

THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP HUY ĐỘNG VỐN CHO ĐẦU TƯ KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH HÒA BÌNH

Trần Tuấn Sơn¹, Hồ Ngọc Ninh^{2*}, Quách Tất Liêm³

¹UBND huyện Kim Bôi, tỉnh Hòa Bình

²Khoa Kinh tế và Phát triển nông thôn, Học viện Nông nghiệp Việt Nam

³UBND tỉnh Hòa Bình

*Tác giả liên hệ: hnninh@vnua.edu.vn

Ngày nhận bài: 12.10.2021

Ngày chấp nhận đăng: 05.07.2022

TÓM TẮT

Nghiên cứu này nhằm đánh giá thực trạng và đề xuất các giải pháp nhằm huy động vốn cho đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông của tỉnh Hòa Bình trong giai đoạn tới. Phương pháp thống kê mô tả và phương pháp so sánh được sử dụng thông qua kết hợp giữa số liệu thứ cấp và số liệu điều tra 50 cán bộ quản lý các cấp, 10 doanh nghiệp đầu tư và 150 người dân đại diện của tỉnh Hòa Bình. Kết quả nghiên cứu cho thấy, đầu tư cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông của tỉnh Hòa Bình đã góp phần tích cực đến phát triển kinh tế - xã hội địa phương, giúp thúc đẩy vận chuyển và lưu thông hàng hóa, cải thiện hạ tầng nông thôn, đẩy nhanh quá trình xây dựng nông thôn mới và góp phần xóa đói giảm nghèo. Tuy nhiên, trong giai đoạn 2016-2020 nguồn vốn cho đầu tư hạ tầng giao thông tỉnh Hòa Bình chủ yếu từ vốn đầu tư công, nguồn vốn đầu tư chưa đa dạng và huy động vốn đầu tư ngoài khu vực công còn rất hạn chế, tiến độ giải ngân một số dự án còn chậm và định mức đầu tư thấp nên hiệu quả đầu tư chưa cao và thiếu tính bền vững.

Từ khóa: Huy động vốn, đầu tư, kết cấu hạ tầng giao thông, Hòa Bình.

Situation and Solutions to Mobilize Capital for Investment in Transport Infrastructure in Hoa Binh Province

ABSTRACT

This study aimed to assess the current situation and propose solutions to mobilize capital for investment in the transport infrastructure of Hoa Binh province in the coming period. Descriptive statistics and comparative methods were used to analyze the secondary data and survey data of 50 state managers at all levels, 10 enterprises, and 150 representative residents of Hoa Binh province. The study showed that investment in the transport infrastructure development of Hoa Binh province had positively contributed to the local socio-economic development, promoting the transport and circulation of goods, improving rural infrastructure, speeding up the process of building new countryside, and alleviating poverty. However, the capital source for transport infrastructure investment was mainly from public investment capital, not diversified, and investment capital limited from the private sector in the 2016-2020 period. The disbursement progress of some projects was still slow and investment norms were low, so investment efficiency was not high and unsustainable.

Keywords: Capital mobilization, investment, transport infrastructure, Hoa Binh.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Giao thông vận tải (GTVT) có vai trò đặc biệt quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội (KTXH) của bất cứ quốc gia nào trên thế giới. Việt Nam kể từ khi bước vào công cuộc đổi mới

đến nay đã dành sự quan tâm rất lớn cho đầu tư phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng (KCHT) giao thông. Ngân hàng Thế giới nghiên cứu về tác động của phát triển cơ sở hạ tầng của Việt Nam đã chỉ ra rằng khi đầu tư 1% tổng thu nhập quốc dân của tỉnh vào phát triển GTVT thì

sẽ tăng tốc độ xoá đói giảm nghèo của tỉnh đó từ 0,5 đến 1% và nếu đầu tư 50 triệu USD vào GTVT của 15 tỉnh nghèo nhất nước sẽ giảm được tỉ lệ nghèo từ 6 đến 7% (Dinh Van Hiep & Tsunokawa, 2007).

Tỉnh Hòa Bình có vị trí địa lý quan trọng, là cửa ngõ vào khu vực Tây Bắc, vùng đệm trung gian kết nối giữa đồng bằng Bắc Bộ với vùng núi cao Tây Bắc. Hòa Bình nằm trong quy hoạch vùng Thủ đô và vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ. Do đó, Hòa Bình có nhiều cơ hội trong thu hút đầu tư phát triển các trung tâm logistics, các cơ sở công nghiệp vệ tinh và tham gia vào chu trình sản xuất hiện đại. Tuy nhiên, đến nay Hòa Bình vẫn còn là tỉnh nghèo, quy mô kinh tế nhỏ; cơ cấu kinh tế trong tỉnh dịch chuyển còn chậm và chưa có sự đột phá; các ngành sản xuất của tỉnh Hòa Bình cơ bản là những ngành có giá trị gia tăng thấp, chi phí trung gian cao; khai thác tiềm năng, lợi thế của tỉnh còn nhiều điểm nghẽn. Nguyên nhân lớn nhất cho vấn đề này là nút thắt về KCHT, nhất là hạ tầng về giao thông. Cả giao thông đối nội và đối ngoại của Hòa Bình còn nhiều khó khăn khiến năng lực cạnh tranh của tỉnh chịu nhiều ảnh hưởng, trong đó thiếu nguồn vốn đầu tư được xem là khó khăn lớn nhất trong đầu tư phát triển KCHT giao thông. Thời gian qua, nguồn vốn đầu tư cho KCHT giao thông của tỉnh Hòa Bình chủ yếu từ nguồn vốn ngân sách nhà nước (NSNN), bao gồm cả ngân sách trung ương và ngân sách địa phương. Tuy nhiên, nguồn NSNN vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu đầu tư. Thêm vào đó, công tác huy động vốn đầu tư ngoài khu vực công và các hình thức hợp tác công - tư (PPP) chưa mang lại hiệu quả trong những năm gần đây khiến cung về vốn cho đầu tư KCHT giao thông còn thiếu. Vì vậy, hạ tầng giao thông chưa đảm bảo tính cân đối, thiếu nguồn kinh phí bảo trì, sửa chữa kịp thời làm ảnh hưởng đến tuổi thọ và chất lượng khai thác các công trình.

