

Cơ sở hạ tầng của một quốc gia là một trong những vấn đề hàng đầu mà nhà đầu tư quan tâm khi quyết định thực hiện đầu tư. Thực tế cho thấy những địa phương mà cơ sở hạ tầng yếu kém rất khó thu hút các nhà đầu tư nước ngoài và khi đã không thu hút được đầu tư thì khả năng cải tạo cơ sở hạ tầng cũng rất hạn chế. Chính cái vòng "lẩn quẩn" này tạo nên thực trạng: vùng kinh tế đã phát triển càng phát triển thêm và những vùng kinh tế có cơ sở hạ tầng kém phát triển thì ngày càng tụt hậu.

hậu, việc sửa chữa chỉ mang tính chất chắp vá, tạm thời, khó có thể đáp ứng được yêu cầu phát triển trong tương lai.

- Hoạt động của ngành hàng không còn mang tính chất độc quyền, chưa thoát khỏi tình trạng "bù lỗ" từ ngân sách. Do đó, rõ ràng hoạt động của ngành hàng không Việt Nam và Việt Nam Airlines nói riêng cần phải được xem xét lại

- Mạng lưới bưu chính viễn thông tuy được mở rộng và khá thông suốt nhưng phí bưu điện của ta khá cao so với các nước trong khu vực, giá cước

vực.

Cơ sở hạ tầng ngày càng hiện đại là yếu tố quan trọng trong thu hút đầu tư mạnh mẽ đầu tư nước ngoài vào Việt Nam, do đó, để cải thiện và phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng, cần thiết phải thực hiện một số giải pháp sau:

(i) Thứ nhất, tiến hành nâng cấp hệ thống đường bộ cả nước trên quan điểm "phá vỡ thế độc quyền" như hiện nay. Vừa qua thủ tướng Phan Văn Khải đã thông qua việc đầu tư dự án xây dựng đường Hồ Chí Minh (giai đoạn 1) từ 2000 đến 2003. Cần phải tập trung thực hiện thành công dự án này nhằm giải quyết hướng ra trong tương lai đối với ngành giao thông đường bộ. Mặt khác, ở phía Nam, nơi địa hình phổ biến là sông lạch và Quốc lộ I trải dài trên cả trăm cây cầu thì việc thực hiện hiện đại hóa hệ thống cầu là thực sự cần thiết.

(ii) Thứ hai, cải tiến sâu sắc hoạt động của ngành hàng không Việt Nam trên cơ sở phải hạch toán kinh tế. Tình trạng bù lỗ sẽ kéo theo không có nguồn vốn đầu tư cho phát triển, dẫn đến tình trạng lạc hậu so với hàng không các quốc gia khác trong khu vực. Mặt khác, cần hiện đại hóa 3 sân bay Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất nhằm đáp ứng các tuyến bay khác trong và ngoài nước, mặt khác đảm bảo độ an toàn trong vận chuyển.

(iii) Thứ ba, cải thiện hệ thống giao thông đô thị và chú ý phát triển mạng lưới giao thông ở các vùng nông thôn, vùng xa. Ở các đô thị lớn như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, ..., hệ thống giao thông chưa thể đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế hiện tại, chưa kể đến tầm phát triển trong tương lai. Điều này làm ngao ngán không ít các nhà đầu tư. Điển hình tại TP. Hồ Chí Minh, nạn kẹt xe ngày càng có xu hướng trầm trọng hơn. Hệ thống giao thông xây dựng chủ yếu từ

PHÁT TRIỂN ĐẦU TƯ CƠ SỞ HẠ TẦNG NHẪM THU HÚT VỐN ĐẦU TƯ TRỰC TIẾP NƯỚC NGOÀI

Thạc sĩ NGUYỄN THỊ LIÊN HOA

Trong những năm vừa qua, chính phủ Việt Nam đã có những cố gắng và đạt được một số thành tựu tổ chức lớn trong nâng cấp cơ sở hạ tầng như:

- Cải thiện hệ thống đường giao thông bao gồm đường bộ, đường sắt, đường thủy và đường hàng không, trong đó hai hệ thống đường bộ và đường hàng không có những chuyển biến rõ rệt, góp phần vào sự nâng cao khả năng lưu thông hàng hóa và đáp ứng phần nào yêu cầu của các nhà đầu tư.

- Xây dựng và phát triển hệ thống thông tin liên lạc rộng khắp và khá hiện đại trên toàn quốc.

