

# Thách thức về cơ sở hạ tầng ở Việt Nam

Chương trình các nhà lãnh đạo Việt Nam trong Phát triển

Hà Nội

2-4 tháng 7 năm 2008

# Ba trả lời hàng đầu về khó khăn đối với môi trường đầu tư

## Điều tra các doanh nghiệp ĐTNN của Nhật Bản tại Việt Nam 2007

### DN công nghiệp chế biến

Cơ sở hạ tầng kém phát triển	69,2%
Thủ tục hành chính rườm rà và phức tạp	50,0%
Hệ thống pháp luật kinh tế yếu kém, áp dụng luật tùy tiện	46,2%

### Non-Manufacturing Firms

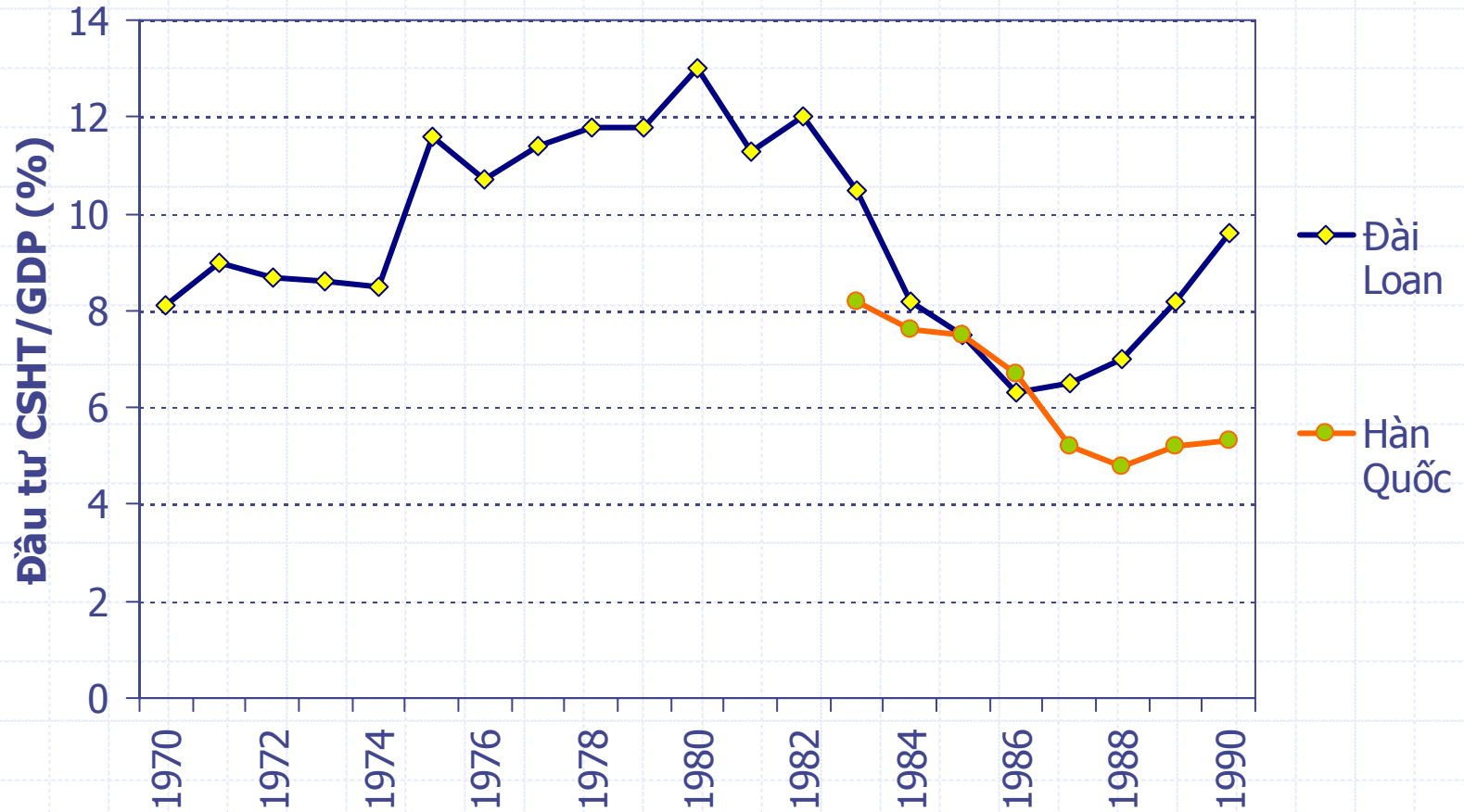
Cơ sở hạ tầng kém phát triển	76,9%
Thiếu văn phòng và tiền thuê gia tăng	69,2%
Hệ thống pháp luật kinh tế yếu kém, áp dụng luật tùy tiện	57,7%