Cho đến nay đã có một số nghiên cứu về huy động nguồn lực cho đầu tư KCHT nói chung và hạ tầng giao thông nói riêng tại Việt Nam như: Phan Thị Bích Nguyệt (2013) nghiên cứu

về mô hình PPP cho lời giải bài toán phát triển cơ sở hạ tầng giao thông tại Thành phố Hồ Chí Minh; Dinh Van Hiep & Tsunokawa (2007) nghiên cứu xây dựng mô hình nguồn vốn bền vững cho phát triển và quản lý cơ sở hạ tầng GTVT của Việt Nam; Nguyễn Thị Mỹ Linh (2016) đưa ra các giải pháp huy động vốn đầu tư cho phát triển cơ sở hạ tầng tại Cần Thơ; hay Dương Văn Thái (2015) nghiên cứu huy động vốn đầu tư phát triển KCHT giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Bắc Giang và Nguyễn Thanh Nghị (2019) nghiên cứu về hợp tác công - tư trong phát triển KCHT giao thông đường bộ ở tỉnh Nam Định. Tuy nhiên, các nghiên cứu trước đây còn khá khiêm tốn trong phân tích sâu thực trạng, nguyên nhân hạn chế và đề xuất các giải pháp cho huy động vốn đầu tư phát triển KCHT giao thông của một địa phương, vùng có điều kiện đặc thù như tỉnh Hòa Bình. Do đó, nghiên cứu nhằm đánh giá thực trạng và đề xuất các giải pháp huy động vốn cho đầu tư KCHT giao thông của tỉnh Hòa Bình trong thời gian tới.

2. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Thông tin thứ cấp: Thông tin thứ cấp được thu thập từ hệ thống các văn bản, chính sách liên quan đến huy động vốn cho đầu tư KCHT giao thông của tỉnh Hòa Bình từ cấp trung ương, cấp tỉnh, cấp huyện và các báo cáo kết quả thực hiện đầu tư cho KCHT giao thông của UBND tỉnh Hòa Bình giai đoạn 2016-2020.

Thông tin sơ cấp: Tọa đàm và phỏng vấn sâu với 50 cán bộ quản lý nhà nước liên quan tại các Sở GTVT, Sở KH & ĐT, Sở Tài chính và cán bộ tại thành phố Hòa Bình và các huyện Lương Sơn, Tân Lạc, Lạc Thủy, Mai Châu. Ngoài ra, khảo sát 10 doanh nghiệp đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng và 150 hộ dân là người hưởng lợi từ các công trình giao thông trên địa bàn tỉnh Hòa Bình.

Phân tích thông tin: Phương pháp thống kê mô tả và phương pháp so sánh được sử dụng nhằm đánh giá thực trạng và đề xuất các giải pháp huy động vốn cho đầu tư KCHT giao thông của tỉnh Hòa Bình thời gian qua.

3. KẾT QUẢ VÀ THẢO LUẬN

3.1. Thực trạng huy động vốn cho đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông của tỉnh Hòa Bình giai đoạn 2016-2020

Hạ tầng GTVT của tỉnh Hòa Bình có hai phương thức là giao thông đường bộ và giao thông đường thủy, trong đó chủ yếu tập trung vào giao thông đường bộ. Giao thông đường thủy nội địa đã có luồng tuyến nhưng hạ tầng chưa đầy đủ, chưa góp phần thúc đẩy các lĩnh vực kinh tế phát triển. Bên cạnh đó, do địa hình đồi núi phức tạp và là khu vực kinh tế tương đối khó khăn nên tỉnh Hòa Bình chưa phát triển các loại hình vận tải khác như đường sắt hay đường hàng không.

Thời gian qua, xác định KCHT giao thông là nền tảng cho phát triển KTXH, tỉnh Hòa Bình đã xây dựng nhiều chủ trương, chính sách về quy hoạch phát triển hạ tầng giao thông như: Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT tỉnh Hòa Bình đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 tại Nghị quyết 439/NQ-HĐND ngày 16/4/2013; Quy hoạch phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa đến năm 2025, định hướng đến năm 2030 tại Quyết định số 883/QĐ-UBND ngày 31/5/2017; Điều chỉnh cục bộ quy hoạch phát triển vận tải bằng ô tô định hướng đến năm 2030 tại Quyết định số 2859/QĐ-UBND ngày 06/12/2018. Sở GTVT tỉnh Hòa Bình đã lập và trình UBND tỉnh xem xét phê duyệt điều chỉnh, bổ sung quy hoạch tổng thể đường gom và các vị

trí đầu nối đường ngang vào các tuyến quốc lộ trên địa bàn tỉnh Hòa Bình đến năm 2025, định hướng 2030. Tuy nhiên, công tác thu hút vốn đầu tư cho phát triển KCHT nói chung và hạ tầng giao thông nói riêng còn rất hạn chế, vừa yếu về giá trị vốn huy động, vừa thiếu về loại hình đầu tư.

Kết quả đầu tư giai đoạn 2016-2020 cho thấy, 100% vốn đầu tư cho KCHT giao thông của Hòa Bình được huy động từ nguồn vốn đầu tư công. Vốn đầu tư cho KCHT giao thông tỉnh Hòa Bình có xu hướng tăng trong giai đoạn 2016-2020 với tốc độ tăng bình quân 11,44%/năm. Mặc dù vậy, cơ cấu vốn đầu tư cho hạ tầng giao thông trong tổng vốn đầu tư công qua các năm vẫn còn thấp và có mức tăng trưởng không ổn định (Bảng 1). Việc phụ thuộc chủ yếu vào vốn đầu tư công khiến nhiều công trình hạ tầng giao thông bị thiếu vốn triển khai, gây chậm tiến độ, từ đó làm tăng chi phí các dự án so với kế hoạch.

Thời gian qua, nguồn vốn cho đầu tư cho KCHT giao thông của tỉnh Hòa Bình từ ngân sách địa phương đang có xu hướng tăng nhanh, chiếm tỷ trọng lớn (từ 26,35% năm 2016 lên 82,74% năm 2020) (Bảng 2). Tuy nhiên, hiện nay phần lớn nguồn thu từ ngân sách địa phương của tỉnh Hòa Bình đến từ thu phí sử dụng đất, đây là nguồn thu không bền vững và thiếu ổn định, trong tương lai sẽ gây cản trở lớn cho việc cân đối và phân bổ nguồn vốn đầu tư hàng năm của tỉnh Hòa Bình.

