

Hạ tầng giao thông của Việt Nam trước ngưỡng cửa hội nhập Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC)

TS. Nguyễn Hoàng Hiền
Học viện Hành chính Quốc gia

Khi cộng đồng kinh tế ASEAN (AEC) đi vào hoạt động, xây dựng một hệ thống giao thông hiệu quả và tích hợp là bắt buộc đối với các nước thành viên nhằm nâng cao khả năng cạnh tranh kinh tế và tạo điều kiện hội nhập với nền kinh tế toàn cầu. Tất cả các chính phủ của các nước ASEAN đều nhận thấy tầm quan trọng của vấn đề này. Tuy nhiên, chỉ có Malaysia và Singapore là được đánh giá cao về chất lượng và sức cạnh tranh, còn hạ tầng giao thông của các nước ASEAN khác, bao gồm cả Việt Nam, vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu hội nhập.

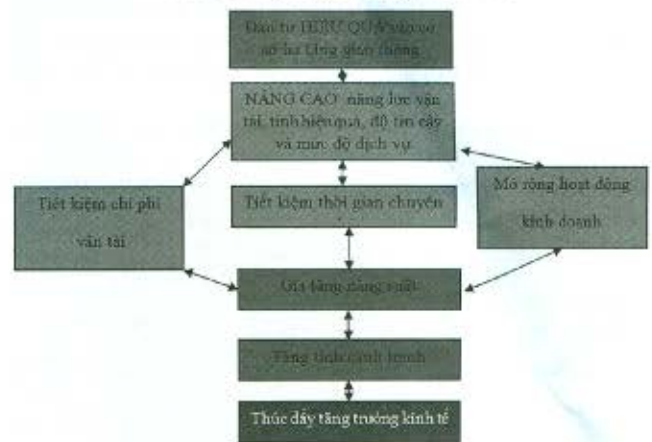
1. Hạ tầng giao thông với nền kinh tế

Hạ tầng giao thông là một thành phần quan trọng của nền kinh tế và một công cụ thường được sử dụng để phát triển kinh tế. Trong thời kỳ hội nhập kinh tế quốc tế, khi các cơ hội kinh tế đang ngày càng liên quan đến sự di chuyển của người, hàng hoá và thông tin thì điều này còn có ý nghĩa hơn. Một mối quan hệ giữa số lượng và chất lượng của cơ sở hạ tầng giao thông và mức độ phát triển kinh tế là rõ ràng. Cơ sở hạ tầng giao thông có mật độ cao và mạng lưới kết nối cao thường gắn liền với mức độ cao của sự phát triển. Một hệ thống giao thông có hiệu quả sẽ cung cấp các cơ hội và lợi ích cho xã hội như: khả năng tiếp cận thị trường tốt hơn, việc làm nhiều hơn và đầu tư kinh tế và xã hội nhiều hơn. Khi các hệ thống giao thông vận tải là thiếu về công suất hoặc độ tin cậy, thì cơ hội phát triển kinh tế sẽ bị giảm đi hoặc bị bỏ lỡ và chất lượng cuộc sống sẽ thấp hơn.

Ở mức độ tổng hợp, giao thông vận tải hiệu quả làm giảm chi phí trong nhiều lĩnh vực kinh tế, trong khi vận chuyển không hiệu quả làm gia tăng chi phí này. Ngoài ra, các tác động của giao thông vận tải không phải luôn luôn có chủ đích và có thể có những hậu quả không lường trước hoặc ngoài ý muốn. Ví dụ tắc nghẽn giao thông thường là một hậu quả không lường trước được trong việc cung cấp cơ sở hạ tầng giao thông vận tải miễn phí cho người sử dụng. Tuy nhiên, tình trạng tắc nghẽn cũng là dấu hiệu của một nền kinh tế đang phát triển nơi mà năng lực và cơ sở hạ tầng không theo kịp với nhu cầu ngày càng gia tăng của người dân.