Trong những năm gần đây, các doanh nghiệp FDI thường nêu ách tắc về CSHT thay vì chính sách bất cập là trở ngại lớn nhất về môi trường đầu tư ở Việt Nam.

# Đầu tư cho cơ sở hạ tầng

- ◆ Các quốc gia thành công trong phát triển là những nước cung cấp cho nền kinh tế và xã hội của mình những cơ sở hạ tầng cần thiết để duy trì tăng trưởng.
- ◆ Kinh nghiệm phát triển ở các nước cho thấy đầu tư khoảng 7% GDP cho cơ sở hạ tầng là mức hợp lý để đảm bảo tăng trưởng cao và bền vững (*Theo Báo cáo Tăng trưởng, Ủy ban Tăng trưởng của Ngân hàng Thế giới*)
- ◆ Ở Trung Quốc và Thái Lan, mức đầu tư cho cơ sở hạ tầng hiện chiếm 7-8% of GDP.

# Đầu tư cho CSHT của Hàn Quốc và Đài Loan trong giai đoạn công nghiệp hóa nhanh



Nguồn: World Bank, Infrastructure Strategies in East Asia: The Untold Story, 1997

# Đầu tư CSHT ở Việt Nam

2000

2006

## Tính theo tỷ USD

GDP

31,2

61,0

Tổng đầu tư

10,7

25,0

Đầu tư cơ sở hạ tầng

2,6

6,5

Đầu tư công cho cơ sở hạ tầng

2,4

4,8

Đầu tư CSHT/GDP

8,4%

10,7%

Đầu tư công cho CSHT/GDP

7,8%

7,9%

Đầu tư công cho CSHT/Tổng đầu tư CSHT

93,5%

74.3%

*Nguồn: TCTK, Niên giám Thống kê Việt Nam 2006.*

- ❖ Vậy, tương tự như các quốc gia Đông Á, Việt Nam đã đầu tư rất lớn cho cơ sở hạ tầng với tỷ lệ so với GDP cao hơn cả mức mà Ngân hàng Thế giới khuyến cáo.
- ❖ Tuy nhiên, để đầu tư lớn chuyển thành những cơ sở hạ tầng hữu hiệu, phục vụ cho tăng trưởng kinh tế thì cấu trúc, vị trí và tính hiệu quả cũng không kém phần quan trọng so với quy mô.

Cấu trúc và vị trí của các dự án đầu tư CSHT phải được quyết định nhằm hỗ trợ cho các cụm ngành kinh tế có tính cạnh tranh đang trỗi dậy ở Việt Nam

