

Đề án Kinh tế đầu tư

LỜI NÓI ĐẦU

Cơ sở hạ tầng kỹ thuật 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.

Trong những năm qua, cơ sở hạ tầng kỹ thuật của Việt Nam đã có những bước phát triển, đáp ứng phần nào yêu cầu phát triển kinh tế xã hội nói chung và khẳng định được vai trò của lĩnh vực này đối với quá trình thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài nói riêng.

Tuy nhiên, bên cạnh sự phát triển đó, cơ sở hạ tầng kỹ thuật của chúng ta đã và đang bộc lộ hạn chế về nhiều mặt, chẳng hạn sự xuống cấp của hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt, phí buru điện khá cao... Dẫn đến vai trò của lĩnh vực cơ sở hạ tầng kỹ thuật bị suy giảm, xuất hiện nguy cơ về sự giảm sút của vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài.

Xuất phát từ thực tiễn trên, với sự tìm hiểu và nghiên cứu của mình, hơn nữa được hướng dẫn, giúp đỡ của Thầy Minh em đã nhận thức được rõ vai trò và tầm quan trọng của lĩnh vực cơ sở hạ tầng kỹ thuật với quá trình thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài . Đây là lý do em chọn đề tài:

"Thực trạng đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật ở Việt Nam trong thời gian qua và một số giải pháp trong thời gian tới nhằm thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài "

Nhưng vì cơ sở hạ tầng kỹ thuật là một khái niệm riêng bao gồm một hệ thống các công trình như cấp điện, cấp nước, giao thông, nhà ở, thông tin liên lạc...mà thời gian nghiên cứu hạn chế, nên em chỉ giới hạn ở việc tìm hiểu một số bộ phận như cấp điện, giao thông, thông tin liên lạc.

Kết cấu bài viết ngoài phần mở đầu và phần kết luận còn bao gồm:

Đề án Kinh tế đầu tư

Chương I: Cơ sở lý luận chung.

Chương II: Thực trạng đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật và tình hình thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài trong thời gian qua.

Chương III: Phương hướng và giải pháp đối với vấn đề đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật nhằm thu hút FDI trong thời gian tới.

Do trình độ lý luận và thực tiễn còn hạn chế, bài viết này của em không thể tránh khỏi những thiếu sót. Bởi vậy, em rất mong nhận được ý kiến đóng góp của thầy giáo nhằm giúp đỡ em trau dồi và nắm chắc hơn những gì mình đã học, những gì mình có thể vận dụng cho thực tiễn.

CHƯƠNG I: CƠ SỞ LÝ LUẬN CHUNG

I. MỘT SỐ KHÁI NIỆM CƠ BẢN.

Đề án Kinh tế đầu tư

1. Khái niệm về đầu tư và đầu tư phát triển

Trong thời đại ngày nay, đầu tư đã trở thành một nhân tố quan trọng đối với sự phát triển của một quốc gia. Thuật ngữ "đầu tư" được hiểu theo nhiều khía cạnh khác nhau, song tựu chung lại có thể coi "đầu tư là việc bỏ vốn (chi tiêu vốn) cùng các nguồn lực khác trong hiện tại để thực hiện một hoạt động nào đó để tạo ra, khai thác sử dụng tài sản nhằm thu về các kết quả có lợi trong tương lai".

Đầu tư phát triển là một bộ phận cơ bản của đầu tư, là quá trình chuyển hoá vốn bằng tiền thành vốn hiện vật nhằm tạo ra những yếu tố cơ bản của sản xuất kinh doanh, dịch vụ, đời sống, tạo ra những tài sản mới cũng như duy trì được những tiềm lực sẵn có của nền kinh tế.

Đây là hoạt động không những chỉ tạo ra tài sản mà còn duy trì hoạt động của những tài sản đã có. Những tài sản đó bao gồm cả tài sản vật chất và phi vật chất. Do vậy, kết quả của hoạt động đầu tư khi được xem xét từ góc độ nền kinh tế thì nó còn phải làm tăng thêm tài sản mới cho nền kinh tế.

2. Khái niệm và đặc điểm của cơ sở hạ tầng kỹ thuật

2.1. Khái niệm.

* Khái niệm: Cơ sở hạ tầng là tổ hợp các công trình vật chất kỹ thuật có chức năng phục vụ trực tiếp dịch vụ sản xuất đã sống của dân cư, được bố trí trên một phạm vi lãnh thổ nhất định.

Khi lực lượng sản xuất chưa phát triển quá trình tiến hành các hoạt động chỉ là sự kết hợp giản đơn giữa 3 yếu tố đó là lao động, đối tượng lao động và tư liệu lao động chưa có sự tham gia của cơ sở hạ tầng. Nhưng khi lực lượng sản xuất đã phát triển đến trình độ cao thì để sản xuất có hiệu quả cần có sự tham gia của cơ sở hạ tầng. Cơ sở hạ tầng kỹ thuật được phát triển mạnh mẽ gắn liền với cuộc cách mạng công nghiệp từ thế kỷ 17 đến thế kỷ 19. Bên cạnh đó, chính

Đề án Kinh tế đầu tư

vì sự phát triển mạnh mẽ của cơ sở hạ tầng kỹ thuật mà nó thúc đẩy sự phát triển của cơ sở hạ tầng xã hội từ cuối thế kỷ 19 đến đầu thế kỷ 20. Hiện nay, chúng ta đang tiến hành phát triển cơ sở hạ tầng ở giai đoạn 3. Giai đoạn vừa phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật vừa phát triển cơ sở hạ tầng xã hội. Như vậy, khi khoa học kỹ thuật ngày càng được nâng cao thì cơ sở hạ tầng càng phát triển.

* Phân loại

Căn cứ vào chức năng, tính chất và đặc điểm người ta chia các công trình cơ sở hạ tầng thành 3 loại

- Cơ sở hạ tầng kỹ thuật.
- Cơ sở hạ tầng xã hội.
- Cơ sở hạ tầng môi trường

Cơ sở hạ tầng kỹ thuật là các công trình phục vụ cho sản xuất và đời sống bao gồm: các công trình thiết bị chuyển tải và cung cấp năng lượng, mạng lưới giao thông, cấp thoát nước, thông tin liên lạc.

Cơ sở hạ tầng xã hội bao gồm các công trình phục vụ cho các địa điểm dân cư như nhà văn hoá, bệnh viện, trường học, nhà ở và các hoạt động dịch vụ công cộng khác. Các công trình này thường gắn với các địa điểm dân cư làm cơ sở góp phần ổn định, nâng cao đời sống dân cư trên vùng lãnh thổ.

Cơ sở hạ tầng môi trường là toàn bộ hệ thống vật chất kỹ thuật phục vụ cho việc bảo vệ, giữ gìn và bảo vệ môi trường sinh thái của đất nước và môi trường sống của con người. Hệ thống này bao gồm các công trình phòng chống thiên tai, các công trình bảo vệ đất đai, vùng biển và các nguồn tài nguyên thiên nhiên.

2.2.Đặc điểm

Đề án Kinh tế đầu tư

Hệ thống cơ sở hạ tầng có nhiều đặc điểm riêng biệt khác với hệ thống kinh tế xã hội khác. Dưới góc độ đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng cần xem xét các đặc điểm sau:

- Bản thân hệ thống cơ sở hạ tầng là một tập hợp các công trình xây dựng có vốn đầu tư lớn, thời gian thu hồi vốn dài thường là thông qua các hoạt động kinh tế khác để thu hồi vốn.

Trong cơ chế thị trường hiện nay, dòng vốn luôn vận động một cách năng động và chịu sự chi phối của lợi nhuận, nơi nào có lợi nhuận cao, thời gian thu hồi vốn nhanh thì sẽ được đầu tư nhiều và ngược lại. Vì thế, lĩnh vực kinh doanh cơ sở hạ tầng kỹ thuật thường được các nhà đầu tư ít quan tâm hơn là dịch vụ kinh doanh buôn bán khác.

- Các công trình cơ sở hạ tầng mang tính xã hội hoá cao, có nhiều đặc tính của hàng hoá công cộng. Tuy nhiên, cơ sở hạ tầng thì không chỉ có sự tham gia của chính phủ mà còn có sự đóng góp của khu vực tư nhân, còn hàng hoá công cộng về cơ bản do chính phủ cấp, chính phủ là người đứng ra bỏ vốn đầu tư xây dựng mà chủ yếu là vốn từ ngân sách, tư nhân thì rất ít, đầu tư thì các công trình này thường có vốn đầu tư hơn, thời gian thu hồi vốn chậm, thậm chí rất khó thu hồi vốn.

- Hệ thống các công trình cơ sở hạ tầng kỹ thuật mang tính kỹ thuật cao, quy mô lớn nó không chỉ đáp ứng nhu cầu cuộc sống, sản xuất, dịch vụ, đời sống con người... trong hiện tại và cả trong tương lai nữa. Mặt khác thời gian tồn tại của các công trình cơ sở hạ tầng trên lãnh thổ là rất lâu dài. Vì thế những sai lầm trong bố trí địa điểm, áp dụng công nghệ sẽ đều phải trả giá rất đắt. Do đó, yêu cầu khi xây dựng cơ sở hạ tầng bên cạnh việc áp dụng những thành tựu tiến bộ của khoa học kỹ thuật, phải căn cứ vào quy hoạch phát triển vùng và dự kiến được những biến động trong tương lai.

Đề án Kinh tế đầu tư

- Các công trình cơ sở hạ tầng trên phạm vi lãnh thổ có chức năng phục vụ sản xuất và đời sống. Tuy vậy, nếu xét về bản chất kết quả hoạt động của các cơ sở hạ tầng lại là từ dịch vụ chứ không phải là sản xuất vật chất cụ thể chẳng hạn dịch vụ bưu chính viễn thông, giáo dục đào tạo đây chính là điểm điểm phân biệt giữa cơ sở hạ tầng với các ngành sản xuất vật chất khác.

3. Khái niệm về đầu tư trực tiếp nước ngoài.

3.1. khái niệm.

Đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) là một hoạt động kinh doanh quốc tế dựa trên cơ sở của quá trình dịch chuyển tư bản giữa các quốc gia, chủ yếu do các pháp nhân hoặc thể nhân thực hiện theo những hình thức nhất định trong đó chủ đầu tư tham gia trực tiếp vào quá trình điều hành, quản lý và sử dụng vốn đầu tư.

Xuất hiện vào cuối thế kỷ 19, FDI nhanh chóng khẳng định được vị trí của mình trong hệ thống các quan hệ kinh tế quốc tế. Đến nay khi FDI đã trở thành xu hướng của thời đại thì cũng là một nhân tố quan trọng góp phần đẩy mạnh lợi thế so sánh của các nước và mang lại quyền lợi cho cả đôi bên.

