HỌC VIỆN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA HỒ CHÍ MINH

NGUYỄN VĂN TRAI

HUY ĐỘNG VỐN CHO PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở TỈNH CÀ MAU

LUẬN ÁN TIẾN SĨ

NGÀNH: KINH TẾ CHÍNH TRỊ

HÀ NỘI – 2026

HỌC VIỆN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA HỒ CHÍ MINH

NGUYỄN VĂN TRAI

HUY ĐỘNG VỐN CHO PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở TỈNH CÀ MAU

LUẬN ÁN TIẾN SĨ

NGÀNH: KINH TẾ CHÍNH TRỊ

Mã số: 931 01 02

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC:

1. PGS, TS. Nguyễn Minh Quang

2. TS. Phùng Lê Dung

HÀ NỘI - 2026

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu của riêng tôi. Các số liệu, kết quả nêu trong luận án là trung thực, có nguồn gốc rõ ràng và được trích dẫn đầy đủ theo quy định.

Tác giả



Nguyễn Văn Trai

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU 1
Chương 1: TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN HUY ĐỘNG VỐN CHO PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ 9
1.1. Tổng quan tình hình nghiên cứu liên quan đến huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh 9
1.2. Khái quát kết quả của các công trình đã công bố liên quan đến đề tài luận án và những khoảng trống tiếp tục nghiên cứu phát triển 42
Chương 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ HUY ĐỘNG VỐN CHO PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở CẤP TỈNH 45
2.1. Khái niệm, đặc điểm và vai trò của huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh 45
2.2. Phương thức, tiêu chí và nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ cấp tỉnh 63
2.3. Kinh nghiệm nước ngoài và một số địa phương trong nước về huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ và bài học rút ra cho tỉnh Cà Mau 87
Chương 3: THỰC TRẠNG HUY ĐỘNG VỐN CHO PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở TỈNH CÀ MAU 102
3.1. Những thuận lợi, khó khăn về điều kiện tự nhiên và kinh tế - xã hội ảnh hưởng đến huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau 102
3.2. Thực trạng huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025 110
3.3. Đánh giá về huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025 137
Chương 4: QUAN ĐIỂM VÀ GIẢI PHÁP TĂNG CƯỜNG HUY ĐỘNG VỐN CHO PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở TỈNH CÀ MAU ĐẾN NĂM 2035, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045 152
4.1. Quan điểm về huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau 152
4.2. Giải pháp tăng cường huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau 160
KẾT LUẬN 197
DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH CỦA TÁC GIẢ ĐÃ CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN 199
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO 200

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

Chữ viết tắt	Nội dung đầy đủ
BT	Xây dựng – Chuyển giao
BOT	Xây dựng – Kinh doanh – Chuyển giao
ĐBSCL	Đồng bằng sông Cửu Long
FDI	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
GTĐB	Giao thông đường bộ
HĐV	Huy động vốn
NSNN	Ngân sách nhà nước
ODA	Hỗ trợ phát triển chính thức
PPP	Hợp tác công tư

DANH MỤC CÁC BẢNG

Trang

Bảng 3.1: Tỷ trọng các khu vực kinh tế ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2015-2025.....103
Bảng 3.2: Tổng hợp hệ thống đường bộ ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016 – 2025 104
Bảng 3.3: Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016 - 2025 ..114
Bảng 3.4: Vốn đầu tư ngành Vận tải kho bãi ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016 - 2025 116
Bảng 3.5: Doanh thu vận tải đường bộ ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016 - 2025.....117
Bảng 3.6: Khối lượng hàng hóa vận chuyển đường bộ ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016 - 2025 119
Bảng 3.7: Tình hình huy động và sử dụng vốn ODA cho phát triển hạ tầng giao thông tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025 121
Bảng 3.8: Cơ cấu nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016–2025.....125
Bảng 3.9: Huy động vốn từ doanh nghiệp cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025.....132

DANH MỤC CÁC BIỂU ĐỒ, HÌNH

Trang

Biểu đồ 3.1: Quy mô GRDP tỉnh Cà Mau giai đoạn 2015-2025 103
Biểu đồ 3.2: Thu ngân sách Nhà nước ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2015 - 2025..... 111
Biểu đồ 3.3: GRDP bình quân đầu người của tỉnh Cà Mau giai đoạn 2015 - 2025 . 112
Biểu đồ 3.4: Tổng vốn đầu tư toàn xã hội thực hiện ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016 - 2025 113
Biểu đồ 3.5: Huy động vốn và dư nợ tín dụng ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016 - 2025.... 115
Biểu đồ 3.6: Khối lượng hành khách vận chuyển đường bộ ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016 - 2025 118
Biểu đồ 3.7: Nguồn vốn FDI cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016 - 2025 122
Biểu đồ 3.8: Bức tranh viện trợ phi Chính phủ tại tỉnh Cà Mau cho phát triển hạ tầng giao thông đường bộ giai đoạn 2016-2025..... 124
Biểu đồ 3.9: Kết quả đánh giá về huy động vốn từ ngân sách nhà nước cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025 126
Biểu đồ 3.10: Phân bổ ngân sách cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025 128
Biểu đồ 3.11: Nguồn vốn trái phiếu Chính phủ phục vụ cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025..... 129
Biểu đồ 3.12: Huy động vốn chứng khoán cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025 130
Biểu đồ 3.13: Huy động vốn tín dụng "mạch máu" cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025..... 131
Biểu đồ 3.14: Huy động vốn từ các tổ chức kinh tế - xã hội và người dân cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025 133
Biểu đồ 3.15: Nguồn lực từ người dân cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025 134
Biểu đồ 3.16: Huy động nguồn vốn từ xổ số kiến tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025 ... 135
Biểu đồ 3.17: Chỉ số đổi mới sáng tạo ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2023-2025..... 136
Biểu đồ 3.18: Kết quả về cơ cấu nguồn vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau 137
Biểu đồ 3.19: Các khó khăn chủ yếu trong huy động vốn cho phát triển thông đường bộ tỉnh Cà Mau theo kết quả khảo sát 144

Biểu đồ 3.20: Kết quả đánh giá về quy hoạch, thủ tục đầu tư và môi trường thể chế trong huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau 148
Biểu đồ 3.21: Kết quả đánh giá về năng lực quản trị trong huy động vốn cho phát triển thông đường bộ tỉnh Cà Mau 149
Biểu đồ 3.22: Kết quả đánh giá về các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn cho phát triển thông đường bộ tỉnh Cà Mau 150
Hình 4.1: Đồng bằng sông Cửu Long chuyển mình bức phá 2025-2030 và tỉnh Cà Mau phát triển đột phá 154

DANH MỤC CÁC HÌNH

Trang

Hình 4.1: Đồng bằng sông Cửu Long chuyển mình bức phá 2025-2030 và tỉnh Cà Mau phát triển đột phá 155

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Trong nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ có vai trò quan trọng trong thúc đẩy phát triển lực lượng sản xuất, mở rộng không gian kinh tế, tăng cường liên kết vùng và nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Tuy nhiên, đầu tư phát triển giao thông đường bộ đòi hỏi nguồn vốn lớn, thời gian thu hồi vốn dài và chịu tác động của nhiều yếu tố kinh tế, xã hội và tự nhiên, trong khi khả năng đáp ứng từ ngân sách nhà nước có giới hạn. Vì vậy, huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ không chỉ là hoạt động tạo lập nguồn tài chính cho đầu tư mà còn là quá trình khai thác, tập trung và phân bổ các nguồn lực xã hội thông qua sự kết hợp giữa Nhà nước và thị trường, gắn với việc điều hòa quan hệ lợi ích giữa các chủ thể tham gia. Hiệu quả huy động vốn phản ánh năng lực của thể chế kinh tế trong việc chuyển hóa các nguồn lực tiềm năng thành nguồn lực đầu tư phát triển, góp phần hoàn thiện kết cấu hạ tầng, nâng cao năng suất và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế bền vững.

Trong những năm qua, tỉnh Cà Mau đã đạt được nhiều kết quả quan trọng trong huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Giai đoạn 2016–2025, địa phương từng bước đa dạng hóa các nguồn vốn đầu tư từ ngân sách nhà nước, vốn hỗ trợ từ Trung ương, vốn tín dụng, vốn đầu tư nước ngoài, nguồn lực doanh nghiệp và sự đóng góp của người dân. Kết quả, tỉnh đã huy động hơn 128.000 tỷ đồng đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng; trong đó vốn đầu tư công trên 75.000 tỷ đồng, vốn ngoài ngân sách hơn 53.000 tỷ đồng; thu hút 24 dự án FDI với tổng vốn đăng ký khoảng 4,8 tỷ USD [154]. Nguồn vốn huy động đã góp phần đầu tư nhiều công trình giao thông trọng điểm, từng bước hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, nâng cao năng lực kết nối, thúc đẩy lưu thông hàng hóa, phát triển kinh tế biển, kinh tế nông nghiệp và tăng cường liên kết vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Những kết quả này cho thấy khả năng khai thác và tập trung các nguồn lực phát triển của địa phương đã từng bước được cải thiện, đồng thời tạo cơ

sở để tiếp tục mở rộng các hình thức huy động vốn phục vụ phát triển giao thông đường bộ trong giai đoạn mới.

Tuy nhiên, kết quả huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau vẫn chưa tương xứng với nhu cầu đầu tư và yêu cầu phát triển trong giai đoạn mới. Quy mô vốn huy động còn hạn chế, cơ cấu nguồn vốn phụ thuộc đáng kể vào ngân sách nhà nước, trong khi nguồn lực từ khu vực tư nhân, thị trường vốn và các hình thức hợp tác công – tư chưa được khai thác tương xứng với tiềm năng. Thực trạng này cho thấy điểm nghẽn không chỉ nằm ở sự thiếu hụt nguồn tài chính mà sâu xa hơn là những bất cập trong cơ chế huy động, phân bổ nguồn lực và điều tiết quan hệ lợi ích giữa các chủ thể tham gia đầu tư. Trong khi Nhà nước phải bảo đảm mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng phục vụ lợi ích công cộng, nhà đầu tư quan tâm đến khả năng sinh lợi, thu hồi vốn và mức độ rủi ro; sự thiếu đồng bộ trong cơ chế phân chia lợi ích, trách nhiệm và rủi ro có thể làm suy giảm động lực tham gia của khu vực tư nhân. Mặt khác, điều kiện địa hình thấp, nền đất yếu, mạng lưới sông ngòi dày đặc cùng tác động của biến đổi khí hậu, sụt lún và xâm nhập mặn làm gia tăng chi phí đầu tư, duy tu công trình, trong khi khả năng tạo nguồn thu trực tiếp từ nhiều dự án giao thông còn hạn chế. Sự kết hợp giữa chi phí đầu tư lớn, thời gian thu hồi vốn dài và những bất cập về chất lượng quy hoạch, năng lực chuẩn bị dự án, cơ chế khai thác nguồn lực đất đai đã làm giảm sức hấp dẫn của các dự án đối với nhà đầu tư. Vì vậy, yêu cầu đặt ra không chỉ là mở rộng quy mô huy động vốn mà quan trọng hơn là hoàn thiện thể chế, đổi mới cơ chế phân bổ nguồn lực và thiết lập quan hệ lợi ích kinh tế hợp lý nhằm chuyển hóa hiệu quả các nguồn lực xã hội thành vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ.

Trong thời kỳ phát triển mới, tỉnh Cà Mau đặt mục tiêu tăng trưởng GRDP bình quân từ 10% trở lên và nâng tổng vốn đầu tư toàn xã hội lên khoảng 40% GRDP giai đoạn 2025–2030 [58]. Việc hợp nhất tỉnh Cà Mau và tỉnh Bạc Liêu, cùng với tổ chức chính quyền địa phương hai cấp, làm mở rộng không gian kinh tế và gia tăng nhu cầu kết nối giao thông. Trong điều kiện nguồn lực có hạn, yêu cầu đặt ra không chỉ là tăng vốn đầu tư mà còn phải đổi mới cơ chế huy động, xác định

thứ tự ưu tiên và phân bổ nguồn lực hợp lý, bảo đảm hài hòa lợi ích giữa các địa bàn, chủ thể kinh tế, qua đó thúc đẩy liên kết vùng và nâng cao năng lực cạnh tranh.

Vấn đề cốt lõi đặt ra là mâu thuẫn giữa yêu cầu phát triển lực lượng sản xuất, mở rộng không gian kinh tế với khả năng huy động và phân bổ vốn cho giao thông đường bộ còn hạn chế. Mâu thuẫn này không chỉ biểu hiện ở sự thiếu hụt nguồn lực mà còn ở sự chưa tương thích giữa lợi ích công cộng của kết cấu hạ tầng với yêu cầu sinh lợi, thu hồi vốn của nhà đầu tư. Khi cơ chế phân chia lợi ích, trách nhiệm và rủi ro chưa hợp lý, nguồn lực xã hội khó chuyển hóa thành vốn đầu tư. Vì vậy, đổi mới thể chế huy động vốn phải gắn với điều tiết hài hòa lợi ích kinh tế, bảo đảm hiệu quả phát triển và liên kết vùng.

Bên cạnh đó, chuyển đổi số đặt ra yêu cầu đổi mới quản trị huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ, nhất là công khai thông tin dự án, minh bạch chi phí và nâng cao trách nhiệm giải trình. Việc thiếu đồng bộ về dữ liệu và cơ chế phối hợp giữa các chủ thể có thể làm gia tăng bất cân xứng thông tin, chi phí giao dịch và rủi ro đầu tư, qua đó hạn chế khả năng thu hút nguồn lực ngoài ngân sách. Trong khi đó, nhu cầu vốn lớn, chi phí đầu tư cao và khả năng tích lũy nội sinh còn hạn chế tạo sức ép đối với ngân sách địa phương. Xét về bản chất Kinh tế chính trị, đây là sự bất cập giữa yêu cầu tập trung nguồn lực xã hội cho phát triển lực lượng sản xuất với năng lực tổ chức, điều tiết và phân bổ vốn của thể chế hiện hành. Vì vậy, đổi mới cơ chế huy động vốn phải gắn với chuyển đổi số, nâng cao hiệu quả quản trị và khả năng huy động nguồn lực xã hội.

Do đó, việc nghiên cứu huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau xuất phát từ mâu thuẫn giữa yêu cầu mở rộng không gian kinh tế, phát triển lực lượng sản xuất với khả năng huy động và phân bổ nguồn lực còn hạn chế; giữa nhu cầu đầu tư ngày càng lớn với giới hạn của ngân sách và động lực tham gia của khu vực tư nhân chưa được phát huy đầy đủ. Giải quyết những mâu thuẫn này đòi hỏi làm rõ cơ chế huy động vốn, quan hệ lợi ích giữa các chủ thể và vai trò điều tiết của Nhà nước, qua đó tạo cơ sở khoa học cho việc hoàn thiện thể chế huy động nguồn lực, thúc đẩy phát triển giao thông đường bộ và tăng trưởng kinh tế bền vững.

Xuất phát từ những yêu cầu đó, đề tài ***"Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau"*** được lựa chọn làm luận án tiến sĩ ngành Kinh tế chính trị tại Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh.

2. Câu hỏi nghiên cứu

Việc làm rõ vấn đề huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau nhằm giải quyết các câu hỏi nghiên cứu sau:

Thứ nhất, thực trạng huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau thời gian qua diễn ra như thế nào? Những kết quả đạt được, hạn chế và nguyên nhân của các hạn chế trong cơ chế huy động, phân bổ và sử dụng nguồn vốn là gì?

Thứ hai, những vấn đề lý luận và thực tiễn nào đang đặt ra đối với huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau trong bối cảnh phát triển mới, nhất là yêu cầu mở rộng không gian phát triển, chuyển đổi số và hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa?

Thứ ba, cần thực hiện những giải pháp chủ yếu nào nhằm hoàn thiện cơ chế huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau, bảo đảm khai thác hiệu quả các nguồn lực, đáp ứng yêu cầu phát triển nhanh và bền vững trong thời gian tới?

3. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu

3.1. Mục đích nghiên cứu

Luận án nhằm làm rõ cơ sở lý luận về huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ trên địa bàn cấp tỉnh; phân tích thực trạng huy động vốn ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016–2025. Trên cơ sở đó, đề xuất quan điểm và giải pháp nhằm tăng cường huy động thời kỳ mới của tỉnh cho phát triển giao thông đường bộ.

3.2. Nhiệm vụ nghiên cứu

Để đạt được mục đích nghiên cứu, luận án xác định các nhiệm vụ sau:

Thứ nhất, tổng quan các công trình nghiên cứu có liên quan đến huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; xác định những kết quả có thể kế thừa, những khoảng trống cần tiếp tục nghiên cứu và hướng tiếp cận của luận án.

Thứ hai, hệ thống hóa, kế thừa có chọn lọc, bổ sung để và làm rõ cơ sở lý luận về huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở địa bàn cấp tỉnh.

Thứ ba, phân tích thực trạng huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau; đánh giá quy mô, cơ cấu, hiệu quả sử dụng vốn và những điểm nghẽn trong cơ chế huy động.

Thứ tư, đề xuất quan điểm và giải pháp phù hợp để tăng cường huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2045 gắn với yêu cầu chính quyền địa phương hai cấp, mở rộng không gian phát triển, chuyển đổi số và phát triển nhanh, bền vững.

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

4.1. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của luận án là tổng hợp các nội dung về huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Cà Mau, trong đó nhấn mạnh đến các phương thức và cơ chế huy động vốn gắn với các quan hệ lợi ích giữa Nhà nước và các chủ thể tham gia trong quá trình huy động và phân bổ nguồn lực đầu tư.

4.2. Phạm vi nghiên cứu

Phạm vi về nội dung: Luận án nghiên cứu huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ trên các phương diện: khái niệm, đặc điểm, vai trò, phương thức huy động, cơ cấu nguồn vốn và các nhân tố ảnh hưởng; đồng thời phân tích các quan hệ lợi ích giữa Nhà nước và các chủ thể tham gia trong quá trình huy động, phân bổ và sử dụng vốn đầu tư.

Phạm vi về thời gian: Luận án nghiên cứu thực trạng huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ giai đoạn 2016–2025. Năm 2016 được lựa chọn làm mốc xuất phát vì đây là năm đầu thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế – xã hội 5 năm 2016–2020, tạo cơ sở đánh giá sự vận động của quy mô, cơ cấu và phương thức huy động vốn qua hai chu kỳ kế hoạch liên tiếp (2016–2020 và 2021–2025). Để bảo đảm tính thống nhất và khả năng so sánh, số liệu toàn giai đoạn được tổng hợp, tính toán theo phạm vi địa giới tỉnh Cà Mau sau hợp nhất. Trên cơ sở đó, luận án đề xuất quan điểm và giải pháp đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2045.

Phạm vi về không gian: Luận án nghiên cứu huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ trên toàn bộ địa bàn tỉnh Cà Mau sau hợp nhất tỉnh Cà Mau và tỉnh Bạc Liêu theo Nghị quyết số 202/2025/QH15 ngày 12/6/2025 của Quốc hội. Đối với giai đoạn trước hợp nhất, các số liệu được tác giả tổng hợp, tính toán từ dữ liệu của hai tỉnh Cà Mau và Bạc Liêu theo phạm vi địa giới tỉnh Cà Mau mới, bảo đảm sự thống nhất về không gian thống kê trong toàn bộ giai đoạn 2016–2025. Trên cơ sở đó, luận án phân tích thực trạng, xác định những mâu thuẫn và điểm nghẽn trong huy động vốn, đồng thời đề xuất quan điểm, giải pháp phù hợp với yêu cầu phát triển của tỉnh Cà Mau trong không gian kinh tế mới.

5. Cơ sở lý luận và phương pháp nghiên cứu

5.1. Cơ sở lý luận

Luận án nghiên cứu những vấn đề lý luận có tính hệ thống huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ dựa trên quan điểm của chủ nghĩa Mác – Lênin, tư tưởng Hồ Chí Minh; đường lối, chính sách của Đảng, chính sách, pháp luật của Nhà nước Việt Nam. Đồng thời, kế thừa và tiếp thu có chọn lọc những kết quả nghiên cứu từ các công trình khoa học có liên quan đến luận án. Ngoài ra, luận án còn kế thừa các lý thuyết kinh tế như đầu tư công, huy động vốn, phân bổ nguồn lực và vai trò điều tiết của Nhà nước trong nền kinh tế thị trường.

5.2. Phương pháp nghiên cứu

Luận án sử dụng các phương pháp nghiên cứu của khoa học kinh tế chính trị, kết hợp phương pháp trừu tượng hóa khoa học với duy vật biện chứng; logic kết hợp với lịch sử; quy nạp kết hợp với diễn dịch nhằm làm rõ bản chất, cơ chế vận động và các quan hệ lợi ích trong huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau. Đồng thời, luận án kết hợp sử dụng các phương pháp nghiên cứu cụ thể sau:

Thứ nhất, sử dụng phương pháp nghiên cứu tài liệu, phân tích – tổng hợp các công trình khoa học trong và ngoài nước (sách, đề tài nghiên cứu, luận án, bài báo khoa học) ở Chương 1 nhằm đánh giá tổng quan tình hình nghiên cứu, làm rõ các cách tiếp cận, xác định khoảng trống nghiên cứu và định hướng nghiên cứu của luận án.

Thứ hai, sử dụng phương pháp phân tích – tổng hợp, hệ thống hóa và khái quát hóa ở Chương 2 để làm rõ các vấn đề lý luận về huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ, bao gồm khái niệm, đặc điểm, vai trò, phương thức huy động, cơ cấu nguồn vốn và các nhân tố ảnh hưởng; đồng thời tổng kết kinh nghiệm thực tiễn ở một số địa phương, qua đó rút ra bài học có giá trị tham khảo cho tỉnh Cà Mau.

Thứ ba, sử dụng phương pháp thu thập và xử lý dữ liệu thứ cấp (niên giám thống kê, báo cáo của cơ quan quản lý nhà nước, sở, ngành địa phương) ở Chương 3 để phân tích thực trạng huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016–2025. Đồng thời, luận án sử dụng phương pháp so sánh, thống kê mô tả và phân tích nhằm đánh giá quy mô, cơ cấu, hiệu quả sử dụng vốn, làm rõ các hạn chế và nhận diện những điểm nghẽn trong cơ chế huy động vốn.

Thứ tư, sử dụng phương pháp phân tích, tổng hợp, dự báo, phương pháp chuyên gia và phương pháp phân tích thể chế, chính sách ở Chương 4 nhằm đề xuất quan điểm và giải pháp đổi mới cơ chế huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2045, bảo đảm phù hợp với điều kiện thể chế, không gian phát triển và yêu cầu chuyển đổi số.

Thứ năm, sử dụng phương pháp thu thập dữ liệu sơ cấp thông qua điều tra bằng bảng hỏi đối với cán bộ, công chức, viên chức đang trực tiếp hoặc gián tiếp tham gia công tác quản lý, tham mưu, tổ chức thực hiện và giám sát hoạt động huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau. Cỡ mẫu khảo sát được xác định theo phương pháp của Đinh Phi Hổ [68] trên cơ sở công thức xác định kích thước mẫu đối với tổng thể lớn, với mức tin cậy 95%, sai số cho phép 5%, cho kết quả cỡ mẫu tối thiểu là 385 phiếu; nghiên cứu phát ra 400 phiếu để bảo đảm số lượng phiếu hợp lệ phục vụ phân tích. Mẫu khảo sát được lựa chọn theo phương pháp chọn mẫu có chủ đích, bao quát 64 xã, phường trên địa bàn tỉnh Cà Mau nhằm bảo đảm tính đại diện về không gian quản lý và phản ánh đầy đủ đặc điểm huy động vốn trong điều kiện thực hiện mô hình chính quyền địa phương hai cấp.

6. Những đóng góp mới của luận án

Một là, luận án góp phần làm rõ nội hàm kinh tế chính trị của huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ cấp tỉnh, nhấn mạnh mối quan hệ giữa phát triển

lực lượng sản xuất với cơ chế huy động, phân bổ nguồn lực và điều hòa lợi ích kinh tế giữa Nhà nước, doanh nghiệp và các chủ thể tham gia đầu tư.

Hai là, luận án cụ thể hóa khung phân tích huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ cấp tỉnh theo mối quan hệ giữa quy mô, cơ cấu nguồn vốn, phương thức huy động và các nhân tố thể chế; qua đó làm rõ cơ chế tác động của quan hệ lợi ích, khả năng thu hồi vốn và phân chia rủi ro đến động lực tham gia của các chủ thể.

Ba là, trên cơ sở hệ thống số liệu giai đoạn 2016–2025 được tổng hợp thống nhất theo địa giới tỉnh Cà Mau sau hợp nhất, luận án nhận diện những điểm nghẽn trong huy động vốn, nhất là sự phụ thuộc vào ngân sách nhà nước và hạn chế trong khai thác nguồn lực xã hội; từ đó đề xuất định hướng hoàn thiện cơ chế huy động vốn phù hợp với không gian phát triển mới của tỉnh.

7. Kết cấu của luận án

Ngoài phần mở đầu, kết luận, danh mục các công trình đã công bố của tác giả liên quan luận án, danh mục tài liệu tham khảo, luận án gồm 4 chương.

Chương 1: Tổng quan tình hình nghiên cứu liên quan đến huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ.

Chương 2: Cơ sở lý luận và thực tiễn về huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh.

Chương 3: Thực trạng huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau.

Chương 4: Quan điểm và giải pháp tăng cường huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2045.

Chương 1
TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN HUY ĐỘNG VỐN CHO PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

1.1. TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN HUY ĐỘNG VỐN CHO PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở TỈNH

1.1.1. Nhóm nghiên cứu về vị trí, vai trò của giao thông đường bộ và huy động vốn đối với phát triển giao thông đường bộ

Nhóm nghiên cứu này tập trung làm rõ vị trí, vai trò của giao thông đường bộ đối với phát triển kinh tế - xã hội, đồng thời phân tích vai trò của huy động vốn trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Các công trình nghiên cứu tiếp cận vấn đề từ nhiều góc độ khác nhau, tập trung vào mối quan hệ giữa phát triển giao thông đường bộ với tăng trưởng kinh tế, liên kết vùng, tổ chức không gian phát triển, cũng như khẳng định vai trò của nguồn vốn và cơ chế huy động vốn trong bảo đảm nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Thứ nhất, nhóm nghiên cứu về vị trí, vai trò của giao thông đường bộ đối với phát triển kinh tế - xã hội.

Các công trình nghiên cứu đều thống nhất rằng giao thông đường bộ không chỉ thực hiện chức năng vận tải mà còn là yếu tố nền tảng quyết định khả năng kết nối không gian kinh tế, phân bổ các nguồn lực sản xuất và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế. Theo Rodrigue (2017), *The Geography of Transport Systems* [22], phân tích mối quan hệ giữa hệ thống giao thông với tổ chức không gian kinh tế và sự phân bố các hoạt động sản xuất, thương mại. Nghiên cứu cho thấy phát triển mạng lưới giao thông góp phần cải thiện khả năng tiếp cận thị trường, tăng cường liên kết giữa các khu vực và thúc đẩy lưu thông các yếu tố sản xuất. Cách tiếp cận này làm rõ vai trò kết nối của giao thông, song chưa trực tiếp giải quyết vấn đề huy động nguồn lực tài chính để phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ.

Tiếp cận từ góc độ liên kết vùng và năng lực cạnh tranh, Lakshmanan (2011), trong công trình *The Broader Economic Consequences of Transport Infrastructure Investments* [15], phân tích những lợi ích kinh tế rộng hơn của đầu tư giao thông, bao gồm giảm chi phí vận tải, mở rộng thị trường và nâng cao năng suất. Trong khi đó, Straub (2008), với công trình *Infrastructure and Growth in Developing*

Countries: Recent Advances and Research Challenges [26], tổng quan mối quan hệ giữa kết cấu hạ tầng và tăng trưởng tại các nước đang phát triển, đồng thời chỉ ra những khó khăn trong việc xác định và đánh giá tác động của đầu tư hạ tầng. So sánh hai hướng tiếp cận cho thấy, mặc dù phát triển giao thông có khả năng tạo ra tác động lan tỏa đối với nền kinh tế, hiệu quả thực tế còn phụ thuộc vào chất lượng đầu tư, tính đồng bộ và điều kiện phát triển của từng địa bàn. Vì vậy, không thể đồng nhất việc gia tăng quy mô vốn đầu tư với hiệu quả phát triển kinh tế - xã hội. Ở phương diện hoạt động logistics, Bayoumi và cộng sự (2021), trong công trình *The Role of Road Transport Infrastructure Investments on Logistics Performance: A Research Agenda* [6] xem xét vai trò của đầu tư kết cấu hạ tầng đường bộ đối với hiệu quả logistics. Nghiên cứu góp phần làm rõ mối liên hệ giữa chất lượng mạng lưới giao thông với khả năng tổ chức vận chuyển, kết nối chuỗi cung ứng và giảm chi phí lưu thông hàng hóa. Khác với các công trình tập trung vào tăng trưởng ở phạm vi nền kinh tế, hướng tiếp cận này nhấn mạnh hiệu quả khai thác giao thông trong hoạt động sản xuất, kinh doanh. Các kết quả nghiên cứu có tính bổ sung, qua đó khẳng định vai trò của giao thông đường bộ không chỉ ở khả năng kết nối mà còn ở hiệu quả sử dụng kết cấu hạ tầng.

Các nghiên cứu trong nước cũng có sự thống nhất cao về vai trò đặc biệt quan trọng của giao thông đường bộ. Nguyễn Hồng Sơn (2012), *Phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông ở Việt Nam* [119] nhấn mạnh kết cấu hạ tầng giao thông là điều kiện vật chất quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và nâng cao năng lực cạnh tranh. Nguyễn Thị Tuyết Dung và cộng sự (2020), *Giải pháp huy động vốn tăng nguồn thu cho phát triển hạ tầng giao thông đường bộ tại Việt Nam* [49], tiếp cận yêu cầu phát triển giao thông đường bộ gắn với việc tạo lập nguồn lực đầu tư. Các nghiên cứu này cho thấy phát triển giao thông đường bộ vừa là yêu cầu của tăng trưởng, vừa đặt ra vấn đề bảo đảm nguồn vốn, nhất là khi khả năng cân đối ngân sách và thu hút đầu tư giữa các địa phương còn khác nhau.

Trong bối cảnh chuyển đổi số và phát triển kinh tế số, vai trò của giao thông đường bộ tiếp tục được mở rộng. Theo Bayoumi và cộng sự (2021), trong công trình *The Role of Road Transport Infrastructure Investments on Logistics Performance: A Research Agenda* [6], sự kết hợp giữa kết cấu hạ tầng giao thông với công nghệ số tạo nền tảng phát triển logistics thông minh, thương mại điện tử và các mô hình kinh

doanh dựa trên nền tảng số; đồng thời giúp tối ưu hóa quá trình vận hành, giảm chi phí và nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực. Điều này cho thấy giao thông đường bộ không chỉ là hạ tầng phục vụ vận tải truyền thống mà còn là một trong những điều kiện quan trọng thúc đẩy chuyển đổi mô hình tăng trưởng theo hướng hiện đại, đổi mới sáng tạo và phát triển bền vững.

Một số nghiên cứu còn tiếp cận giao thông đường bộ dưới góc độ phát triển bền vững và điều tiết phát triển. Barro và Sala-i-Martin (1992), trong công trình *Public Finance in Models of Economic Growth* [5], nghiên cứu vai trò của tài chính công đối với tăng trưởng; Romer (1994), trong công trình *The Origins of Endogenous Growth* [23] cho rằng hạ tầng giao thông là một dạng vốn công có tác động lan tỏa rộng lớn đến toàn bộ nền kinh tế. Vì vậy, phát triển giao thông đường bộ cần được đặt trong chiến lược phát triển kinh tế - xã hội tổng thể, trong đó Nhà nước giữ vai trò định hướng, tổ chức đầu tư, điều tiết và giám sát việc sử dụng các nguồn lực nhằm bảo đảm hiệu quả đầu tư và phát triển bền vững. Bên cạnh đó, nhiều nghiên cứu cũng chỉ ra mối quan hệ giữa phát triển giao thông đường bộ với khai thác nguồn lực đất đai, giảm chi phí logistics, mở rộng không gian đô thị, thúc đẩy phát triển vùng và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia.

Nhìn chung, các nghiên cứu thuộc nhóm nội dung này đã làm rõ vị trí, vai trò đặc biệt quan trọng của giao thông đường bộ đối với tăng trưởng kinh tế, liên kết vùng, phát triển thị trường, nâng cao năng lực cạnh tranh và bảo đảm quốc phòng, an ninh. Tuy nhiên, phần lớn các công trình chủ yếu tiếp cận từ góc độ kinh tế phát triển, logistics hoặc quản lý đầu tư; chưa phân tích sâu giao thông đường bộ như một bộ phận của hệ thống quan hệ sản xuất và phân bổ nguồn lực trong nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa. Đồng thời, mối quan hệ giữa phát triển giao thông đường bộ với quá trình huy động, phân bổ và sử dụng các nguồn lực xã hội dưới góc độ ngành Kinh tế chính trị vẫn chưa được làm rõ một cách hệ thống.

Thứ hai, nhóm nghiên cứu về vai trò của huy động vốn đối với phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Bên cạnh việc khẳng định vai trò của giao thông đường bộ đối với phát triển kinh tế - xã hội, nhiều công trình nghiên cứu tập trung làm rõ vị trí, vai trò của huy động vốn trong quá trình phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Các nghiên cứu đều thống nhất rằng phát triển giao thông đường bộ không chỉ là vấn đề

quy hoạch, kỹ thuật hay tổ chức xây dựng mà trước hết là vấn đề tạo lập, huy động, phân bổ và sử dụng hiệu quả các nguồn lực tài chính. Trong điều kiện nhu cầu đầu tư ngày càng lớn trong khi khả năng cân đối ngân sách nhà nước còn hạn chế, huy động vốn trở thành nhân tố quyết định tiến độ, quy mô và chất lượng phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Các nghiên cứu quốc tế đều cho rằng thiếu hụt nguồn vốn là một trong những rào cản lớn nhất đối với phát triển hạ tầng giao thông ở các quốc gia đang phát triển. James Adu (2009), trong nghiên cứu *Financing and Evaluation of Investments in Road Infrastructure Development* [2], khẳng định đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ có ý nghĩa quan trọng trong nâng cao phúc lợi xã hội, giảm nghèo và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế. Tuy nhiên, tình trạng thiếu hụt tài chính công đã làm Quỹ Đường bộ tại Ghana phát sinh nợ đọng nhà thầu, ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả đầu tư và chất lượng các dự án giao thông. Kết quả nghiên cứu cho thấy khả năng huy động nguồn lực tài chính có ý nghĩa quyết định đối với tính bền vững của đầu tư phát triển hạ tầng giao thông.

Tiếp cận dưới góc độ tài chính đầu tư hạ tầng, Postigo (2008), với công trình *Financing Road Infrastructure in China and India: Current Trends and Future Options* [20] nhận định huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ là thách thức lớn đối với các quốc gia đang phát triển do các dự án giao thông thường có quy mô vốn rất lớn, thời gian thu hồi vốn dài và chịu nhiều rủi ro trong quá trình đầu tư, khai thác. Chính vì vậy, việc xây dựng cơ chế huy động vốn phù hợp, đa dạng hóa nguồn lực đầu tư và chia sẻ rủi ro hợp lý giữa Nhà nước và khu vực tư nhân được xem là điều kiện quan trọng để bảo đảm tính khả thi của các dự án giao thông đường bộ.

Nhiều nghiên cứu cũng khẳng định ngân sách nhà nước vẫn giữ vai trò nền tảng trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông. Edame (2013), trong công trình *The Impact of Public Infrastructure on Economic Growth in Nigeria* [8] và Aschauer (1989), trong công trình *Is Public Expenditure Productive?* [4] cho rằng đầu tư công vào hạ tầng có tác động tích cực đến tăng trưởng kinh tế, nâng cao năng suất lao động và mở rộng năng lực sản xuất của nền kinh tế. Ngược lại, sự suy giảm đầu tư công vào kết cấu hạ tầng sẽ làm giảm tốc độ tăng trưởng, hạn chế khả năng thu hút đầu tư và làm suy yếu động lực phát triển dài hạn. Điều này cho thấy mặc dù cần đa dạng hóa các

nguồn vốn đầu tư nhưng ngân sách nhà nước vẫn là nguồn vốn giữ vai trò định hướng, dẫn dắt và tạo hiệu ứng lan tỏa đối với các nguồn lực xã hội khác.

Đối với các nước đang phát triển, nhiều công trình nghiên cứu nhấn mạnh vai trò của nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông. Tony Addison và Prathivadi B. Anand (2012), trong công trình *Aid and the Financing of Infrastructure: The Case of Africa* [1] cho rằng ODA không chỉ góp phần bù đắp thiếu hụt vốn đầu tư mà còn hỗ trợ chuyển giao công nghệ, nâng cao năng lực quản lý dự án và thúc đẩy thực hiện các mục tiêu phát triển bền vững. Tuy nhiên, các tác giả cũng chỉ ra rằng việc phụ thuộc quá lớn vào nguồn vốn ODA có thể làm gia tăng rủi ro về nợ công, đồng thời chịu sự chi phối của các điều kiện ràng buộc về chính sách và thể chế. Do đó, ODA cần được sử dụng như nguồn vốn bổ trợ, kết hợp với các nguồn vốn trong nước để bảo đảm tính chủ động và bền vững trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

Nguyễn Thị Tuyết Dung và cộng sự (2020), *Giải pháp huy động vốn tăng nguồn thu cho phát triển hạ tầng giao thông đường bộ tại Việt Nam* [49], nhấn mạnh mặc dù Nhà nước đã ban hành nhiều chính sách nhằm đa dạng hóa nguồn vốn đầu tư, khuyến khích khu vực tư nhân và vốn đầu tư nước ngoài tham gia phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, song khả năng khai thác nguồn thu từ chính hệ thống giao thông còn hạn chế. Điều này đòi hỏi phải hoàn thiện cơ chế phân phối lợi ích, cơ chế tạo nguồn và tái đầu tư nhằm bảo đảm tính bền vững của quá trình huy động vốn.

Trong nghiên cứu tiếp theo, Nguyễn Thị Tuyết Dung và cộng sự (2021), *Giải pháp thúc đẩy đa dạng vốn đầu tư phát triển vận tải đường bộ ở Việt Nam* [50] tiếp tục chỉ ra rằng nguồn vốn đầu tư phát triển vận tải đường bộ mới chỉ đáp ứng khoảng hơn 54% nhu cầu thực tế. Trên cơ sở khảo sát 250 mẫu và xử lý bằng phần mềm SPSS, nghiên cứu xác định các rào cản chủ yếu gồm quy hoạch thiếu đồng bộ, cơ chế chia sẻ rủi ro chưa rõ ràng, cơ cấu vốn vay chưa phù hợp với đặc điểm các dự án hạ tầng dài hạn và chính sách BOT, BT còn nhiều bất cập. Kết quả nghiên cứu cho thấy hạn chế trong huy động vốn không chỉ xuất phát từ quy mô nguồn lực mà còn chịu tác động mạnh của thể chế, chính sách và cơ chế tổ chức phân bổ nguồn lực tài chính.

Nhìn chung, các công trình nghiên cứu đều thống nhất rằng huy động vốn giữ vai trò quyết định đối với phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Huy động vốn không chỉ bảo đảm nguồn lực tài chính cho đầu tư mà còn quyết định quy mô, tiến độ, chất lượng và hiệu quả khai thác các công trình giao thông. Tuy nhiên, phần lớn các nghiên cứu mới tập trung phân tích vai trò của từng nguồn vốn hoặc cơ chế tài chính riêng lẻ; chưa tiếp cận huy động vốn như một quá trình tổ chức, phân bổ và điều tiết các nguồn lực trong nền kinh tế dưới góc độ ngành Kinh tế chính trị. Đặc biệt, mối quan hệ giữa huy động vốn với lợi ích của Nhà nước, doanh nghiệp, tổ chức tín dụng và người dân trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ vẫn chưa được nghiên cứu một cách toàn diện và có hệ thống.

Các nghiên cứu trong nước cũng có nhiều đóng góp quan trọng trong việc làm rõ vai trò của huy động vốn đối với phát triển giao thông đường bộ. Nguyễn Hồng Sơn (2012), *Phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông ở Việt Nam* [119], cho rằng khả năng huy động và phân bổ nguồn vốn là nhân tố quyết định mức độ đồng bộ, hiện đại và hiệu quả của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Trong điều kiện nguồn lực công còn hạn chế, cần hoàn thiện thể chế, đa dạng hóa các nguồn vốn đầu tư và phát huy vai trò định hướng của Nhà nước nhằm huy động tối đa các nguồn lực xã hội cho phát triển giao thông.

Nhìn chung, các công trình nghiên cứu đã làm rõ vai trò thiết yếu của huy động vốn đối với phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, nhất là trong điều kiện nguồn lực ngân sách còn hạn chế. Hai vấn đề có ý nghĩa nổi bật là: huy động đủ vốn chưa đồng nghĩa với bảo đảm hiệu quả đầu tư; đồng thời, đa dạng hóa nguồn vốn cần gắn với vai trò định hướng của Nhà nước và cơ chế phân bổ nguồn lực phù hợp. Tuy nhiên, trong phạm vi các công trình được tổng quan, mối quan hệ giữa huy động vốn với phân bổ nguồn lực, điều tiết lợi ích và trách nhiệm của các chủ thể chưa được phân tích đầy đủ trong cùng một khung tiếp cận Kinh tế chính trị. Đây là cơ sở để luận án tiếp tục nghiên cứu vai trò của huy động vốn đối với phát triển giao thông đường bộ trong điều kiện cụ thể của tỉnh Cà Mau.

Thứ ba, nhóm nghiên cứu về các nguồn vốn và cơ chế huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Một hướng nghiên cứu quan trọng khác được nhiều học giả trong và ngoài nước quan tâm là các nguồn vốn và cơ chế huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ

tầng giao thông đường bộ. Các công trình nghiên cứu đều thống nhất rằng nhu cầu vốn đầu tư cho hạ tầng giao thông ngày càng gia tăng, trong khi khả năng đáp ứng của ngân sách nhà nước còn hạn chế. Vì vậy, việc đa dạng hóa các nguồn vốn, hoàn thiện cơ chế huy động và xây dựng môi trường thể chế thuận lợi nhằm thu hút các nguồn lực xã hội trở thành yêu cầu tất yếu đối với phát triển giao thông đường bộ ở nhiều quốc gia.

Các nghiên cứu quốc tế đều khẳng định ngân sách nhà nước vẫn giữ vai trò chủ đạo trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, đặc biệt đối với các công trình có ý nghĩa chiến lược, khả năng thu hồi vốn thấp hoặc thời gian hoàn vốn kéo dài. Tuy nhiên, trong bối cảnh nguồn lực công ngày càng hạn hẹp, nhiều quốc gia đã chuyển sang mô hình huy động đa dạng các nguồn vốn từ khu vực tư nhân, vốn đầu tư nước ngoài, các tổ chức tài chính quốc tế và các hình thức hợp tác công - tư nhằm giảm áp lực cho ngân sách và nâng cao hiệu quả đầu tư.

Trong số các nguồn vốn ngoài ngân sách, nguồn vốn ODA được nhiều nghiên cứu đánh giá là nguồn lực quan trọng đối với các nước đang phát triển. Tony Addison và Prathivadi B. Anand (2012), trong công trình *Aid and the Financing of Infrastructure: The Case of Africa*[1] cho rằng ODA không chỉ bổ sung nguồn vốn đầu tư mà còn tạo điều kiện tiếp cận công nghệ, kinh nghiệm quản lý và nâng cao năng lực thể chế trong quá trình phát triển kết cấu hạ tầng giao thông. Tuy nhiên, các nghiên cứu cũng chỉ ra rằng việc sử dụng nguồn vốn ODA cần gắn với nâng cao hiệu quả đầu tư, bảo đảm khả năng trả nợ và hạn chế sự phụ thuộc vào các điều kiện ràng buộc từ bên ngoài.

Đối với nguồn vốn FDI, F. Sader (2000), trong công trình *Attracting Foreign Direct Investment into Infrastructure: Why Is It So Difficult?* [24] nhận định khu vực tư nhân quốc tế ngày càng tham gia mạnh mẽ vào đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng tại các quốc gia đang phát triển. Việc thu hút FDI không chỉ góp phần bổ sung nguồn lực tài chính mà còn tạo điều kiện tiếp nhận công nghệ hiện đại, nâng cao năng lực quản trị và cải thiện hiệu quả khai thác công trình. Tuy nhiên, Kirkpatrick và cộng sự (2006), trong công trình *Foreign Direct Investment in Infrastructure in Developing Countries: Does Regulation Make a Difference?* [14] cho rằng khả năng thu hút FDI phụ thuộc rất lớn vào chất lượng thể chế, tính minh bạch của môi trường đầu tư và sự ổn định của hệ thống pháp luật. Điều này cho thấy môi trường

thể chế giữ vai trò quyết định đối với hiệu quả huy động các nguồn vốn từ khu vực tư nhân và nhà đầu tư nước ngoài.

Một hướng nghiên cứu được quan tâm rộng rãi là cơ chế hợp tác công - tư. Alfen (2006), trong công trình *Public–Private Partnership in Infrastructure Development: Case Studies from Asia and Europe* [3] cho rằng PPP là giải pháp quan trọng nhằm huy động nguồn lực xã hội tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, góp phần giảm áp lực cho ngân sách nhà nước và nâng cao hiệu quả quản lý dự án. Báo cáo của Ngân hàng Thế giới (2014), *Báo cáo cơ chế tài chính Đô thị Trung Quốc* [73] cũng cho thấy nhiều nền kinh tế mới nổi đã mở rộng đầu tư theo hình thức PPP trong lĩnh vực giao thông nhằm khai thác hiệu quả nguồn lực từ khu vực tư nhân. Tuy nhiên, các nghiên cứu đồng thời nhấn mạnh rằng thành công của mô hình PPP phụ thuộc vào cơ chế phân chia lợi ích, chia sẻ rủi ro, tính minh bạch của hợp đồng và khả năng bảo đảm lợi ích hài hòa giữa Nhà nước và nhà đầu tư.

Các nghiên cứu trong nước cũng thống nhất rằng việc đa dạng hóa các nguồn vốn là yêu cầu cấp thiết nhằm đáp ứng nhu cầu đầu tư ngày càng lớn đối với kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Nguyễn Thị Tuyết Dung và cộng sự [49], [50] cho rằng mặc dù Việt Nam đã từng bước mở rộng các nguồn vốn đầu tư thông qua ngân sách nhà nước, ODA, FDI, PPP và khu vực tư nhân, song kết quả huy động vẫn chưa tương xứng với nhu cầu phát triển. Nguyên nhân chủ yếu là do quy hoạch chưa đồng bộ, cơ chế chia sẻ rủi ro còn bất cập, chính sách thu hút đầu tư chưa thật sự hấp dẫn và thị trường vốn chưa phát triển đầy đủ để đáp ứng yêu cầu của các dự án hạ tầng có thời gian thu hồi vốn dài.

Nguyễn Hồng Sơn (2012), *Phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông ở Việt Nam* [119], cũng cho rằng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ không thể chỉ dựa vào nguồn vốn ngân sách mà cần xây dựng cơ chế huy động tổng hợp, kết hợp hiệu quả giữa đầu tư công với đầu tư tư nhân và các nguồn vốn quốc tế. Trong đó, Nhà nước cần giữ vai trò kiến tạo phát triển thông qua hoàn thiện thể chế, ban hành chính sách khuyến khích đầu tư, tạo lập môi trường cạnh tranh bình đẳng và điều tiết hợp lý lợi ích giữa các chủ thể tham gia đầu tư.

Nhìn chung, các công trình nghiên cứu đã phân tích khá toàn diện các nguồn vốn chủ yếu cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, bao gồm ngân sách nhà nước, ODA, FDI, PPP và các nguồn vốn từ khu vực tư nhân. Đồng thời, nhiều

nghiên cứu đã chỉ ra những điều kiện cần thiết để nâng cao hiệu quả huy động vốn như hoàn thiện thể chế, phát triển thị trường vốn, cải thiện môi trường đầu tư và xây dựng cơ chế chia sẻ rủi ro phù hợp. Tuy nhiên, các nghiên cứu chủ yếu tiếp cận từng nguồn vốn riêng biệt hoặc phân tích dưới góc độ tài chính và quản lý đầu tư; chưa làm rõ mối quan hệ hữu cơ giữa các nguồn vốn trong tổng thể cơ chế huy động nguồn lực của nền kinh tế. Đặc biệt, chưa có công trình nào phân tích đầy đủ cơ chế phối hợp giữa Nhà nước, thị trường và các chủ thể kinh tế trong huy động các nguồn lực cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ dưới góc độ ngành Kinh tế chính trị.

Thứ tư, nhóm nghiên cứu về thể chế, phân bổ nguồn lực và hiệu quả huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Bên cạnh việc nghiên cứu các nguồn vốn và cơ chế huy động vốn, nhiều công trình nghiên cứu trong và ngoài nước tập trung phân tích mối quan hệ giữa thể chế, cơ chế phân bổ nguồn lực và hiệu quả huy động vốn đối với phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Các nghiên cứu đều thống nhất rằng hiệu quả đầu tư giao thông không chỉ phụ thuộc vào quy mô nguồn vốn huy động mà còn chịu tác động trực tiếp của chất lượng thể chế, cơ chế quản lý, phương thức phân bổ nguồn lực và năng lực quản trị của Nhà nước. Do đó, hoàn thiện thể chế và nâng cao hiệu quả phân bổ nguồn lực được xem là điều kiện quan trọng nhằm phát huy tối đa hiệu quả của các nguồn vốn đầu tư.

Theo Ivanová và Masárová (2013), trong công trình *Importance of Road Infrastructure in the Economic Development and Competitiveness* [12], đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông có mối quan hệ tích cực với tăng trưởng kinh tế, song hiệu quả đầu tư không hoàn toàn phụ thuộc vào quy mô vốn mà còn chịu ảnh hưởng đáng kể của môi trường thể chế và năng lực quản trị quốc gia. Trong điều kiện thể chế minh bạch, cơ chế phân bổ nguồn lực hợp lý và quản trị hiệu quả, cùng một quy mô vốn đầu tư có thể tạo ra hiệu quả kinh tế - xã hội cao hơn nhiều so với những quốc gia có thể chế kém hiệu quả. Kết quả nghiên cứu cho thấy chất lượng thể chế là nhân tố quyết định khả năng chuyển hóa nguồn lực tài chính thành kết quả phát triển.

Tiếp cận dưới góc độ phân bổ không gian phát triển, Eshitera và cộng sự (2024), trong công trình *Impact of Road Transportation Network Infrastructure on Regional Development in Kenya* [9] cho rằng sự phân bổ không đồng đều của mạng lưới giao

thông có thể làm gia tăng khoảng cách phát triển giữa các vùng, làm giảm hiệu quả lan tỏa của đầu tư hạ tầng và tạo ra bất cân xứng trong phân bổ các nguồn lực kinh tế. Điều này cho thấy việc huy động vốn cần gắn với quy hoạch phát triển vùng, bảo đảm phân bổ nguồn lực hợp lý giữa các khu vực nhằm phát huy hiệu quả đầu tư và thúc đẩy phát triển cân bằng.

Một số nghiên cứu tiếp cận từ góc độ lý thuyết tăng trưởng kinh tế cũng khẳng định vai trò đặc biệt quan trọng của Nhà nước trong tổ chức và điều tiết nguồn lực đầu tư phát triển hạ tầng. Barro và Sala-i-Martin (1992), trong công trình *Public Finance in Models of Economic Growth* [5] cho rằng kết cấu hạ tầng giao thông là một loại vốn công có khả năng tạo ra hiệu ứng lan tỏa đối với toàn bộ nền kinh tế. Vì vậy, Nhà nước cần giữ vai trò định hướng trong đầu tư, phân bổ và điều tiết các nguồn lực nhằm khắc phục thất bại của thị trường, tạo môi trường thuận lợi để các nguồn lực xã hội tham gia phát triển kết cấu hạ tầng. Romer (1994), trong công trình *The Origins of Endogenous Growth* [23] cũng khẳng định đầu tư vào hạ tầng giao thông góp phần thúc đẩy đổi mới sáng tạo, nâng cao năng suất và tạo động lực cho tăng trưởng dài hạn của nền kinh tế. Các công trình cung cấp nền tảng lý thuyết để xem xét mối quan hệ giữa đầu tư, năng lực sản xuất và tăng trưởng dài hạn. Tuy nhiên, đây không phải những nghiên cứu thực chứng trực tiếp về huy động vốn cho giao thông đường bộ. Việc vận dụng các luận điểm lý thuyết cần gắn với đặc điểm của đầu tư hạ tầng, nhất là tính dài hạn, khả năng tạo lợi ích lan tỏa và sự khác biệt giữa lợi ích xã hội với khả năng thu hồi vốn trực tiếp. Từ đó, vai trò điều tiết của Nhà nước cần được xem xét trong quan hệ với hiệu quả phân bổ nguồn lực và khả năng khắc phục những hạn chế của cơ chế thị trường.

Nghiên cứu của Pengfei Guo và cộng sự (2022), *The Growth Impact of Infrastructure Capital Investment* [11], sử dụng dữ liệu bảng của 31 tỉnh tại Trung Quốc giai đoạn 1993–2017, cho thấy đầu tư kết cấu hạ tầng có tác động tích cực đến tăng trưởng kinh tế, thúc đẩy đổi mới sáng tạo và tạo ra hiệu ứng lan tỏa trong dài hạn. Tuy nhiên, nghiên cứu đồng thời chỉ ra rằng hiệu quả đầu tư không chỉ phụ thuộc vào quy mô vốn mà còn gắn chặt với phương thức phân bổ, quản lý và sử dụng nguồn lực. Điều này cho thấy chất lượng của quá trình phân bổ nguồn lực có ý nghĩa quyết định đối với hiệu quả huy động vốn và hiệu quả phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

Một số công trình nghiên cứu còn mở rộng phạm vi phân tích sang các yếu tố mới như chuyển đổi số, logistics thông minh, khai thác nguồn lực đất đai và phát triển bền vững. Theo Bayoumi và cộng sự (2021), *The Role of Road Transport Infrastructure Investments on Logistics Performance: A Research Agenda* [6], sự kết hợp giữa kết cấu hạ tầng giao thông với công nghệ số giúp tối ưu hóa hoạt động logistics, giảm chi phí giao dịch, nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực và tăng năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. OECD (2020), trong tài liệu *Land Value Capture: Implementation in OECD Countries* [19], tổng hợp kinh nghiệm thu hồi một phần giá trị đất đai gia tăng gắn với đầu tư và phát triển hạ tầng. Hướng nghiên cứu này mở rộng vấn đề từ phân bổ vốn sang phân phối lợi ích: phần giá trị gia tăng do đầu tư công tạo ra được điều tiết và tái đầu tư như thế nào, đồng thời bảo đảm quyền lợi hợp pháp của người sử dụng đất và các chủ thể liên quan.

Các nghiên cứu về phát triển bền vững còn đặt ra yêu cầu đánh giá hiệu quả đầu tư trong dài hạn. Mejia-Dugand, Hellsmark và Söderholm (2024), trong công trình *Policy Instruments for Sustainable Transport Transitions: The Role of Public Investment and Fiscal Incentives* [17], xem xét vai trò của đầu tư công và các công cụ khuyến khích tài khóa đối với chuyển đổi giao thông bền vững. Hiệu quả phân bổ vốn không thể chỉ đo bằng khả năng thu hồi tài chính hoặc mức tăng trưởng trước mắt, mà còn cần tính đến chi phí môi trường, khả năng thích ứng và lợi ích xã hội dài hạn. Vấn đề đáng chú ý là những dự án có hiệu quả tài chính thấp vẫn có thể tạo lợi ích xã hội lớn; ngược lại, dự án có nguồn thu hấp dẫn chưa chắc phù hợp với ưu tiên phát triển bền vững. Do đó, cơ chế lựa chọn và huy động vốn cần có tiêu chí đánh giá đa chiều, minh bạch và phù hợp điều kiện từng địa phương.

Nhìn chung, các công trình nghiên cứu đã góp phần làm rõ mối quan hệ giữa thể chế, cơ chế phân bổ nguồn lực và hiệu quả huy động vốn đối với phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Các nghiên cứu đều thống nhất rằng hiệu quả đầu tư không chỉ phụ thuộc vào quy mô nguồn vốn huy động mà còn chịu tác động của chất lượng thể chế, năng lực quản trị, cơ chế phân bổ nguồn lực và vai trò điều tiết của Nhà nước. Tuy nhiên, phần lớn các công trình vẫn tiếp cận dưới góc độ kinh tế học phát triển, tài chính công hoặc quản lý đầu tư; chưa phân tích đầy đủ bản chất của huy động vốn như một quá trình tổ chức, phân bổ và điều tiết các nguồn lực kinh tế trong mối quan hệ giữa Nhà nước, thị trường và các chủ thể tham gia đầu tư. Đặc biệt, chưa có nghiên cứu

nào xây dựng khung phân tích về huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ cấp tỉnh dưới góc độ chuyên ngành Kinh tế chính trị, gắn với yêu cầu phát triển trong bối cảnh chuyển đổi số, tăng trưởng xanh, tổ chức chính quyền địa phương hai cấp và mở rộng không gian phát triển. Đây cũng chính là khoảng trống khoa học mà luận án tiếp tục kế thừa, bổ sung và làm rõ.

Qua tổng quan các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước có thể nhận thấy, vấn đề huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đã được nhiều học giả quan tâm nghiên cứu dưới nhiều cách tiếp cận khác nhau. Mặc dù mục tiêu, phạm vi và phương pháp nghiên cứu có sự khác biệt, song các công trình đều thống nhất khẳng định giao thông đường bộ giữ vai trò đặc biệt quan trọng đối với tăng trưởng kinh tế, liên kết vùng, phát triển thị trường, nâng cao năng lực cạnh tranh và bảo đảm quốc phòng, an ninh. Đồng thời, các nghiên cứu cũng đều khẳng định huy động vốn là điều kiện tiên quyết bảo đảm nguồn lực cho đầu tư, phát triển và hiện đại hóa hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Thứ nhất, các công trình nghiên cứu đã làm rõ cơ sở lý luận và thực tiễn về vị trí, vai trò của giao thông đường bộ trong phát triển kinh tế - xã hội. Nhiều nghiên cứu đã chứng minh giao thông đường bộ không chỉ thực hiện chức năng vận tải mà còn tạo lập không gian phát triển kinh tế, thúc đẩy liên kết vùng, mở rộng thị trường, nâng cao hiệu quả phân bổ nguồn lực và tạo động lực cho tăng trưởng kinh tế dài hạn. Đây là cơ sở lý luận quan trọng để khẳng định phát triển giao thông đường bộ luôn là một trong những ưu tiên chiến lược của nhiều quốc gia trong quá trình phát triển.