Cơ sở hạ tầng đầy đủ từ lâu đã được xem như là một đầu vào quan trọng cho phát triển kinh tế. Hiện đã có bằng chứng vững chắc, ở cả cấp độ vĩ mô và vi mô cho thấy, cơ sở hạ tầng tốt dẫn đến cải thiện năng suất lao động và tăng trưởng kinh tế. Tác động của cơ sở hạ tầng đến nền kinh tế có thể thấy rõ qua Biểu đồ 1.

Biểu đồ 1: Hạ tầng giao thông và nền kinh tế



Nguồn: ICF Consulting, 2012.

2. Thực trạng hạ tầng giao thông Việt Nam

Trong những năm gần đây, Việt Nam đã nhận thức được tầm quan trọng của giao thông đối với sự phát triển của nền kinh tế nên đã đầu tư một nguồn lực rất lớn nhằm phát triển giao thông. Một số tuyến đường bộ quan trọng đã được xây dựng và đi vào hoạt động như Hà Nội — Thái Nguyên, Hà Nội — Lào Cai, Long Thành - Dầu Giây. Tuy nhiên, hệ thống giao thông đường bộ vẫn còn manh mún, chưa có được đường cao tốc xuyên Bắc — Nam, đóng vai trò xương sống cho hạ tầng giao thông quốc gia. Trong khi hệ thống cảng biển thì lại quá nhiều, dàn trải từ Bắc vào Nam, gây lãng phí về nguồn lực. Do vậy, Việt Nam vẫn phải đối mặt với thách thức trong việc khắc phục những nút cổ chai cơ sở hạ tầng giao thông. Đánh giá về chất lượng và độ hữu dụng của: đường sắt; đường bộ; cảng và sân bay, hạ tầng giao thông của Việt Nam tốt hơn của Phillipines, Lào, Myanmar và Campuchia, nhưng tồi hơn Malaysia, Thái Lan và Singapore. Khoảng cách giữa cơ sở hạ tầng giao thông của Việt Nam với các

quốc gia khác như Malaysia và Singapore là tương đối lớn hơn.

Cảng biển

Đọc theo bờ biển dài 3.200km của mình, Việt Nam đã có tổng cộng 114 cảng biển, 14 trong số đó là tương đối lớn và có tên là chìa khóa để phát triển kinh tế. Tuy nhiên, hầu hết các cảng tương đối nhỏ với các thiết bị lỗi thời và các dịch vụ hỗ trợ còn nghèo nàn. Hãy lấy ba cảng lớn nhất của Việt Nam - Cảng Sài Gòn (phía nam), cảng Hải Phòng (miền Bắc), và cảng Đà Nẵng (trung tâm) - và so sánh chúng với một số cảng biển lớn của Thái Lan và Malaysia (xem biểu đồ 2 dưới đây). Mặc dù kích cỡ không thua 2 cảng của Malaysia và Thailand nhưng ba cảng lớn nhất của Việt Nam lại thua xa cảng Malaysia và Thailand về kích cỡ tàu tiếp nhận và khả năng chứa hàng.

Giới hạn về kích thước và sức chứa của các cảng Việt Nam đòi hỏi việc vận chuyển hàng hóa từ Việt Nam vào thị trường quốc tế lớn như Mỹ và Liên minh châu Âu phải trung chuyển qua các cảng biển lớn hơn, bao gồm cả Hồng Kông và Singapore. Do đó, chi phí vận chuyển làm đội giá thành sản phẩm và có thể làm

dụng trước năm 1975 và cần được cải tạo và nâng cấp. Hiện nay, Việt Nam có tổng cộng 21 sân bay, trong đó có 9 sân bay quốc tế. Đây là một hệ thống sân bay lớn so với các nước trong khu vực và trên thế giới. Để so sánh, Nhật Bản, cường quốc kinh tế thứ ba thế giới và có diện tích gần như tương đương với Việt Nam cũng chỉ có 3 sân bay quốc tế. Chính vì số lượng sân bay lớn nên hiệu suất sử dụng sân bay không cao. Ngoài Nội Bài và Tân Sơn Nhất, hầu như tất cả các sân bay còn lại đều sử dụng không hết công suất.