3.2. Vai trò.

Việc tiếp nhận FDI là lợi thế hiển nhiên mà thời đại tạo ra cho các nước đi sau. Đứng dưới góc độ nước nhận đầu tư, FDI có một vai trò sau:

* FDI là một trong những nguồn quan trọng để bù đắp sự thiếu hụt về vốn, ngoại tệ của các nước nhận đầu tư, đặc biệt là những nước kém phát triển.

Hầu hết các nước kém phát triển đều rơi vào cái vòng luẩn quẩn, đó là: thu nhập thấp, dẫn đến tiết kiệm thấp, vì vậy đầu tư thấp và hậu quả lại là thu nhập thấp. Tình trạng luẩn quẩn này chính là điểm nút khó khăn nhất mà các nước này phải vượt qua để hội nhập vào quỹ đạo tăng trưởng kinh tế hiện đại.

Đề án Kinh tế đầu tư

Nhiều nước lâm vào tình trạng trì trệ của sự nghèo đói bởi lẽ không lựa chọn và tạo ra được điểm đột phá chính xác một mắt xích của vòng luẩn quẩn này. Trở ngại lớn nhất đối với các nước này là vốn đầu tư, tuy nhiên để tạo vốn cho nền kinh tế nếu chỉ trông chờ vào tích lũy nội bộ thì hậu quả khó tránh khỏi là sự tụt hậu trong sự phát triển chung của thế giới. Do đó FDI là cú huých đột phá cái vòng luẩn quẩn đó.

Mặt khác theo lý thuyết hai lỗ hổng của Chenery và Strout, có hai cản trở chính cho sự tăng trưởng của một quốc gia đó là: (1) Tiết kiệm không đáp ứng đủ cho nhu cầu đầu tư gọi là lỗ hổng tiết kiệm; (2) Thu nhập của hoạt động xuất khẩu không đáp ứng đủ nhu cầu ngoại tệ cho hoạt động nhập khẩu gọi là lỗ hổng thương mại. Hầu hết ở các nước đang phát triển, hai lỗ hổng trên là rất lớn. Vì vậy FDI là nguồn quan trọng không chỉ bổ xung sự thiếu hụt về vốn nói chung mà cả sự thiếu hụt ngoại tệ nói riêng.

* Lợi ích quan trọng mà FDI mang lại đó là công nghệ kỹ thuật hiện đại, kỹ xảo chuyên môn, trình độ quản lý tiên tiến của các nước đi trước.

Đứng về lâu dài, đây là lợi ích căn bản nhất đối với nước nhận đầu tư, FDI có thể thúc đẩy sự đổi mới kỹ thuật, trong các nước nhận đầu tư như là góp phần tăng năng suất của các yếu tố sản xuất, thay đổi cấu thành sản phẩm...thúc đẩy sự phát triển của các nghề mới đặc biệt là những nghề đòi hỏi hàm lượng công nghệ cao. Vì thế nó có tác dụng đối với quá trình công nghệ hoá - hiện đại hoá, chuyển dịch cơ cấu kinh tế, tăng trưởng nhanh ở các nước nhận đầu tư.

FDI mang lại kinh nghiệm quản lý, kỹ năng kinh doanh và trình độ kỹ thuật cho các đối tác trong nước nhận đầu tư thông qua các chương trình đào tạo và quá trình vừa học vừa làm. FDI còn thúc đẩy các nước nhận đầu tư phải cố gắng đào tạo ra những kỹ sư, nhà quản lý có trình độ chuyên môn để tham gia vào các công ty liên doanh với nước ngoài.

Đề án Kinh tế đầu tư

* Lợi ích về công ăn việc làm

Thực ra đây là một tác động kép: tạo thêm công ăn việc làm cũng có nghĩa là tăng thêm thu nhập cho người lao động, từ đó tạo điều kiện tăng tích lũy trong nước.

FDI ảnh hưởng trực tiếp tới cơ hội tạo việc làm thông qua việc cung cấp việc làm trong các hãng có vốn đầu tư nước ngoài. FDI còn tạo ra những cơ hội việc làm trong những tổ chức khác khi các nhà đầu tư nước ngoài mua hàng hoá dịch vụ từ các nhà sản xuất trong nước hoặc thuê họ qua các hợp đồng gia công chế biến. Thực tiễn ở một số nước cho thấy FDI đã góp phần tích cực tạo ra công ăn việc làm trong các ngành sử dụng nhiều lao động như may mặc, điện tử, chế biến.

* Thông qua FDI các nước nhận đầu tư có thể tiếp cận với thị trường thế giới.

Các nước đang phát triển nếu có khả năng sản xuất ở mức chi phí có thể cạnh tranh được thì lại rất khó khăn trong việc thâm nhập vào thị trường nước ngoài. Trong khi đó, thông qua FDI các nước này có thể thâm nhập vào thị trường thế giới. Bởi vì hầu hết các hoạt động FDI đều do các công ty đa quốc gia thực hiện, mà các công ty này lại có lợi thế trong việc tiếp cận với khách hàng bằng những hợp đồng dài hạn dựa trên cơ sở những thanh thế và uy tín của họ về chất lượng và kiểu dáng của các sản phẩm, việc giữ đúng thời hạn...

Với những vai trò của FDI đã trình bày ở trên, một lần nữa khẳng định FDI là yếu tố cần thiết cho sự phát triển của mỗi quốc gia và được coi là nguồn lực quốc tế cần được khai thác để từng bước hội nhập vào cộng đồng quốc tế, góp phần giải quyết về vốn. Một cách tiếp cận thông minh để bước nhanh trên con đường phát triển.

Đề án Kinh tế đầu tư

3.3 Các nhân tố tạo nên sự hấp dẫn của các nước đang phát triển đối với FDI.

Nhiều nghiên cứu gần đây đã đưa ra nhận xét: Thành công của các nước đang phát triển trong thu hút FDI có thể được đặc trưng bởi sự kết hợp hài hòa giữa các nhân tố về sự ổn định chính trị, kinh tế - xã hội. Nó bao gồm một loạt các yếu tố như tăng trưởng nhanh, sự phát triển của thị trường trong nước, những điều kiện thuận lợi và tiềm năng của các nguồn lực, đặc biệt là nguồn lực tự nhiên và con người, điều kiện hoàn hảo về cơ sở hạ tầng

Vấn đề đặt ra là liệu các nhân tố như vậy có thực sự đóng góp vào việc thu hút đối với đầu tư nước ngoài hay không.

Trong thực tế không có một lý thuyết đơn nhất nào có khả năng khái quát một cách toàn diện hiện tượng FDI và các điều kiện cần thiết để thu hút nó. Trong một chuẩn mực nhất định, các yếu tố quyết định tính hấp dẫn đối với FDI của mỗi nước là khác nhau, mối liên hệ giữa các yếu tố này với sự vận động của từng nền kinh tế cũng khác nhau. Mặc dù không phải là lý thuyết chuyên về đầu tư quốc tế nhưng “hệ phương pháp luận về sản xuất quốc tế thuộc phái trung dung” (J.H Dunning 1988) đã nêu ra hai tiền đề quan trọng.

- Đó là các yếu tố thuộc về tiềm năng các nguồn lực của nền kinh tế và khả năng kết hợp một cách linh hoạt các nguồn lực đó.

- Những nhân tố thuộc thị trường nhằm vào việc tạo điều kiện cho các hoạt động kinh tế. Cơ sở hạ tầng kỹ thuật là một trong các nhân tố thuộc loại này.

Đứng trên góc độ các nhà đầu tư, nhân tố này rất quan trọng bởi đó là chỉ dẫn đại thể về mức độ hấp dẫn của nước chủ nhà. FDI sẽ được đẩy mạnh khi có cơ sở hạ tầng kỹ thuật tốt, sự phát triển của FDI tại Bình Dương, TP. Hồ Chí Minh và một số tỉnh duyên hải là một ví dụ. Điều này cũng phù hợp với các

Đề án Kinh tế đầu tư

nghiên cứu gần đây đối với các thành phố duyên hải của Trung Quốc: chính vì hệ thống giao thông thuận lợi, khoảng cách đến các cảng lớn gần đã thu hút mạnh FDI vào khu vực này. ngược lại các nghiên cứu tại phía Nam Sahara cho thấy hệ thống đường xá kém phát triển, liên lạc viễn thông xấu không có khả năng thu hút FDI vào khu vực này.

Qua việc nghiên cứu các vấn đề có liên quan đến cơ sở hạ tầng và FDI chúng ta đã phần nào thấy được mối quan hệ giữa hệ thống cơ sở hạ tầng với quá trình thu hút FDI. Song để hiểu rõ hơn mối quan hệ này chúng ta cần phải nghiên cứu tiếp.

II. VAI TRÒ CỦA ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG KỸ THUẬT ĐỐI VỚI QUÁ TRÌNH THU HÚT VỐN FDI.

1. Đặc điểm của hoạt động đầu tư cơ sở hạ tầng .

Các công trình cơ sở hạ tầng khi xây dựng thường đòi hỏi vốn đầu tư lớn nhưng thời gian thu hồi vốn lâu và thường là việc thu hồi vốn phải thực hiện gián tiếp thông qua các ngành kinh tế khác. Do vậy, khi tiến hành đầu tư vào lĩnh vực này cần phải tính toán kỹ vấn đề kinh tế kỹ thuật trong xây dựng và sử dụng các công trình đó. Công tác thăm dò tài nguyên, xác định nhu cầu sử dụng cơ sở hạ tầng mỗi vùng là công việc thiết thực trong quá trình đầu tư, góp phần nâng cao hiệu quả của công trình. Bên cạnh đó, phương hướng phát triển của vùng, lãnh thổ cũng là nhân tố quyết định đến việc bố trí đầu tư, xây dựng cơ sở hạ tầng của vùng.

Với vai trò là nền tảng tạo điều kiện cho các ngành khác phát triển, là yếu tố tạo nên tính hấp dẫn đối với FDI nên khi đầu tư vào cơ sở hạ tầng phải lựa chọn các công trình có hàm lượng kỹ thuật cao, đây là vấn đề đảm bảo tính hiệu quả. Nếu tồn tại tình trạng lạc hậu các cơ sở hạ tầng thì công trình không còn

Đề án Kinh tế đầu tư

mang tính hiệu quả nữa, thậm chí ảnh hưởng tới các ngành khác và nhịp độ thu hút FDI là điều không tránh khỏi.

Hoạt động đầu tư thường được tiến hành dưới nhiều hình thức khác nhau, xong đầu tư trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng thì được thực hiện dưới hình thức đầu tư trực tiếp, chủ thể tham gia có thể là các chủ thể nước sở tại hoặc nước ngoài. Dưới hình thức chủ đầu tư bỏ vốn và trực tiếp tham gia điều hành, quản lý công trình.