Thứ hai, nhiều công trình đã phân tích khá toàn diện vai trò của huy động vốn đối với phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Các nghiên cứu đều thống nhất rằng khả năng huy động vốn quyết định quy mô đầu tư, tiến độ thực hiện, chất lượng công trình và hiệu quả khai thác kết cấu hạ tầng giao thông. Trong điều kiện nhu cầu đầu tư ngày càng lớn nhưng nguồn lực công còn hạn chế, việc đa dạng hóa các nguồn vốn và hoàn thiện cơ chế huy động vốn được xem là giải pháp quan trọng nhằm bảo đảm nguồn lực cho phát triển giao thông đường bộ.

Thứ ba, các nghiên cứu đã làm rõ đặc điểm, vai trò và điều kiện huy động của các nguồn vốn chủ yếu cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ như ngân sách nhà nước, ODA, FDI, PPP và các nguồn vốn từ khu vực tư nhân. Đồng thời,

nhiều công trình cũng phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả huy động vốn như chất lượng thể chế, môi trường đầu tư, cơ chế chia sẻ rủi ro, sự phát triển của thị trường vốn và năng lực quản trị của Nhà nước.

Thứ tư, các công trình nghiên cứu đã bước đầu làm rõ mối quan hệ giữa huy động vốn với chất lượng thể chế, cơ chế phân bổ nguồn lực và hiệu quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Nhiều nghiên cứu cho rằng hiệu quả đầu tư không chỉ phụ thuộc vào quy mô nguồn vốn huy động mà còn chịu sự chi phối của chất lượng thể chế, cơ chế phân bổ nguồn lực, năng lực quản trị và vai trò điều tiết của Nhà nước. Một số công trình còn mở rộng nghiên cứu sang các nội dung mới như chuyển đổi số, logistics thông minh, khai thác nguồn lực đất đai, tăng trưởng xanh và phát triển bền vững, góp phần bổ sung những luận cứ quan trọng cho việc nghiên cứu huy động vốn trong bối cảnh phát triển mới.

Nhìn chung, các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước đã cung cấp hệ thống luận cứ tương đối phong phú về vị trí, vai trò của giao thông đường bộ; vai trò của huy động vốn; các nguồn vốn và cơ chế huy động vốn; các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả huy động vốn cũng như mối quan hệ giữa thể chế, phân bổ nguồn lực và phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Đây là nguồn tài liệu có giá trị khoa học quan trọng để luận án kế thừa trong quá trình xây dựng cơ sở lý luận và phân tích thực tiễn về huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Khoảng trống nghiên cứu: Mặc dù đã đạt được nhiều kết quả quan trọng, song qua tổng quan có thể nhận thấy vẫn còn một số khoảng trống nghiên cứu cần tiếp tục làm rõ.

Thứ nhất, phần lớn các công trình nghiên cứu tiếp cận huy động vốn dưới góc độ tài chính công, đầu tư công, quản lý kinh tế, kinh tế phát triển hoặc quản trị dự án; chưa nghiên cứu một cách hệ thống huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ dưới góc độ ngành Kinh tế chính trị. Vì vậy, bản chất kinh tế của quá trình huy động vốn với tư cách là quá trình tạo lập, phân bổ, điều tiết và sử dụng các nguồn lực trong nền kinh tế vẫn chưa được luận giải đầy đủ.

Thứ hai, các nghiên cứu chủ yếu phân tích từng nguồn vốn hoặc từng cơ chế huy động vốn riêng lẻ, chưa làm rõ mối quan hệ tổng thể giữa ngân sách nhà nước, ODA, FDI, PPP, tín dụng và các nguồn vốn từ khu vực tư nhân trong một cơ chế huy động nguồn lực thống nhất phục vụ phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Đồng

thời, chưa phân tích đầy đủ sự tác động qua lại giữa Nhà nước, thị trường và các chủ thể tham gia đầu tư trong quá trình huy động, phân bổ và sử dụng nguồn lực.

Thứ ba, nhiều công trình đã đề cập đến vai trò của thể chế, môi trường đầu tư và cơ chế phân bổ nguồn lực, nhưng chưa xây dựng được khung phân tích phản ánh đầy đủ mối quan hệ giữa thể chế kinh tế, cơ chế huy động vốn, phân bổ nguồn lực và hiệu quả phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ dưới góc độ ngành Kinh tế chính trị. Các vấn đề về quan hệ lợi ích, vai trò điều tiết của Nhà nước, cơ chế phối hợp giữa Nhà nước và thị trường cũng chưa được nghiên cứu một cách toàn diện.

Thứ tư, các nghiên cứu chủ yếu thực hiện ở phạm vi quốc gia hoặc đối với một số địa phương có điều kiện phát triển đặc thù; trong khi đó còn thiếu các nghiên cứu chuyên sâu về huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở cấp tỉnh, đặc biệt đối với tỉnh Cà Mau. Đến nay chưa có công trình nào nghiên cứu toàn diện về huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau trong bối cảnh tổ chức chính quyền địa phương hai cấp, mở rộng không gian phát triển, chuyển đổi số, tăng trưởng xanh và yêu cầu liên kết vùng ở ĐBSCL.

Những khoảng trống nghiên cứu nêu trên vừa cho thấy sự cần thiết của việc tiếp tục nghiên cứu, vừa là cơ sở để luận án kế thừa có chọn lọc các kết quả nghiên cứu trước đây, đồng thời bổ sung, phát triển khung lý luận và phân tích thực tiễn về huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau dưới góc độ ngành Kinh tế chính trị. Đây cũng là hướng nghiên cứu trọng tâm mà luận án tập trung làm rõ nhằm góp phần bổ sung luận cứ khoa học và đề xuất các giải pháp phù hợp với yêu cầu phát triển của địa phương trong giai đoạn mới.

1.1.2. Nghiên cứu về phương thức, tiêu chí đánh giá và nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ

Các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước về huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tập trung chủ yếu vào ba nhóm nội dung lớn: (i) phương thức huy động vốn; (ii) tiêu chí đánh giá kết quả và hiệu quả huy động vốn; (iii) các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn. Mặc dù được tiếp cận dưới nhiều góc độ khác nhau, các nghiên cứu đều hướng tới làm rõ cơ chế tạo lập nguồn lực, phương thức tổ chức huy động vốn và những điều kiện bảo đảm huy động vốn hiệu quả cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Thứ nhất, nhóm nghiên cứu về phương thức huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ.

Các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước đều dành sự quan tâm đáng kể đến phương thức huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Mặc dù được tiếp cận từ nhiều góc độ khác nhau, song các nghiên cứu đều thống nhất rằng phương thức huy động vốn không chỉ quyết định khả năng tạo lập nguồn lực tài chính mà còn ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả đầu tư, tính bền vững của hệ thống tài chính hạ tầng và năng lực phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Theo xu hướng chung, phương thức huy động vốn đã chuyển từ mô hình phụ thuộc chủ yếu vào ngân sách nhà nước sang mô hình huy động tổng hợp, kết hợp nhiều nguồn lực và nhiều công cụ tài chính khác nhau.

Các nghiên cứu quốc tế tập trung trước hết vào nhóm phương thức huy động vốn thông qua các công cụ tài chính truyền thống và cơ chế thu từ người sử dụng hạ tầng giao thông. Cesar Queiroz, Andrés Uribe và Dennis Blumenfeld (2016), trong công trình *Mechanisms for Financing Roads: A Review of International Practice* [21], đã hệ thống hóa các phương thức huy động vốn chủ yếu như thuế nhiên liệu, thuế và phí sở hữu phương tiện, phí sử dụng đường bộ, thu phí cầu đường và nhượng quyền khai thác kết cấu hạ tầng. Nghiên cứu cho rằng cùng với quá trình chuyển đổi năng lượng và phát triển phương tiện xanh, các nguồn thu truyền thống có xu hướng giảm, do đó cần đổi mới phương thức huy động vốn theo hướng ứng dụng công nghệ, mở rộng thu phí điện tử và đa dạng hóa các hình thức khai thác tài sản kết cấu hạ tầng nhằm bảo đảm nguồn thu ổn định, lâu dài.

Một hướng nghiên cứu khác tập trung vào phương thức huy động vốn theo mô hình tài chính hỗn hợp gắn với phát triển bền vững. Báo cáo (2019) *Infrastructure Financing for Sustainable Development in Asia and the Pacific* [27] cho rằng nhu cầu đầu tư kết cấu hạ tầng ngày càng lớn đòi hỏi phải kết hợp linh hoạt nhiều phương thức huy động vốn như ngân sách nhà nước, PPP, trái phiếu hạ tầng, trái phiếu xanh, vốn ưu đãi từ các tổ chức tài chính quốc tế và nguồn thu từ người sử dụng. Theo báo cáo, việc đa dạng hóa phương thức huy động vốn không chỉ nhằm bổ sung nguồn lực tài chính mà còn góp phần nâng cao tính bền vững của hệ thống tài chính hạ tầng và giảm áp lực đối với ngân sách nhà nước.

Các nghiên cứu cũng đặc biệt quan tâm đến phương thức huy động vốn thông qua cải cách thể chế tài chính và phát triển mô hình tài chính hỗn hợp. Báo cáo (2009), *Financing of Road Infrastructure* [28] phân tích các phương thức huy động vốn bao gồm ngân sách chính phủ, thuế nhiên liệu, phí người sử dụng đường bộ, Quỹ bảo trì đường bộ, PPP, nhượng quyền khai thác và phát hành trái phiếu hạ tầng. Báo cáo khẳng định rằng hiệu quả huy động vốn không phụ thuộc vào số lượng công cụ tài chính mà phụ thuộc vào chất lượng thể chế, cơ chế quản trị tài chính và khả năng phối hợp giữa các nguồn vốn công và tư. Tương tự, nghiên cứu của Snowden Mmadi (2023), trong công trình *Infrastructure Financing Gap and Fiscal Sustainability in Malawi* [18] cho rằng để khắc phục tình trạng thiếu hụt vốn đầu tư hạ tầng cần kết hợp đồng thời nhiều phương thức như PPP, quỹ đường bộ đa nguồn và cơ chế giám sát tài chính độc lập nhằm nâng cao hiệu quả huy động và sử dụng vốn. Đối chiếu hai công trình cho thấy, việc mở rộng công cụ huy động vốn cần gắn với năng lực quản trị và kiểm soát nghĩa vụ tài chính. Vấn đề đặt ra không chỉ là huy động thêm nguồn lực mà còn phải bảo đảm khả năng duy trì và sử dụng nguồn vốn trong dài hạn.

Bên cạnh đó, nhiều nghiên cứu tập trung làm rõ phương thức huy động vốn phù hợp với từng giai đoạn phát triển của nền kinh tế và từng loại dự án giao thông. B. Kim (2006), trong công trình *Infrastructure Development and Economic Growth in East Asia: Lessons from Japan and Korea* [13] cho rằng trong giai đoạn đầu phát triển, ngân sách nhà nước giữ vai trò chủ đạo trong huy động và phân bổ nguồn lực đầu tư hạ tầng; khi nền kinh tế phát triển và thị trường vốn từng bước hoàn thiện, cần mở rộng các phương thức huy động vốn theo hướng tăng cường sự tham gia của khu vực tư nhân và các tổ chức tài chính. Gavieta (2010), trong công trình *Infrastructure Financing and Project Risk Allocation* [10] cũng chỉ ra rằng việc lựa chọn phương thức huy động vốn phải căn cứ vào đặc điểm của từng dự án; các dự án có khả năng tạo dòng tiền ổn định có thể áp dụng PPP hoặc BOT, trong khi các dự án mang tính chất công ích cần sử dụng ngân sách nhà nước hoặc vốn ODA để bảo đảm hiệu quả đầu tư và an sinh xã hội. Từ kết quả của hai hướng nghiên cứu có thể thấy, lựa chọn phương thức huy động vốn cần căn cứ vào năng lực tài chính và đặc điểm từng công trình. Các dự án có dòng tiền ổn định thuận lợi hơn trong thu hút vốn tư nhân, trong khi những dự án có lợi ích xã hội lớn nhưng khó thu hồi vốn trực tiếp vẫn cần vai trò đầu tư của Nhà nước. Đây là vấn đề cần cân nhắc khi lựa

chọn phương thức huy động vốn tại các địa phương có điều kiện phát triển không đồng đều.

Một số nghiên cứu gần đây mở rộng phương thức huy động vốn thông qua khai thác giá trị gia tăng từ đất đai và các công cụ tài chính mới. Báo cáo của OECD (2020), *Land Value Capture: Implementation in OECD Countries* [19] cho rằng đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông làm gia tăng giá trị đất đai, từ đó Nhà nước có thể huy động nguồn lực thông qua thuế tài sản, phí phát triển hoặc đấu giá quyền sử dụng đất để tái đầu tư cho hạ tầng. Trong bối cảnh phát triển bền vững, Mejia-Dugand và cộng sự (2024), *Policy Instruments for Sustainable Transport Transitions: The Role of Public Investment and Fiscal Incentives* [17] đề xuất sử dụng các công cụ như tín dụng ưu đãi, trợ cấp đầu tư và các chính sách tài khóa xanh nhằm định hướng dòng vốn vào phát triển kết cấu hạ tầng giao thông thân thiện với môi trường. Kết quả nghiên cứu gợi mở yêu cầu lựa chọn phương thức huy động vốn gắn với mục tiêu phát triển xanh và hiệu quả dài hạn.

Đối với các nghiên cứu trong nước, Nguyễn Tuấn Thành (2023), *Một số phương thức huy động vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và vấn đề đặt ra đối với thành phố Hà Nội* [144] đã hệ thống các phương thức huy động vốn chủ yếu cho phát triển giao thông đường bộ gồm ngân sách nhà nước, trái phiếu chính quyền địa phương, vốn ODA, PPP, khai thác quỹ đất và huy động sự tham gia của cộng đồng. Nghiên cứu nhấn mạnh rằng việc lựa chọn phương thức huy động vốn cần căn cứ vào đặc điểm của từng dự án, năng lực tài chính của địa phương và khả năng tổ chức thực hiện nhằm bảo đảm huy động tối đa các nguồn lực cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông. Tuy nhiên, kết quả nghiên cứu cũng đặt ra vấn đề cần tiếp tục xem xét là khả năng huy động nhiều nguồn vốn chưa đồng nghĩa với hiệu quả huy động cao nếu chưa đánh giá đầy đủ chi phí vốn, khả năng thu hồi vốn và trách nhiệm tài chính của các chủ thể tham gia đầu tư.

Nhìn chung, các công trình nghiên cứu đã làm rõ hệ thống phương thức huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo hướng ngày càng đa dạng và linh hoạt, kết hợp giữa nguồn vốn nhà nước với nguồn vốn ngoài ngân sách, giữa các công cụ tài chính truyền thống với các phương thức huy động vốn hiện đại. Tuy nhiên, phần lớn các nghiên cứu mới dừng ở việc phân tích từng phương thức huy động vốn hoặc kinh nghiệm của từng quốc gia, từng địa phương;

chưa xây dựng được cơ sở khoa học để lựa chọn phương thức huy động vốn phù hợp với điều kiện phát triển kinh tế - xã hội, năng lực tài khóa và đặc điểm của tỉnh Cà Mau. Đây là nội dung mà luận án tiếp tục nghiên cứu và làm rõ.

Thứ hai, nhóm nghiên cứu về tiêu chí đánh giá huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ.

Bên cạnh việc nghiên cứu các phương thức huy động vốn, nhiều công trình trong và ngoài nước đã quan tâm xây dựng các tiêu chí đánh giá nhằm phản ánh kết quả và hiệu quả huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Mặc dù chưa có một hệ thống tiêu chí thống nhất, song các nghiên cứu đều cho rằng việc đánh giá huy động vốn không chỉ dừng lại ở quy mô nguồn vốn huy động được mà cần xem xét đồng thời khả năng đáp ứng nhu cầu đầu tư, tính hợp lý của cơ cấu nguồn vốn, hiệu quả phân bổ và sử dụng nguồn lực, cũng như mức độ bền vững của cơ chế huy động vốn. Đây là cơ sở quan trọng để đánh giá năng lực huy động vốn của mỗi quốc gia, địa phương và làm căn cứ hoàn thiện chính sách huy động vốn trong từng giai đoạn phát triển.

Các nghiên cứu quốc tế chủ yếu tiếp cận việc đánh giá huy động vốn từ góc độ hiệu quả của hệ thống tài chính hạ tầng và khả năng đáp ứng nhu cầu đầu tư. Báo cáo (2019), *Infrastructure Financing for Sustainable Development in Asia and the Pacific* [27] cho rằng hiệu quả huy động vốn cần được phản ánh thông qua khả năng đáp ứng nhu cầu vốn đầu tư kết cấu hạ tầng, mức độ huy động các nguồn lực ngoài ngân sách, tính đa dạng của cơ cấu nguồn vốn và khả năng duy trì nguồn lực tài chính trong dài hạn. Theo nghiên cứu, một cơ chế huy động vốn được đánh giá hiệu quả khi vừa bảo đảm đáp ứng yêu cầu phát triển kết cấu hạ tầng, vừa duy trì được an toàn tài chính công và phù hợp với mục tiêu phát triển bền vững.

Tiếp cận từ góc độ quản trị tài chính hạ tầng, Báo cáo (2009), *Financing of Road Infrastructure* [28] đánh giá hiệu quả huy động vốn thông qua các tiêu chí như khả năng tạo lập nguồn thu ổn định, mức độ tự chủ tài chính của hệ thống giao thông đường bộ, hiệu quả hoạt động của Quỹ bảo trì đường bộ, khả năng huy động nguồn lực từ khu vực tư nhân và hiệu quả phối hợp giữa các nguồn vốn công với nguồn vốn ngoài ngân sách. Đồng thời, nghiên cứu nhấn mạnh tính minh bạch trong quản lý tài chính, cơ chế chia sẻ rủi ro và hiệu quả sử dụng nguồn vốn là những tiêu chí quan trọng phản ánh chất lượng của cơ chế huy động vốn. Tuy nhiên, nguồn thu ổn định hoặc mức độ tự

chủ tài chính cao chưa phản ánh đầy đủ hiệu quả huy động vốn nếu chưa xem xét chi phí tạo lập nguồn thu và khả năng bảo đảm nhu cầu đầu tư ở những địa bàn có điều kiện kinh tế khó khăn. Vì vậy, cần kết hợp tiêu chí về khả năng tạo nguồn thu với tiêu chí về tính phù hợp và bền vững của cơ chế huy động.

Cesar Queiroz, Andrés Uribe và Dennis Blumenfeld (2016), *Mechanisms for Financing Roads: A Review of International Practice* [21] tiếp cận việc đánh giá huy động vốn thông qua hiệu quả vận hành của các công cụ tài chính, khả năng tạo nguồn thu từ người sử dụng hạ tầng, mức độ thích ứng của cơ chế tài chính đối với sự thay đổi của công nghệ và xu hướng chuyển đổi năng lượng. Theo các tác giả, hiệu quả huy động vốn không chỉ thể hiện ở quy mô nguồn thu mà còn ở khả năng duy trì nguồn thu ổn định, bảo đảm tính công bằng giữa các nhóm đối tượng sử dụng hạ tầng và tạo nguồn lực cho đầu tư, bảo trì hệ thống giao thông đường bộ trong dài hạn.

Các nghiên cứu trong nước cũng bước đầu đề cập đến hệ thống tiêu chí đánh giá huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Nguyễn Thị Tuyết Dung và cộng sự (2020), *Giải pháp huy động vốn tăng nguồn thu cho phát triển hạ tầng giao thông đường bộ tại Việt Nam* [49]. Tiếp đó, Nguyễn Thị Tuyết Dung và cộng sự (2021), *Giải pháp thúc đẩy đa dạng vốn đầu tư phát triển vận tải đường bộ ở Việt Nam* [50] đánh giá kết quả huy động vốn thông qua mức độ đáp ứng nhu cầu đầu tư, khả năng đa dạng hóa các nguồn vốn, tỷ trọng huy động vốn ngoài ngân sách, hiệu quả khai thác nguồn thu từ kết cấu hạ tầng và tính bền vững của cơ chế tài chính. Tuy nhiên, các kết quả này cần được phân biệt với việc xây dựng một hệ thống tiêu chí đánh giá hoàn chỉnh, bởi mức độ đa dạng hóa nguồn vốn chủ yếu phản ánh cơ cấu huy động, chưa trực tiếp phản ánh chi phí vốn và hiệu quả phân bổ. Nguyễn Tuấn Thành (2023), *Một số phương thức huy động vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và vấn đề đặt ra đối với thành phố Hà Nội* [145] cho rằng việc đánh giá huy động vốn cần xem xét đồng thời quy mô vốn huy động, cơ cấu nguồn vốn, khả năng thu hút khu vực tư nhân, hiệu quả sử dụng vốn và mức độ phù hợp giữa phương thức huy động với điều kiện phát triển của từng địa phương.

Một số nghiên cứu tiếp cận tiêu chí đánh giá từ góc độ thể chế và quản trị nhà nước. Vũ Đức Bảo và Đào Thị Phương Liên (2020), *Cơ chế, chính sách về hoạt*

động đa dạng hóa nguồn lực tài chính cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ TP. Hà Nội [33], Phạm Hà Phương và Lê Trọng Nghĩa (2021), *Nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến đầu tư công trong lĩnh vực giao thông đường bộ trên địa bàn Thành phố Hà Nội* [76] cho rằng hiệu quả huy động vốn còn được phản ánh thông qua mức độ hoàn thiện thể chế, tính minh bạch trong quản lý tài chính, năng lực điều hành của chính quyền, khả năng kiểm soát rủi ro và hiệu quả phân bổ nguồn lực đầu tư. Theo các tác giả, một cơ chế huy động vốn chỉ được xem là hiệu quả khi huy động được nguồn lực phù hợp, đồng thời bảo đảm phân bổ hợp lý, sử dụng tiết kiệm, hạn chế thất thoát và tạo động lực thu hút các nguồn lực xã hội tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Tuy nhiên, cần phân biệt các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn với tiêu chí phản ánh kết quả huy động vốn. Chất lượng thể chế và năng lực quản trị là những điều kiện tác động đến quá trình huy động, trong khi quy mô, cơ cấu và khả năng đáp ứng nhu cầu vốn là những biểu hiện trực tiếp của kết quả huy động. Sự phân biệt này giúp hạn chế chồng chéo giữa hệ thống tiêu chí đánh giá và hệ thống nhân tố ảnh hưởng.

Tổng hợp các công trình nghiên cứu cho thấy, các tiêu chí đánh giá huy động vốn hiện nay chủ yếu tập trung vào năm nhóm nội dung cơ bản: (i) quy mô và khả năng đáp ứng nhu cầu vốn đầu tư; (ii) cơ cấu và mức độ đa dạng hóa các nguồn vốn; (iii) hiệu quả huy động, phân bổ và sử dụng nguồn vốn; (iv) tính ổn định và bền vững của cơ chế huy động vốn; (v) chất lượng thể chế, năng lực quản trị và khả năng thu hút các nguồn lực ngoài ngân sách. Đây là những luận cứ khoa học quan trọng để luận án kế thừa trong quá trình xây dựng hệ thống tiêu chí đánh giá huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau.

Tuy nhiên, các nghiên cứu hiện nay chủ yếu đánh giá huy động vốn dưới góc độ tài chính hoặc quản lý đầu tư; chưa xây dựng được hệ thống tiêu chí đánh giá toàn diện dưới góc độ ngành Kinh tế chính trị. Đặc biệt, chưa làm rõ mối quan hệ giữa hiệu quả huy động vốn với hiệu quả phân bổ và sử dụng nguồn lực; chưa phản ánh đầy đủ vai trò điều tiết của Nhà nước, sự phối hợp giữa Nhà nước và thị trường cũng như quan hệ lợi ích giữa các chủ thể tham gia huy động vốn. Đồng thời, chưa có công trình nào xây dựng hệ thống tiêu chí đánh giá phù hợp với điều kiện phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở cấp tỉnh, đặc biệt đối với tỉnh Cà Mau. Đây là khoảng trống nghiên cứu mà luận án tiếp tục kế thừa và phát triển.

Thứ ba, nhóm nghiên cứu về các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ.

Cùng với việc nghiên cứu các phương thức huy động vốn và tiêu chí đánh giá, nhiều công trình trong và ngoài nước đã tập trung phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Các nghiên cứu đều thống nhất rằng khả năng huy động vốn không chỉ phụ thuộc vào quy mô nhu cầu đầu tư hay nguồn lực tài chính hiện có mà còn chịu sự tác động tổng hợp của nhiều nhân tố như thể chế, chính sách, năng lực quản trị nhà nước, điều kiện kinh tế - xã hội, sự phát triển của thị trường vốn, đặc điểm của dự án đầu tư và điều kiện đặc thù của từng địa phương. Việc nhận diện đầy đủ các nhân tố ảnh hưởng là cơ sở quan trọng để lựa chọn phương thức huy động vốn phù hợp và nâng cao hiệu quả huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ.

Các nghiên cứu quốc tế trước hết nhấn mạnh vai trò của thể chế và chất lượng quản trị đối với khả năng huy động vốn. Báo cáo (2009), *Financing of Road Infrastructure* [28] cho rằng mặc dù nhiều quốc gia có thể sử dụng các công cụ tài chính tương đối giống nhau nhưng kết quả huy động vốn rất khác nhau, nguyên nhân chủ yếu xuất phát từ chất lượng thể chế, năng lực quản trị tài chính công và tính minh bạch trong quản lý nguồn vốn. Theo nghiên cứu, thể chế càng hoàn thiện thì khả năng thu hút nguồn vốn từ khu vực tư nhân, các tổ chức tài chính quốc tế và thị trường vốn càng cao; ngược lại, những hạn chế về quản trị và minh bạch sẽ làm gia tăng chi phí đầu tư, rủi ro tài chính và làm giảm niềm tin của nhà đầu tư.

Nghiên cứu của Snowden Mmadi (2023), trong công trình *Infrastructure Financing Gap and Fiscal Sustainability in Malawi* [18] cũng chỉ ra rằng năng lực quản trị tài chính, cơ chế giám sát độc lập và khả năng đa dạng hóa nguồn thu là những nhân tố quyết định tính bền vững của hệ thống huy động vốn. Nếu không cải cách thể chế tài chính và nâng cao hiệu quả quản trị, tình trạng thiếu hụt vốn đầu tư kết cấu hạ tầng sẽ ngày càng gia tăng, ngay cả khi quốc gia có nhiều công cụ huy động vốn. Điều này cho thấy chất lượng thể chế là nhân tố có ảnh hưởng xuyên suốt đến toàn bộ quá trình huy động, phân bổ và sử dụng nguồn vốn.

Một số nghiên cứu tập trung phân tích ảnh hưởng của trình độ phát triển kinh tế và năng lực tài khóa đối với lựa chọn phương thức huy động vốn. B. Kim (2006), trong công trình *Infrastructure Development and Economic Growth in East Asia:*

Lessons from Japan and Korea [13] cho rằng cơ chế huy động vốn luôn gắn với từng giai đoạn phát triển của nền kinh tế. Trong giai đoạn năng lực tích lũy còn thấp, Nhà nước giữ vai trò chủ đạo trong huy động nguồn lực đầu tư; khi nền kinh tế phát triển và thị trường vốn hoàn thiện hơn, khu vực tư nhân sẽ tham gia mạnh mẽ hơn vào đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng. Gavieta (2010), trong công trình *Infrastructure Financing and Project Risk Allocation* [10] cũng khẳng định đặc điểm của từng dự án, khả năng tạo dòng tiền và mức độ rủi ro tài chính là những nhân tố quyết định việc lựa chọn phương thức huy động vốn phù hợp.

Bên cạnh đó, nhiều nghiên cứu cho rằng sự phát triển của thị trường tài chính và các công cụ tài chính mới có ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng huy động vốn. OECD (2020), trong công trình *Land Value Capture: Implementation in OECD Countries* [19] nhấn mạnh việc khai thác giá trị gia tăng từ đất đai, phát triển thị trường vốn và sử dụng các công cụ tài chính hiện đại góp phần mở rộng khả năng huy động nguồn lực cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông. Trong khi đó, Mejia-Dugand và cộng sự (2024), trong công trình *Policy Instruments for Sustainable Transport Transitions: The Role of Public Investment and Fiscal Incentives* [17] cho rằng các chính sách tài khóa xanh, tín dụng ưu đãi và cơ chế định hướng đầu tư có tác động mạnh đến dòng vốn đầu tư vào các công trình giao thông theo hướng phát triển bền vững.

Các nghiên cứu trong nước cũng đã nhận diện khá đầy đủ các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ. Vũ Đức Bảo và Đào Thị Phương Liên (2020), *Cơ chế, chính sách về hoạt động đa dạng hóa nguồn lực tài chính cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ TP. Hà Nội* [33] cho rằng sự thiếu đồng bộ trong phân công quản lý, cơ chế giám sát tài chính và năng lực điều hành của chính quyền địa phương là những nguyên nhân làm giảm hiệu quả huy động vốn. Phạm Hà Phương và Lê Trọng Nghĩa (2021), *Nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến đầu tư công trong lĩnh vực giao thông đường bộ trên địa bàn Thành phố Hà Nội* [76] tiếp tục khẳng định hệ thống thể chế, chính sách và năng lực quản trị nhà nước có tác động trực tiếp đến khả năng huy động, phân bổ và sử dụng hiệu quả nguồn vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ.

Một nhóm nghiên cứu khác tập trung làm rõ tác động của các nhân tố kinh tế và thị trường vốn. Nguyễn Trọng Xuân và cộng sự (2024), trong công trình *Các yếu*

tố tác động đến huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Viêng Chăn, CHDCND Lào [160] cho rằng khả năng huy động vốn phụ thuộc lớn vào mức độ phát triển của thị trường tài chính, năng lực nội tại của nền kinh tế và khả năng tạo lập các nguồn lực đầu tư trong nước. Trong khi đó, Dương Văn Thái (2014), *Nghiên cứu về huy động vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tại tỉnh Bắc Giang* [143], Nguyễn Thị Thúy Nga (2015), *Nghiên cứu về huy động vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tại tỉnh Hải Dương* [72], Hoàng Cao Liêm (2018), *Nghiên cứu về quản lý nhà nước đối với huy động vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ* [71] và Nguyễn Thu Thủy (2017), *Nghiên cứu về quản lý nhà nước trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ* [147] đều cho rằng chất lượng quy hoạch, công tác chuẩn bị dự án, giải phóng mặt bằng, tiến độ triển khai và năng lực tổ chức thực hiện dự án là những nhân tố ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng thu hút vốn đầu tư cũng như hiệu quả sử dụng vốn.

Các nghiên cứu cũng dành sự quan tâm đến nhóm nhân tố liên quan đến khu vực tư nhân và đặc điểm của địa phương. Phạm Diễm Hằng (2018), *Thu hút vốn đầu tư tư nhân theo hình thức đối tác công – tư (PPP) trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam* [67] cho rằng quyết định tham gia của khu vực tư nhân phụ thuộc nhiều vào cơ chế chia sẻ rủi ro, mức độ hỗ trợ của Nhà nước và tính ổn định của môi trường đầu tư. Chu Bảo Nguyên (2024), *Huy động, sử dụng các nguồn vốn đầu tư phát triển hạ tầng giao thông đường bộ* [74] nhấn mạnh việc hoàn thiện thể chế, cải cách thủ tục hành chính và nâng cao năng lực điều hành là điều kiện quan trọng để thu hút các nguồn vốn ngoài ngân sách. Đồng thời, các nghiên cứu cũng chỉ ra rằng điều kiện tự nhiên, trình độ phát triển kinh tế - xã hội, quy mô nền kinh tế và năng lực tài khóa của từng địa phương có ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng lựa chọn phương thức và kết quả huy động vốn.

Tổng hợp các công trình nghiên cứu cho thấy các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ có thể khái quát thành sáu nhóm cơ bản: (i) thể chế và chính sách; (ii) năng lực quản trị nhà nước; (iii) trình độ phát triển kinh tế và năng lực tài khóa; (iv) sự phát triển của thị trường tài chính và thị trường vốn; (v) chất lượng quy hoạch, chuẩn bị và tổ chức thực hiện dự án; (vi) điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội và đặc điểm của từng địa phương. Đây là những căn cứ khoa

học quan trọng để luận án kế thừa trong quá trình phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau.

Tuy nhiên, phần lớn các công trình mới xem xét các nhân tố ảnh hưởng dưới góc độ quản lý kinh tế hoặc tài chính công; chưa làm rõ cơ chế tác động và mối quan hệ qua lại giữa các nhân tố trong quá trình huy động, phân bổ và sử dụng nguồn lực dưới góc độ ngành Kinh tế chính trị. Đặc biệt, chưa có nghiên cứu nào phân tích đầy đủ các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn trong điều kiện cụ thể của tỉnh Cà Mau – địa phương có năng lực tích lũy còn hạn chế, phụ thuộc lớn vào ngân sách trung ương, chịu tác động mạnh của biến đổi khí hậu và đang đứng trước yêu cầu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông phục vụ liên kết vùng và mở rộng không gian phát triển. Đây chính là khoảng trống nghiên cứu mà luận án tập trung làm rõ.

Qua tổng quan các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước có thể nhận thấy, vấn đề phương thức huy động vốn, tiêu chí đánh giá và các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đã được nhiều học giả nghiên cứu dưới nhiều cách tiếp cận khác nhau. Mặc dù phạm vi, đối tượng và phương pháp nghiên cứu có sự khác biệt, song các công trình đều thống nhất rằng huy động vốn là quá trình tổng hợp, chịu sự chi phối đồng thời của cơ chế tài chính, chất lượng thể chế, năng lực quản trị nhà nước, mức độ phát triển của thị trường vốn và điều kiện kinh tế - xã hội của từng quốc gia, từng địa phương.

Thứ nhất, các công trình nghiên cứu đã làm rõ hệ thống phương thức huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Các nghiên cứu cho thấy phương thức huy động vốn ngày càng được đa dạng hóa theo hướng kết hợp giữa nguồn vốn ngân sách nhà nước với nguồn vốn ODA, FDI, PPP, trái phiếu hạ tầng, khai thác quỹ đất, các nguồn thu từ người sử dụng và các công cụ tài chính hiện đại. Đồng thời, nhiều công trình đã chỉ ra rằng việc lựa chọn phương thức huy động vốn phải phù hợp với trình độ phát triển kinh tế, năng lực tài khóa, đặc điểm của từng dự án và khả năng phát triển của thị trường vốn.

Thứ hai, nhiều nghiên cứu đã bước đầu xây dựng hệ thống tiêu chí đánh giá huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ. Các tiêu chí được sử dụng khá đa dạng, tập trung vào quy mô nguồn vốn huy động, khả năng đáp ứng nhu cầu đầu tư, cơ cấu các nguồn vốn, mức độ đa dạng hóa nguồn lực, hiệu quả huy động và sử dụng vốn, tính ổn định của cơ chế tài chính, chất lượng thể chế và năng lực quản trị.

Đây là những cơ sở quan trọng để đánh giá hiệu quả huy động vốn và hoàn thiện cơ chế huy động vốn trong từng giai đoạn phát triển.

Thứ ba, các công trình nghiên cứu đã nhận diện tương đối đầy đủ các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Các nghiên cứu đều thống nhất rằng khả năng huy động vốn chịu tác động tổng hợp của nhiều nhóm nhân tố như thể chế và chính sách; năng lực quản trị nhà nước; trình độ phát triển kinh tế và năng lực tài khóa; sự phát triển của thị trường tài chính và thị trường vốn; chất lượng quy hoạch, chuẩn bị và tổ chức thực hiện dự án; cơ chế chia sẻ rủi ro; điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội và đặc điểm của từng địa phương. Những kết quả nghiên cứu này góp phần làm rõ cơ sở khoa học để lựa chọn phương thức huy động vốn phù hợp và nâng cao hiệu quả huy động vốn trong thực tiễn.

Nhìn chung, các công trình nghiên cứu đã cung cấp nhiều luận cứ khoa học quan trọng về phương thức huy động vốn, tiêu chí đánh giá và các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Đây là cơ sở lý luận và thực tiễn có giá trị để luận án kế thừa trong quá trình xây dựng khung phân tích, xác định hệ thống tiêu chí đánh giá và phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau.

Khoảng trống nghiên cứu: Mặc dù đã đạt được nhiều kết quả quan trọng, song qua tổng quan các công trình nghiên cứu có thể nhận thấy vẫn còn một số khoảng trống cần tiếp tục nghiên cứu.

Thứ nhất, các nghiên cứu chủ yếu tiếp cận phương thức huy động vốn dưới góc độ tài chính công, quản lý đầu tư hoặc quản trị dự án; chưa nghiên cứu đầy đủ phương thức huy động vốn như một quá trình huy động, phân bổ và điều tiết các nguồn lực phát triển dưới góc độ ngành Kinh tế chính trị. Vì vậy, bản chất kinh tế của các phương thức huy động vốn và mối quan hệ giữa Nhà nước, thị trường với các chủ thể tham gia huy động vốn chưa được luận giải một cách hệ thống.

Thứ hai, mặc dù nhiều công trình đã đề cập đến tiêu chí đánh giá huy động vốn, song phần lớn mới tập trung vào quy mô vốn huy động hoặc hiệu quả tài chính của từng nguồn vốn; chưa xây dựng được hệ thống tiêu chí đánh giá toàn diện phản ánh đồng thời kết quả huy động, chất lượng phân bổ nguồn lực, hiệu quả sử dụng vốn và tác động của huy động vốn đối với phát triển kết cấu hạ tầng giao thông

đường bộ. Đặc biệt, chưa có nghiên cứu xây dựng bộ tiêu chí đánh giá phù hợp với điều kiện của cấp tỉnh.

Thứ ba, các nghiên cứu đã nhận diện nhiều nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn nhưng chủ yếu xem xét từng nhân tố riêng lẻ, chưa phân tích đầy đủ mối quan hệ tác động qua lại giữa các nhân tố trong quá trình huy động, phân bổ và sử dụng nguồn lực. Đồng thời, chưa làm rõ vai trò điều tiết của Nhà nước trong việc xử lý mối quan hệ lợi ích giữa Nhà nước, doanh nghiệp, tổ chức tín dụng, nhà đầu tư và người dân nhằm nâng cao hiệu quả huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ.

Thứ tư, phần lớn các công trình nghiên cứu được thực hiện ở phạm vi quốc gia hoặc các địa phương có điều kiện phát triển kinh tế tương đối thuận lợi; chưa có công trình nào nghiên cứu chuyên sâu về phương thức huy động vốn, hệ thống tiêu chí đánh giá và các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau. Trong bối cảnh tỉnh Cà Mau đang thực hiện tổ chức chính quyền địa phương hai cấp, mở rộng không gian phát triển, đẩy mạnh chuyển đổi số, tăng trưởng xanh và liên kết vùng, việc nghiên cứu các nội dung này dưới góc độ ngành Kinh tế chính trị có ý nghĩa cả về lý luận và thực tiễn.

Những khoảng trống nghiên cứu nêu trên là cơ sở để luận án kế thừa có chọn lọc các kết quả nghiên cứu trước đây, đồng thời tiếp tục hoàn thiện khung lý luận, xây dựng hệ thống tiêu chí đánh giá và phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau, từ đó đề xuất các giải pháp phù hợp nhằm tăng cường huy động và sử dụng các nguồn lực phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của địa phương trong giai đoạn mới.

1.1.3. Nhóm nghiên cứu về thực trạng và giải pháp huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ

Sau khi nghiên cứu về vai trò, phương thức huy động vốn, tiêu chí đánh giá và các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn, nhiều công trình trong và ngoài nước tiếp tục tập trung phân tích thực trạng huy động vốn và đề xuất các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Các nghiên cứu chủ yếu tập trung vào bốn nhóm nội dung: (i) giải pháp khai thác tài sản kết cấu hạ tầng để tạo nguồn vốn; (ii) nâng cao hiệu quả huy động và sử dụng nguồn vốn ODA; (iii) hoàn thiện cơ chế huy động vốn theo hình thức đối tác công

tư; và (iv) đa dạng hóa các nguồn lực tài chính gắn với đổi mới cơ chế quản lý và điều hành của Nhà nước.

Thứ nhất, nhóm nghiên cứu về giải pháp khai thác tài sản kết cấu hạ tầng nhằm tạo nguồn vốn cho phát triển giao thông đường bộ.

Nhiều công trình nghiên cứu cho rằng trong điều kiện nguồn lực ngân sách nhà nước còn hạn chế, việc khai thác hiệu quả tài sản kết cấu hạ tầng giao thông là giải pháp quan trọng nhằm tạo nguồn vốn bền vững cho đầu tư phát triển và bảo trì hệ thống giao thông đường bộ. Nguyễn Văn Ninh (2025), *Kinh nghiệm về xây dựng hệ thống chính sách phát triển giao thông đường bộ ở Việt Nam* [75] khẳng định giao thông đường bộ giữ vị trí đặc biệt quan trọng đối với phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh và hội nhập quốc tế; đồng thời nhấn mạnh rằng khả năng hiện thực hóa các mục tiêu phát triển giao thông phụ thuộc rất lớn vào cơ chế huy động và phân bổ nguồn lực đầu tư. Theo tác giả, cần đổi mới cơ chế huy động vốn theo hướng đa dạng hóa các nguồn lực, phát huy vai trò dẫn dắt của Nhà nước và mở rộng sự tham gia của khu vực tư nhân thông qua các hình thức hợp tác phù hợp.

Cùng hướng tiếp cận đó, Nguyễn Hữu Dũng và Vương Phan Liên Trang (2020), *Giải pháp huy động vốn cho bảo trì đường bộ tại Việt Nam* [51] cho rằng việc khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ là giải pháp quan trọng nhằm bổ sung nguồn lực cho công tác bảo trì và phát triển hệ thống giao thông. Các tác giả đề xuất thực hiện cho thuê quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng có thời hạn, chuyển nhượng quyền khai thác hoặc nhượng quyền vận hành đối với một số tuyến đường có khả năng tạo nguồn thu, nhất là các tuyến đường cao tốc. Theo nghiên cứu, việc triển khai các phương thức này phải gắn với cơ chế đấu giá công khai, minh bạch, nâng cao năng lực dự báo lưu lượng giao thông và hoàn thiện cơ chế kiểm soát rủi ro nhằm bảo đảm hài hòa lợi ích giữa Nhà nước, nhà đầu tư và người sử dụng.

Các nghiên cứu thuộc nhóm này cho thấy xu hướng chuyển từ tư duy đầu tư hoàn toàn bằng ngân sách nhà nước sang khai thác hiệu quả giá trị kinh tế của tài sản kết cấu hạ tầng nhằm tạo nguồn lực tái đầu tư. Đây là hướng tiếp cận phù hợp trong điều kiện nhu cầu đầu tư giao thông ngày càng lớn nhưng khả năng cân đối ngân sách còn hạn chế.

Thứ hai, nhóm nghiên cứu về giải pháp nâng cao hiệu quả huy động và sử dụng nguồn vốn ODA cho phát triển giao thông đường bộ.

Nguồn vốn ODA tiếp tục được nhiều công trình nghiên cứu xác định là một trong những nguồn lực quan trọng đối với đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông, đặc biệt ở các quốc gia đang phát triển. Nguyễn Đức Thành (2016), *Nâng cao hiệu quả thu hút và sử dụng vốn ODA ở Việt Nam* [144] cho rằng ODA đã góp phần quan trọng trong xây dựng các công trình hạ tầng trọng điểm, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và nâng cao năng lực thể chế. Tuy nhiên, hiệu quả sử dụng nguồn vốn này còn chịu ảnh hưởng của nhiều yếu tố như tiến độ giải ngân chậm, năng lực quản lý dự án hạn chế, thiếu vốn đối ứng, sự khác biệt về quy trình giữa Việt Nam và các nhà tài trợ cũng như hệ thống pháp luật chưa đồng bộ.

Trên cơ sở đó, nghiên cứu đề xuất nhiều giải pháp như hoàn thiện thể chế quản lý ODA, nâng cao năng lực của cơ quan quản lý dự án, bảo đảm nguồn vốn đối ứng, tăng cường phối hợp với các nhà tài trợ và đẩy mạnh công tác kiểm tra, giám sát trong toàn bộ quá trình thực hiện dự án. Đồng thời, nghiên cứu cũng khuyến nghị kết hợp linh hoạt nguồn vốn ODA với các hình thức đối tác công tư nhằm nâng cao hiệu quả huy động và sử dụng nguồn lực đầu tư.

Nhìn chung, các nghiên cứu đều thống nhất rằng hiệu quả của nguồn vốn ODA không chỉ phụ thuộc vào quy mô vốn huy động mà còn phụ thuộc vào chất lượng quản trị dự án, năng lực hấp thụ vốn và khả năng phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước với các tổ chức tài trợ. Đây là những kinh nghiệm có ý nghĩa quan trọng đối với việc huy động và sử dụng nguồn vốn ưu đãi trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở các địa phương.

Thứ ba, nhóm nghiên cứu về giải pháp hoàn thiện cơ chế huy động vốn theo hình thức đối tác công – tư và huy động nguồn lực ngoài ngân sách.

Trong bối cảnh nhu cầu đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ngày càng gia tăng, trong khi khả năng cân đối ngân sách nhà nước còn hạn chế, nhiều công trình nghiên cứu tập trung đề xuất các giải pháp nhằm hoàn thiện cơ chế huy động nguồn lực ngoài ngân sách, đặc biệt là thông qua hình thức đối tác công – tư. Các nghiên cứu đều thống nhất rằng PPP không chỉ là phương thức huy động vốn mà còn là cơ chế phân chia trách nhiệm, lợi ích và rủi ro giữa Nhà nước với khu vực tư nhân nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Nguyễn Thị Tuyết Dung và cộng sự (2020), *Giải pháp huy động vốn tăng nguồn thu cho phát triển hạ tầng giao thông đường bộ tại Việt Nam* [49], (2021), *Giải pháp thúc đẩy đa dạng vốn đầu tư phát triển vận tải đường bộ ở Việt Nam* [50] cho rằng mặc dù Việt Nam đã ban hành nhiều cơ chế, chính sách khuyến khích khu vực tư nhân tham gia đầu tư giao thông đường bộ, nhưng kết quả huy động vốn ngoài ngân sách vẫn chưa tương xứng với tiềm năng. Nguyên nhân chủ yếu là hệ thống pháp luật còn thiếu đồng bộ; cơ chế chia sẻ rủi ro chưa rõ ràng; phương án tài chính của nhiều dự án chưa bảo đảm tính khả thi; thời gian thu hồi vốn kéo dài; công tác giải phóng mặt bằng còn chậm; nguồn thu của dự án thiếu ổn định và chưa tạo được niềm tin cho các nhà đầu tư.

Từ thực trạng đó, các tác giả đề xuất tiếp tục hoàn thiện khung pháp lý về PPP theo hướng ổn định, minh bạch và dễ dự báo; hoàn thiện cơ chế chia sẻ phần tăng, giảm doanh thu giữa Nhà nước và nhà đầu tư; đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính; nâng cao chất lượng công tác chuẩn bị dự án; đồng thời xây dựng danh mục các dự án ưu tiên có khả năng thu hút vốn đầu tư ngoài ngân sách. Đây được xem là những điều kiện quan trọng nhằm nâng cao khả năng huy động nguồn lực xã hội cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Nguyễn Tuấn Thành (2023), *Một số phương thức huy động vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và vấn đề đặt ra đối với thành phố Hà Nội* [145] cũng cho rằng để mở rộng khả năng huy động vốn ngoài ngân sách cần xây dựng cơ chế phối hợp đồng bộ giữa đầu tư công và đầu tư tư nhân; phát triển thị trường vốn; khai thác hiệu quả quỹ đất hai bên các tuyến đường; đồng thời mở rộng các hình thức huy động vốn thông qua phát hành trái phiếu chính quyền địa phương, trái phiếu công trình và các quỹ đầu tư phát triển địa phương. Theo tác giả, sự kết hợp linh hoạt giữa các phương thức huy động vốn sẽ góp phần giảm áp lực đối với ngân sách nhà nước và nâng cao hiệu quả đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Các nghiên cứu thuộc nhóm này thống nhất rằng việc thu hút nguồn lực ngoài ngân sách không chỉ phụ thuộc vào ưu đãi tài chính mà còn chịu tác động mạnh của chất lượng môi trường đầu tư, tính minh bạch của chính sách, năng lực quản trị của cơ quan nhà nước và mức độ bảo đảm quyền, lợi ích hợp pháp của nhà đầu tư. Vì vậy, hoàn thiện thể chế và nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước được xem là điều kiện tiên quyết để mở rộng huy động nguồn lực xã hội cho phát triển giao thông đường bộ.

Thứ tư, nhóm nghiên cứu về giải pháp hoàn thiện thể chế và đa dạng hóa nguồn lực tài chính cho phát triển giao thông đường bộ.

Bên cạnh việc hoàn thiện các phương thức huy động vốn cụ thể, nhiều công trình nghiên cứu nhấn mạnh yêu cầu đổi mới cơ chế quản lý và hoàn thiện thể chế nhằm tạo lập môi trường thuận lợi cho quá trình huy động vốn. Các nghiên cứu đều cho rằng thể chế kinh tế, chính sách tài chính và chất lượng quản trị nhà nước có ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng huy động, phân bổ và sử dụng hiệu quả các nguồn lực đầu tư.

Vũ Đức Bảo và Đào Thị Phương Liên (2020), *Cơ chế, chính sách về hoạt động đa dạng hóa nguồn lực tài chính cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ TP. Hà Nội* [33], Phạm Hà Phương và Lê Trọng Nghĩa (2021), *Nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến đầu tư công trong lĩnh vực giao thông đường bộ trên địa bàn Thành phố Hà Nội* [76] cho rằng cần tiếp tục hoàn thiện hệ thống pháp luật về đầu tư công, đầu tư theo phương thức PPP và quản lý tài sản công; đồng thời nâng cao tính minh bạch trong quản lý tài chính, cải cách thủ tục hành chính và tăng cường phân cấp, phân quyền gắn với kiểm tra, giám sát trong quá trình huy động và sử dụng vốn đầu tư. Theo các tác giả, việc hoàn thiện thể chế sẽ góp phần nâng cao niềm tin của nhà đầu tư, giảm chi phí giao dịch và tạo điều kiện thuận lợi để huy động các nguồn vốn ngoài ngân sách.

Nguyễn Trọng Xuân và cộng sự (2024), *Các yếu tố tác động đến huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Viêng Chăn, CHDCND Lào* [160], Dương Văn Thái (2014), *Nghiên cứu về huy động vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tại tỉnh Bắc Giang* [143], Nguyễn Thị Thúy Nga (2015), *Nghiên cứu về huy động vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tại tỉnh Hải Dương* [72], Hoàng Cao Liêm (2018), *Nghiên cứu về quản lý nhà nước đối với huy động vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ* [71] và Nguyễn Thu Thủy (2017), *Nghiên cứu về quản lý nhà nước trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ* [147] đều cho rằng để nâng cao hiệu quả huy động vốn cần đồng thời thực hiện nhiều giải pháp như nâng cao chất lượng quy hoạch phát triển giao thông; hoàn thiện công tác chuẩn bị đầu tư; đẩy nhanh giải phóng mặt bằng; nâng cao năng lực quản lý dự án; tăng cường phối hợp giữa các cấp, các ngành và nâng cao chất lượng dự báo nhu cầu đầu tư. Đây là

những giải pháp có ý nghĩa quyết định trong việc nâng cao tính khả thi của dự án và tạo niềm tin đối với các tổ chức tài chính cũng như các nhà đầu tư.

Một số nghiên cứu cũng nhấn mạnh yêu cầu đa dạng hóa các nguồn lực tài chính thông qua phát triển thị trường vốn, khai thác hiệu quả nguồn lực đất đai, mở rộng các quỹ đầu tư phát triển, tăng cường huy động nguồn vốn từ doanh nghiệp và cộng đồng. Theo các nghiên cứu, việc đa dạng hóa nguồn lực không chỉ giúp giảm áp lực đối với ngân sách nhà nước mà còn nâng cao tính chủ động của địa phương trong huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Nhìn chung, các công trình nghiên cứu đã đề xuất khá toàn diện các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, từ hoàn thiện phương thức huy động vốn, đổi mới cơ chế PPP, nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn vốn ODA đến hoàn thiện thể chế, phát triển thị trường vốn và đa dạng hóa các nguồn lực tài chính. Tuy nhiên, các giải pháp chủ yếu được xây dựng ở phạm vi quốc gia hoặc đối với từng nguồn vốn riêng lẻ; chưa hình thành một hệ thống giải pháp đồng bộ phù hợp với điều kiện của từng địa phương. Đặc biệt, chưa có công trình nào nghiên cứu chuyên sâu và đề xuất hệ thống giải pháp huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau, trên cơ sở kết hợp hài hòa giữa vai trò của Nhà nước, cơ chế thị trường và các chủ thể tham gia huy động nguồn lực. Đây là khoảng trống mà luận án tiếp tục nghiên cứu, bổ sung và phát triển.

Qua tổng quan các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước có thể nhận thấy, vấn đề thực trạng và giải pháp huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đã được nghiên cứu khá phong phú dưới nhiều góc độ khác nhau. Các nghiên cứu không chỉ phản ánh thực trạng huy động vốn ở nhiều quốc gia và địa phương mà còn đề xuất nhiều giải pháp nhằm hoàn thiện cơ chế huy động, phân bổ và sử dụng các nguồn lực đầu tư. Mặc dù cách tiếp cận và phạm vi nghiên cứu có sự khác biệt, song các công trình đều thống nhất rằng huy động vốn là điều kiện tiên quyết để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; đồng thời hiệu quả huy động vốn phụ thuộc vào chất lượng thể chế, năng lực quản trị nhà nước và khả năng phối hợp giữa các nguồn lực công với nguồn lực xã hội.

Thứ nhất, các công trình nghiên cứu đã phân tích khá toàn diện thực trạng huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở nhiều quốc gia và

địa phương. Các nghiên cứu đã chỉ ra những kết quả đạt được trong việc đa dạng hóa các nguồn vốn đầu tư thông qua ngân sách nhà nước, ODA, FDI, PPP, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng, khai thác quỹ đất và các công cụ tài chính khác. Đồng thời, nhiều nghiên cứu cũng chỉ ra những hạn chế như quy mô huy động vốn chưa đáp ứng nhu cầu đầu tư, cơ cấu nguồn vốn chưa hợp lý, sự phụ thuộc lớn vào ngân sách nhà nước, tiến độ giải ngân chậm, hiệu quả khai thác nguồn lực còn thấp và khả năng thu hút khu vực tư nhân còn hạn chế.

Thứ hai, các nghiên cứu đã đề xuất nhiều nhóm giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ. Các giải pháp tập trung vào hoàn thiện hệ thống pháp luật; đổi mới cơ chế đầu tư theo phương thức PPP; nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn vốn ODA; khai thác hiệu quả tài sản kết cấu hạ tầng và nguồn lực đất đai; phát triển thị trường vốn; cải thiện môi trường đầu tư; nâng cao chất lượng quy hoạch, chuẩn bị dự án và năng lực quản lý đầu tư. Đây là những luận cứ quan trọng để các quốc gia và địa phương tham khảo trong quá trình hoàn thiện cơ chế huy động vốn.

Thứ ba, nhiều công trình nghiên cứu đã nhấn mạnh vai trò của Nhà nước trong việc kiến tạo thể chế, điều tiết và định hướng huy động các nguồn lực xã hội cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Các nghiên cứu đều thống nhất rằng Nhà nước không chỉ giữ vai trò đầu tư trực tiếp thông qua ngân sách mà còn có trách nhiệm xây dựng môi trường pháp lý ổn định, minh bạch; hoàn thiện cơ chế chia sẻ rủi ro; tạo lập niềm tin cho nhà đầu tư và điều hòa lợi ích giữa Nhà nước, doanh nghiệp và người dân trong quá trình huy động, phân bổ và sử dụng nguồn vốn đầu tư.

Nhìn chung, các công trình nghiên cứu đã cung cấp nhiều luận cứ khoa học và thực tiễn quan trọng về thực trạng và giải pháp huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Đây là cơ sở quan trọng để luận án kế thừa trong quá trình phân tích thực trạng huy động vốn, đánh giá những kết quả đạt được, những hạn chế và nguyên nhân; đồng thời đề xuất hệ thống giải pháp phù hợp nhằm nâng cao hiệu quả huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau.

Khoảng trống nghiên cứu: Mặc dù đã đạt được nhiều kết quả quan trọng, song qua tổng quan các công trình nghiên cứu có thể nhận thấy vẫn còn một số khoảng trống cần tiếp tục nghiên cứu.

Thứ nhất, phần lớn các nghiên cứu tập trung đánh giá thực trạng và đề xuất giải pháp ở phạm vi quốc gia hoặc một số vùng, địa phương có điều kiện phát triển kinh tế thuận lợi; chưa có công trình nào nghiên cứu một cách toàn diện về thực trạng huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau trong bối cảnh mới của quá trình phát triển đất nước và vùng ĐBSCL.

Thứ hai, các giải pháp được đề xuất chủ yếu hướng đến từng nguồn vốn hoặc từng phương thức huy động vốn riêng lẻ như ngân sách nhà nước, ODA, PPP hoặc khai thác tài sản công; chưa hình thành một hệ thống giải pháp tổng thể nhằm huy động đồng bộ các nguồn lực của Nhà nước, doanh nghiệp, tổ chức tín dụng, nhà đầu tư và người dân phục vụ phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Thứ ba, nhiều công trình nghiên cứu tiếp cận giải pháp dưới góc độ quản lý kinh tế hoặc tài chính công, trong khi chưa phân tích đầy đủ các giải pháp trên cơ sở lý luận của ngành Kinh tế chính trị. Vì vậy, vai trò điều tiết của Nhà nước, cơ chế vận hành của thị trường, quan hệ lợi ích giữa các chủ thể tham gia huy động vốn và yêu cầu phân bổ, sử dụng hiệu quả các nguồn lực xã hội chưa được luận giải một cách hệ thống.

