỷ VND vào lĩnh vực cảng thủy nội địa.

Quan trọng hơn, thông qua hình thức BOT đã tạo ra động lực thúc đẩy phát triển kinh tế – xã hội, góp phần đảm bảo an ninh quốc phòng, hạn chế ô nhiễm môi trường, giảm ùn tắc, tai nạn giao thông và trực tiếp làm tăng năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Hơn nữa, về lợi ích kinh tế – xã hội, do dự án đầu tư theo hình thức BOT mang lại là rất lớn, khi các dự án đưa vào khai thác sẽ tiết kiệm đáng kể chi phí vận hành khai thác (giảm chi phí tiêu hao nhiên liệu, khấu hao phương tiện, tiết kiệm thời gian vận chuyển hàng hóa, thời gian đi lại của hành khách...) so với khi công trình chưa được đầu tư nâng cấp, mở rộng. Chẳng hạn như đối với đường cao tốc Nội Bài – Lào Cai, cao tốc thành phố Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây, ước tính giảm 50% thời gian đi lại và 30% chi phí; quốc lộ 1 đoạn Hà Nội – Vinh giảm khoảng 30% thời gian đi lại và 20% chi phí; quốc lộ 14 đoạn qua Đắc Nông, giảm khoảng 30% thời gian đi lại và 6% chi phí... Cùng với đó, các nhà đầu tư cũng được hưởng lợi từ hình thức BOT. Đó là lợi nhuận được xác định cụ thể trong phương án tài chính, trên nguyên tắc đảm bảo các chỉ tiêu hiệu quả của dự án và kết quả đàm phán giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền với nhà đầu tư, phù hợp với quy định mới (Bộ Tài chính, 2011, 2016). Kết quả và kinh nghiệm triển khai các dự án giao thông BOT thời gian qua đã khẳng định hướng đi đúng đắn của mô hình đầu tư theo hình thức hợp tác công – tư, cần

tiếp tục được phát triển và mở rộng sang các lĩnh vực kinh tế khác. Đó cũng là cơ sở để nhà nước hoàn thiện chính sách pháp luật, nâng cao hiệu quả và thu hút ngày càng nhiều nhà đầu tư tham gia, nhất là nhà đầu tư nước ngoài.

## **2.2. Huy động vốn đầu tư từ nguồn vốn nước ngoài**

Theo thống kê của Bộ Giao thông Vận tải, nguồn vốn nước ngoài được thu hút và đầu tư vào ngành giao thông vận tải hiện gồm có nguồn vốn ODA và vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI). Vốn nước ngoài chiếm gần 32% tổng chi đầu tư vào ngành giao thông vận tải; trong đó, ODA chiếm 28% và còn lại là FDI (số liệu ước tính, chưa được thống kê đầy đủ, chiếm khoảng 4%). Vốn ODA tập trung phân bổ phần lớn cho lĩnh vực hạ tầng đường bộ (cao tốc, quốc lộ, cầu lớn, đường tỉnh, giao thông nông thôn); một phần cho lĩnh vực hạ tầng cảng hàng không, hạ tầng hàng hải, hạ tầng đường thủy, hạ tầng đường sắt (tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị).

Trong bối cảnh vốn vay ODA giảm, tình hình thu hút FDI vào Việt Nam trong những năm qua có nhiều triển vọng khả quan và với tác động của việc ký kết các hiệp định thương mại tự do (FTA), nhiều tổ chức quốc tế và các chuyên gia nhận định sẽ có sự dịch chuyển của dòng vốn FDI vào Việt Nam trong những năm tới theo xu hướng ngày càng tăng. Theo “Đề án chương trình và chính sách thu hút đầu tư nước ngoài vào giao thông vận tải đến năm 2020” của Bộ Giao thông Vận tải (2015), tổng chi đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông bình quân năm do Bộ Giao thông Vận tải quản lý đã liên tục tăng trong thời gian qua. Cụ thể là tổng chi đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông giai đoạn 2001-2005 là 12.000 tỷ VND/năm; song, đến giai đoạn 2006-2010 con số này đã tăng lên tới 36.000 tỷ VND/năm. Hiện nay, mức chi đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông là 70.000 tỷ VND/năm, tăng gần gấp đôi so với giai đoạn 2006-2010.