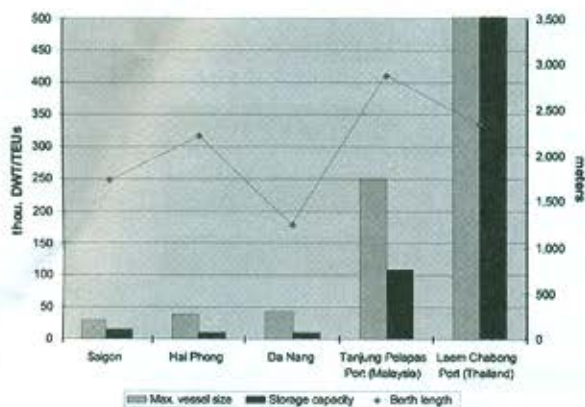
Đường sắt

Hệ thống đường sắt ở Việt Nam có tổng chiều dài là 2600 KM, trong đó có hai đường quốc tế tới Trung Quốc đi từ Hà Nội qua Lào Cai và Đồng Đăng, nhưng không có vận chuyển hàng hóa. Tuy nhiên, hệ thống này không đáp ứng nhu cầu về vận chuyển người và hàng hóa ngày càng tăng giữa Việt Nam và Trung Quốc do khổ đường sắt của Việt Nam chỉ là 1,0 mét, so với tiêu chuẩn của Trung Quốc và quốc tế là 1,435m. Và với khổ đường sắt hiện tại thì hệ thống đường sắt không đáp ứng được nhu cầu kết nối giao thông của các nước ASEAN với Trung Quốc.

Đường bộ

Đến năm 2014 nếu tính theo tiêu chuẩn kỹ thuật thì đường có tiêu chuẩn kỹ thuật cao và trung bình (cấp I, II, III) của Việt Nam chiếm 47%, còn lại 53% là đường cấp thấp (cấp IV chiếm 32%, cấp V chiếm 21%). Tỷ lệ đường có chiều rộng nền, mặt đường theo đúng cấp kỹ thuật còn thấp, chủ yếu có yếu tố hình học về bán kính cong, chiều rộng mặt đường #7m có khoảng 46%, mặt đường 5~6,9m khoảng 33%, khoảng 21% còn lại là mặt đường có bề rộng dưới 5m. Tổng chiều dài mạng đường bộ Việt Nam có 251.887 km; trong đó quốc lộ 17.395 km, đường tỉnh 23.138 km, đường huyện 54.962 km, đường đô thị 8.535 km và đường chuyên dùng 6.415 km. Nếu so với các nước trong khu vực như Trung Quốc, Hàn Quốc, Thái Lan, mật độ đường bộ của nước ta chưa cao. Trong đó, mật độ quốc lộ còn chiếm tỷ lệ rất thấp, đạt 0,053 km/km² và 0,21 km/1.000 dân (trong khi ở Trung Quốc là 0,2 km/km² ; 1,44 km/1.000 dân; ở Hàn Quốc là 1,01 km/km² ; 2,1 km/1000 dân; Thái Lan: 0,11 km/km² ; 0,9 km/1000 dân). Điều này làm giảm sức cạnh tranh của hàng Việt, cản trở sự tiêu thụ hàng hóa của chúng ta trên thị trường quốc tế.

Biểu đồ 2: So sánh 5 cảng biển trong khu vực ASEAN



Nguồn: Christopher (n.d)

giảm lợi thế nhất định của Việt Nam so với Thái Lan.

Việc thiếu một đường cao tốc có kiểm soát và hệ thống đường sắt hàng hóa cũng góp phần làm tăng chi phí vận tải trong đất liền. Như đã minh họa trong bảng bên dưới, các nhà xuất khẩu Việt Nam phải trả 610 đô-la Mỹ để vận chuyển một công-ten-nơ 20 foot từ Việt Nam đi nước ngoài, trong khi các nhà xuất khẩu Singapore chỉ tốn 460 đô-la Mỹ và Malaysia là 450 đô-la Mỹ. Chi phí nội địa bao gồm chi phí công vận, phí hành chính, phí bốc dỡ tại cảng và chi phí vận tải đất liền, vấn đề chi phí cao trong cơ sở hạ tầng hàng hải không chỉ liên quan đến "phần cứng" (ví dụ như cảng) mà còn liên quan đến khía cạnh "phần mềm" (ví dụ hải quan, bốc dỡ hàng và hậu cần logistic...).