Trong điều kiện nước ta hiện nay, cơ sở hạ tầng hết sức yếu kém, cần được củng cố và hoàn thiện. Tuy nhiên vốn đầu tư cho cơ sở hạ tầng hết sức hạn hẹp. Khu vực tư nhân không thể đáp ứng nhiều về vốn trong lĩnh vực này. Do vậy, hình thức BOT ra đời là giải pháp tốt nhất để xây dựng cơ sở hạ tầng.

Nhưng dù hoạt động đầu tư có được tiến hành dưới hình thức nào đi chăng nữa thì hiệu quả đầu tư không được coi nhẹ. Bởi đây là vấn đề hết sức phức tạp, bao gồm những nội dung mang tính tổng hợp.

Để xem xét mối quan hệ giữa tăng trưởng và vốn đầu tư, người ta sử dụng mô hình Harrod- bomar. Nếu gọi K là tỷ số giữa vốn và đầu tư (ICOR), ta có:

$$K = \boxed{\times}$$

Trong đó:

I_t là vốn đầu tư

Y_t, Y_{t+1} sản lượng năm t & t+1.

-> ICOR là thước đo năng lực của vốn đầu tư, nó nói lên rằng để tạo ra một đơn vị sản lượng cần bao nhiêu vốn đầu tư. ICOR càng nhỏ chứng tỏ hiệu quả đầu tư càng lớn và ngược lại.

Đề án Kinh tế đầu tư

Theo ước tính, năm 2000 hệ số ICOR một số ngành nước ta như sau:

Nông - lâm - nghiệp	1,5 - 2,5
Công nghiệp	2,5 - 3,5
Cơ sở hạ tầng	3 - 5

Như vậy, qua đó ta thấy ICOR của lĩnh vực cơ sở hạ tầng là cao hơn so với các ngành khác. Song tại sao chúng ta vẫn phải giành một vốn lớn cho cơ sở hạ tầng.

2. Vai trò của đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng với quá trình thu hút FDI.

Cơ sở hạ tầng là một trong số các nhân tố tạo nên sự hấp dẫn với FDI nên thực tế cũng cho thấy những quốc gia nào mà cơ sở hạ tầng yếu kém rất khó thu hút các nhà đầu tư nước ngoài, khi đã không thu hút được đầu tư nước ngoài thì khả năng tạo cơ sở hạ tầng cũng rất hạn chế. Do đó để phá vỡ cái vòng luẩn quẩn này cần đi trước một bước, tiến hành đầu tư xây dựng, cải tạo nâng cấp cơ sở hạ tầng, đáp ứng yêu cầu FDI đặt ra với lĩnh vực này.

Khi một thị trường mới xuất hiện, thời gian đầu luôn là thời kỳ thăm, ào ạt vào thời gian đầu là những công ty nhỏ, thậm chí có cả những môi giới đầu tư. Những đầu tư vào lúc này vốn không lớn, thời gian không dài và chủ yếu ở khu vực dịch vụ và sản xuất nhỏ. Trong khi đó, các nhà đầu tư lớn lại đứng ở ngoài quan sát để quyết định xem có đầu tư hay không.

Điều này cũng có nghĩa: để thu hút được dòng FDI và nước chủ nhà cần phải chuẩn bị một môi trường đầu tư thuận lợi với các chính sách, quy tắc được nói lỏng theo hướng khuyến khích FDI, cải thiện cơ sở hạ tầng ... Như vậy, để thu hút được FDI có rất nhiều việc phải làm, song điều quan trọng hơn là làm sao để dòng chảy đó được duy trì liên tục. Câu trả lời: phải đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng bởi số lượng FDI có tăng lên hay không theo thời gian còn

Đề án Kinh tế đầu tư

phụ thuộc vào sự thoả mãn thường xuyên về cơ sở hạ tầng như đường xá, giao thông vận tải, thông tin liên lạc. Tăng trưởng cao của FDI thường đi đôi với kế hoạch triển vọng về phát triển cơ sở hạ tầng của nước chủ nhà. Malaixia với những dự án khổng lồ về xây dựng cơ sở hạ tầng cho đến năm 2020 của thủ tướng Mahathir, là một trong những minh chứng rõ ràng nhất về thu hút FDI.

Về vai trò của cơ sở hạ tầng, theo kết quả khảo của nhóm 25 nước bao gồm nước: Indonêxia, Hàn Quốc Trong khu vực Châu Á -Thái Bình Dương cho thấy những chỉ tiêu cụ thể như số máy điện thoại trên 100 người dân, mức độ hiện đại của hệ thống thông tin liên lạc, chất lượng của đường bộ, đường sắt ... là một trong những điều kiện được xem xét để duy trì FDI ở nước này.

Vì vậy, đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật có vai trò quan trọng đối với quá trình thu hút FDI. Và vốn đầu tư vào lĩnh vực này không đúng hướng và hợp lý thì sẽ làm mất đi một động lực quan trọng trong thu hút FDI. Để không rơi vào tình huống này. Chúng ta cần phải biết được thực trạng hiện nay của các công trình hạ tầng kỹ thuật, nắm bắt được những thành tựu đã đạt được và những mặt tồn tại của nó cũng như các yêu cầu của FDI đối với cơ sở hạ tầng kỹ thuật. Do đó, ở phần sau chúng ta sẽ đi sâu nghiên cứu tình hình đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật trong thời gian qua.

CHƯƠNG II

THỰC TRẠNG ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG KỸ THUẬT VÀ TÌNH HÌNH THU HÚT FDI TRONG THỜI GIAN QUA

Kể từ khi áp dụng chính sách “mở cửa” nền kinh tế vào cuối thập niên trước đến nay, Việt nam đã đạt được nhiều thành tựu kinh tế nổi bật. Chẳng hạn, từ một nước nghèo, nền kinh tế phụ thuộc quá nhiều vào viện trợ nước ngoài, Việt nam đã vươn lên trở thành một trong số ít các quốc gia xuất khẩu gạo lớn

Đề án Kinh tế đầu tư

nhất thế giới. Những thành tựu kinh tế đáng ghi nhận này ta nhờ một phần đóng góp không nhỏ của FDI. Có thể coi FDI như một trong các nguồn năng lượng quan trọng khởi động cho cỗ máy kinh tế Việt Nam đi vào quỹ đạo của sự tăng trưởng. Tuy nhiên, trong những năm gần đây xu thế FDI vào Việt nam đang chững lại và có phần giảm sút.

Có nhiều nguyên nhân để giải thích trình trạng trên, xong theo các chuyên gia thì việc lợi thế so sánh của Việt nam đang bị giảm dần là một trong những lý do chính dẫn đến trình trạng trên.

Muốn phát huy được những lợi thế so sánh, điều đầu tiên chúng ta cần phải làm là nắm được những yêu cầu của FDI. Đối với lĩnh vực cơ sở hạ tầng kỹ thuật cũng vậy, FDI có những yêu cầu riêng đối với hệ thống này.

I. NHỮNG YÊU CẦU CỦA FDI ĐỐI VỚI CƠ SỞ HẠ TẦNG KỸ THUẬT. Theo sự thăm dò ý kiến của hơn 3000 bạn đọc của kinh tế Viễn Đông ở 10 nước Châu Á, được công ty ASIA Studies LTD Hồng Kông thực hiện từ tháng 4 đến tháng 6 năm 1995. Hầu hết các doanh nghiệp khi được hỏi “Những trở ngại lớn nhất cho việc làm ăn ở các nền kinh tế đang nên như Việt nam, Trung Quốc, Myanma là gì ?” thì những khó khăn được độc giả đưa ra là:

- Sự bất ổn không thể đoán trước được là trên 70 %
- Sự bảo đảm về pháp luật là trên 70%
- Tệ quan liêu trên 70%
- Nạn tham nhũng trên 60%
- Cơ sở hạ tầng phù hợp trên 60%

Như vậy, sự phù hợp của cơ sở hạ tầng có vai trò rất quan trọng đối với quá trình thu hút vốn FDI. Riêng đối với cơ sở hạ tầng kỹ thuật thì sự phù hợp

Đề án Kinh tế đầu tư

mà FDI yêu cầu cần phải được xem xét ở hai khía cạnh: Sự hiện đại, đồng bộ và một mức giá hợp lý.

Các nhà đầu tư nước ngoài khi tiến hành hoạt động đầu tư đều nhằm 3 mục tiêu chính, tìm kiếm thị trường, tìm kiếm nguồn lực và tìm kiếm hiệu quả.

Do đó, một hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật hiện đại, đồng bộ sẽ là ba đỡ cho hoạt động đầu tư của họ. Thực tế cho thấy, ở nước ta trong thời gian qua hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật còn tồn tại sự mất cân đối giữa các vùng, miền đã gây ảnh hưởng không nhỏ tới hoạt động đầu tư nước ngoài. Có nhiều dự án đầu tư nước ngoài vào các vùng miền núi để khai thác tài nguyên phải bỏ dở cũng chỉ vì lý do ở đó chưa có điện, thêm vào đó đường đi đến các vùng này là khó khăn.

Vì vậy, tính đồng bộ của hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật (đồng bộ giữa mạng và nguồn, giữa đường sắt và đường bộ, giữa cảng với đường sắt, đường bộ...) là điều kiện cần làm cho hoạt động đầu tư được thuận lợi. Đồng thời hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật cần phải đạt được sự hiện đại cần thiết, sự hiện đại đó sẽ đem lại hiệu quả cao trong hoạt động đầu tư.

Tình hình thu hút FDI tại Bình Dương sẽ là một minh chứng rõ ràng nhất cho yêu cầu này. Nếu không tính đến các dự án dầu khí ở tỉnh Quảng Ngãi thì Bình Dương là tỉnh dẫn đầu cả nước về thu hút FDI. Kể từ khi có luật đầu tư nước ngoài đến nay, Bình Dương đã có 227 dự án có vốn FDI với tổng vốn đầu tư 1,75 tỷ USD, hàng năm tạo ra giá trị lượng hàng hoá trên 110 tỷ USD. Vậy bằng cách nào Bình Dương đã hấp dẫn được các nhà đầu tư ? .

Bình Dương không chỉ trải chiếu hoa đón các nhà đầu tư với chính sách thông thoáng, cởi mở, thủ tục hành chính nhanh gọn mà còn đảm bảo cơ sở hạ tầng kỹ thuật đồng bộ, hiện đại cho các nhà đầu tư. Với hệ thống đường giao thông từ Bình Dương tới TP. Hồ Chí Minh và các tỉnh khác có mặt đường rộng

Đề án Kinh tế đầu tư

3,6 m với tổng chi phí 100 tỷ đồng và nhiều tuyến đường đã được nhựa hoá, 100% xã đều có đường ô tô.