Bảng 1. Thực trạng vốn đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông của tỉnh Hòa Bình giai đoạn 2016-2020*

Năm	Tổng VĐT công phân bổ theo KH (triệu đồng)	Đầu tư cho giao thông		Đầu tư cho lĩnh vực khác	
		Số lượng (triệu đồng)	Cơ cấu (%)	Số lượng (triệu đồng)	Cơ cấu (%)
2016	2.634.580	601.957	22,85	2.032.623	77,15
2017	1.933.307	489.413	25,31	1.443.894	74,69
2018	3.036.272	550.100	18,12	2.486.172	81,88
2019	2.645.534	869.191	32,86	1.776.343	67,14
2020	3.948.805	928.234	23,51	3.020.571	76,49
Tốc độ PTBQ (%)	110,65	111,44		110,41	-

Ghi chú: *Tính toán từ số liệu của Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Hòa Bình giai đoạn 2016-2020.

Ngoài vốn NSNN, tỉnh Hòa Bình còn tăng cường huy động nguồn vốn hỗ trợ phát triển từ ODA (nguồn vốn do Trung ương quản lý, tỉnh bổ sung vốn đối ứng cho đầu tư). Song giai đoạn 2016-2020, tỷ trọng nguồn vốn vay từ ODA cho đầu tư phát triển KCHT giao thông là chưa nhiều mà chủ yếu tập trung vốn ODA cho các dự án về biến đổi khí hậu, môi trường và giảm nghèo (Bảng 2).

Hiện nay, hai hệ thống giao thông đường bộ và đường thủy của tỉnh Hòa Bình hoạt động cơ bản độc lập với nhau. Khoảng hai thập kỷ trở lại đây, phương thức đường thủy nội địa có phát triển hơn nhờ vào các vùng hồ thủy điện trên sông Đà. Tuy nhiên, do đường thủy hình thành trên các vùng hồ là chính, chưa đảm bảo luồng lạch để khai thác các đoạn dài theo lòng sông mà chỉ khai thác cục bộ, nên vận tải đường thủy đến nay vẫn chưa phát triển. Do vậy, nguồn vốn đầu tư cho hạng mục này vẫn còn rất hạn chế, chỉ chiếm hơn 6,3% trong tổng vốn đầu tư cho giao thông trong giai đoạn 2016-2020. Đường bộ vẫn đóng vai trò quan trọng trong kết nối dân cư, vận chuyển hàng hoá, hành khách và phát triển KTXH của tỉnh Hòa Bình nên luôn chiếm tỷ trọng vốn đầu tư lớn hàng năm. Bên cạnh đó, hệ thống cầu cống cũng được tỉnh Hòa Bình quan tâm nhiều trong thời gian qua (Bảng 3). Hệ thống bến xe, điểm dừng đỗ được khai thác từ năm 2012 (với 12 bến xe) cho đến nay chưa được đầu tư thêm, tỉnh đang rà soát quy hoạch

và bổ sung vốn đầu tư cho hạng mục này trong thời gian tới.

Như vậy, công tác huy động đầu tư phát triển KCHT giao thông vẫn còn thiếu và yếu, chưa đa dạng về nguồn đầu tư. Huy động vốn từ khu vực tư nhân trong nước và đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) cho KCHT giao thông còn nhiều hạn chế, đây cũng là thực trạng chung của rất nhiều địa phương ở Việt Nam hiện nay. Mô hình PPP trong đầu tư hạ tầng giao thông có nhiều ưu việt, phát huy được thế mạnh của nhà đầu tư tư nhân trong chuyển giao công nghệ, kỹ năng quản trị. Về phía Nhà nước cũng giảm được biên chế nhân sự cho các dịch vụ công, tăng thu ngân sách từ thu thuế của các doanh nghiệp tham gia dự án PPP (Mạnh Hưng, 2021). Song việc triển khai mô hình này tại Hòa Bình còn rất hạn chế mà nguyên nhân chủ yếu là những rào cản về thể chế, thị trường vốn và cơ chế minh bạch trong lựa chọn nhà đầu tư. Bên cạnh đó, theo các nhà quản lý, nguồn vốn FDI cho đầu tư KCHT giao thông vẫn chưa có hoặc cũng chỉ trên cam kết và vắng bóng nguồn vốn khi triển khai kế hoạch đầu tư. Thời gian tới, tỉnh Hòa Bình cần tháo gỡ những bất cập, khó khăn trong thu hút đầu tư, đặc biệt là xóa đi những định kiến về PPP sẽ là “chìa khóa” giúp huy động hiệu quả và đa dạng hóa nguồn lực cho đầu tư KCHT giao thông ngày càng đồng bộ, hiện đại, đáp ứng nhu cầu phát triển KTXH ngày càng cao của các tỉnh.

Bảng 2. Phân bổ vốn đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông theo cấp quản lý và nguồn đầu tư giai đoạn 2016-2020*

Năm	Tổng đầu tư cho giao thông (triệu đồng)	Phân theo cấp quản lý				Phân theo nguồn đầu tư			
		Ngân sách địa phương		Ngân sách Trung ương		Vốn từ ngân sách nhà nước		Vốn vay nước ngoài (ODA)	
		Số lượng (triệu đồng)	Cơ cấu (%)	Số lượng (triệu đồng)	Cơ cấu (%)	Số lượng (triệu đồng)	Cơ cấu (%)	Số lượng (triệu đồng)	Cơ cấu (%)
2016	601.957	158.612	26,35	443.345	73,65	601.957	100,00	-	-
2017	489.413	174.524	35,66	314.889	64,34	434.413	88,76	55.000	17,03
2018	550.100	309.209	56,21	240.891	43,79	529.100	96,18	21.000	5,27
2019	869.191	643.129	73,99	226.062	26,01	869.191	100,00	-	-
2020	928.234	768.059	82,74	160.175	17,26	928.234	100,00	-	-
Tổng	3.438.895	2.053.533	59,71	1.385.362	40,29	3.362.895	97,79	76.000	2,21

Ghi chú: *: Tính toán từ số liệu của Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Hòa Bình giai đoạn 2016-2020.

Bảng 3. Phân bổ vốn đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông theo hạng mục đầu tư giai đoạn 2016-2020*

Năm	Tổng VĐT cho giao thông (triệu đồng)	Hạng mục đầu tư					
		Giao thông đường bộ		Hệ thống cầu		Giao thông đường thủy	
		Số lượng (triệu đồng)	Cơ cấu (%)	Số lượng (triệu đồng)	Cơ cấu (%)	Số lượng (triệu đồng)	Cơ cấu (%)
2016	601.957	574.457	95,43	17.500	2,91	10000	1,66
2017	489.413	477.013	97,47	12.400	2,53	-	-
2018	550.100	535.100	97,27	15.000	2,73	-	-
2019	869.191	687.891	79,14	-	-	181300	20,86
2020	928.234	754.111	81,24	172.878	18,62	1245	0,13
Tổng	3.438.895	3.028.572	88,07	217.778	6,33	192.545	5,60

Ghi chú: *: Theo số liệu của Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Hòa Bình giai đoạn 2016-2020.