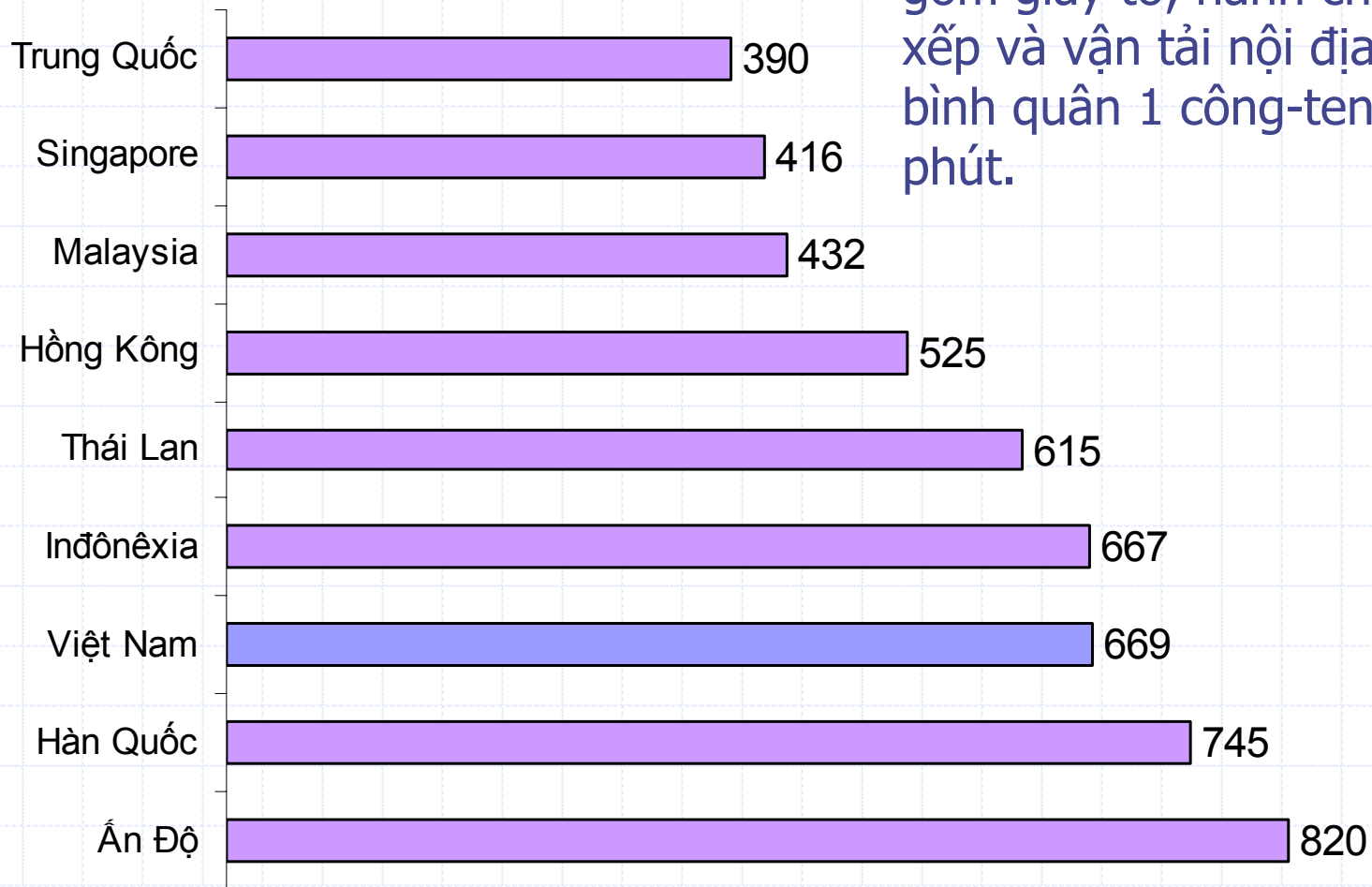


# Cảng

- ◆ Mặc dù các phương tiện khách gia tăng nhanh chóng như hàng không, vận tải biển vẫn là phương tiện chính yếu để vận chuyển hàng hóa thương mại quốc tế.
- ◆ 80% kim ngạch ngoại thương của các nước đang phát triển là được vận chuyển bằng đường biển.
- ◆ Cảng biển đóng vai trò thiết yếu vì đó là cửa ngõ cho ngoại thương.
- ◆ Chi phí cảng biển quá cao làm mất tính cạnh tranh của sản phẩm quốc gia trên thị trường quốc tế.