- Hệ thống điện năng được từng bước nâng cấp, giải quyết cơ bản nhu cầu cho sản xuất và tiêu dùng

- Phát triển nhanh và phổ biến hệ thống xử lý vi tính và mạng Internet trên toàn quốc

Bên cạnh những thành tựu trên, cơ sở hạ tầng của nước ta vẫn còn nhiều yếu kém, cụ thể như:

- Giao thông đường bộ, đường sắt hiện nay vẫn còn ở thế "độc tuyến", chỉ cần một tai nạn gây ách tắc ở một đoạn đường sẽ gây ách tắc giao thông trên toàn tuyến, một ví dụ rất rõ là tình hình lũ lụt miền Trung tháng 10.1999, gây ách tắc giao thông từ Nam ra Bắc, hoặc sự cố cầu Bến Lức tháng 1.2000 gây thiệt hại nặng nề cho nhân dân các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long. Hệ thống giao thông đường bộ và đường sắt quá cũ kỹ, lạc

diện thoại của Việt Nam xấp xỉ với Úc vào ban ngày và cao gấp ba lần vào ban đêm. Đây cũng là một vấn đề mà các nhà ĐTNN liên tục phản ánh.

- Chính phủ đã có rất nhiều giải pháp để nâng cao sản lượng điện cung ứng cho sản xuất và tiêu dùng như xây dựng rất nhiều nhà máy thủy điện mới (Sông Hinh, Yaly, ...), cải tạo hệ thống nhiệt điện nhưng nếu căn đối với yêu cầu phát triển kinh tế trong tương lai, rõ ràng là chưa thể đáp ứng được.

- Hệ thống vi tính chỉ mới phát triển ở bước ban đầu, mạng Internet chưa đủ sức đáp ứng yêu cầu thông tin hiện đại.

Bảng so sánh môi trường đầu tư "cứng" của các nước ASEAN

Nước	Sân bay	Cảng biển	Giao thông	Điện lực	Viễn thông	Bình quân
Singapore	4,9	4,9	4,6	4,4	4,7	4,7
Brunay	3,3	3,0	3,3	3,6	3,5	3,3
Malaysia	3,1	3,1	2,7	2,6	3,2	2,9
Thái Lan	3,1	2,5	1,6	2,7	3,0	2,6
Philippines	2,3	2,4	1,9	2,2	2,7	2,3
Indonesia	3,0	2,4	2,3	2,6	2,7	2,6
Việt Nam	1,9	2,0	1,9	1,9	2,2	2,0
Myanmar	1,6	1,5	1,6	1,4	1,4	1,5
Lào	1,5	-	1,5	1,7	1,5	1,5
Campuchia	1,6	1,5	1,8	1,4	1,4	1,5

Xếp hạng: 5 điểm là cao nhất

Nguồn: Daily Economic News, Đài Loan - ngày 14.8.1997

Rõ ràng, qua bảng so sánh trên, cơ sở hạ tầng của Việt Nam còn tương đối thấp so với các nước trong khu

trước năm 1972 đến nay đã trở nên quá tải trong khi việc sửa chữa áp dụng kỹ thuật quá thô sơ và mang



Ảnh Nguyễn Trung Thanh

tính chấp và không hề cải thiện tình trạng giao thông. Việc xây dựng những con đường mới thực hiện quá chậm, thậm chí không đảm bảo chất lượng. Đó là thực trạng ở các thành phố lớn nói chung ở nước ta hiện nay. Còn ở những thị xã, quận huyện xa thì vấn đề giao thông còn ách tắc hơn, gây cho nhà đầu tư tâm lý muốn đầu tư vào các đô thị lớn nơi có môi trường đầu tư tương đối thuận lợi, điều này ảnh hưởng không ít đến quy hoạch phát triển kinh tế của cả nước. Do đó, một mặt cần thiết phải cải thiện hệ thống giao thông đô thị, mặt khác phải chú ý xây dựng và phát triển mạng lưới giao thông ở các vùng nông thôn, vùng núi, vùng xa, .. căn cứ trên quy hoạch phát triển chi tiết của từng địa phương.