Số liệu thống kê mới nhất về tình hình thu hút FDI cho thấy lĩnh vực giao thông vận tải hiện chưa thu hút được nhiều FDI dù tiềm năng rất lớn. Các quốc gia và vùng lãnh thổ có số dự án và số vốn FDI vào Việt Nam lớn như Hàn Quốc, Đài Loan, Hồng Kông đã tăng vốn đầu tư vào dệt may. Nhằm đẩy mạnh thu hút các nguồn vốn nước ngoài đầu tư vào ngành giao thông vận tải, ngày 24 tháng 7 năm 2015, Bộ Giao thông Vận tải đã ban hành quyết định

phê duyệt Đề án chương trình và chính sách thu hút vốn đầu tư nước ngoài vào ngành giao thông vận tải đến năm 2020 (Bộ Giao thông vận tải, 2015). Theo đó, đề án này nêu rõ, nhà đầu tư nước ngoài có thể thành lập tổ chức kinh tế có vốn nước ngoài tại Việt Nam để thực hiện đầu tư kinh doanh (trực tiếp) trong lĩnh vực giao thông vận tải phù hợp với các quy định đối với nhà đầu tư nước ngoài...

Về chủ trương đầu tư và cấp giấy chứng nhận đăng ký đầu tư trong lĩnh vực giao thông vận tải điều kiện chung để thành lập tổ chức kinh tế có vốn nước ngoài là chủ trương đầu tư của nhà đầu tư phải được chấp thuận. Và nhà đầu tư phải được cấp giấy chứng nhận đăng ký đầu tư trước khi thực hiện đăng ký kinh doanh để thành lập doanh nghiệp. Các dự án đầu tư trong lĩnh vực kết cấu hạ tầng giao thông thường có tổng mức đầu tư lớn, có tính chất quan trọng, nên thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư là Quốc hội hoặc Thủ tướng Chính phủ. Căn cứ để chấp thuận chủ trương đầu tư cho nhà đầu tư nước ngoài đối với dự án giao thông vận tải là đề xuất dự án (phương án tài chính) và các quy định về điều kiện kinh doanh, phạm vi hoạt động đối với nhà đầu tư nước ngoài... Các chuyên gia cho rằng quyết định của Bộ Giao thông Vận tải đã góp phần kịp thời tháo gỡ những khó khăn cho các nhà đầu tư, đồng thời tạo ra cơ sở pháp lý minh bạch cho nhà đầu tư khi triển khai đầu tư vào cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam (Bộ Giao thông vận tải, 2015).

## **3. Yêu cầu đặt ra đối với huy động vốn đầu tư cho phát triển hạ tầng giao thông ở Việt Nam**

Những kết quả đạt được về đầu tư phát triển hạ tầng giao thông ở nước ta trong những năm qua là không thể phủ nhận; tuy nhiên, trong quá trình đẩy mạnh huy động từ các nguồn vốn đầu tư từ tư nhân và nguồn vốn nước ngoài, chúng ta cũng gặp phải không ít khó khăn, thách thức.

*Thứ nhất*, hiện vẫn còn không ít quy định tại một số văn bản chưa phù hợp với thực tiễn. Điều này đã tạo ra rào cản đối với các nhà đầu tư khi triển khai đầu tư vào các dự án hạ tầng giao thông.

*Thứ hai*, năng lực tài chính và kinh nghiệm của doanh nghiệp Việt Nam còn hạn chế, việc xã hội hóa đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông chủ yếu trông chờ vào hệ thống ngân hàng. Vì thế, nếu ngân hàng không vào cuộc thì việc đầu tư vào hạ tầng ngành giao thông sẽ gặp rất nhiều khó khăn về vốn.

*Thứ ba*, công tác lựa chọn nhà đầu tư xây dự án

giao thông thông qua hình thức BOT hiện chưa minh bạch; chủ yếu là chỉ định thầu do “nhu cầu cấp bách”, không thực hiện hình thức đấu thầu công khai, rộng rãi. Tình trạng này đã khiến cơ chế cạnh tranh bị mất đi, những yếu tố như chi phí nhà đầu tư, lợi nhuận, mức phí, thời gian thu phí... chỉ thoả thuận, không mang tính chất minh bạch.