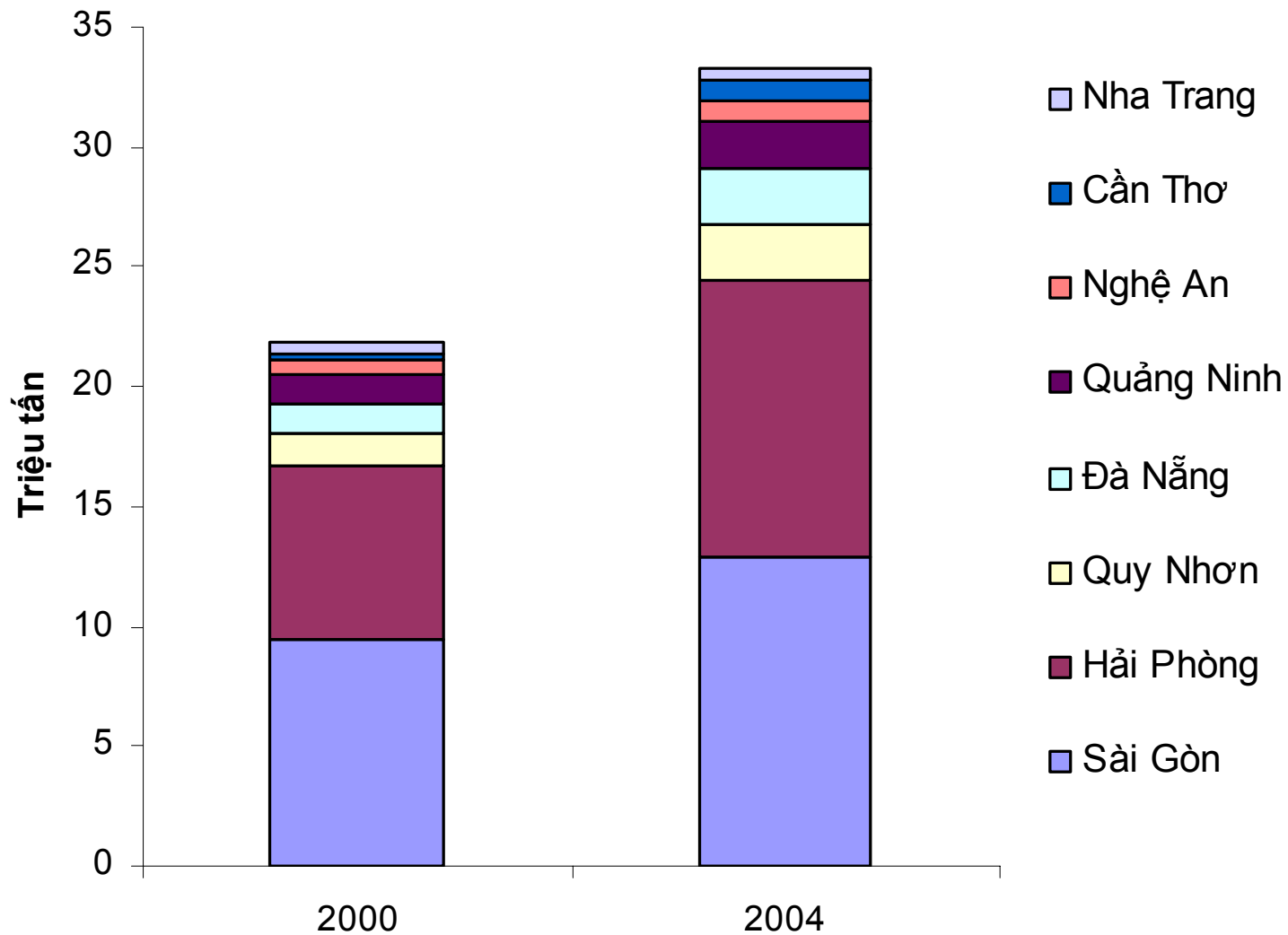
# Chi phí xuất khẩu



Chi phí tính theo USD bao gồm giấy tờ, hành chính, bốc xếp và vận tải nội địa tính bình quân 1 công-ten-nơ 20 phút.