Bưu chính viễn thông và điện nước luôn được đảm bảo cho nhu cầu thông tin liên lạc thông suốt và sử dụng điện năng trong sinh hoạt và sử dụng đến nay đã có 100% xã có điện và điện thoại.

Tuy nhiên, để hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật đáp ứng được yêu cầu của FDI thì sự đồng bộ, hiện đại thôi là chưa đủ. Đi liền với nó phải có một mức giá hợp lý cho các dịch vụ cơ sở hạ tầng kỹ thuật.

Sở dĩ các nhà đầu tư phải tiến hành hoạt động đầu tư ra nước ngoài là do các nguồn lực trong nước họ trở nên khan hiếm. Vì vậy, chi phí cho các nguồn lực này là rất cao. Điều này đã làm cho chi phí các yếu tố đầu vào tăng lên, dẫn đến lợi nhuận bị giảm sút. Như vậy, vấn đề mấu chốt là chi phí các yếu tố đầu vào cho sản xuất kinh doanh. Nơi nào có chi phí thấp tất yếu dòng đầu tư sẽ chảy về đó. Bản thân các nhà đầu tư cũng hiểu rằng chi phí đầu vào thấp là tốt nhưng thấp quá không phải đã là tốt. Nếu thấp quá, các nước nhận đầu tư sẽ không có điều kiện tích lũy. Khi đó, các yếu tố cần thiết cho hoạt động đầu tư nước ngoài sẽ không được đảm bảo. Xong cũng không được quá cao, nếu cao hơn chi phí ở nước họ thì cũng chẳng cần đầu tư ra từ nước ngoài làm gì.

Với các nước nhận đầu tư, điều này dường như là vô lý nhưng thực ra nó lại rất có lý bởi đó chính là chi phí cơ hội cho việc tiếp nhận đầu tư.

Đối với hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật, giá cả cho việc sử dụng các dịch vụ này được coi là yếu tố đầu vào và được xác định trên cơ sở có lợi cho nhà đầu tư nước ngoài nhưng cũng không được quá thấp. Mức giá này không đứng một cách cô lập, bên cạnh nó phải là sự đồng bộ, hiện đại của hệ thống này. Dù cho đó là những khía cạnh khác nhau xong giữa chúng có mối quan hệ hữu cơ, tác động qua lại lẫn nhau trong đó giá cả dịch vụ cơ sở hạ tầng kỹ thuật là yếu tố

Đề án Kinh tế đầu tư

quyết định. Một hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật dù hiện đại, đồng bộ đến mấy mà chi phí cho những dịch vụ này quá cao thì hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật đó cũng không có tác dụng lôi cuốn các nhà đầu tư nước ngoài, ngược lại cũng hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật hiện đại đồng bộ đó nhưng nước chủ nhà lại đưa ra một mức giá quá thấp thì sẽ không có điều kiện tích lũy để đầu tư phát triển chánh hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật đó, làm cho nó trở nên lạc hậu. Từ đó cũng lại không có khả năng thu hút FDI.

Do đó, yêu cầu của FDI đối với nước chủ nhà là phải xác định được một mức giá hợp lý bên cạnh sự hiện đại, đồng bộ của hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật.

Trong thời gian qua, ở Việt nam các nhà đầu tư nước ngoài than phiền rất nhiều về giá cung cấp các dịch vụ cơ sở hạ tầng kỹ thuật, mức giá này theo các nhà đầu tư là quá cao, đặc biệt là giá cước viễn thông, hàng không và hàng hải. Đây được coi là một trong những nguyên nhân làm cho FDI vào Việt nam đang chững lại và có phần giảm sút.

Theo số liệu điều tra của WB, cước phí vận tải container bằng đường biển từ Nhật về các cảng ở Việt Nam thường cao hơn gấp hai đến ba lần so với đến Singapore, Thái Lan, và Philippines. Chẳng hạn cước phí vận chuyển một container 20 feet từ Tokyo đến Singapore khoảng 500 USD, đến Bangkok khoảng 450-750 USD trong khi đến cảng Đà Nẵng trên 1 500 USD, Hải Phòng từ 1000 đến 1500 USD và cảng Sài Gòn là gần 900 USD.

Nguyên nhân là các cảng của Việt nam không thể đón các tàu lớn và do khối lượng hàng hoá ít nên phải trung chuyển qua Singapore hay Hồng Kông, đôi khi để đi đến được Đà Nẵng hay Hải Phòng các tàu phải ghé qua TP.HCM để tiếp nhiên liệu

Đề án Kinh tế đầu tư

Tương tự, cước phí vận tải hàng không cũng vào loại đắt nhất trong khu vực làm cho việc đi lại, vận chuyển hàng hoá bằng đường không chậm phát triển.

Về giá dịch vụ viễn thông, sở dĩ phải thu giá cước điện thoại quốc tế cao là để bù lỗ cho dịch vụ bưu chính và duy trì mạng viễn thông mà quốc tế cao. Còn cước nội tỉnh lại rất thấp hay nói cách khác: người có nhiều tiền nhất phải trả giá cao nhất.

Như vậy, để thu hút FDI thì cơ sở hạ tầng kỹ thuật phải đáp ứng được hai yêu cầu: sự đồng bộ, hiện đại và một mức giá hợp lý. Trong hai yêu cầu trên có một yêu cầu chúng ta chưa đáp ứng được, đó là việc xác định một mức giá hợp lý. Còn trên thực tế yêu cầu về sự hiện đại, đồng bộ có được đảm bảo hay không. Để trả lời câu hỏi này thì phải biết được hiện trạng hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật nước ta hiện nay và ở phần tiếp theo chúng ta sẽ đi sâu nghiên cứu thực trạng hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật.

II. THỰC TRẠNG ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG KỸ THUẬT Ở VIỆT NAM TRONG THỜI GIAN QUA.

Cơ sở hạ tầng kỹ thuật của Việt nam nhìn chung còn yếu kém trên nhiều phương diện cả về số lượng và chất lượng, lại chưa được xây dựng theo một quy hoạch thống nhất dẫn đến tình trạng khắp khiếm, chắp vá và chưa đồng bộ đang là vấn đề lớn ảnh hưởng đến nhịp độ thu hút FDI.

1. Thực trạng cơ sở hạ tầng kỹ thuật ở Việt nam

1.1 Hệ thống giao thông.

Đề án Kinh tế đầu tư

Hệ thống giao thông Việt nam được đưa vào khai thác từ hơn 100 năm nay. Trong cả thời gian này không được đầu tư đúng mức để bảo dưỡng, cải tạo, nâng cấp. Vì vậy sau một thời gian dài khai thác và trải qua hai cuộc chiến tranh, đến nay hệ thống giao thông Việt nam không đáp ứng được yêu cầu phát triển kinh tế

Từ cuối những năm 80, Chính phủ Việt nam đã dành ưu tiên nguồn vốn NSNN và tín dụng ra ưu đãi đầu tư nước ngoài cho các dự án cải tạo, nâng cấp và xây dựng mới đường bộ, đường sắt, cảng biển và hàng không. Đến nay, nước ta đã có một mạng lưới giao thông khá đa dạng về số lượng, mật độ và loại hình phong phú. Xong chất lượng còn chưa cao.

• Đường bộ:

Mạng lưới đường bộ Việt Nam dài khoảng 210 000 km trong đó quốc lộ và tỉnh lộ là 56 000 km, mật độ đường bộ trên 100 km^2 là 16,16km. Tỷ số này không phải là thấp so với các nước trong khu vực.

Về hệ thống : có 3 trục Bắc-Nam trong quốc lộ 1 từ Lạng Sơn đến Cà Mau dài 2300 km. Bên cạnh đó chúng ta đã xây dựng được một số công trình giao thông quan trọng, công trình có kỹ thuật cao như cầu Thăng Long, cầu Chương Dương, tuyến đường Thăng Long-Nội Bài, đường 5 ... cũng cố nâng cấp một số tuyến giao thông nội thị ở các thành phần phố lớn. Đang khởi công xây dựng công trình trọng điểm, cải thiện các đầu mối và các trục chính ở các vùng kinh tế trọng điểm: Bắc Bộ, Nam Bộ và Miền Trung.

Tuy nhiên, đường bộ của ta còn hẹp mặt đường xấu và mới có 60% quốc lộ và tỉnh lộ được nhựa hoá. Theo kết quả điều tra cho đến năm 95 trên địa bàn cả nước.

- Đường rải nhựa chiếm 22%
- Đường nhựa bán thành nhập 38%

Đề án Kinh tế đầu tư

- Đường đá	15%
- Đường đất	25%

- Đường sắt:

Mật độ đường sắt nước ta là $0,8 \text{ km}/100\text{km}^2$ trong đó đường sắt Bắc Nam dài 1726 km, tuyến Hà nội - Lào Cai 230 km, tuyến Hà nội-Hải phòng 100km. Hai tuyến trên vận tải quốc tế Hà nội - Trung Quốc là Hà Nội-Đồng Đăng -Bắc Kinh và Hà nội-Lào Cai-Côn Minh. Đường sắt Bắc Nam đang được củng cố, nâng cấp nhưng hệ thống này đang ở vào thế độc tuyến. Chỉ cần một ách tắc nhỏ tại một địa điểm sẽ làm cho cả hệ thống phải tạm dừng hoạt động .

- Đường biển

Hệ thống cảng phân bố đều ở cả ba miền với bờ biển dài 3.200 km, quy mô và tổng công suất trên nên trục triệu tấn. Mặc dù đã có những hải cảng quốc tế như Sài Gòn, Đà Nẵng, Hải Phòng đón nhận tàu các nước ra vào. Xong đó chỉ là số ít, phần lớn các cảng biển nước ta không đảm nhận được những tàu trọng tải lớn vì vậy chi phí cho việc bốc dỡ hàng hoá cao do phải chuyển tải. Bên cạnh đó hệ thống dịch vụ ở các cảng này cũng chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển.

- Hàng không

Hiện có gần 100 vị trí sân bay lớn nhỏ trong nước, trong số gần 20 sân bay đã được đưa vào khai thác sử dụng, có 3 sân bay cấp IV là Nội Bài, Tân Sơn Nhất và Đà Nẵng đạt tương đương tiêu chuẩn quốc tế.

1.2 Bưu chính viễn thông:

Đã triển khai chiến lược tăng tốc, mạng thông tin mở rộng nhanh, đi vào kỹ thuật hiện đại hoà nhập với quốc tế, các dịch vụ bưu chính viễn thông đang có nhiều cố gắng cải thiện đáp ứng yêu cầu sự nghiệp phát triển kinh tế xã hội nói chung và thu hút FDI nói riêng.