Thứ tư, chưa có nghiên cứu nào xây dựng hệ thống giải pháp huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau trên cơ sở gắn kết giữa điều kiện phát triển kinh tế - xã hội của địa phương với yêu cầu thực hiện các chủ trương, chính sách mới của Đảng và Nhà nước về phát triển kết cấu hạ tầng, chuyển đổi số, tăng trưởng xanh, tổ chức chính quyền địa phương hai cấp và tăng cường liên kết vùng. Đây là khoảng trống nghiên cứu mà luận án tập trung giải quyết nhằm góp phần bổ sung cơ sở lý luận và thực tiễn cho việc hoàn thiện cơ chế huy động vốn, nâng cao hiệu quả phân bổ và sử dụng các nguồn lực phục vụ phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau trong giai đoạn đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2045.

Từ kết quả tổng quan các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước có thể khẳng định rằng, mặc dù đã có nhiều công trình nghiên cứu liên quan đến huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ, song vẫn còn những khoảng trống cả về lý luận và thực tiễn, đặc biệt dưới góc độ ngành Kinh tế chính trị và trong điều kiện cụ thể của tỉnh Cà Mau. Đây chính là cơ sở khoa học quan trọng để luận án xác định hướng nghiên cứu, xây dựng khung phân tích, hệ thống tiêu chí đánh giá, phân tích thực trạng, xác định

các nhân tố ảnh hưởng và đề xuất các giải pháp tăng cường huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau trong thời gian tới.

1.2. KHÁI QUÁT KẾT QUẢ CỦA CÁC CÔNG TRÌNH ĐÃ CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN VÀ NHỮNG KHOẢNG TRỐNG TIẾP TỤC NGHIÊN CỨU PHÁT TRIỂN

1.2.1. Khái quát những kết quả nghiên cứu đã thống nhất của các công trình liên quan đến huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ

Qua tổng quan các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước, có thể nhận thấy các nghiên cứu đã tiếp cận và giải quyết vấn đề huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ trên nhiều phương diện khác nhau, tập trung vào các nội dung cơ bản sau:

Thứ nhất, các công trình nghiên cứu đều thống nhất rằng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ giữ vai trò quan trọng đối với tăng trưởng kinh tế, liên kết vùng, phát triển thị trường và nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Đồng thời, huy động vốn được xác định là điều kiện tiên quyết để phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo hướng đồng bộ, hiện đại.

Thứ hai, các nghiên cứu đã làm rõ các phương thức huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ, bao gồm vốn ngân sách nhà nước, vốn ODA, vốn FDI, đầu tư theo phương thức đối tác công - tư, trái phiếu chính quyền địa phương, khai thác quỹ đất và các công cụ tài chính khác. Xu hướng chung được các nghiên cứu thống nhất là đa dạng hóa nguồn vốn, giảm dần sự phụ thuộc vào ngân sách nhà nước và tăng cường huy động các nguồn lực xã hội.

Thứ ba, các công trình đã xác định tương đối đầy đủ các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn, bao gồm thể chế và chính sách, năng lực quản trị nhà nước, trình độ phát triển của thị trường tài chính, chất lượng quy hoạch, môi trường đầu tư, điều kiện kinh tế - xã hội và đặc điểm của từng địa phương. Đồng thời, các nghiên cứu đều cho rằng hiệu quả huy động vốn không chỉ phụ thuộc vào quy mô nguồn vốn mà còn gắn với hiệu quả phân bổ, quản lý và sử dụng các nguồn lực đầu tư.

Thứ tư, trên cơ sở phân tích thực tiễn ở nhiều quốc gia và địa phương, các công trình nghiên cứu đã đề xuất nhiều định hướng nhằm nâng cao hiệu quả huy động vốn như hoàn thiện thể chế, phát triển thị trường vốn, đổi mới cơ chế PPP, khai thác hiệu quả nguồn lực đất đai và tài sản kết cấu hạ tầng, cải thiện môi trường đầu tư và nâng

cao năng lực quản lý nhà nước. Đây là những định hướng có giá trị tham khảo quan trọng cho việc hoàn thiện cơ chế huy động vốn trong điều kiện phát triển mới.

Nhìn chung, các công trình nghiên cứu đã cung cấp cơ sở lý luận và thực tiễn khá toàn diện về vai trò, phương thức huy động vốn, các nhân tố ảnh hưởng và định hướng hoàn thiện cơ chế huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Dưới góc độ ngành Kinh tế chính trị, các nghiên cứu đều thống nhất rằng huy động vốn là quá trình huy động, phân bổ và sử dụng các nguồn lực phát triển thông qua sự kết hợp giữa vai trò kiến tạo của Nhà nước với cơ chế thị trường. Đây là cơ sở quan trọng để luận án tiếp tục kế thừa trong nghiên cứu huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau.

1.2.2. Những khoảng trống tiếp tục nghiên cứu và định hướng nghiên cứu của luận án

Kết quả tổng quan và phân tích các công trình nghiên cứu theo từng nhóm nội dung cho thấy nhiều vấn đề lý luận và thực tiễn về huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đã được nghiên cứu ở những mức độ khác nhau. Các công trình đã góp phần làm rõ cơ sở lý luận về vốn đầu tư, các nguồn vốn, hình thức huy động vốn, vai trò của kết cấu hạ tầng giao thông đối với phát triển kinh tế - xã hội cũng như kinh nghiệm huy động nguồn lực của một số quốc gia và địa phương. Tuy nhiên, trước yêu cầu phát triển mới của đất nước và những yêu cầu thay đổi về thể chế, mô hình tăng trưởng, chuyển đổi số, phát triển bền vững và tổ chức chính quyền địa phương hai cấp, vẫn còn một số khoảng trống nghiên cứu cần tiếp tục được bổ sung và phát triển.

Thứ nhất, khoảng trống về cơ sở lý luận. Các công trình nghiên cứu đã đề cập nhiều nội dung liên quan đến vốn đầu tư, huy động vốn và phát triển kết cấu hạ tầng giao thông; tuy nhiên, chưa có công trình nào xây dựng và luận giải một cách hệ thống khái niệm huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ dưới góc độ Kinh tế chính trị. Đồng thời, các nghiên cứu cũng chưa làm rõ đặc điểm, nội dung, tiêu chí đánh giá và các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn trong điều kiện phát triển mới của Việt Nam. Đây là khoảng trống lý luận mà luận án tập trung nghiên cứu và bổ sung.

Thứ hai, khoảng trống về nội dung nghiên cứu. Phần lớn các nghiên cứu tập trung phân tích từng nguồn vốn hoặc từng hình thức huy động vốn riêng lẻ như

ngân sách nhà nước, vốn đầu tư tư nhân, vốn ODA, tín dụng hoặc mô hình đối tác PPP. Trong khi đó, còn thiếu các nghiên cứu tiếp cận huy động vốn như một quá trình thống nhất từ huy động, phân bổ đến sử dụng nguồn lực; chưa làm rõ vai trò của Nhà nước trong thiết kế thể chế, điều tiết nguồn lực, phân phối lợi ích và kiểm soát rủi ro tài chính giữa các chủ thể tham gia huy động vốn. Đây là khoảng trống quan trọng cần được tiếp tục nghiên cứu dưới góc độ Kinh tế chính trị.

Thứ ba, khoảng trống về phương pháp tiếp cận nghiên cứu. Các công trình đã công bố chủ yếu tiếp cận từ góc độ tài chính công, quản lý công, kinh tế xây dựng hoặc kỹ thuật giao thông. Chưa có công trình nào xây dựng khung phân tích về huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ dưới góc độ Kinh tế chính trị, phản ánh đầy đủ mối quan hệ giữa thể chế, các chủ thể tham gia, cơ chế huy động vốn, phân bổ nguồn lực và hiệu quả phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Đây là khoảng trống về phương pháp tiếp cận mà luận án hướng tới bổ sung.

Thứ tư, khoảng trống về thực tiễn nghiên cứu. Mặc dù đã có một số công trình nghiên cứu về huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông tại Việt Nam và một số địa phương, nhưng đến nay chưa có công trình nào nghiên cứu một cách toàn diện, hệ thống về huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau trong giai đoạn 2016–2025 dưới góc độ Kinh tế chính trị. Đồng thời, các nghiên cứu cũng chưa phản ánh đầy đủ những tác động của bối cảnh phát triển mới như chuyển đổi số, phát triển bền vững, tổ chức chính quyền địa phương hai cấp và yêu cầu mở rộng không gian phát triển đối với cơ chế huy động vốn.

Xuất phát từ những khoảng trống nghiên cứu nêu trên, luận án xác định định hướng nghiên cứu là xây dựng và luận giải cơ sở lý luận về huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ dưới góc độ Kinh tế chính trị; xây dựng khái niệm trung tâm và khung phân tích của luận án; phân tích, đánh giá thực trạng huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016–2025; trên cơ sở đó đề xuất quan điểm và hệ thống giải pháp nhằm tăng cường huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2045.

Chương 2
CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ HUY ĐỘNG VỐN CHO PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở CẤP TỈNH

2.1. KHÁI NIỆM, ĐẶC ĐIỂM VÀ VAI TRÒ CỦA HUY ĐỘNG VỐN CHO PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở TỈNH

2.1.1. Những khái niệm cơ bản huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ

Khái niệm vốn:

Vốn là một phạm trù trung tâm của kinh tế học và kinh tế chính trị, gắn liền với quá trình sản xuất, tích lũy, phân bổ và sử dụng các nguồn lực trong nền kinh tế. Trong lịch sử phát triển của tư duy kinh tế, phạm trù vốn được tiếp cận dưới nhiều góc độ khác nhau, phản ánh trình độ phát triển của lực lượng sản xuất, quan hệ sản xuất và điều kiện kinh tế - xã hội của từng thời kỳ. Dưới góc độ kinh tế chính trị, vốn không chỉ là tiền, tài sản hay tư liệu sản xuất, mà còn là một quan hệ kinh tế phản ánh cách thức các chủ thể huy động, kiểm soát, phân bổ và sử dụng giá trị nhằm tạo ra giá trị gia tăng và phục vụ quá trình tái sản xuất mở rộng.

Trước C.Mác, các trường phái kinh tế đã có những cách tiếp cận khác nhau về vốn, tuy còn giới hạn nhưng có ý nghĩa nhất định trong lịch sử tư tưởng kinh tế. Trường phái Trọng thương tiếp cận vốn dưới hình thái tiền tệ, coi tiền, đặc biệt là vàng, bạc, là biểu hiện cao nhất của của cải quốc gia. Theo họ, sự giàu có không nằm ở sản xuất mà chủ yếu ở khả năng tích lũy tiền tệ thông qua thương mại, nhất là ngoại thương. Thomas khẳng định: "*Thương mại là hòn đá thử vàng cho sự phồn thịnh của quốc gia; không có phép lạ nào khác để kiếm tiền trừ thương mại*" [66]. Cùng với đó, Montchrestien nhấn mạnh: "*Nội thương là hệ thống ống dẫn, ngoại thương là máy bơm. Muốn tăng của cải phải có ngoại thương nhập dẫn của cải qua nội thương*" [66]. Cách tiếp cận này có giá trị ở chỗ đã nhận thấy vai trò của tiền tệ và lưu thông trong tích lũy của cải, nhưng hạn chế căn bản là đồng nhất vốn với tiền, tuyệt đối hóa lưu thông, chưa thấy vai trò quyết định của sản xuất trong việc tạo ra giá trị mới.

Trường phái Trọng nông đã có bước tiến khi chuyển trọng tâm nghiên cứu từ lưu thông sang sản xuất, đặc biệt là sản xuất nông nghiệp. F. Quesnay xem các khoản ứng trước cho sản xuất là điều kiện duy trì và mở rộng hoạt động kinh tế, còn A. Turgot coi

tư bản là lao động tích lũy. So với Trọng thương, quan điểm này đã mở rộng nội hàm của vốn, gắn vốn với tư liệu sản xuất, lao động tích lũy và quá trình tạo ra sản phẩm. Tuy nhiên, do tuyệt đối hóa nông nghiệp là lĩnh vực duy nhất tạo ra giá trị thặng dư, trường phái Trọng nông vẫn chưa lý giải đầy đủ bản chất vận động của vốn trong toàn bộ nền sản xuất xã hội.

Đến kinh tế chính trị học cổ điển, tiêu biểu là A. Smith và D. Ricardo, phạm trù vốn được phân tích sâu hơn. A. Smith xem vốn là phần tài sản được sử dụng để sinh lợi và xác định tích lũy bắt nguồn từ sản xuất, song vẫn coi vốn như một dạng dự trữ vật chất. D. Ricardo phát triển thêm khi coi vốn là lao động được tích lũy nhằm mở rộng sản xuất và tạo lợi nhuận. Các quan điểm này đã góp phần làm rõ hơn vai trò của vốn trong tăng trưởng kinh tế, nhưng về căn bản vẫn tiếp cận vốn dưới góc độ kỹ thuật - vật chất, chưa làm rõ quan hệ sở hữu, quan hệ phân phối và nguồn gốc giá trị thặng dư trong nền sản xuất tư bản chủ nghĩa.

Như vậy, các quan điểm trước C.Mác đã góp phần từng bước nhận diện vốn từ tiền tệ, tư liệu sản xuất đến lao động tích lũy. Tuy nhiên, các quan điểm này còn ba giới hạn cơ bản: *một là,* vốn chủ yếu được hiểu như tiền hoặc tư liệu sản xuất, mới dừng ở biểu hiện bề ngoài; *hai là,* vốn được xem như yếu tố sản xuất trung tính, tách rời khỏi quan hệ sở hữu và phân phối; *ba là*, chưa chỉ ra được cơ chế vận động nội tại của vốn trong quá trình tích lũy và tái sản xuất mở rộng. Chính những giới hạn đó đặt ra yêu cầu phải có một cách tiếp cận sâu sắc hơn để làm rõ bản chất kinh tế - xã hội của vốn.

Trên cơ sở kế thừa có phê phán những thành tựu của kinh tế chính trị học cổ điển, C. Mác đã tạo ra bước phát triển căn bản trong nhận thức về tư bản. Trong tác phẩm *Tư bản* [39], C. Mác không chỉ xem xét tư bản dưới hình thái tiền tệ, hàng hóa hoặc tư liệu sản xuất mà còn phân tích bản chất quan hệ sản xuất xã hội của tư bản. Theo đó, tiền tệ và tư liệu sản xuất tự thân không phải là tư bản; chúng chỉ mang tính chất tư bản trong những điều kiện quan hệ sản xuất nhất định. Luận điểm này có ý nghĩa phương pháp luận quan trọng, bởi cùng một hình thái vật chất hoặc tiền tệ có thể đảm nhận những chức năng kinh tế khác nhau tùy thuộc vào quan hệ sở hữu, mục đích sử dụng và cơ chế tổ chức sản xuất.

Thứ nhất, C. Mác làm rõ sự chuyển hóa của tiền thành tư bản thông qua sự khác biệt giữa lưu thông hàng hóa giản đơn và lưu thông tư bản. Trong lưu thông

hàng hóa giản đơn, công thức H – T – H phản ánh quá trình bán hàng hóa để mua hàng hóa khác nhằm đáp ứng nhu cầu sử dụng. Ngược lại, công thức vận động chung của tư bản là T – H – T', trong đó T' = T + ΔT. Mục đích của sự vận động này không phải là thu được một giá trị sử dụng khác, mà là làm cho giá trị ứng trước tăng lên. C.Mác khẳng định: "*Như vậy là giá trị ứng ra lúc ban đầu không những được bảo toàn trong lưu thông, mà còn thay đổi đại lượng của nó, còn cộng thêm một giá trị thặng dư, hay đã tự tăng thêm giá trị. Chính sự vận động ấy biến nó thành tư bản*" [39, tr.228]. Tuy nhiên, cần nhấn mạnh rằng lưu thông không tự nó tạo ra giá trị thặng dư; việc giải thích nguồn gốc giá trị thặng dư phải gắn với quá trình sản xuất và quan hệ giữa tư bản với lao động làm thuê. Như vậy, điểm cốt lõi trong lý luận của C. Mác không phải là sự gia tăng đơn thuần của lượng tiền, mà là quan hệ kinh tế - xã hội chi phối quá trình tự tăng giá trị của tư bản.

Thứ hai, C. Mác phân tích sự vận động của tư bản gắn với quá trình sản xuất và tái sản xuất. Trong quá trình sản xuất tư bản chủ nghĩa, tư bản được ứng trước để mua tư liệu sản xuất và sức lao động; sự kết hợp giữa các yếu tố này tạo ra hàng hóa và giá trị mới. C. Mác phân biệt tư bản bất biến và tư bản khả biến nhằm làm rõ vai trò khác nhau của tư liệu sản xuất và sức lao động trong quá trình tạo ra giá trị thặng dư. Đồng thời, sự phân biệt giữa tư bản cố định và tư bản lưu động cho thấy các bộ phận tư bản có phương thức chuyển giá trị và tốc độ chu chuyển khác nhau. Những phân tích này được trình bày trong *Tư bản*, quyển I [39] và được tiếp tục phát triển trong quyển II của tác phẩm. Qua đó có thể nhận thấy hiệu quả vận động của tư bản không chỉ phụ thuộc vào quy mô giá trị ứng trước mà còn chịu ảnh hưởng của cơ cấu đầu tư, thời gian chu chuyển và khả năng duy trì quá trình tái sản xuất.

Đối với nghiên cứu huy động vốn phát triển giao thông đường bộ, luận điểm về chu chuyển tư bản gợi mở yêu cầu xem xét thời gian đầu tư, thời gian khai thác và khả năng thu hồi vốn của các công trình kết cấu hạ tầng. Các dự án đường bộ thường có quy mô đầu tư lớn, thời gian xây dựng và khai thác kéo dài, trong khi khả năng tạo nguồn thu trực tiếp giữa các tuyến đường có sự khác biệt. Tuy nhiên, đây là sự vận dụng phương pháp phân tích quá trình vận động và chu chuyển vốn vào hoạt động đầu tư hiện đại, không có nghĩa đồng nhất mọi khoản vốn ngân sách đầu tư đường bộ với tư bản trong quan hệ sản xuất tư bản chủ nghĩa.

Thứ ba, lý luận của C. Mác cho thấy sự tích lũy và tập trung tư bản gắn với

quá trình mở rộng quy mô sản xuất và biến đổi quan hệ kinh tế giữa các chủ thể. Tích lũy tư bản phản ánh việc chuyển hóa một phần giá trị thặng dư thành tư bản bổ sung; còn tập trung tư bản gắn với sự hợp nhất những tư bản đã tồn tại, làm gia tăng quy mô tư bản cá biệt. Hai quá trình này có cơ chế hình thành khác nhau nhưng đều góp phần mở rộng quy mô nguồn lực được tổ chức trong sản xuất. Từ đó, có thể rút ra ý nghĩa phương pháp luận đối với nghiên cứu huy động vốn: sự mở rộng quy mô đầu tư không chỉ phụ thuộc vào tích lũy nội bộ của từng chủ thể mà còn liên quan đến khả năng tập hợp, kết nối và tổ chức các nguồn lực phân tán trong nền kinh tế. Tuy nhiên, việc huy động vốn cho đầu tư công, vốn tín dụng, vốn tư nhân và vốn hỗ trợ phát triển cần được phân biệt theo bản chất sở hữu, nghĩa vụ tài chính và mục tiêu sử dụng.

Tiếp tục phát triển lý luận của C. Mác trong điều kiện chủ nghĩa tư bản chuyển sang giai đoạn độc quyền, V.I. Lênin đã phân tích sâu hơn quá trình tích tụ, tập trung tư bản, sự hình thành tư bản tài chính và xu hướng quốc tế hóa của các dòng tư bản. Trong tác phẩm *Chủ nghĩa đế quốc, giai đoạn tột cùng của chủ nghĩa tư bản*, V.I. Lênin phân tích mối liên hệ giữa sự tập trung sản xuất, sự phát triển của các tổ chức độc quyền, vai trò của ngân hàng và sự hình thành tư bản tài chính. Theo đó, sự phát triển của hệ thống tín dụng và ngân hàng không chỉ mở rộng khả năng tập trung nguồn lực tiền tệ mà còn làm biến đổi mối quan hệ giữa các tổ chức tài chính với hoạt động sản xuất. Luận điểm này góp phần giải thích vì sao quá trình huy động và phân bổ nguồn lực tài chính ngày càng gắn chặt với sự phát triển của các thiết chế trung gian và cơ chế kiểm soát vốn.

Một nội dung khác có ý nghĩa trong lý luận của V.I. Lênin là phân tích xuất khẩu tư bản và sự vận động của tư bản vượt ra ngoài phạm vi quốc gia. Trong điều kiện chủ nghĩa tư bản độc quyền, xuất khẩu tư bản trở thành một đặc trưng quan trọng của quan hệ kinh tế quốc tế, gắn với mục tiêu tìm kiếm lợi nhuận và mở rộng phạm vi chi phối kinh tế. Vận dụng có chọn lọc luận điểm này cho thấy việc nghiên cứu các dòng vốn quốc tế không thể chỉ dừng ở quy mô vốn tiếp nhận mà cần xem xét điều kiện cung ứng vốn, chi phí sử dụng vốn, quyền và nghĩa vụ của các bên, cũng như sự phân chia lợi ích và rủi ro. Tuy nhiên, không thể đồng nhất vốn ODA, vốn FDI và các khoản vay phát triển hạ tầng hiện nay với phạm trù xuất khẩu tư bản

trong lý luận của V.I. Lênin, bởi các dòng vốn này khác nhau về chủ thể, mục tiêu, cơ chế vận hành và quan hệ pháp lý.

Từ những luận điểm trên, có thể xác định giá trị phương pháp luận chủ yếu của C. Mác và V.I. Lênin đối với nghiên cứu huy động vốn là yêu cầu xem xét nguồn lực tài chính trong sự vận động và trong những quan hệ kinh tế - xã hội cụ thể. C. Mác làm rõ bản chất quan hệ xã hội của tư bản, quá trình tự tăng giá trị, tích lũy và chu chuyển tư bản; V.I. Lênin phát triển nhận thức về tập trung tư bản, vai trò của hệ thống tài chính và sự vận động quốc tế của tư bản. Những luận điểm này cung cấp cơ sở để phân tích quan hệ sở hữu, quyền kiểm soát nguồn lực, cơ chế phân bổ và sự phân chia lợi ích giữa các chủ thể. Đồng thời, việc kế thừa phải bảo đảm phân biệt tư bản với vốn đầu tư phát triển, tránh chuyển trực tiếp các phạm trù của nền sản xuất tư bản chủ nghĩa thành khái niệm chung cho mọi hình thức huy động vốn trong nền kinh tế hiện đại.

Kế thừa quan điểm của C.Mác và V.I.Lênin, các nhà kinh tế học hiện đại tiếp cận vốn chủ yếu dưới góc độ nguồn lực đầu vào của quá trình sản xuất và tăng trưởng kinh tế. Theo đó, vốn được xem là một trong những yếu tố cơ bản của sản xuất, bao gồm vốn hiện vật, vốn tài chính và ngày càng mở rộng sang vốn con người, vốn tri thức. Cách tiếp cận này nhấn mạnh vai trò của vốn trong huy động nguồn lực, nâng cao năng lực sản xuất, thúc đẩy tăng trưởng và phát triển kinh tế, đồng thời phản ánh xu hướng mở rộng nội hàm của vốn cùng với sự phát triển của kinh tế thị trường và hệ thống tài chính hiện đại.

Tiêu biểu, Sung Sang Park [29] cho rằng vốn dưới hình thức tiền tệ là phần thu nhập được tích lũy và chưa sử dụng cho tiêu dùng, còn dưới hình thức hiện vật là toàn bộ tư liệu sản xuất như máy móc, thiết bị, công trình xây dựng và hàng tồn kho. Đặc biệt, tác giả nhấn mạnh vốn đầu tư cho con người là một nguồn lực quan trọng thúc đẩy tăng trưởng kinh tế. Quan điểm này cho thấy phạm vi của vốn không chỉ giới hạn ở tài sản hữu hình mà còn bao gồm các nguồn lực phi vật chất, tạo cơ sở quan trọng để tiếp cận vốn theo hướng đa dạng hóa nguồn lực phục vụ phát triển.

Kế thừa các quan điểm của C.Mác, V.I.Lênin và kinh tế học hiện đại, luận án tiếp cận vốn không chỉ là nguồn lực tài chính hay tư liệu sản xuất, mà là tổng thể các nguồn lực được tích lũy, huy động và tổ chức sử dụng nhằm tạo lập năng lực sản xuất mới và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội. Đây là cơ sở lý luận quan trọng

để nghiên cứu huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ, trong đó trọng tâm là huy động, phân bổ và sử dụng hiệu quả các nguồn lực đầu tư phục vụ phát triển hạ tầng giao thông đường bộ ở cấp tỉnh.

Theo cách tiếp cận của Viện Ngôn ngữ học [159], vốn được hiểu là tổng thể những tài sản ban đầu, thường biểu hiện dưới dạng tiền tệ, được sử dụng trong hoạt động sản xuất - kinh doanh nhằm mục đích sinh lợi. Từ góc độ nghiên cứu đầu tư phát triển, PGS.TS Từ Quang Phương [77] cho rằng vốn là một trong những nguồn lực cơ bản cấu thành tổng sản phẩm quốc nội, trong đó vốn đầu tư có vai trò quan trọng thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, bởi đầu tư là quá trình chuyển hóa các nguồn lực tài chính và vật chất thành năng lực sản xuất mới của nền kinh tế. Theo Tổng cục Thống kê Việt Nam, vốn đầu tư phát triển được hiểu là toàn bộ nguồn lực tài chính được huy động và sử dụng nhằm mục tiêu gia tăng hoặc duy trì năng lực sản xuất, đồng thời nâng cao mức sống vật chất và tinh thần của xã hội trong một khoảng thời gian nhất định. Vốn đầu tư phát triển bao gồm vốn đầu tư tạo tài sản cố định, vốn đầu tư tăng tài sản lưu động và các khoản đầu tư phục vụ các mục tiêu kinh tế - xã hội khác. Những cách tiếp cận này có giá trị thực tiễn đối với việc xác định phạm vi, cơ cấu và quy mô nguồn vốn đầu tư, song cần được kết hợp với phân tích quan hệ sở hữu, cơ chế huy động và phân bổ nguồn lực để đáp ứng yêu cầu nghiên cứu của chuyên ngành Kinh tế chính trị.

Từ những phân tích trên có thể thấy, mặc dù có sự khác biệt về cách tiếp cận, các trường phái kinh tế đều thống nhất khẳng định vốn là điều kiện không thể thiếu đối với quá trình sản xuất và phát triển kinh tế. Sự phát triển của tư duy kinh tế từ các học giả trước C.Mác đến C.Mác, V.I.Lênin và kinh tế học hiện đại đã từng bước làm rõ bản chất, hình thái biểu hiện và cơ chế vận động của vốn, tạo cơ sở lý luận quan trọng để nghiên cứu huy động và sử dụng vốn trong điều kiện kinh tế hiện đại.

Kế thừa có chọn lọc các quan điểm trên, dưới góc độ chuyên ngành Kinh tế chính trị, luận án quan niệm vốn là giá trị được tích lũy và vận động thông qua các quan hệ kinh tế nhằm tạo lập năng lực sản xuất mới, tạo ra giá trị gia tăng và bảo đảm quá trình tái sản xuất mở rộng. Theo đó, vốn luôn gắn với chủ thể sở hữu, cơ chế huy động, phương thức phân bổ, mục tiêu sử dụng và quan hệ lợi ích giữa các chủ thể trong nền kinh tế.

Trong phạm vi nghiên cứu của luận án, *vốn được hiểu là toàn bộ các nguồn lực tài chính và các nguồn lực kinh tế khác được huy động, phân bổ và sử dụng để*

đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Đây là nguồn lực vật chất quan trọng, đồng thời là đối tượng trung tâm của quá trình huy động và sử dụng vốn nhằm phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và phát triển kinh tế - xã hội địa phương.

Khái niệm huy động vốn

Huy động vốn là một phạm trù kinh tế phản ánh quá trình tạo lập, tập trung và phân bổ các nguồn lực tài chính phục vụ đầu tư và phát triển. Trong nền kinh tế thị trường, huy động vốn không đơn thuần là hoạt động thu hút nguồn tiền, mà là quá trình tổ chức và điều phối các nguồn lực tài chính từ những chủ thể có khả năng cung ứng vốn đến những chủ thể có nhu cầu sử dụng vốn thông qua các cơ chế, chính sách và công cụ kinh tế phù hợp. Vì vậy, bản chất của huy động vốn không chỉ thể hiện ở quy mô nguồn vốn được huy động mà còn ở khả năng khai thác, phân bổ và sử dụng hiệu quả các nguồn lực trong nền kinh tế.

Huy động vốn phản ánh quan hệ kinh tế giữa Nhà nước, thị trường và các chủ thể kinh tế trong quá trình huy động, phân bổ và sử dụng nguồn lực tài chính nhằm đáp ứng yêu cầu tái sản xuất mở rộng và phát triển kinh tế - xã hội. Quá trình này chịu sự tác động đồng thời của thể chế kinh tế, cơ chế quản lý nhà nước, mức độ phát triển của thị trường tài chính, quan hệ lợi ích giữa các chủ thể và khả năng hấp thụ vốn của nền kinh tế. Do đó, hiệu quả huy động vốn không chỉ phụ thuộc vào lượng vốn được huy động mà còn phụ thuộc vào cơ chế phân bổ, hiệu quả sử dụng và khả năng chuyển hóa vốn thành năng lực phát triển mới.

Trong điều kiện phát triển kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa ở Việt Nam, huy động vốn được thực hiện thông qua nhiều phương thức khác nhau như ngân sách nhà nước, tín dụng, đầu tư của doanh nghiệp, đầu tư theo phương thức đối tác công - tư, phát hành trái phiếu, vốn FDI, vốn ODA và các nguồn vốn hợp pháp khác. Việc đa dạng hóa các phương thức huy động vốn không chỉ góp phần mở rộng quy mô nguồn lực đầu tư mà còn nâng cao hiệu quả phân bổ nguồn lực, giảm áp lực đối với ngân sách nhà nước và phát huy vai trò của các chủ thể trong nền kinh tế.

Kế thừa các quan điểm trên, trong phạm vi nghiên cứu của luận án, huy động vốn được hiểu là *quá trình Nhà nước và các chủ thể kinh tế sử dụng các cơ chế, chính sách và phương thức phù hợp để tạo lập, thu hút, tập trung, phân bổ và sử dụng các nguồn lực tài chính từ khu vực nhà nước, khu vực tư nhân và các nguồn*

vốn hợp pháp khác nhằm đáp ứng nhu cầu đầu tư phát triển. Đây là cơ sở lý luận quan trọng để nghiên cứu huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, trong đó trọng tâm là nâng cao hiệu quả huy động, phân bổ và sử dụng các nguồn lực đầu tư phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

Khái niệm phát triển giao thông đường bộ

Phát triển giao thông đường bộ là quá trình đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp, mở rộng và hiện đại hóa hệ thống đường bộ nhằm nâng cao năng lực kết nối, bảo đảm lưu thông hàng hóa, dịch vụ và đi lại của người dân, qua đó tạo lập điều kiện vật chất cho tăng trưởng và phát triển kinh tế - xã hội. Quá trình này không chỉ làm gia tăng quy mô kết cấu hạ tầng mà còn nâng cao chất lượng, hiệu quả khai thác và khả năng thích ứng của hệ thống giao thông trước yêu cầu phát triển mới.

Phát triển giao thông đường bộ không đơn thuần là hoạt động đầu tư xây dựng công trình, mà là quá trình tổ chức và phân bổ các nguồn lực nhằm hình thành năng lực sản xuất mới của nền kinh tế. Thông qua việc mở rộng khả năng kết nối, giảm chi phí vận tải, rút ngắn thời gian lưu thông và thúc đẩy dịch chuyển các yếu tố sản xuất, kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trực tiếp nâng cao hiệu quả phân bổ nguồn lực, mở rộng không gian phát triển và tạo động lực cho quá trình tái sản xuất mở rộng.

Trong bối cảnh chuyển đổi số, phát triển xanh và thực hiện mô hình chính quyền địa phương hai cấp, phát triển giao thông đường bộ còn gắn với yêu cầu xây dựng hệ thống giao thông hiện đại, thông minh và liên kết vùng. Điều này đòi hỏi quá trình phát triển phải được thực hiện trên cơ sở huy động, phân bổ và sử dụng hiệu quả các nguồn lực đầu tư, bảo đảm hài hòa giữa mục tiêu tăng trưởng kinh tế, phát triển bền vững và nâng cao năng lực cạnh tranh của địa phương.

Trong phạm vi nghiên cứu của luận án, *phát triển giao thông đường bộ được hiểu là quá trình huy động, phân bổ và sử dụng các nguồn lực để đầu tư xây dựng, nâng cấp, quản lý và khai thác hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ*, qua đó nâng cao năng lực kết nối, mở rộng không gian phát triển, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và tạo nền tảng vật chất cho phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

Khái niệm huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh

Trên cơ sở kế thừa các quan điểm về vốn, huy động vốn và phát triển giao thông đường bộ, có thể thấy huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh không chỉ là hoạt động tạo lập nguồn tài chính cho đầu tư, mà là quá trình tổ

chức, huy động, phân bổ và sử dụng các nguồn lực tài chính nhằm phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

Bản chất của huy động vốn phản ánh quan hệ kinh tế giữa Nhà nước, thị trường và các chủ thể kinh tế trong quá trình tạo lập, phân bổ và sử dụng các nguồn lực đầu tư. Trong đó, chính quyền địa phương giữ vai trò kiến tạo thể chế, định hướng phát triển, điều phối các nguồn lực và hài hòa lợi ích giữa Nhà nước, doanh nghiệp, tổ chức tài chính và người dân nhằm bảo đảm nguồn vốn được huy động và sử dụng đúng mục tiêu, hiệu quả và bền vững. Vì vậy, huy động vốn không chỉ phản ánh khả năng tạo lập nguồn lực tài chính mà còn phản ánh năng lực quản trị phát triển và hiệu quả phân bổ nguồn lực của chính quyền địa phương.

Đối với phát triển giao thông đường bộ, các nguồn vốn được huy động từ ngân sách nhà nước, khu vực tư nhân, hệ thống tín dụng, vốn FDI, vốn ODA, đầu tư theo phương thức PPP và các nguồn vốn hợp pháp khác. Việc đa dạng hóa nguồn vốn có ý nghĩa quan trọng, song yếu tố quyết định là khả năng tổ chức, điều phối và sử dụng hiệu quả các nguồn lực nhằm hình thành hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại, có sức lan tỏa đối với tăng trưởng và phát triển kinh tế - xã hội.

Trong phạm vi nghiên cứu của luận án, huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh được hiểu là: *Quá trình chính quyền cấp tỉnh tổ chức thu hút, điều phối và sử dụng các nguồn vốn từ nhà nước và xã hội hóa thông qua các phương thức, cơ chế, chính sách và công cụ kinh tế... để đầu tư phát triển hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ, nhằm thúc đẩy tái sản xuất mở rộng, nâng cao hiệu quả phân bổ nguồn lực và tăng cường năng lực cạnh tranh của nền kinh tế địa phương.* Quá trình này hướng tới mở rộng tái sản xuất, nâng cao hiệu quả phân bổ nguồn lực, tăng cường năng lực kết nối, tạo động lực tăng trưởng và nâng cao năng lực cạnh tranh của địa phương.

Quan điểm trên phù hợp với tinh thần Đại hội XIV của Đảng khi xác định: "*khơi dậy mạnh mẽ truyền thống yêu nước, khát vọng phát triển, tinh thần đoàn kết, ý chí tự chủ, tự tin, tự lực, tự cường, tự hào dân tộc; phát huy sức mạnh văn hoá, con người thành nguồn lực nội sinh, động lực phát triển. Hoàn thiện đồng bộ thể chế phát triển nhanh, bền vững; tháo gỡ điểm nghẽn, nút thắt; khơi thông, giải phóng sức sản xuất và mọi nguồn lực. Xác lập mô hình tăng trưởng mới; thực hiện*

đồng bộ chuyển đổi số, chuyển đổi xanh, chuyển đổi năng lượng; nâng cao chất lượng nguồn nhân lực; thu hút, trọng dụng nhân tài, phát triển lực lượng sản xuất mới" [61, tr.26-27]. Luận điểm này khẳng định rằng huy động vốn không chỉ nhằm mở rộng quy mô nguồn lực đầu tư mà còn phải gắn với hoàn thiện thể chế, khơi thông các nguồn lực xã hội, nâng cao hiệu quả phân bổ và sử dụng vốn, tạo nền tảng cho tăng trưởng nhanh và phát triển bền vững trong bối cảnh chuyển đổi số, chuyển đổi xanh và đổi mới mô hình tăng trưởng.

2.1.2. Đặc điểm của huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh

2.1.2.1. Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ cấp tỉnh cần nguồn vốn huy động lớn, thời gian đầu tư dài, thu hồi vốn chậm và đòi hỏi sự đồng bộ từ quy hoạch, thiết kế, giải phóng mặt bằng đến thi công, vận hành

Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh mang đặc trưng nổi bật là nhu cầu vốn rất lớn, thời gian đầu tư kéo dài và khả năng thu hồi vốn chậm. Đây không chỉ là đặc điểm kỹ thuật của dự án hạ tầng, mà phản ánh trực tiếp tính chất vận động của vốn trong lĩnh vực kết cấu hạ tầng – nơi chu kỳ chuyển hóa từ vốn tài chính sang năng lực sản xuất xã hội diễn ra chậm và chịu nhiều ràng buộc.

Trước hết, quy mô vốn huy động cho các dự án giao thông đường bộ cấp tỉnh thường rất lớn so với năng lực tài chính của địa phương. Trong điều kiện địa chất – thổ nhưỡng yếu, nền đất không ổn định, chi phí xử lý kỹ thuật tăng cao, yêu cầu về vốn càng trở nên khắt khe hơn. Điều này làm cho quá trình huy động vốn không thể dựa vào một nguồn đơn lẻ, mà buộc phải kết hợp nhiều kênh khác nhau như ngân sách nhà nước, vốn tín dụng, vốn tư nhân và các hình thức hợp tác công – tư.

Thứ hai, thời gian đầu tư kéo dài làm cho chu kỳ chu chuyển và thu hồi vốn diễn ra chậm, làm gia tăng chi phí cơ hội, rủi ro tài chính và áp lực cân đối nguồn lực đầu tư. Đối với các dự án phát triển giao thông đường bộ, vốn chỉ phát huy hiệu quả khi công trình được hoàn thành và đưa vào khai thác; do đó, hiệu quả huy động vốn chịu tác động trực tiếp của tiến độ đầu tư và năng lực tổ chức thực hiện dự án.

Thứ ba, khả năng thu hồi vốn chậm và không ổn định là đặc điểm mang tính bản chất của đầu tư giao thông đường bộ. Lợi ích kinh tế của hạ tầng chủ yếu thể hiện gián tiếp thông qua tăng trưởng, mở rộng thị trường và nâng cao năng suất, trong khi khả năng hoàn vốn trực tiếp lại hạn chế. Điều này làm giảm sức hấp dẫn

đối với khu vực tư nhân và đòi hỏi Nhà nước phải tham gia điều tiết, chia sẻ rủi ro và bảo đảm lợi ích công.

Sự khác biệt giữa khả năng thu hồi vốn trực tiếp và lợi ích kinh tế – xã hội của công trình còn làm phát sinh những yêu cầu đặc thù trong việc kết hợp lợi ích của các chủ thể tham gia huy động vốn. Đối với Nhà nước, đầu tư phát triển giao thông đường bộ hướng đến mục tiêu cải thiện kết nối, mở rộng thị trường, thúc đẩy sản xuất và nâng cao đời sống nhân dân. Trong khi đó, nhà đầu tư tư nhân quan tâm đến khả năng thu hồi vốn, mức lợi nhuận kỳ vọng và những rủi ro có thể ảnh hưởng đến kết quả đầu tư. Người dân chủ yếu thụ hưởng lợi ích thông qua điều kiện đi lại, giảm chi phí vận chuyển, mở rộng cơ hội sản xuất, kinh doanh và tiếp cận các dịch vụ thiết yếu. Do lợi ích của các chủ thể được hình thành và hiện thực hóa theo những phương thức khác nhau, khả năng thu hút vốn ngoài ngân sách phụ thuộc không chỉ vào nhu cầu đầu tư mà còn vào mức độ phù hợp giữa lợi ích kỳ vọng với chi phí, nghĩa vụ và rủi ro mà từng chủ thể phải đảm nhận. Đặc điểm này thể hiện rõ đối với những công trình có nhu cầu vốn lớn, khả năng tạo doanh thu trực tiếp hạn chế nhưng mang lại lợi ích phát triển rộng lớn cho cộng đồng.

Một đặc điểm mang tính quyết định đối với hiệu quả huy động vốn là yêu cầu đồng bộ trong toàn bộ chuỗi đầu tư. Huy động vốn chỉ thực sự phát huy hiệu quả khi được gắn với sự đồng bộ từ quy hoạch, thiết kế, giải phóng mặt bằng đến thi công và vận hành. Nếu dòng vốn không được tổ chức theo logic đồng bộ, dự án dễ bị gián đoạn, đội vốn hoặc không khai thác hết công suất. Trong điều kiện không gian phát triển mở rộng, tính đồng bộ không chỉ dừng ở phạm vi nội tỉnh, mà còn phải gắn với liên kết vùng và hệ thống kết nối đa cấp. Đồng thời, trong bối cảnh chuyển đổi số, yêu cầu đồng bộ còn mở rộng sang lĩnh vực quản lý và điều phối vốn. Việc ứng dụng công nghệ số trong lập kế hoạch đầu tư, giám sát tiến độ và kiểm soát chi phí cho phép nâng cao tính minh bạch, giảm thất thoát và tối ưu hóa hiệu quả sử dụng vốn. Điều này làm thay đổi phương thức huy động vốn, từ cách tiếp cận truyền thống sang mô hình quản trị dựa trên dữ liệu và kết nối số.

Tóm lại, huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ cấp tỉnh không chỉ là bài toán về quy mô nguồn lực, mà là quá trình tổ chức và điều phối dòng vốn trong điều kiện chu kỳ đầu tư dài, rủi ro cao và yêu cầu đồng bộ chặt chẽ. Chính khả năng tổ chức dòng vốn theo hướng hiệu quả và gắn với không gian phát triển mở

rộng sẽ quyết định vai trò của hạ tầng giao thông như một động lực thúc đẩy tăng trưởng bền vững.

2.1.2.2. Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ cấp tỉnh vừa phải đảm bảo hiệu quả sử dụng vốn phục vụ phát triển kinh tế – xã hội, vừa phải kiểm soát chặt chẽ để tránh thất thoát, lãng phí nguồn lực đầu tư

Đặc điểm nổi bật của huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh là phải đồng thời bảo đảm hiệu quả sử dụng vốn và tăng cường kiểm soát quá trình huy động, phân bổ và sử dụng nguồn lực đầu tư. Đây không chỉ là yêu cầu về quản lý tài chính mà còn phản ánh chất lượng tổ chức, điều phối và sử dụng vốn trong phát triển giao thông đường bộ.

Hiệu quả huy động vốn không được đánh giá đơn thuần bằng quy mô vốn huy động hoặc khả năng hoàn vốn tài chính, mà quan trọng hơn là khả năng chuyển hóa nguồn vốn thành kết quả phát triển kinh tế – xã hội. Vốn được huy động chỉ thực sự phát huy giá trị khi góp phần nâng cao năng lực kết nối, giảm chi phí vận tải, mở rộng không gian phát triển, thúc đẩy lưu thông hàng hóa và tạo động lực cho tăng trưởng kinh tế địa phương. Vì vậy, huy động vốn phải gắn chặt với mục tiêu nâng cao hiệu quả đầu tư và hiệu quả sử dụng nguồn lực.

Bên cạnh đó, hiệu quả huy động vốn luôn gắn với yêu cầu kiểm soát chặt chẽ trong toàn bộ quá trình đầu tư. Từ lựa chọn dự án, phân bổ vốn, tổ chức thực hiện đến nghiệm thu và đưa công trình vào khai thác đều có thể phát sinh nguy cơ thất thoát, lãng phí hoặc sử dụng vốn không đúng mục đích nếu thiếu cơ chế giám sát hiệu quả. Những hạn chế như điều chỉnh tổng mức đầu tư, chậm tiến độ, tăng chi phí hoặc đầu tư dàn trải không chỉ làm giảm hiệu quả sử dụng vốn mà còn ảnh hưởng đến khả năng huy động các nguồn lực trong những giai đoạn tiếp theo.

Trong điều kiện đẩy mạnh phân cấp, phân quyền và thực hiện mô hình chính quyền địa phương hai cấp, chính quyền cấp tỉnh cần nâng cao năng lực quản trị đầu tư, tăng cường công khai, minh bạch và ứng dụng chuyển đổi số trong quản lý vốn nhằm bảo đảm nguồn lực được phân bổ đúng trọng tâm, đúng tiến độ và phát huy hiệu quả cao nhất.

Như vậy, huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh không chỉ là quá trình tạo lập nguồn vốn mà còn là quá trình tổ chức, quản lý và sử dụng vốn một cách hiệu quả, minh bạch và tiết kiệm. Khả năng kết hợp hài hòa giữa hiệu quả đầu tư

với kiểm soát thất thoát, lãng phí là đặc điểm quan trọng quyết định chất lượng huy động vốn và hiệu quả phát triển giao thông đường bộ của địa phương.

2.1.2.3. Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh mang tính đa chủ thể, đa nguồn vốn và gắn với những quan hệ lợi ích kinh tế khác nhau

Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh mang tính đa chủ thể, đa nguồn vốn, gắn với sự khác biệt về mục tiêu và lợi ích kinh tế của các chủ thể tham gia. Đặc điểm này bắt nguồn từ sự phân tán nguồn lực tài chính giữa Nhà nước, doanh nghiệp, các tổ chức tín dụng và người dân, trong khi nhu cầu vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thường vượt quá khả năng đáp ứng của một chủ thể riêng lẻ. Xét về bản chất Kinh tế chính trị, đây là quá trình tập trung các nguồn lực tài chính thuộc những hình thức sở hữu khác nhau để hình thành vốn đầu tư, đồng thời làm phát sinh các quan hệ kinh tế giữa các chủ thể trong quá trình huy động vốn.

Tính đa chủ thể thể hiện ở sự tham gia của các chủ thể có vị trí, năng lực tài chính và động cơ cung ứng vốn khác nhau. Nhà nước huy động và phân bổ nguồn lực công nhằm thực hiện các mục tiêu phát triển kinh tế – xã hội; doanh nghiệp tham gia đầu tư trên cơ sở lợi ích kinh tế và khả năng sinh lợi; các tổ chức tín dụng cung ứng vốn thông qua quan hệ tín dụng gắn với nghĩa vụ hoàn trả; người dân có thể tham gia đóng góp nguồn lực thông qua những hình thức phù hợp với lợi ích và điều kiện thực tế. Sự khác biệt về vị trí kinh tế và động cơ tham gia làm cho hoạt động huy động vốn không chỉ là quá trình tập hợp các khoản tài chính mà còn gắn với sự vận động của quan hệ lợi ích giữa các chủ thể.

Tính đa nguồn vốn thể hiện ở sự tồn tại đồng thời của các nguồn vốn có nguồn gốc hình thành, phương thức huy động và cơ chế hoàn trả khác nhau, bao gồm vốn ngân sách nhà nước, vốn tín dụng, vốn đầu tư của doanh nghiệp, vốn hợp tác công – tư và các nguồn lực đóng góp hợp pháp khác. Mỗi nguồn vốn có đặc điểm riêng về quyền quyết định sử dụng, thời hạn cung ứng, chi phí huy động và nghĩa vụ tài chính. Vốn ngân sách nhà nước được huy động và phân bổ theo cơ chế tài chính công, không đặt mục tiêu thu hồi trực tiếp đối với mọi khoản đầu tư; trong khi vốn tín dụng gắn với nghĩa vụ hoàn trả, còn vốn đầu tư kinh doanh phụ thuộc vào khả năng tạo doanh thu và phân chia lợi ích. Những khác biệt này làm cho quá trình huy động vốn ở cấp tỉnh mang tính đa dạng về hình thức và quan hệ kinh tế.

Sự tham gia của nhiều chủ thể và nguồn vốn còn làm phát sinh những quan hệ

lợi ích kinh tế đan xen trong quá trình huy động vốn. Chủ thể cung ứng vốn, chủ thể quyết định đầu tư và chủ thể thụ hưởng lợi ích từ kết cấu hạ tầng giao thông không phải lúc nào cũng đồng nhất. Nhà nước quan tâm đến lợi ích phát triển chung; doanh nghiệp và các nhà đầu tư chú trọng khả năng thu hồi vốn, lợi nhuận và mức độ rủi ro; tổ chức tín dụng quan tâm đến khả năng hoàn trả; trong khi người dân quan tâm đến lợi ích từ khả năng tiếp cận và sử dụng kết cấu hạ tầng. Sự khác biệt về lợi ích phản ánh tính chất kinh tế của các quan hệ huy động vốn, trong đó việc tập trung nguồn lực tài chính gắn với quyền lợi, nghĩa vụ và trách nhiệm của từng chủ thể.

Như vậy, tính đa chủ thể, đa nguồn vốn và sự khác biệt về quan hệ lợi ích kinh tế là đặc điểm khách quan của huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh. Đặc điểm này phản ánh quá trình tập trung những nguồn lực tài chính phân tán trong nền kinh tế, đồng thời thể hiện sự vận động của các quan hệ sở hữu, cung ứng vốn, nghĩa vụ tài chính và lợi ích kinh tế giữa các chủ thể tham gia huy động vốn..

2.1.2.4. Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ cấp tỉnh phải gắn với sự phối hợp giữa các chủ thể và cơ chế khai thác, bảo trì sau đầu tư

Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh có đặc điểm là sự tham gia của nhiều chủ thể trong quá trình tạo lập nguồn lực tài chính, đồng thời gắn với nhu cầu vốn phát sinh trong quá trình khai thác, bảo trì và duy trì năng lực phục vụ của kết cấu hạ tầng giao thông. Đặc điểm này bắt nguồn từ tính chất công cộng, thời gian sử dụng lâu dài và sự đa dạng về trách nhiệm kinh tế đối với kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Sự phối hợp giữa các chủ thể trong huy động vốn gắn liền với quá trình duy trì và tái tạo những điều kiện vật chất phục vụ sản xuất, lưu thông hàng hóa và phát triển kinh tế – xã hội.

Sự tham gia của nhiều chủ thể thể hiện ở mối quan hệ giữa Nhà nước, chính quyền địa phương, doanh nghiệp, các tổ chức tài chính và những chủ thể có liên quan trong quá trình huy động nguồn lực đầu tư. Mỗi chủ thể có vị trí kinh tế, quyền hạn và trách nhiệm khác nhau đối với nguồn vốn được huy động. Nhà nước và chính quyền địa phương tham gia thông qua các nguồn lực tài chính công; doanh nghiệp và các tổ chức tài chính cung ứng vốn theo những cơ chế kinh tế tương ứng. Sự khác biệt về vị trí và trách nhiệm làm cho hoạt động huy động vốn không diễn ra biệt lập mà gắn với các quan hệ kinh tế giữa những chủ thể tham gia đầu tư và phát triển kết cấu hạ tầng.

Nhu cầu huy động vốn còn gắn với quá trình khai thác, bảo trì và duy trì giá trị sử dụng của công trình giao thông đường bộ. Sự tham gia của nhiều chủ thể còn làm phát sinh những quan hệ lợi ích kinh tế vừa thống nhất, vừa có sự khác biệt trong quá trình huy động vốn. Nhà nước hướng đến mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng, thúc đẩy sản xuất, lưu thông hàng hóa và bảo đảm lợi ích chung của xã hội; doanh nghiệp, nhà đầu tư và các tổ chức tài chính quan tâm đến khả năng thu hồi vốn, lợi nhuận và mức độ rủi ro; trong khi người dân chú trọng lợi ích từ việc cải thiện điều kiện đi lại, giảm chi phí vận chuyển, mở rộng cơ hội sản xuất, kinh doanh và tiếp cận các dịch vụ thiết yếu. Sự thống nhất về lợi ích tạo động lực thúc đẩy các chủ thể tham gia huy động nguồn lực, nhưng sự khác biệt về mục tiêu, quyền hưởng lợi và nghĩa vụ tài chính có thể làm phát sinh mâu thuẫn trong quá trình đầu tư và khai thác công trình. Vì vậy, việc phối hợp giữa các chủ thể không chỉ xuất phát từ yêu cầu tổ chức huy động vốn mà còn gắn với sự cần thiết phải xác lập quan hệ lợi ích phù hợp, phân định trách nhiệm và chia sẻ rủi ro tương ứng với khả năng, mức độ tham gia của từng chủ thể. Khác với những khoản đầu tư có thể kết thúc nhu cầu tài chính khi tài sản được hình thành, kết cấu hạ tầng giao thông tiếp tục phát sinh nhu cầu nguồn lực trong quá trình khai thác. Việc sử dụng thường xuyên làm phát sinh hao mòn, suy giảm chất lượng và nhu cầu sửa chữa, bảo trì; đồng thời, sự phát triển của hoạt động sản xuất, kinh doanh và lưu thông hàng hóa có thể làm xuất hiện nhu cầu cải tạo, nâng cấp công trình. Vì vậy, nhu cầu huy động vốn không chỉ tập trung ở giai đoạn đầu tư xây dựng mà còn có tính tiếp diễn trong quá trình duy trì và phát triển năng lực phục vụ của hệ thống giao thông đường bộ.

Sự khác biệt về mục đích huy động vốn giữa các giai đoạn phản ánh những quan hệ kinh tế không hoàn toàn đồng nhất. Nguồn vốn đầu tư xây dựng chủ yếu hướng đến hình thành tài sản kết cấu hạ tầng mới; trong khi nguồn lực dành cho bảo trì, sửa chữa gắn với việc duy trì giá trị sử dụng và năng lực khai thác của tài sản đã hình thành. Đối với các công trình phục vụ lợi ích công cộng, khả năng tạo nguồn thu trực tiếp thường hạn chế, nên nhu cầu tài chính trong quá trình khai thác không nhất thiết được đáp ứng từ doanh thu của công trình. Đặc điểm này thể hiện sự khác biệt giữa nhu cầu hình thành tài sản mới và nhu cầu duy trì điều kiện vật chất cho hoạt động kinh tế – xã hội.

Như vậy, huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh gắn với sự tham gia của các chủ thể kinh tế và nhu cầu tài chính phát sinh trong quá trình khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng. Đặc điểm này phản ánh tính chất tiếp diễn của nhu cầu

huy động nguồn lực và mối quan hệ kinh tế giữa quá trình đầu tư hình thành tài sản với quá trình duy trì, tái tạo năng lực phục vụ của hệ thống giao thông đường bộ.

2.1.3. Vai trò của huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh

2.1.3.1. Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ cấp tỉnh giữ vai trò quyết định trong việc tạo lập động lực tăng trưởng kinh tế – xã hội và củng cố cấu trúc liên kết vùng, liên vùng.

Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh giữ vai trò tạo lập và bảo đảm nguồn lực tài chính cho đầu tư phát triển hệ thống giao thông đường bộ. Trong điều kiện nguồn lực ngân sách còn hạn chế, việc huy động hiệu quả các nguồn vốn từ khu vực nhà nước và ngoài nhà nước là điều kiện quan trọng để mở rộng quy mô đầu tư, từng bước hoàn thiện mạng lưới giao thông, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế – xã hội của địa phương.

Thông qua quá trình huy động và phân bổ nguồn lực đầu tư, các công trình giao thông đường bộ được xây dựng và đưa vào khai thác, góp phần nâng cao năng lực kết nối, giảm chi phí vận tải, mở rộng thị trường và cải thiện môi trường đầu tư. Từ đó, huy động vốn không chỉ tạo điều kiện phát triển giao thông đường bộ mà còn thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế, nâng cao hiệu quả phân bổ nguồn lực và tạo động lực cho tăng trưởng kinh tế địa phương.

Bên cạnh đó, huy động vốn còn giữ vai trò quan trọng trong tăng cường liên kết giữa địa phương với các vùng kinh tế và hệ thống giao thông quốc gia. Việc tập trung nguồn lực đầu tư vào các tuyến giao thông có tính kết nối cao góp phần hình thành các hành lang phát triển, thúc đẩy lưu thông hàng hóa, dịch chuyển lao động và thu hút đầu tư, qua đó nâng cao năng lực cạnh tranh và mở rộng không gian phát triển của địa phương. Đối với các công trình giao thông đường bộ có tính liên tỉnh, liên vùng, vai trò của huy động vốn còn thể hiện ở khả năng điều phối nguồn lực tài chính và giải quyết quan hệ lợi ích kinh tế giữa các địa phương cùng tham gia đầu tư, khai thác và thụ hưởng kết quả phát triển kết cấu hạ tầng. Trong khi chi phí đầu tư, quản lý và bảo trì công trình có thể tập trung ở một địa phương hoặc cấp ngân sách nhất định, lợi ích kinh tế từ việc giảm chi phí vận tải, mở rộng thị trường, thúc đẩy lưu thông hàng hóa và thu hút đầu tư lại có khả năng lan tỏa trên phạm vi nhiều địa phương. Sự khác biệt giữa phạm vi chịu chi phí và phạm vi thụ hưởng lợi ích đặt ra yêu cầu phối hợp giữa các cấp chính quyền và các địa

phương trong xác định thứ tự ưu tiên đầu tư, huy động và bố trí nguồn vốn, phân định trách nhiệm tài chính và tổ chức khai thác công trình. Cơ chế điều phối cần được thực hiện phù hợp với thẩm quyền quản lý, khả năng cân đối ngân sách, trách nhiệm đầu tư và mức độ hưởng lợi của các chủ thể, đồng thời bảo đảm sự thống nhất giữa lợi ích phát triển của từng địa phương với lợi ích chung của vùng. Qua đó, huy động vốn không chỉ tạo điều kiện hình thành mạng lưới giao thông liên kết vùng mà còn góp phần hạn chế đầu tư phân tán, giảm sự mất cân đối giữa trách nhiệm tài chính và lợi ích thụ hưởng, nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực xã hội.