*Thứ tư*, chiến lược, quy hoạch hạ tầng giao thông thời gian qua còn có nhiều bất cập. Tỷ trọng tăng trưởng giữa các loại hình vận tải không đồng đều; hàng không và đường bộ tăng mạnh, nhưng hàng hải và đường thủy nội địa tăng không đáng kể; Báo cáo tại hội nghị triển khai kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2017 (Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, 2018) đưa ra sản lượng hợp nhất toàn ngành đường sắt năm 2016 đạt 7.975,1 tỉ đồng (đạt 87,7% so với cùng kỳ năm 2015), doanh thu 8.338 tỉ đồng (đạt 88,8%) cho thấy công tác tái cơ cấu tổng thể ngành giao thông vận tải chưa đem lại kết quả như mong đợi. Điều này cho thấy khâu khảo sát, dự báo khi làm quy hoạch không chính xác.

*Thứ năm*, hiện nay các cơ chế, chính sách chưa thu hút được nhà đầu tư và tổ chức tín dụng nước ngoài tham gia đầu tư vào cơ sở hạ tầng giao thông qua các hình thức PPP, BOT; thu hút vốn FDI còn hạn chế...

#### **4. Giải pháp nhằm đẩy mạnh huy động vốn đầu tư cho phát triển hạ tầng giao thông ở Việt Nam**

Chiến lược phát triển ngành giao thông vận tải xác định mục tiêu tổng quát đến năm 2020 Việt Nam sẽ hình thành được một hệ thống giao thông vận tải hợp lý giữa các phương thức vận tải, phát triển một cách đồng bộ, từng bước tiến tới hiện đại nhằm góp phần đưa đất nước cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại. Một số mục tiêu cụ thể gồm: đến năm 2020 có trên 2.000 km đường bộ cao tốc; hoàn thành hơn 600 km đường Hồ Chí Minh; tốc độ bình quân chạy tàu tuyến Bắc – Nam là 80-90 km/h đối với tàu khách và 50-60 km/h đối với tàu hàng; tổng năng lực các cảng hàng không đạt khoảng 100 triệu hành khách/năm; tổng công suất các cảng biển đạt khoảng 800 triệu tấn/năm vào năm 2020.

Theo ước tính của Bộ Giao thông Vận tải, để thực hiện các mục tiêu trên, tổng nhu cầu vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông Việt Nam giai đoạn 2016-2020 là khoảng 1.015.000 tỷ VND (khoảng

48 tỷ USD). Trong đó, nhu cầu phân theo các lĩnh vực lần lượt là: Đường bộ khoảng 651.000 tỷ VND, đường sắt khoảng 119.000 tỷ VND, hàng không khoảng 101.000 tỷ VND, hàng hải 68.000 tỷ VND và đường thủy nội địa hơn 33.000 tỷ VND. Cũng theo Bộ Giao thông vận tải, khoảng hơn 300.000 tỷ VND (14 tỷ USD) sẽ huy động từ nguồn ngoài ngân sách, đặc biệt là vốn đầu tư từ nước ngoài.

Để hiện thực hóa các mục tiêu trên cũng như vượt qua những thách thức về huy động vốn xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông, trong thời gian tới Nhà nước cần tập trung thực hiện đồng bộ các giải pháp sau:

*Một là*, tiếp tục thực hiện rà soát, sửa đổi các chính sách để tạo ra hành lang pháp lý thông thoáng và hiệu quả hơn, có cơ chế, chính sách và cách thức thực hiện phù hợp, bảo đảm hài hoà lợi ích của Nhà nước, nhà đầu tư, doanh nghiệp và người dân. Nghiên cứu xây dựng Luật về đầu tư theo hình thức đối tác công – tư trên cơ sở nâng cấp các quy định để tạo cơ sở pháp lý cao nhất, thống nhất, đồng bộ cho việc xã hội hóa thu hút đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông (Chính phủ, 2015).

*Hai là*, tăng cường ứng dụng khoa học, công nghệ, giảm chi phí và nâng cao hiệu quả trong đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông. Thực hiện triệt để giải pháp này giúp giảm suất đầu tư cho các công trình giao thông; qua đó, có thể tăng quy mô đầu tư với một nguồn vốn đầu tư nhất định. Đẩy mạnh hợp tác quốc tế trong phát triển giao thông vận tải trong liên kết vùng, trước hết là với các nước láng giềng như Lào, Campuchia, Trung Quốc và các quốc gia có tuyến giao lưu hàng hải.