Sân bay

Hầu như tất cả các sân bay của Việt Nam được xây

3. Kết luận và một số gợi ý chính sách

Hệ thống giao thông của Việt Nam chưa phát triển đồng bộ, quá tập trung vào khu vực Hà Nội và Tp. Hồ Chí Minh. Giao thông đường thủy và đường sắt đóng vai trò quan trọng nhưng lại không được chú trọng phát triển ở Việt Nam. Quy hoạch về cảng biển còn thiếu đồng bộ giữa trung ương và địa phương. Việt Nam thừa cảng nhỏ, nhưng lại thiếu cảng lớn. Các cảng sân bay cũng trong tình trạng tương tự. Trong khi sân bay Tân Sơn Nhất hoạt động quá tải và chính phủ

đang có kế hoạch xây dựng sân bay Long Thành để giảm tải cho Tân Sơn Nhất thì sân bay ở các tỉnh như: Thanh Hóa, Nghệ An, Quảng Bình hoạt động chỉ tương đương với 15-20% công suất.

Để xây dựng được một hệ thống giao thông đồng bộ nhằm thực hiện đầy đủ các cam kết đối với AEC và giúp nền kinh tế hội nhập thành công, cần thực hiện những giải pháp sau:

- *Xây dựng chiến lược phát triển hạ tầng giao thông.* Để phát triển hạ tầng giao thông đồng bộ, cần không chỉ xây dựng giao thông đường bộ, đường hàng không mà còn phải phát triển cả giao thông đường thủy và đường sắt. Việc xây dựng đường sắt khổ 1,4m là cần thiết để kết nối Việt Nam để nối mạng với tuyến đường Côn Minh — Singapore, qua đó kết nối đường sắt với các nước Thái Lan, Lào, Campuchia, Myanmar và Malaysia. Nếu hoàn thành, dự án này không chỉ giúp giảm tải cho hạ tầng giao thông đường bộ mà còn giúp các doanh nghiệp giảm chi phí vận chuyển và làm tăng sức cạnh tranh của hàng Việt Nam.

- *Đẩy mạnh hợp tác công tư (PPP).* Trong vòng 5 năm tới (2016 - 2020) tổng nhu cầu vốn cho đầu tư phát triển hạ tầng giao thông Việt Nam dự kiến sẽ là 1.009.398 tỷ đồng (khoảng 48 tỷ USD). Trong bối cảnh thâm hụt ngân sách và nợ công ngày càng gia tăng hiện nay, việc huy động thành công khoản vốn trên là vô cùng khó khăn. Chính vì vậy, cần tạo điều kiện cho khu vực tư nhân tham gia vào xây dựng cơ sở hạ tầng. Thực chất, hợp tác PPP được khởi đầu dưới hình thức hợp đồng BOT, tức là doanh nghiệp thực hiện đầu tư, còn nhà nước chuyển nhượng một số hạ tầng cho tư nhân vận hành khai thác, và sau đó xuất hiện các hình thức như BT, có nghĩa là doanh nghiệp xây dựng rồi chuyển giao cho nhà nước. Tuy nhiên, để thúc đẩy PPP, thứ nhất, các dự án PPP đòi hỏi cam kết chính trị mạnh mẽ cho nên chính phủ cần tăng cường khung pháp lý PPP để đảm bảo tính bền vững của các dự án này trong thời gian dài. Thứ hai, là chúng ta phải rà soát lại, luật hóa, pháp chế, thể chế hóa các quy định liên quan tới PPP. Và cuối cùng, cần phải đấu thầu công khai các dự án PPP.