Như vậy, vai trò của huy động vốn không chỉ thể hiện ở việc tạo lập nguồn lực đầu tư mà còn ở khả năng tổ chức, phân bổ và điều phối hiệu quả các nguồn lực giữa các chủ thể, các địa phương nhằm phát triển giao thông đường bộ. Thông qua việc gắn kết trách nhiệm huy động, bố trí vốn với lợi ích kinh tế từ khai thác kết cấu hạ tầng, huy động vốn góp phần tạo nền tảng cho tăng trưởng kinh tế, tăng cường liên kết vùng, liên vùng và thúc đẩy phát triển bền vững.

2.1.3.2. Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ cấp tỉnh góp phần tạo việc làm, ổn định an sinh xã hội

Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh không chỉ tạo lập nguồn lực đầu tư phát triển hạ tầng mà còn góp phần giải quyết việc làm, nâng cao an sinh xã hội và thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế. Đây là vai trò quan trọng của huy động vốn, bởi hiệu quả huy động và sử dụng vốn không chỉ được phản ánh ở giá trị các công trình được hình thành mà còn ở những tác động lan tỏa đối với phát triển kinh tế – xã hội của địa phương.

Trước hết, quá trình huy động và đầu tư vốn cho phát triển giao thông đường bộ tạo ra nhu cầu lớn về lao động trong các lĩnh vực xây dựng, sản xuất vật liệu, vận tải và các ngành dịch vụ liên quan. Điều này góp phần tạo việc làm, tăng thu nhập, mở rộng cơ hội sinh kế và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực của địa phương.

Bên cạnh đó, khi các nguồn vốn được huy động và sử dụng hiệu quả, hệ thống giao thông được cải thiện sẽ tạo điều kiện thuận lợi để người dân tiếp cận các dịch vụ giáo dục, y tế, văn hóa và dịch vụ công, góp phần nâng cao chất lượng cuộc sống, giảm chênh lệch phát triển giữa các khu vực và củng cố nền tảng an sinh xã hội.

Đồng thời, huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tạo điều kiện thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa. Hệ thống giao thông được đầu tư đồng bộ góp phần mở rộng không gian phát triển, thu hút đầu tư, phát triển sản xuất, dịch vụ và logistics, qua đó nâng cao hiệu quả phân bổ nguồn lực, tạo động lực cho tăng trưởng kinh tế và phát triển bền vững.

Như vậy, huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh không chỉ bảo đảm nguồn lực đầu tư mà còn tạo hiệu ứng lan tỏa về việc làm, an sinh xã hội và chuyển dịch cơ cấu kinh tế, góp phần nâng cao chất lượng tăng trưởng và năng lực phát triển của địa phương.

2.1.3.3. Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ cấp tỉnh đóng vai trò đảm bảo quốc phòng, an ninh và bảo đảm năng lực kiểm soát không gian phát triển của Nhà nước ở địa phương

Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ cấp tỉnh không chỉ tạo lập nguồn lực đầu tư phát triển hạ tầng mà còn có vai trò quan trọng trong bảo đảm quốc phòng, an ninh và tăng cường năng lực quản lý không gian phát triển của Nhà nước ở địa phương. Thông qua việc huy động và phân bổ hiệu quả các nguồn lực đầu tư, Nhà nước có điều kiện xây dựng hệ thống giao thông đồng bộ, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội gắn với củng cố thế trận quốc phòng toàn dân và thế trận an ninh nhân dân.

Trước hết, huy động vốn tạo điều kiện đầu tư các tuyến giao thông có vị trí chiến lược, nâng cao khả năng cơ động của lực lượng chức năng trong thực hiện nhiệm vụ quốc phòng, an ninh, phòng, chống thiên tai, cứu hộ, cứu nạn và ứng phó với các tình huống khẩn cấp. Đồng thời, việc bảo đảm nguồn lực đầu tư giúp mở rộng khả năng kết nối đến các khu vực trọng yếu, góp phần giữ vững ổn định chính trị, trật tự và an toàn xã hội.

Bên cạnh đó, huy động vốn hiệu quả giúp chính quyền địa phương chủ động đầu tư phát triển giao thông theo quy hoạch, góp phần định hướng không gian phát triển, tăng cường liên kết giữa các khu vực, nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước và sử dụng hiệu quả các nguồn lực phát triển. Việc ưu tiên nguồn vốn cho các công trình giao thông trọng điểm còn tạo điều kiện củng cố liên kết vùng, nâng cao khả năng phối hợp trong phát triển kinh tế gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh.

Như vậy, huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ cấp tỉnh không chỉ giữ vai trò tạo lập nguồn lực đầu tư mà còn là công cụ quan trọng để Nhà nước tổ

chức, phân bổ và sử dụng hiệu quả các nguồn lực nhằm bảo đảm quốc phòng, an ninh, tăng cường năng lực quản lý không gian phát triển và tạo nền tảng ổn định cho phát triển kinh tế - xã hội bền vững.

2.2. PHƯƠNG THỨC, TIÊU CHÍ VÀ NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN HUY ĐỘNG VỐN CHO PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ CẤP TỈNH

2.2.1. Phương thức huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh

2.2.1.1. Quy trình huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh

Một là, xác định nhu cầu vốn cho phát triển giao thông đường bộ

Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh trước hết phải bắt đầu từ việc xác định đúng nhu cầu vốn đầu tư. Đây không đơn thuần là hoạt động tính toán quy mô tài chính cho xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, mà là quá trình xác định nhu cầu nguồn lực phục vụ phát triển kinh tế - xã hội trong từng giai đoạn phát triển của địa phương. Nội dung này phản ánh mối quan hệ giữa yêu cầu phát triển hệ thống giao thông đường bộ với khả năng bảo đảm nguồn lực tài chính nhằm duy trì quá trình tái sản xuất mở rộng của nền kinh tế địa phương.

Việc xác định nhu cầu vốn phải căn cứ vào chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, yêu cầu liên kết không gian kinh tế, nhu cầu lưu thông hàng hóa, phát triển sản xuất và mở rộng thị trường. Đồng thời, nhu cầu vốn còn phụ thuộc vào trình độ phát triển kinh tế, khả năng tích lũy nội bộ của địa phương và mức độ đáp ứng của hệ thống kết cấu hạ tầng hiện có. Trong điều kiện nhu cầu đầu tư giao thông ngày càng lớn trong khi nguồn lực tài chính có giới hạn, việc xác định đúng nhu cầu vốn trở thành cơ sở để lựa chọn thứ tự ưu tiên đầu tư và định hướng tổ chức huy động vốn phù hợp.

Bản chất của xác định nhu cầu vốn là quá trình lượng hóa nhu cầu đầu tư phát triển giao thông đường bộ trong mối quan hệ với khả năng huy động và phân bổ nguồn lực của nền kinh tế. Nếu nhu cầu vốn được xác định không phù hợp với yêu cầu phát triển hoặc vượt quá khả năng huy động nguồn lực sẽ dẫn đến mất cân đối trong đầu tư, gia tăng áp lực tài chính và làm giảm hiệu quả sử dụng vốn. Ngược lại, nếu xác định nhu cầu vốn thấp hơn yêu cầu phát triển sẽ làm hạn chế khả năng kết nối hạ tầng, cản trở lưu thông hàng hóa và làm suy giảm động lực tăng trưởng kinh tế của địa phương.

Do đó, xác định nhu cầu vốn không chỉ là khâu mở đầu của quá trình huy động vốn mà còn là nội dung có ý nghĩa định hướng đối với toàn bộ quá trình tạo lập, phân bổ và sử dụng nguồn lực đầu tư phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh.

Hai là, tạo lập và huy động các nguồn vốn cho phát triển giao thông đường bộ

Tạo lập và huy động các nguồn vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh là quá trình tổ chức tập trung và chuyển hóa các nguồn lực tài chính trong nền kinh tế thành vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Nội dung này phản ánh quá trình vận động của các nguồn lực tài chính từ trạng thái phân tán trong nền kinh tế sang trạng thái tập trung phục vụ cho mục tiêu đầu tư phát triển giao thông đường bộ của địa phương.

Các nguồn vốn được huy động bao gồm ngân sách nhà nước, vốn hỗ trợ từ trung ương, vốn tín dụng, vốn của doanh nghiệp, vốn đầu tư nước ngoài, vốn đầu tư theo hình thức hợp tác công – tư và các nguồn lực xã hội khác. Mỗi nguồn vốn có đặc điểm, khả năng huy động và phạm vi tác động khác nhau, tạo nên cơ cấu nguồn lực tài chính phục vụ phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh.

Trong quá trình huy động vốn, ngân sách nhà nước giữ vai trò chủ đạo và định hướng, không chỉ bảo đảm nguồn lực cho các công trình có tính công ích, khả năng thu hồi vốn thấp mà còn đóng vai trò dẫn dắt, tạo điều kiện thu hút các nguồn vốn ngoài ngân sách tham gia đầu tư phát triển giao thông đường bộ. Các nguồn vốn ngoài ngân sách giữ vai trò bổ sung và mở rộng khả năng đầu tư, góp phần khai thác tiềm năng nguồn lực xã hội và giảm áp lực cho ngân sách nhà nước trong điều kiện nhu cầu đầu tư kết cấu hạ tầng ngày càng lớn.

Bản chất của quá trình tạo lập và huy động vốn không chỉ nằm ở việc gia tăng quy mô nguồn lực tài chính mà còn ở khả năng tổ chức, điều phối và khai thác hiệu quả các nguồn vốn phục vụ phát triển giao thông đường bộ. Quá trình này chịu sự tác động của trình độ phát triển kinh tế, khả năng tích lũy của nền kinh tế, mức độ phát triển của thị trường tài chính, môi trường đầu tư và năng lực tổ chức huy động vốn của chính quyền địa phương.

Trong điều kiện nguồn lực tài chính có giới hạn nhưng nhu cầu đầu tư giao thông đường bộ ngày càng gia tăng, huy động vốn thực chất là quá trình phân phối và tập trung lại các nguồn lực tài chính trong nền kinh tế nhằm bảo đảm nguồn vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Vì vậy, hiệu quả huy động vốn

không chỉ phụ thuộc vào số lượng nguồn vốn được huy động mà còn phụ thuộc vào khả năng kết hợp, khai thác và sử dụng hợp lý các nguồn lực tài chính phục vụ mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

Ba là, tổ chức phân bổ và sử dụng vốn cho phát triển giao thông đường bộ

Sau khi được huy động, các nguồn vốn cần được tổ chức phân bổ và sử dụng phù hợp với quy hoạch, chiến lược và mục tiêu phát triển hệ thống giao thông đường bộ ở cấp tỉnh. Nội dung này phản ánh quá trình phân phối và sử dụng các nguồn lực tài chính cho các công trình, dự án và khu vực đầu tư nhằm bảo đảm thực hiện các mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương thông qua phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Bản chất của phân bổ vốn là quá trình lựa chọn và điều chuyển nguồn lực đầu tư theo thứ tự ưu tiên phát triển trong điều kiện nguồn lực tài chính có giới hạn nhưng nhu cầu đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông ngày càng gia tăng. Vì vậy, việc phân bổ vốn không chỉ phụ thuộc vào quy mô nhu cầu đầu tư mà còn chịu sự chi phối của chiến lược phát triển, khả năng cân đối nguồn lực và yêu cầu nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đầu tư của địa phương.

Việc phân bổ vốn phải bảo đảm tính tập trung, tránh đầu tư dàn trải và ưu tiên cho các công trình có vai trò kết nối vùng, thúc đẩy lưu thông hàng hóa, phát triển sản xuất và mở rộng không gian kinh tế. Đồng thời, quá trình sử dụng vốn phải gắn với yêu cầu tiết kiệm, hiệu quả và nâng cao chất lượng đầu tư nhằm bảo đảm khả năng khai thác lâu dài và phát huy hiệu quả tổng hợp của hệ thống giao thông đường bộ đối với phát triển kinh tế - xã hội.

Hiệu quả huy động vốn không chỉ được phản ánh ở khả năng tạo lập nguồn lực tài chính mà còn thể hiện ở chất lượng phân bổ và sử dụng vốn đầu tư. Nếu phân bổ vốn thiếu hợp lý, đầu tư dàn trải hoặc sử dụng vốn kém hiệu quả sẽ làm gia tăng chi phí đầu tư, kéo dài thời gian hoàn vốn, giảm hiệu quả khai thác công trình và làm suy giảm vai trò của kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đối với tăng trưởng và chuyển dịch cơ cấu kinh tế của địa phương.

Trong quá trình phân bổ và sử dụng vốn, Nhà nước giữ vai trò định hướng và điều tiết nhằm bảo đảm sự phù hợp giữa mục tiêu phát triển giao thông đường bộ với yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Đồng thời, việc tổ chức phân bổ và sử dụng vốn hợp lý còn có ý nghĩa quan trọng trong việc nâng cao hiệu quả

phân bổ nguồn lực, hạn chế thất thoát, lãng phí và bảo đảm tính bền vững của đầu tư phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh.

Bốn là, kiểm tra, giám sát và điều tiết quá trình huy động vốn

Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh luôn gắn với hoạt động kiểm tra, giám sát và điều tiết của Nhà nước nhằm bảo đảm quá trình huy động, phân bổ và sử dụng vốn phù hợp với mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội và yêu cầu phát triển hệ thống giao thông đường bộ của địa phương. Nội dung này phản ánh vai trò của Nhà nước trong tổ chức quản lý và kiểm soát sự vận động của các nguồn vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ, bảo đảm các nguồn lực tài chính được huy động và sử dụng đúng mục tiêu, đúng định hướng và đạt hiệu quả kinh tế - xã hội.

Kiểm tra, giám sát và điều tiết quá trình huy động vốn bao gồm việc xây dựng cơ chế quản lý vốn, tổ chức theo dõi, kiểm tra quá trình huy động, phân bổ và sử dụng vốn; kiểm soát các rủi ro tài chính; đồng thời điều hòa lợi ích giữa các chủ thể tham gia đầu tư phát triển giao thông đường bộ. Trong điều kiện có nhiều nguồn vốn và nhiều chủ thể cùng tham gia đầu tư, việc thiếu cơ chế kiểm tra, giám sát và điều tiết hiệu quả sẽ dễ dẫn đến tình trạng phân bổ vốn thiếu hợp lý, đầu tư dàn trải, thất thoát nguồn lực và làm suy giảm hiệu quả sử dụng vốn đầu tư.

Bản chất của kiểm tra, giám sát và điều tiết quá trình huy động vốn là quá trình Nhà nước thực hiện chức năng quản lý và định hướng phân bổ nguồn lực trong nền kinh tế nhằm bảo đảm sự thống nhất giữa mục tiêu phát triển giao thông đường bộ với mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Thông qua hoạt động điều tiết, Nhà nước thực hiện vai trò định hướng dòng vốn đầu tư vào các lĩnh vực, công trình và khu vực ưu tiên; đồng thời kiểm soát sự vận động của các nguồn vốn nhằm bảo đảm cân đối giữa nhu cầu đầu tư với khả năng huy động và sử dụng nguồn lực tài chính.

Trong quá trình huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ, lợi ích kinh tế giữa Nhà nước, nhà đầu tư, các tổ chức tài chính và người dân có sự thống nhất về mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng nhưng không hoàn toàn đồng nhất về phương thức thực hiện và phân phối kết quả. Nhà nước hướng đến việc huy động, phân bổ nguồn lực nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội; nhà đầu tư và các tổ chức tài chính quan tâm đến khả năng thu hồi vốn, lợi nhuận và mức độ rủi ro; trong khi

người dân quan tâm đến khả năng tiếp cận, chi phí sử dụng và những lợi ích kinh tế, xã hội do công trình mang lại. Sự khác biệt này có thể làm phát sinh mâu thuẫn trong xác định nghĩa vụ tài chính, trách nhiệm đầu tư và phân phối lợi ích giữa các chủ thể. Vì vậy, hoạt động kiểm tra, giám sát và điều tiết của Nhà nước không chỉ hướng đến việc bảo đảm tuân thủ quy định trong huy động, phân bổ và sử dụng vốn mà còn góp phần kiểm soát các xung đột lợi ích, hạn chế việc chuyển giao chi phí và rủi ro bất hợp lý giữa các bên, bảo đảm sự kết hợp giữa mục tiêu lợi nhuận của nhà đầu tư với yêu cầu phát triển kết cấu hạ tầng phục vụ lợi ích công cộng và phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

Đồng thời, kiểm tra, giám sát và điều tiết quá trình huy động vốn còn nhằm hạn chế thất thoát, lãng phí, nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đầu tư và duy trì tính bền vững của đầu tư phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh. Đây là điều kiện quan trọng bảo đảm cho quá trình huy động vốn không chỉ đáp ứng yêu cầu đầu tư trước mắt mà còn tạo nền tảng cho phát triển kinh tế - xã hội ổn định và lâu dài.

2.2.1.2. Phương thức huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh

Phương thức huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh là cách thức chính quyền địa phương sử dụng các cơ chế, chính sách và công cụ kinh tế để tập trung, phân bổ và chuyển hóa các nguồn lực tài chính trong nền kinh tế thành vốn đầu tư phục vụ phát triển giao thông đường bộ. Phương thức huy động vốn không chỉ là kỹ thuật tài chính, mà còn phản ánh quan hệ giữa Nhà nước, thị trường và các chủ thể kinh tế trong quá trình tổ chức, điều tiết và sử dụng nguồn lực phát triển.

Trong điều kiện nhu cầu đầu tư giao thông đường bộ ngày càng lớn, trong khi khả năng cân đối ngân sách địa phương còn hạn chế, việc đa dạng hóa phương thức huy động vốn trở thành yêu cầu tất yếu. Mỗi phương thức huy động vốn có đặc điểm, phạm vi tác động và mức độ phù hợp khác nhau; do đó, vấn đề cốt lõi không chỉ là huy động được bao nhiêu vốn, mà là lựa chọn, phối hợp và sử dụng các phương thức huy động vốn như thế nào để bảo đảm hiệu quả kinh tế - xã hội, hạn chế thất thoát, lãng phí và tạo động lực phát triển lâu dài cho địa phương.

Thứ nhất, huy động vốn thông qua ngân sách nhà nước.

Đây là phương thức cơ bản, giữ vai trò chủ đạo trong phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh. Thông qua ngân sách địa phương và nguồn hỗ trợ từ ngân sách

trung ương, Nhà nước tập trung nguồn lực để đầu tư các công trình giao thông trọng điểm, các dự án có ý nghĩa chiến lược, có khả năng thu hồi vốn thấp hoặc khó thu hút khu vực tư nhân tham gia. Phương thức này thể hiện vai trò định hướng, dẫn dắt và điều tiết của Nhà nước trong phát triển giao thông đường bộ.

Thứ hai, huy động vốn thông qua tín dụng và các tổ chức tài chính.

Đây là phương thức huy động nguồn vốn trung và dài hạn từ hệ thống ngân hàng thương mại, tổ chức tín dụng, quỹ đầu tư và các định chế tài chính khác để tài trợ cho các dự án giao thông đường bộ. Phương thức này góp phần mở rộng quy mô nguồn lực đầu tư, bổ sung cho vốn ngân sách nhà nước và phát huy vai trò của thị trường tài chính trong phân bổ nguồn lực phát triển. Tuy nhiên, hiệu quả của phương thức này phụ thuộc lớn vào khả năng trả nợ, mức độ rủi ro của dự án và tính ổn định của môi trường đầu tư.

Thứ ba, huy động vốn thông qua hợp tác công - tư.

Đây là phương thức huy động vốn dựa trên sự hợp tác giữa Nhà nước và khu vực tư nhân trong đầu tư, xây dựng, quản lý và khai thác công trình giao thông đường bộ. Thông qua cơ chế chia sẻ lợi ích, trách nhiệm và rủi ro, PPP cho phép khai thác nguồn lực tài chính, năng lực quản trị và kinh nghiệm của khu vực tư nhân, qua đó góp phần giảm áp lực cho ngân sách nhà nước và nâng cao hiệu quả đầu tư. Tuy nhiên, phương thức này chỉ phát huy hiệu quả khi có khung thể chế ổn định, cơ chế chia sẻ rủi ro hợp lý và phương án tài chính khả thi.

Quan hệ lợi ích kinh tế trong phương thức PPP được hình thành từ sự kết hợp giữa mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng của Nhà nước với mục tiêu thu hồi vốn, tạo lợi nhuận của nhà đầu tư và nhu cầu sử dụng dịch vụ giao thông của người dân. Nhà nước hướng đến mở rộng kết nối, thúc đẩy sản xuất, lưu thông hàng hóa và nâng cao phúc lợi xã hội; nhà đầu tư quan tâm đến doanh thu, chi phí, lợi nhuận và khả năng thu hồi vốn; người dân quan tâm đến chất lượng công trình, khả năng tiếp cận và chi phí sử dụng dịch vụ. Những lợi ích này có sự thống nhất trong mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng nhưng không hoàn toàn đồng nhất về phương thức thực hiện và phân phối kết quả. Sự khác biệt đó có thể làm phát sinh mâu thuẫn trong xác định mức thu, thời gian thu hồi vốn, nghĩa vụ tài chính và trách nhiệm đối với những rủi ro của dự án.

Cơ chế phân chia lợi ích và rủi ro trong PPP gắn với việc xác định quyền,

nghĩa vụ và trách nhiệm của từng chủ thể trong quá trình đầu tư, khai thác công trình. Theo đó, các rủi ro về xây dựng, vận hành, nhu cầu sử dụng, doanh thu và những biến động phát sinh cần được nhận diện, phân bổ phù hợp với khả năng quản lý, kiểm soát và thực hiện nghĩa vụ của các bên theo quy định. Đối với những địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn, nhu cầu đầu tư lớn nhưng khả năng tạo doanh thu trực tiếp hạn chế, lợi ích kinh tế - xã hội của công trình có thể vượt xa lợi ích tài chính mà nhà đầu tư trực tiếp thu được. Sự khác biệt này ảnh hưởng đến khả năng thu hút vốn tư nhân và đặt ra yêu cầu xem xét mức độ tham gia của vốn nhà nước, phương án tài chính và cơ chế chia sẻ rủi ro phù hợp, nhằm kết hợp lợi ích của các chủ thể mà không tạo ra gánh nặng tài chính bất hợp lý cho ngân sách hoặc người sử dụng công trình.

Thứ tư, huy động vốn thông qua đầu tư trực tiếp nước ngoài và các nguồn vốn quốc tế.

Phương thức này bao gồm việc thu hút vốn từ các nhà đầu tư nước ngoài, tổ chức tài chính quốc tế, vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và các nguồn tài trợ hợp pháp khác cho phát triển giao thông đường bộ. Không chỉ bổ sung nguồn lực tài chính, phương thức này còn tạo điều kiện tiếp cận công nghệ, kinh nghiệm quản lý và các chuẩn mực quốc tế trong phát triển hạ tầng giao thông. Tuy nhiên, việc sử dụng các nguồn vốn này đòi hỏi năng lực hấp thụ vốn, khả năng chuẩn bị dự án và cơ chế quản lý chặt chẽ để bảo đảm hiệu quả dài hạn.

Thứ năm, huy động vốn thông qua thị trường vốn.

Đây là phương thức huy động nguồn lực tài chính thông qua phát hành trái phiếu chính quyền địa phương, trái phiếu công trình, trái phiếu doanh nghiệp hoặc các công cụ tài chính khác. Với đặc điểm có khả năng huy động nguồn vốn quy mô lớn và thời hạn dài, thị trường vốn có thể trở thành kênh quan trọng để đáp ứng nhu cầu đầu tư giao thông đường bộ. Tuy nhiên, phương thức này đòi hỏi tính minh bạch tài chính, năng lực quản trị nợ và khả năng bảo đảm niềm tin của nhà đầu tư.

Thứ sáu, huy động vốn thông qua khai thác nguồn lực đất đai và các nguồn lực xã hội khác.

Phương thức này thực hiện việc chuyển hóa giá trị gia tăng từ đất đai, tài sản công và các nguồn lực xã hội thành vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ. Các hình thức chủ yếu gồm đấu giá quyền sử dụng đất, khai thác quỹ đất hai bên tuyến

đường, đóng góp của doanh nghiệp, cộng đồng dân cư và các hình thức xã hội hóa phù hợp. Đây là phương thức có ý nghĩa quan trọng đối với cấp tỉnh, bởi cho phép địa phương khai thác các nguồn lực sẵn có, mở rộng khả năng đầu tư và tăng tính chủ động trong phát triển giao thông đường bộ.

Như vậy, phương thức huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh rất đa dạng, bao gồm ngân sách nhà nước, tín dụng, PPP, vốn quốc tế, thị trường vốn, đất đai và các nguồn lực xã hội. Vấn đề có ý nghĩa quyết định là phải lựa chọn và kết hợp các phương thức phù hợp với điều kiện phát triển, năng lực tài chính, đặc điểm dự án và mục tiêu phát triển của địa phương. Sự phối hợp hiệu quả giữa các phương thức huy động vốn sẽ góp phần mở rộng quy mô nguồn lực, nâng cao hiệu quả phân bổ và sử dụng vốn, đồng thời bảo đảm phát triển giao thông đường bộ theo hướng đồng bộ, bền vững và phục vụ mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội.

2.2.2. Tiêu chí đánh giá kết quả huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ cấp tỉnh

Kết quả huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ cấp tỉnh không chỉ phản ánh khả năng tập trung nguồn lực tài chính mà còn thể hiện mức độ tham gia của các chủ thể kinh tế, sự phân bổ quyền lợi và nghĩa vụ tài chính trong quá trình đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng. Vì vậy, hệ thống tiêu chí đánh giá cần phản ánh đồng thời quy mô, cơ cấu, mức độ đa dạng hóa nguồn vốn, chất lượng tổ chức huy động, tính bền vững tài chính và những tác động kinh tế - xã hội gắn với quá trình phân bổ nguồn lực. Việc đánh giá không dừng lại ở lượng vốn được huy động mà còn phải xem xét khả năng chuyển hóa nguồn lực đó thành điều kiện phát triển sản xuất, mở rộng lưu thông hàng hóa, dịch vụ và bảo đảm sự hài hòa lợi ích giữa Nhà nước, nhà đầu tư và người dân.

Một là, tiêu chí về quy mô, cơ cấu và khả năng đa dạng hóa nguồn vốn

Năng lực huy động vốn của một địa phương không thể đánh giá đơn thuần bằng tổng lượng vốn được tập trung mà cần xem xét đồng thời cơ cấu và mức độ đa dạng hóa các nguồn vốn. Quy mô vốn lớn nhưng phụ thuộc quá mức vào một số nguồn chủ yếu có thể làm gia tăng rủi ro tài chính, hạn chế khả năng duy trì đầu tư trong dài hạn. Do đó, tiêu chí này phản ánh khả năng tập trung và kết hợp những nguồn lực tài chính thuộc các chủ thể sở hữu khác nhau nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển giao thông đường bộ.

Về quy mô, kết quả huy động vốn được thể hiện thông qua tổng vốn thực tế huy

động, mức tăng và tốc độ tăng trưởng vốn qua các năm. Đối với những công trình có nhu cầu vốn lớn, thời gian đầu tư dài, việc duy trì dòng vốn liên tục có ý nghĩa quan trọng đối với tiến độ thực hiện và khả năng phát huy lợi ích kinh tế của công trình. Vì vậy, quy mô vốn cần được đánh giá gắn với tính ổn định và mức độ đáp ứng nhu cầu đầu tư trong từng thời kỳ. Những chỉ tiêu này cho phép nhận diện khả năng tập trung nguồn lực tài chính và xu hướng mở rộng huy động vốn của địa phương, đồng thời phản ánh mức độ huy động các nguồn lực hiện có vào quá trình phát triển kết cấu hạ tầng phục vụ sản xuất và đời sống.

Về cơ cấu, tiêu chí này phản ánh tỷ trọng giữa vốn ngân sách nhà nước và vốn ngoài ngân sách, giữa nguồn vốn trong nước và nguồn vốn quốc tế, giữa vốn có nghĩa vụ hoàn trả và các nguồn vốn không đòi hỏi thu hồi trực tiếp từ hoạt động khai thác công trình. Cơ cấu vốn phù hợp góp phần phát huy vai trò dẫn dắt của Nhà nước, đồng thời mở rộng sự tham gia của các chủ thể kinh tế. Mỗi nguồn vốn gắn với những quan hệ sở hữu, động cơ cung ứng và nghĩa vụ tài chính khác nhau. Nhà nước huy động và phân bổ nguồn lực công nhằm thực hiện mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội; doanh nghiệp và nhà đầu tư quan tâm đến khả năng sinh lợi, thu hồi vốn và mức độ rủi ro; các tổ chức tín dụng cung ứng vốn gắn với nghĩa vụ hoàn trả; trong khi người dân có thể tham gia đóng góp nguồn lực và thụ hưởng lợi ích từ sự phát triển của hệ thống giao thông. Vì vậy, sự thay đổi cơ cấu vốn không chỉ phản ánh biến động về tỷ trọng các nguồn tài chính mà còn thể hiện sự thay đổi mức độ tham gia và trách nhiệm kinh tế của các chủ thể trong quá trình huy động vốn.

Về đa dạng hóa, tiêu chí này được đánh giá thông qua số lượng nguồn vốn có phát sinh thực tế, tỷ trọng đóng góp của từng nguồn và mức độ tham gia của các chủ thể ngoài ngân sách nhà nước. Việc mở rộng các kênh huy động như tín dụng, hợp tác công - tư, vốn quốc tế, thị trường vốn và nguồn lực xã hội có thể bổ sung nguồn lực đầu tư, nhưng chỉ có ý nghĩa khi tạo ra sự đóng góp thực chất. Đa dạng hóa nguồn vốn còn thể hiện khả năng kết hợp những lợi ích kinh tế khác nhau trong quá trình phát triển kết cấu hạ tầng. Sự tham gia của nhiều chủ thể góp phần mở rộng nguồn lực, đồng thời đặt ra yêu cầu xác định tương xứng quyền hưởng lợi, nghĩa vụ tài chính và trách nhiệm chịu rủi ro. Do đó, đánh giá khả năng đa dạng hóa cần gắn với quy mô đóng góp thực tế, sự phù hợp của từng nguồn vốn và mức độ giảm phụ thuộc vào một số kênh huy động chủ yếu.

Hai là, tiêu chí về chất lượng thể chế, năng lực quản trị và mức độ minh bạch trong huy động vốn

Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ không đơn thuần là quá trình tập trung nguồn lực tài chính mà còn gắn với việc xác lập và thực hiện các quan hệ kinh tế giữa Nhà nước, nhà đầu tư và người dân. Chất lượng thể chế, năng lực quản trị và mức độ minh bạch cần được đánh giá thông qua những kết quả cụ thể trong tổ chức huy động vốn, thực hiện cam kết tài chính và bảo đảm quyền, lợi ích hợp pháp của các chủ thể tham gia. Đây là cơ sở để nhận diện mức độ ổn định, công bằng và hiệu quả trong quá trình huy động các nguồn lực xã hội cho phát triển giao thông đường bộ.

Chất lượng thể chế được phản ánh ở mức độ rõ ràng, ổn định và khả năng thực thi các cơ chế huy động vốn. Một cơ chế phù hợp có thể giảm chi phí giao dịch, tạo điều kiện cho các chủ thể tiếp cận cơ hội đầu tư và thực hiện quyền lợi kinh tế theo cam kết. Ngược lại, sự thiếu minh bạch hoặc thay đổi thiếu nhất quán trong thực hiện cam kết có thể làm gia tăng rủi ro, hạn chế khả năng thu hút vốn ngoài ngân sách. Những biểu hiện cần xem xét gồm mức độ thực hiện các cam kết huy động vốn, tình trạng chậm bố trí vốn đối ứng, những vướng mắc trong thực hiện hợp đồng và khả năng giải quyết các vấn đề phát sinh giữa các chủ thể. Việc đánh giá cần dựa trên kết quả thực hiện thực tế, không chỉ căn cứ vào sự hiện diện của các quy định hoặc cơ chế chính sách.

Năng lực quản trị được thể hiện ở khả năng phối hợp các nguồn vốn, xác định thứ tự ưu tiên và tổ chức huy động phù hợp với nhu cầu phát triển. Trong đó, cần chú trọng mức độ đáp ứng vốn theo kế hoạch, khả năng huy động nguồn lực cho các công trình trọng điểm và sự phối hợp giữa các chủ thể tham gia đầu tư. Việc lựa chọn dự án và tổ chức huy động vốn có liên quan trực tiếp đến phân bổ nguồn lực khan hiếm giữa các ngành, lĩnh vực và địa bàn, qua đó tác động đến cơ hội phát triển và khả năng thụ hưởng lợi ích của các nhóm dân cư. Vì vậy, năng lực quản trị còn được thể hiện ở khả năng hạn chế tình trạng phân bổ nguồn lực theo lợi ích cục bộ, bảo đảm sự phù hợp giữa mục tiêu phát triển chung và lợi ích chính đáng của các chủ thể tham gia.

Mức độ minh bạch được phản ánh thông qua việc công khai thông tin về nhu cầu vốn, phương thức huy động, nghĩa vụ tài chính và các cam kết liên quan. Minh bạch góp phần hạn chế bất cân xứng thông tin, tạo điều kiện để nhà đầu tư đánh giá rủi ro và người dân giám sát việc huy động, phân bổ nguồn lực công. Đồng thời, sự rõ ràng về trách nhiệm và quyền lợi của các bên góp phần hạn chế tranh chấp, củng cố niềm tin và

nâng cao khả năng duy trì quan hệ hợp tác trong đầu tư phát triển giao thông đường bộ. Do đó, tiêu chí này cần được xem xét thông qua mức độ công khai, thực hiện cam kết và kết quả giải quyết những vấn đề liên quan đến quyền lợi, nghĩa vụ của các chủ thể.

Ba là, tiêu chí về tính bền vững tài chính, khả năng chi trả của xã hội và sự hài hòa lợi ích kinh tế

Tính bền vững tài chính phản ánh khả năng duy trì và mở rộng nguồn vốn đầu tư trong dài hạn mà không tạo ra nghĩa vụ tài chính vượt quá khả năng đáp ứng của các chủ thể có liên quan. Đối với phát triển giao thông đường bộ, việc gia tăng quy mô vốn huy động chỉ có ý nghĩa bền vững khi được đặt trong mối quan hệ với khả năng cân đối ngân sách, nghĩa vụ hoàn trả vốn vay và chi phí mà doanh nghiệp, người dân phải gánh chịu. Vì vậy, đánh giá kết quả huy động vốn cần xem xét đồng thời lợi ích phát triển trước mắt với những nghĩa vụ tài chính phát sinh trong tương lai, bảo đảm quá trình huy động nguồn lực không làm suy giảm khả năng đầu tư và đáp ứng các nhu cầu phát triển khác của địa phương.

Đối với nguồn vốn công, tính bền vững được phản ánh thông qua mức độ phù hợp giữa quy mô huy động vốn với khả năng cân đối ngân sách, dư nợ và nghĩa vụ trả nợ của chính quyền địa phương trong phạm vi trách nhiệm được pháp luật quy định. Những chỉ tiêu có thể xem xét gồm quy mô dư nợ, tỷ lệ dư nợ so với giới hạn được phép, nghĩa vụ trả nợ hằng năm và khả năng bố trí nguồn ngân sách để thực hiện các nghĩa vụ đó. Đối với nguồn vốn vay và vốn đầu tư của doanh nghiệp, cần xem xét thời hạn huy động, chi phí sử dụng vốn, khả năng thu hồi vốn và sự phân chia rủi ro giữa các bên. Tuy nhiên, không thể đặt yêu cầu mọi công trình giao thông đường bộ phải tạo ra nguồn thu trực tiếp để hoàn trả vốn, bởi nhiều công trình phục vụ lợi ích công cộng, trong đó lợi ích chủ yếu được thể hiện thông qua khả năng kết nối, giảm chi phí xã hội và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội.

Khả năng chi trả của xã hội phản ánh mức độ phù hợp giữa chi phí sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông với điều kiện thu nhập và năng lực sản xuất, kinh doanh của người dân, doanh nghiệp. Đối với những công trình có thu phí, cần xem xét mức phí, chi phí đi lại và vận chuyển trong tương quan với lợi ích mà công trình mang lại. Nếu chi phí sử dụng vượt quá khả năng chi trả của một bộ phận dân cư hoặc làm gia tăng gánh nặng cho hoạt động sản xuất, kinh doanh, lợi ích tài chính của nhà đầu tư có thể phát sinh mâu thuẫn với lợi ích kinh tế - xã hội. Ngược lại, mức chi phí phù hợp có thể

tạo điều kiện mở rộng khả năng tiếp cận giao thông, thúc đẩy lưu thông hàng hóa và củng cố sự đồng thuận xã hội. Những biểu hiện có thể đánh giá gồm mức chi phí vận chuyển, chi phí đi lại và sự thay đổi khả năng tiếp cận dịch vụ giao thông của các nhóm dân cư.

Tính bền vững của huy động vốn còn thể hiện ở mức độ tương xứng giữa quyền hưởng lợi, nghĩa vụ đóng góp và trách nhiệm chịu rủi ro của các chủ thể. Nhà nước có trách nhiệm bảo đảm lợi ích công cộng và an toàn tài chính; nhà đầu tư cần có điều kiện thu hồi vốn và đạt lợi nhuận hợp lý; người dân được tiếp cận hạ tầng với chi phí phù hợp và được bảo vệ quyền lợi chính đáng khi tham gia hoặc chịu tác động từ quá trình đầu tư. Sự hài hòa lợi ích không đồng nghĩa với việc các chủ thể nhận được lợi ích như nhau, mà là sự phân chia phù hợp với mức độ đóng góp, trách nhiệm và rủi ro. Đây là điều kiện quan trọng để duy trì sự tham gia của các chủ thể, hạn chế việc chuyển gánh nặng tài chính bất hợp lý sang ngân sách hoặc người sử dụng và tạo cơ sở ổn định cho huy động vốn trong dài hạn.

Bốn là, tiêu chí về kết quả phân bổ vốn và tác động kinh tế – xã hội theo không gian phát triển

Tiêu chí này phản ánh mức độ phù hợp trong phân bổ nguồn vốn huy động cho phát triển giao thông đường bộ với yêu cầu phát triển sản xuất, mở rộng lưu thông hàng hóa, dịch vụ và cải thiện đời sống nhân dân. Kết quả huy động vốn không chỉ được đánh giá thông qua khả năng tập trung nguồn lực tài chính mà còn phải xem xét mức độ định hướng nguồn vốn vào những công trình có khả năng tạo ra lợi ích kinh tế – xã hội, thúc đẩy liên kết giữa các địa bàn và mở rộng cơ hội phát triển của các chủ thể kinh tế. Qua đó, phản ánh mối quan hệ giữa quá trình phân bổ nguồn lực với phát triển lực lượng sản xuất và phân phối lợi ích trong xã hội.

Về kết quả phân bổ vốn, tiêu chí này được đánh giá thông qua quy mô, tỷ trọng vốn đầu tư vào các tuyến giao thông trọng điểm, các trục liên kết vùng, khu vực sản xuất và những địa bàn có nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng. Việc tập trung nguồn vốn vào các công trình có tính kết nối và lan tỏa cao góp phần phát huy hiệu quả sử dụng nguồn lực, tạo điều kiện khai thác lợi thế kinh tế của từng địa bàn và thúc đẩy sự liên kết giữa các khu vực sản xuất với thị trường tiêu thụ. Ngược lại, phân bổ vốn phân tán, thiếu tính liên kết có thể làm hạn chế khả năng phát huy lợi ích tổng hợp của hệ thống giao thông đường bộ.

Về tác động đối với sản xuất, kinh doanh và lưu thông hàng hóa, dịch vụ, kết cấu hạ tầng giao thông được đầu tư từ các nguồn vốn huy động có thể góp phần rút ngắn thời gian vận chuyển, giảm chi phí lưu thông, mở rộng khả năng tiếp cận thị trường và tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động sản xuất, kinh doanh. Những tác động này được xem xét thông qua sự thay đổi về thời gian, chi phí vận chuyển, khối lượng hàng hóa lưu thông và khả năng kết nối giữa các khu vực sản xuất với các trung tâm thương mại, dịch vụ. Đây là những biểu hiện phản ánh vai trò của nguồn vốn đầu tư giao thông trong việc cải thiện điều kiện tổ chức sản xuất, thúc đẩy trao đổi hàng hóa và mở rộng thị trường.

Về tác động đối với sinh kế, việc làm và thu nhập của người dân, sự phát triển của hệ thống giao thông đường bộ có thể tạo thêm cơ hội tiếp cận việc làm, mở rộng ngành nghề, thuận lợi trong tiêu thụ sản phẩm và phát triển các hoạt động kinh tế hộ gia đình. Các chỉ tiêu đánh giá bao gồm sự thay đổi về cơ hội việc làm, điều kiện phát triển sinh kế, khả năng tiếp cận thị trường lao động và thu nhập của người dân tại những địa bàn được cải thiện kết nối giao thông. Những biểu hiện này cho phép xem xét mức độ chuyển hóa nguồn lực đầu tư thành lợi ích kinh tế thiết thực, đồng thời phản ánh khả năng cải thiện điều kiện tái sản xuất sức lao động và nâng cao đời sống nhân dân.

Về tác động đối với chuyển dịch cơ cấu kinh tế và công bằng xã hội, việc phát triển giao thông đường bộ có thể tạo điều kiện thúc đẩy phân công lao động xã hội, mở rộng hoạt động thương mại, dịch vụ và hình thành các mối liên kết sản xuất giữa những địa bàn khác nhau. Đồng thời, phân bổ vốn cho các khu vực còn hạn chế về kết nối giao thông góp phần mở rộng cơ hội tiếp cận thị trường, việc làm và các dịch vụ thiết yếu, từng bước thu hẹp chênh lệch về điều kiện phát triển. Các chỉ tiêu có thể xem xét gồm sự thay đổi về cơ cấu ngành kinh tế, cơ cấu lao động, mức độ kết nối giữa các địa bàn và khả năng tiếp cận các cơ hội phát triển của những nhóm dân cư khác nhau. Qua đó, đánh giá sự phân phối lợi ích từ đầu tư phát triển giao thông đường bộ giữa các chủ thể và các khu vực trong nền kinh tế.

Tuy nhiên, các biến đổi về sản xuất, kinh doanh, việc làm, thu nhập và cơ cấu kinh tế chịu tác động của nhiều nhân tố. Vì vậy, cần phân biệt kết quả trực tiếp của huy động, phân bổ vốn với những tác động kinh tế – xã hội có liên quan đến quá trình đầu tư và khai thác kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Việc kết hợp các

nhóm chỉ tiêu này cho phép đánh giá kết quả huy động vốn gắn với mục tiêu phát triển kinh tế – xã hội, đồng thời bảo đảm tính khách quan khi vận dụng vào phân tích thực trạng ở cấp tỉnh.

2.2.3. Các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh

2.2.3.1. Nhóm nhân tố khách quan

Một là, điều kiện tự nhiên, vị trí địa lý và mức độ kết nối vùng

Điều kiện tự nhiên, vị trí địa lý và mức độ kết nối vùng là nhân tố khách quan tác động trực tiếp đến khả năng huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh. Đây là những yếu tố quy định chi phí đầu tư, khả năng khai thác công trình và hiệu quả sử dụng vốn trong toàn bộ quá trình đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Những địa phương có vị trí thuận lợi, nằm trên các tuyến giao thông quan trọng hoặc có khả năng liên kết vùng cao thường có lợi thế trong thu hút vốn đầu tư do khả năng khai thác lưu lượng vận tải, lưu thông hàng hóa và kết nối thị trường lớn hơn. Ngược lại, các địa phương có điều kiện tự nhiên khó khăn như nền đất yếu, địa hình chia cắt hoặc chịu tác động lớn của biến đổi khí hậu thường làm gia tăng chi phí đầu tư, kéo dài thời gian hoàn vốn và làm giảm khả năng thu hút các nguồn vốn ngoài ngân sách.

Bên cạnh đó, mức độ kết nối vùng ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả khai thác hệ thống giao thông đường bộ. Một công trình giao thông nếu thiếu liên kết với mạng lưới hạ tầng vùng sẽ khó phát huy hiệu quả tổng hợp, làm suy giảm khả năng thu hồi vốn và hạn chế sức hấp dẫn đối với nhà đầu tư. Vì vậy, điều kiện tự nhiên, vị trí địa lý và kết nối vùng không chỉ ảnh hưởng đến nhu cầu đầu tư mà còn tác động trực tiếp đến quy mô, cơ cấu và hiệu quả huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh.

Hai là, đặc điểm kinh tế – xã hội của địa phương

Đặc điểm kinh tế – xã hội của địa phương là nhân tố phản ánh khả năng tạo lập, hấp thụ và sử dụng vốn cho phát triển giao thông đường bộ. Quy mô nền kinh tế, tốc độ tăng trưởng, cơ cấu kinh tế, mức độ đô thị hóa và nhu cầu lưu thông hàng hóa có ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng huy động các nguồn lực đầu tư.

Những địa phương có quy mô kinh tế lớn, tốc độ tăng trưởng ổn định và cơ cấu

kinh tế phát triển theo hướng công nghiệp – dịch vụ thường tạo ra nhu cầu vận tải cao, khả năng khai thác công trình lớn và điều kiện thuận lợi để huy động các nguồn vốn ngoài ngân sách. Ngược lại, các địa phương có quy mô kinh tế nhỏ, sản xuất phân tán và thị trường kém phát triển thường gặp khó khăn trong huy động vốn do hiệu quả khai thác công trình thấp và thời gian hoàn vốn kéo dài.

Các yếu tố xã hội như quy mô dân số, mức sống dân cư, chất lượng nguồn nhân lực và mức độ đồng thuận xã hội cũng ảnh hưởng trực tiếp đến quá trình huy động và triển khai vốn đầu tư. Do đó, đặc điểm kinh tế – xã hội không chỉ phản ánh tiềm lực phát triển của địa phương mà còn quyết định khả năng huy động, phân bổ và sử dụng vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh.

Ba là, môi trường kinh tế vĩ mô và sự phát triển của thị trường tài chính

Môi trường kinh tế vĩ mô và mức độ phát triển của thị trường tài chính là nhân tố khách quan ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí vốn, khả năng tiếp cận vốn và quy mô huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ.

Khi nền kinh tế duy trì tăng trưởng ổn định, lạm phát được kiểm soát và mặt bằng lãi suất hợp lý, khả năng huy động các nguồn vốn trung và dài hạn cho đầu tư hạ tầng sẽ được mở rộng. Ngược lại, khi kinh tế vĩ mô bất ổn, lạm phát gia tăng hoặc lãi suất biến động mạnh sẽ làm gia tăng chi phí vốn, giảm khả năng huy động vốn và làm tăng rủi ro tài chính đối với các dự án giao thông đường bộ có thời gian hoàn vốn dài.

Bên cạnh đó, sự phát triển của thị trường tài chính quyết định khả năng chuyển hóa các nguồn tiết kiệm trong nền kinh tế thành vốn đầu tư cho phát triển hạ tầng giao thông. Một thị trường tài chính phát triển sẽ tạo điều kiện đa dạng hóa các kênh huy động vốn và cung cấp nguồn vốn trung, dài hạn cho đầu tư giao thông đường bộ. Ngược lại, khi thị trường tài chính phát triển chưa đồng bộ, phụ thuộc lớn vào tín dụng ngân hàng, khả năng huy động vốn cho phát triển hạ tầng giao thông sẽ bị hạn chế.

Bốn là, khung thể chế, pháp luật và ổn định chính trị

Khung thể chế, pháp luật và sự ổn định chính trị là nhân tố tạo nền tảng cho quá trình huy động vốn phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh. Đây là cơ sở bảo đảm tính ổn định, minh bạch và an toàn cho các hoạt động đầu tư, đồng thời ảnh hưởng trực tiếp đến niềm tin của các chủ thể tham gia huy động vốn.

Hệ thống pháp luật đầy đủ, đồng bộ và ổn định sẽ tạo điều kiện xác lập rõ quyền, trách nhiệm và lợi ích của các chủ thể tham gia đầu tư, qua đó làm giảm rủi ro và nâng cao khả năng huy động vốn. Ngược lại, nếu chính sách thiếu nhất quán, pháp luật chồng chéo hoặc thủ tục hành chính phức tạp sẽ làm gia tăng chi phí đầu tư, kéo dài thời gian thực hiện dự án và làm giảm sức hấp dẫn của môi trường đầu tư.

Sự ổn định chính trị có ý nghĩa đặc biệt quan trọng đối với các dự án giao thông đường bộ do đây là lĩnh vực có quy mô vốn lớn và thời gian đầu tư dài. Môi trường chính trị ổn định giúp duy trì tính nhất quán của chính sách, bảo đảm an toàn cho các cam kết đầu tư và tạo điều kiện để các nguồn vốn dài hạn tham gia phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Năm là, quá trình hội nhập kinh tế và liên kết vùng

Hội nhập kinh tế và liên kết vùng là nhân tố khách quan tác động đến khả năng mở rộng không gian huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh. Quá trình hội nhập tạo điều kiện thu hút các nguồn vốn từ bên ngoài như ODA, vốn đầu tư nước ngoài và các nguồn tài chính quốc tế cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

Liên kết vùng làm gia tăng khả năng kết nối giữa các địa phương, mở rộng thị trường và nâng cao hiệu quả khai thác các công trình giao thông đường bộ. Khi hệ thống giao thông được đặt trong mạng lưới liên kết vùng, hiệu quả sử dụng công trình và khả năng thu hồi vốn sẽ được nâng lên, qua đó tăng sức hấp dẫn đối với các nhà đầu tư.

Ngược lại, nếu thiếu liên kết vùng hoặc đầu tư theo tư duy cục bộ, hệ thống giao thông sẽ thiếu đồng bộ, hiệu quả khai thác thấp và khó thu hút các nguồn vốn lớn cho đầu tư phát triển. Vì vậy, mức độ hội nhập kinh tế và liên kết vùng có ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng huy động, quy mô và hiệu quả sử dụng vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh.

2.2.3.2. Nhóm nhân tố chủ quan

Một là chủ trương, chính sách và định hướng phát triển của địa phương

Chủ trương, chính sách và định hướng phát triển của địa phương là nhân tố chủ quan có vai trò định hướng quá trình huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh. Đây là cơ sở để xác định mục tiêu đầu tư, lựa chọn lĩnh vực ưu

tiên và tổ chức phân bổ nguồn lực phù hợp với yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

Chính sách huy động vốn hợp lý, ổn định và nhất quán sẽ tạo điều kiện khai thác các nguồn lực tài chính, mở rộng khả năng thu hút đầu tư và nâng cao niềm tin của các chủ thể tham gia đầu tư phát triển giao thông đường bộ. Ngược lại, nếu chủ trương và chính sách thiếu ổn định, thiếu tính khả thi hoặc thay đổi thường xuyên sẽ làm gia tăng rủi ro đầu tư, giảm khả năng huy động vốn và làm suy giảm hiệu quả đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Do đó, chất lượng của chủ trương, chính sách và định hướng phát triển không chỉ ảnh hưởng đến quy mô huy động vốn mà còn tác động trực tiếp đến hiệu quả tổ chức và sử dụng nguồn lực đầu tư ở cấp tỉnh.

Hai là, chất lượng quy hoạch và kế hoạch phát triển giao thông đường bộ

Quy hoạch và kế hoạch phát triển giao thông đường bộ là căn cứ quan trọng định hướng quá trình huy động, phân bổ và sử dụng vốn đầu tư. Chất lượng quy hoạch phản ánh khả năng dự báo nhu cầu phát triển, xác định thứ tự ưu tiên đầu tư và tổ chức không gian phát triển của hệ thống giao thông đường bộ trong từng giai đoạn.

Một quy hoạch đồng bộ, có tính liên kết và phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế - xã hội sẽ tạo cơ sở cho việc tập trung nguồn lực đầu tư và nâng cao hiệu quả huy động vốn. Ngược lại, quy hoạch thiếu ổn định, thiếu liên kết hoặc đầu tư dàn trải sẽ làm giảm hiệu quả sử dụng vốn, kéo dài thời gian hoàn vốn và hạn chế khả năng thu hút các nguồn vốn ngoài ngân sách.

Bên cạnh đó, kế hoạch đầu tư thiếu tính khả thi hoặc không gắn với khả năng cân đối nguồn lực sẽ dẫn đến tình trạng thiếu vốn, nợ đọng đầu tư và làm suy giảm tính bền vững của quá trình phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh.

Ba là, năng lực quản lý và tổ chức thực hiện của chính quyền địa phương

Năng lực quản lý và tổ chức thực hiện của chính quyền địa phương là nhân tố chủ quan tác động trực tiếp đến hiệu quả huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ. Nhân tố này thể hiện ở khả năng xây dựng chính sách, tổ chức huy động vốn, quản lý đầu tư, kiểm soát sử dụng vốn và điều phối hoạt động giữa các chủ thể tham gia đầu tư.

Chính quyền địa phương có năng lực quản lý tốt sẽ nâng cao khả năng khai thác nguồn lực tài chính, rút ngắn thời gian thực hiện thủ tục đầu tư, hạn chế thất

thoát, lãng phí và nâng cao hiệu quả sử dụng vốn. Ngược lại, nếu năng lực quản lý yếu, cơ chế phối hợp thiếu đồng bộ hoặc thủ tục hành chính phức tạp sẽ làm gia tăng chi phí đầu tư, kéo dài thời gian triển khai dự án và làm giảm khả năng thu hút vốn đầu tư cho phát triển giao thông đường bộ.

Trong điều kiện nguồn lực đầu tư có giới hạn nhưng nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng ngày càng lớn, năng lực quản lý và tổ chức thực hiện của chính quyền địa phương trở thành nhân tố quyết định hiệu quả huy động và sử dụng vốn đầu tư.

Bốn là, năng lực của chủ đầu tư và các chủ thể tham gia huy động vốn

Năng lực của chủ đầu tư, doanh nghiệp và các chủ thể tham gia huy động vốn có ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng triển khai và hiệu quả đầu tư các công trình giao thông đường bộ. Nhân tố này thể hiện ở năng lực tài chính, trình độ quản lý, kinh nghiệm tổ chức thực hiện dự án và khả năng phối hợp giữa các chủ thể tham gia đầu tư.

Các chủ đầu tư và doanh nghiệp có năng lực tài chính mạnh, khả năng quản trị tốt và kinh nghiệm triển khai dự án sẽ tạo điều kiện nâng cao hiệu quả huy động vốn, bảo đảm tiến độ đầu tư và nâng cao chất lượng công trình. Ngược lại, nếu năng lực tài chính hạn chế, quản lý yếu kém hoặc thiếu kinh nghiệm sẽ làm gia tăng rủi ro đầu tư, kéo dài thời gian thi công và làm suy giảm hiệu quả sử dụng vốn.

Do đó, năng lực của các chủ thể tham gia huy động vốn không chỉ ảnh hưởng đến khả năng huy động nguồn lực mà còn tác động trực tiếp đến hiệu quả phân bổ và sử dụng vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh.

Năm là, mức độ minh bạch và hiệu quả phối hợp giữa các chủ thể

Mức độ minh bạch và hiệu quả phối hợp giữa các chủ thể tham gia đầu tư là nhân tố chủ quan có ảnh hưởng quan trọng đến khả năng huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ. Minh bạch trong quy hoạch, lựa chọn dự án, phân bổ vốn và quản lý đầu tư sẽ góp phần giảm chi phí giao dịch, hạn chế rủi ro và nâng cao niềm tin của các nhà đầu tư.

Bên cạnh đó, hiệu quả phối hợp giữa chính quyền địa phương, doanh nghiệp, tổ chức tài chính và các cơ quan quản lý có ý nghĩa quan trọng trong việc bảo đảm tiến độ huy động vốn và triển khai đầu tư. Nếu thiếu sự phối hợp đồng bộ giữa các chủ thể sẽ dễ dẫn đến chồng chéo trong quản lý, kéo dài thời gian thực hiện dự án và làm giảm hiệu quả huy động vốn.

Vì vậy, nâng cao tính minh bạch và hiệu quả phối hợp giữa các chủ thể không chỉ góp phần mở rộng khả năng huy động nguồn lực mà còn tạo điều kiện nâng cao hiệu quả đầu tư phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh.

2.2.4. Quan hệ lợi ích kinh tế giữa Nhà nước, nhà đầu tư và người dân trong huy động và phân bổ vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh

Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh không chỉ là quá trình tập trung các nguồn lực tài chính nhằm đáp ứng nhu cầu đầu tư kết cấu hạ tầng mà còn gắn với sự hình thành và vận động các quan hệ lợi ích kinh tế giữa những chủ thể tham gia. Trong đó, Nhà nước, nhà đầu tư và người dân có vị trí, mục tiêu và khả năng chi phối nguồn lực khác nhau, nhưng cùng có lợi ích gắn với sự phát triển của hệ thống giao thông đường bộ. Quan hệ lợi ích kinh tế trong huy động vốn phản ánh sự tác động qua lại giữa các quan hệ sở hữu, quyền quyết định phân bổ nguồn lực, phương thức phân chia kết quả đầu tư và trách nhiệm chịu rủi ro của các chủ thể trong quá trình phát triển kết cấu hạ tầng giao thông. Việc nhận diện những quan hệ này có ý nghĩa quan trọng đối với việc lý giải động cơ huy động vốn, khả năng tham gia của các chủ thể và những mâu thuẫn kinh tế phát sinh trong quá trình đầu tư.

2.2.4.1. Cơ sở hình thành và bản chất quan hệ lợi ích kinh tế trong huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh

Quan hệ lợi ích kinh tế trong huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ bắt nguồn từ sự tồn tại của nhiều hình thức sở hữu, sự phân tán nguồn lực tài chính và sự khác biệt về mục tiêu kinh tế giữa các chủ thể. Trong khi kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tạo ra những điều kiện vật chất chung phục vụ sản xuất, lưu thông và đời sống xã hội, nguồn vốn để hình thành kết cấu hạ tầng lại được huy động từ những chủ thể có quyền sở hữu, quyền sử dụng và lợi ích kinh tế không đồng nhất. Chính sự khác biệt này làm phát sinh các quan hệ về cung ứng vốn, quyết định phân bổ vốn, quyền hưởng lợi và nghĩa vụ tài chính trong quá trình đầu tư.