*Nguồn: Ngân hàng Thế giới, Doing Business 2008.*

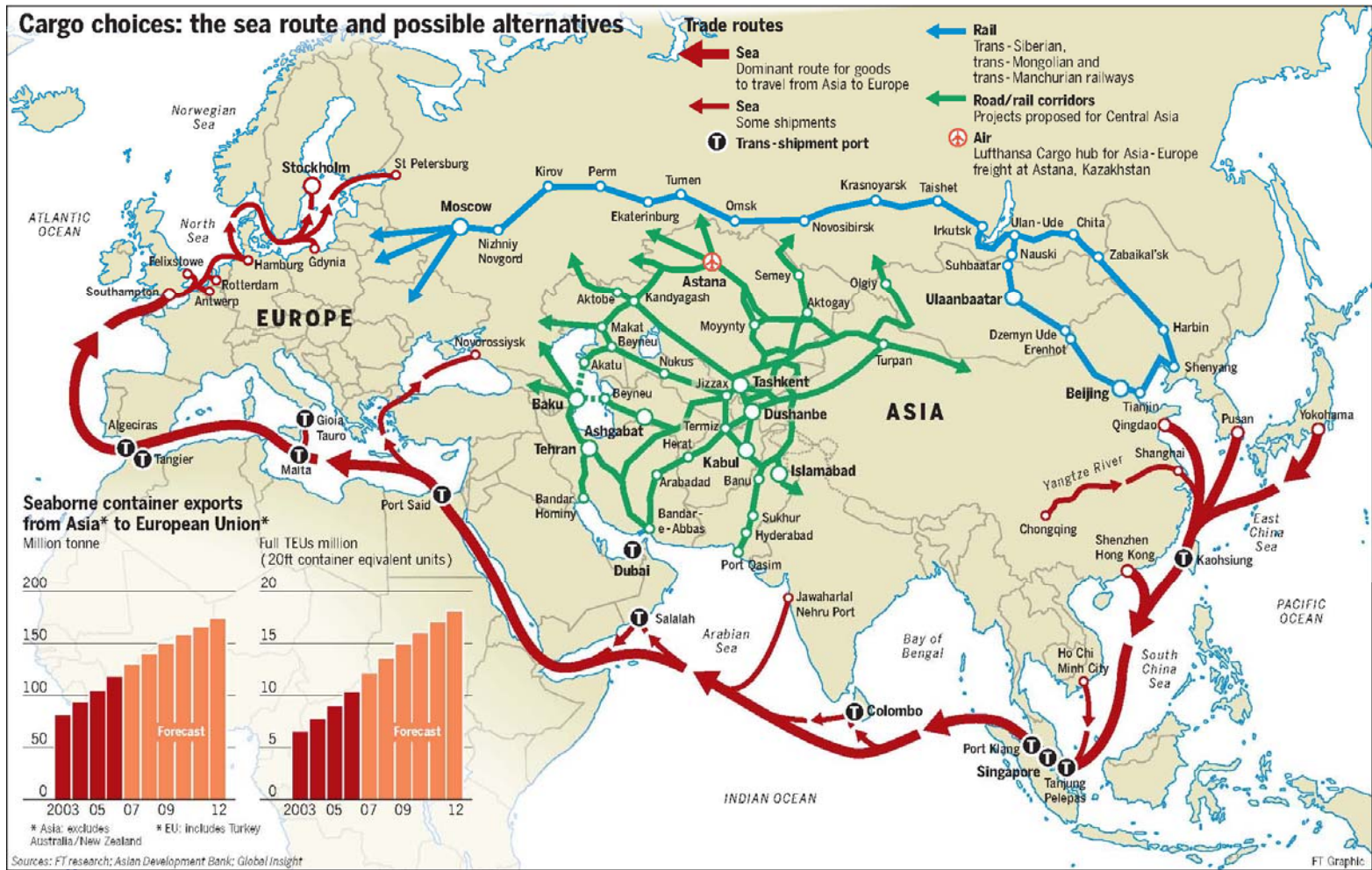
# Khối lượng hàng hóa vận chuyển tại cảng (\*)



(\*) Chỉ gồm các cảng do Trung ương quản lý

Nguồn: TCTK, Niên giám Thống kê Việt Nam 2006.

# Các tuyến đường ngoại thương chiến lược: từ Á đến Âu



Nguồn: Financial Times (12/10/2007).

Vùng Đông Nam bộ của Việt Nam có lợi thế lớn để khai thác các tuyến vận tải biển quốc tế. Các hàng tàu quốc tế lớn đã đặt vùng này lên bản đồ hành trình của họ. Hệ thống cảng biển ở Thị Vải-Cái Mép thuộc Bà Rịa – Vũng Tàu đang được các nhà đầu tư quan tâm vì đây có tiềm năng tiếp nhận tàu mẹ.