Đề án Kinh tế đầu tư

Tuy phát triển tăng tốc xong còn ở mức độ thấp, mới chỉ tập trung ở đô thị, đáp ứng được nhu cầu trước mắt với chất lượng chưa cao và chi phí đắt. Mạng cáp nội hạt quá cũ, bố trí cáp treo thiếu quy hoạch, kém an toàn và mất mỹ quan. Mạng viễn thông có hệ thống thiết bị chưa đồng bộ, tồn tại nhiều hệ khác nhau, chưa phát triển nhiều dạng thông tin, giá cả còn mang tính độc quyền.

1.3 Cung cấp điện.

Đã phát triển nhanh chóng nguồn điện, đến năm 98 sản lượng điện đạt 21,77 tỷ kwh, tốc độ tăng sản lượng điện thời kỳ 91-95 đạt bình quân 10,2%/năm với việc đưa vào vận hành đường dùng 500 KV Bắc Nam tạo điều kiện khai thác hợp lý các nguồn điện trong cả nước, cung cấp điện an toàn, liên tục cho nhu cầu các vùng và toàn bộ đất nước.

Cung cấp điện năng bình quân đầu người tăng lên đáng kể (năm 90: 135 Kwh, 95: 175 kwh, 98: 279 kwh). Hệ thống lưới chuyển tải được mở rộng, lưới phân phối được cải tạo hoàn thiện từng bước. Đến nay đã có 85% số huyện và 60% số xã được cung cấp điện từ lưới điện quốc gia.

Tuy nhiên, thời gian qua phát triển nguồn điện chưa cân đối về cơ cấu, thủy điện chiếm tỷ trọng cao gần 71% năm 95 cả về công suất lẫn sản lượng gây ra tính kém ổn định của hệ thống. Tổn thất điện năng còn lớn (năm 95 là 19%). Hiệu suất của các nhà máy nhiệt điện đạt rất thấp, tiêu hao nhiên liệu cao, máy móc thiết bị cũ kỹ lạc hậu.

Phân tiếp theo sau đây, chúng ta đi vào nghiên cứu, phân tích tình hình đầu tư phát triển và kết quả, hiệu quả đạt được trong quá trình xây dựng, nâng cấp, hoàn thiện hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật Việt Nam trong thời gian qua.

2. Thực trạng đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật ở Việt nam trong thời gian qua.

Đề án Kinh tế đầu tư

Cùng với tiến trình đẩy mạnh CNH - HĐH đất nước, hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật cũng đang tập trung cải tạo, nâng cấp, xây mới vừa góp phần thay đổi bộ mặt của đất nước vừa đảm bảo điều kiện thuận lợi cho hoạt động FDI, hướng tới mục tiêu hội nhập với các nước trong khu vực và trên thế giới.

Như phân trước đã phân tích và chỉ ra cho chúng ta thấy một thực cảnh về hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật nước ta: lạc hậu và không đồng bộ. Thực trạng đó bắt nguồn từ những hậu quả nặng nề của chiến tranh để lại, được tiếp nối bởi sự dẫn dắt của cơ chế quản lý tập trung quan liêu bao cấp, trì trệ, kém năng động và cuối cùng là thời gian đã tàn phá và hao mòn, huỷ hoại dần từng mảng hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật nước ta. Nhiệm vụ đặt ra đối với chúng ta lúc này phải từng bước hiện đại hoá hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật đáp ứng yêu cầu đang ngày càng bức thiết.

Nắm bắt được điều đó, các cơ quan chức năng đã đề ra mục tiêu đến năm 2020: mạng lưới giao thông vận tải phát triển, kết hợp hài hoà giữa các chủng loại có chất lượng cao, đảm bảo vận tải tiện lợi, nhanh chóng và an toàn Mạng bưu chính viễn thông đạt trình độ trung bình tiên tiến của thế giới, tham gia mạng thông tin siêu tốc toàn cầu, nối mạng đến xã, máy điện thoại đạt bình quân 20 máy/100 người. Mạng điện quốc gia phủ khắp các đô thị đến nông thôn, đạt 100% điện khí hoá toàn quốc, có thể có điện nguyên tử.

Để thực hiện được những mục tiêu trên đã đề ra thì vấn đề khó khăn lớn nhất với chúng ta chính là vốn đầu tư. Theo dự báo của chính phủ, trong vài ba năm tới cần đầu tư khoảng 3 tỷ USD mỗi năm (tương đương 12% GDP) để đáp ứng nhu cầu xây dựng cơ sở hạ tầng. Tuy nhiên, ngân sách chỉ đáp ứng chừng 3% GDP, nguồn ODA thêm chừng 2% GDP nữa. Khoảng 7% GDP hay chừng 2,1 tỷ USD hàng năm chỉ có thể trông chờ vào các nguồn vốn đầu tư khác. Do đó, một giải pháp lớn được đặt ra là thực hiện chiến lược thu hút, huy

Đề án Kinh tế đầu tư

động một nguồn vốn đầu tư, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia lĩnh vực đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật của đất nước. Vậy thực trạng đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật trong thời gian qua như thế nào, chúng ta sẽ đi vào phân tích và đánh giá.

Vốn đầu tư chính là điều kiện tiên đề để thực hiện các dự án đầu tư, từ đó góp phần thực hiện các mục tiêu kinh tế - xã hội. Đối với các công trình dự án đầu tư xây dựng cơ bản đòi hỏi khối lượng vốn đầu tư lớn. Đầu tư xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng cũng là một hoạt động đầu tư xây dựng cơ bản nên cũng cần một khối lượng vốn lớn.

Trong thời qua, tổng vốn đầu tư xây dựng cơ bản cho việc củng cố và phát triển cơ sở hạ tầng của đất nước được thể hiện trong bảng sau:

Bảng 1: Vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng thời gian qua

Đơn vị: tỷ đồng

Năm	1990	1995	2000
Ngành			(ước tính)
Cơ sở hạ tầng kỹ thuật	4.732,5	41.849,3	92.452
Ngành khác	5.6000,5	26.198,3	23.548
Tổng số	10.333	68.047,6	116.000

Nguồn : Tạp chí Kinh tế và Dự báo số 10+11/2000

Tính toán các số liệu trong bảng 1 ta thấy được tỷ trọng vốn đầu tư của các ngành trong tổng vốn đầu tư như sau:

Đề án Kinh tế đầu tư

Bảng 2: Tỷ trọng vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng thời gian qua*Đơn vị: %*

Năm	1990	1995	2000
Ngành			
Cơ sở hạ tầng	45,8	61,5	79,7
Ngành khác	54,2	38,5	20,3
Tổng số	100	100	100

Từ số liệu hai bảng trên ta thấy được rằng: vốn đầu tư cho cơ sở hạ tầng chiếm một tỷ trọng khá lớn trong tổng số vốn. Vốn đầu tư cho cơ sở hạ tầng kỹ thuật của năm 2000 ước tính 116.000 tỷ đồng chiếm 79,7%. Nếu so với các ngành khác thì quả là sự chênh lệch khá lớn. Điều này thể hiện những đặc điểm cơ bản trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật...đó là đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng đòi hỏi khối lượng vốn đầu tư lớn. Đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật nước ta trong thời gian qua chủ yếu được thực hiện bằng nguồn vốn đầu tư từ NSNN, ít có sự tham gia của các thành phần khác trong lĩnh vực này.

Theo số liệu ở bảng 2, trong năm 1990 tỷ trọng vốn đầu tư cho cơ sở hạ tầng kỹ thuật chiếm 45,8% trong tổng vốn đầu tư. Các năm sau 1990 và 2000 lượng vốn đầu tư cho cơ sở hạ tầng có tỷ trọng ngày càng cao 61,5% và 79,7%. Tại sao vốn đầu tư cho cơ sở hạ tầng lại tăng cao như vậy, có thể giải thích rằng trước những năm 1990 thì thấy cơ sở hạ tầng còn rất lạc hậu và xuống cấp do hậu quả của những năm chiến tranh, sau đó đất nước lại rơi vào tình trạng khủng hoảng kinh tế.

Đề án Kinh tế đầu tư

Để đưa đất nước ra khỏi khủng hoảng và hoà nhập vào nền kinh tế khu vực và thế giới. Đảng và Nhà Nước thực hiện chủ trương mở cửa về kinh tế, kêu gọi đầu tư nước ngoài. Vì vậy nhu cầu đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng trở nên hết sức cấp bách. Hơn nữa, do vừa trải qua cuộc khủng hoảng nên tích lũy trong nước rất thấp, nguồn vốn đầu tư XDCB hết sức hạn hẹp. Chúng ta muốn chuyển dịch sơ cấu kinh tế theo hướng CNH- HĐH, thúc đẩy quá trình thu hút vốn FDI thì việc ưu tiên đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật là lẽ đương nhiên.

Bên cạnh đó, việc đầu tư cho các lĩnh vực trong hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật cũng đã có những bước tiến đáng kể. Để cụ thể hơn chúng ta sẽ xem xét dựa trên số liệu trên bảng sau:

Bảng 3: vốn đầu tư phát triển các lĩnh vực trong hệ thống CSHT kỹ thuật thời gian qua.

Đơn vị: tỷ đồng.

Năm	1990	1995	2000 (ước tính)
Ngành			
Giao thông -Buu điện	1.102,7	11.341,2	21.633,8
Công nghiệp	2.423,0	5.482,3	18.582,9
Nông nghiệp	1.206,8	25.025,8	52.235,3
Tổng số	4.732,5	41.849,3	92.452

Nguồn : Tạp chí Kinh tế và dự báo số 10 + 11/2000

Đề án Kinh tế đầu tư

Để tiện theo dõi, chúng ta sẽ tính tỷ trọng vốn đầu tư cho các lĩnh vực trong tổng số vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng vào bảng sau:

Bảng 4: Tỷ vốn đầu tư phát triển các lĩnh vực trong hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật thời gian qua.

Đơn vị: %

Năm	1990	1995	2000
Ngành			
Giao thông – bưu điện	23,3	27,1	23,4
Công nghiệp	51,2	13,1	20,1
Nông nghiệp	25,5	59,6	56,5
Tổng số	100	100	100

Nhìn vào bảng 4 có thể thấy rằng, thời gian qua vốn đầu tư cho ngành giao thông - bưu điện mặc dù có sự tăng về số tuyệt đối nhưng tỷ trọng của chúng trong tổng vốn đầu tư cho CSHT kỹ thuật lại có xu hướng giảm. Điều này đã phản ánh đúng thực trạng của các lĩnh vực này. Bên cạnh đó đầu tư cho các lĩnh vực trong hệ thống cũng còn tồn tại sự mất cân đối, cụ thể trong hai năm 1995 và 2000 đầu tư cho nông nghiệp chiếm tỷ trọng rất cao 59,6% và 56,5% lớn hơn cả các lĩnh vực giao thông -bưu điện và công nghiệp cộng lại. Tuy nhiên, vốn đầu tư cho các lĩnh vực của hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật đều có sự tăng lên về số tuyệt đối. Đây cũng là điều đáng mừng, nhưng là việc đầu tư đó có đem lại kết quả hay không, để trả lời cho câu trả lời đó trong phần tiếp theo chúng ta sẽ đi vào đánh giá kết quả đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật.

III. ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG KỸ THUẬT Ở NƯỚC TA TRONG THỜI GIAN QUA.

Đề án Kinh tế đầu tư

1.Đánh giá tình hình đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật

Khách quan mà nói, đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật trong thời gian qua đã đạt được một thành tựu đáng kể.

- Cải thiện hệ thống đường giao thông bao gồm đường sắt, đường bộ, đường thủy và đường hàng không. Trong đó, hai hệ thống đường bộ và đường không có sự chuyển biến đáng kể. Một loạt các tuyến đường đã được đầu tư xây dựng, nâng cấp và cải tạo như đường Mai Dịch - Nội Bài, quốc lộ 5, nhiều đoạn của quốc lộ 1, quốc lộ 18... cũng trong thời gian qua các sân bay Nội Bài, Tân Sơn Nhất được xây dựng, bổ xung, hiện đại hoá máy bay và hệ thống thông tin liên lạc dưới mặt đất.

Sự phát triển đó đã góp phần vào việc nâng cao khả năng lưu thông hàng hoá và đáp ứng phần nào yêu cầu của nhà đầu tư.

- Xây dựng được mạng lưới thông tin liên lạc rộng khắp và kém hiệu quả trên toàn quốc. Đặc biệt ngành bưu chính viễn thông, từ một mạng lưới nhỏ và lạc hậu trước những năm 90, đến nay Việt Nam đã có mạng viễn thông hiện đại ứng dụng hoàn toàn kỹ thuật số. Tốc độ tiếp thu dịch vụ mới của các ngành này tăng khá nhanh, trung bình có sau 6 tháng kể từ khi một dịch vụ mới được tung ra trên thị trường quốc tế.

- Hệ thống điện năng từng bước được nâng cấp, giải quyết cơ bản nhu cầu điện cho sản xuất và tiêu dùng. Đến cuối năm 1999, tổng công suất lắp đặt các hệ thống điện nước ta đạt 5.774 MM, tổng sản lượng điện đạt khoảng 23.740 triệu Kwh. Lưới điện truyền tải có chiều dài 109.977 Km và dung lượng các trạm truyền tải lên tới 14.709 MA. Tất cả các tính toán trên toàn quốc đã có lưới điện quốc gia, 95,7% số huyện và 77,2% số xã, 68,1% số hộ trong nước đã có điện.

Số liệu về phát triển của ngành điện và bưu chính viễn thông.

Đề án Kinh tế đầu tư

	1990	2000
Sản lượng điện (tỷ Kwh)	8,79	2,5
Số máy điện thoại trên 100 người dân	0,4	4

Bên cạnh những thành tựu đạt được, cơ sở hạ tầng kỹ thuật nước ta còn tồn tại nhiều yếu kém, cụ thể:

- Giao thông đường bộ và đường sắt còn ở thế độc tuyến, chúng ta chưa có đường bộ cao tốc, đường sắt đôi, nhiều điểm vượt sông không có cầu...mặc dù mỗi năm giao thông đường bộ được đầu tư 5000 tỷ đồng từ MSNN xong chỉ đáp ứng đủ 30 – 40 % nhu cầu. Vì vậy các công trình gần đây được đầu tư xây dựng một cách tình thế. Kết quả là đến nay còn 515 xã chưa có đường ô tô về trung tâm, trung bình 10km đường bộ có 4 km chưa được trải nhựa và khoảng 70% chiều dài toàn bộ nằm trong tình trạng này.

Cả nước có gần 1000 cây cầu yếu, hàng nghìn km đường bị ngập và ách tắc. Chỉ cần 1 tai nạn gây ách tắc ở một đoạn đường sẽ gây ách tắc giao thông toàn tuyến, một ví dụ rất rõ là tình hình lũ lụt tại 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

*Các cảng biển có chất lượng dịch vụ cao vẫn còn chưa nhiều. Trong lúc hiện nay ở các cảng trên thế giới năng suất qua lại đạt đến 4000 tấn/m cầu tàu thì ở Việt Nam con số phổ biến từ 500 m- 1000 tấn/m cầu tàu. Hiện nay, chúng ta vẫn chưa có cảng nào đủ điều kiện thu hút các tàu container trên 1.200 TEU và đáp ứng được dịch vụ tiếp vận phân phối hàng, vận tải đa phương theo tiêu chuẩn quốc tế.

Đề án Kinh tế đầu tư

* 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 nhiều nhà máy thủy điện mới (Sông Hinh, Yaly...) cải tạo hệ thống nhiệt điện nhưng nếu cân đối với các yêu cầu phát triển kinh tế trong tương lai, rõ ràng ta chưa thể đáp ứng được. Nếu so sánh ngành điện Việt Nam với các nước trong khu vực thì quả thật chúng ta còn rất nhiều việc phải làm.

So sánh ngành điện Việt Nam với các nước trong khu vực.

	Việt Nam	Thái Lan	Indonexia	Philipin	Malaysia
Tỷ lệ hộ có điện (%)	51	87	39	58	90
Năng lượng (Mw)	4.890	13.003	14.327	9.539	7.391
Sản lượng điện năm 97 (Gwh)	19.151	80.068	61.199	29.697	45.453
Tiêu thụ điện đầu người mỗi năm (Kwh)	204	1294	315	399	2.032
Tỷ lệ hao hụt điện qua	16	9	12	17	11

Đề án Kinh tế đầu tư

phân phối (%)					
---------------	--	--	--	--	--

Bên cạnh đó tiền điện dùng cho kinh doanh thuộc vào loại khá cao ảnh hưởng không nhỏ tới lợi thế so sánh của nước ta.

So sánh chi phí đầu tư tại Hà nội, Tp Hồ Chí Minh và một số thành phố lớn.

	Hà nội	Tp. HCM	Thượng Hải	Bangkok	Jakarta	Kuala Lampar
- Phí điện thoại quốc tế (3 phút gọi dạng Nhật)	8,52	8,52	4,3	3,11	2,59	2,61
- Tiền điện dùng cho kinh doanh / kwh	0,07	0,07	0,035	0,03	0,0177	0,06
- Vận chuyển container (40ft/container) chuyển từ nhà máy đến cảng gần nhất ở Nhật - cảng Yukohama	1.825	1.375	880	1.466	1.252	895

Từ thực trạng kết quả đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật trong thời gian qua như vừa nêu trên, cho thấy mặc dù đầu tư khá nhiều, xong nhìn chung cơ sở hạ tầng kỹ thuật nước ta còn lạc hậu, chưa đồng bộ còn chi phí cho các dịch vụ này rất cao. Như vậy, những yêu cầu mà FDI đặt ra đối với cơ sở hạ tầng kỹ thuật, chúng ta chưa cung cấp được một cách hoàn hảo nhất. Điều đó là do việc đầu tư còn dàn trải, chưa xác định được những màu đột phá trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật nguồn vốn còn eo hẹp bởi huy động được các thành phần kinh tế tham gia đầu tư vào làm việc này rất khó khăn.

Thực trạng cơ sở hạ tầng kỹ thuật của nước ta được thể hiện rõ hơn qua sự so sánh ở bảng sau:

So sánh môi trường đầu tư “cứng” của các nước ASEAN.

Tên 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

Đề án Kinh tế đầu tư

Brunay	3,3	3,3	3,3	3,6	3,5	3,3
Thailan	3,1	2,5	1,6	2,7	3,0	2,6
Philipines	2,3	2,4	2,9	2,2	2,7	2,3
Indonesia	3,0	2,4	2,3	2,6	2,7	2,6
Malaysia	3,1	3,1	2,7	2,6	3,2	2,9
Myanma	1,6	1,5	1,6	1,4	1,4	1,5
Lào	1,5	1,5	1,5	1,7	1,5	1,5
Campuchia	1,6	1,5	1,8	1,4	1,4	1,5
Việt Nam	1,9	2,0	1,9	1,9	2,2	2,0

Xếp hạng: 5 điểm lớn nhất.

Tuy sự so sánh trên còn có phần chưa thoả đáng vì nước ta vẫn còn là một nước đang phát triển, mọi điều kiện về vật chất, con người còn nhiều hạn chế so với các nước đã có quá trình phát triển trước rất nhiều năm. Nhưng dù sao khoảng cách khá chênh lệch đó cũng đòi hỏi nhiều hơn nữa cho việc tìm ra giải pháp cho vấn đề này.

Trên đây chúng ta đã đánh giá được một số vấn đề trong công tác đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật trong thời gian qua. Trong quá trình đánh giá, chúng ta đã thấy được những thành tựu và những yếu kém. ở phần tiếp theo chúng ta sẽ đánh giá đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật với qua trình thu hút FDI.

2. Đánh giá hiệu quả của đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng đối với quá trình thu hút vốn FDI.

Đề án Kinh tế đầu tư

Các nhà đầu tư nước ngoài khi bỏ tiền ra đầu tư vào một nơi nào đó, xem xét rất kỹ lưỡng mọi khía cạnh. Trong đó có khía cạnh rất quan trọng từ cơ sở hạ tầng. Thực tế cho thấy những nơi nào có kết cấu hạ tầng phát triển thì nơi đó có nhiều dự án đầu tư. Nhà nước đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng, trong những năm gần đây chúng ta đã đạt được những kết quả đáng khích lệ trong việc thu hút vốn FDI.

Tính đến thời điểm 30/6/2000 đã có gần 3100 dự án của 65 nước và vùng lãnh thổ được cấp giấy phép, tổng vốn đầu tư đăng ký gần 43 tỷ USD, trong đó vốn tăng thêm của các dự án đang thực hiện là trên 5,5 tỷ USD. Tìm các dự án hết hạn, giải thể, hiện có khoảng 2500 dự án còn hiệu lực với vốn đăng ký đạt gần 36 tỷ USD. Vốn thực hiện đạt gần 18 tỷ USD và hiện chiếm tới 23% tổng vốn đầu tư toàn xã hội. Khu vực đầu tư nước ngoài không những đã bổ sung nguồn vốn quan trọng cho đầu tư phát triển, góp phần cải thiện cán cân thanh toán, mà còn khai thác, đưa vào sử dụng nhiều nguồn lực trong nước như đất, tài nguyên, lao động.