Về phương diện Kinh tế chính trị, lợi ích kinh tế là động lực thúc đẩy các chủ thể tham gia vào quá trình huy động vốn. Nhà nước quan tâm đến việc hình thành kết cấu hạ tầng phục vụ phát triển lực lượng sản xuất, mở rộng không gian kinh tế và nâng cao phúc lợi xã hội; nhà đầu tư hướng đến khả năng bảo toàn vốn, thu hồi vốn và đạt lợi nhuận tương ứng với mức độ rủi ro; người dân quan tâm đến khả năng tiếp cận hạ tầng, giảm chi phí đi lại, mở rộng cơ hội sản xuất, kinh doanh và

cải thiện điều kiện sống. Những lợi ích này có cơ sở thống nhất ở mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng, nhưng không hoàn toàn đồng nhất về phạm vi, thời điểm và phương thức hiện thực hóa.

Đặc biệt, chủ thể cung ứng vốn, chủ thể quyết định phân bổ vốn, chủ thể chịu rủi ro và chủ thể thụ hưởng lợi ích không nhất thiết là một. Đối với các công trình được đầu tư bằng ngân sách nhà nước, nguồn lực xã hội được tập trung thông qua cơ chế tài chính công để hình thành tài sản phục vụ lợi ích chung. Đối với các dự án đầu tư theo cơ chế kinh doanh, nhà đầu tư ứng trước vốn và tìm kiếm khả năng thu hồi thông qua dòng tiền dự án. Trong khi đó, lợi ích của người dân và doanh nghiệp sử dụng hạ tầng còn được thể hiện gián tiếp thông qua tiết kiệm chi phí vận tải, mở rộng thị trường và nâng cao hiệu quả hoạt động kinh tế. Sự khác biệt giữa chủ thể ứng trước nguồn lực và chủ thể thụ hưởng kết quả đầu tư là cơ sở kinh tế làm phát sinh những quan hệ lợi ích đặc thù trong huy động vốn phát triển giao thông đường bộ.

2.2.4.2. Sự thống nhất và mâu thuẫn lợi ích kinh tế giữa Nhà nước, nhà đầu tư và người dân

Quan hệ lợi ích giữa Nhà nước, nhà đầu tư và người dân trong huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ vừa có sự thống nhất, vừa chứa đựng những mâu thuẫn khách quan. Sự thống nhất thể hiện ở việc phát triển kết cấu hạ tầng giao thông tạo điều kiện nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực xã hội, mở rộng hoạt động sản xuất, kinh doanh và cải thiện khả năng tiếp cận các dịch vụ thiết yếu. Nhà nước đạt được mục tiêu phát triển kinh tế – xã hội; nhà đầu tư có thêm cơ hội đầu tư và khai thác nguồn thu; người dân được hưởng lợi từ sự cải thiện điều kiện giao thông và các hoạt động kinh tế có liên quan. Đây là cơ sở kinh tế thúc đẩy sự tham gia của các chủ thể vào quá trình huy động vốn.

Tuy nhiên, sự khác biệt về mục tiêu và khả năng chiếm hữu lợi ích làm phát sinh những mâu thuẫn trong quá trình huy động và phân bổ vốn. Nhà nước có xu hướng ưu tiên các công trình tạo ra lợi ích xã hội lớn, kể cả khi khả năng thu hồi vốn trực tiếp thấp; trong khi nhà đầu tư thường lựa chọn những dự án có dòng tiền tương đối ổn định và khả năng sinh lợi phù hợp. Do đó, nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng của địa phương không phải lúc nào cũng tương ứng với mức độ hấp dẫn về tài chính đối với khu vực tư nhân. Mâu thuẫn này phản ánh sự khác biệt giữa lợi ích

kinh tế xã hội và lợi ích tài chính cá biệt, đồng thời lý giải giới hạn của việc huy động vốn hoàn toàn theo tín hiệu lợi nhuận.

Quan hệ lợi ích giữa nhà đầu tư và người dân cũng có thể phát sinh mâu thuẫn trong quá trình khai thác công trình. Đối với những dự án có cơ chế thu phí trực tiếp từ người sử dụng, mức thu và thời gian thu ảnh hưởng đến khả năng hoàn vốn của nhà đầu tư, đồng thời tác động đến chi phí đi lại, vận tải và khả năng tiếp cận hạ tầng của người dân. Mức thu cao có thể cải thiện dòng tiền dự án nhưng làm gia tăng gánh nặng chi phí đối với người sử dụng; ngược lại, mức thu thấp có thể hỗ trợ khả năng tiếp cận nhưng hạn chế nguồn thu hoàn vốn. Đây là biểu hiện của mối quan hệ giữa lợi ích của chủ thể đầu tư và lợi ích của chủ thể sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông.

Đối với người dân chịu tác động trực tiếp của quá trình đầu tư, quan hệ lợi ích còn thể hiện qua việc sử dụng đất đai, chuyển đổi sinh kế và phân bổ những chi phí phát sinh. Một công trình có thể tạo ra lợi ích kinh tế chung nhưng đồng thời làm phát sinh tổn thất đối với một bộ phận dân cư tại khu vực thực hiện dự án. Điều này cho thấy lợi ích xã hội tổng thể không đồng nghĩa với việc mọi chủ thể đều được hưởng lợi như nhau. Về bản chất, quan hệ lợi ích trong huy động và phân bổ vốn gắn với vấn đề phân phối lợi ích, chi phí và cơ hội phát triển giữa các nhóm chủ thể trong xã hội.

2.2.4.3. Quan hệ phân chia lợi ích và rủi ro trong huy động vốn theo phương thức hợp tác công – tư

Trong huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ, phương thức hợp tác công – tư (PPP) thể hiện tập trung quan hệ lợi ích kinh tế giữa Nhà nước và nhà đầu tư, đồng thời có tác động trực tiếp đến người dân với tư cách chủ thể sử dụng và thụ hưởng kết cấu hạ tầng. Về bản chất, PPP là hình thức tổ chức đầu tư có sự tham gia của nguồn lực công và nguồn lực tư theo cơ chế hợp đồng, trong đó quyền lợi, nghĩa vụ và trách nhiệm chịu rủi ro được xác lập giữa các bên. Khác với đầu tư hoàn toàn bằng ngân sách nhà nước hoặc đầu tư kinh doanh độc lập, PPP làm phát sinh quan hệ kinh tế đan xen giữa mục tiêu phục vụ lợi ích công cộng và mục tiêu thu hồi vốn, lợi nhuận của nhà đầu tư.

Quan hệ phân chia lợi ích trong PPP thể hiện trước hết ở sự khác biệt giữa lợi ích mà Nhà nước và nhà đầu tư theo đuổi. Nhà nước quan tâm đến việc hình thành

công trình có khả năng đáp ứng nhu cầu phát triển, nâng cao hiệu quả kinh tế – xã hội và sử dụng hợp lý nguồn lực công; nhà đầu tư quan tâm đến khả năng thu hồi vốn, lợi nhuận và sự ổn định của dòng tiền. Trong khi đó, người dân quan tâm đến chất lượng dịch vụ, mức chi phí sử dụng và khả năng tiếp cận công trình. Sự thống nhất giữa các lợi ích tạo cơ sở cho hợp tác đầu tư, nhưng sự khác biệt về mục tiêu cũng làm phát sinh những vấn đề kinh tế liên quan đến mức vốn góp, phương thức hoàn vốn, thời hạn hợp đồng và phân chia kết quả khai thác.

Bên cạnh quan hệ phân chia lợi ích, phân bổ rủi ro là nội dung có ý nghĩa quyết định đối với khả năng hình thành và duy trì quan hệ hợp tác trong PPP. Các dự án giao thông đường bộ có thể đối mặt với rủi ro về chi phí xây dựng, tiến độ thực hiện, giải phóng mặt bằng, nhu cầu sử dụng, doanh thu khai thác, điều kiện huy động tín dụng và những thay đổi về chính sách. Mỗi loại rủi ro có nguồn gốc, mức độ tác động và khả năng kiểm soát khác nhau, vì vậy trách nhiệm gánh chịu rủi ro không thể được xác định đơn thuần theo tỷ lệ vốn tham gia. Những rủi ro liên quan đến thiết kế, thi công, quản lý chi phí và vận hành công trình có thể được phân bổ cho nhà đầu tư trong phạm vi trách nhiệm và khả năng kiểm soát theo hợp đồng; trong khi những rủi ro liên quan đến nghĩa vụ của cơ quan nhà nước, công tác giải phóng mặt bằng và thay đổi chính sách cần được xác định phù hợp với thẩm quyền, trách nhiệm của các bên và quy định pháp luật. Đối với rủi ro về nhu cầu sử dụng và doanh thu, việc phân chia trách nhiệm phụ thuộc vào đặc điểm dự án, hình thức hợp đồng, phương án tài chính và cơ chế chia sẻ rủi ro được pháp luật cho phép. Về nguyên tắc, rủi ro cần được phân bổ cho chủ thể có khả năng nhận diện, kiểm soát và xử lý phù hợp, đồng thời bảo đảm sự tương xứng giữa quyền hưởng lợi, nghĩa vụ tài chính và trách nhiệm của từng bên.

Mối quan hệ giữa phân chia lợi ích và phân bổ rủi ro còn phản ánh vấn đề hài hòa giữa động cơ đầu tư tư nhân và trách nhiệm sử dụng nguồn lực công. Khi Nhà nước tham gia hỗ trợ dự án hoặc thực hiện những nghĩa vụ tài chính theo hợp đồng, nguồn lực công có thể góp phần cải thiện tính khả thi tài chính và thu hút vốn ngoài nhà nước. Tuy nhiên, sự tham gia này đồng thời làm phát sinh chi phí cơ hội và nghĩa vụ tài chính đối với khu vực công. Nếu lợi ích của nhà đầu tư được bảo đảm nhưng rủi ro kinh doanh lại chuyển phần lớn sang Nhà nước, quan hệ phân chia lợi ích có thể trở nên mất cân đối. Ngược lại, nếu nhà đầu tư phải gánh chịu những rủi

ro vượt quá khả năng kiểm soát và năng lực tài chính, động cơ tham gia dự án sẽ suy giảm. Do đó, sự tương xứng giữa quyền hưởng lợi, nghĩa vụ tài chính và trách nhiệm chịu rủi ro là vấn đề kinh tế cốt lõi của huy động vốn theo phương thức PPP.

Đối với người dân, quan hệ phân chia lợi ích và rủi ro trong PPP không chỉ thể hiện ở chi phí sử dụng công trình mà còn ở chất lượng dịch vụ, khả năng tiếp cận và những tác động đến hoạt động sản xuất, kinh doanh. Vì vậy, đánh giá quan hệ lợi ích trong PPP không thể chỉ giới hạn ở Nhà nước và nhà đầu tư ký kết hợp đồng, mà cần nhận diện cả lợi ích và chi phí kinh tế của cộng đồng sử dụng, chịu tác động từ kết cấu hạ tầng được đầu tư.

2.2.4.4. Đặc thù quan hệ lợi ích kinh tế trong huy động vốn tại địa phương có điều kiện kinh tế – xã hội khó khăn

Ở những địa phương có điều kiện kinh tế – xã hội khó khăn, quan hệ lợi ích trong huy động vốn phát triển giao thông đường bộ thường biểu hiện rõ sự khác biệt giữa nhu cầu đầu tư kết cấu hạ tầng và khả năng tạo nguồn thu tài chính trực tiếp. Nhu cầu cải thiện giao thông có thể rất lớn do kết cấu hạ tầng chưa đồng bộ, chi phí vận tải cao và khả năng kết nối thị trường còn hạn chế. Tuy nhiên, quy mô hoạt động kinh tế, lưu lượng phương tiện và khả năng chi trả của người sử dụng có thể chưa đủ tạo ra dòng tiền hấp dẫn đối với nhà đầu tư theo cơ chế thương mại. Sự không tương xứng giữa lợi ích xã hội kỳ vọng và khả năng sinh lợi tài chính làm cho quan hệ huy động vốn tại những địa bàn này có những biểu hiện đặc thù.

Trong điều kiện đó, lợi ích của Nhà nước gắn với việc khắc phục những hạn chế về kết cấu hạ tầng, mở rộng điều kiện phát triển sản xuất và thu hẹp chênh lệch về khả năng tiếp cận các cơ hội kinh tế. Ngược lại, nhà đầu tư phải cân nhắc khả năng thu hồi vốn trong bối cảnh chi phí đầu tư có thể cao, thời gian hoàn vốn dài và nguồn thu chưa ổn định. Người dân có nhu cầu cải thiện giao thông nhưng khả năng đóng góp hoặc chi trả cho việc sử dụng công trình có thể bị giới hạn bởi thu nhập và điều kiện sinh kế. Những khác biệt này làm gia tăng khoảng cách giữa nhu cầu huy động vốn cho mục tiêu phát triển chung và động cơ cung ứng vốn của từng chủ thể.

Đối với các dự án PPP tại địa bàn có điều kiện kinh tế – xã hội khó khăn, quan hệ lợi ích và rủi ro biểu hiện rõ nét khi nhu cầu vốn đầu tư ban đầu lớn, chi phí xây dựng và duy trì công trình có thể cao, trong khi khả năng tạo doanh thu trực tiếp và

sức mua dịch vụ của người sử dụng còn hạn chế. Trong điều kiện đó, lợi ích kinh tế – xã hội của dự án có thể vượt xa lợi ích tài chính mà nhà đầu tư trực tiếp thu được, làm gia tăng khoảng cách giữa nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng của địa phương với động cơ đầu tư của khu vực tư nhân. Sự tham gia của nguồn lực nhà nước theo quy định có thể góp phần cải thiện tính khả thi tài chính, tạo điều kiện thu hút vốn tư nhân vào những công trình có ý nghĩa phát triển nhưng khả năng thu hồi vốn trực tiếp thấp. Tuy nhiên, mức độ tham gia của nguồn lực công và cơ chế phân chia rủi ro phải được xem xét trong giới hạn khả năng cân đối ngân sách, nghĩa vụ tài chính hiện tại và dài hạn, đồng thời gắn với hiệu quả kinh tế – xã hội của dự án. Việc hỗ trợ nhà đầu tư không đồng nghĩa với bảo đảm mọi rủi ro kinh doanh, cũng không thể đặt toàn bộ chi phí thu hồi vốn lên người sử dụng khi khả năng chi trả còn hạn chế. Quan hệ lợi ích trong trường hợp này phản ánh sự tác động qua lại giữa giới hạn nguồn lực công, yêu cầu duy trì động lực đầu tư tư nhân và khả năng tiếp cận, thụ hưởng kết quả phát triển của người dân.

Ở cấp tỉnh, quan hệ lợi ích còn gắn với sự khác biệt giữa phạm vi bố trí nguồn vốn và phạm vi tác động kinh tế của công trình giao thông. Một tuyến đường được đầu tư trên địa bàn tỉnh có thể tạo lợi ích cho hoạt động lưu thông, sản xuất và thương mại vượt ra ngoài địa giới hành chính, trong khi trách nhiệm huy động hoặc bố trí một phần nguồn lực lại thuộc về địa phương. Sự khác biệt giữa phạm vi chịu chi phí và phạm vi hưởng lợi làm phát sinh những quan hệ lợi ích kinh tế giữa các cấp ngân sách, các địa phương và các chủ thể sử dụng hạ tầng, đặc biệt đối với các công trình có tính kết nối liên tỉnh, liên vùng.

Như vậy, quan hệ lợi ích kinh tế giữa Nhà nước, nhà đầu tư và người dân là nội dung phản ánh trực tiếp bản chất Kinh tế chính trị của huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh. Quan hệ này được hình thành trên cơ sở sự khác biệt về sở hữu, mục tiêu và khả năng chi phối nguồn lực; vận động thông qua sự thống nhất và mâu thuẫn lợi ích; đồng thời biểu hiện tập trung trong cơ chế phân chia lợi ích, chi phí và rủi ro giữa các chủ thể. Đối với địa phương có điều kiện kinh tế – xã hội khó khăn, việc nhận diện những quan hệ này càng có ý nghĩa quan trọng trong lý giải khả năng huy động vốn, giới hạn tham gia của khu vực tư nhân và vai trò kinh tế của Nhà nước trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

2.3. KINH NGHIỆM NƯỚC NGOÀI VÀ MỘT SỐ ĐỊA PHƯƠNG TRONG NƯỚC VỀ HUY ĐỘNG VỐN CHO PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VÀ BÀI HỌC RÚT RA CHO TỈNH CÀ MAU

2.3.1. Kinh nghiệm một số địa phương nước ngoài

2.3.1.1. Kinh nghiệm của thành phố Trùng Khánh (Trung Quốc)

Trùng Khánh là một trong những địa phương tiêu biểu của Trung Quốc về huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Thành phố đã xây dựng cơ chế huy động vốn đa dạng, kết hợp đầu tư công với vốn tín dụng, trái phiếu chính quyền địa phương, doanh nghiệp nhà nước, hợp tác công – tư (PPP) và nguồn vốn của các tổ chức tài chính quốc tế. Đồng thời, Trùng Khánh gắn huy động vốn với quy hoạch phát triển, khai thác hiệu quả nguồn lực đất đai và đổi mới thể chế quản lý đầu tư. Nhờ đó, thành phố từng bước hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông, nâng cao năng lực kết nối vùng và hiệu quả sử dụng vốn đầu tư. Năm 2025, đầu tư cơ sở hạ tầng tăng 3,2% và hoàn thành 340 dự án trọng điểm, tạo động lực quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội [48].

Một là, xây dựng cơ chế huy động vốn đa dạng cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Trùng Khánh xây dựng cơ chế huy động vốn theo hướng đa dạng hóa nguồn lực, trong đó đầu tư công giữ vai trò dẫn dắt, tạo hiệu ứng thu hút các nguồn vốn ngoài ngân sách tham gia phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Thành phố kết hợp linh hoạt vốn ngân sách, tín dụng, trái phiếu chính quyền địa phương, doanh nghiệp nhà nước, hợp tác công – tư (PPP) và nguồn vốn của các tổ chức tài chính quốc tế, qua đó mở rộng quy mô huy động vốn và giảm áp lực đối với ngân sách nhà nước.

Để thực hiện cơ chế này, Trùng Khánh thành lập hệ thống các công ty đầu tư phát triển đô thị kết hợp với Công ty Quản lý tài sản nhà nước Trùng Khánh Yufu làm công cụ huy động vốn. Thông qua phát hành trái phiếu, huy động vốn tín dụng và khai thác quỹ đất, địa phương đã chuyển hóa nguồn lực đất đai thành nguồn lực tài chính, hình thành vòng tuần hoàn giữa đầu tư kết cấu hạ tầng và tái tạo nguồn vốn cho các dự án tiếp theo [73].

Bên cạnh đó, thành phố đẩy mạnh huy động vốn xã hội thông qua mô hình PPP và mở rộng tiếp cận nguồn vốn ưu đãi từ Ngân hàng Thế giới (WB), Ngân

hàng Phát triển châu Á (ADB) cùng các tổ chức tài chính quốc tế. Cơ chế này không chỉ bổ sung nguồn vốn trung và dài hạn mà còn góp phần nâng cao chất lượng quản trị, hiệu quả đầu tư và sử dụng vốn [148].

Thực tiễn cho thấy, cơ chế huy động vốn đa dạng đã tạo điều kiện để Trùng Khánh duy trì quy mô đầu tư lớn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Năm 2025, thành phố hoàn thành 340 dự án trọng điểm, đầu tư cơ sở hạ tầng tăng 3,2%, qua đó khẳng định hiệu quả của cơ chế huy động và sử dụng vốn trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ [48].

Hai là, hoàn thiện thể chế và cơ chế quản lý huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Bên cạnh đa dạng hóa nguồn vốn, Trùng Khánh chú trọng hoàn thiện thể chế nhằm nâng cao hiệu quả huy động, phân bổ và sử dụng vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Thành phố xác định Nhà nước giữ vai trò kiến tạo thông qua quy hoạch, ban hành cơ chế, chính sách và điều phối các nguồn lực đầu tư; đồng thời phát huy vai trò của thị trường trong huy động và phân bổ các nguồn vốn xã hội. Cách tiếp cận này góp phần tạo lập môi trường đầu tư ổn định, nâng cao niềm tin của các tổ chức tín dụng và nhà đầu tư đối với các dự án kết cấu hạ tầng giao thông [73].

Để bảo đảm huy động vốn gắn với sử dụng vốn hiệu quả, Trùng Khánh xây dựng cơ chế phối hợp thống nhất giữa các cơ quan quản lý nhà nước và doanh nghiệp trong toàn bộ quá trình chuẩn bị, huy động, phân bổ và giám sát vốn đầu tư. Các dự án được triển khai trên cơ sở quy hoạch đồng bộ, kết hợp ứng dụng nền tảng "Trùng Khánh số" trong quản lý đầu tư, chia sẻ dữ liệu và giám sát thực hiện dự án, góp phần nâng cao tính minh bạch, rút ngắn thời gian triển khai và sử dụng hiệu quả các nguồn vốn đầu tư [48]

Đối với các dự án hợp tác PPP, thành phố thực hiện cơ chế phân chia rõ trách nhiệm và rủi ro giữa Nhà nước với nhà đầu tư. Nhà nước tập trung thực hiện quy hoạch, giải phóng mặt bằng và hoàn thiện thể chế; khu vực tư nhân đảm nhận huy động vốn, đầu tư, vận hành và khai thác công trình. Cơ chế này vừa phát huy vai trò kiến tạo của Nhà nước, vừa khuyến khích khu vực tư nhân tham gia phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ [148].

Thực tiễn cho thấy, cùng với mở rộng huy động vốn, Trùng Khánh luôn chú trọng kiểm soát rủi ro tài khóa thông qua tăng cường giám sát nợ, công khai tài chính và nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đầu tư. Điều này cho thấy hiệu quả huy động vốn không chỉ phụ thuộc vào quy mô nguồn lực mà còn phụ thuộc vào chất lượng thể chế, năng lực quản trị nhà nước và hiệu quả phân bổ nguồn lực. Đây là kinh nghiệm quan trọng trong huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo hướng hiệu quả và bền vững.

Ba là, hiệu quả huy động và sử dụng vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Việc đa dạng hóa nguồn vốn và hoàn thiện thể chế quản lý đã tạo điều kiện để Trùng Khánh duy trì quy mô đầu tư lớn và nâng cao hiệu quả sử dụng vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Từ góc độ kinh tế chính trị, hiệu quả của cơ chế huy động vốn không chỉ thể hiện ở khả năng thu hút nguồn lực mà còn ở việc phân bổ vốn theo các mục tiêu phát triển dài hạn, phát huy vai trò dẫn dắt của đầu tư công trong thu hút vốn xã hội và nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực.

Theo Báo cáo công tác của Chính quyền nhân dân thành phố Trùng Khánh năm 2026, đến cuối năm 2025, thành phố có 4.771 km đường cao tốc, 1.356 km đường sắt cao tốc, 14 tuyến đường sắt đô thị với tổng chiều dài trên 580 km; đồng thời hoàn thành 340 dự án trọng điểm. Hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ đã nâng cao năng lực kết nối vùng, thúc đẩy phát triển logistics và mở rộng Hành lang thương mại quốc tế trên bộ - trên biển mới, kết nối 75 thành phố, 164 ga đường sắt, 584 cảng thuộc 127 quốc gia và vùng lãnh thổ, qua đó nâng cao năng lực cạnh tranh và hiệu quả khai thác kết cấu hạ tầng giao thông [48].

Kinh nghiệm của Trùng Khánh cho thấy huy động vốn chỉ phát huy hiệu quả khi gắn với cơ chế phân bổ và sử dụng vốn hợp lý. Việc kết hợp giữa đầu tư công với nguồn vốn xã hội đã tạo hiệu ứng "vốn mồi", thúc đẩy khu vực tư nhân tham gia đầu tư, nâng cao chất lượng quản lý dự án và hiệu quả khai thác kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ [31]. Tuy nhiên, quá trình mở rộng huy động vốn cũng đặt ra yêu cầu kiểm soát rủi ro tài khóa do phụ thuộc vào vốn vay, trái phiếu và nguồn thu từ đất đai. Vì vậy, cùng với đa dạng hóa nguồn lực, Trùng Khánh chú trọng hoàn

thiện thể chế quản lý tài chính công, kiểm soát nợ, nâng cao hiệu quả lựa chọn dự án và tăng cường minh bạch trong quản lý, sử dụng vốn đầu tư [73].

Kinh nghiệm của Trùng Khánh cho thấy huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ chỉ bền vững khi gắn với hoàn thiện thể chế, đa dạng hóa nguồn lực và nâng cao hiệu quả phân bổ, sử dụng vốn. Đây là cơ sở quan trọng để tham khảo trong quá trình hoàn thiện cơ chế huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau.

2.3.1.2. Kinh nghiệm của tỉnh Chonburi (Thái Lan)

Chonburi là địa phương tiêu biểu của Thái Lan trong huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Với vai trò là trung tâm của Hành lang kinh tế phía Đông, tỉnh đã xây dựng cơ chế huy động vốn theo hướng đa dạng hóa nguồn lực, kết hợp đầu tư công với hợp tác PPP, thị trường vốn và nguồn vốn quốc tế. Đồng thời, Chonburi gắn huy động vốn với phát triển công nghiệp, cảng biển và logistics, tạo dòng tiền ổn định cho các dự án hạ tầng. Nhờ đó, địa phương từng bước hình thành hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, nâng cao năng lực kết nối và sức hấp dẫn đối với các nhà đầu tư trong và ngoài nước. Giai đoạn 2022–2026, Chính phủ Thái Lan định hướng huy động khoảng 2,2 nghìn tỷ Baht để phát triển EEC, trong đó kết cấu hạ tầng giao thông là lĩnh vực ưu tiên nhằm tạo sức lan tỏa đối với các ngành công nghiệp mục tiêu và dịch vụ logistics [16].

Một là, đa dạng hóa nguồn lực và phương thức huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ

Kinh nghiệm nổi bật của Chonburi là xây dựng cơ chế huy động vốn theo hướng đa dạng hóa nguồn lực, kết hợp đầu tư công với hợp tác PPP, thị trường vốn và nguồn vốn quốc tế. Thay vì phụ thuộc chủ yếu vào ngân sách nhà nước, địa phương huy động đồng thời nguồn lực từ khu vực tư nhân, các tổ chức tài chính và các quỹ đầu tư hạ tầng nhằm tạo nguồn vốn trung và dài hạn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Theo Văn phòng Hành lang kinh tế phía Đông Thái Lan (EECO), giai đoạn 2018–2022, Chính phủ Thái Lan đã triển khai 04 dự án PPP với tổng vốn đầu tư khoảng 654.921 triệu Baht, đồng thời Hội đồng Đầu tư Thái Lan (BOI) đã phê duyệt các dự án đầu tư trong EEC với tổng giá trị khoảng 924.734 triệu Baht, tạo

nguồn lực quan trọng cho phát triển kết cấu hạ tầng và các ngành công nghiệp trọng điểm [16]. Bên cạnh đó, Thái Lan sử dụng Quỹ đầu tư hạ tầng Thailand Future Fund (TFF) để chuyển hóa nguồn thu phí tương lai của các tuyến đường cao tốc thành nguồn vốn đầu tư hiện tại thông qua thị trường vốn, góp phần mở rộng khả năng huy động vốn ngoài ngân sách và giảm áp lực đối với đầu tư công.

Ngoài các nguồn lực trong nước, Chonburi còn tranh thủ hiệu quả nguồn vốn hỗ trợ của Chính phủ Thái Lan, Ngân hàng Phát triển châu Á, Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) và các tổ chức tài chính quốc tế để đầu tư các công trình giao thông chiến lược. Thực tiễn cho thấy, huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ chỉ đạt hiệu quả khi được thực hiện trên cơ sở phối hợp đa nguồn lực và đa chủ thể, phát huy đồng thời vai trò của Nhà nước và khu vực tư nhân.

Hai là, gắn huy động vốn với phát triển công nghiệp, logistics và liên kết vùng

Một đặc điểm nổi bật của Chonburi là huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ luôn gắn với chiến lược phát triển công nghiệp, cảng biển, logistics và mở rộng không gian kinh tế vùng. Hệ thống giao thông được quy hoạch đồng bộ với Cảng nước sâu Laem Chabang, sân bay quốc tế U-Tapao, mạng lưới đường cao tốc và các khu công nghiệp trọng điểm, tạo khả năng khai thác công trình ngay sau đầu tư, qua đó nâng cao tính hấp dẫn của các dự án đối với khu vực tư nhân.

Theo EECO, Dự án Cảng Laem Chabang giai đoạn 3 sau khi hoàn thành sẽ nâng công suất lên khoảng 18 triệu TEU/năm và 3 triệu xe/năm, trở thành trung tâm logistics quốc tế của Thái Lan. Việc kết nối đồng bộ giữa cảng biển, đường cao tốc và khu công nghiệp đã tạo dòng tiền ổn định cho các dự án hạ tầng, góp phần mở rộng khả năng huy động vốn xã hội và nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đầu tư [16.

Thực tiễn của Chonburi cho thấy, khi kết cấu hạ tầng giao thông được phát triển gắn với các trung tâm công nghiệp và logistics, hiệu quả khai thác công trình được nâng cao, khả năng thu hồi vốn được cải thiện, qua đó tạo động lực thu hút các nhà đầu tư tư nhân và các tổ chức tài chính tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Ba là, nâng cao vai trò điều phối của Nhà nước trong huy động và sử dụng vốn

Kinh nghiệm của Chonburi cho thấy, trong điều kiện có nhiều nguồn vốn và nhiều chủ thể cùng tham gia đầu tư, vai trò điều phối của Nhà nước giữ ý nghĩa

quyết định đối với hiệu quả huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ. Chính quyền không chỉ thực hiện chức năng quản lý hành chính mà còn giữ vai trò định hướng quy hoạch, thiết kế cơ chế huy động vốn, điều phối lợi ích và kiểm soát quá trình đầu tư.

Nhà nước giữ vai trò trung tâm trong việc xây dựng quy hoạch tổng thể, lựa chọn các công trình ưu tiên và tạo môi trường pháp lý ổn định cho khu vực tư nhân tham gia đầu tư hạ tầng giao thông. Đồng thời, chính quyền địa phương phối hợp với các cơ quan trung ương và tổ chức tài chính trong quản lý vốn, giám sát thực hiện dự án và điều hòa quan hệ lợi ích giữa các chủ thể tham gia đầu tư

Điểm nổi bật của mô hình này là sự kết hợp giữa vai trò định hướng của Nhà nước với cơ chế huy động nguồn lực xã hội cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Thực tiễn của Chonburi cho thấy hiệu quả huy động vốn không chỉ phụ thuộc vào quy mô nguồn lực tài chính mà còn phụ thuộc vào năng lực tổ chức, điều phối và quản lý của chính quyền địa phương trong toàn bộ quá trình huy động, phân bổ và sử dụng vốn đầu tư.

Tóm lại, kinh nghiệm của Chonburi cho thấy huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ đạt hiệu quả khi thực hiện đồng bộ ba giải pháp: đa dạng hóa nguồn lực và phương thức huy động vốn; gắn đầu tư giao thông với phát triển công nghiệp, cảng biển và logistics nhằm nâng cao khả năng khai thác công trình; đồng thời hoàn thiện thể chế và phát huy vai trò kiến tạo của Nhà nước trong điều phối, phân bổ và sử dụng hiệu quả các nguồn vốn đầu tư. Đây là những kinh nghiệm có giá trị tham khảo đối với quá trình huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau.

2.3.2. Kinh nghiệm một số địa phương trong nước

2.3.2.1. Kinh nghiệm của tỉnh Ninh Bình

Ninh Bình là một trong những địa phương tiêu biểu của Việt Nam trong huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Sau khi mở rộng không gian phát triển theo chủ trương sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh, địa phương xác định phát triển kết cấu hạ tầng giao thông là khâu đột phá chiến lược, tạo nền tảng thúc đẩy liên kết vùng, tổ chức lại không gian kinh tế và thu hút đầu tư. Theo Quy hoạch tỉnh Ninh Bình thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050, tỉnh

ưu tiên huy động đa dạng các nguồn lực để phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, gắn với các hành lang kinh tế, khu công nghiệp, đô thị và du lịch; qua đó tạo động lực thực hiện mục tiêu xây dựng Ninh Bình trở thành thành phố trực thuộc Trung ương trước năm 2030 [128].

Một là, xây dựng cơ chế huy động vốn đa dạng cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Kinh nghiệm nổi bật của tỉnh Ninh Bình là phát huy vai trò dẫn dắt của đầu tư công trong huy động các nguồn lực ngoài ngân sách cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Tỉnh chủ động tranh thủ nguồn vốn từ ngân sách trung ương, ngân sách địa phương và các chương trình mục tiêu quốc gia, đồng thời huy động nguồn lực từ khu vực tư nhân, vốn tín dụng, vốn ODA và các hình thức hợp tác công – tư (PPP) để đáp ứng nhu cầu đầu tư hạ tầng giao thông.

Trên cơ sở quy hoạch phát triển giao thông và quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, Ninh Bình tập trung ưu tiên nguồn lực cho các dự án có tính kết nối liên vùng, các tuyến giao thông động lực và các công trình phục vụ phát triển công nghiệp, du lịch và đô thị. Việc lựa chọn đúng các dự án ưu tiên không chỉ nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đầu tư mà còn tạo hiệu ứng lan tỏa, thu hút các nguồn vốn ngoài ngân sách tham gia phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Bên cạnh nguồn vốn đầu tư công, tỉnh từng bước mở rộng huy động vốn từ khu vực tư nhân thông qua các hình thức hợp tác PPP, kết hợp với nguồn vốn tín dụng và vốn ODA đối với các dự án có quy mô lớn và yêu cầu kỹ thuật cao. Việc đa dạng hóa các nguồn lực tài chính góp phần giảm áp lực cho ngân sách nhà nước, mở rộng quy mô đầu tư và nâng cao chất lượng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ [40].

Thực tiễn cho thấy, việc kết hợp linh hoạt giữa nguồn vốn ngân sách với các nguồn lực xã hội đã tạo điều kiện để Ninh Bình từng bước hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông, nâng cao năng lực kết nối giữa các khu công nghiệp, khu du lịch và các trung tâm kinh tế trong vùng. Đây là cơ sở quan trọng để địa phương tiếp tục mở rộng khả năng huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trong giai đoạn tiếp theo.

Hai là, gắn huy động vốn với quy hoạch phát triển và tổ chức không gian kinh tế.

Một trong những kinh nghiệm nổi bật của Ninh Bình là gắn huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội và tổ chức lại không gian phát triển của địa phương. Theo Quy hoạch tỉnh Ninh Bình thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050, kết cấu hạ tầng giao thông được xác định là khâu đột phá chiến lược, giữ vai trò kết nối các hành lang kinh tế, khu công nghiệp, khu đô thị, trung tâm du lịch và các vùng sản xuất tập trung, qua đó tạo cơ sở để huy động và phân bổ hiệu quả các nguồn lực đầu tư.

Trên cơ sở quy hoạch thống nhất, tỉnh ưu tiên bố trí nguồn vốn cho các công trình giao thông có tính kết nối liên vùng và khả năng tạo sức lan tỏa lớn, như các tuyến thuộc trục cao tốc Bắc – Nam phía Đông, các tuyến kết nối khu công nghiệp, khu du lịch và các trung tâm đô thị. Cách tiếp cận này giúp hạn chế tình trạng đầu tư dàn trải, nâng cao hiệu quả sử dụng vốn và gia tăng khả năng thu hút nguồn lực từ khu vực tư nhân tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ [40].

Đồng thời, việc phát triển đồng bộ hệ thống giao thông với các khu công nghiệp, khu du lịch và đô thị mới đã góp phần nâng cao giá trị sử dụng đất, mở rộng không gian phát triển và tăng sức hấp dẫn của môi trường đầu tư. Đây là cơ sở quan trọng để địa phương huy động thêm các nguồn vốn xã hội, tạo mối liên kết giữa đầu tư kết cấu hạ tầng với phát triển sản xuất, dịch vụ và du lịch theo hướng bền vững [126].

Thực tiễn của Ninh Bình cho thấy, huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ chỉ phát huy hiệu quả khi được đặt trong tổng thể quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Việc kết hợp chặt chẽ giữa quy hoạch giao thông với quy hoạch sử dụng đất, phát triển công nghiệp, du lịch và đô thị không chỉ nâng cao hiệu quả phân bổ nguồn lực mà còn tạo động lực thu hút đầu tư, mở rộng nguồn thu và tăng khả năng tái đầu tư cho phát triển kết cấu hạ tầng trong dài hạn.

Ba là, nâng cao hiệu quả huy động và sử dụng vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Thực tiễn của Ninh Bình cho thấy, hiệu quả huy động vốn không chỉ được đánh giá ở quy mô nguồn lực huy động mà còn ở khả năng phân bổ và sử dụng vốn theo các mục tiêu phát triển dài hạn của địa phương. Trên cơ sở huy động đa dạng các nguồn lực đầu tư, tỉnh tập trung ưu tiên vốn cho các công trình giao thông có tính kết nối liên vùng, các tuyến đường động lực và các dự án tạo sức lan tỏa lớn

đối với phát triển công nghiệp, du lịch và dịch vụ. Nhờ đó, nguồn vốn đầu tư được sử dụng tập trung, hạn chế đầu tư dàn trải và nâng cao hiệu quả khai thác hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Việc hoàn thiện hệ thống giao thông đã góp phần mở rộng không gian phát triển kinh tế, nâng cao khả năng kết nối giữa các khu công nghiệp, khu du lịch, trung tâm đô thị và các địa phương trong vùng Đồng bằng sông Hồng. Hệ thống giao thông đồng bộ không chỉ tạo điều kiện thuận lợi cho lưu thông hàng hóa, giảm chi phí vận tải và nâng cao năng lực logistics mà còn góp phần cải thiện môi trường đầu tư, tăng sức hấp dẫn của địa phương đối với các nhà đầu tư trong và ngoài nước. Đây là cơ sở quan trọng để tiếp tục huy động các nguồn lực xã hội tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo hướng bền vững [128].

Bên cạnh việc phát huy vai trò của đầu tư công, Ninh Bình chú trọng nâng cao hiệu quả quản lý đầu tư thông qua việc tăng cường kỷ luật tài chính, kiểm soát tiến độ thực hiện dự án, nâng cao chất lượng công tác chuẩn bị đầu tư và gắn trách nhiệm của các chủ thể trong quá trình quản lý, sử dụng vốn. Việc kết hợp giữa huy động hiệu quả các nguồn lực với nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đã góp phần bảo đảm tính bền vững của đầu tư công, đồng thời tạo niềm tin đối với khu vực tư nhân và các tổ chức tín dụng khi tham gia đầu tư các dự án kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Từ thực tiễn của Ninh Bình có thể thấy, huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ chỉ thực sự phát huy hiệu quả khi được thực hiện đồng bộ với quy hoạch phát triển, phân bổ nguồn lực hợp lý và nâng cao chất lượng quản lý đầu tư. Sự kết hợp giữa vai trò dẫn dắt của Nhà nước với việc huy động các nguồn lực xã hội đã tạo điều kiện để địa phương mở rộng quy mô đầu tư, nâng cao hiệu quả sử dụng vốn và phát huy vai trò của kết cấu hạ tầng giao thông như một động lực thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, liên kết vùng và phát triển bền vững.

2.3.2.2. Kinh nghiệm của tỉnh Tây Ninh

Tây Ninh là địa phương tiêu biểu của vùng Đông Nam Bộ trong huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Với lợi thế là cửa ngõ kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với Campuchia và Tiểu vùng Mê Kông mở rộng, tỉnh xác định phát triển kết cấu hạ tầng giao thông là khâu đột phá chiến lược nhằm mở rộng không gian phát triển, nâng cao năng lực liên kết vùng và thu hút đầu tư. Theo Quy

hoạch tỉnh Tây Ninh thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050, địa phương ưu tiên huy động tối đa các nguồn lực đầu tư để phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại; lấy giao thông làm nền tảng kết nối các khu công nghiệp, khu kinh tế cửa khẩu và các hành lang kinh tế trọng điểm, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh [46].

Một là, xây dựng cơ chế huy động vốn đa dạng cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Kinh nghiệm nổi bật của Tây Ninh là phát huy vai trò dẫn dắt của đầu tư công trong huy động các nguồn lực ngoài ngân sách cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Trên cơ sở quy hoạch phát triển, tỉnh ưu tiên bố trí vốn ngân sách đối với các dự án giao thông có tính kết nối liên vùng, đồng thời mở rộng huy động nguồn lực từ khu vực tư nhân, vốn tín dụng và hợp tác PPP nhằm tạo nguồn vốn trung và dài hạn cho phát triển hạ tầng. Cách tiếp cận này vừa bảo đảm vai trò kiến tạo của Nhà nước, vừa phát huy nguồn lực của thị trường trong đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông [46].

Bên cạnh nguồn vốn ngân sách, tỉnh từng bước mở rộng các hình thức xã hội hóa đầu tư, khuyến khích doanh nghiệp tham gia đầu tư, khai thác và quản lý các công trình giao thông theo cơ chế chia sẻ lợi ích và rủi ro. Việc đa dạng hóa các nguồn lực tài chính góp phần giảm áp lực cho ngân sách nhà nước, nâng cao khả năng huy động vốn và đáp ứng nhu cầu đầu tư ngày càng lớn đối với hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Hai là, gắn huy động vốn với khai thác lợi thế cửa khẩu, phát triển công nghiệp và liên kết vùng.

Một trong những kinh nghiệm nổi bật của Tây Ninh là huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ luôn gắn với khai thác lợi thế cửa khẩu và phát triển các hành lang kinh tế. Trên cơ sở lợi thế là địa phương có đường biên giới tiếp giáp Campuchia, tỉnh ưu tiên đầu tư các tuyến giao thông kết nối với các cửa khẩu quốc tế, khu kinh tế cửa khẩu, khu công nghiệp và các trung tâm logistics, tạo điều kiện mở rộng lưu thông hàng hóa, phát triển thương mại biên giới và nâng cao hiệu quả khai thác kết cấu hạ tầng [46].

Đồng thời, việc triển khai các dự án trọng điểm như tuyến cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh – Mộc Bài và định hướng đầu tư tuyến Gò Dầu – Xa Mát theo phương thức PPP đã tạo điều kiện mở rộng không gian phát triển công nghiệp, đô thị và dịch vụ. Khi kết cấu hạ tầng giao thông tạo ra khả năng khai thác kinh tế và khả năng thu hồi vốn rõ ràng, sức hấp dẫn đối với các nhà đầu tư tư nhân và các tổ chức tín dụng cũng được nâng lên. Thực tiễn của Tây Ninh cho thấy, gắn huy động vốn với quy hoạch phát triển và khai thác hiệu quả lợi thế địa kinh tế là điều kiện quan trọng để mở rộng nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Ba là, nâng cao hiệu quả huy động và sử dụng vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Thực tiễn của Tây Ninh cho thấy hiệu quả huy động vốn không chỉ được thể hiện ở quy mô nguồn lực huy động mà còn ở khả năng phân bổ và sử dụng vốn theo các mục tiêu phát triển dài hạn của địa phương. Trên cơ sở huy động đa dạng các nguồn lực, tỉnh tập trung ưu tiên đầu tư các công trình giao thông có tính lan tỏa cao, kết nối các khu công nghiệp, khu kinh tế cửa khẩu và các trung tâm đô thị, qua đó nâng cao hiệu quả khai thác hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông và tạo động lực thu hút đầu tư [46].

Bên cạnh việc phát huy vai trò của đầu tư công, Tây Ninh chú trọng nâng cao chất lượng công tác quy hoạch, lựa chọn dự án và quản lý đầu tư; tăng cường phối hợp giữa các cấp, các ngành trong quá trình huy động, phân bổ và sử dụng vốn. Việc kết hợp giữa huy động hiệu quả các nguồn lực với nâng cao hiệu quả quản lý đầu tư đã góp phần bảo đảm tính bền vững của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông, đồng thời tạo niềm tin cho khu vực tư nhân tiếp tục tham gia đầu tư các dự án giao thông trong thời gian tới [129].

Nhìn chung, kinh nghiệm của tỉnh Tây Ninh cho thấy huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đạt hiệu quả khi thực hiện đồng bộ ba yêu cầu: đa dạng hóa nguồn lực và phương thức huy động vốn; gắn huy động vốn với khai thác lợi thế cửa khẩu, phát triển công nghiệp và liên kết vùng; đồng thời nâng cao hiệu quả phân bổ, quản lý và sử dụng vốn đầu tư. Đây là những kinh nghiệm thực tiễn có giá trị tham khảo đối với quá trình huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ của tỉnh Cà Mau trong giai đoạn tới.

2.3.3. Bài học kinh nghiệm về huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ đối với tỉnh Cà Mau

Nghiên cứu kinh nghiệm của thành phố Trùng Khánh (Trung Quốc), tỉnh Chonburi (Thái Lan), tỉnh Ninh Bình và tỉnh Tây Ninh cho thấy, huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ là quá trình tổ chức và phân bổ các nguồn lực tài chính nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội trong từng giai đoạn. Hiệu quả huy động vốn không chỉ phụ thuộc vào quy mô nguồn lực tài chính mà còn chịu sự chi phối của thể chế, vai trò kiến tạo của Nhà nước, mức độ đa dạng hóa các nguồn vốn, khả năng thu hút khu vực tư nhân và hiệu quả quản lý, sử dụng vốn đầu tư. Thực tiễn các địa phương cho thấy, khi huy động vốn được gắn với quy hoạch phát triển, khai thác lợi thế so sánh của địa phương, tăng cường liên kết vùng và nâng cao hiệu quả khai thác kết cấu hạ tầng thì sẽ tạo điều kiện mở rộng nguồn lực đầu tư, nâng cao hiệu quả sử dụng vốn và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế bền vững.

Đối với tỉnh Cà Mau, việc nghiên cứu và vận dụng có chọn lọc những kinh nghiệm này có ý nghĩa quan trọng trong quá trình hoàn thiện cơ chế huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Trên cơ sở điều kiện tự nhiên, trình độ phát triển kinh tế, khả năng cân đối ngân sách và yêu cầu phát triển của địa phương, cần lựa chọn những kinh nghiệm phù hợp nhằm phát huy vai trò dẫn dắt của đầu tư công, mở rộng huy động các nguồn lực ngoài ngân sách, nâng cao hiệu quả phân bổ và sử dụng vốn, góp phần xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, đáp ứng yêu cầu phát triển nhanh và bền vững của tỉnh trong thời gian tới.

Một là, xây dựng cơ chế, chính sách huy động vốn phù hợp với điều kiện phát triển của tỉnh Cà Mau.

Kinh nghiệm của Trùng Khánh (Trung Quốc), Chonburi (Thái Lan), Ninh Bình và Tây Ninh cho thấy huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ chỉ đạt hiệu quả khi được đặt trong khuôn khổ thể chế và cơ chế chính sách đồng bộ, ổn định và phù hợp với điều kiện phát triển của địa phương. Thực tiễn của Trùng Khánh cho thấy chính quyền địa phương giữ vai trò trung tâm trong xây dựng cơ chế huy động vốn, tổ chức điều phối nguồn lực và tạo sự liên kết giữa phát triển giao thông với phát triển đô thị, công nghiệp và logistics. Trong khi đó, Chonburi

cho thấy việc xây dựng cơ chế PPP minh bạch, cơ chế chia sẻ rủi ro hợp lý và chính sách hỗ trợ từ trung ương là điều kiện quan trọng để thu hút khu vực tư nhân tham gia đầu tư hạ tầng giao thông quy mô lớn.

Đối với Ninh Bình và Tây Ninh, việc chủ động hoàn thiện cơ chế phối hợp giữa chính quyền địa phương với doanh nghiệp và các chủ thể đầu tư đã góp phần mở rộng khả năng huy động nguồn lực cho phát triển giao thông đường bộ. Từ những kinh nghiệm đó cho thấy, đối với tỉnh Cà Mau, việc hoàn thiện cơ chế và chính sách huy động vốn cần gắn chặt với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch giao thông và chiến lược phát triển kinh tế biển của địa phương. Đồng thời, tỉnh cần chủ động đề xuất cơ chế hỗ trợ từ trung ương đối với các công trình giao thông có ý nghĩa liên kết vùng; hoàn thiện cơ chế khuyến khích đầu tư tư nhân, cơ chế chia sẻ rủi ro và các chính sách ưu đãi đầu tư nhằm tạo môi trường thuận lợi cho huy động các nguồn lực xã hội phát triển giao thông đường bộ

Hai là, đa dạng hóa các nguồn vốn và phương thức huy động cho phát triển giao thông đường bộ.

Kinh nghiệm quốc tế và trong nước cho thấy, trong điều kiện nhu cầu đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông ngày càng lớn trong khi khả năng ngân sách có hạn, việc đa dạng hóa cả nguồn vốn và phương thức huy động vốn là yêu cầu khách quan nhằm mở rộng khả năng tạo lập nguồn lực cho phát triển giao thông đường bộ. Trùng Khánh đã kết hợp linh hoạt giữa ngân sách nhà nước, vốn tín dụng, vốn quốc tế, vốn khu vực tư nhân và khai thác giá trị gia tăng từ đất đai; đồng thời áp dụng nhiều phương thức huy động vốn như phát hành trái phiếu, hợp tác công – tư (PPP), vay vốn ngân hàng, khai thác quỹ đất và sử dụng các công ty đầu tư phát triển đô thị làm công cụ huy động vốn. Chonburi lại cho thấy hiệu quả của việc phát triển PPP, quỹ đầu tư hạ tầng và huy động vốn thông qua thị trường tài chính nhằm tạo nguồn vốn trung và dài hạn cho phát triển giao thông.

Trong nước, Ninh Bình và Tây Ninh cũng cho thấy hiệu quả của việc kết hợp giữa đầu tư công với xã hội hóa đầu tư, thu hút doanh nghiệp tham gia phát triển hạ tầng và khai thác các lợi thế về du lịch, công nghiệp, thương mại và kinh tế cửa khẩu để mở rộng nguồn lực đầu tư ngoài ngân sách.

Đối với tỉnh Cà Mau, trong điều kiện nguồn lực ngân sách còn hạn chế nhưng

nhu cầu đầu tư giao thông ngày càng lớn, việc huy động vốn cần được thực hiện theo hướng đa dạng hóa cả nguồn vốn và phương thức huy động. Bên cạnh việc tranh thủ nguồn vốn ngân sách trung ương, vốn ODA, vốn vay ưu đãi quốc tế và vốn tín dụng, tỉnh cần mở rộng các phương thức huy động vốn thông qua PPP, xã hội hóa đầu tư, khai thác quỹ đất gắn với phát triển hạ tầng, thu hút doanh nghiệp đầu tư vào logistics, cảng biển và các khu kinh tế ven biển. Đồng thời, cần nghiên cứu áp dụng các công cụ tài chính phù hợp để huy động nguồn lực trung và dài hạn từ khu vực tư nhân, qua đó giảm áp lực cho ngân sách nhà nước và nâng cao tính bền vững của nguồn vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ.

Ba là gắn huy động vốn với các dự án giao thông có tính chiến lược và khả năng lan tỏa phát triển kinh tế.

Kinh nghiệm của Chonburi cho thấy huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ chỉ đạt hiệu quả cao khi các công trình giao thông được đặt trong mạng lưới kết nối công nghiệp, cảng biển, logistics và liên kết vùng. Chính khả năng tạo ra giá trị kinh tế từ khai thác công trình đã trở thành cơ sở để mở rộng khả năng huy động vốn ngoài ngân sách và thu hút mạnh dòng vốn đầu tư tư nhân. Trùng Khánh cũng cho thấy việc phát triển giao thông gắn với mở rộng không gian kinh tế và phát triển đô thị đã tạo điều kiện nâng cao hiệu quả khai thác công trình và mở rộng nguồn lực đầu tư.

Trong nước, Ninh Bình gắn phát triển giao thông với du lịch và dịch vụ; Tây Ninh gắn phát triển giao thông với kinh tế cửa khẩu và liên kết vùng, qua đó nâng cao hiệu quả khai thác công trình và tăng khả năng huy động vốn đầu tư.

Đối với tỉnh Cà Mau, việc huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ cần gắn với danh mục các dự án có vai trò chiến lược đối với phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Ưu tiên đầu tư cần tập trung vào các tuyến giao thông kết nối liên vùng, kết nối cảng biển, khu nuôi trồng thủy sản, khu công nghiệp, trung tâm đô thị và các khu vực có tiềm năng phát triển kinh tế biển, logistics và du lịch. Khi các dự án giao thông được xác định rõ vai trò trong cấu trúc phát triển kinh tế của địa phương, khả năng thu hút vốn đầu tư và hiệu quả huy động vốn sẽ được nâng lên rõ rệt.

Bốn là, nâng cao hiệu quả quản lý, giám sát và sử dụng nguồn vốn đầu tư.

Kinh nghiệm của Trùng Khánh cho thấy việc huy động vốn quy mô lớn nhưng thiếu kiểm soát có thể làm gia tăng rủi ro tài khóa và áp lực nợ công địa phương. Điều này cho thấy hiệu quả huy động vốn không chỉ phụ thuộc vào khả năng tạo lập nguồn lực mà còn phụ thuộc trực tiếp vào năng lực quản lý, giám sát và sử dụng vốn đầu tư. Chonburi cho thấy vai trò quan trọng của cơ chế phối hợp giữa Nhà nước, doanh nghiệp và các tổ chức tài chính trong quản lý dự án, giám sát thực hiện và điều hòa lợi ích giữa các chủ thể tham gia đầu tư.

Đối với Ninh Bình và Tây Ninh, việc tăng cường công tác quản lý đầu tư, giám sát tiến độ và công khai thông tin dự án đã góp phần nâng cao hiệu quả sử dụng vốn và hạn chế thất thoát, lãng phí trong đầu tư phát triển giao thông đường bộ.

Từ những kinh nghiệm đó cho thấy, đối với tỉnh Cà Mau, việc huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ cần gắn chặt với nâng cao hiệu quả quản lý, giám sát và sử dụng vốn đầu tư. Tỉnh cần tăng cường công tác kiểm tra, giám sát quá trình huy động và sử dụng vốn; nâng cao trách nhiệm giải trình của các chủ thể tham gia đầu tư; đồng thời đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số trong quản lý đầu tư công, giám sát tiến độ và công khai thông tin dự án nhằm nâng cao tính minh bạch và hiệu quả sử dụng nguồn lực đầu tư. Đây là điều kiện quan trọng nhằm bảo đảm tính bền vững của quá trình huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ trong dài hạn.

Tóm lại, kinh nghiệm của Trùng Khánh, Chonburi, Ninh Bình và Tây Ninh cho thấy hiệu quả huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ phụ thuộc trực tiếp vào vai trò điều tiết của Nhà nước trong xây dựng thể chế, tổ chức huy động và phân bổ nguồn lực đầu tư. Đồng thời, huy động vốn chỉ phát huy hiệu quả khi gắn với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, liên kết vùng và khả năng khai thác kinh tế của công trình giao thông; trên cơ sở kết hợp đa dạng các nguồn vốn như ngân sách nhà nước, PPP, vốn quốc tế và các nguồn lực xã hội. Đây là cơ sở quan trọng để tỉnh Cà Mau xây dựng cơ chế huy động vốn phù hợp, nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực và thúc đẩy phát triển hệ thống giao thông đường bộ trong thời gian tới.

Chương 3
THỰC TRẠNG HUY ĐỘNG VỐN CHO PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở TỈNH CÀ MAU

3.1. NHỮNG THUẬN LỢI, KHÓ KHĂN VỀ ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN VÀ KINH TẾ - XÃ HỘI ẢNH HƯỞNG ĐẾN HUY ĐỘNG VỐN CHO PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở TỈNH CÀ MAU

3.1.1. Điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội

- Về điều kiện tự nhiên

Cà Mau nằm ở cực Nam của Việt Nam, thuộc vùng Đồng bằng sông Cửu Long, có diện tích tự nhiên khoảng 7.942,39 km² và dân số 2.606.672 người. Địa hình thấp, tương đối bằng phẳng, hệ thống sông ngòi, kênh rạch dày đặc cùng bờ biển dài khoảng 254 km tạo điều kiện thuận lợi để phát triển kinh tế biển, nuôi trồng và chế biến thủy sản, logistics, thương mại và kết nối liên vùng. Đây là những yếu tố quan trọng làm gia tăng nhu cầu đầu tư và huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ [65].

Tuy nhiên, điều kiện tự nhiên cũng đặt ra nhiều thách thức đối với quá trình huy động vốn. Địa hình bị chia cắt bởi mạng lưới sông ngòi, nền đất yếu với khả năng chịu tải thấp buộc các dự án giao thông phải đầu tư đồng bộ hệ thống cầu, cống, xử lý nền móng và thoát nước, làm tăng chi phí xây dựng, kéo dài thời gian thi công và chi phí bảo trì. Bên cạnh đó, Cà Mau là địa phương chịu tác động mạnh của biến đổi khí hậu, nước biển dâng, sạt lở bờ biển và bờ sông, làm gia tăng rủi ro đối với công trình giao thông, đồng thời đòi hỏi nguồn vốn đầu tư lớn, ổn định và dài hạn cho xây dựng, duy tu, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

- Về kinh tế - xã hội

Sau khi thực hiện sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh, tỉnh Cà Mau mới được hình thành trên cơ sở hợp nhất toàn bộ diện tích và dân số của hai tỉnh Cà Mau và Bạc Liêu trước đây, với diện tích tự nhiên khoảng 7.942,39 km² và quy mô dân số 2.606.672 người. Việc sắp xếp này tạo ra không gian phát triển kinh tế rộng lớn hơn, đồng thời hình thành một trung tâm kinh tế biển quan trọng ở cực Nam của vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Sự mở rộng về quy mô lãnh thổ và dân số không chỉ góp phần nâng cao tiềm lực kinh tế mà còn tạo điều kiện thuận lợi cho việc quy hoạch và phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng, đặc biệt là hạ tầng giao thông liên vùng.



Biểu đồ 3.1: Quy mô GRDP tỉnh Cà Mau giai đoạn 2015-2025

Nguồn: Tác giả tổng hợp [121, 43, 44, 125, 58]

Từ biểu đồ 3.1 cho thấy, quy mô GRDP của Cà Mau tăng khá nhanh giai đoạn 2015–2025, từ 72.453,2 tỷ đồng năm 2015 lên khoảng 172.033,0 tỷ đồng năm 2025, tăng hơn 2,3 lần sau một thập niên. Điều này phản ánh sự mở rộng quy mô nền kinh tế, gia tăng khả năng tích lũy và tạo nguồn lực cho đầu tư phát triển.