Bảng 4. Thực trạng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Hòa Bình năm 2020

Loại đường	Chiều dài (km)	Tỉ lệ (%)	Kết cấu mặt đường (km)					
			Bê tông xi măng	Bê tông nhựa	Nhựa	Đá dăm	Cấp phối	Đất
Quốc lộ	322,10	3,00	2,37	277,46	42,27	-	-	-
Đường 229	184,40	1,72	5,40	72,20	106,80	-	-	-
Đường tỉnh	490,51	4,56	62,77	40,58	387,16	-	-	-
Đô thị, nội thị	325,00	3,02	183,90	61,00	43,30	15,60	0,80	20,40
Chuyên dùng	23,43	0,22	3,10	11,58	3,15	-	5,60	-
Đường huyện	737,76	6,86	228,84	8,40	460,66	29,96	-	9,90
Đường nông thôn	8.663,93	80,62	4347,55	6,70	287,61	264,15	733,48	3.024,44
Tổng cộng	10.747,13	100,00	4.833,93	477,92	1.330,95	309,71	739,88	3.054,74

Nguồn: Sở Giao thông vận tải tỉnh Hòa Bình (2021).

3.2. Một số thành tựu, hạn chế và nguyên nhân hạn chế trong huy động vốn đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông của tỉnh Hòa Bình

3.2.1. Những thành tựu đạt được

a. Hệ thống hạ tầng giao thông vận tải cơ bản được đầu tư đồng bộ và phát triển

Thời gian qua, hệ thống KCHT giao thông đường bộ của tỉnh Hòa Bình đã được đầu tư cơ bản đồng bộ và thông suốt. Cuối năm 2020 tổng chiều dài đường bộ trên địa bàn tỉnh là 10.747,13km, phân theo 8 loại đường với tỉ lệ đường bê tông hóa, nhựa hóa chiếm gần 62% (Bảng 4). Bên cạnh đó, toàn tỉnh Hòa Bình hiện hiện có 43 cầu đi qua các tuyến Quốc lộ và đường 229 có tổng chiều dài là 1.181,8m và 21 cầu đi qua các tuyến đường tỉnh với tổng chiều

dài 1.867,9m, kết cấu dầm nhịp cầu chủ yếu là bê tông cốt thép dự ứng lực đảm bảo an toàn cho các phương tiện tham gia giao thông qua cầu; toàn tỉnh có 12 bến xe với tổng diện tích gần 60.000m² được khai thác và sử dụng (Sở GTVT tỉnh Hòa Bình, 2020).

Hòa Bình có hệ thống sông suối tương đối đa dạng nhưng phần lớn là các sông, suối nhỏ có độ dốc dọc lớn, ít nước về mùa khô nên việc khai thác GTVT, đi lại của các phương tiện vận tải thủy rất khó khăn. Ngoài các tuyến chính, trên hồ Hòa Bình còn có 5 tuyến nhánh ngập với tổng chiều dài 33,6km được đưa vào quản lý khai thác góp phần đảm bảo an toàn giao thông trên tuyến (Bảng 5). Bên cạnh đó, tỉnh đang quy hoạch và tiến hành đầu tư xây dựng một số cảng thủy nội địa lớn như cảng Vịnh Ngòi Hoa, cảng Xuân Thiện, cảng Thung Nai

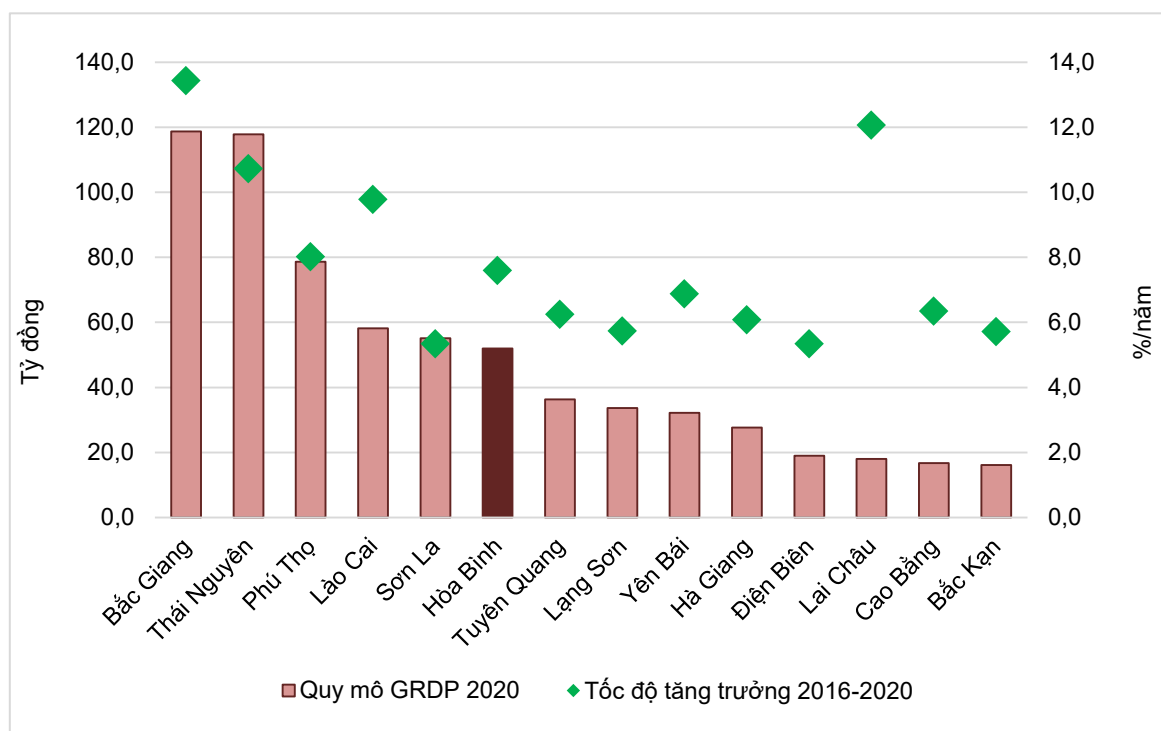
trong thời gian tới. Phát triển KCHT giao thông đã góp phần đẩy mạnh quá trình xây dựng nông thôn mới tại các địa phương trong tỉnh. Hạ tầng giao thông nông thôn được cải thiện, nâng tổng số lượng xã đạt tiêu chí về giao thông nông thôn từ 42/191 xã năm 2015

lên thành 74/131 xã năm 2020. Chỉ tính riêng giai đoạn 2016-2020, tỉnh có thêm 55 xã đạt chuẩn nông thôn mới. Đến nay, 83,6% tuyến đường huyện, 65,6% tuyến đường xã được cứng hóa mặt đường góp phần tích cực trong phát triển KTXH toàn tỉnh.