Để đạt mục tiêu đến năm 2005 GDP tăng gấp hai năm 95, sơ bộ

**** nhu cầu vốn đầu tư phát triển của kế hoạch 5 năm 2001 - 2005 khoảng 60 - 62 tỷ USD, trong đó dự kiến vốn đầu tư nước ngoài khoảng 25 tỷ USD. Vì vậy tăng cường thu hút vốn đầu tư nước ngoài có ý nghĩa quan trọng đối với nền kinh tế Việt Nam.

Tuy nhiên trong những năm gần đây xu thế vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài vào Việt Nam đang chững lại và có phần giảm sút, cụ thể:

Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài vào Việt Nam.

Đơn vị: triệu USD.

	91	92	93	94	95	96	97	98	99	2000
--	----	----	----	----	----	----	----	----	----	------

Đề án Kinh tế đầu tư

Vốn cam kết	1275	2027	2589	3746	6607	8640	4649	3897	1567	1600
Vốn thực hiện	432	478	871	1936	2363	2447	4768	2062	1758	1800

Theo số liệu ở bảng trên ta thấy rằng, năm 96 là năm có số vốn thu hút cao nhất từ trước đến nay. Sau thời kỳ ấy biểu đồ ngày càng đi xuống và đến thời điểm năm 2000 (dự kiến) cũng chỉ hơn năm 91 chút ít cũng sau thời điểm 96 đến nay FDI suy giảm cả về vốn cam kết và vốn thực hiện. So với cùng kỳ năm trước, nbip tăng vốn đăng ký của các dự án FDI năm 97 giảm 49%, năm 98 giảm 16%, năm 99 giảm 60%. Số vốn thực hiện từ năm 97 - 99 giảm khoảng 40%. Sự suy giảm FDI đã gây ảnh tiêu cực đến việc huy động vốn đầu tư phát triển và tốc độ tăng trưởng kinh tế hiện nay và một số năm tới.

Ngoài những nguyên nhân khách quan như tác động của cuộc khủng hoảng kinh tế trong khu vực và sự cạnh tranh ngày càng quyết liệt trong thu hút FID của các quốc gia thì nguyên nhân chính vẫn thuộc về chúng ta. Mặc dù, cơ chế chính sách, luật pháp đã có sự thông thoáng cởi mở. Song hệ thống CSHT kỹ thuật chưa đáp ứng được yêu cầu của FDI đã dẫn đến chi phí phát sinh trong quá trình sản xuất kinh doanh của các nhà đầu tư, đã là nhân tố quan trọng ảnh hưởng tới lưu lượng của dòng chảy FDI vào Việt Nam.

Để Việt Nam sẽ vẫn là điểm đến của các nhà đầu tư nước ngoài, trong thời gian tới chúng ta cần phải cố gắng hơn nữa trong việc đề ra những giải pháp cho vấn đề này.

Đề án Kinh tế đầu tư

CHƯƠNG III

PHƯƠNG HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP ĐỐI VỚI VẤN ĐỀ ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG KỸ THUẬT NHẪM THU HÚT VỐN FDI TRONG THỜI GIAN TỚI

1. PHƯƠNG HƯỚNG PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG VIỆT NAM TRONG THỜI GIAN TỚI.

Trong phần này chúng ta sẽ đề cập tới định hướng phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật trong thời gian tới và một số giải pháp để giải quyết những tồn tại trong thời gian qua. Nhưng dù có định hướng hay giải pháp gì đi chăng nữa thì cơ bản việc phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật phải tuân theo những nguyên tắc sau

Đầu tư phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật một cách hoàn chỉnh, đồng bộ theo một quy hoạch tổng thể ngay từ ban đầu.

Đề án Kinh tế đầu tư

Trong điều kiện hạn chế về vốn có thể hoàn thành từng phần tránh đầu tư manh mún dẫn đến thất thoát, lãng phí và hiệu quả thấp.

Cần có chính sách khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật .

1. Hệ thống giao thông vận tải.

Phương hướng phát triển hệ thống giao thông là tạo sự chuyển biến cơ bản về cơ cấu, quy mô, trình độ kỹ thuật công nghệ, trong đó phát triển nhanh ngành hàng hải và hàng không, tận dụng tốt các đường sông, ngăn chặn sự xuống cấp, từng bước nâng cấp các tuyến đường bộ, đường sắt trọng điểm, giải quyết giao thông đường bộ ở các vùng kinh tế trọng điểm. Hoàn chỉnh tuyến trục Bắc-Nam, củng cố các tuyến lên Tây Nguyên và xuống đồng bằng Cửu Long, cải thiện mạng lưới giao thông đồng bằng sông Hồng và giao thông các thành phố lớn. Mở rộng, hiện đại hoá các đầu mối giao lưu quốc tế: cảng biển, cảng hàng không, phát triển các tuyến nối trục giao thông quốc tế xuyên A' và các nước láng giềng.

Phát triển tuyến vận tải ven biển và các cảng nước sâu trên các vùng.

Nâng cấp toàn bộ tuyến quốc lộ 1 từ Đồng Đăng đến Năm Căn Là trục huyết mạch, đến năm 2005 hoàn thành và nối kết các mạng đường bộ các vùng. Nghiên cứu khả thi và xây dựng dẫn trục xa lộ Bắc Nam để đáp ứng cho thời kỳ CNH-HĐH từ sau năm 2000.

Nâng cấp tuyến đường sắt xuyên Việt để tạo nên tuyến đường vận tải hàng hoá có khối lượng lớn từ Bắc đến Nam và các tỉnh miền Trung, một tuyến vận chuyển hành khách đường dài nhanh chóng tiện lợi.

Tăng năng lực vận chuyển trên các tuyến hàng không hướng Bắc-Trung-Nam, và nâng cấp các sân bay này.

Đề án Kinh tế đầu tư

Triển khai chương trình giao thông nông thôn, giải quyết đường đến huyện và 599 xã cũng 15 điểm cụm xã có tổng chiều dài là 7425 km.

2. Bưu chính viễn thông.

Tăng cường và phát triển mạng bưu chính viễn thông công cộng cũng như chuyên dùng theo hướng đi thẳng vào kỹ thuật hiện đại, cơ giới hoá, tự động hoá, tin học hoá bằng kỹ thuật số, quang học với công nghệ tiên tiến để có dung lượng lớn, tốc độ cao nhằm đạt mục tiêu 3T (tốc độ, tiêu chuẩn, tin học và đồng thời cập nhật kịp thời những công nghệ mới)

Mở rộng các dịch vụ mới: Điện thoại thấy hình, hội nghị truyền hình, truyền số liệu tốc độ cao nhằm, internet, thư điện tử, bưu phẩm khai giá

Đưa các dịch vụ đối với khách hàng một cách nhanh chóng, chính xác, an toàn, tiện lợi, văn minh lịch sự. Đa dạng hoá các hình thức tổ chức dịch vụ, bỏ độc quyền dịch vụ bưu chính viễn thông.

3. Cung cấp điện

ưu tiên khai thác thủy năng, trước hết tập trung vào các công trình có hiệu quả kinh tế cao như Sông Đà, Sông Đồng Nai và một số công trình vừa và nhỏ trên các lưu vực sông khác nhằm kết hợp thủy điện và thủy lợi, phát triển nhiệt điện dùng than ở các tỉnh phía Bắc trên cơ sở tăng cường khai thác sử dụng than Quảng Ninh.

Tích cực chuẩn bị cho phát điện nguyên tử sau năm 2000

Liên kết tất cả các huyện thị vào mạng lưới quốc gia. Phần đầu đến năm 2010 có 70% số hộ được cung cấp điện từ lưới điện quốc gia.

Đề án Kinh tế đầu tư

Đầu tư đồng bộ và từng bước hiện đại hoá lưới điện chuyên tải và phân phối nhằm nâng cao độ tin cậy, chất lượng cung cấp và giảm tỷ lệ hao hụt xuống còn khoảng 10%.

II. GIẢI PHÁP ĐÁP ỨNG NHU CẦU ĐẦU TƯ VÀ TỔ CHỨC THỰC HIỆN ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG KỸ THUẬT TRONG THỜI GIAN TỚI

Căn cứ vào sự đánh giá về tình hình đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật ở phần trước, căn cứ vào định hướng phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật. Trong thời gian tới để tăng cường thu hút vốn FDI một mặt chúng ta cần cải thiện và phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật, đáp ứng những yêu cầu của FDI đối với lĩnh vực này. Mặt khác cần tổ chức thực hiện đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật để thu hút FDI có hiệu quả. Nhưng xuất phát từ việc bài viết trên lĩnh vực kinh tế đầu tư nên đưa ra những giải pháp thuộc lĩnh vực kinh tế đầu tư chứ không thể đưa ra những giải pháp dựa trên lĩnh vực kỹ thuật.

1. Giải pháp cải thiện và nâng cấp cơ sở hạ tầng kỹ thuật.

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

+ Thứ nhất: Tổ chức này cấp hệ thống đường bộ các nước trên quan điểm phá vỡ thế lực tuyến (như hiện nay-vừa qua, dự án xây dựng đường Hồ Chí Minh (giai đoạn 1 từ 2000-2003 đã được khởi công). Trong thời gian tới cần tập trung thực hiện thành công dự án này nhằm giải quyết hướng ra trong tương lai đối với giao thông đường bộ.

+ Thứ hai: Để khai thác có hiệu quả lợi thế về vị trí địa chính tạo trong thu hút FDI cần đầu tư hiện đại bản 3 sân bay Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất nhằm

Đề án Kinh tế đầu tư

đáp ứng các chuyến bay trong và ngoài nước. Bên cạnh đó ngành hàng không cũng cần phải tổ chức lại. Nếu tình trạng bù lỗ cứ kéo dài như hiện nay, chúng ta sẽ không có nguồn vốn cho đầu tư phát triển, dẫn đến tình trạng lạc hậu so với hàng không các quốc gia khác trong khu vực.

+ 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 lớn như Hà nội, TP Hồ Chí Minh... hệ thống giao thông chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển kinh tế hiện đại, chưa kể đến tầm phát triển trong tương lai. Điều này đã làm ngao ngán không ít các nhà đầu tư. Điển hình, tại TP HCM nạn kẹt xe ngày càng có xu hướng trầm trọng hơn. Tại Hà nội, trong các giờ cao điểm trên trục đường hệ số sử dụng lòng đường đã vượt 1 đến 3 lần do lòng đường nội thành quá chật hẹp, các giao cắt đường mọc quá gần nhau, do đó đã dẫn đến tình trạng ùn tắc, lộn xộn mất trật tự.