Sự gia tăng GRDP góp phần mở rộng nguồn thu ngân sách, nâng cao khả năng bố trí vốn đầu tư công và thu hút các nguồn vốn ngoài ngân sách như doanh nghiệp, tín dụng và PPP cho phát triển giao thông đường bộ. Đồng thời, cơ cấu kinh tế chuyển dịch theo hướng tăng tỷ trọng công nghiệp – xây dựng và dịch vụ cũng làm gia tăng nhu cầu đầu tư hạ tầng giao thông và nâng cao khả năng khai thác các dự án giao thông đường bộ trong giai đoạn tới.

Bảng 3.1: Tỷ trọng các khu vực kinh tế ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2015-2025

Đơn vị tính: %

Khu vực kinh tế	Năm 2015	Năm 2020	Năm 2025
Nông, lâm nghiệp và thủy sản	40,2%	38,87%	34,86%
Công nghiệp và xây dựng	23,3%	22,68%	24,23%
Dịch vụ	33,6%	33,69%	36,49%
Thuế sản phẩm (trừ trợ cấp)	2,9%	4,76%	4,42%
Tổng cộng	100,0%	100,0%	100,0%

Nguồn: Tác giả tổng hợp [121, 43, 44, 125, 58]

Từ bảng 3.1 cho thấy, cơ cấu kinh tế tỉnh Cà Mau giai đoạn 2015–2025 chuyển dịch theo hướng tích cực. Tỷ trọng khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản giảm từ 40,2% xuống 34,86%, trong khi dịch vụ tăng từ 33,6% lên 36,49% và công nghiệp - xây dựng tăng từ 23,3% lên 24,23%. Sự chuyển dịch này phản ánh quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa và phát triển kinh tế biển, từng bước nâng cao chất lượng tăng trưởng và mở rộng không gian phát triển của địa phương.

Việc gia tăng tỷ trọng công nghiệp - xây dựng và dịch vụ làm tăng nhu cầu đầu tư hệ thống kết cấu hạ tầng, nhất là giao thông đường bộ phục vụ vận tải, logistics và liên kết vùng. Đồng thời, sự phát triển của nền kinh tế cũng góp phần nâng cao khả năng tích lũy, mở rộng nguồn thu ngân sách và tạo điều kiện thuận lợi để huy động các nguồn lực đầu tư cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Nhìn chung, chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng công nghiệp - dịch vụ là cơ sở quan trọng để mở rộng quy mô và nâng cao hiệu quả huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội và tăng cường liên kết vùng của tỉnh Cà Mau trong giai đoạn tới.

3.1.2. Khái quát kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau

Để đánh giá hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau sau sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh, cần xem xét quy mô, cấu trúc và mức độ phát triển của mạng lưới giao thông theo từng cấp quản lý. Hệ thống đường bộ không chỉ phản ánh năng lực đầu tư hạ tầng mà còn thể hiện khả năng kết nối không gian kinh tế và bảo đảm lưu thông hàng hóa, hành khách. Qua đó, làm rõ thực trạng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và xác định nhu cầu huy động vốn cho đầu tư phát triển của tỉnh trong giai đoạn tới.

Bảng 3.2: Tổng hợp hệ thống đường bộ ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016 – 2025

Stt	Loại đường	Số tuyến	Chiều dài (km)	Tỷ lệ nhựa/ cứng hóa (%)
1	Quốc lộ	09	475,34	100
2	Đường tỉnh	41	1.046,97	95
3	Đường huyện	153	1.821,83	72,5
4	Đường đô thị	300	606,55	99
5	Đường xã	2.162	20.758,30	60

Nguồn: Tác giả tổng hợp [154]

Từ bảng 3.2 cho thấy, giai đoạn 2016–2025, hệ thống đường bộ tỉnh Cà Mau được đầu tư mở rộng với quy mô khá lớn, gồm 2.665 tuyến và tổng chiều dài khoảng 24.709 km, tạo nền tảng quan trọng cho phát triển kinh tế - xã hội và tăng cường liên kết vùng. Trong đó, đường xã chiếm tỷ trọng lớn nhất với 2.162 tuyến, chiều dài 20.758,30 km, nhưng tỷ lệ nhựa hóa, cứng hóa mới đạt khoảng 60%, phản ánh nhu cầu đầu tư còn rất lớn đối với hạ tầng giao thông nông thôn. Ngược lại, quốc lộ có tỷ lệ nhựa hóa đạt 100%, đường đô thị đạt 99% và đường tỉnh đạt 95%, cho thấy các tuyến giao thông trục chính đã được ưu tiên đầu tư, từng bước đáp ứng yêu cầu kết nối liên vùng và thúc đẩy phát triển kinh tế. Trong khi đó, đường huyện có tỷ lệ cứng hóa 72,5%, cao hơn đường xã nhưng vẫn còn khoảng cách so với yêu cầu phát triển đồng bộ.

Kết quả trên phản ánh quá trình huy động và phân bổ nguồn vốn thời gian qua đã ưu tiên cho các tuyến giao thông trọng điểm, góp phần nâng cao năng lực kết nối và giảm chi phí vận tải. Tuy nhiên, sự chênh lệch về mức độ hoàn thiện giữa các cấp đường cũng cho thấy nguồn lực đầu tư vẫn chưa đáp ứng đầy đủ nhu cầu phát triển, đặc biệt đối với hệ thống giao thông nông thôn. Đây là cơ sở thực tiễn quan trọng để tỉnh Cà Mau tiếp tục đa dạng hóa các nguồn vốn, ưu tiên đầu tư hoàn thiện mạng lưới đường huyện và đường xã, bảo đảm phát triển hạ tầng giao thông đồng bộ, bền vững và thu hẹp khoảng cách phát triển giữa khu vực đô thị với nông thôn.

3.1.3. Thuận lợi và khó khăn đối với huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau

3.1.3.1. Về thuận lợi

Quá trình huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau trong những năm gần đây diễn ra trong bối cảnh xuất hiện nhiều yếu tố thuận lợi mang tính nền tảng. Những điều kiện này không chỉ tạo ra cơ sở kinh tế – xã hội quan trọng cho việc phát triển hệ thống giao thông mà còn góp phần mở rộng khả năng tiếp cận và huy động các nguồn lực đầu tư từ ngân sách nhà nước cũng như khu vực ngoài nhà nước.

Một là, sự quan tâm của Trung ương và định hướng chiến lược phát triển hạ tầng tạo động lực thể chế cho huy động vốn.

Sự quan tâm của Trung ương đối với phát triển giao thông vùng Đồng bằng sông Cửu Long, cùng với các định hướng chiến lược về phát triển kết cấu hạ tầng và liên kết vùng, đã tạo ra hành lang chính sách thuận lợi cho tỉnh trong huy động nguồn lực đầu tư. Việc triển khai các dự án trọng điểm như cao tốc Cần Thơ – Cà Mau, đường ven biển và nâng cấp sân bay không chỉ cải thiện hạ tầng mà còn tạo hiệu ứng lan tỏa, mở rộng khả năng tiếp cận các nguồn vốn ngân sách trung ương, vốn ODA và các nguồn lực xã hội.

Hai là, vị trí địa kinh tế và tiềm năng phát triển kinh tế biển tạo nhu cầu và động lực huy động vốn.

Vị trí cực Nam cùng lợi thế phát triển kinh tế biển, năng lượng tái tạo và thủy sản đã tạo ra nhu cầu khách quan đối với đầu tư giao thông kết nối. Khi các ngành kinh tế chủ lực mở rộng, nhu cầu vận chuyển hàng hóa, phát triển logistics và liên kết thị trường tăng lên, qua đó hình thành động lực nội sinh để thu hút vốn đầu tư, đặc biệt từ khu vực tư nhân và nhà đầu tư nước ngoài.

Ba là, sự phát triển kinh tế và chuyển dịch cơ cấu tạo nền tảng tích lũy và mở rộng nguồn lực tài chính.

Quy mô nền kinh tế tăng lên, cùng với chuyển dịch cơ cấu theo hướng giảm dần nông nghiệp, tăng công nghiệp – dịch vụ, đã góp phần nâng cao khả năng tạo nguồn thu ngân sách và tích lũy nội tại. Điều này không chỉ giúp địa phương chủ động hơn trong bố trí vốn đầu tư công, mà còn nâng cao sức hấp dẫn đối với các nhà đầu tư, tạo điều kiện mở rộng các kênh huy động vốn ngoài ngân sách.

Bốn là, xu hướng liên kết vùng và triển khai các dự án giao thông liên vùng mở rộng không gian huy động vốn.

Quá trình tăng cường liên kết vùng, đặc biệt thông qua các dự án giao thông chiến lược như cao tốc Bắc – Nam phía Đông và các tuyến ven biển, đã giúp địa phương tham gia vào mạng lưới hạ tầng quy mô lớn. Điều này không chỉ nâng cao khả năng kết nối mà còn tạo cơ hội tiếp cận các nguồn vốn đầu tư lớn từ ngân sách trung ương và các chương trình phát triển quốc gia, đồng thời tăng sức hấp dẫn đối với khu vực tư nhân.

Năm là, môi trường đầu tư được cải thiện và đa dạng hóa cơ chế huy động vốn tạo điều kiện mở rộng nguồn lực xã hội.

Những cải cách trong quản lý nhà nước và môi trường đầu tư đã góp phần nâng cao tính minh bạch, giảm chi phí giao dịch và tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp tham gia đầu tư hạ tầng. Cùng với đó, việc đa dạng hóa các hình thức huy động vốn như PPP, tín dụng và xã hội hóa đầu tư đã giúp mở rộng nguồn lực ngoài ngân sách, nâng cao khả năng huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ trong điều kiện nguồn lực công còn hạn chế.

Tóm lại, các yếu tố thuận lợi về vị trí địa kinh tế, định hướng phát triển của Nhà nước, tiềm năng kinh tế địa phương, xu hướng liên kết vùng và cải thiện môi trường đầu tư đã tạo ra những tiền đề quan trọng cho việc huy động vốn phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau. Những điều kiện này góp phần mở rộng khả năng tiếp cận các nguồn lực đầu tư, đồng thời tạo cơ sở để địa phương từng bước đa dạng hóa các hình thức huy động vốn phục vụ phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trong giai đoạn tới.

3.1.3.2. Về khó khăn

Bên cạnh những điều kiện thuận lợi, quá trình huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau hiện nay đang đối mặt với nhiều khó khăn và thách thức mang tính cấu trúc, có xu hướng gia tăng trong bối cảnh tổ chức chính quyền địa phương theo mô hình hai cấp, yêu cầu mở rộng không gian phát triển và thúc đẩy chuyển đổi số. Những hạn chế này không chỉ bắt nguồn từ nội tại nền kinh tế địa phương mà còn gắn với đặc điểm tự nhiên của vùng Đồng bằng sông Cửu Long, cũng như những bất cập trong cơ chế huy động, phân bổ và điều phối nguồn lực đầu tư hạ tầng. Các yếu tố này tác động trực tiếp đến quy mô, hiệu quả và tính bền vững của quá trình huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh.

Một là, quy mô nền kinh tế địa phương còn hạn chế trong khi yêu cầu đầu tư hạ tầng tăng mạnh theo không gian phát triển mở rộng.

Mặc dù những năm gần đây kinh tế Cà Mau có bước phát triển nhất định, song xét trên tổng thể, quy mô nền kinh tế vẫn còn khiêm tốn. Cơ cấu kinh tế chuyển dịch chậm, vẫn dựa nhiều vào các ngành khai thác lợi thế tự nhiên như nuôi trồng

và chế biến thủy sản; trong khi các ngành công nghiệp chế biến sâu, công nghiệp hỗ trợ, logistics và các lĩnh vực kinh tế số phát triển chưa tương xứng.

Trong bối cảnh mở rộng không gian phát triển theo hướng liên kết vùng và tích hợp đa ngành, nhu cầu đầu tư giao thông không chỉ dừng lại ở kết nối nội tỉnh mà còn phải đáp ứng yêu cầu liên thông liên vùng, hành lang kinh tế và chuỗi giá trị sản xuất. Điều này làm gia tăng áp lực vốn đầu tư trong khi năng lực tích lũy nội tại của nền kinh tế còn hạn chế.

Quy mô kinh tế nhỏ kéo theo nguồn thu ngân sách địa phương chưa cao, làm giảm khả năng chủ động cân đối vốn. Đồng thời, trong điều kiện vận hành chính quyền địa phương hai cấp, việc phân cấp mạnh hơn cho cơ sở lại bộc lộ rõ sự chênh lệch về năng lực tài chính giữa các đơn vị, làm gia tăng phụ thuộc vào nguồn hỗ trợ từ Trung ương.

Hai là, điều kiện tự nhiên, địa hình – địa chất đặc thù và tác động của biến đổi khí hậu làm gia tăng chi phí đầu tư, hạn chế khả năng huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ.

Cà Mau là tỉnh có địa hình thấp, nền đất yếu, hệ thống sông ngòi và kênh rạch dày đặc, thường xuyên chịu tác động của triều cường, xâm nhập mặn, sụt lún đất và biến đổi khí hậu. Những yếu tố này làm chi phí xây dựng, duy tu và bảo trì các công trình giao thông cao hơn so với nhiều địa phương khác. Đồng thời, yêu cầu tích hợp các giải pháp thích ứng với biến đổi khí hậu và nước biển dâng cũng làm gia tăng tổng mức đầu tư, kéo dài thời gian hoàn vốn và giảm hiệu quả tài chính của các dự án. Trong khi đó, lưu lượng giao thông và quy mô thị trường còn hạn chế khiến nhiều nhà đầu tư tư nhân e ngại khi tham gia đầu tư vào lĩnh vực giao thông đường bộ, đặc biệt đối với các dự án thực hiện theo hình thức đối tác công tư (PPP).

Ba là, khả năng thu hút nguồn vốn ngoài ngân sách còn hạn chế trong bối cảnh thị trường và hạ tầng số chưa phát triển đồng bộ.

Mặc dù chủ trương xã hội hóa đầu tư hạ tầng đã được triển khai, song khả năng thu hút nguồn vốn ngoài ngân sách tại Cà Mau còn nhiều hạn chế. Quy mô thị trường vận tải nhỏ, mật độ dân cư chưa cao, lưu lượng phương tiện thấp khiến khả năng thu hồi vốn của các dự án giao thông không bảo đảm.

Bên cạnh đó, trong bối cảnh chuyển đổi số, việc huy động vốn hiện đại đòi hỏi nền tảng dữ liệu minh bạch, hệ thống thông tin dự án số hóa và các công cụ tài chính mới. Tuy nhiên, hạ tầng số và hệ sinh thái dữ liệu của địa phương còn chưa hoàn thiện, làm giảm tính minh bạch và khả năng tiếp cận của nhà đầu tư. Điều này hạn chế việc đa dạng hóa các phương thức huy động vốn, đặc biệt là các mô hình huy động vốn dựa trên nền tảng công nghệ.

Bốn là, sự phụ thuộc lớn vào nguồn vốn ngân sách trung ương trong khi cơ chế phân cấp theo mô hình chính quyền hai cấp còn chưa đồng bộ.

Do nguồn lực tài chính địa phương còn hạn chế, phần lớn các dự án giao thông quy mô lớn vẫn phải dựa vào nguồn vốn từ ngân sách trung ương. Điều này khiến tiến độ đầu tư phụ thuộc vào kế hoạch phân bổ vốn cấp trên, làm giảm tính chủ động của địa phương.

Trong bối cảnh chính quyền địa phương hai cấp, yêu cầu phân cấp, phân quyền mạnh hơn đòi hỏi phải có cơ chế tài chính tương ứng. Tuy nhiên, thực tế cho thấy sự phân cấp về nhiệm vụ chưa đi đôi với phân cấp về nguồn lực, dẫn đến tình trạng "lệch pha" giữa trách nhiệm và khả năng tài chính, làm giảm hiệu quả huy động và sử dụng vốn.

Năm là, cơ chế phối hợp và liên kết vùng còn thiếu hiệu quả trong điều kiện không gian phát triển liên tỉnh ngày càng mở rộng.

Mặc dù liên kết vùng đã được xác định là yêu cầu tất yếu, song trên thực tế, quy hoạch và đầu tư hạ tầng giao thông giữa các địa phương trong vùng Đồng bằng sông Cửu Long vẫn còn mang tính cục bộ. Thiếu các thiết chế điều phối vùng đủ mạnh dẫn đến tình trạng phân tán nguồn lực và thiếu đồng bộ trong phát triển hạ tầng. Đối với Cà Mau, hạn chế trong kết nối trục dọc và trục ngang liên vùng làm giảm hiệu quả khai thác hệ thống giao thông hiện có và hạn chế khả năng tham gia sâu vào các chuỗi liên kết kinh tế vùng. Trong bối cảnh mở rộng không gian phát triển, đây trở thành một "điểm nghẽn" lớn, ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng huy động vốn đầu tư.

Tóm lại, những khó khăn trong huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau hiện nay là sự kết hợp của các yếu tố: hạn chế nội tại của nền kinh

tế, đặc điểm tự nhiên bất lợi, thị trường vốn chưa phát triển, bất cập trong cơ chế phân cấp và liên kết vùng, cùng với yêu cầu mới đặt ra từ chuyển đổi số và mở rộng không gian phát triển. Việc nhận diện đầy đủ các "điểm nghẽn" này không chỉ có ý nghĩa về mặt thực tiễn mà còn là cơ sở để xây dựng hệ thống giải pháp mang tính cấu trúc, nhằm nâng cao hiệu quả huy động và sử dụng vốn, đáp ứng yêu cầu phát triển hạ tầng giao thông trong giai đoạn mới.

3.2. THỰC TRẠNG HUY ĐỘNG VỐN CHO PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở TỈNH CÀ MAU GIAI ĐOẠN 2016-2025

3.2.1. Quy mô nguồn lực tài chính tác động trực tiếp đến huy động vốn để phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh

Tình hình huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau phụ thuộc vào quy mô nguồn lực tài chính và khả năng chuyển hóa các nguồn lực đó thành vốn đầu tư thực tế. Khả năng huy động vốn không chỉ gắn với tăng trưởng kinh tế, thu ngân sách, tích lũy của doanh nghiệp và dân cư mà còn chịu tác động của cơ chế phân bổ nguồn lực, điều kiện tiếp cận vốn và lợi ích kinh tế của các chủ thể tham gia. Vì vậy, sự gia tăng nguồn lực tài chính không đồng nghĩa với khả năng huy động vốn tương ứng cho giao thông đường bộ, qua đó phản ánh những hạn chế về cơ cấu nguồn vốn, cơ chế phân bổ và năng lực tổ chức thực hiện đầu tư của địa phương.

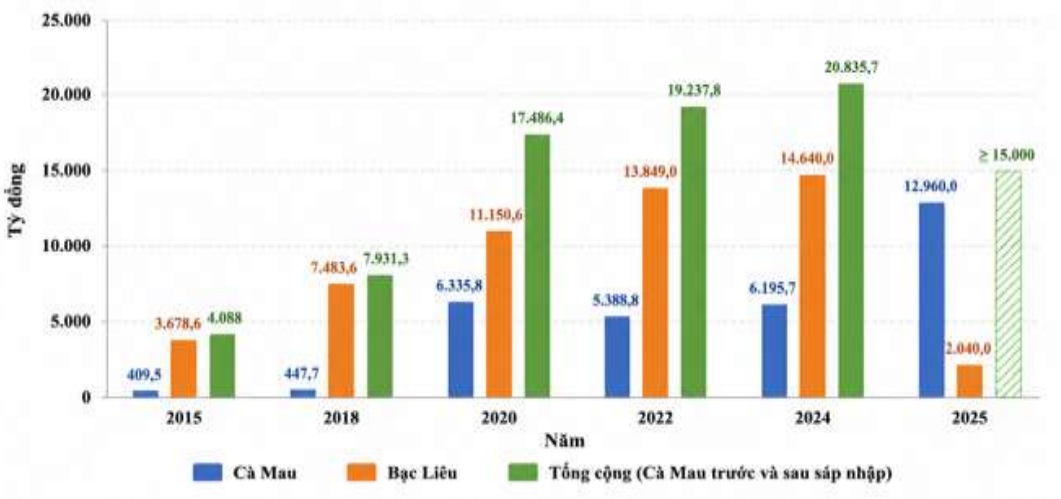
Giai đoạn 2016–2025, các nguồn lực tài chính ở tỉnh Cà Mau có xu hướng gia tăng khá rõ, thể hiện qua tăng trưởng GRDP, thu ngân sách, vốn đầu tư toàn xã hội, FDI và khả năng huy động vốn của hệ thống ngân hàng. Những chuyển biến này tạo nền tảng quan trọng cho huy động và phân bổ nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ – lĩnh vực giữ vai trò động lực trong liên kết vùng và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế của tỉnh.

Thứ nhất, thu ngân sách Nhà nước trên địa bàn tỉnh Cà Mau

Thu ngân sách nhà nước phản ánh năng lực tài chính công và khả năng tạo nguồn lực cho đầu tư kết cấu hạ tầng. Giai đoạn 2015–2025, thu ngân sách tỉnh Cà Mau có xu hướng tăng nhưng tính bền vững chưa cao, trong khi nhu cầu vốn phát triển giao thông đường bộ ngày càng lớn. Sự mất cân đối giữa khả năng tạo nguồn thu, yêu cầu thực hiện các nhiệm vụ chi ngân sách và nhu cầu đầu tư hạ tầng làm hạn chế tính chủ động trong phân bổ vốn của địa phương. Đây là một trong những

rào cản về nguồn lực tài chính công, khiến việc phát triển giao thông đường bộ tiếp tục phụ thuộc đáng kể vào khả năng cân đối ngân sách và hỗ trợ từ cấp trên.

.



Biểu đồ 3.2: Thu ngân sách Nhà nước ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2015 - 2025

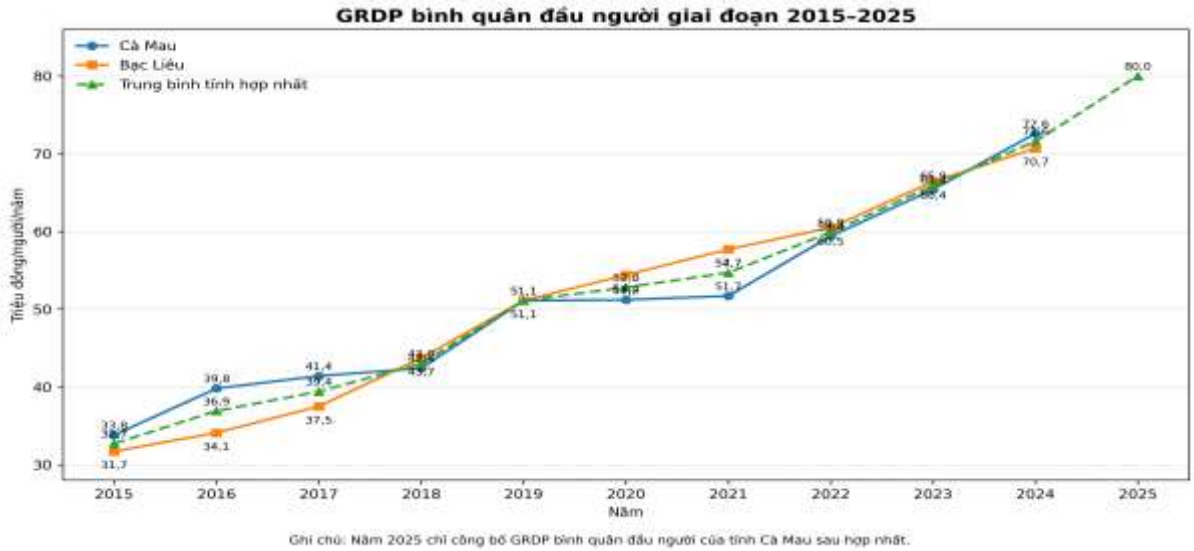
Nguồn: Tác giả tổng hợp [121. 43, 44, 125, 58]

Từ biểu đồ 3.2 cho thấy, thu ngân sách nhà nước ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2015–2025 tăng khá rõ qua các năm, từ khoảng 4.088 tỷ đồng năm 2015 lên 7.931,3 tỷ đồng năm 2018 và đạt 17.486,4 tỷ đồng năm 2020. Giai đoạn 2020–2024, tổng thu tiếp tục tăng lên khoảng 20.835,7 tỷ đồng; năm 2025 đạt tối thiểu 15.000 tỷ đồng.

Diễn biến này cho thấy quy mô nền kinh tế và năng lực tài chính của địa phương từng bước được cải thiện, qua đó tạo điều kiện mở rộng khả năng huy động và bố trí nguồn lực cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, đặc biệt là giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau.

Thứ hai, thu nhập bình quân đầu người

GRDP bình quân đầu người phản ánh trình độ phát triển kinh tế và tiềm năng tích lũy vốn của địa phương. Giai đoạn 2015–2025, chỉ tiêu này tại tỉnh Cà Mau có xu hướng gia tăng, tạo điều kiện mở rộng nguồn lực tài chính trong nền kinh tế. Tuy nhiên, sự gia tăng GRDP bình quân đầu người không đồng nghĩa với khả năng huy động vốn trực tiếp từ dân cư và doanh nghiệp cho giao thông đường bộ, bởi còn phụ thuộc vào thu nhập thực tế, mức độ tích lũy, khả năng chi trả và lợi ích kinh tế của các chủ thể tham gia. Đây là những yếu tố ảnh hưởng đến khả năng huy động nguồn vốn ngoài ngân sách của địa phương.



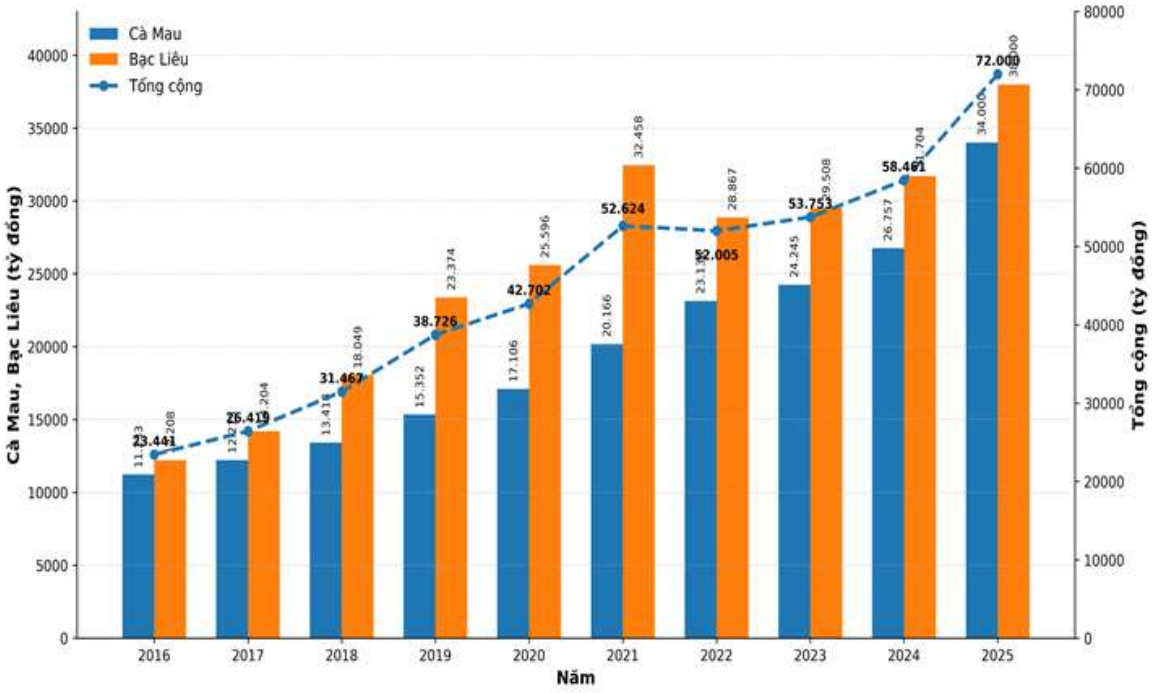
Biểu đồ 3.3: GRDP bình quân đầu người của tỉnh Cà Mau giai đoạn 2015 - 2025

Nguồn: Tác giả tổng hợp [121, 43, 44, 125, 58]

Từ biểu đồ 3.3 cho thấy, GRDP bình quân đầu người của tỉnh Cà Mau tăng liên tục trong giai đoạn 2015–2025, từ 33,8 triệu đồng/người năm 2015 lên 51,2 triệu đồng/người năm 2020, 72,6 triệu đồng/người năm 2024 và khoảng 80,0 triệu đồng/người năm 2025. Mức thu nhập tăng hơn hai lần so với năm 2015, phản ánh quy mô nền kinh tế, thu nhập và khả năng tích lũy của địa phương ngày càng được cải thiện, qua đó tạo dư địa mở rộng nguồn lực tài chính và nâng cao khả năng huy động vốn cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Thứ ba, nguồn vốn đầu tư toàn xã hội

Vốn đầu tư toàn xã hội phản ánh quy mô huy động và phân bổ nguồn lực cho phát triển kinh tế – xã hội tỉnh Cà Mau. Giai đoạn 2016–2025, tổng vốn đầu tư trên địa bàn tăng đáng kể, tạo điều kiện mở rộng nguồn lực phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Tuy nhiên, khả năng chuyển hóa nguồn vốn này thành đầu tư giao thông còn phụ thuộc vào cơ cấu phân bổ vốn giữa các ngành, mức độ tham gia của khu vực tư nhân và hiệu quả tổ chức thực hiện dự án. Sự gia tăng tổng vốn đầu tư toàn xã hội vì vậy chưa đồng nghĩa với việc khắc phục được tình trạng thiếu vốn cho giao thông đường bộ, phản ánh những hạn chế trong phân bổ và huy động nguồn lực đầu tư của địa phương.



Biểu đồ 3.4: Tổng vốn đầu tư toàn xã hội thực hiện ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016 - 2025

Nguồn: Tác giả tổng hợp [121, 43, 44, 125, 58]

Từ biểu đồ 3.4 cho thấy, tổng vốn đầu tư toàn xã hội trên địa bàn tỉnh Cà Mau tăng liên tục trong giai đoạn 2016–2025, từ 23.441 tỷ đồng năm 2016 lên 72.000 tỷ đồng năm 2025, tăng hơn 3 lần sau 10 năm. Đặc biệt, giai đoạn 2020–2025 ghi nhận tốc độ tăng trưởng khá cao, phản ánh khả năng huy động nguồn lực đầu tư của tỉnh ngày càng được cải thiện. Đây là điều kiện thuận lợi để mở rộng đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là hạ tầng giao thông đường bộ. Tuy nhiên, quy mô vốn đầu tư tăng chưa đồng nghĩa với việc đáp ứng đầy đủ nhu cầu phát triển, bởi yêu cầu đầu tư giao thông ngày càng lớn trong bối cảnh mở rộng không gian phát triển, tăng cường liên kết vùng và phát triển kinh tế biển. Do đó, việc tiếp tục nâng cao khả năng huy động và phân bổ hiệu quả nguồn vốn đầu tư cho giao thông đường bộ vẫn là yêu cầu quan trọng đối với tỉnh Cà Mau.

Thứ tư, nguồn vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI)

Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) góp phần bổ sung nguồn lực tài chính và mở rộng khả năng thu hút đầu tư của tỉnh Cà Mau. Giai đoạn 2016–2025, quy mô vốn FDI trên địa bàn có xu hướng gia tăng, nhưng khả năng chuyển hóa nguồn vốn này thành đầu tư trực tiếp cho giao thông đường bộ còn hạn chế. Nguyên nhân chủ yếu gắn với đặc điểm của các dự án giao thông có vốn đầu tư lớn, thời gian thu

hồi vốn dài và khả năng tạo doanh thu trực tiếp không cao. Trong khi Nhà nước ưu tiên lợi ích phát triển hạ tầng và liên kết vùng, nhà đầu tư nước ngoài quan tâm đến lợi nhuận, khả năng thu hồi vốn và mức độ rủi ro. Sự khác biệt về lợi ích kinh tế và điều kiện bảo đảm hiệu quả đầu tư là một trong những rào cản đối với việc thu hút FDI vào phát triển giao thông đường bộ của địa phương.

Bảng 3.3: Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016 - 2025

Đơn vị tính: Triệu USD

Năm	Cà Mau	Bạc Liêu	Tổng cộng (Cà Mau trước sáp nhập)
2016	4,32	33,76	38,08
2017	6,95	33,76	40,71
2018	12,52	33,76	46,28
2019	25,70	58,35	84,05
2020	49,33	244,79	294,12
2021	50,21	244,80	295,01
2022	99,05	320,00	419,05
2023	111,25	385,00	496,25
2024	118,33	424,32	542,65
2025	130,00	450,00	580,00

Nguồn: Tác giả tổng hợp [121, 43, 44, 125, 58]

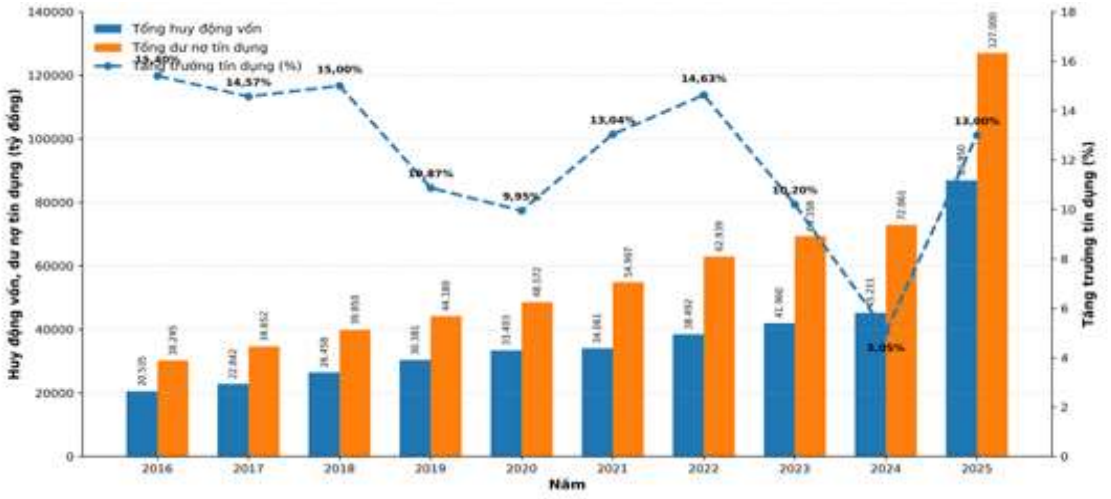
Từ bảng 3.3 cho thấy, vốn đầu FDI trên địa bàn nghiên cứu có xu hướng tăng liên tục trong giai đoạn 2016–2025. Quy mô vốn FDI tăng từ 38,08 triệu USD năm 2016 lên 294,12 triệu USD năm 2020, đạt 542,65 triệu USD năm 2024 và 580 triệu USD năm 2025, tăng hơn 15 lần so với năm 2016. Đặc biệt, từ năm 2020 trở đi, tốc độ tăng vốn FDI diễn ra khá mạnh, phản ánh những chuyển biến tích cực trong cải thiện môi trường đầu tư, nâng cao hiệu quả xúc tiến đầu tư và tăng sức hấp dẫn của địa phương đối với các nhà đầu tư nước ngoài.

Sự gia tăng của dòng vốn FDI đã bổ sung nguồn lực quan trọng cho phát triển kinh tế và tạo động lực đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đáp ứng yêu cầu phát triển khu công nghiệp, khu kinh tế, logistics và hoạt động xuất khẩu. Đồng thời, FDI góp phần huy động thêm vốn đối ứng từ ngân sách nhà nước, tín dụng và khu vực tư nhân, qua đó đa dạng hóa các nguồn vốn đầu tư. Tuy nhiên, quy mô FDI vẫn chưa tương xứng với tiềm năng và lợi thế của tỉnh, đòi hỏi tiếp tục cải thiện môi

trường đầu tư và nâng cao chất lượng hạ tầng giao thông để tăng sức hấp dẫn đối với nhà đầu tư nước ngoài.

Thứ năm, huy động vốn và dư nợ tín dụng

Huy động vốn và dư nợ tín dụng phản ánh năng lực cung ứng vốn của hệ thống ngân hàng đối với nền kinh tế tỉnh Cà Mau. Giai đoạn 2016–2025, quy mô vốn huy động và dư nợ tín dụng có xu hướng gia tăng, tạo điều kiện mở rộng nguồn lực tài chính cho đầu tư phát triển. Tuy nhiên, khả năng chuyển hóa nguồn vốn tín dụng thành vốn đầu tư giao thông đường bộ còn phụ thuộc vào thời hạn cho vay, khả năng thu hồi vốn, mức độ rủi ro và hiệu quả tài chính của dự án. Sự khác biệt giữa yêu cầu bảo toàn vốn, lợi nhuận của tổ chức tín dụng với nhu cầu đầu tư hạ tầng dài hạn là một trong những rào cản hạn chế khả năng huy động vốn tín dụng cho phát triển giao thông đường bộ tại địa phương.



Biểu đồ 3.5: Huy động vốn và dư nợ tín dụng ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016 - 2025

Nguồn: Tác giả tổng hợp [121, 43, 44, 125, 58]

Từ biểu đồ 3.5 cho thấy, quy mô huy động vốn và dư nợ tín dụng trên địa bàn tỉnh Cà Mau tăng khá nhanh trong giai đoạn 2016–2025. Tổng huy động vốn tăng từ 20.535 tỷ đồng năm 2016 lên khoảng 86.950 tỷ đồng năm 2025; tổng dư nợ tín dụng tăng từ 30.245 tỷ đồng lên khoảng 127.000 tỷ đồng. Tốc độ tăng trưởng tín dụng duy trì ở mức tương đối cao, phản ánh khả năng huy động và cung ứng vốn của hệ thống ngân hàng ngày càng được mở rộng.

Đây là nguồn lực tài chính quan trọng hỗ trợ phát triển kinh tế - xã hội và tạo điều kiện bổ sung vốn cho đầu tư kết cấu hạ tầng. Tuy nhiên, nguồn vốn tín dụng dành trực tiếp cho phát triển giao thông đường bộ còn hạn chế, cho thấy dư địa khai thác nguồn vốn trung và dài hạn từ hệ thống ngân hàng vẫn còn khá lớn trong thời gian tới.

Trong giai đoạn 2020–2021, đại dịch Covid-19 tạo thêm những trở ngại đối với huy động và sử dụng vốn phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau. Việc giãn cách xã hội, gián đoạn cung ứng vật liệu và huy động lao động ảnh hưởng đến tiến độ thi công, qua đó gây khó khăn cho giải ngân vốn đầu tư công. Đồng thời, hoạt động sản xuất, kinh doanh bị thu hẹp làm suy giảm khả năng hấp thụ vốn và gia tăng rủi ro tín dụng, ảnh hưởng đến điều kiện huy động vốn từ khu vực tư nhân. Thực tiễn này cho thấy khả năng huy động và sử dụng vốn đầu tư giao thông còn phụ thuộc vào tính ổn định của môi trường kinh tế và năng lực ứng phó với các cú sốc bên ngoài.

Thứ sáu, mối quan hệ giữa đầu tư hạ tầng và nhu cầu vận tải đường bộ

Giai đoạn 2016–2025, sự gia tăng vốn đầu tư ngành vận tải – kho bãi cùng với nhu cầu vận chuyển hành khách, hàng hóa phản ánh yêu cầu mở rộng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau. Tuy nhiên, nhu cầu vận tải gia tăng không đồng nghĩa với khả năng huy động vốn đầu tư hạ tầng tăng tương ứng, bởi nhiều công trình giao thông tạo ra lợi ích kinh tế – xã hội lớn nhưng khó thu hồi vốn trực tiếp. Sự khác biệt giữa lợi ích công cộng và khả năng sinh lời của dự án làm hạn chế sức hấp dẫn đối với nhà đầu tư tư nhân, đặt ra yêu cầu kết hợp nguồn lực nhà nước với các hình thức huy động vốn phù hợp nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển giao thông đường bộ của địa phương.

Bảng 3.4: Vốn đầu tư ngành Vận tải kho bãi ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016 - 2025

Đơn vị tính: Triệu đồng

Năm	Cà Mau	Bạc Liêu	Tổng cộng (Cà Mau trước và sau sáp nhập)
2016	483.560	472.821	956.381
2017	521.840	545.415	1.067.255
2018	612.450	642.508	1.254.958
2019	936.720	695.534	1.632.254
2020	1.286.688	644.376	1.931.064
2021	1.340.500	655.454	1.995.954
2022	1.250.267	1.251.840	2.502.107
2023	1.685.400	1.989.800	3.675.200
2024	2.117.874	2.312.390	4.430.264
2025	2.151.000	2.349.000	4.500.000

Nguồn: Tác giả tổng hợp [121, 43, 44, 125, 58]

Số liệu Bảng 3.4 cho thấy, vốn đầu tư ngành vận tải – kho bãi của tỉnh Cà Mau tăng từ 956.381 triệu đồng năm 2016 lên 1.931.064 triệu đồng năm 2020 và đạt

khoảng 4.500.000 triệu đồng năm 2025, tăng gần 4,7 lần. Xu hướng này phản ánh sự mở rộng nguồn lực đầu tư trong lĩnh vực vận tải và logistics, đồng thời đặt ra yêu cầu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tương ứng. Tuy nhiên, vốn đầu tư ngành vận tải – kho bãi không đồng nhất với vốn đầu tư xây dựng đường bộ. Khả năng chuyển hóa nhu cầu vận tải thành nguồn vốn phát triển hạ tầng còn phụ thuộc vào hiệu quả tài chính của dự án, cơ chế phân bổ nguồn lực và mức độ tham gia của các chủ thể đầu tư. Đây là những yếu tố cần xem xét khi đánh giá thực trạng huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ của tỉnh.

Bảng 3.5: Doanh thu vận tải đường bộ ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016 - 2025

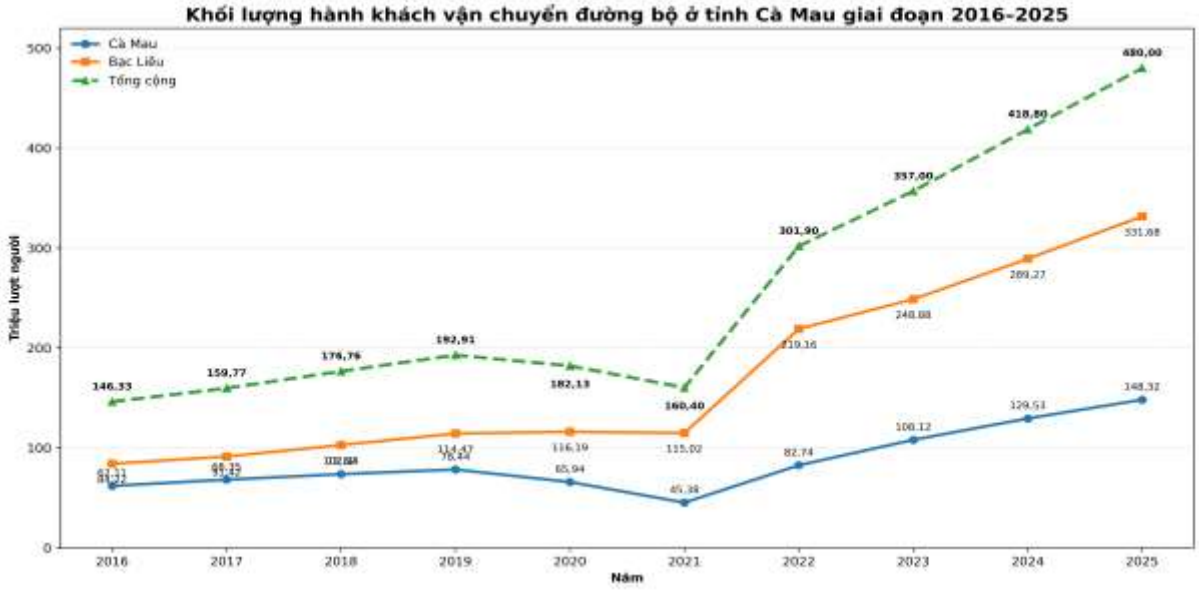
Đơn vị tính: Tỷ đồng

Năm	Cà Mau	Bạc Liêu	Tổng cộng (Cà Mau trước và sau sáp nhập)
2016	483.560	472.821	956.381
2017	521.840	545.415	1.067.255
2018	612.450	642.508	1.254.958
2019	936.720	695.534	1.632.254
2020	1.286.688	644.376	1.931.064
2021	1.340.500	655.454	1.995.954
2022	1.250.267	1.251.840	2.502.107
2023	1.685.400	1.989.800	3.675.200
2024	2.117.874	2.312.390	4.430.264
2025	2.151.000	2.349.000	4.500.000

Nguồn: Tác giả tổng hợp [121, 43, 44, 125, 58]

Từ bảng 3.5 cho thấy, vốn đầu tư vào lĩnh vực vận tải và kho bãi trên địa bàn tỉnh Cà Mau tăng liên tục trong giai đoạn 2016–2025. Quy mô vốn đầu tư tăng từ 956.381 triệu đồng năm 2016 lên 1.931.064 triệu đồng năm 2020, đạt 4.430.264 triệu đồng năm 2024 và khoảng 4.500.000 triệu đồng năm 2025, tăng gần 4,7 lần so với năm 2016. Đặc biệt, giai đoạn 2022–2025 ghi nhận mức tăng trưởng nhanh, phản ánh nhu cầu phát triển vận tải, logistics và các hoạt động hỗ trợ lưu thông hàng hóa ngày càng gia tăng.

Xu hướng này cho thấy sự mở rộng của thị trường vận tải và logistics, đồng thời phản ánh nhu cầu ngày càng lớn đối với hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Đây là cơ sở quan trọng để thu hút các nguồn lực đầu tư, tạo động lực cho huy động vốn phát triển giao thông đường bộ, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Cà Mau trong giai đoạn tới.



Biểu đồ 3.6: Khối lượng hành khách vận chuyển đường bộ ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016 - 2025

Nguồn: Tác giả tổng hợp [121, 43, 44, 58]

Từ biểu đồ 3.6 cho thấy, khối lượng hành khách vận chuyển bằng đường bộ trên địa bàn tỉnh Cà Mau có xu hướng tăng mạnh trong giai đoạn 2016–2025. Sau khi giảm trong các năm 2020–2021 do ảnh hưởng của dịch COVID-19, lượng hành khách vận chuyển đã phục hồi nhanh, từ 160,40 triệu lượt người năm 2021 lên 301,90 triệu lượt năm 2022, đạt 418,80 triệu lượt năm 2024 và khoảng 480 triệu lượt người năm 2025. So với năm 2016, khối lượng hành khách vận chuyển tăng hơn 3,2 lần.

Xu hướng này phản ánh nhu cầu đi lại, giao lưu kinh tế và liên kết không gian phát triển ngày càng gia tăng. Đồng thời, sự gia tăng nhanh của lượng hành khách vận chuyển cũng cho thấy áp lực khai thác đối với hệ thống giao thông đường bộ ngày càng lớn, đòi hỏi tỉnh phải tiếp tục huy động nguồn lực để đầu tư, nâng cấp và hoàn thiện kết cấu hạ tầng giao thông nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội trong giai đoạn tới.

Bảng 3.6: Khối lượng hàng hóa vận chuyển đường bộ ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016 - 2025

Đơn vị tính: Triệu tấn

Năm	Cà Mau	Bạc Liêu	Tổng cộng (Cà Mau trước và sau sáp nhập)
2016	1,48	7,96	9,44
2017	1,65	8,69	10,34
2018	1,84	10,05	11,89
2019	2,05	11,56	13,61
2020	2,10	11,60	13,70
2021	2,15	13,26	15,41
2022	2,66	24,10	26,76
2023	4,24	33,46	37,70
2024	5,35	38,61	43,96
2025	6,09	43,91	50,00

Nguồn: Tác giả tổng hợp [121, 43, 44, 58]

Từ bảng 3.6 cho thấy, khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ trên địa bàn tỉnh Cà Mau tăng mạnh trong giai đoạn 2016–2025, từ 9,44 triệu tấn năm 2016 lên 50,0 triệu tấn năm 2025, tăng hơn 5 lần. Đặc biệt, giai đoạn 2022–2025 ghi nhận mức tăng trưởng đột biến, phản ánh sự phát triển của hoạt động sản xuất, thương mại, dịch vụ logistics và hiệu quả kết nối giao thông trên địa bàn.

Sự gia tăng nhanh của nhu cầu vận tải khẳng định vai trò ngày càng quan trọng của giao thông đường bộ đối với lưu thông hàng hóa và tăng trưởng kinh tế của tỉnh. Đồng thời, đây cũng là chỉ báo cho thấy áp lực ngày càng lớn đối với hệ thống hạ tầng hiện có, đòi hỏi tỉnh tiếp tục huy động và sử dụng hiệu quả các nguồn vốn để đầu tư nâng cấp, mở rộng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội trong giai đoạn tới.

Nhìn chung, sự gia tăng về quy mô vận tải hàng hóa phản ánh xu hướng mở rộng nguồn lực kinh tế và nhu cầu đầu tư hạ tầng của tỉnh Cà Mau, đồng thời khẳng định tính

cấp thiết của việc tăng cường huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ nhằm nâng cao năng lực kết nối và năng lực cạnh tranh của địa phương.

3.2.2. Các phương thức huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh

3.2.2.1. Huy động vốn nước ngoài cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh

Nguồn vốn nước ngoài góp phần bổ sung nguồn lực tài chính trung và dài hạn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau trong điều kiện ngân sách địa phương còn hạn chế. Tuy nhiên, khả năng huy động và sử dụng nguồn vốn này không chỉ phụ thuộc vào quy mô cam kết tài trợ mà còn chịu tác động của điều kiện tiếp nhận vốn, khả năng bố trí vốn đối ứng, tiến độ giải phóng mặt bằng và năng lực tổ chức thực hiện dự án. Sự khác biệt giữa nhu cầu đầu tư hạ tầng của địa phương với các điều kiện tài trợ và yêu cầu quản lý vốn là những yếu tố có thể làm hạn chế khả năng chuyển hóa nguồn vốn nước ngoài thành kết quả đầu tư thực tế.

Thứ nhất, về nguồn vốn ODA

Trong điều kiện ngân sách địa phương còn hạn chế, vốn ODA là nguồn lực quan trọng bổ sung cho đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau, nhất là các công trình có tính kết nối vùng. Tiêu biểu là Dự án đường ven biển Cà Mau với tổng mức đầu tư 12.248.598 triệu đồng, trong đó vốn ODA 9.052.619 triệu đồng, chiếm 73,9%. Tuy nhiên, khả năng huy động và sử dụng hiệu quả nguồn vốn này còn phụ thuộc vào điều kiện tài trợ, năng lực bố trí vốn đối ứng, tiến độ thực hiện và khả năng đáp ứng các nghĩa vụ tài chính liên quan. Điều đó cho thấy, bên cạnh vai trò bổ sung nguồn lực, vốn ODA còn đặt ra yêu cầu bảo đảm sự phù hợp giữa nhu cầu đầu tư, khả năng cân đối ngân sách và năng lực tổ chức thực hiện dự án của địa phương.

Bảng 3.7: Tình hình huy động và sử dụng vốn ODA cho phát triển hạ tầng giao thông tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025

Giai đoạn	Nguồn vốn ODA và vốn nước ngoài	Tình hình giải ngân	Dự án giao thông trọng điểm	Vai trò đối với phát triển kết cấu hạ tầng giao thông
2011–2015	80,72 tỷ đồng (WB5, JICA)	90–100%	Đường Thới Bình – U Minh; Cảng Cà Mau	Hình thành các tuyến giao thông nền tảng
2016–2020	Tổng vốn đầu tư GTVT 12.602 tỷ đồng; vốn Trung ương hỗ trợ 5.940 tỷ đồng	70,6% (năm 2020)	Cầu Kênh Mới; cầu Kênh 90; đường Cái Nước – Vàm Đình; đường Tắc Thủ – U Minh	Hoàn thiện mạng lưới giao thông khung, tăng kết nối nội tỉnh
2021–2025	1.306,56 tỷ đồng vốn nước ngoài theo kế hoạch trung hạn	Phấn đấu đạt 100% kế hoạch hằng năm	Đường ven biển (vay ADB); nâng cấp vận tải thủy Cà Mau – Rạch Giá – Hà Tiên	Thích ứng biến đổi khí hậu, tăng liên kết vùng và mở rộng không gian phát triển

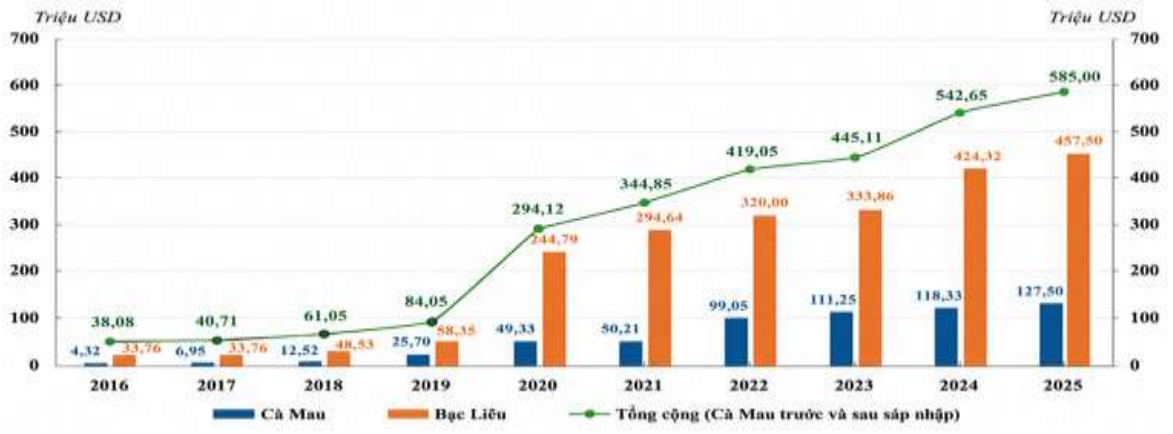
Nguồn: Tác giả tổng hợp [121, 43, 44, 58]

Số liệu Bảng 3.7 cho thấy, nguồn vốn nước ngoài góp phần bổ sung nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông ở tỉnh Cà Mau, song khả năng huy động vốn và tiến độ giải ngân chưa đồng đều giữa các giai đoạn. Giai đoạn 2016–2020, tổng vốn đầu tư giao thông vận tải đạt 12.602 tỷ đồng, trong đó vốn trung ương hỗ trợ 5.940 tỷ đồng; tỷ lệ giải ngân được ghi nhận ở mức 70,6% năm 2020. Giai đoạn 2021–2025, kế hoạch vốn nước ngoài trung hạn là 1.306,56 tỷ đồng, với mục tiêu giải ngân đạt 100% kế hoạch hằng năm. Các số liệu này cho thấy yêu cầu phải phân biệt giữa quy mô vốn được bố trí, vốn nước ngoài huy động và kết quả giải ngân thực tế. Đối với các dự án giao thông đường bộ, khả năng chuyển hóa nguồn vốn đã huy động thành công trình hoàn thành còn phụ thuộc vào tiến độ chuẩn bị đầu tư, bố trí vốn đối ứng, giải phóng mặt bằng và tổ chức thực hiện dự án. Vì vậy, nâng cao

hiệu quả huy động vốn ODA không chỉ là mở rộng khả năng tiếp cận nguồn tài trợ mà còn phải bảo đảm năng lực hấp thụ vốn và sự phối hợp giữa các chủ thể tham gia đầu tư.

Thứ hai, nguồn vốn FDI

Nguồn vốn FDI góp phần mở rộng quy mô đầu tư và thúc đẩy nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau. Đến năm 2025, vốn FDI lũy kế trên địa bàn tỉnh đạt trên 585 triệu USD, tập trung chủ yếu vào các lĩnh vực như năng lượng tái tạo. Tuy nhiên, phần lớn nguồn vốn này không trực tiếp đầu tư vào các công trình giao thông đường bộ mà chủ yếu tạo ra nhu cầu vận chuyển, kết nối và phát triển hạ tầng phục vụ hoạt động sản xuất, kinh doanh. Sự khác biệt giữa lợi ích phát triển hạ tầng công cộng của Nhà nước và mục tiêu lợi nhuận của nhà đầu tư nước ngoài, cùng với đặc điểm vốn đầu tư lớn, thời gian thu hồi dài và khả năng tạo doanh thu trực tiếp hạn chế, là những rào cản đối với việc chuyển hóa FDI thành nguồn vốn đầu tư giao thông đường bộ. Vì vậy, mức độ đóng góp của FDI cần được đánh giá trên cả hai phương diện: vốn đầu tư trực tiếp vào công trình giao thông và tác động gián tiếp thông qua nhu cầu phát triển hạ tầng kết nối.



Biểu đồ 3.7: Nguồn vốn FDI cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016 - 2025

Nguồn: Tác giả tổng hợp [121, 43, 44, 125, 58]

Số liệu Biểu đồ 3.7 cho thấy, quy mô vốn FDI trên địa bàn tỉnh Cà Mau tăng từ 38,08 triệu USD năm 2016 lên 294,12 triệu USD năm 2020, đạt 542,65 triệu USD năm 2024 và dự kiến 585,00 triệu USD năm 2025, tương đương mức tăng

khoảng 15,4 lần so với năm 2016. Tuy nhiên, sự gia tăng vốn FDI của toàn nền kinh tế chưa phản ánh trực tiếp kết quả huy động vốn nước ngoài cho phát triển giao thông đường bộ. Trong khi các dự án FDI góp phần mở rộng nhu cầu vận tải, lưu thông hàng hóa và kết nối hạ tầng, khả năng thu hút vốn đầu tư trực tiếp vào công trình giao thông còn phụ thuộc vào hiệu quả tài chính, cơ chế thu hồi vốn và mức độ phân chia rủi ro giữa Nhà nước với nhà đầu tư. Điều này cho thấy điểm nghẽn không chỉ nằm ở quy mô nguồn vốn nước ngoài mà còn ở khả năng hình thành các dự án giao thông có cơ chế huy động vốn phù hợp, bảo đảm hài hòa lợi ích kinh tế của các chủ thể tham gia.