Bảng 5. Hiện trạng các tuyến sông chính khai thác vận tải nội địa của tỉnh Hòa Bình

Tuyến sông	Chiều dài (km)	Điểm đầu	Điểm cuối	Cấp kỹ thuật
Sông Thương lưu	78	Thượng lưu đập thủy điện	Hết địa phận tỉnh Hòa Bình	III
Đà	Hạ lưu	Đập thủy điện Hòa Bình	Hết địa phận Thành phố Hòa Bình	III
Sông Bôi	19	Yên Bồng, Lạc Thủy	Phú Thành, Lạc Thủy	Km0 + 00 - Km7 + 00: IV Km7 + 00 - Km19 + 00: V

Nguồn: Sở Giao thông vận tải tỉnh Hòa Bình (2021).



Nguồn: Tổng cục Thống kê (2020).

Hình 1. Quy mô GRDP năm 2020 và tốc độ tăng trưởng GRDP giai đoạn 2016-2020 của các tỉnh vùng Trung du và miền núi phía Bắc (theo giá thực tế)

Bảng 6. Một số chỉ tiêu về mức sống dân cư của tỉnh Hòa Bình giai đoạn 2016-2020*

Chỉ tiêu	ĐVT	2016	2017	2018	2019	2020
Tỉ lệ thiếu việc làm trong độ tuổi lao động	%	2,82	2,22	0,88	0,68	0,65
Thu nhập bình quân đầu người một tháng theo giá hiện hành	1.000đ	1.942	2.204	2.295	2.493	2.707
Tỉ lệ hộ nghèo đa chiều	%	17,75	15,40	12,71	10,50	8,56

Ghi chú: *: Tổng hợp từ các nguồn thứ cấp của các Sở ngành tỉnh Hòa Bình (2021).

**Bảng 7. Đánh giá của cán bộ quản lý và hộ dân về lợi ích
huy động nguồn lực đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh Hòa Bình**

Lợi ích của đầu tư KCHT giao thông	Cán bộ quản lý		Hộ dân	
	Số lượng (n = 50)	Tỉ lệ (%)	Số lượng (n = 150)	Tỉ lệ (%)
Nâng cấp và đồng bộ hóa KCHT giao thông của tỉnh	47	94	140	93,3
Tăng trưởng kinh tế, tạo điều kiện phát triển đồng đều kinh tế - xã hội giữa các vùng, các địa phương	46	92	135	90,0
Thu hút vốn đầu tư ngoài khu vực công vào đầu tư KCHT giao thông và các lĩnh vực khác	44	88	120	80,0
Đáp ứng nhu cầu GTVT, tạo điều kiện cho nhiều lĩnh vực phát triển (phát triển SX, thương mại hóa SP)	46	92	145	96,7
Cải thiện môi trường đầu tư, nâng cao năng lực cạnh tranh của tỉnh	48	96	139	92,7
Cải thiện KCHT nhiều ngành, nhiều lĩnh vực khác (như công nghiệp, đô thị, nông nghiệp, du lịch...)	43	86	143	95,3

b. Ảnh hưởng của đầu tư trong giao thông tới tăng trưởng kinh tế và giảm nghèo

Đầu tư cho KCHT giao thông là tiền đề cho tất cả các ngành, các lĩnh vực KTXH khác phát triển. Nguồn vốn đầu tư cho KCHT giao thông của tỉnh Hòa Bình đang tăng lên thời gian qua đã góp phần cải thiện hệ thống hạ tầng giao thông, tăng cường liên kết và vận tải giữa các vùng kinh tế, từ đó nâng cao giá trị tổng sản phẩm trên địa bàn tỉnh Hòa Bình. GRDP chung của tỉnh Hòa Bình (theo giá thực tế) năm 2020 đạt 51.962 tỷ đồng, gấp 1,41 lần so với năm 2016. Tốc độ tăng GRDP bình quân 5 năm đạt 7,59%/năm. Năm 2020, quy mô GRDP chung (theo giá thực tế) tỉnh Hòa Bình xếp thứ 6 trong số 14 tỉnh thuộc vùng Trung du và miền núi Bắc Bộ, chiếm 7,7% GRDP toàn vùng (Hình 1).

Bên cạnh đó, đầu tư phát triển KCHT giao thông, đặc biệt là các vùng miền núi, vùng nông thôn với trình độ dân trí thấp, tỉ lệ thất nghiệp và đói nghèo cao sẽ tạo điều kiện lớn cho thu hút đầu tư, góp phần tạo công ăn việc làm cho nhiều lao động địa phương, nâng cao thu nhập và xóa đói giảm nghèo. Thời gian qua, tỉ lệ thiếu việc làm của lao động trong độ tuổi tại tỉnh Hòa Bình giảm rõ rệt, từ 2,82% năm 2016 xuống còn 0,65% năm 2020. Thu nhập bình quân đầu người hàng tháng ngày càng được nâng lên, năm 2020 đạt gần 2,71 triệu đồng/người/tháng, tăng gần 770 nghìn đồng/người/tháng so với

năm 2016. Tỉ lệ hộ nghèo theo tiếp cận nghèo đa chiều, đặc biệt là khu vực nông thôn của tỉnh giảm mạnh trong giai đoạn 2016-2020 do người dân được thụ hưởng lợi ích thông qua các chương trình, dự án đầu tư cho hạ tầng mang lại (Bảng 6).

Đánh giá của các cán bộ quản lý và người dân về đầu tư cho KCHT giao thông trên địa bàn tỉnh Hòa Bình đã và đang đem lại nhiều lợi ích to lớn như: cải thiện KCHT các lĩnh vực khác phát triển; nâng cấp và đồng bộ hóa KCHT giao thông thời gian qua; cải thiện môi trường đầu tư, nâng cao năng lực cạnh tranh của tỉnh; tăng trưởng kinh tế và tạo điều kiện phát triển đồng đều giữa các vùng (Bảng 7).