(iv) Thứ tư, hợp tác với các nước láng giềng để mở rộng hệ thống giao thông quốc tế, cụ thể: làm mới trục giao thông quốc tế sang Lào, Campuchia và Trung Quốc trên cơ sở hệ thống giao thông cũ đã có, khai thông tuyến liên vận quốc tế đến Hà Nội, mở rộng hệ thống giao thông đường sắt với Trung Quốc

(v) Cải tạo hệ thống các cảng biển: cần tiếp tục cải tạo và nâng cao hiệu quả hoạt động của cảng Sài Gòn, cảng Vũng Tàu và cảng Hải Phòng, tạo nên khu vực cảng lớn, mặt khác tập trung đầu tư phát triển hệ thống cảng biển miền Trung như Đà Nẵng, Ba Ngòi... và đặc biệt là cảng Dung Quất. Đội tàu Viễn Dương của ta đã lạc hậu, cũ kỹ, vận tải đường biển còn kém phát triển trong khi đây là ưu thế của Việt Nam. Do đó, việc hiện đại hóa và phát triển hệ thống cảng

biển và giao thông đường biển là một trong những cơ sở để phát triển kinh tế và thu hút đầu tư.

(vi) Phát triển và hoàn thiện hệ thống thông tin liên lạc: cần lưu ý tăng số kênh thông tin quốc tế, tìm kiếm nguồn vốn để xây dựng công trình cáp quang biển hòa chung vào mạng cáp quang biển thông tin quốc tế của khu vực nhằm đáp ứng nhu cầu thông tin liên lạc của các nhà đầu tư, điều chỉnh mức cước phí thông tin và bưu điện theo hướng phù hợp với người sử dụng trong nước và hợp lý trong khu vực, hoàn thiện các biện pháp khai thông và mở rộng mạng internet trên toàn quốc, đặc biệt là những trung tâm phát triển kinh tế.

Để thực hiện được các giải pháp về cải thiện và nâng cấp cơ sở hạ tầng của nền kinh tế, một vấn đề mà chính phủ Việt Nam cũng như các nhà quản lý kinh tế phải giải quyết trước mắt là tìm kiếm xác định được nguồn vốn đầu tư. Cũng như các nước đang phát triển khác trên thế giới, nhu cầu về vốn đầu tư cho phát triển cơ sở hạ tầng của chúng ta rất lớn, trong khi đó nguồn vốn dành cho đầu tư lại hạn chế do nguồn thu ngân sách không đảm bảo. Do đó để giải quyết bài toán "tìm vốn" cho đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng cho đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng, tôi xin đề xuất một số hướng giải quyết như sau:

- Thực hiện đầu tư xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng trên quan điểm: "tập trung dứt điểm", không dàn trải vì hậu quả của việc đầu tư dàn trải là hiệu quả mang lại sẽ không cao, thực hiện nhiều công trình nhưng đều chậm hoàn thành và

khó đưa vào sử dụng do thiếu vốn. Muốn vậy, cần có một số quy hoạch đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng thống nhất và hợp lý, những công trình nào trọng điểm cần thực hiện ngay, những công trình có thể thực hiện sau một bước, đặc biệt tránh tình trạng phân phối đều vốn đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng cho các địa phương mà phải căn cứ vào qui hoạch phát triển kinh tế của địa phương.

- Phải thực hiện chặt chẽ công tác phân cấp quản lý và đầu tư đối với những công trình cơ sở hạ tầng thuộc hệ thống quốc gia như đường quốc lộ, những công trình mang tính chất liên ngành, liên vùng, những công trình hàng không, cảng biển quốc gia và hệ thống đường sắt, tránh tình trạng chia nhỏ như trước đây, mỗi địa phương quản lý một đoạn quốc lộ và tổ chức thu kinh phí cho ngân sách địa phương. Cần tập trung nguồn thu này cho ngân sách và điều phối một cách hợp lý, không quản lý manh mún, kém hiệu quả và việc đầu tư lại mang tính chấp vá như hiện nay. Việc đầu tư vào hệ thống giao thông nội vùng sẽ do từng địa phương thực hiện, ngân sách chỉ thực hiện tài trợ trong những trường hợp đặc biệt.

- Hoàn thiện từng bước chính sách khuyến khích các nhà đầu tư trong nước và quốc tế đầu tư vào cơ sở hạ tầng thông qua các biện pháp: miễn giảm thuế, miễn giảm tiền thuê đất, tài trợ về mặt khoa học kỹ thuật.

- Thực hiện chính sách "nhà nước và nhân dân cùng làm" nhằm phát triển cơ sở hạ tầng đối với những công trình mang tính chất phúc lợi xã hội.