# Các dự án cảng biển ở các tỉnh ven biển của Việt Nam

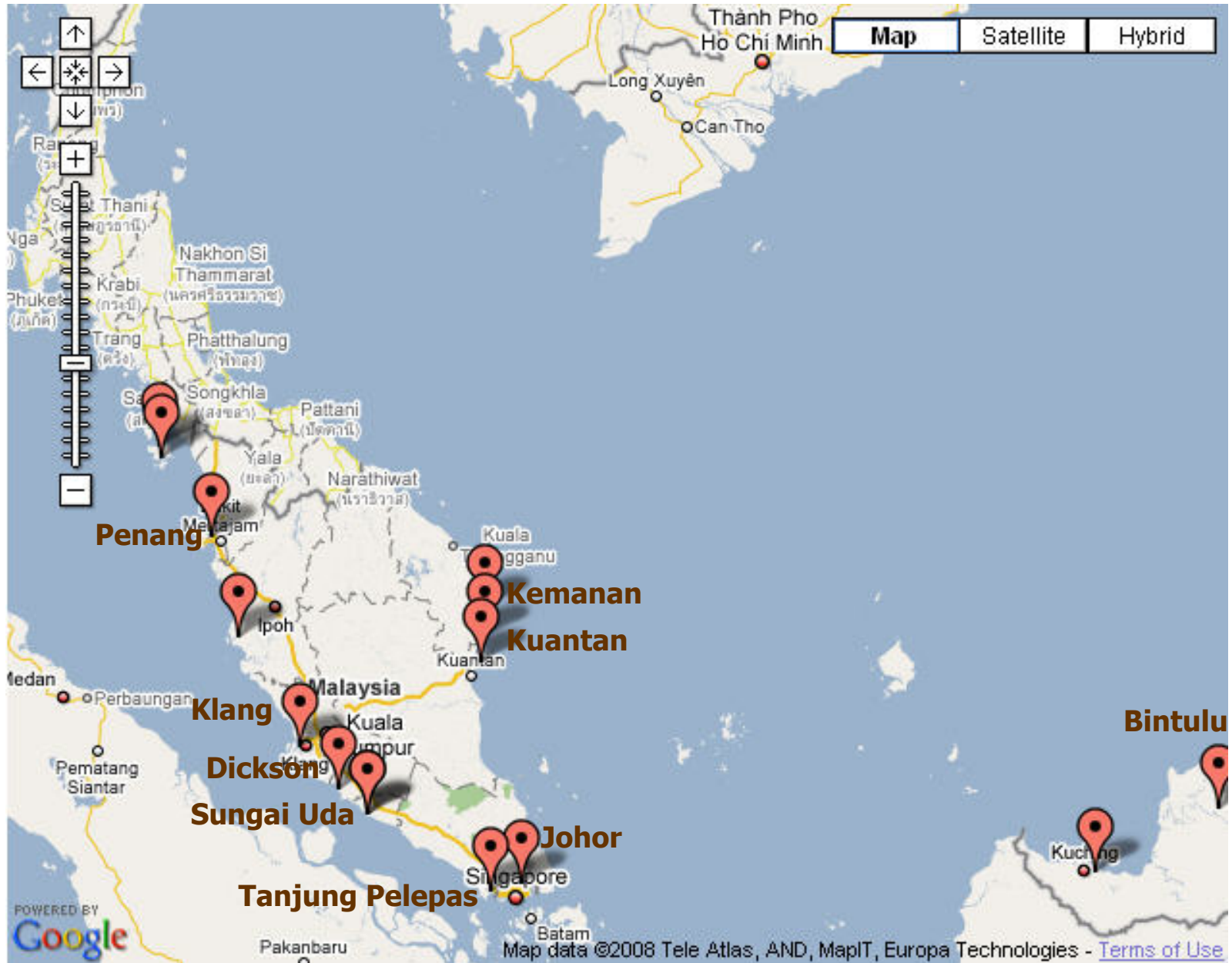


- Các kế hoạch xây dựng cảng nước sâu với quy mô lớn đã được công bố ở nhiều tỉnh ven biển.
- Tuy nhiên, một quốc gia của Việt Nam chưa chắc đã cần hơn 3 cảng lớn ở 3 miền. Cả bờ tây của Hoa Kỳ (dài 1900 km) cũng chỉ có 3 các quốc tế lớn.
- Đầu tư một số các hạn chế nhưng với quy mô lớn và với thiết bị chất lượng quốc tế để đón nhận tàu mẹ, trong khi nâng cấp hệ thống đường bộ và đường sắt để kết nối các tỉnh tới những cảng này sẽ là một chiến lược vững mạnh về mặt kinh tế hơn rất nhiều.