- *Nâng cao hiệu quả vốn đầu tư.* Tổng vốn đầu tư cho hạ tầng giao thông của Việt Nam năm 2010 là tương đương 4,4% GDP. Trong khi con số này của khu vực Châu Á — Thái Bình Dương chỉ là 1,5% GDP. Còn nếu tính vốn đầu tư cho giao thông so với GDP của Việt Nam trong khoảng hai thập kỷ qua thì con số này là 4,6% GDP, cao gấp hơn hai lần so với xu hướng chung của các nước trên thế giới.

Mặc dù có mức đầu tư cao như vậy, nhưng hạ tầng giao thông của Việt Nam vẫn nghèo nàn, lạc hậu là do hiệu quả đầu tư thấp. Chi phí xây dựng 1 km đường cao tốc có 6 làn xe và 2 làn dừng khẩn cấp với tốc độ 130 km/giờ tại Đức là 9 triệu USD/km, ở Tây Ban Nha là 15 triệu USD (Kết quả kiểm định chi phí đầu tư của Liên minh châu Âu, đối với nhiều dự án xây dựng QL

tại châu Âu giai đoạn 2000 - 2013). Trong khi đó, chi phí đầu cho đường cao tốc Bến Lức — Long Thành là 25,8 triệu USD/km. Đánh giá chung, chi phí làm đường cao tốc ở Việt Nam cao hơn 1,5 đến 2 lần so với các nước xung quanh như Trung Quốc, Indonesia, Malaysia, Thái Lan, thậm chí cao hơn cả Mỹ.

Có nhiều nguyên nhân làm đội giá chi phí hạ tầng như: tiền đền bù cao, quy hoạch bị thay đổi liên tục, năng suất ao động của doanh nghiệp thấp... Nhưng nguyên nhân chủ yếu là do cơ chế đấu thầu không minh bạch nên không lựa chọn được những nhà thầu đủ năng lực, có năng suất lao động cao. Vì vậy, để tăng hiệu quả đầu tư cần phải tăng tính minh bạch của cơ chế đấu thầu. Đồng thời công tác thanh tra kiểm tra cũng cần được thực hiện tốt hơn, để kịp thời phát hiện những sai phạm.

Tài liệu tham khảo

1. Ngân hàng Thế giới. (2013). Đánh giá của Tài Khung cơ sở hạ tầng thành phố ở Việt Nam. Tải về từ: www.worldbank.org
2. Phạm Thị Tuyết. (2015). Thực trạng và nhu cầu vốn phát triển giao thông đường bộ Việt Nam. Tải về từ: <http://www.tapchigiaothong.vn/thuc-trang-va-nhu-cau-von-phat-trien-giao-thong-duong-bo-viet-nam-d13772.html>
3. Tuấn Khải. (2015). Nguồn vốn đầu tư hạ tầng giao thông: Xã hội hóa - giải pháp trọng yếu. Tải về từ: <http://hanoimoi.com.vn/Tin-tuc/Kinh-te/808675/nguon-von-dau-tu-ha-tang-giao-thong-xa-hoi-hoa-giai-phap-trong-yeu>
4. Mạnh Nguyễn. (2015). Giao thông Việt Nam: Vì sao tốn vốn “khủng” mà vẫn lạc hậu?. Tải về từ: <http://cafef.vn/vi-mo-dau-tu/giao-thong-viet-nam-vi-sao-ton-von-khung-ma-van-lac-hau-20150910081002669.chn>
5. ICF Consulting (2012). Economic effects of transportation: The freight story The freight story final report. Technical report. HLB Decision-Economics
6. International Monetary Fund. (2011). Regional Economic Outlook: Asia and Pacific. Tải về từ: <http://www.imf.org/>
7. Margaret, D.Z.; Thierry, G.; và Sean, D. (2014). The Global Enabling Trade Report 2014. Tải về từ: www3.weforum.org/
8. Christopher. W. Ri. (n.d). Ports in Vietnam: Stunting amid Economic Development. Tải về từ http://www.business-in-asia.com/ports_in_vietnam.html
9. World bank group. (2015). Ease of doing business in Vietnam. Tải về từ: <http://www.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/vietnam/>