3.2.2. Đánh giá chung về các tồn tại, hạn chế và nguyên nhân trong huy động vốn đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông tỉnh Hòa Bình

Bên cạnh những kết quả đạt được, huy động vốn cho đầu tư KCHT giao thông của tỉnh Hòa Bình vẫn còn những hạn chế như:

- Nguồn vốn đầu tư cho KCHT giao thông của tỉnh Hòa Bình thời gian qua phụ thuộc chủ yếu vào nguồn vốn đầu tư công, trong đó phần lớn là vốn từ NSNN nên nguồn vốn phân bổ qua các năm còn thiếu ổn định, đầu tư còn dàn trải, định mức đầu tư cho mỗi dự án còn thấp nên kết quả và hiệu quả đầu tư chưa cao.

- Cơ cấu thu ngân sách địa phương của tỉnh Hòa Bình còn thiếu bền vững, thu ngân sách còn phụ thuộc lớn nguồn thu từ đất đai, từ Công ty thủy điện và hỗ trợ từ ngân sách Trung ương; các nguồn thu khác không đáng kể và chủ yếu là từ các doanh nghiệp nhỏ và vừa; tình trạng nợ đọng thuế vẫn còn xảy ra thường xuyên. Vì vậy, ảnh hưởng lớn đến nguồn vốn huy động cho đầu tư KCHT giao thông.

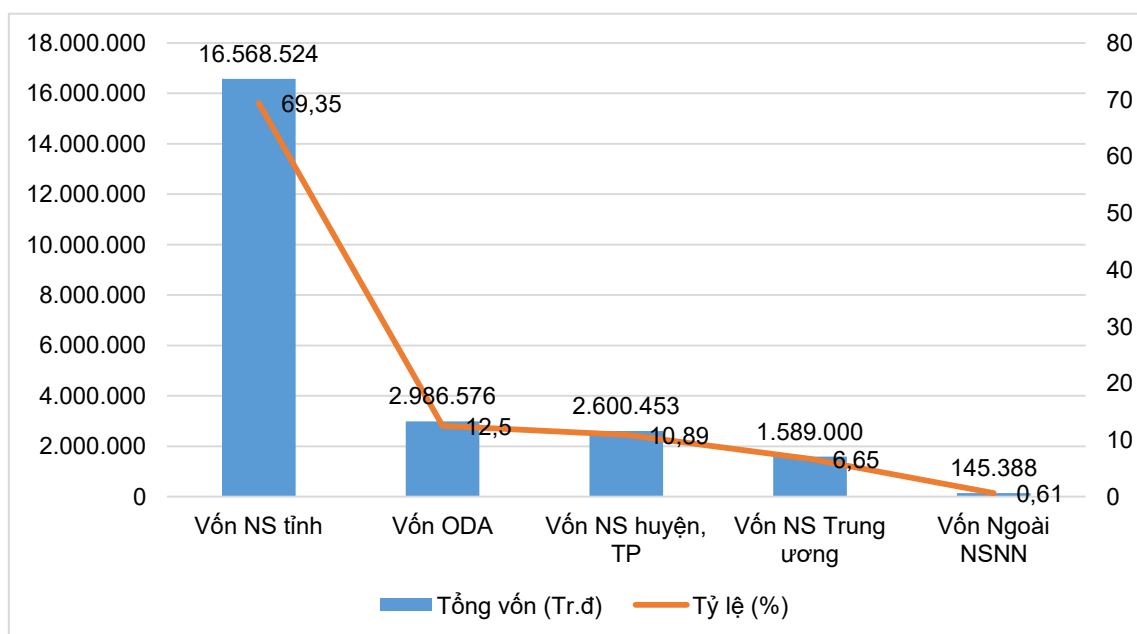
- Còn nhiều bất cập và hạn chế trong quy trình thẩm định dự án, thẩm định vốn và phân

cấp trong quản lý vốn đầu tư công theo quy mô dự án đã ảnh hưởng đến tính linh hoạt và hiệu quả trong triển khai các dự án đầu tư hạ tầng giao thông.

- Công tác huy động nguồn lực ngoài khu vực công cho KCHT giao thông còn nhiều hạn chế. Chưa huy động được nhiều các dự án đầu tư lớn cho hạ tầng giao thông từ các nguồn như vốn FDI, vốn ODA, vốn đầu tư từ các doanh nghiệp trong nước, hay các hình thức đầu tư PPP.

Bảng 8. Đánh giá của cán bộ quản lý và nhà đầu tư về hạn chế trong huy động vốn đầu tư cho KCHT giao thông của tỉnh Hòa Bình

Chỉ tiêu	Cán bộ quản lý		Doanh nghiệp	
	Số lượng (n = 50)	Tỉ lệ (%)	Số lượng (n = 10)	Tỉ lệ (%)
Công tác quy hoạch thiếu tầm nhìn, phải điều chỉnh nhiều lần khi thực hiện gây khó khăn cho triển khai vốn	37	74	7	70
Nguồn vốn phân bổ đầu tư cho giao thông còn thấp, chưa đáp ứng được nhu cầu đầu tư	47	94	8	80
Cơ chế phân bổ vốn từ ngân sách trung ương còn chậm, chưa đáp ứng nhu cầu đầu tư	40	80	6	60
Nguồn vốn huy động từ đầu tư ngoài khu vực công cho hạ tầng giao thông còn ít và hạn chế	48	96	7	70
Cơ chế chính sách và môi trường đầu tư chưa thực sự hấp dẫn	38	76	8	80
Công tác tuyên truyền, vận động trong huy động vốn đầu tư ngoài khu vực công đạt được chưa cao	39	78	6	60



Nguồn: Số liệu của Sở Kế hoạch và đầu tư tỉnh Hòa Bình (2021).

Hình 2. Dự kiến nguồn vốn cho phát triển hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Hòa Bình giai đoạn 2021-2025

- Một số quy hoạch GTVT trong quá trình thực hiện phải điều chỉnh, bổ sung cục bộ, gây khó khăn cho việc phân bổ nguồn vốn như: Quyết định số 1416/QĐ-UBND ngày 8/9/2015 phê duyệt điều chỉnh cục bộ Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT tỉnh Hòa Bình đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Quyết định số 2859/QĐ-UBND ngày 06/12/2018 phê duyệt điều chỉnh cục bộ Quy hoạch phát triển vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Hòa Bình đến năm 2025, định hướng đến năm 2030; Nghị quyết số 261/NQ-HĐND ngày 19/5/2020 và Nghị quyết số 415/NQ-HĐND ngày 06/04/2021 của Hội đồng nhân dân tỉnh Hòa Bình về điều chỉnh cục bộ Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT tỉnh Hòa Bình đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