# Kinh nghiệm của Malaysia

- ◆ Cảng luôn là ưu tiên trong nỗ lực phát triển CSHT để phục vụ hoạt động ngoại thương ngày càng gia tăng của Malaysia.
- ◆ Vào năm 1970, Malaysia chỉ có hai cảng lớn là Penang và Klang. Hiện nay, Malaysia có tới 6 cảng lớn do trung ương quản lý và 3 cảng lớn khác.
- ◆ Việc đầu tư quá mức vào cảng biển đã dẫn đến tình trạng lượng hàng bị phân tán quá mỏng cho nhiều cảng. Các hãng vận tải, vì vậy, thay vì chuyển hàng trực tiếp từ Malaysia sang các thị trường lớn, chỉ trung chuyển qua Singapore.
- ◆ Gần đây, chỉ có cảng Tanjung Pelepas (PTP) là đạt tốc độ tăng trưởng khối lượng công-ten-nơ nhanh nhờ duy trì mức phí thấp và các hãng tàu cũng muốn đa dạng hóa rủi ro để tránh lệ thuộc quá nhiều vào cảng Singapore.

# Malaysia's Ports



# Kinh nghiệm của Trung Quốc: Hệ thống đường cao tốc và đường sắt được phát triển ở quy mô quốc gia và kết nối với những cảng chính yếu



Nguồn: Economist, "China's infrastructure splurge: Rushing on by road, rail and air", 2/14/2008.

Đường sắt: Tốc độ cao so với tốc độ nhanh  
Chi phí cao so với chi phí vừa phải

	Hà Nội – Vinh	Bắc Kinh – Thượng Hải	Thanh Hải – Tây Tạng
Chiều dài	334 km	1318 km	1142 km
Tốc độ	200 km/h	300-350 km/h	120 km/h
Thời gian	1,5 tiếng	5 tiếng	
Chi phí	12,9 tỷ USD	22,6 tỷ USD	3,68 tỷ USD
Triệu USD/km	38,6	17,1	3,22

*Xem bài "Né tránh những chọn lựa khó khăn:  
Đầu tư đường sắt Hà Nội – Vinh"*



# Sân bay: Long Thành và Tân Sơn Nhất

- ◆ Việt Nam chuẩn bị khởi công xây dựng một sân bay mới rộng 5000 hécta ở Long Thành, Đồng Nai nhằm thay thế hoạt động quốc tế của sân bay Tân Sơn Nhất ở TP HCM.
- ◆ Sân bay TSN sẽ tiếp tục nhận các chuyến bay nội địa sau khi sân bay mới đi vào hoạt động năm 2013-15.
- ◆ Sân bay Long Thành cách trung tâm TP HCM 50 km về hướng đông bắc, sẽ có khả năng tiếp nhận 25 triệu hành khách một năm và tốn 4 tỷ USD trong giai đoạn đầu tư ban đầu. Khi hoàn tất, sân bay mới sẽ phục vụ 80-100 triệu khách/năm với tổng chi phí đầu tư 8-10 tỷ USD.

# Các sân bay hàng đầu ở châu Á năm 2006

## Số lượng hành khách quốc tế đến và đi

	<u>Triệu khách</u>	<u>2006/05 (%)</u>
◆ Hồng Kông	43,3	8,7%
◆ Singapore	33,4	8,6%
◆ Băng Cốc	29,6	10,3%
◆ Incheon-Hàn Quốc	27,7	8,1%
◆ Narita, Tokyo	27,5	1,7%
◆ Taoyuan-Đài Loan	20,3	5,6%
◆ Thượng Hải-Phố Đông	16,1	10,4%
◆ Kuala Lumpur	15,1	6,8%
◆ Tân Sơn Nhất	4,26	2],1%

# Sân bay Tân Sơn Nhất

	Hành khách và chuyến bay tính theo ngàn			
	Khách nội địa	Khách quốc tế	Tổng	Chuyến bay
1995	1150	1607	2757	27,9
2000	1523	2309	3832	32,8
2005	2931	4172	7103	57,8
2006	2911	4260	7172	54,7

	Tốc độ tăng trưởng (%)			
	Khách nội địa	Khách quốc tế	Tổng	Chuyến bay
1995-00	5,8	7,5	6,8	3,3
2000-06	11,4	10,7	11,0	8,9
1995-06	8,8	9,3	9,1	6,3

*Nguồn:* Niên giám Thống kê TP.HCM năm 2006.

