

Các nhà kinh tế, chính trị, xã hội hoạch định chiến lược phát triển kinh tế xã hội có thể chưa nhứt trí với nhau về cấu trúc cơ cấu kinh tế, ngành mũi nhọn, tốc độ phát triển của từng ngành, ở từng giai đoạn, song ít ai bỏ qua vấn đề kiến tạo cơ sở hạ tầng KTXH làm nền tảng cho chiến lược phát triển như các công trình đường bộ, sân bay, bến cảng, cầu cống, giao thông, điện lực, điện nước... Xét về mặt lý thuyết, nó cần phát triển "đi trước một bước". Vậy trên thực tế, nhiều khi quá trình đó diễn ra trái ngược. Thậm chí, có trường hợp tốc độ phát triển nói chung của một số ngành tăng trưởng hàng năm, còn cơ sở hạ tầng đường sá, cầu cống... lại xuống cấp trông thấy từng năm và từng thập kỷ. "Con bạch uộc" của sự phát triển các ngành, bộ máy hành chính công kênh, kém hiệu lực, tệ nạn những với cơ chế hành chính quan liêu bao cấp cấu xé, bòn rút cơ sở hạ tầng lên nổi số tiền dùng để duy tu bảo dưỡng cơ sở hạ tầng bị "ăn lạm" năm này qua năm khác, cộng lại một con số kinh ngạc với giá trị mà nền kinh tế hiện trạng không sao có thể tự trang trải, cần đổi. Thành phố ta, con số đó ước lượng cả trăm tỷ đồng trong năm 1991.

Chỉ riêng ngành giao thông vận tải, nhu cầu tối thiểu 1991, tính trọn giá trị trọn vẹn con số 100 tỷ đồng vốn cần thiết cho việc duy tu, bảo dưỡng, xây dựng lại một số công trình... Nhìn chung, khả năng tài hành được huy động chỉ có thể trang trải được trên 10% nhu cầu chi phí nhằm bảo đảm hiện trạng hoạt động bình thường của cơ sở hạ tầng để chúng không xuống cấp.

Chưa kể nhu cầu cải tạo và phát triển ứng dụng về khoa học, kinh tế, xã hội trong kế hoạch 5 năm lên đến cả ngàn tỷ đồng. Xét ở khía cạnh đầu tư nước ngoài đối với cơ sở hạ tầng, trên dự án cũng chưa đem lại một viễn cảnh lạc quan. Cho đến nay, giá trị các dự án đầu tư nước ngoài trên địa bàn Thành phố sắp tiến tới con số hàng tỷ USD, dự án nâng cấp cơ sở hạ tầng từng nâng cao lại chiếm giá trị độ 10% tổng giá trị của các dự án đầu tư. Dự án đã vậy, tiến dự án thành hiện thực đời sống thực tế, chênh lệch đó chắc sẽ lớn hơn nhiều do đặc tính của cơ sở kinh tế hạ tầng (vốn lớn, hạm và khó thu hồi một cách trực tiếp và gián tiếp ở sự đóng góp của các ngành vào ngân sách...). Ngoài ra việc phân bổ nguồn lực ngân sách lại bị các nhu cầu chi bức bách chia xẻ. Khái quát một bức tranh toàn diện tạo dựng cơ sở hạ tầng, nổi lên một sức nặng vô hình của qui luật "cơ chế thị trường tự phát". Người ta tránh "vô dũa" sao cấp lại gặp "vô dũa" qui luật thị trường cơ khai, tự phát. Ở đây, với cơ chế thị trường ai cũng muốn thủ lợi về mình với tầm nhìn trước mắt. Muốn "ăn trứng