3.3. Nhu cầu vốn đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông tỉnh Hòa Bình giai đoạn 2021-2025

Nghị quyết Đại hội Đảng bộ tỉnh Hòa Bình lần thứ XVII nhiệm kỳ 2021-2025 xác định một trong các đột phá chiến lược là phát triển đồng bộ KCHT toàn diện trên các mặt. Huy động nguồn lực ưu tiên cho phát triển KCHT giao thông quan trọng mang tính đột phá của tỉnh như: các tuyến quốc lộ, tỉnh lộ có tính đối ngoại; đường trục chính; đường vào các khu, cụm công nghiệp; đường qua các vùng động lực kinh tế của tỉnh. Phấn đấu đến năm 2025, một số tuyến quốc lộ quan trọng đạt tiêu chuẩn tối thiểu cấp III trở trên, đường tỉnh cơ bản đạt cấp IV trở lên; Xây dựng các cầu lớn qua sông Đà; Đầu tư xây dựng các cảng, bến thủy nội địa và mở luồng tuyến các tuyến nhánh ngập trên hồ Hòa Bình, sông Bôi; Đến năm 2025 khối lượng hàng hóa vận tải đường bộ đạt 19 triệu tấn, khối lượng hành khách vận tải đạt 13,1 triệu hành khách (tăng bình quân 8,37%/năm) (Sở GTVT tỉnh Hòa Bình, 2020).

Dự kiến giai đoạn 2021-2025 tổng kinh phí thực hiện đầu tư KCHT trên địa bàn tỉnh là 115.401,437 tỷ đồng, trong đó riêng KCHT giao thông là 23.889,941 tỷ đồng, chiếm khoảng 20,7% (Hình 2). Đáng chú ý giai đoạn 2021-2025, Hòa Bình có 4 dự án đầu tư trọng

điểm cho KCHT giao thông với hai dự án sử dụng vốn ODA (Dự án cầu Hòa Bình 5 và Dự án kết nối hạ tầng giao thông thủy lợi tỉnh Hòa Bình với hạ tầng giao thông quốc gia); một dự án đường liên kết vùng Hòa Bình - Hà Nội và một dự án đường cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu trên địa phận tỉnh Hòa Bình, được Quốc hội thống nhất đưa vào chương trình phục hồi và phát triển KT-XH tại Nghị quyết số 44/2022/QH15, với sơ bộ tổng mức đầu tư giai đoạn 1 khoảng 9.777 tỷ đồng (Vũ Long, 2022).

3.4. Một số giải pháp nhằm huy động vốn đầu tư KCHT giao thông của tỉnh Hòa Bình trong thời gian tới

Thứ nhất, chủ động trong công tác lập quy hoạch và xin hướng dẫn chỉ đạo từ Trung ương và các bộ ngành cũng như hỗ trợ từ khu vực công cho đầu tư KCHT giao thông trên địa bàn tỉnh: Chủ động rà soát và hoàn thiện quy hoạch, tích hợp các quy hoạch ngành (quy hoạch giao thông, quy hoạch xây dựng và quy hoạch sử dụng đất) vào quy hoạch tỉnh nhằm hạn chế sự chồng chéo, nâng cao chất lượng quy hoạch.

Thứ hai, tái cơ cấu đầu tư công nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đầu tư công trong phát triển KCHT giao thông. Ưu tiên nguồn vốn đầu tư cho các tuyến giao thông quan trọng mang tính đối ngoại, kết nối các vùng động lực kinh tế (huyện Lương Sơn, thành phố Hòa Bình và huyện Lạc Thủy), các công trình gắn với chiến lược phát triển các khu và cụm công nghiệp, hỗ trợ cho giao thông nông thôn, các tuyến có khả năng hoàn vốn khó khăn và các tuyến có tính chất chiến lược về phát triển kinh tế, đảm bảo an ninh quốc phòng.

Thứ ba, huy động nguồn vốn đóng góp từ nhân dân cũng là một kênh huy động vốn hiệu quả. Tăng cường công tác tuyên truyền để người dân thấy được lợi ích của việc phát triển KCHT giao thông đối với việc phát triển KTXH. Đồng thời, chính quyền và nhân dân phải cùng tham gia trong công tác huy động, sử dụng và kiểm tra, giám sát nguồn vốn đóng góp từ nhân dân để đảm bảo tính công khai, minh bạch và hiệu quả.

Thứ tư, tăng cường hoạt động xúc tiến đầu tư và quảng bá hình ảnh của Hòa Bình: nâng cấp các Trang thông tin điện tử và tài liệu về xúc tiến đầu tư của tỉnh với đầy đủ nội dung về tiềm năng, lợi thế của tỉnh, cơ hội đầu tư, thông tin về thủ tục hành chính, ưu đãi đầu tư. Bên cạnh đó, tích cực tham gia các hội nghị đầu tư quy mô lớn để các nhà đầu tư biết đến Hòa Bình hoặc kết nối với các cơ quan xúc tiến đầu tư để tiếp xúc với nhà đầu tư.

4. KẾT LUẬN

Nhằm phát huy lợi thế trong thu hút đầu tư, thời gian qua tỉnh đã ban hành nhiều chính sách, quy hoạch, kế hoạch hóa về đầu tư KCHT, tăng cường nguồn vốn đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông. Tuy nhiên, tổng vốn đầu tư cho KCHT giao thông vẫn còn thấp và tăng trưởng không ổn định; nguồn vốn phụ thuộc vào vốn đầu tư công và chủ yếu từ ngân sách địa phương nhưng nguồn thu của tỉnh Hòa Bình còn hạn chế, chủ yếu từ phí sử dụng đất và không ổn định. Ngoài ra, tỉnh Hòa Bình còn tăng cường huy động nguồn vốn ODA cho hạ tầng giao thông nhưng tỷ trọng nguồn vốn này cũng không nhiều. Kết quả đầu tư KCHT giao thông chủ yếu tập trung cho giao thông đường bộ, quy mô vốn đầu tư nhỏ nên KCHT giao thông đối ngoại còn thiếu, hệ thống giao thông đối nội với tình trạng kỹ thuật còn hạn chế, năng lực lưu thông và vận chuyển hàng hóa chưa cao. Hệ thống giao thông đường thủy chưa được quan tâm đầu tư và khai thác nhiều. Như vậy, một số khuyến nghị giải pháp nhằm huy động vốn đầu tư KCHT giao thông tỉnh Hòa Bình như sau: Hoàn thiện quy hoạch, tích hợp các quy hoạch giao thông; Tái cơ cấu đầu tư công; Tăng cường huy động vốn từ người dân và tăng cường hoạt động xúc tiến đầu tư để thu hút doanh nghiệp đầu tư vào xây dựng hạ tầng giao thông.