# Sân bay Tân Sơn Nhất

	Lượng hành khách (nghìn) với tốc độ tăng 8%/năm		
	Khách nội địa	Khách quốc tế	Tổng
2010	3961	5796	9757
2015	5860	8341	14201

	Lượng hành khách (nghìn) với tốc độ tăng 10%/năm		
	Khách nội địa	Khách quốc tế	Tổng
2010	4263	6238	10500
2015	6912	9838	16750

	Lượng hành khách (nghìn) với tốc độ tăng 12%/năm		
	Khách nội địa	Khách quốc tế	Tổng
2010	4581	6704	11285
2015	8129	11570	19699

# Công suất tiềm năng của Tân Sơn Nhất

- ◆ Cộng gộp cầu quốc tế và nội địa lại thì lưu lượng 7,2 triệu hành khách năm 2006 của TSN có khả năng tăng lên 17-19 triệu vào năm 2016.
- ◆ Nhà ga mới với tổng đầu tư 220 triệu USD đã được hoàn thành với công suất 8-10 triệu khách/năm. Vậy, tổng công suất hiện tại của TSN là 17 triệu khách/năm.
- ◆ Tổng diện tích sân bay TSN là 1.800 ha, trong đó 1.000 ha do quân đội quản lý và diện tích cho dân sự là 800 ha.
- ◆ Sân bay Changi của Singapore có diện tích 1.300 ha, đảm đương 35 triệu khách trong năm 2006. Tổng công suất của sân bay này sẽ tăng lên trên 70 triệu khách khi nhà ga thứ ba với tổng đầu tư 880 triệu USD đi vào hoạt động.

# Lựa chọn

- ◆ Sử dụng sân bay TSN đến công suất 30 triệu trong khi vẫn để dành đất cho sân bay Long Thành: cách này sẽ tốn khoảng 500 triệu đô-la và cho phép lượng hành khách sử dụng sân bay TSN lên đến 30 triệu người, nhưng vẫn để mở khả năng xây sân bay mới khi cầu vượt công suất tương đương của ba nhà ga mới. Nếu tăng trưởng là 10% cho đến 2016 sau đó giảm xuống còn 7% thì sẽ cần đến sân bay mới trong thời gian 2020-2025. Khi tổng cầu vượt 30 triệu hành khách, thì cầu quốc tế sẽ khoảng 18 triệu người.
- ◆ Xây sân bay Long Thành vào 2016 và đóng cửa TSN: Nếu cầu tiếp tục tăng 10% một năm, sẽ có tổng cộng 18-19 triệu hành khách vào 2016. Chuyển hết tất cả sang Long Thành (kể cả khách nội địa) sẽ cho phép bán đất ở TSN để tài trợ cho việc xây sân bay Long Thành. Nếu có thể bán 800 hecta với giá 500 đến 1000 đô-la/m<sup>2</sup> thì số tiền thu được sẽ là 4-8 tỉ đô-la. Số này đủ để xây dựng một tuyến đường sắt từ Long Thành vào TPHCM, giảm thời gian và tình trạng kẹt xe. Và làm giảm luôn cả các khoản phí mà sân bay phải tính để trả cho chi phí xây dựng.
- ◆ Theo kế hoạch hiện hữu và xây dựng sân bay mới để đưa vào hoạt động trong 6 năm tới: sân bay mới chỉ dành cho các chuyến bay quốc tế đến và đi, bắt đầu với 8 triệu hành khách, giả định tăng trưởng là 10% từ 2007-2013. Sân bay TSN tiếp tục phục vụ các chuyến bay nội địa đến và đi.