ngay", mà không chịu "lót ổ" và "đẻ trứng". Qui luật của thị trường với sản xuất hàng hoá nhỏ, và tác động yếu ớt của vai trò nhà nước đưa đến hậu quả liên quan đến sự suy sụp của cơ sở hạ tầng. Đã đến lúc cần thay đổi bức tranh cơ sở hạ tầng trong cơ cấu phát triển kinh tế địa bàn Thành phố. Đặt nó đúng vị trí "Cơ sở" cho việc thực hiện chiến lược phát triển KTXH Thành phố trước tiên bằng một chương trình kinh tế với hệ thống các quan điểm, dự kiến các nguồn vốn, cơ chế và chính



sách kinh tế, kỹ thuật ưu tiên, tạo dựng bộ máy, con người quản lý thích hợp. Trong đó, cần phải chỉ rõ dự án nào nhà nước đảm nhận, dự án nào thu hút sự đầu tư của tư nhân trong nước, ngoài nước, và hình thức liên doanh, trợ giúp tài chính với lãi suất thấp cho công trình dài hạn của các tổ chức, quốc gia thế giới. Vấn đề quan trọng cần tính đến là điều kiện thời gian hoàn vốn của nhà đầu tư. Ở khía cạnh này, thế giới tạo lợi ích hài hòa với sự hợp tác, liên doanh giữa các tập đoàn kinh tế của nhiều ngành kết hợp với xây dựng cơ sở hạ tầng kinh tế, giải quyết hài hòa lợi ích của "người lót ổ đẻ trứng và nhặt trứng...". Một sự phân chia lợi ích KTXH hợp lý công bằng ở mức độ nào đó. Nếu chính phủ, các công ty của một quốc gia với tầm nhìn xa đầu tư phát triển kinh tế hạ tầng cho Thành phố, thì họ được ưu đãi gì trong hợp tác, khai thác tiềm năng kinh tế của Thành phố. Ngoài nguồn lợi của cơ sở kinh tế hạ tầng, điều này họ cần được chính sách kinh tế, luật pháp bảo đảm kể cả ngầm hiểu trên thực tế. Đó là lẽ thường tình mà ông bà tổ tiên ta thường nhắc "có đi có lại mới toại lòng nhau".

Đề cập khía cạnh này, năm 1991, Thành phố đón nhận tình cảm ấm áp, hào hiệp và tầm nhìn xa của một số nước đầu tư cho cơ sở hạ tầng như ý với công trình cải tạo, xây dựng hệ thống cấp nước và một số công trình khác... với trị giá xấp xỉ 100

BÀI TOÁN VỀ XÂY DỰNG CƠ SỞ HẠ TẦNG KINH TẾ XÃ HỘI THÀNH PHỐ

TRẦN TỬ TRUNG



PHÁT TRIỂN KINH TẾ 11

triệu USD. Đài Loan xây dựng cơ sở hạ tầng cho khu công nghiệp xuất khẩu Tân Thuận (Nhà Bè) với giá trị trên dưới 90 triệu USD; công trình bảo vệ môi sinh của Thụy Điển đối với nhà máy giấy Đồng Nai, Tân Mai suýt soát 5 triệu USD; những công trình liên lạc, bưu điện, viễn thông của Úc... và nhiều quốc gia, tổ chức khác.

Ngoài ra, trong cơ cấu hạ tầng cần xác lập mối quan hệ cân đối trong phát triển (đầu tư bảo dưỡng). Một câu hỏi bức bách đặt ra: liệu khu nhà ở, dân cư có thể trong trạng thái "bình thường", "tĩnh nghi" được không khi đường sá, cầu cống, điện đóm không xuyên suốt và xuống cấp tột tể?

Đây là một câu hỏi nhưng đồng thời là thực trạng và lời giải đáp. Vậy mà, nguồn tài chính của "quỹ nhà" có thể sắp hết con số trăm tỷ đồng, lại không nằm trong dự kiến có thể chia xẻ để trang trải một phần vào việc duy tu bảo dưỡng đường sá, cầu cống, hệ thống chiếu sáng hệ phố đang xuống cấp nghiêm trọng, khi nguồn vốn ngân sách eo hẹp không cần đối phần chi tối thiểu này. Quan niệm phiến diện, thiển cận dẫn đến tác hại trong thực tế.