Như vậy, hệ thống giao thông đô thị đến nay đã trở lên quá tải, trong khi việc sửa chữa, áp dụng kỹ thuật còn quá thô sơ, manh mún, mang tính chắp vá không hề cải thiện tình hình giao thông. Việc xây dựng những con đường mới thực hiện quá chậm, thậm chí không đảm bảo chất lượng. Đó là thực trạng ứ 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 t*88 cả nước. Do đó, một mặt cần cải thiện hệ thống giao thông đô thị, mặt khác phải chú ý xây dựng và phát triển mạng lưới giao thông ứ các vùng nông thôn, vùng núi, vùng xa căn cứ trên quy hoạch chi tiết của từng địa phương.

+Thứ tư: Đầu tư cải thiện hệ thống cảng biển trên quan điểm”cảng biển Việt nam cần chất lượng “ vì vậy cần tiếp tục đầu tư cải tạo và nâng cấp hiệu quả hoạt động của cảng Sài Gòn, cảng Vũng Tàu và cảng Hải Phòng tạo lên khu vực

Đề án Kinh tế đầu tư

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 quá cũ kỹ lạc hậu, vận tải đường biển còn kém phát triển trong khi đây là xu thế của Việt nam. Do vậy việc đầu tư hiện đại hóa những cơ sở để phát triển kinh tế và thu hút FDI.

+ Thứ năm: hợp tác với các nước láng giềng để mở rộng hệ thống giao thông quốc tế, cụ thể: làm một hệ thống trục giao thông sang Lào, Campuchia và Trung Quốc trên cơ sở hệ thống giao thông đã có, khai thông tuyến giao thông quốc tế đến Hà nội, mở rộng hệ thống giao thông đường sắt với Trung Quốc.

+Thứ sáu:

Đầu tư phát triển và hoàn thiện hệ thống thông tin liên lạc đặc biệt cần tăng số kênh thông tin quốc tế, tìm kiếm nguồn vốn để xây dựng hệ thống cáp quang biển hoà chung vào mạng cáp quang biển thông tin quốc tế khu vực nhằm đáp ứng nhu cầu thông tin liên lạc của chủ đầu tư, điều chỉnh mức cước phí thông tin và bưu điện theo hướng phù hợp với nguồn sử dụng trong nước và hợp lý trong khu vực.

Để thực hiện các giải pháp đầu tư cải thiện và nâng cấp hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật của nền kinh tế, một vấn đề cần giải quyết trước mắt là tìm kiếm, xác định được nguồn vốn đầu tư.

Cũng như các nước đang phát triển khác, nhu cầu về vốn đầu tư cho phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật là 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 về vốn cho cơ sở hạ tầng kỹ thuật cần có những giải pháp tổ chức thực hiện đầu tư một cách hợp lý.

2. Giải pháp tổ chức thực hiện đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật

Đề án Kinh tế đầu tư

Thực hiện đầu tư xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật trên quan điểm “tập trung dứt điểm” không đầu tư dàn trải và hậu quả của việc đầu tư dàn trải sẽ không cao, thực hiện đầu tư nhiều công trình nhưng đều chậm hoàn thành và khó đưa vào sử dụng do thiếu vốn. Muốn vậy cần có quy hoạch đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng kỹ thuật thống nhất và hợp lý. Những công trình trong tình trạng phân phối đều vốn đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng kỹ thuật cho các địa phương mà phải căn cứ vào quy hoạch phát triển kinh tế các 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 kỹ thuật 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 do 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.

Đồng thời phải có sự phân cấp quản lý kết cấu hạ tầng kỹ thuật một cách rõ ràng, chi tiết: bộ máy quản lý thành phố, tỉnh phải khác với huyện, xã. Các công trình loại I, loại II thuộc trung ương thì phân cấp thế nào? Phạm vi nào thuộc quyền của tỉnh, lĩnh vực nào của Trung ương... một thực tế là sự phân cấp và phối hợp trong quản lý hệ thống giao thông còn rất yếu kém. Tại các thành phố, thị xã có quốc lộ đi qua thì Bộ giao thông vận tải quản lý, một số đoạn lại do sở giao thông công chính đảm nhiệm đầu tư xây dựng, nâng cấp, bảo dưỡng, còn cấp thoát nước, xây dựng mạng lưới điện, điện thoại lại do các cơ sở chuyên ngành nên có tình trạng đường làm xong thì phải đào lên để mắc điện thoại, làm cống thoát nước,... đây là việc phân cấp quản lý vì mục đích chung lâu dài chứ không phải vì lợi ích nhất thời dàn trải. Việc đầu tư vào các hệ lĩnh vực thuộc hệ

Đề án Kinh tế đầu tư

thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật sẽ do từng địa phương thực hiện một ngân sách để thực hiện tài trợ trong những trường hợp đặc biệt.

Thực hiện xây dựng “Nhà nước và nhân dân cùng làm” nhằm phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật đối với những công trình mang tính chất phúc lợi xã hội. Tuy nhiên, việc huy động vốn cho xây dựng cơ sở hạ tầng kỹ thuật phải được bàn bạc từ Trung ương đến địa phương để không lặp lại? Trung ương cho gì, địa phương nhận “và” địa phương xin, Trung ương xem và cho”. Mặt khác, cần có sự chỉ đạo thống nhất trong xây dựng và quản lý kết cấu hạ tầng kỹ thuật giữa Trung ương và địa phương. Các nguồn vốn được cấp, sử dụng đều phải có sự giám sát của Hội đồng nhân dân và ở mức độ cho phép thì có sự tham gia của nhân dân.

* hoàn thiện từng bước các chính sách khuyến khích các nhà đầu tư trong và ngoài nước đầu tư vào cơ sở hạ tầng.

Trong những năm tới, chỉ riêng 4 lĩnh vực điện, đường bộ, viễn thông và cấp nước mỗi năm cần đầu tư hơn 3,5 tỷ USD, gấp 3 lần nguồn vốn ngân sách (bao gồm cả vốn hỗ trợ phát triển chính thức – ODA) của Chính phủ dành cho cơ sở hạ tầng nói chung.

Cho đến nay ngân sách vẫn là nguồn tài chính chủ yếu cho dự án cơ sở hạ tầng kỹ thuật nhưng như thế thì không thể đáp ứng hết các yêu cầu về phát triển cơ sở hạ tầng. Do vậy cần phải có các biện pháp huy động vốn từ các doanh nghiệp, để bù đắp khoảng trống giữa cung, cầu về vốn.

Từ những năm 92, chúng ta đã bắt đầu chú ý đến việc thu hút nguồn đầu tư của các doanh nghiệp vào lĩnh vực cơ sở hạ tầng kỹ thuật bằng cách đưa ra những chính sách ưu đãi về thuế, giá thuê đất và đưa hình thức đầu tư BOT vào các dự án đầu tư trong nước và nước ngoài ... từ đó đến nay nhiều đường quốc lộ đã được nâng cấp bằng nguồn vốn của doanh nghiệp như QL5L từ TP HCM

Đề án Kinh tế đầu tư

đi vũng tàu, đường Láng-Hoà Lạc ở Hà nội, quốc lộ 14.. Tuy đã có một số kết quả nhưng các chính sách về thuế, đất đai vẫn chưa thuyết phục được ccs doanh nghiệp đầu tư mạnh hơn vào cơ sở hạ tầng.

Trong thời gian tới cần tạo điều kiện cho các thành phần kinh tế khác tham gia rộng rãi hơn vào một số lĩnh vực dịch vụ cơ sở hạ tầng kỹ thuật đang do các Doanh nghiệp Nhà nước kiểm soát bằng cách cổ phần hoá từng bước các mảng dịch vụ phân phối điện, dịch vụ viễn thông và đấu thầu khai thác các cảng biển cũng như sân bay.

Đề án Kinh tế đầu tư

KẾT LUẬN.

Đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật là một vấn đề có tầm quan trọng đặc biệt để tạo cơ sở vững chắc cho hoạt động thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài.

Hiện nay việc huy động vốn cho đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật vào hiệu quả của các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng đang là vấn đề nóng bỏng. Trong thời gian tới, cùng với sự tăng trưởng của nền kinh tế và sự cạnh tranh quyết liệt trong thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài giữa các quốc gia, chắc chắn rằng hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật của Việt nam sẽ có những bước tiến đáng kể đáp ứng được yêu cầu của các nhà đầu tư. Chính vì thế ngay từ bây giờ chúng ta phải có sự tìm hiểu cụ thể thực trạng của hệ thống này để thấy được vai trò của nó đối với quá trình thu hút FDI. Qua đó tìm ra những giải pháp góp phần giải quyết những tồn tại trong việc đầu tư phát triển hệ thống này.

Trên cơ sở như vậy, bài viết được hoàn thành. Tuy nhiên, phạm vi nghiên cứu của đề tài rất rộng, trình độ còn hạn chế nên không thể tránh khỏi những thiếu sót. Do vậy em rất mong nhận được sự đóng góp ý kiến của thầy cô.

Em xin chân thành cảm ơn.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Đề án Kinh tế đầu tư

1. **Đại học Kinh tế Quốc dân Hà Nội.** Giáo trình kinh tế đầu tư. NXB giáo dục - 1998.
2. **Đại học Kinh tế Quốc dân Hà Nội.** Giáo trình kinh tế phát triển. NXB Thống kê - 1997.
3. **Bộ Kế hoạch - Đầu tư.** Một số vấn đề mới về FDI tại Việt Nam
4. **Nguyễn Anh Tuấn.** Đầu tư nước ngoài vào Việt Nam: cơ sở pháp lý, thực trạng và triển vọng. NXB Thế giới - 1994.
5. **Vũ Chí Lộc.** Giáo trình đầu tư nước ngoài. NXB Giáo dục - 1997.
6. **Tổng cục Thống kê.** Cơ sở hạ tầng Việt Nam 10 năm đổi mới (1985 - 1995).
7. Niên giám Thống kê Việt Nam các năm 96, 97, 98.
8. Các báo, tạp chí sau:
 - + Kinh tế và dự báo số 1+2/97, 4/98, 3/200, 10+11/2000
 - + Thời báo kinh tế Sài Gòn số 27, 28, 36/2000
 - + Nghiên cứu kinh tế số 1/98, 7/98, 4/99, 11/99, 9/2000
 - + Kinh tế Châu á - Thái Bình Dương số 4/97
 - + Thông tin kinh tế xã hội số 2/96
 - + Kinh tế và phát triển số 38/2000
 - + Công nghiệp số 23/99
 - + Phát triển kinh tế số 102/99
 - + Thương mại số 1/2000
 - + Giao thông vận tải số 1+2/2000