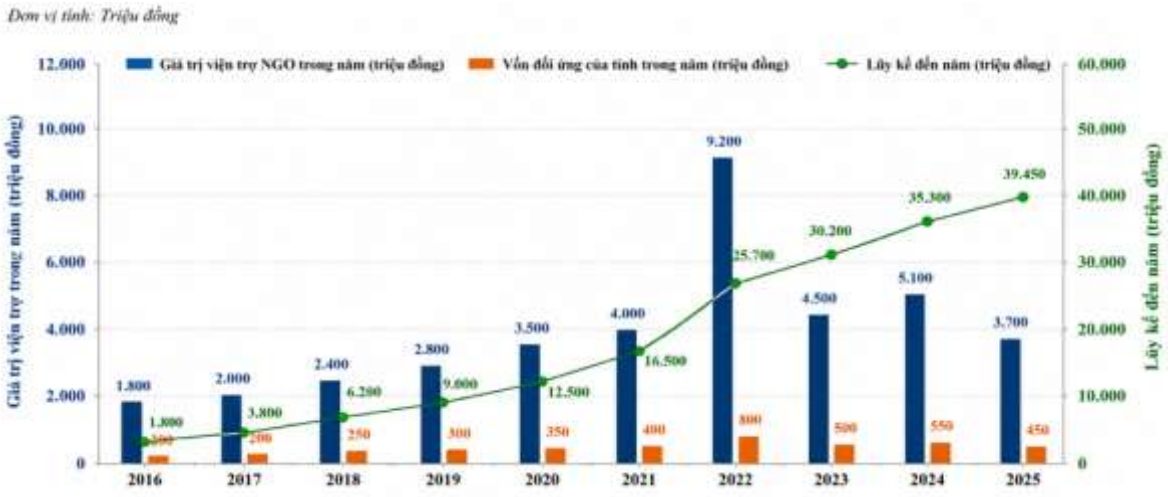
Một là, vốn FDI góp phần bổ sung nguồn lực ngoài ngân sách thông qua đầu tư hạ tầng phục vụ sản xuất, kinh doanh. Tuy nhiên, khả năng huy động trực tiếp cho giao thông đường bộ còn hạn chế do yêu cầu về lợi nhuận, thời gian thu hồi vốn và rủi ro đầu tư.

Hai là, sự gia tăng các dự án FDI thúc đẩy nhu cầu vận tải, logistics và kết nối hạ tầng, tạo động lực phát triển giao thông đường bộ. Tuy nhiên, việc chuyển hóa nhu cầu này thành nguồn vốn đầu tư thực tế còn phụ thuộc vào cơ chế huy động và phân bổ nguồn lực.

Ba là, vốn FDI tạo hiệu ứng lan tỏa, góp phần thu hút các nguồn lực đầu tư và nâng cao hiệu quả khai thác hạ tầng giao thông. Mức độ tác động phụ thuộc vào khả năng liên kết dự án, hài hòa lợi ích và phân chia chi phí giữa Nhà nước với nhà đầu tư.

Thứ ba, nguồn vốn từ tổ chức phi Chính phủ nước ngoài (NGO)

Nguồn vốn viện trợ của các tổ chức phi chính phủ nước ngoài (NGO) góp phần bổ sung nguồn lực ngoài ngân sách cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau, nhất là các công trình quy mô nhỏ tại khu vực nông thôn, vùng sâu, vùng xa. Tuy nhiên, khả năng huy động nguồn vốn này còn phụ thuộc vào mục tiêu tài trợ, điều kiện tiếp nhận, năng lực bố trí vốn đối ứng và sự phối hợp giữa chính quyền địa phương với các tổ chức tài trợ. Vì vậy, NGO chủ yếu giữ vai trò bổ trợ, khó thay thế nguồn vốn ngân sách nhà nước trong đầu tư các công trình giao thông quy mô lớn.



Biểu đồ 3.8: Bức tranh viện trợ phi Chính phủ tại tỉnh Cà Mau cho phát triển hạ tầng giao thông đường bộ giai đoạn 2016-2025

Nguồn: Tác giả tổng hợp [121, 43, 44, 58]

Số liệu Biểu đồ 3.8 cho thấy, lũy kế đến năm 2025, tổng nguồn lực huy động từ viện trợ NGO và vốn đối ứng cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau đạt khoảng 50 tỷ đồng, trong đó vốn tài trợ 45 tỷ đồng, chiếm 90% và vốn đối ứng của địa phương 5 tỷ đồng, chiếm 10%; riêng năm 2022 đạt 9,2 tỷ đồng và năm 2023 đạt 4,5 tỷ đồng. Mặc dù quy mô còn hạn chế, nguồn vốn này góp phần bổ sung nguồn lực đầu tư các công trình giao thông nông thôn, vùng sâu, vùng xa, phục vụ nhu cầu đi lại và sản xuất của người dân. Tuy nhiên, khả năng huy động còn phụ thuộc vào mục tiêu tài trợ, điều kiện tiếp nhận và năng lực bố trí vốn đối ứng, cho thấy NGO chủ yếu giữ vai trò bổ trợ, chưa thể thay thế nguồn vốn ngân sách trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

3.2.2.2. Huy động vốn trong nước cho phát triển giao thông đường bộ

Thứ nhất, cơ cấu nguồn vốn đầu tư giao thông

Giai đoạn 2016–2025, cơ cấu huy động vốn phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau từng bước được đa dạng hóa, song ngân sách nhà nước vẫn giữ vai trò chủ đạo. Sự tham gia của doanh nghiệp và người dân góp phần bổ sung nguồn lực đầu tư, nhưng còn chịu giới hạn bởi khả năng sinh lời của dự án, cơ chế thu hồi vốn và năng lực đóng góp của các chủ thể. Trong khi các công trình giao thông tạo lợi ích kinh tế – xã hội rộng lớn, khả năng thu hồi vốn trực tiếp thường hạn chế, làm giảm sức hấp dẫn đối với khu vực tư nhân. Điều này cho thấy sự phụ thuộc vào ngân sách nhà nước vẫn là một trong những rào cản đối với việc mở rộng quy mô và đa dạng hóa nguồn vốn đầu tư giao thông đường bộ của tỉnh.

Bảng 3.8: Cơ cấu nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016–2025

Đơn vị tính: Tỷ đồng

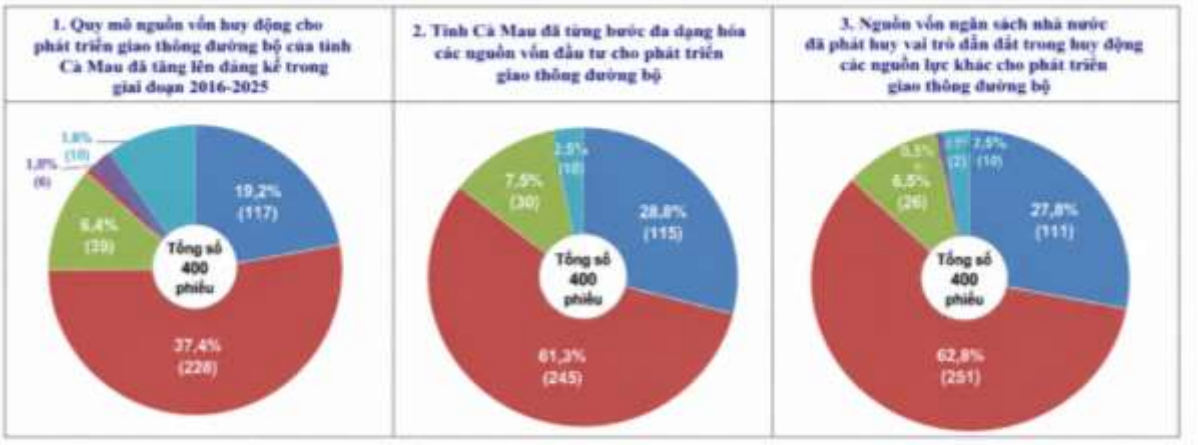
Năm	Bạc Liêu	Cà Mau	Tổng cộng (Cà Mau sau sáp nhập)	Đặc điểm huy động vốn
2016	0,47	0,65	1,12	Nguồn vốn chủ yếu từ ngân sách nhà nước, ưu tiên hoàn thiện giao thông đến trung tâm xã.
2018	0,64	1,02	1,66	Bắt đầu mở rộng huy động vốn ngoài ngân sách, nhất là khu vực doanh nghiệp tham gia đầu tư hạ tầng gắn với phát triển đô thị.
2020	0,64	1,28	1,92	Ưu tiên huy động vốn cho giải phóng mặt bằng và đầu tư hạ tầng phục vụ Chương trình xây dựng nông thôn mới.
2022	1,25	1,25	2,50	Tăng cường huy động vốn ngân sách cho công tác bồi thường, giải phóng mặt bằng, tạo quỹ đất triển khai các dự án giao thông trọng điểm.
2024	2,31	2,12	4,43	Cơ cấu nguồn vốn chuyển dịch theo hướng tăng tỷ trọng vốn ngoài nhà nước (khoảng 66%) và vốn Trung ương (khoảng 32%).
2025	5,5–6,5	10,0–13,0	15,0–20,0	Tập trung huy động vốn ngân sách Trung ương và các nguồn vốn hợp pháp khác để triển khai các dự án giao thông chiến lược như cao tốc Cà Mau – Đất Mũi và nâng cấp Cảng Hàng không Cà Mau.

Nguồn: Tác giả tổng hợp [121, 125, 58]

Số liệu Bảng 3.8 cho thấy, quy mô nguồn vốn đầu tư giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Cà Mau có xu hướng gia tăng trong giai đoạn 2016–2025, đồng thời xuất hiện sự tham gia của nhiều chủ thể huy động vốn. Tuy nhiên, ngân sách nhà nước vẫn giữ vai trò chủ đạo, nhất là đối với các công trình giao thông trọng điểm, có tính kết nối vùng và thời gian thu hồi vốn dài. Nguồn vốn ngoài ngân sách từng bước được mở rộng nhưng chủ yếu gắn với các dự án có khả năng sinh lời hoặc phục vụ trực tiếp hoạt động sản xuất, kinh doanh. Sự khác biệt giữa lợi ích công cộng của kết cấu hạ tầng giao thông và mục tiêu lợi nhuận của nhà đầu tư làm hạn chế khả năng thu hút vốn tư nhân vào các công trình quy mô lớn. Điều này cho thấy, mặc dù phương thức huy động vốn đã được đa dạng hóa, sự phụ thuộc vào ngân sách nhà nước vẫn là một trong những điểm nghẽn đối với phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau.

Minh chứng rõ nét cho xu hướng mở rộng huy động nguồn lực đầu tư giao thông với tổng vốn đầu tư giao thông của tỉnh đạt 12.602 tỷ đồng, cho thấy nhu cầu phát triển hạ tầng đã vượt khỏi khả năng cân đối của ngân sách địa phương, buộc phải mở rộng các kênh huy động vốn [124].

Thứ nhất, vốn ngân sách Trung ương giữ vai trò chủ đạo với 5.940 tỷ đồng, chiếm 47,1% tổng vốn đầu tư. Đây là nguồn lực quyết định đối với các công trình giao thông trục chính, dự án liên vùng và các tuyến có ý nghĩa chiến lược kết nối Cà Mau với khu vực Đồng bằng sông Cửu Long.



Nội dung đánh giá	Tỷ lệ đánh giá (%) theo mức độ					Đồng thuận cao (Đồng ý + Hoàn toàn đồng ý) (%)	Chưa đồng thuận cao (%)	Tổng số phiếu
	1. Hoàn toàn không đồng ý	2. Không đồng ý	3. Bình thường	4. Đồng ý	5. Hoàn toàn đồng ý			
1. Quy mô nguồn vốn huy động đã tăng lên đáng kể	1,6	1,0	6,4	57,0	29,3	86,3	13,7	400
2. Đa dạng hóa các nguồn vốn đầu tư	2,5	0,0	7,5	61,3	28,8	90,1	9,9	400
3. NSNN đóng vai trò dẫn dắt huy động các nguồn lực khác	2,5	0,5	6,5	62,8	27,8	90,6	9,4	400
Trung bình chung	2,2	0,5	6,8	60,4	28,6	89,0	11,0	400

Biểu đồ 3.9: Kết quả đánh giá về huy động vốn từ ngân sách nhà nước cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025

Nguồn: Kết quả khảo sát của tác giả năm 2026

Kết quả khảo sát 3.9 cho thấy đa số ý kiến đánh giá tích cực vai trò của ngân sách nhà nước trong huy động vốn phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016–2025. Điều này phản ánh thực tế ngân sách nhà nước vẫn là nguồn vốn chủ đạo, giữ vai trò dẫn dắt trong đầu tư các công trình giao thông trọng điểm, nhất là các dự án có quy mô lớn, thời gian thu hồi vốn dài và khả năng hấp dẫn khu vực tư nhân còn hạn chế. So với số liệu thứ cấp đã phân tích, kết quả khảo sát có sự tương đồng khi cho thấy nguồn vốn công không chỉ trực tiếp tạo năng lực đầu tư hạ tầng mà còn giữ vai trò "vốn mồi", tạo niềm tin và điều kiện để huy động thêm các nguồn lực ngoài ngân sách. Kết quả khảo sát thống nhất với số liệu thứ cấp đã phân tích, góp phần kiểm chứng vai trò chủ đạo của vốn ngân sách nhà nước trong phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau.

Thứ hai, vốn ngân sách địa phương đạt 3.287 tỷ đồng, chiếm 26,1%, chủ yếu đầu tư cho giao thông nội tỉnh, giao thông nông thôn và các công trình phục vụ xây dựng nông thôn mới. Nguồn vốn này phản ánh vai trò "vốn nền" trong hoàn thiện mạng lưới giao thông cơ sở.

Thứ ba, vốn ngoài ngân sách từng bước gia tăng, trong đó BOT và BT đạt 2.384 tỷ đồng, chiếm 18,9%; các nguồn huy động khác đạt 991 tỷ đồng, chiếm 7,9%. Dù quy mô còn hạn chế, sự tham gia của khu vực tư nhân cho thấy xu hướng chuyển dịch từ mô hình đầu tư phụ thuộc hoàn toàn vào ngân sách sang mô hình đa dạng hóa nguồn lực phát triển hạ tầng giao thông.

Thứ hai, các phương thức huy động vốn

Một là, vốn được phân bổ từ ngân sách nhà nước

Ngân sách nhà nước giữ vai trò chủ đạo trong huy động vốn phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016–2025, nhất là đối với các công trình có tính kết nối vùng, quy mô đầu tư lớn và khả năng thu hồi vốn trực tiếp hạn chế. Tuy nhiên, khả năng huy động nguồn vốn này chịu tác động của cơ chế phân cấp ngân sách, năng lực cân đối thu – chi của địa phương và mức độ hỗ trợ từ ngân sách trung ương. Sự chênh lệch giữa nhu cầu đầu tư hạ tầng và khả năng đáp ứng của ngân sách là một trong những rào cản đối với việc mở rộng quy mô vốn đầu tư giao thông đường bộ của tỉnh.



Biểu đồ 3.10: Phân bổ ngân sách cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025

Nguồn: Tác giả tổng hợp [43, 44, 125, 121]

Biểu đồ 3.10 cho thấy, nguồn vốn ngân sách dành cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016–2025 được huy động từ nhiều kênh, trong đó có ngân sách trung ương, ngân sách địa phương và nguồn thu xổ số kiến thiết. Tuy nhiên, khả năng đáp ứng nhu cầu đầu tư còn phụ thuộc vào phân cấp ngân sách, năng lực cân đối nguồn thu và thứ tự ưu tiên phân bổ vốn giữa các nhiệm vụ phát triển. Trong khi các công trình giao thông trọng điểm cần nguồn vốn lớn, ổn định và dài hạn, ngân sách địa phương phải đồng thời bảo đảm nhiều nhiệm vụ chi khác, làm hạn chế khả năng chủ động bố trí vốn. Điều này cho thấy sự phụ thuộc vào hỗ trợ của ngân sách trung ương và giới hạn năng lực tài khóa địa phương là những vấn đề cần giải quyết nhằm nâng cao hiệu quả huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau.

Hai là, vốn trái phiếu Chính phủ



Biểu đồ 3.11: Nguồn vốn trái phiếu Chính phủ phục vụ cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025

Nguồn: Tác giả tổng hợp [121, 43, 44, 58]

Số liệu Biểu đồ 3.11 cho thấy, nguồn vốn trái phiếu Chính phủ được phân bổ thông qua ngân sách trung ương cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016–2025 đạt khoảng 4.332.531 triệu đồng, góp phần bổ sung nguồn lực đầu tư các công trình giao thông trọng điểm. Tuy nhiên, khả năng huy động nguồn vốn này phụ thuộc vào chính sách phát hành trái phiếu, giới hạn nợ công và cơ chế phân bổ vốn của trung ương, trong khi địa phương không trực tiếp quyết định quy mô huy động. Sự phụ thuộc vào nguồn vốn trung ương, cùng với yêu cầu bảo đảm nghĩa vụ trả nợ và hiệu quả sử dụng vốn, đặt ra giới hạn đối với khả năng mở rộng đầu tư giao thông đường bộ của tỉnh. Điều này cho thấy cần nâng cao hiệu quả phân bổ, sử dụng vốn trái phiếu Chính phủ, đồng thời tăng cường huy động các nguồn lực bổ sung nhằm giảm áp lực lên ngân sách nhà nước.

Ba là, vốn thông qua thị trường chứng khoán

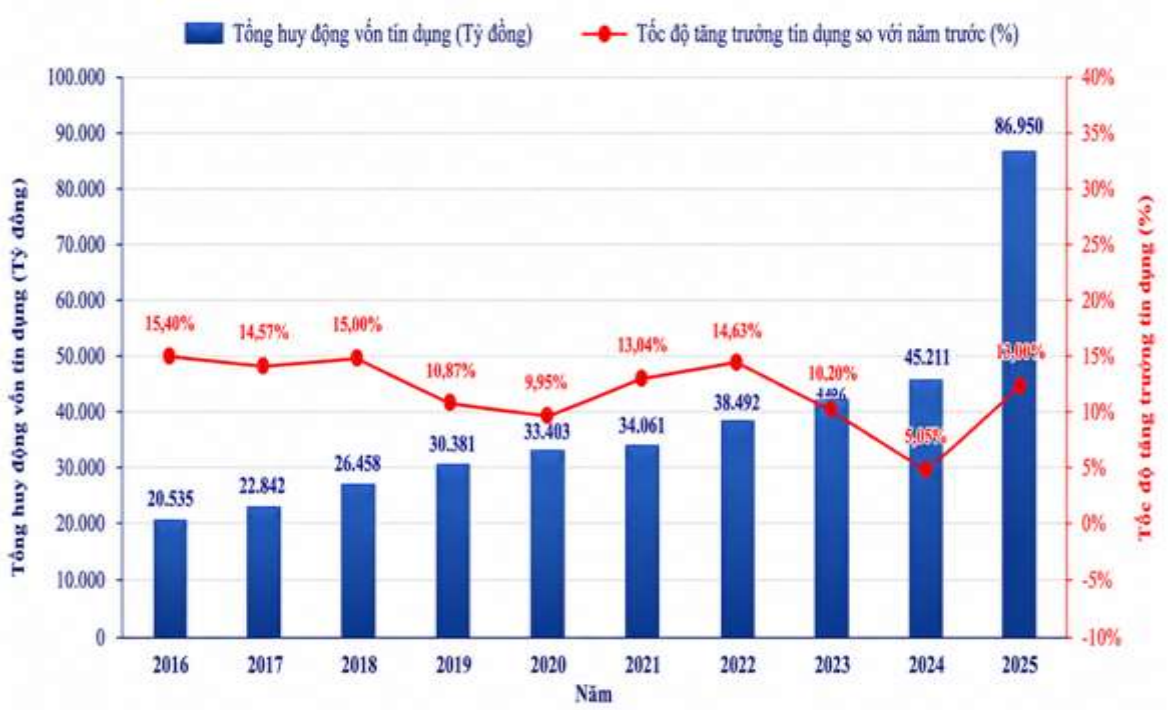


Biểu đồ 3.12: Huy động vốn chứng khoán cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025

Nguồn: Tác giả tổng hợp [121, 43, 44, 125, 58]

Số liệu Biểu đồ 3.12 cho thấy, quy mô vốn huy động của khu vực doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Cà Mau tăng từ 12.500.000 triệu đồng năm 2016 lên 45.000.000 triệu đồng năm 2025, phản ánh khả năng mở rộng nguồn lực tài chính của khu vực này. Tuy nhiên, quy mô vốn doanh nghiệp không đồng nhất với vốn huy động qua thị trường chứng khoán, càng không phản ánh trực tiếp số vốn đầu tư vào giao thông đường bộ. Khả năng huy động vốn cho các dự án giao thông thông qua phát hành cổ phiếu, trái phiếu doanh nghiệp phụ thuộc vào năng lực tài chính, phương án hoàn vốn và mức độ rủi ro của dự án. Trong điều kiện các công trình giao thông có vốn đầu tư lớn, thời gian thu hồi dài và khả năng tạo doanh thu trực tiếp hạn chế, việc tiếp cận nguồn vốn từ thị trường chứng khoán còn gặp nhiều rào cản, làm hạn chế khả năng đa dạng hóa nguồn vốn ngoài ngân sách.

Bốn là, huy động vốn thông qua các tổ chức tài chính, tín dụng



Biểu đồ 3.13: Huy động vốn tín dụng "mạch máu"
cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025

Nguồn: Tác giả tổng hợp [121, 43, 44, 58]

Số liệu Biểu đồ 3.13 cho thấy, vốn huy động của các tổ chức tín dụng tại tỉnh Cà Mau tăng từ 20.535 tỷ đồng năm 2016 lên 86.950 tỷ đồng năm 2025; dư nợ tín dụng tăng từ 30.245 tỷ đồng lên 127.000 tỷ đồng, phản ánh sự mở rộng năng lực cung ứng vốn của hệ thống ngân hàng. Tuy nhiên, đây là các chỉ tiêu tín dụng toàn nền kinh tế, chưa phản ánh trực tiếp quy mô vốn cho vay đầu tư giao thông đường bộ. Khả năng huy động vốn tín dụng cho lĩnh vực này còn chịu giới hạn bởi sự chênh lệch giữa kỳ hạn huy động và thời gian thu hồi vốn của dự án, yêu cầu bảo đảm an toàn tín dụng và rủi ro doanh thu. Do đó, mặc dù nguồn vốn tín dụng gia tăng, khả năng chuyển hóa thành vốn đầu tư giao thông đường bộ vẫn phụ thuộc vào hiệu quả tài chính của dự án và cơ chế phân chia rủi ro giữa Nhà nước, tổ chức tín dụng và nhà đầu tư.

Năm là, vốn từ doanh nghiệp

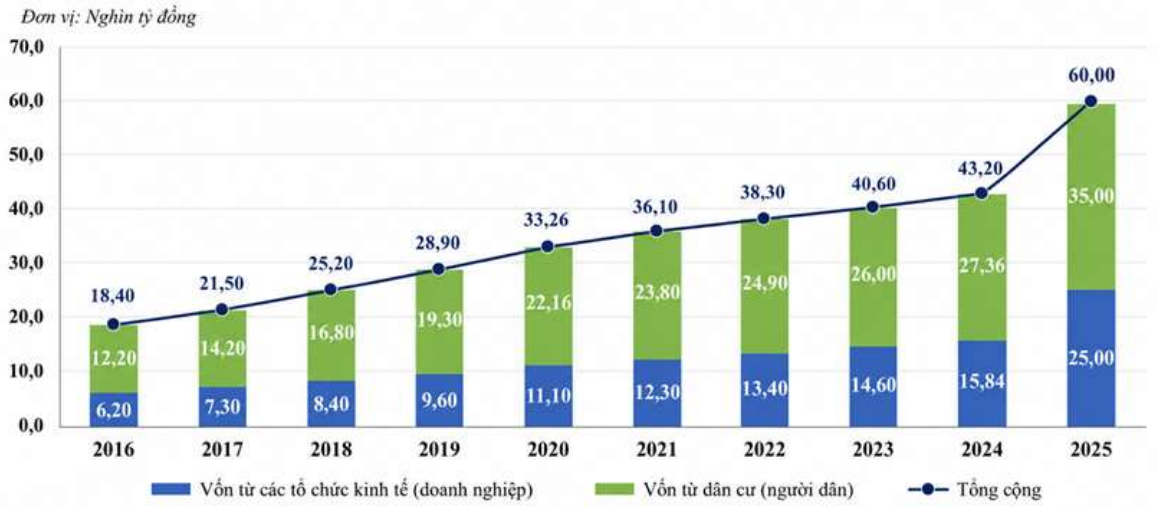
Bảng 3.9: Huy động vốn từ doanh nghiệp cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025

Giai đoạn	Hình thức huy động vốn	Giá trị huy động	Dự án tiêu biểu
2016–2020	Hợp đồng BT (Xây dựng – Chuyển giao)	2.179	Đường bờ Nam Sông Đốc kết nối Quốc lộ 1 (1.522 tỷ đồng); Đường Tắc Thủ – Vàm Đá Bạc (657 tỷ đồng).
2016–2020	Hợp đồng BOT (Xây dựng – Kinh doanh – Chuyển giao)	204	Cầu Hòa Trung I; Cầu Chà Là; Cầu vượt sông Trẹm và sông Cái Tàu.
2021–2025	Hợp tác công tư (PPP) và xã hội hóa đầu tư	Đang mời gọi thực hiện	Nâng cấp Cảng Hàng không Cà Mau (do ACV đầu tư bằng vốn doanh nghiệp); các bến xe liên huyện, bến xe Đất Mũi và một số dự án hạ tầng logistics.
2021–2025	Huy động, lồng ghép nguồn vốn doanh nghiệp	4.418	Đầu tư hạ tầng khu công nghiệp, khu kinh tế và lồng ghép trong các Chương trình mục tiêu quốc gia phục vụ kết nối giao thông.

Nguồn: Tác giả tổng hợp [121, 43, 44, 125, 58]

Số liệu Bảng 3.9 cho thấy, giai đoạn 2016–2020, tỉnh Cà Mau huy động khoảng 2.179 tỷ đồng theo hình thức BT và 204 tỷ đồng theo hình thức BOT để đầu tư các công trình giao thông đường bộ. Giai đoạn 2021–2025, hoạt động huy động vốn doanh nghiệp tiếp tục được mở rộng thông qua việc lồng ghép nguồn lực đầu tư và mời gọi các dự án PPP, nhưng kết quả thực hiện còn hạn chế. Nguyên nhân chủ yếu gắn với quy mô vốn đầu tư lớn, thời gian thu hồi dài, khả năng tạo doanh thu trực tiếp thấp và cơ chế phân chia rủi ro chưa đủ hấp dẫn. Sự khác biệt giữa mục tiêu phát triển hạ tầng công cộng của Nhà nước và yêu cầu lợi nhuận của doanh nghiệp là rào cản đối với việc mở rộng huy động vốn tư nhân cho giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau.

Sáu là, vốn từ các tổ chức kinh tế - xã hội và người dân



Biểu đồ 3.14: Huy động vốn từ các tổ chức kinh tế - xã hội và người dân cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025

Nguồn: Tác giả tổng hợp [121, 43, 44, 125, 58]

Số liệu Biểu đồ 3.14 cho thấy, nguồn vốn đầu tư của doanh nghiệp và dân cư trên địa bàn tỉnh Cà Mau tăng từ khoảng 18,4 nghìn tỷ đồng năm 2016 lên 60,0 nghìn tỷ đồng năm 2025; trong đó, vốn doanh nghiệp đạt 25,0 nghìn tỷ đồng và vốn dân cư đạt 35,0 nghìn tỷ đồng. Tuy nhiên, đây là nguồn vốn đầu tư của khu vực ngoài nhà nước, chưa phản ánh trực tiếp quy mô đóng góp cho phát triển giao thông đường bộ. Thực tế, khả năng huy động vốn từ doanh nghiệp phụ thuộc vào hiệu quả đầu tư và cơ chế phân chia rủi ro, trong khi sự đóng góp của người dân chịu tác động của thu nhập, khả năng tài chính và lợi ích được thụ hưởng. Vì vậy, mở rộng xã hội hóa đầu tư giao thông đường bộ đòi hỏi phải hài hòa lợi ích giữa Nhà nước, doanh nghiệp và người dân, đồng thời bảo đảm tính tự nguyện, công bằng trong huy động nguồn lực.

Bên cạnh nguồn vốn từ doanh nghiệp, việc huy động nguồn lực từ người dân thông qua đóng góp kinh phí, hiến đất và ngày công lao động góp phần phát triển giao thông nông thôn ở tỉnh Cà Mau. Giai đoạn 2016–2025, người dân đã đóng góp khoảng 106 tỷ đồng, hiến trên 46 ha đất và hơn 458.000 ngày công lao động phục vụ xây dựng hạ tầng giao thông. Tuy nhiên, khả năng huy động nguồn lực này phụ thuộc vào điều kiện kinh tế của hộ gia đình, mức độ hưởng lợi từ công trình và sự đồng thuận của cộng đồng. Vì vậy, việc huy động phải bảo đảm tính tự nguyện,

công khai, công bằng và hài hòa lợi ích giữa Nhà nước với người dân, tránh tạo thêm gánh nặng cho các hộ có thu nhập thấp.



Biểu đồ 3.15: Nguồn lực từ người dân cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025

Nguồn: Tác giả tổng hợp [121, 43, 44, 125, 58]

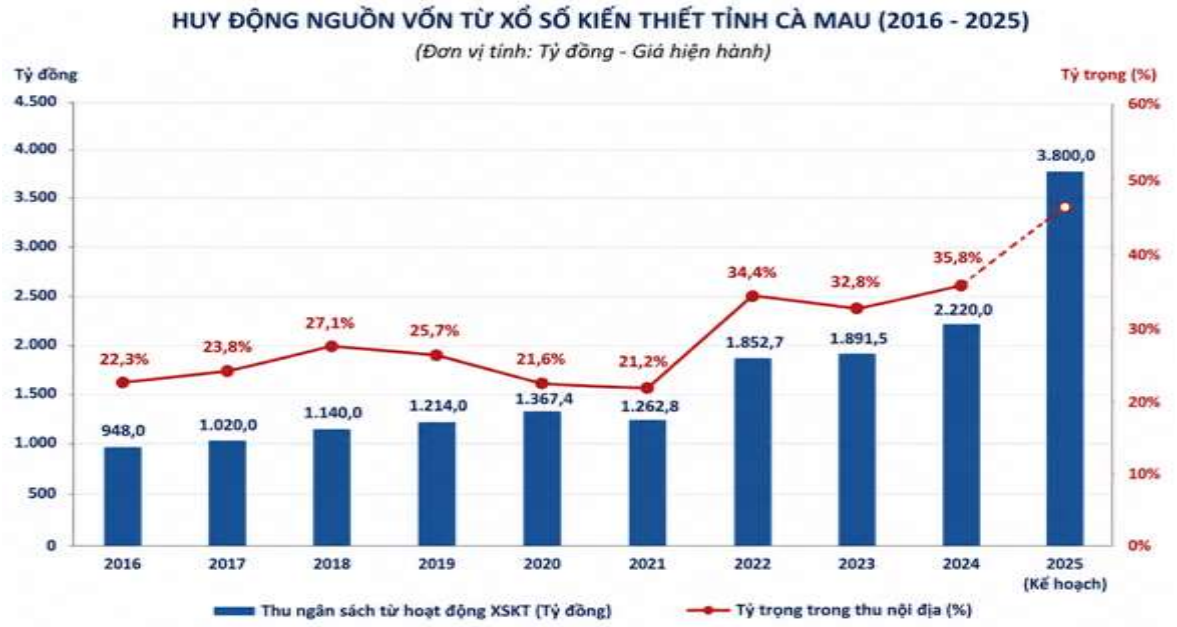
Số liệu Biểu đồ 3.15 cho thấy, giai đoạn 2016–2025, người dân tỉnh Cà Mau đã đóng góp khoảng 106 tỷ đồng, hiến trên 46 ha đất và hơn 458 nghìn ngày công lao động, góp phần xây dựng 489 cầu giao thông nông thôn và sửa chữa, nâng cấp 37 km đường giao thông. Đây là nguồn lực bổ sung quan trọng, không chỉ bằng tiền mà còn thông qua đất đai và lao động, góp phần giảm nhu cầu chi ngân sách cho một số hạng mục đầu tư. Tuy nhiên, khả năng huy động phụ thuộc vào điều kiện kinh tế của người dân, mức độ hưởng lợi từ công trình và sự công bằng trong phân bổ chi phí, lợi ích. Đáng chú ý, kinh phí bồi thường, hỗ trợ giải phóng mặt bằng khoảng 822 tỷ đồng cho 19 dự án giao thông trọng điểm năm 2022 là khoản chi phục vụ đầu tư, không đồng nhất với nguồn lực tự nguyện đóng góp của người dân. Điều này cho thấy hiệu quả huy động nguồn lực cộng đồng phải được đánh giá đồng thời với chi phí xã hội, quyền lợi của người dân và tính bền vững của cơ chế "Nhà nước và nhân dân cùng làm".

Cơ chế "Nhà nước và nhân dân cùng làm" đã góp phần huy động nguồn lực phát triển giao thông nông thôn tỉnh Cà Mau, với giá trị thực hiện công trình tăng từ 259,52 tỷ đồng năm 2016 lên 543 tỷ đồng năm 2023. Sự kết hợp giữa vốn đầu tư công và đóng góp của người dân, cùng tỷ lệ bàn giao mặt bằng đạt 98%–100% tại một số

dự án, đã tạo điều kiện thuận lợi cho triển khai đầu tư. Tuy nhiên, hiệu quả huy động phụ thuộc vào khả năng đóng góp, mức độ đồng thuận và lợi ích được thụ hưởng của người dân. Vì vậy, cần bảo đảm công khai, minh bạch, công bằng trong phân bổ chi phí và lợi ích, đồng thời phát huy vai trò chủ đạo của Nhà nước, tránh chuyển gánh nặng tài chính sang người dân.

Bảy là, nguồn vốn từ xổ số kiến thiết

Nguồn thu từ xổ số kiến thiết góp phần bổ sung nguồn lực ngân sách địa phương để thực hiện các nhiệm vụ đầu tư phát triển theo quy định. Đối với tỉnh Cà Mau, sự gia tăng nguồn thu này tạo điều kiện mở rộng khả năng cân đối vốn đầu tư công, trong đó có phát triển giao thông đường bộ. Tuy nhiên, mức độ đóng góp thực tế phụ thuộc vào cơ chế phân bổ ngân sách, thứ tự ưu tiên đầu tư và khả năng bố trí vốn cho từng công trình, dự án.



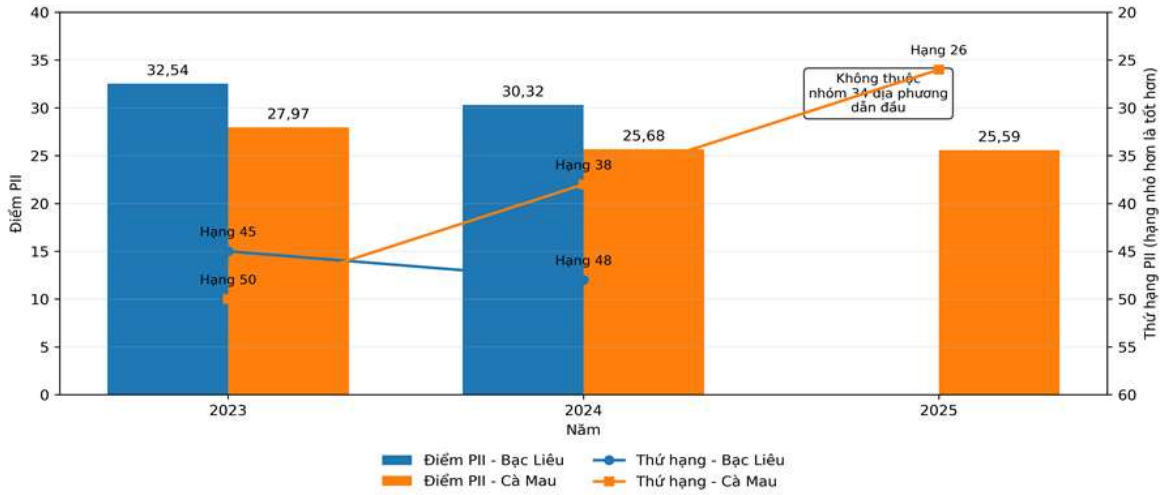
Biểu đồ 3.16: Huy động nguồn vốn từ xổ số kiến tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016-2025

Nguồn: Tác giả tổng hợp [121, 43, 44, 125, 58]

Biểu đồ 3.16 cho thấy, nguồn thu từ xổ số kiến thiết tỉnh Cà Mau tăng từ 948 tỷ đồng năm 2016 lên khoảng 3.800 tỷ đồng năm 2025, góp phần mở rộng nguồn lực tài chính của ngân sách địa phương. Sự gia tăng này tạo điều kiện nâng cao khả năng cân đối vốn đầu tư phát triển, trong đó có kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Tuy nhiên, quy mô nguồn thu không đồng nhất với số vốn thực tế phân bổ cho giao thông, bởi việc sử dụng còn phụ thuộc vào quy định ngân sách, cơ cấu chi đầu

tư và thứ tự ưu tiên của địa phương. Vì vậy, hiệu quả huy động nguồn vốn xổ số kiến thiết cần được đánh giá thông qua tỷ lệ phân bổ, tiến độ giải ngân và kết quả thực hiện các dự án giao thông đường bộ.

Mặt khác, trong bối cảnh phát triển kinh tế số và chuyển đổi số ngày càng mạnh mẽ, việc huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ không chỉ dựa vào các nguồn lực truyền thống mà cần gắn chặt với quá trình đổi mới sáng tạo và ứng dụng công nghệ. Điều này góp phần nâng cao hiệu quả quản lý đầu tư, mở rộng các kênh huy động vốn và thúc đẩy phát triển hệ thống hạ tầng giao thông theo hướng hiện đại, thông minh và bền vững.



Biểu đồ 3.17: Chỉ số đổi mới sáng tạo ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2023-2025

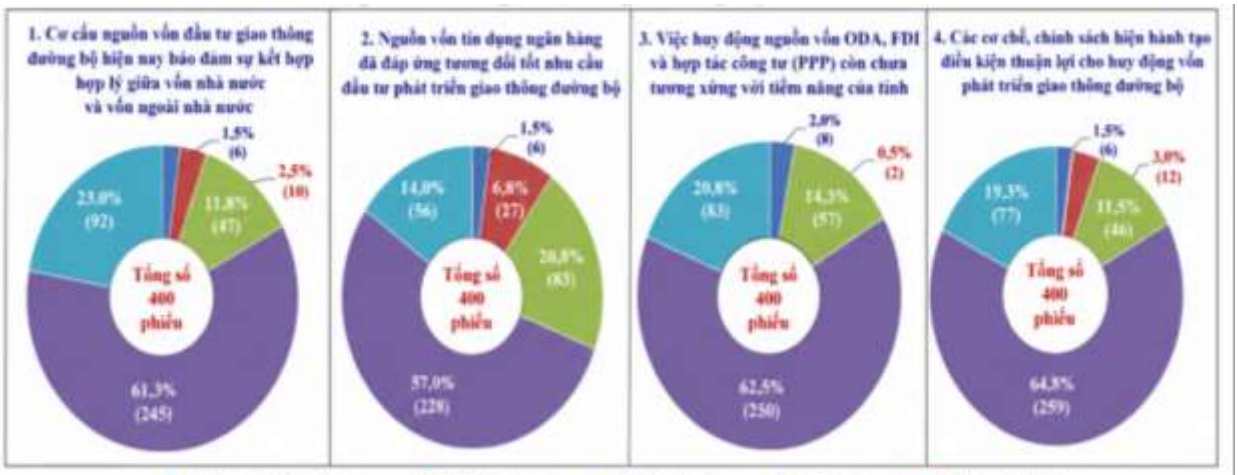
Nguồn: Bộ khoa học và Công nghệ, Báo cáo Chỉ số đổi mới sáng tạo địa phương từ năm 2023 đến 2025, Hà Nội [37, 38]

Từ biểu đồ 3.17 cho thấy, Chỉ số đổi mới sáng tạo (PII) của tỉnh Cà Mau có xu hướng cải thiện trong giai đoạn 2023–2025 khi thứ hạng tăng từ 50/63 lên nhóm 26/34 địa phương dẫn đầu. Điều này phản ánh những chuyển biến tích cực về môi trường đầu tư, chất lượng quản trị và năng lực đổi mới sáng tạo của địa phương. Đây là yếu tố thuận lợi để nâng cao khả năng huy động các nguồn vốn ngoài ngân sách cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Tuy nhiên, trụ cột phát triển thị trường còn thấp cho thấy thị trường vốn chưa phát triển đồng bộ, vì vậy đầu tư công vẫn là nguồn vốn chủ đạo cho phát triển giao thông đường bộ của tỉnh.

3.3. ĐÁNH GIÁ VỀ HUY ĐỘNG VỐN CHO PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở TỈNH CÀ MAU GIAI ĐOẠN 2016-2025

3.3.1. Những kết quả đạt được

Trong giai đoạn 2016–2025, tỉnh Cà Mau đã từng bước hình thành cơ chế huy động vốn đa dạng nhằm phục vụ phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Trong bối cảnh nguồn lực ngân sách nhà nước còn hạn chế, quy mô kinh tế địa phương chưa lớn và điều kiện tự nhiên có nhiều bất lợi, việc huy động các nguồn vốn cho phát triển giao thông đã đạt được những kết quả nhất định. Những kết quả này không chỉ phản ánh nỗ lực điều hành của chính quyền địa phương mà còn cho thấy xu hướng dịch chuyển từ mô hình đầu tư dựa chủ yếu vào ngân sách sang mô hình huy động tổng hợp các nguồn lực xã hội. Đây là quá trình tái cấu trúc quan hệ giữa Nhà nước, thị trường và các chủ thể kinh tế trong phân bổ nguồn lực cho phát triển kết cấu hạ tầng.



Nội dung đánh giá	Tỷ lệ đánh giá (%) theo mức độ					Đồng thuận cao (Đồng ý + Hoàn toàn đồng ý) (%)	Chưa đồng thuận cao (%)	Tổng số phiếu
	1. Hoàn toàn không đồng ý	2. Không đồng ý	3. Bình thường	4. Đồng ý	5. Hoàn toàn đồng ý			
1. Cơ cấu nguồn vốn đầu tư giao thông đường bộ hiện nay bảo đảm sự kết hợp hợp lý giữa vốn nhà nước và vốn ngoài nhà nước	1,5	2,5	11,8	61,3	23,0	84,3	15,8	400
2. Nguồn vốn tín dụng ngân hàng đã đáp ứng tương đối tốt nhu cầu đầu tư phát triển giao thông đường bộ	1,5	6,8	20,8	57,0	14,0	71,0	29,0	400
3. Việc huy động nguồn vốn ODA, FDI và hợp tác công tư (PPP) còn chưa tương xứng với tiềm năng của tỉnh	2,0	0,5	14,3	62,5	20,8	83,3	16,8	400
4. Các cơ chế, chính sách hiện hành tạo điều kiện thuận lợi cho huy động vốn phát triển giao thông đường bộ	1,5	3,0	11,5	64,8	19,3	84,1	15,9	400
Trung bình chung	**1,6**	**3,2**	**14,6**	**61,4**	**19,3**	**80,6**	**19,4**	**400**

Biểu đồ 3.18: Kết quả về cơ cấu nguồn vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau

Nguồn: Kết quả khảo sát của tác giả năm 2026

Biểu đồ 3.18 cho thấy cơ cấu nguồn vốn phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau đã có sự chuyển dịch theo hướng đa dạng hơn, thể hiện qua sự tham gia của ngân sách trung ương, ngân sách địa phương, vốn doanh nghiệp, tín dụng, PPP và các nguồn lực xã hội. Tuy nhiên, mức độ đồng thuận chưa tuyệt đối cho thấy quá trình đa dạng hóa nguồn vốn vẫn chưa thật sự bền vững, trong khi nguồn vốn ngân sách nhà nước vẫn giữ tỷ trọng lớn. Kết quả này phù hợp với số liệu thứ cấp trong Chương 3, khi cơ cấu vốn tuy đã mở rộng nhưng khả năng huy động vốn ngoài ngân sách, nhất là PPP, ODA, FDI và vốn thị trường, còn hạn chế so với nhu cầu phát triển hạ tầng. Kết quả khảo sát tiếp tục khẳng định xu hướng đa dạng hóa nguồn vốn, đồng thời cho thấy yêu cầu phải giảm dần sự phụ thuộc vào ngân sách nhà nước.

Thứ nhất, huy động vốn nước ngoài với nhiều hình thức khác nhau đã góp phần bổ sung nguồn lực quan trọng cho phát triển hạ tầng giao thông đường bộ của tỉnh.

Trong điều kiện ngân sách địa phương còn hạn chế, việc tiếp cận và sử dụng nguồn vốn ODA và vốn FDI … đã trở thành một kênh bổ sung nguồn lực có ý nghĩa chiến lược. Thông qua các chương trình, dự án hợp tác quốc tế, tỉnh Cà Mau đã từng bước tranh thủ nguồn vốn ODA để đầu tư một số công trình hạ tầng giao thông quan trọng, đặc biệt là các dự án cầu và tuyến đường có tính kết nối liên vùng. Nguồn vốn ODA không chỉ mang lại lợi ích về tài chính mà còn góp phần chuyển giao công nghệ, kinh nghiệm quản lý dự án và nâng cao năng lực tổ chức thực hiện các dự án hạ tầng quy mô lớn.

Bên cạnh đó, mặc dù quy mô vốn FDI đầu tư trực tiếp vào lĩnh vực giao thông đường bộ của tỉnh chưa lớn so với các trung tâm kinh tế phát triển, nhưng sự tham gia của các nhà đầu tư nước ngoài đã tạo ra tín hiệu tích cực đối với môi trường đầu tư của địa phương. Sự hiện diện của dòng vốn FDI trong các lĩnh vực liên quan đến logistics, dịch vụ vận tải và phát triển hạ tầng phụ trợ đã góp phần thúc đẩy quá trình hình thành hệ sinh thái kinh tế giao thông, qua đó gián tiếp hỗ trợ việc huy động nguồn lực cho phát triển mạng lưới giao thông đường bộ.

Thứ hai, nguồn vốn từ ngân sách nhà nước tiếp tục giữ vai trò nền tảng trong đầu tư phát triển giao thông đường bộ.

Mặc dù ngân sách nhà nước dành cho phát triển giao thông đường bộ của tỉnh Cà Mau còn hạn chế so với nhu cầu thực tế, song đây vẫn là nguồn lực giữ vai trò định hướng và dẫn dắt trong quá trình phát triển hạ tầng giao thông. Theo các kế hoạch phân bổ vốn giai đoạn 2016–2025, tổng nguồn vốn ngân sách trung ương hỗ trợ cho lĩnh vực giao thông của tỉnh Cà Mau đạt khoảng 3.336.822 triệu đồng, trong khi nguồn vốn từ ngân sách trung ương phân bổ cho tỉnh Bạc Liêu (trước khi sáp nhập) đạt 995.709 triệu đồng.

Nguồn vốn ngân sách nhà nước được sử dụng chủ yếu để đầu tư các công trình hạ tầng giao thông trọng điểm, các tuyến đường liên huyện, liên xã, cũng như các công trình có ý nghĩa bảo đảm quốc phòng – an ninh và phát triển kinh tế – xã hội. Trong thực tiễn đầu tư phát triển hạ tầng, ngân sách nhà nước đóng vai trò như "vốn mồi", tạo tiền đề để thu hút thêm các nguồn lực từ khu vực tư nhân và các tổ chức tài chính. Điều này phản ánh rõ vai trò điều tiết của Nhà nước trong phân bổ nguồn lực phát triển kết cấu hạ tầng – một đặc trưng quan trọng trong mô hình kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa.

Thứ ba, nguồn vốn từ trái phiếu Chính phủ và thị trường chứng khoán đã góp phần quan trọng trong việc mở rộng quy mô đầu tư cho các công trình giao thông trọng điểm.

Những năm qua, nguồn vốn trái phiếu Chính phủ được xem là công cụ tài chính quan trọng nhằm tăng cường nguồn lực cho phát triển hạ tầng giao thông. Thông qua cơ chế phát hành trái phiếu, Nhà nước huy động nguồn vốn lớn từ thị trường tài chính để đầu tư cho các công trình giao thông có ý nghĩa chiến lược. Đối với tỉnh Cà Mau, nguồn vốn này đã được phân bổ cho một số dự án giao thông quan trọng, góp phần nâng cấp và hoàn thiện mạng lưới giao thông kết nối giữa các khu vực trong tỉnh cũng như với các địa phương lân cận trong vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Việc sử dụng nguồn vốn trái phiếu không chỉ giúp giảm áp lực đối với ngân sách nhà nước trong ngắn hạn mà còn tạo điều kiện đẩy nhanh tiến độ triển khai các dự án hạ tầng có quy mô lớn.

Cùng với sự phát triển của thị trường tài chính trong nước, việc huy động vốn thông qua thị trường chứng khoán đã trở thành một trong những phương thức bổ

sung nguồn lực cho phát triển hạ tầng. Mặc dù quy mô huy động vốn cho lĩnh vực giao thông đường bộ của tỉnh Cà Mau thông qua thị trường chứng khoán chưa lớn, song đây là kênh huy động vốn có tiềm năng phát triển trong dài hạn. Thông qua phát hành cổ phiếu, trái phiếu doanh nghiệp và các công cụ tài chính khác, các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực xây dựng và phát triển hạ tầng có thể tiếp cận nguồn vốn từ các nhà đầu tư trên thị trường, qua đó góp phần giảm sự phụ thuộc vào nguồn vốn ngân sách nhà nước và đa dạng hóa các kênh huy động vốn cho phát triển giao thông.

Thứ tư, nguồn vốn huy động từ các tổ chức tài chính và tín dụng đã trở thành một trong những kênh tài trợ quan trọng cho phát triển hạ tầng giao thông.

Sự phát triển của hệ thống ngân hàng và các tổ chức tín dụng đã tạo điều kiện thuận lợi cho việc cung ứng nguồn vốn trung và dài hạn phục vụ đầu tư phát triển hạ tầng giao thông. Theo số liệu thống kê, tổng vốn huy động của hệ thống tổ chức tín dụng trên địa bàn tỉnh (tính theo quy mô hợp nhất Cà Mau và Bạc Liêu) đạt khoảng 40.000 tỷ đồng vào năm 2015 và tăng lên 56.804,8 tỷ đồng vào năm 2020. Đồng thời, tổng dư nợ tín dụng cũng tăng từ khoảng 55.000 tỷ đồng năm 2015 lên 78.688,4 tỷ đồng năm 2020, với tốc độ tăng trưởng dư nợ dao động khoảng 11,01% – 13,04%.

Nguồn vốn tín dụng này không chỉ hỗ trợ trực tiếp cho các doanh nghiệp xây dựng và vận tải tham gia vào các dự án giao thông mà còn góp phần thúc đẩy phát triển các ngành dịch vụ liên quan đến vận tải và logistics. Từ góc độ kinh tế chính trị, sự tham gia của hệ thống tài chính – ngân hàng trong đầu tư phát triển hạ tầng giao thông phản ánh quá trình mở rộng vai trò của thị trường vốn trong phân bổ nguồn lực cho phát triển kinh tế.

Thứ năm, huy động vốn từ doanh nghiệp và người dân đã góp phần quan trọng trong việc mở rộng nguồn lực xã hội cho phát triển giao thông đường bộ.

Bên cạnh nguồn vốn từ ngân sách nhà nước và các tổ chức tài chính, tỉnh Cà Mau đã từng bước huy động nguồn lực từ khu vực doanh nghiệp trong nước tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông thông qua các hình thức hợp tác với Nhà nước và xã hội hóa đầu tư. Sự tham gia của khu vực doanh nghiệp đã góp phần bổ sung nguồn lực cho đầu tư hạ tầng, giảm áp lực cho ngân sách nhà nước và nâng cao hiệu quả khai thác các công trình giao thông.

Đối với khu vực dân cư, phương thức *"Nhà nước và nhân dân cùng làm"* tiếp tục phát huy hiệu quả trong phát triển giao thông nông thôn. Người dân ở tỉnh Cà Mau đã tích cực đóng góp kinh phí, hiến đất, vật kiến trúc và ngày công lao động để xây dựng, nâng cấp nhiều tuyến đường giao thông. Giai đoạn 2016–2025, nhân dân trong tỉnh đã đóng góp khoảng 106 tỷ đồng, hiến trên 46 ha đất và hơn 458.000 ngày công lao động phục vụ xây dựng hạ tầng giao thông.

Kết quả này cho thấy việc huy động nguồn lực từ doanh nghiệp và người dân không chỉ góp phần mở rộng nguồn vốn đầu tư mà còn tạo sự đồng thuận xã hội, phát huy vai trò chủ thể của cộng đồng trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, qua đó hỗ trợ thực hiện các mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội ở tỉnh Cà Mau.

Tóm lại, những kết quả đạt được trong huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016–2025 cho thấy địa phương đã từng bước hình thành cơ cấu huy động vốn tương đối đa dạng, bao gồm nguồn vốn ngân sách nhà nước, vốn ODA, vốn tín dụng, vốn trái phiếu Chính phủ và nguồn lực từ khu vực tư nhân. Mặc dù quy mô huy động vốn vẫn còn hạn chế so với nhu cầu phát triển hạ tầng, song quá trình đa dạng hóa các kênh huy động vốn đã tạo nền tảng quan trọng cho việc mở rộng đầu tư và hoàn thiện hệ thống giao thông đường bộ của tỉnh trong những năm tới.

3.3.2. Khó khăn, hạn chế và nguyên nhân

3.3.2.1. Những khó khăn, hạn chế

Mặc dù trong giai đoạn 2016–2025 tỉnh Cà Mau đã đạt được một số kết quả nhất định trong việc huy động nguồn lực cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, song xét trên tổng thể, quá trình huy động vốn vẫn bộc lộ nhiều khó khăn và hạn chế cả về quy mô, cơ cấu nguồn vốn lẫn hiệu quả tổ chức thực hiện. Những hạn chế này không chỉ xuất phát từ điều kiện kinh tế – xã hội của địa phương mà còn phản ánh những điểm nghẽn mang tính cấu trúc của hệ thống thể chế, thị trường vốn và cơ chế phân bổ nguồn lực trong phát triển hạ tầng. Qua đây cho thấy, các khó khăn và hạn chế trong huy động vốn cho giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau có thể khái quát ở một số phương diện chủ yếu sau đây.

Thứ nhất, quy mô nguồn vốn huy động cho phát triển giao thông đường bộ còn hạn chế so với nhu cầu đầu tư thực tế.

Trong giai đoạn 2016–2025, mặc dù tỉnh Cà Mau đã quan tâm huy động các nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, song khả năng đáp ứng nhu cầu vốn vẫn còn nhiều khó khăn, nhất là đối với các công trình giao thông trọng điểm, các tuyến đường kết nối liên vùng, liên tỉnh và hệ thống giao thông nông thôn. Trong điều kiện nhu cầu đầu tư ngày càng lớn, nguồn lực tài chính huy động được chưa tạo điều kiện thuận lợi để triển khai đồng bộ các công trình theo yêu cầu phát triển. Việc bố trí vốn cho nhiều nhiệm vụ đầu tư trong khi khả năng cân đối nguồn lực có giới hạn đã tạo áp lực đối với công tác xác định thứ tự ưu tiên, phân kỳ đầu tư và bảo đảm tiến độ thực hiện các dự án giao thông.

Hạn chế này phản ánh sự chưa tương xứng giữa nhu cầu đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ với khả năng huy động và tập trung nguồn lực tài chính của địa phương. Đây là một trong những trở ngại đối với quá trình hoàn thiện mạng lưới giao thông đồng bộ, nâng cao năng lực kết nối và đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế – xã hội của tỉnh Cà Mau

Thứ hai, cơ cấu nguồn vốn huy động chưa thật sự đa dạng và còn phụ thuộc lớn vào ngân sách nhà nước.

Mặc dù các kênh huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau từng bước được mở rộng, song cơ cấu nguồn vốn vẫn chưa thật sự cân đối, trong đó ngân sách nhà nước tiếp tục giữ vai trò chủ yếu, còn sự tham gia của các nguồn vốn ngoài ngân sách chưa tương xứng với yêu cầu phát triển. Các nguồn vốn từ khu vực doanh nghiệp, tổ chức tài chính, thị trường vốn và hình thức hợp tác công – tư chưa được khai thác hiệu quả, dẫn đến khả năng huy động và tập trung nguồn lực xã hội cho đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ còn hạn chế.

Sự phụ thuộc lớn vào ngân sách nhà nước khiến hoạt động đầu tư phát triển giao thông đường bộ chịu sự chi phối đáng kể bởi khả năng cân đối và phân bổ nguồn lực tài chính công. Trong khi ngân sách phải đáp ứng nhiều nhiệm vụ phát triển kinh tế – xã hội, việc chưa phát huy hiệu quả các nguồn vốn ngoài ngân sách làm gia tăng áp lực đối với đầu tư công, hạn chế tính chủ động và bền vững của cơ cấu huy động vốn. Điều này phản ánh những bất cập trong việc kết hợp nguồn lực nhà nước với nguồn lực thị trường, chưa phát huy đầy đủ vai trò của các chủ thể kinh tế trong huy động vốn phát triển giao thông đường bộ.

Thứ ba, việc thu hút vốn đầu tư từ khu vực tư nhân và nhà đầu tư nước ngoài vào lĩnh vực giao thông đường bộ còn nhiều hạn chế.

Việc huy động vốn đầu tư từ khu vực tư nhân thông qua các hình thức hợp tác công – tư (PPP) và đầu tư trực tiếp vẫn chưa tạo được chuyển biến rõ nét trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau. Mặc dù địa phương đã từng bước triển khai và xúc tiến các hình thức đầu tư có sự tham gia của doanh nghiệp, song khả năng chuyển hóa các cơ hội đầu tư thành nguồn vốn thực tế còn hạn chế. Đặc điểm của các dự án giao thông đường bộ là nhu cầu vốn lớn, thời gian thu hồi vốn kéo dài, trong khi khả năng tạo nguồn thu trực tiếp từ khai thác công trình chưa thật sự hấp dẫn. Điều này làm gia tăng rủi ro tài chính, hạn chế động lực tham gia của khu vực tư nhân, nhất là đối với các công trình giao thông có tính chất phục vụ lợi ích công cộng.