Nếu cơ chế kinh tế, tài chính chưa giải được bài toán về sự đóng góp và phân chia lợi ích đúng đắn, hợp lý giữa các nguồn với lợi ích và sự hài hoà phát triển của quá trình tái sản xuất KTXH (trong các ngành kinh tế và mối quan hệ với cơ sở kinh tế hạ tầng), chính quyền Thành phố có thể có những sáng kiến trong phạm vi quyền lực xử lý hợp lý mối quan hệ giữa "quỹ nhà" như quỹ hàng hoá, nguồn thu để chia xẻ, phân phối cho việc duy tu, bảo dưỡng cơ sở kinh tế xã hội hạ tầng.

Phát triển cân đối cơ sở hạ tầng là bài toán công phu, cũng là thuộc đo trách nhiệm và vai trò nhà nước (chính quyền Thành phố), điều khiển nền kinh tế thị trường phục vụ xã hội.

TTT.



12 PHÁT TRIỂN KINH TẾ



CẦN SỚM HOẠCH ĐỊNH CHIẾN LƯỢC KINH DOANH VÙNG ĐÔNG NAM Á VÀ XÂY DỰNG BÀN LĨNH THƯƠNG MẠI VIỆT NAM

HUỲNH KIM BỬU

Chuyến viếng thăm một số nước trong vùng Đông Nam Á vừa qua, nhằm mở rộng, tăng cường hợp tác về kinh tế và thương mại của Chủ tịch Hội đồng Bộ trưởng Việt Nam Võ Văn Kiệt cho thấy những biên giới ngăn cách cuối cùng rồi cũng phải được khai thông theo xu thế của thời đại.

Nếu tính từ thời điểm giải phóng và thống nhất Việt Nam năm 1975, đất nước ta và các nước ASEAN tuy có những đặc điểm địa lý gần gũi, một nền lịch sử, văn hoá... khá giống nhau, tuy tiếng là láng giềng nhưng thật ra là "đồng sàng dị mộng". Nguyên nhân chính bởi sự khác nhau cơ bản về tổ chức hệ thống chính trị.

Những thay đổi mau chóng của thế giới ở thập niên mới này của thế kỷ 20 đã buộc các nhà lãnh đạo phải thay đổi tư duy, chiến tranh lạnh đã tạm ngừng và bức thông điệp lớn nhất của thời đại gọi tới các dân tộc trên hành tinh hiện nay là phải chú tâm vào lĩnh vực phát triển và hợp tác kinh

tế, khoa học kỹ thuật... nếu muốn tồn tại như một quốc gia văn minh và hùng cường trước khi loài người bước vào thiên niên kỷ mới.

Chúng ta đã đánh mất một quỹ thời gian khá lâu do sai lầm về kinh tế và điều này các nhà lãnh đạo cũng đã công khai thừa nhận. Hậu quả, đất nước nằm trong danh sách của Liên Hiệp Quốc là một trong những nước nghèo nhất thế giới, tổng thu nhập quốc dân và đầu người cũng thế. "Nỗi niềm đau của riêng ai" này buộc cả dân tộc phải động viên mọi sinh lực và tiềm lực cho sự phát triển kinh tế thương mại, khoa học kỹ thuật, mà mục tiêu nước rút trước mắt là phải bắt kịp trình độ Đông Nam Á để thoát khỏi nỗi nhục nghèo nàn lạc hậu còn đeo bám dai dẳng.

Trong phạm vi bài viết này, chúng tôi muốn bàn đến việc phải sớm có một chiến lược kinh doanh vùng Đông Nam Á và xây dựng bàn lãnh thương mại của giới doanh nhân VN phù hợp với đặc điểm của khu vực, bởi đây là thị trường mà nền kinh tế