*Ba là*, cần ưu tiên đầu tư có trọng tâm, trọng điểm, ưu tiên các công trình có tính lan tỏa, bảo đảm kết nối các trung tâm kinh tế, các vùng kinh tế trọng điểm và các phương thức vận tải thông qua việc rà soát, điều chỉnh các chiến lược, quy hoạch phát triển ngành, bảo đảm tính khả thi, phù hợp với điều kiện thực tế nước ta.

*Bốn là*, thực hiện tốt công tác giải phóng mặt bằng để bảo đảm tiến độ các dự án; qua đó, nâng cao hiệu quả đầu tư, tránh lãng phí khi dự án bị chậm tiến độ do vướng mắc về giải phóng mặt bằng. Bộ Giao thông Vận tải, các chủ đầu tư cần phối hợp chặt chẽ với các địa phương, huy động hệ thống chính trị cơ sở vào cuộc để thúc đẩy công tác giải phóng mặt bằng, bảo đảm tiến độ thi công các dự án. Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra, giám sát, xử lý các vấn đề liên

quan đến tiến độ và chất lượng công trình.

Năm là, đẩy mạnh công tác phòng, chống tham nhũng trong đầu tư xây dựng cơ bản; nâng cao năng lực của các chủ thể tham gia vào quá trình đầu tư xây dựng công trình kết cấu hạ tầng giao thông. Tiếp tục đẩy mạnh cải cách hành chính, tạo môi trường thông thoáng cho hoạt động đầu tư; trong đó, có đầu tư các công trình kết cấu hạ tầng giao thông.

## 5. Kết luận

Từ phân tích trên cho thấy, tiềm năng đầu tư phát triển hạ tầng giao thông vận tải ở Việt Nam trong

những năm tới là rất lớn. Tuy nhiên, thực tế hiện nay việc huy động vốn đầu tư phát triển hạ tầng giao thông ở nước ta cũng đang phải đối mặt với nhiều khó khăn, thách thức. Với việc tham gia hàng loạt các Hiệp định thương mại tự do thế hệ mới, cơ hội về thu hút vốn vào lĩnh vực giao thông vận tải là rất lớn. Giải pháp thu hút vốn cho đầu tư phát triển hạ tầng giao thông ở Việt Nam theo các hình thức huy động vốn từ nguồn xã hội hóa là lựa chọn tối ưu cho bài toán tạo nguồn vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trong giai đoạn hiện nay.

## Tài liệu tham khảo:

- Bộ Giao thông Vận tải (2015), *Quyết định số 2657/QĐ-BGTVT về việc phê duyệt Đề án Chương trình và chính sách thu hút vốn đầu tư nước ngoài vào ngành Giao thông vận tải đến năm 2020*, ban hành ngày 24 tháng 07 năm 2015.
- Bộ Giao thông Vận tải (2016), *Báo cáo đánh giá công tác đầu tư hạ tầng giao thông theo hình thức hợp đồng BOT và BT giai đoạn 2011-2015*, Hà Nội.
- Bộ Tài chính (2011), *Thông tư 166/2011/TT-BTC quy định về quản lý, sử dụng chi phí chuẩn bị dự án và kinh phí hoạt động của cơ quan nhà nước có thẩm quyền trong quá trình quản lý dự án; chỉ tiêu tài chính của hợp đồng dự án; điều kiện và phương thức thanh toán cho nhà đầu tư thực hiện dự án theo hình thức hợp đồng*, ban hành ngày 17 tháng 11 năm 2011.
- Bộ Tài chính (2016), *Thông tư 55/2016/TT-BTC quy định về quản lý tài chính đối với dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư và chi phí lựa chọn nhà đầu tư*, ban hành ngày 23 tháng 03 năm 2016.
- Chính phủ (2012), *Nghị quyết số 13/2012/NQ-TW Hội nghị lần thứ tư Ban chấp hành Trung ương khóa XI về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020*, ban hành ngày 16 tháng 01 năm 2012.
- Chính phủ (2015), *Nghị định số 15/2015/NĐ-CP về đầu tư theo hình thức đối tác công tư*, ban hành ngày 14 tháng 02 năm 2015.
- Tổng công ty Đường sắt Việt Nam (2018), *Báo cáo tại hội nghị triển khai kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2017 và kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2018*, Hà Nội.