LỜI CẢM ƠN

Nhóm tác giả xin cảm ơn nhóm nghiên cứu đề tài khoa học cấp tỉnh “Đánh giá thực trạng và đề xuất giải pháp huy động nguồn lực cho đầu tư kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội của tỉnh

Hòa Bình giai đoạn 2021-2025, định hướng đến năm 2030”, đã chia sẻ một phần số liệu cho bài báo này.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Dinh Van Hiep & Tsunokawa K. (2007). Sustainable Financing Sources for Transport Development and Management in Vietnam. Proceedings of the 8th JASID, Toyo, Japan. pp. 11-14.
- Dương Văn Thái (2015). Huy động vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Bắc Giang. Luận án Tiến sĩ Kinh tế, Học viện Tài chính.
- Đỗ Đức Tú (2012). Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông Vùng Đồng bằng sông Hồng đến năm 2030 theo hướng hiện đại. Luận án Tiến sĩ Kinh tế, Viện Chiến lược phát triển, Bộ Kế hoạch và Đầu tư.
- HĐND tỉnh Hòa Bình (2013). Nghị quyết 439/NQ-HĐND ngày 16/4/2013 của HĐND tỉnh Hòa Bình về Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT tỉnh Hòa Bình đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.
- HĐND tỉnh Hòa Bình (2015). Nghị quyết 125/2015/NQ-HĐND ngày 03/12/2015 của HĐND tỉnh Hòa Bình về Kế hoạch đầu tư công năm 2016 tỉnh Hòa Bình.
- HĐND tỉnh Hòa Bình (2016). Nghị quyết 37/NQ-HĐND ngày 07/12/2016 của HĐND tỉnh Hòa Bình về Kế hoạch đầu tư công năm 2017 tỉnh Hòa Bình.
- HĐND tỉnh Hòa Bình (2017). Nghị quyết 68/NQ-HĐND ngày 08/12/2017 của HĐND tỉnh Hòa Bình về Kế hoạch đầu tư công năm 2018 tỉnh Hòa Bình.
- HĐND tỉnh Hòa Bình (2018). Nghị quyết 111/NQ-HĐND ngày 06/12/2018 của HĐND tỉnh Hòa Bình về Kế hoạch đầu tư công năm 2019 tỉnh Hòa Bình.
- HĐND tỉnh Hòa Bình (2019). Nghị quyết 209/NQ-HĐND ngày 10/12/2019 của HĐND tỉnh Hòa Bình về Kế hoạch đầu tư công năm 2020 tỉnh Hòa Bình.
- HĐND tỉnh Hòa Bình (2020). Nghị quyết số 261/NQ-HĐND ngày 19/5/2020 của HĐND tỉnh Hòa Bình khóa XVI, kỳ họp thứ 14 về điều chỉnh cục bộ Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Hòa Bình đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.
- Mạnh Hưng (2021). Khởi thông nguồn lực xã hội vào hạ tầng giao thông. Truy cập từ <https://www.qdnd.vn/kinh-te/cac-van-de/khoi-thong-nguon-luc-xa-hoi-vao-ha-tang-giao-thong-665596> ngày 20/9/2021.
- Nguyễn Thanh Nghị (2019). Hợp tác công - tư trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Nam Định. Truy cập từ <https://tapchicongthuong.vn/bai-viet/hop-tac-cong-tu-trong-phat-trien-ket-cau-ha-tang-giao-thong->

- duong-bo - o - tinh - nam - dinh - 64276.htm ngày 25/09/2021.
- Nguyễn Thị Mỹ Linh (2016). Giải pháp huy động vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng tại thành phố Cần Thơ. Tạp chí Tài Chính. 1: 53-55.
- Nguyễn Văn Nghi (2021). Phát triển hạ tầng giao thông để đẩy mạnh phát triển kinh tế Việt Nam. Tạp chí công thương 8 (tháng 4/2021). Truy cập từ <https://tapchicongthuong.vn/bai-viet/phan-trien-ha-tang-giao-thong-de-day-manh-phat-trien-kinh-te-viet-nam-80948.htm> ngày 15/9/2021.
- Phan Thị Bích Nguyệt (2013). PPP - Lời giải cho bài toán vốn để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đô thị tại TP. Hồ Chí Minh. Tạp chí Phát triển và hội nhập. 10: 76-88.
- Sở Giao thông Vận tải tỉnh Hòa Bình (2020). Báo cáo số 179/BC-SGTVT ngày 28/5/2020 của Sở GTVT tỉnh Hòa Bình về Kết quả thực hiện các quy hoạch và đánh giá kết quả đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông theo quy hoạch giai đoạn 2011-2020.
- Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Hòa Bình (2021). Đề án hoàn thiện kết cấu hạ tầng kinh tế, xã hội cơ bản đồng bộ hiện đại, trọng tâm là ưu tiên phát triển hạ tầng giao thông đường bộ và hạ tầng kỹ thuật bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu giai đoạn 2021-2025.
- Tổng Cục Thống kê (2020). Niên giám thống kê năm 2020. Nhà xuất bản Thống kê.
- UBND tỉnh Hòa Bình (2015). Quyết định số 1416/QĐ-UBND ngày 8/9/2015 của UBND tỉnh Hòa Bình về phê duyệt điều chỉnh cục bộ Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Hòa Bình đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.
- UBND tỉnh Hòa Bình (2017). Quyết định số 883/QĐ-UBND ngày 31/5/2017 của UBND tỉnh Hòa Bình về Quy hoạch phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa đến năm 2025, định hướng đến năm 2030.
- UBND tỉnh Hòa Bình (2018). Quyết định số 2859/QĐ-UBND ngày 06/12/2018 của UBND tỉnh Hòa Bình về Điều chỉnh cục bộ quy hoạch phát triển vận tải bằng ô tô định hướng đến năm 2030.
- UBND tỉnh Hòa Bình (2021). Tờ trình số 163/TTr-UBND ngày 01/9/2021 của UBND tỉnh Hòa Bình về việc giao địa phương đầu tư mở rộng đường Hòa Lạc - Hòa Bình theo hình thức PPP có sử dụng vốn ngân sách nhà nước.
- Vũ Long (2022). Thủ tướng kiểm tra dự án cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu. Truy cập từ <https://amp.laodong.vn/thoi-su/thu-tuong-kiem-tra-du-an-cao-toc-hoa-binh-moc-chau-1050090.laod> ngày 28/05/2022.