Đối với nguồn vốn FDI, khả năng thu hút vào các dự án xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ chưa tương xứng với nhu cầu phát triển của địa phương. Những bất lợi về quy mô thị trường, khả năng khai thác thương mại và triển vọng thu hồi vốn làm giảm sức hấp dẫn của các dự án đối với nhà đầu tư nước ngoài. Qua đó cho thấy, việc huy động nguồn lực từ khu vực tư nhân và nhà đầu tư quốc tế không chỉ phụ thuộc vào nhu cầu đầu tư mà còn chịu sự chi phối của khả năng bảo đảm lợi ích kinh tế, phân bổ rủi ro và tạo lập các điều kiện cần thiết để các chủ thể tham gia đầu tư lâu dài.

Thứ tư, khả năng huy động các nguồn vốn trung và dài hạn cho phát triển giao thông đường bộ còn nhiều hạn chế..

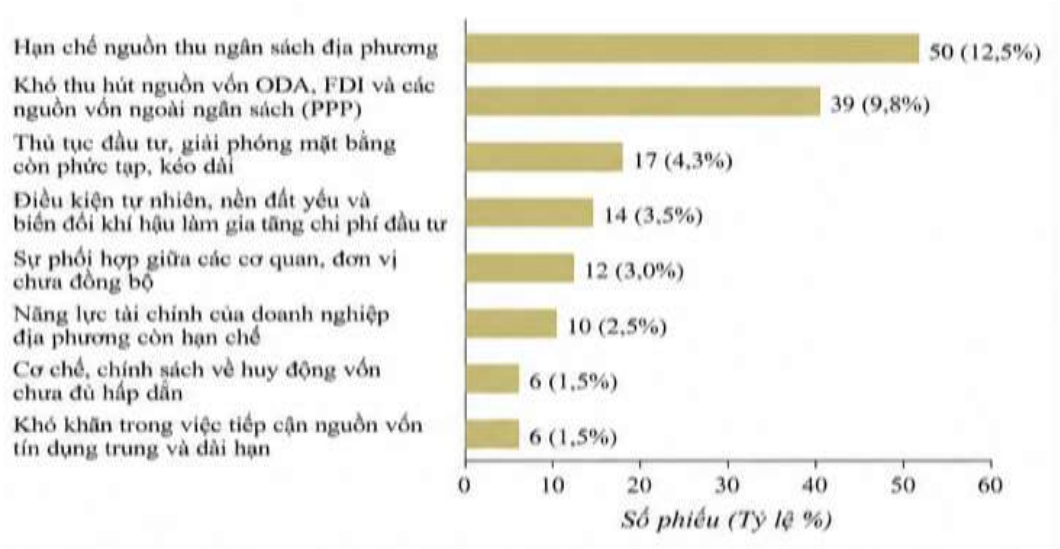
Khả năng huy động và bảo đảm nguồn vốn trung và dài hạn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau chưa đáp ứng đầy đủ yêu cầu đầu tư đối với các công trình có quy mô vốn lớn, thời gian xây dựng và khai thác kéo dài. Việc tiếp cận các nguồn tài chính có kỳ hạn phù hợp còn gặp khó khăn, trong khi đặc điểm của đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đòi hỏi nguồn vốn ổn định, khả năng bố trí liên tục và thời gian thu hồi vốn tương đối dài. Các kênh huy động thông qua thị trường vốn, phát hành trái phiếu và các công cụ tài chính dài hạn chưa được khai thác hiệu quả để tạo nguồn lực bổ sung cho các dự án giao thông. Điều này làm hạn chế khả năng chủ động xây dựng phương án tài chính và bảo đảm tính liên tục của quá trình đầu tư.

Đối với nguồn vốn ODA và các khoản vay ưu đãi nước ngoài, khả năng huy động còn chịu sự ràng buộc bởi điều kiện tiếp cận nguồn vốn, yêu cầu về chuẩn bị dự án, cơ chế phân bổ và nghĩa vụ bố trí vốn đối ứng. Việc đáp ứng đồng thời các điều kiện về thủ tục, kỹ thuật và tài chính đặt ra những yêu cầu tương đối cao đối với năng lực huy động và tổ chức sử dụng vốn của địa phương. Những hạn chế này cho thấy khả năng tiếp cận các nguồn tài chính có tính ổn định và thời hạn phù hợp với đặc điểm đầu tư giao thông đường bộ chưa được phát huy đầy đủ, ảnh hưởng đến tính chủ động trong huy động vốn và tổ chức thực hiện các dự án có thời gian đầu tư dài.

Thứ năm, cơ chế phối hợp giữa các cấp chính quyền và các chủ thể tham gia đầu tư hạ tầng giao thông chưa thật sự hiệu quả.

Trong quá trình triển khai các dự án giao thông, việc phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước, các nhà đầu tư và các tổ chức tài chính đôi khi còn thiếu đồng bộ. Một số dự án gặp khó khăn trong khâu giải phóng mặt bằng, thủ tục đầu tư hoặc điều chỉnh quy hoạch, làm ảnh hưởng đến tiến độ thực hiện và hiệu quả huy động vốn.

Ngoài ra, quy trình chuẩn bị và triển khai dự án đầu tư hạ tầng giao thông vẫn còn phức tạp, thời gian kéo dài, khiến chi phí cơ hội của các nhà đầu tư tăng lên. Điều này phần nào làm giảm sức hấp dẫn của môi trường đầu tư và hạn chế khả năng thu hút các nguồn lực từ khu vực tư nhân.



Biểu đồ 3.19: Các khó khăn chủ yếu trong huy động vốn cho phát triển thông đường bộ tỉnh Cà Mau theo kết quả khảo sát

Nguồn: Kết quả khảo sát của tác giả năm 2026

Biểu đồ 3.19 cho thấy các khó khăn chủ yếu trong huy động vốn phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau tập trung vào hạn chế nguồn thu ngân sách địa phương, khó thu hút vốn ngoài ngân sách, thủ tục đầu tư còn phức tạp, điều kiện tự nhiên bất lợi và năng lực tài chính của doanh nghiệp địa phương còn hạn chế. Đây là những khó khăn có tính cấu trúc, không chỉ phản ánh sự thiếu hụt về quy mô vốn mà còn cho thấy các điểm nghẽn trong thể chế, thị trường vốn và năng lực tổ chức thực hiện. So với số liệu thứ cấp, kết quả khảo sát cho thấy các nhận định về hạn chế trong Chương 3 có cơ sở thực tiễn rõ ràng. Sự thống nhất giữa kết quả khảo sát sơ cấp với các số liệu thứ cấp đã phân tích là cơ sở quan trọng để khẳng định tính khách quan của thực trạng huy động vốn, đồng thời tạo nền tảng thực tiễn cho việc đề xuất các giải pháp ở Chương 4 của luận án.

3.3.2.2. Về nguyên nhân

Những khó khăn và hạn chế trong huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau giai đoạn 2016–2025 không chỉ phản ánh những trở ngại mang tính kỹ thuật trong tổ chức đầu tư, mà sâu xa hơn còn bắt nguồn từ những yếu tố cấu trúc của nền kinh tế, từ đặc điểm của mô hình phát triển, từ cơ chế phân bổ nguồn lực và từ quan hệ giữa Nhà nước – thị trường – các chủ thể kinh tế trong quá trình đầu tư kết cấu hạ tầng. Có thể nhận diện các nguyên nhân của những hạn chế trong huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau trên hai phương diện cơ bản: nguyên nhân khách quan và nguyên nhân chủ quan.

* Nguyên nhân khách quan

Thứ nhất, trình độ phát triển lực lượng sản xuất của địa phương còn thấp, làm hạn chế khả năng tích lũy nội bộ của nền kinh tế.

Trong thực tiễn phát triển, khả năng huy động vốn cho đầu tư hạ tầng phụ thuộc trực tiếp vào quy mô nền kinh tế và mức độ tích lũy của địa phương. Đối với tỉnh Cà Mau, cơ cấu kinh tế vẫn dựa khá nhiều vào khu vực nông nghiệp và thủy sản, trong khi các ngành công nghiệp chế biến, dịch vụ giá trị cao và các hoạt động sản xuất có hàm lượng công nghệ còn phát triển chậm. Điều này dẫn đến giá trị gia tăng tạo ra trong nền kinh tế chưa lớn, khả năng tích lũy vốn của khu vực doanh nghiệp và của nền kinh tế địa phương nói chung còn hạn chế.

Khi quy mô tích lũy của nền kinh tế chưa đủ mạnh, nguồn thu ngân sách địa

phương bị giới hạn, dẫn đến khả năng bố trí vốn đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông gặp nhiều khó khăn. Trong bối cảnh đó, tỉnh phải phụ thuộc khá lớn vào nguồn hỗ trợ từ ngân sách trung ương hoặc các chương trình mục tiêu của Nhà nước. Tuy nhiên, các nguồn lực xã hội hóa cho phát triển hạ tầng giao thông vẫn chưa thực sự phát triển, khiến khoảng cách giữa nhu cầu đầu tư và khả năng huy động vốn cho hệ thống giao thông đường bộ vẫn còn khá lớn.

Thứ hai, điều kiện tự nhiên và cấu trúc không gian kinh tế của tỉnh làm gia tăng chi phí đầu tư và làm giảm hiệu quả tài chính của các dự án giao thông.

Cà Mau nằm ở cực Nam của Tổ quốc, địa hình thấp, nền đất yếu, hệ thống sông ngòi – kênh rạch dày đặc và chịu tác động ngày càng rõ của biến đổi khí hậu, đặc biệt là sụt lún và xâm nhập mặn. Những đặc điểm này làm cho chi phí xây dựng nền đường, xử lý nền đất yếu, xây dựng cầu và hệ thống thoát nước thường cao hơn đáng kể so với nhiều địa phương khác. Vì vậy, cùng một quy mô đầu tư, chi phí xây dựng các tuyến đường bộ tại Cà Mau thường lớn hơn, trong khi năng lực khai thác kinh tế của các tuyến đường lại chưa tương xứng.

Khi chi phí đầu tư ban đầu cao nhưng khả năng tạo dòng tiền từ khai thác hạ tầng còn hạn chế, hiệu quả tài chính của nhiều dự án giao thông trở nên kém hấp dẫn đối với khu vực tư nhân. Thời gian hoàn vốn kéo dài, tỷ suất sinh lời thấp khiến các nhà đầu tư có xu hướng dịch chuyển dòng vốn sang những lĩnh vực có khả năng thu hồi vốn nhanh và rủi ro thấp hơn. Điều này làm cho việc thu hút vốn ngoài ngân sách, đặc biệt là vốn của khu vực tư nhân, vào các dự án giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh còn nhiều khó khăn.

Thứ ba, thị trường vốn và các thiết chế tài chính phục vụ đầu tư hạ tầng chưa phát triển tương xứng với nhu cầu đầu tư giao thông.

Trong điều kiện nền kinh tế hiện đại, các dự án kết cấu hạ tầng, đặc biệt là hạ tầng giao thông, đòi hỏi nguồn vốn lớn, thời gian đầu tư dài và cơ chế tài chính ổn định. Tuy nhiên, tại Việt Nam nói chung và các địa phương như Cà Mau nói riêng, thị trường vốn phục vụ cho đầu tư hạ tầng vẫn còn phát triển chậm và thiếu chiều sâu. Hệ thống các công cụ huy động vốn dài hạn như trái phiếu hạ tầng, quỹ đầu tư hạ tầng, quỹ tín thác đầu tư hoặc mô hình tài chính dự án chưa được triển khai rộng rãi, khiến khả năng huy động các nguồn lực tài chính quy mô lớn cho các dự án giao thông còn hạn chế.

Trong thực tế, phần lớn các dự án giao thông đường bộ vẫn phụ thuộc chủ yếu vào nguồn vốn ngân sách nhà nước và tín dụng ngân hàng, trong khi các kênh huy động vốn trung và dài hạn từ thị trường tài chính chưa được khai thác hiệu quả. Cơ cấu huy động vốn vì vậy còn thiếu đa dạng và chưa hình thành được các dòng vốn dài hạn ổn định cho đầu tư hạ tầng. Điều này làm giảm khả năng mở rộng nguồn lực tài chính cho phát triển giao thông đường bộ, đặc biệt đối với các địa phương còn nhiều khó khăn như tỉnh Cà Mau.

Thứ tư, sự cạnh tranh trong thu hút nguồn lực đầu tư giữa các địa phương ngày càng gia tăng, làm thu hẹp khả năng tiếp cận các dòng vốn lớn cho phát triển hạ tầng giao thông.

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế và đẩy mạnh phân cấp trong thu hút đầu tư, các địa phương đều chủ động cải thiện môi trường đầu tư, ban hành nhiều chính sách ưu đãi và phát triển hạ tầng nhằm thu hút nguồn lực từ khu vực tư nhân và nhà đầu tư nước ngoài. Điều này làm cho sự cạnh tranh trong thu hút vốn đầu tư giữa các địa phương ngày càng gay gắt. So với các trung tâm kinh tế lớn hoặc các địa phương có lợi thế về vị trí địa lý, thị trường và hệ thống giao thông kết nối thuận lợi, tỉnh Cà Mau vẫn còn những hạn chế nhất định về quy mô thị trường, khả năng liên kết vùng và mức độ phát triển của hệ thống hạ tầng.

Những bất lợi tương đối này làm giảm sức hấp dẫn của địa phương trong mắt các nhà đầu tư, đặc biệt đối với các dự án hạ tầng có quy mô vốn lớn và thời gian thu hồi vốn dài. Trong điều kiện các dòng vốn đầu tư có xu hướng dịch chuyển đến những khu vực có thị trường lớn, kết nối thuận lợi và khả năng sinh lợi cao hơn, tỉnh Cà Mau gặp nhiều khó khăn hơn trong việc thu hút vốn từ khu vực tư nhân và các nhà đầu tư nước ngoài cho phát triển hệ thống giao thông đường bộ.

* Nguyên nhân chủ quan

Thứ nhất, chiến lược và cơ chế huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ của địa phương chưa tạo được động lực đủ mạnh để thu hút các nguồn lực xã hội.

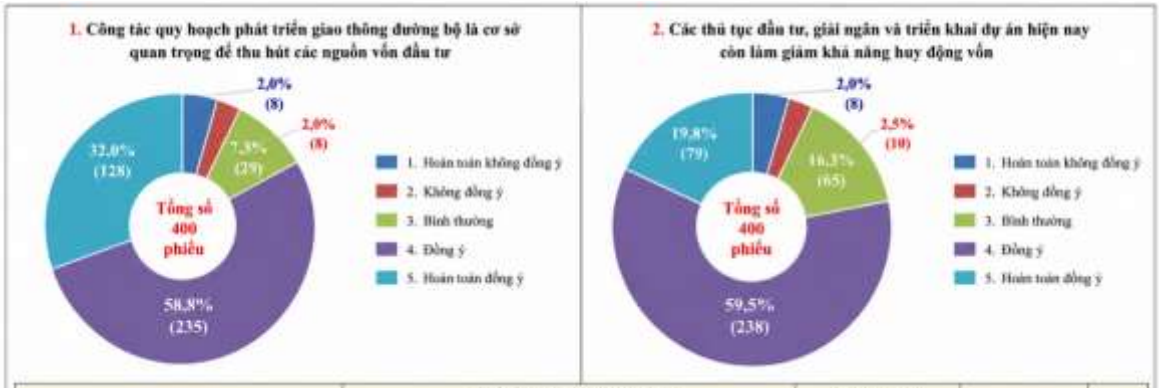
Trong phát triển kết cấu hạ tầng, chiến lược huy động vốn giữ vai trò then chốt, quyết định khả năng tập hợp và phân bổ nguồn lực đầu tư. Tuy nhiên, trong một số giai đoạn, cơ chế huy động vốn của tỉnh Cà Mau vẫn chủ yếu dựa vào các nguồn lực truyền thống như ngân sách nhà nước và nguồn hỗ trợ từ Trung ương,

trong khi việc khai thác các kênh huy động vốn mang tính thị trường còn hạn chế.

Các hình thức huy động vốn như hợp tác công – tư (PPP), phát hành trái phiếu hạ tầng, khai thác quỹ đất và giá trị gia tăng từ đất đai dọc các tuyến giao thông chưa được triển khai mạnh mẽ và đồng bộ. Điều này cho thấy cơ chế huy động vốn cho phát triển giao thông của địa phương vẫn chưa theo kịp yêu cầu mở rộng nguồn lực đầu tư trong bối cảnh nhu cầu phát triển hạ tầng ngày càng lớn.

Thứ hai, năng lực quản trị phát triển và điều phối nguồn lực đầu tư hạ tầng vẫn còn những hạn chế nhất định.

Trong nhiều trường hợp, quá trình chuẩn bị và triển khai các dự án giao thông còn kéo dài do vướng mắc về thủ tục đầu tư, công tác giải phóng mặt bằng hoặc điều chỉnh quy hoạch. Những yếu tố này làm tăng chi phí đầu tư, kéo dài thời gian thực hiện dự án và làm giảm hiệu quả sử dụng vốn.



Nội dung đánh giá	Tỷ lệ đánh giá (%) theo mức độ					Đồng thuận cao (Đồng ý + Hoàn toàn đồng ý) (%)	Chưa đồng thuận cao (%)	Tổng số phiếu
	1. Hoàn toàn không đồng ý	2. Không đồng ý	3. Bình thường	4. Đồng ý	5. Hoàn toàn đồng ý			
1. Công tác quy hoạch phát triển giao thông đường bộ là cơ sở quan trọng để thu hút các nguồn vốn đầu tư	2,0	2,0	7,3	58,8	32,0	90,8	9,3	400
2. Các thủ tục đầu tư, giải ngân và triển khai dự án hiện nay còn làm giảm khả năng huy động vốn	2,0	2,5	16,3	59,5	19,8	79,3	20,8	400
Trung bình chung	**2,0**	**2,3**	**11,8**	**59,2**	**25,9**	**85,1**	**14,9**	**400**

Biểu đồ 3.20: Kết quả đánh giá về quy hoạch, thủ tục đầu tư và môi trường thể chế trong huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau

Nguồn: Kết quả khảo sát của tác giả năm 2026

Từ biểu đồ 3.20 cho thấy đa số ý kiến đánh giá công tác quy hoạch và môi trường thể chế có vai trò quan trọng đối với khả năng huy động vốn; đồng thời các thủ tục đầu tư, giải ngân và triển khai dự án vẫn là những rào cản đáng kể. Điều này phản ánh mối quan hệ trực tiếp giữa chất lượng thể chế với hiệu quả huy động vốn: quy hoạch càng rõ, danh mục dự án càng minh bạch, thủ tục càng thông thoáng thì

khả năng thu hút nhà đầu tư càng cao. Ngược lại, tình trạng kéo dài thủ tục, chậm giải phóng mặt bằng và điều chỉnh dự án sẽ làm tăng chi phí, kéo dài thời gian hoàn vốn và làm giảm sức hấp dẫn của môi trường đầu tư. Kết quả khảo sát góp phần kiểm chứng những hạn chế về quy hoạch, thủ tục đầu tư và môi trường thể chế đã được phân tích từ số liệu thứ cấp.

Thực tế đó cho thấy năng lực tổ chức thực hiện và điều phối các nguồn lực phát triển của địa phương vẫn còn những điểm nghẽn nhất định. Khi chi phí thực hiện dự án gia tăng và thời gian hoàn vốn bị kéo dài, mức độ hấp dẫn của môi trường đầu tư đối với các nhà đầu tư tư nhân cũng suy giảm, qua đó ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng huy động các nguồn vốn ngoài ngân sách cho phát triển giao thông đường bộ.



Nội dung đánh giá	Tỷ lệ đánh giá (%) theo mức độ					Đồng thuận cao (Đồng ý + Hoàn toàn đồng ý) (%)	Chưa đồng thuận cao (%)	Tổng số phiếu
	1. Hoàn toàn không đồng ý	2. Không đồng ý	3. Bình thường	4. Đồng ý	5. Hoàn toàn đồng ý			
1. Năng lực quản lý và điều hành của chính quyền địa phương đáp ứng yêu cầu huy động vốn	1,0	2,5	18,3	60,8	17,3	78,1	21,9	400
2. Việc công khai, minh bạch thông tin về các dự án giao thông góp phần nâng cao hiệu quả huy động vốn	2,0	0,5	10,3	60,0	27,3	87,3	12,8	400
3. Sự phối hợp giữa cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp, tổ chức tín dụng và cộng đồng dân cư trong huy động vốn còn nhiều hạn chế	2,0	5,8	14,8	63,3	14,3	77,6	22,6	400
Trung bình chung	**1,7**	**2,9**	**14,5**	**61,4**	**19,6**	**81,0**	**19,0**	**400**

Biểu đồ 3.21: Kết quả đánh giá về năng lực quản trị trong huy động vốn cho phát triển thông đường bộ tỉnh Cà Mau

Nguồn: Kết quả khảo sát của tác giả năm 2026

Biểu đồ 3.21 phản ánh năng lực quản trị có ảnh hưởng rõ đến hiệu quả huy động và sử dụng vốn phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau. Các nội dung về năng lực điều hành, công khai minh bạch và phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị liên quan đều được đánh giá là những yếu tố quan trọng. Điều này cho thấy huy động vốn không chỉ là vấn đề tìm kiếm nguồn tài chính, mà còn phụ thuộc vào năng lực tổ chức thực hiện, điều phối lợi ích và tạo niềm tin cho các chủ thể tham gia đầu tư. So với phân tích thứ cấp, kết quả khảo sát phù hợp với thực trạng một số dự án còn gặp khó khăn do thủ tục kéo dài, phối hợp chưa đồng bộ và chi phí thực hiện tăng.

Kết quả khảo sát khẳng định vai trò của năng lực quản trị trong nâng cao hiệu quả huy động và sử dụng vốn đầu tư.

Thứ ba, năng lực tài chính và quy mô của cộng đồng doanh nghiệp địa phương còn hạn chế.

Phần lớn doanh nghiệp hoạt động trên địa bàn tỉnh Cà Mau có quy mô nhỏ và vừa, nguồn vốn tích lũy còn hạn chế, trong khi các dự án hạ tầng giao thông thường đòi hỏi vốn đầu tư lớn và thời gian thu hồi vốn kéo dài. Với đặc điểm này, nhiều doanh nghiệp địa phương chưa đủ năng lực tài chính cũng như kinh nghiệm để tham gia các dự án giao thông theo các hình thức đầu tư quy mô lớn.

Hệ quả là khu vực doanh nghiệp địa phương chưa thực sự trở thành nguồn lực quan trọng trong huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ. Sự hạn chế về năng lực tài chính của cộng đồng doanh nghiệp cũng làm cho việc thu hút các mô hình đầu tư có sự tham gia của khu vực tư nhân, đặc biệt là các dự án hợp tác công – tư, gặp nhiều khó khăn hơn trong thực tiễn triển khai.



Nội dung đánh giá	Tỷ lệ đánh giá (%) theo mức độ					Đồng thuận cao (Đồng ý + Hoàn toàn đồng ý) (%)	Chưa đồng thuận cao (%)	Tổng số phiếu
	1. Hoàn toàn không đồng ý	2. Không đồng ý	3. Bình thường	4. Đồng ý	5. Hoàn toàn đồng ý			
1. Điều kiện tự nhiên, nền đất yếu và tác động của biến đổi khí hậu làm gia tăng khó khăn trong huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ	1,5	2,5	9,8	64,0	22,3	86,3	13,7	400
2. Quy mô nền kinh tế và năng lực tài chính của doanh nghiệp địa phương ảnh hưởng đáng kể đến khả năng huy động vốn	1,5	2,0	11,5	64,8	20,3	85,0	15,0	400
3. Sự phát triển của thị trường tài chính và thị trường vốn có vai trò quan trọng đối với việc mở rộng nguồn vốn cho phát triển giao thông đường bộ	1,5	1,5	11,0	69,3	18,3	87,6	12,4	400
Trung bình chung	**1,5**	**2,0**	**10,8**	**66,0**	**20,3**	**86,3**	**13,7**	**400**

Ghi chú: Đồng thuận cao gồm mức 4 (Đồng ý) và mức 5 (Hoàn toàn đồng ý);
Chưa đồng thuận cao gồm mức 1, 2 và 3.

BẢNG XẾP HẠNG MỨC ĐỘ ẢNH HƯỞNG CỦA CÁC NHÂN TỐ

Nhân tố	Đồng thuận cao (%) (Đồng ý + Hoàn toàn đồng ý)	Xếp hạng
3. Sự phát triển của thị trường tài chính và thị trường vốn	87,6	1
1. Điều kiện tự nhiên, nền đất yếu và tác động của biến đổi khí hậu	86,3	2
2. Quy mô nền kinh tế và năng lực tài chính của doanh nghiệp	85,0	3

Biểu đồ 3.22: Kết quả đánh giá về các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn cho phát triển thông đường bộ tỉnh Cà Mau

Nguồn: Kết quả khảo sát của tác giả năm 2026

Kết quả khảo sát biểu đồ 3.22 cho thấy các nhân tố tự nhiên, quy mô nền kinh

tế, năng lực tài chính của doanh nghiệp và sự phát triển của thị trường tài chính đều có tác động đáng kể đến huy động vốn phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau. Trong đó, điều kiện tự nhiên, nền đất yếu và biến đổi khí hậu làm gia tăng chi phí đầu tư, kéo dài thời gian thi công và làm giảm tính hấp dẫn tài chính của dự án. Đồng thời, quy mô nền kinh tế và năng lực doanh nghiệp địa phương còn hạn chế cũng làm giảm khả năng huy động vốn tư nhân. Sự phát triển chưa đồng bộ của thị trường tài chính, thị trường vốn tiếp tục là rào cản đối với các kênh huy động dài hạn. Kết quả khảo sát làm rõ các nhân tố chủ yếu tác động đến khả năng huy động vốn, phù hợp với các phân tích từ số liệu thứ cấp.

Thứ tư, cơ chế phối hợp giữa các chủ thể tham gia đầu tư hạ tầng giao thông còn thiếu tính đồng bộ và hiệu quả.

Việc huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ đòi hỏi sự tham gia và phối hợp chặt chẽ giữa nhiều chủ thể, bao gồm chính quyền địa phương, các cơ quan quản lý nhà nước, các tổ chức tài chính và các nhà đầu tư. Tuy nhiên, trong thực tế, sự phối hợp giữa các cơ quan quản lý, các đơn vị thực hiện dự án và các nhà đầu tư trong một số trường hợp còn thiếu nhịp nhàng, dẫn đến quá trình chuẩn bị và triển khai dự án gặp nhiều vướng mắc.

Khi cơ chế phối hợp chưa thông suốt, quá trình huy động, phân bổ và sử dụng nguồn lực đầu tư cho phát triển hạ tầng giao thông dễ bị kéo dài hoặc kém hiệu quả. Điều này không chỉ làm chậm tiến độ thực hiện các dự án giao thông mà còn làm giảm sức hấp dẫn của môi trường đầu tư, qua đó ảnh hưởng đến khả năng huy động các nguồn vốn cho phát triển hệ thống giao thông đường bộ của địa phương.

Tóm lại, những nguyên nhân khách quan và chủ quan nêu trên đã tác động đan xen và tạo ra nhiều rào cản đối với quá trình huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau. Việc nhận diện đầy đủ các nguyên nhân này không chỉ giúp làm rõ bản chất của những hạn chế hiện nay mà còn là cơ sở quan trọng để đề xuất các giải pháp phù hợp, nhằm nâng cao hiệu quả huy động và sử dụng nguồn lực đầu tư cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trong giai đoạn tới.

Chương 4
QUAN ĐIỂM VÀ GIẢI PHÁP TĂNG CƯỜNG HUY ĐỘNG VỐN CHO PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở TỈNH CÀ MAU ĐẾN NĂM 2035, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045

4.1. QUAN ĐIỂM VỀ HUY ĐỘNG VỐN CHO PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở TỈNH CÀ MAU

4.1.1. Dự báo tình tình quốc tế và trong nước có ảnh hưởng đến huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau

4.1.1.1. Dự báo tình tình quốc tế

Thế giới trong giai đoạn tới được dự báo tiếp tục có nhiều biến động, tác động trực tiếp đến khả năng huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Xu hướng chuyển đổi số, chuyển đổi xanh và tái cấu trúc chuỗi cung ứng toàn cầu sẽ làm thay đổi định hướng phân bổ dòng vốn đầu tư quốc tế, trong đó các dự án hạ tầng giao thông tích hợp công nghệ số, phát thải thấp, thích ứng với biến đổi khí hậu và tăng cường kết nối vùng sẽ được ưu tiên tiếp cận các nguồn vốn quốc tế.

Các định chế tài chính quốc tế như WB, ADB, AIIB cùng các quỹ đầu tư và tổ chức tài chính phát triển tiếp tục ưu tiên tài trợ các dự án đáp ứng tiêu chí phát triển bền vững, tài chính xanh và quản trị minh bạch. Điều này mở ra cơ hội để Việt Nam nói chung và tỉnh Cà Mau nói riêng tiếp cận các nguồn vốn ODA, vốn vay ưu đãi và các nguồn tài chính xanh cho phát triển giao thông đường bộ nếu đáp ứng tốt yêu cầu về chất lượng chuẩn bị dự án, hiệu quả đầu tư và quản trị rủi ro.

Tuy nhiên, khả năng huy động các nguồn vốn quốc tế cũng sẽ chịu tác động bởi xu hướng duy trì mặt bằng lãi suất ở mức cao tại nhiều nền kinh tế, biến động tỷ giá, bất ổn địa chính trị, cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn và xu hướng kiểm soát chặt hơn đối với các dòng vốn đầu tư xuyên biên giới. Các yếu tố này có thể làm gia tăng chi phí sử dụng vốn, kéo dài thời gian huy động vốn và làm giảm mức độ sẵn sàng đầu tư đối với các dự án hạ tầng có thời gian thu hồi vốn dài.

Đối với tỉnh Cà Mau, cơ hội thu hút các nguồn vốn quốc tế sẽ ngày càng phụ thuộc vào khả năng xây dựng danh mục dự án có tính liên kết vùng, hiệu quả kinh

tế - xã hội cao, đáp ứng các tiêu chuẩn về môi trường, chuyển đổi xanh và quản trị dự án. Vì vậy, xu hướng quốc tế trong thời gian tới vừa mở rộng dư địa tiếp cận các nguồn vốn mới, vừa đặt ra yêu cầu cao hơn đối với chất lượng thể chế, năng lực chuẩn bị dự án và hiệu quả sử dụng vốn đầu tư.

4.1.1.2. Dự báo tình tình trong nước

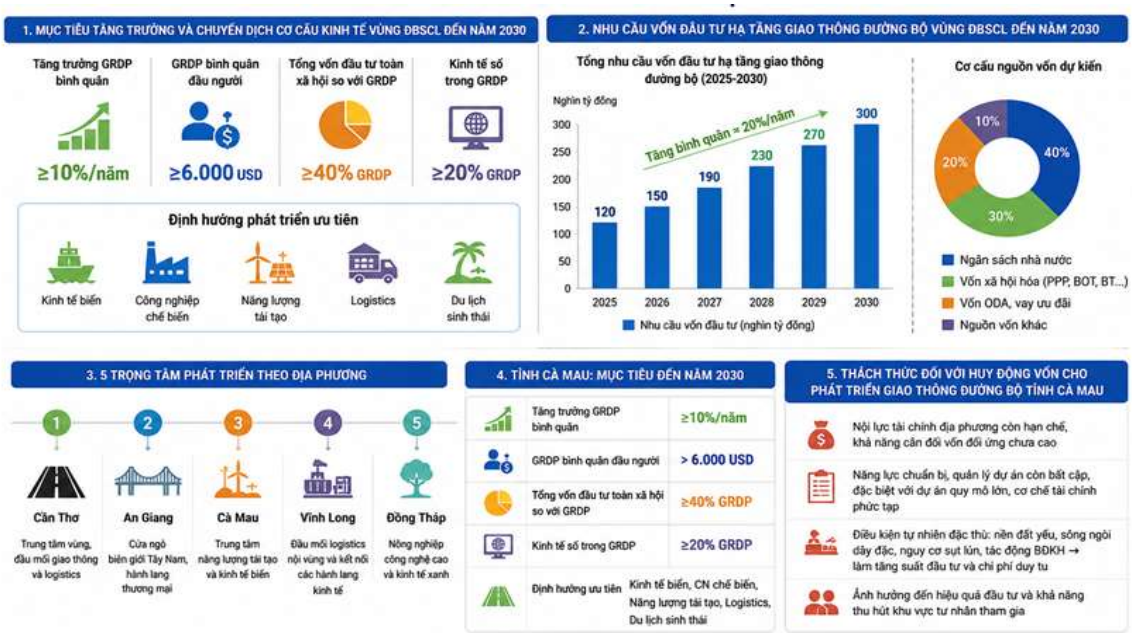
Trong giai đoạn tới, bối cảnh trong nước được dự báo tiếp tục tạo ra cả cơ hội và thách thức đối với huy động vốn phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Việc Đảng và Nhà nước tiếp tục xác định phát triển kết cấu hạ tầng là một trong ba đột phá chiến lược, cùng với chủ trương đẩy mạnh khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số và tăng trưởng xanh sẽ tạo nền tảng quan trọng để hoàn thiện thể chế, mở rộng các kênh huy động vốn và nâng cao hiệu quả phân bổ nguồn lực đầu tư. Trong bối cảnh đó, đầu tư công tiếp tục giữ vai trò dẫn dắt, tạo vốn mồi để thu hút các nguồn lực ngoài ngân sách thông qua hợp tác PPP, thị trường vốn, tín dụng, trái phiếu, tài chính xanh và các nguồn vốn quốc tế.

Bên cạnh đó, hệ thống pháp luật về đầu tư công, đầu tư theo phương thức đối tác công tư, ngân sách nhà nước, quy hoạch, đất đai và đấu thầu tiếp tục được hoàn thiện theo hướng tăng cường phân cấp, nâng cao tính minh bạch và cải thiện môi trường đầu tư. Đây là điều kiện quan trọng để nâng cao khả năng huy động các nguồn vốn ngoài ngân sách, đồng thời tạo cơ sở mở rộng sự tham gia của khu vực tư nhân vào đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Tuy nhiên, khả năng huy động vốn trong nước vẫn chịu tác động của nhiều yếu tố bất định như áp lực cân đối ngân sách nhà nước, yêu cầu kiểm soát nợ công, biến động lãi suất, định hướng điều hành tín dụng, khả năng phục hồi của khu vực doanh nghiệp và sự phát triển chưa đồng bộ của thị trường vốn. Cùng với đó, yêu cầu ngày càng cao về hiệu quả đầu tư, chất lượng chuẩn bị dự án, cơ chế chia sẻ rủi ro và tính minh bạch trong các dự án PPP sẽ làm gia tăng cạnh tranh thu hút vốn giữa các địa phương. Điều này đòi hỏi các địa phương phải nâng cao năng lực quản trị, hoàn thiện danh mục dự án và cải thiện môi trường đầu tư nếu muốn tiếp cận hiệu quả các nguồn vốn phát triển.

Đối với vùng Đồng bằng sông Cửu Long, việc triển khai Nghị quyết số 13-

NQ/TW của Bộ Chính trị, Quy hoạch vùng Đồng bằng sông Cửu Long thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050 và các chương trình phát triển kết cấu hạ tầng liên kết vùng tạo điều kiện thuận lợi để các địa phương tiếp cận nguồn vốn đầu tư công, vốn ODA, vốn vay ưu đãi và các nguồn vốn ngoài ngân sách. Trong bối cảnh nhu cầu đầu tư giao thông ngày càng lớn, yêu cầu đa dạng hóa nguồn vốn, tăng cường hợp tác công tư và khai thác các công cụ tài chính mới đặt ra những cơ hội và yêu cầu đối với tỉnh Cà Mau trong huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ.



Hình 4.1: Đồng bằng sông Cửu Long chuyển mình bức phá 2025-2030 và tỉnh Cà Mau phát triển đột phá

Nguồn: VCCI (2026), Báo cáo tình hình kinh tế - xã hội vùng đồng bằng sông Cửu Long năm 2025 [157]

Từ hình 4.1 cho thấy, vùng Đồng bằng sông Cửu Long được định hướng duy trì tốc độ tăng trưởng GRDP trên 10%/năm, tổng vốn đầu tư toàn xã hội đạt trên 40% GRDP và kinh tế số chiếm trên 20% GRDP. Đáng chú ý, nhu cầu vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông được dự báo tăng từ khoảng 120 nghìn tỷ đồng năm 2025 lên khoảng 300 nghìn tỷ đồng vào năm 2030. Điều này cho thấy nhu cầu huy động vốn cho phát triển giao thông của vùng sẽ gia tăng nhanh, vượt quá khả năng đáp ứng của ngân sách nhà nước và đòi hỏi phải mở rộng mạnh mẽ các kênh huy động vốn ngoài ngân sách.

Đối với tỉnh Cà Mau, việc Trung ương ưu tiên đầu tư các tuyến giao thông liên

kết vùng, cùng với định hướng phát triển kinh tế biển, logistics, công nghiệp chế biến, năng lượng tái tạo và kinh tế số sẽ tạo điều kiện mở rộng khả năng tiếp cận nguồn vốn đầu tư công, vốn ODA, vốn vay ưu đãi, vốn hợp tác PPP, tài chính xanh và các nguồn vốn của khu vực tư nhân. Đây là cơ sở quan trọng để tỉnh đa dạng hóa nguồn vốn đầu tư, từng bước giảm sự phụ thuộc vào ngân sách nhà nước và nâng cao hiệu quả huy động các nguồn lực xã hội cho phát triển giao thông đường bộ.

Tuy nhiên, có thể dự báo rằng khả năng huy động vốn của tỉnh vẫn sẽ chịu tác động bởi nhiều yếu tố như quy mô ngân sách địa phương còn hạn chế, năng lực cân đối vốn đối ứng chưa cao, chất lượng chuẩn bị dự án và năng lực quản lý đầu tư chưa đồng đều. Đồng thời, điều kiện tự nhiên đặc thù với nền đất yếu, sụt lún, hệ thống sông ngòi dày đặc và tác động của biến đổi khí hậu tiếp tục làm gia tăng suất đầu tư, chi phí xây dựng và chi phí duy tu công trình, làm giảm hiệu quả tài chính của dự án và sức hấp dẫn đối với các nhà đầu tư ngoài nhà nước.

Có thể dự báo rằng, trong giai đoạn đến năm 2035, khả năng huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau sẽ có nhiều cơ hội mở rộng nhờ quá trình hoàn thiện thể chế, phát triển thị trường vốn, mở rộng các hình thức PPP, tài chính xanh và sự ưu tiên đầu tư của Trung ương đối với vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Tuy nhiên, mức độ huy động thành công sẽ phụ thuộc chủ yếu vào chất lượng thể chế, năng lực chuẩn bị dự án, khả năng hấp thụ vốn, hiệu quả sử dụng vốn đầu tư và năng lực phối hợp giữa Nhà nước với khu vực tư nhân. Đây sẽ là những nhân tố quyết định năng lực cạnh tranh của tỉnh trong thu hút nguồn vốn ngân sách nhà nước, PPP, ODA, FDI và các nguồn vốn ngoài nhà nước phục vụ phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trong thời gian tới.

4.1.1.3. Mục tiêu phát triển

Thứ nhất, mục tiêu chung

Mục tiêu huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau là huy động đầy đủ, kịp thời và sử dụng có hiệu quả các nguồn lực tài chính để đáp ứng nhu cầu đầu tư phát triển hệ thống giao thông đường bộ đồng bộ, hiện đại, có khả năng kết nối liên vùng, thích ứng với biến đổi khí hậu và tạo động lực thúc đẩy tăng trưởng kinh tế nhanh, bền vững. Việc huy động vốn phải bảo đảm đa dạng hóa các nguồn lực đầu tư, phát huy vai trò chủ đạo của ngân sách nhà nước đồng thời mở rộng sự tham gia của khu vực tư nhân, các tổ chức tài chính, các nhà

đầu tư trong và ngoài nước thông qua các hình thức hợp tác công tư (PPP), vốn ODA, FDI, tài chính xanh và các nguồn vốn hợp pháp khác.

Thông qua huy động và phân bổ hiệu quả các nguồn vốn đầu tư, từng bước khắc phục các điểm nghẽn về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, nâng cao năng lực kết nối giữa tỉnh Cà Mau với vùng Đồng bằng sông Cửu Long và cả nước; giảm chi phí logistics, mở rộng không gian phát triển kinh tế biển, công nghiệp chế biến, năng lượng tái tạo, du lịch và dịch vụ logistics; đồng thời nâng cao năng lực cạnh tranh, khả năng thu hút đầu tư và hiệu quả sử dụng các nguồn lực phát triển của địa phương.

Mục tiêu huy động vốn nêu trên phù hợp với định hướng phát triển kết cấu hạ tầng và huy động nguồn lực được xác định trong các Văn kiện Đại hội XIII và Đại hội XIV của Đảng. Đại hội XIII khẳng định yêu cầu "*Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại cả về kinh tế và xã hội; ưu tiên phát triển một số công trình trọng điểm quốc gia về giao thông, thích ứng với biến đổi khí hậu...*" [59, tr.204]. Kế thừa và phát triển quan điểm đó, Đại hội XIV tiếp tục nhấn mạnh "Tiếp tục hoàn thiện đồng bộ và đột phá mạnh mẽ trong xây dựng kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội; nhất là kết cấu hạ tầng giao thông đa phương thức..." [62, tr.399], đồng thời xác định yêu cầu xây dựng cơ chế, chính sách đột phá để huy động và sử dụng hiệu quả nguồn lực.... Đây là cơ sở chính trị và định hướng quan trọng để tỉnh Cà Mau xây dựng mục tiêu huy động, phân bổ và sử dụng hiệu quả các nguồn vốn đầu tư cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trong giai đoạn tới.

Thứ hai, mục tiêu huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2045

Các chỉ tiêu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông của tỉnh Cà Mau được xác định theo mốc quy hoạch đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050, là cơ sở tham chiếu để luận án xây dựng mục tiêu huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2045 [154].

Đến năm 2030, tỉnh Cà Mau phấn đấu huy động khoảng 43.402 tỷ đồng để đầu tư phát triển hệ thống giao thông thuộc phạm vi tỉnh quản lý, ưu tiên các công trình có tính động lực và khả năng lan tỏa cao. Trong đó, tập trung nguồn lực để hoàn thành các tuyến cao tốc Cần Thơ - Cà Mau (đoạn qua địa bàn dài 109 km) và định hướng đầu tư tuyến Cà Mau - Đất Mũi (CT.43) dài khoảng 90 km gắn với cầu vượt biển kết nối cảng Hòn Khoai; nâng cấp Quốc lộ 1, đường Hồ Chí Minh với tổng vốn đầu tư dự kiến

khoảng 12.429 tỷ đồng; bảo đảm 100% các tuyến đường tỉnh đạt tối thiểu tiêu chuẩn cấp V đồng bằng; hoàn thành tuyến đường ven biển dài 244,6 km, tạo hành lang phát triển logistics ven biển [154]. Đồng thời, huy động nguồn lực phát triển đồng bộ hạ tầng hàng hải, đường thủy và hàng không, trọng tâm là Cảng tổng hợp Hòn Khoai có khả năng tiếp nhận tàu đến 250.000 DWT, công suất 20 triệu tấn/năm; nâng cấp Cảng Năm Căn cho tàu 5.000 tấn; nâng cấp Cảng hàng không Cà Mau đạt tiêu chuẩn 4C, công suất 1 triệu hành khách/năm, với tổng vốn đầu tư dự kiến 3.117 tỷ đồng [154].

Tầm nhìn đến năm 2050, tỉnh phấn đấu huy động trên 410.000 tỷ đồng để từng bước hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông hiện đại, đồng bộ và đa phương thức; trong đó giai đoạn 2026–2030 cần khoảng 180.000 tỷ đồng để triển khai các dự án ưu tiên [154].

Kế thừa các định hướng và chỉ tiêu quy hoạch nêu trên, đồng thời căn cứ kết quả đánh giá thực trạng huy động vốn giai đoạn 2016–2025, luận án xác định mục tiêu huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2045 theo hướng mở rộng quy mô, đa dạng hóa cơ cấu nguồn vốn và nâng cao hiệu quả huy động, sử dụng vốn.

Đến năm 2035, tập trung huy động nguồn lực đầu tư các tuyến giao thông kết nối liên vùng, phục vụ phát triển kinh tế biển, logistics, vùng sản xuất tập trung và giao thông nông thôn; từng bước nâng cao tỷ trọng vốn ngoài ngân sách nhà nước, mở rộng huy động vốn từ doanh nghiệp, tổ chức tín dụng và các nhà đầu tư thông qua phương thức PPP, vốn vay ưu đãi và các nguồn tài chính trung, dài hạn. Trong giai đoạn 2026–2030, ưu tiên bảo đảm nguồn vốn cho các dự án trọng điểm; giai đoạn 2031–2035, tiếp tục đa dạng hóa nguồn vốn, nâng cao khả năng huy động nguồn lực ngoài ngân sách và hiệu quả sử dụng vốn đầu tư.

Tầm nhìn đến năm 2045, hình thành cơ chế huy động vốn đa dạng, ổn định và bền vững, kết hợp hiệu quả ngân sách nhà nước với nguồn lực tư nhân, ODA, FDI và tài chính xanh; chú trọng huy động vốn cho các công trình thích ứng với biến đổi khí hậu, khắc phục điều kiện sông rạch chia cắt, nền đất yếu và nguy cơ sụt lún. Đồng thời, tăng cường kiểm soát rủi ro tài chính, bảo đảm hài hòa lợi ích giữa Nhà nước, nhà đầu tư và người dân, góp phần phát triển hệ thống giao thông đường bộ đồng bộ, hiện đại và bền vững.

4.1.2. Quan điểm về huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau

Một là, huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau phải được xác định là khâu đột phá nhằm thực hiện mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại theo chủ trương của Đảng và yêu cầu phát triển của địa phương.

Huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ cần được xác định là nhiệm vụ trọng tâm trong quá trình thực hiện khâu đột phá chiến lược về phát triển kết cấu hạ tầng theo tinh thần Văn kiện Đại hội XIII và Đại hội XIV của Đảng. Trong điều kiện nguồn lực đầu tư ngày càng hạn chế, nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng ngày càng lớn và yêu cầu tăng cường liên kết vùng ngày càng cao, việc huy động đầy đủ, kịp thời và sử dụng hiệu quả các nguồn vốn đầu tư có ý nghĩa quyết định đối với khả năng hoàn thiện hệ thống giao thông đường bộ, tạo động lực thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và nâng cao năng lực cạnh tranh của tỉnh Cà Mau.

Đối với tỉnh Cà Mau, giao thông đường bộ không chỉ là kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải mà còn là điều kiện quan trọng để kết nối với các hành lang kinh tế của vùng ĐBSCL, giảm chi phí logistics, khai thác hiệu quả tiềm năng kinh tế biển, công nghiệp chế biến, năng lượng tái tạo và du lịch. Vì vậy, huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ phải được đặt trong tổng thể chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh, bảo đảm đồng bộ giữa mục tiêu phát triển hạ tầng với mục tiêu mở rộng không gian phát triển và nâng cao hiệu quả phân bổ các nguồn lực của nền kinh tế.

Quan điểm này đòi hỏi quá trình huy động vốn phải gắn với quy hoạch phát triển, lựa chọn đúng các dự án có tính động lực và sức lan tỏa cao, đồng thời phát huy vai trò kiến tạo của Nhà nước trong định hướng, điều tiết và tạo lập môi trường đầu tư thuận lợi để huy động hiệu quả các nguồn lực trong và ngoài ngân sách. Đây là định hướng có ý nghĩa nền tảng nhằm bảo đảm quá trình huy động vốn phục vụ phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau diễn ra chủ động, bền vững và phù hợp với yêu cầu phát triển trong giai đoạn mới.

Hai là, huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau phải bảo đảm đa dạng hóa các nguồn lực đầu tư, phát huy nội lực là nền tảng, đồng thời khai thác hiệu quả các nguồn lực ngoài ngân sách và nguồn vốn quốc tế.

Trong điều kiện nhu cầu đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ngày càng lớn, trong khi khả năng cân đối của ngân sách nhà nước còn hạn chế, huy động

vốn cần được thực hiện theo hướng đa dạng hóa các nguồn lực đầu tư nhằm giảm sự phụ thuộc vào một nguồn vốn duy nhất. Ngân sách nhà nước tiếp tục giữ vai trò chủ đạo và định hướng, tập trung đầu tư các công trình giao thông trọng điểm, có tính lan tỏa và khả năng dẫn dắt phát triển. Đồng thời, cần tạo lập cơ chế thuận lợi để huy động hiệu quả các nguồn vốn từ khu vực tư nhân, doanh nghiệp, tổ chức tín dụng, thị trường vốn, vốn ODA, FDI, tài chính xanh và các hình thức hợp tác PPP, từng bước hình thành cơ cấu nguồn vốn hợp lý, bền vững và phù hợp với cơ chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa.

Tỉnh cần đa dạng hóa nguồn vốn không chỉ nhằm bổ sung nguồn lực tài chính cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ mà còn góp phần nâng cao hiệu quả phân bổ nguồn lực, chia sẻ rủi ro đầu tư và phát huy vai trò của các chủ thể trong nền kinh tế. Quá trình huy động vốn cần bảo đảm kết hợp hài hòa giữa nội lực và ngoại lực, giữa nguồn vốn nhà nước và nguồn vốn xã hội, giữa đầu tư công với đầu tư tư nhân trên cơ sở lợi ích hài hòa, rủi ro chia sẻ và trách nhiệm cùng thực hiện. Đây là định hướng quan trọng nhằm mở rộng quy mô huy động vốn, nâng cao tính chủ động của địa phương và tạo nền tảng tài chính ổn định cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau trong giai đoạn tới.

Ba là, huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau phải được thực hiện trên cơ sở hoàn thiện thể chế, cải thiện môi trường đầu tư và nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước.

Trong nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, khả năng huy động vốn không chỉ phụ thuộc vào quy mô nguồn lực tài chính mà còn chịu sự chi phối trực tiếp của chất lượng thể chế, tính ổn định của chính sách và hiệu quả quản lý nhà nước. Vì vậy, huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ phải gắn với quá trình hoàn thiện cơ chế, chính sách về đầu tư, đất đai, quy hoạch, ngân sách, đối tác PPP, đồng thời cải cách thủ tục hành chính, nâng cao tính công khai, minh bạch và trách nhiệm giải trình trong toàn bộ quá trình chuẩn bị, triển khai và quản lý các dự án đầu tư.

Đối với tỉnh Cà Mau, việc nâng cao chất lượng quy hoạch, xây dựng danh mục dự án có tính khả thi, hoàn thiện cơ chế chia sẻ rủi ro, bảo đảm quyền và lợi ích hợp pháp của các nhà đầu tư sẽ góp phần tạo lập môi trường đầu tư ổn định, tăng niềm tin của doanh nghiệp và các tổ chức tài chính. Đồng thời, cần nâng cao năng lực quản trị

của các cơ quan quản lý nhà nước trong công tác chuẩn bị dự án, huy động, phân bổ và giám sát sử dụng vốn đầu tư, bảo đảm các nguồn vốn được sử dụng đúng mục tiêu, đúng tiến độ và phát huy hiệu quả kinh tế - xã hội cao nhất. Đây là điều kiện quan trọng để nâng cao năng lực huy động vốn, tăng sức hấp dẫn đầu tư và bảo đảm tính bền vững trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau.

Bốn là, huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau phải gắn với nâng cao hiệu quả phân bổ, quản lý và sử dụng vốn đầu tư, bảo đảm phát triển bền vững và tạo sức lan tỏa đối với phát triển kinh tế - xã hội.

Mục tiêu của huy động vốn không chỉ là đáp ứng nhu cầu đầu tư mà quan trọng hơn là bảo đảm các nguồn vốn được phân bổ hợp lý, sử dụng tiết kiệm, hiệu quả và tạo giá trị gia tăng cho nền kinh tế. Trong điều kiện nguồn lực đầu tư còn hạn chế, việc lựa chọn các dự án ưu tiên phải dựa trên hiệu quả kinh tế - xã hội, khả năng kết nối vùng, sức lan tỏa phát triển và khả năng huy động thêm các nguồn lực xã hội. Do đó, quá trình huy động vốn cần gắn chặt với công tác quy hoạch, kế hoạch đầu tư công trung hạn và chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh, tránh đầu tư dàn trải, chồng chéo hoặc kém hiệu quả.

Các nguồn vốn huy động tỉnh Cà Mau cần ưu tiên đầu tư vào các công trình giao thông có tính động lực, các tuyến kết nối liên vùng, giao thông phục vụ phát triển kinh tế biển, logistics, khu kinh tế, khu công nghiệp và các vùng sản xuất tập trung. Đồng thời, cần tăng cường công tác giám sát, đánh giá hiệu quả đầu tư, nâng cao trách nhiệm của các chủ thể trong quản lý và sử dụng vốn, bảo đảm công khai, minh bạch và phòng, chống thất thoát, lãng phí. Thực hiện tốt quan điểm này sẽ góp phần nâng cao hiệu quả sử dụng các nguồn lực đầu tư, tăng khả năng thu hút các nguồn vốn ngoài ngân sách và tạo nền tảng cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau theo hướng hiện đại, đồng bộ và bền vững.

4.2. GIẢI PHÁP TĂNG CƯỜNG HUY ĐỘNG VỐN CHO PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở TỈNH CÀ MAU

4.2.1. Nhóm giải pháp về huy động vốn đầu tư trong nước cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau thời gian tới

Huy động vốn đầu tư trong nước giữ vai trò quan trọng, chiếm tỷ trọng lớn và có tính ổn định trong tổng thể chiến lược phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Đối với tỉnh Cà Mau – địa phương có vị trí đặc thù ở cực Nam của Tổ

quốc, quy mô kinh tế còn hạn chế nhưng nhu cầu đầu tư hạ tầng ngày càng lớn – việc chủ động khai thác hiệu quả các nguồn lực trong nước, bao gồm ngân sách nhà nước, hệ thống tín dụng, khu vực doanh nghiệp và các nguồn lực xã hội khác, có ý nghĩa quyết định đối với khả năng triển khai các dự án giao thông trọng điểm. Việc huy động và sử dụng hiệu quả các nguồn vốn trong nước không chỉ góp phần nâng cao năng lực kết nối của hệ thống giao thông mà còn tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế – xã hội và tăng cường liên kết vùng của tỉnh trong thời gian tới.

4.2.1.1. Huy động vốn trực tiếp từ ngân sách nhà nước cho phát triển giao thông đường bộ

Ngân sách nhà nước, đặc biệt là ngân sách địa phương, đóng vai trò quan trọng trong việc bảo đảm nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, nhất là đối với những công trình có tính chất công ích, thời gian hoàn vốn dài và khó thu hút nguồn vốn tư nhân. Trong điều kiện hiện nay, khi việc huy động các nguồn vốn ODA và PPP còn gặp một số hạn chế về thủ tục và cơ chế thực hiện, ngân sách nhà nước vẫn là nguồn vốn chủ lực, có tính ổn định và linh hoạt, đồng thời đóng vai trò "vốn mồi" để thu hút các nguồn lực đầu tư khác.

Tuy nhiên, quy mô nguồn lực ngân sách địa phương của tỉnh Cà Mau còn tương đối hạn chế so với nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trong giai đoạn tới. Trong khi đó, hệ thống giao thông của tỉnh vẫn còn nhiều điểm nghẽn, đặc biệt là các tuyến giao thông kết nối vùng nuôi trồng thủy sản, khu kinh tế ven biển, cảng biển và các trung tâm logistics. Điều này đặt ra yêu cầu cần phải nâng cao hiệu quả huy động và sử dụng vốn ngân sách nhà nước cho đầu tư phát triển giao thông đường bộ.

Để phát huy vai trò dẫn dắt của ngân sách nhà nước trong huy động vốn đầu tư cho phát triển giao thông đường bộ, tỉnh Cà Mau cần triển khai một số giải pháp sau:

Một là, cơ cấu lại ngân sách theo hướng tăng tỷ trọng chi đầu tư phát triển và từng bước giảm tỷ trọng chi thường xuyên.

Việc cơ cấu lại ngân sách là giải pháp quan trọng nhằm mở rộng dư địa cho đầu tư công. Tỉnh cần tăng cường kiểm soát chi thường xuyên, đặc biệt là các khoản chi hành chính chưa thật sự cần thiết, từ đó tạo điều kiện để tăng nguồn lực cho chi đầu tư phát triển. Đồng thời, cần rà soát hiệu quả của các chương trình sử dụng ngân sách địa phương để điều chỉnh hợp lý, ưu tiên bố trí vốn cho các dự án giao

thông có khả năng tạo động lực lan tỏa đối với phát triển kinh tế – xã hội.

Hai là, xác định danh mục dự án giao thông trọng điểm gắn với khả năng cân đối ngân sách và điều kiện tự nhiên đặc thù của tỉnh Cà Mau.

Trong điều kiện nguồn lực ngân sách còn hạn chế, tỉnh cần ưu tiên bố trí vốn cho các tuyến giao thông kết nối liên vùng, vùng sản xuất thủy sản, khu kinh tế ven biển, cảng biển và các trung tâm logistics. Việc lựa chọn dự án không chỉ căn cứ hiệu quả kinh tế – xã hội mà còn phải tính đến chi phí đầu tư phát sinh do nền đất yếu, hệ thống sông rạch chia cắt, nguy cơ sụt lún và tác động của biến đổi khí hậu. Trên cơ sở đó, phân loại dự án theo mức độ cấp thiết, yêu cầu kỹ thuật và khả năng huy động vốn ngoài ngân sách; ưu tiên nguồn lực nhà nước cho những công trình thiết yếu, khó thu hồi vốn trực tiếp, đồng thời tập trung vốn để hoàn thành các dự án có khả năng phát huy hiệu quả sớm, hạn chế đầu tư dàn trải.

Ba là, tăng cường phối hợp với Trung ương, đề xuất cơ chế hỗ trợ vốn phù hợp với đặc điểm đầu tư giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau.

Tỉnh cần chủ động xây dựng danh mục các dự án giao thông có vai trò kết nối liên vùng, phục vụ phát triển kinh tế biển và thích ứng với biến đổi khí hậu để đề xuất bố trí vốn từ ngân sách Trung ương theo quy định. Đối với những công trình có chi phí đầu tư lớn do xử lý nền đất yếu, xây dựng cầu vượt sông rạch, phòng ngừa sụt lún và ngập lụt, cần lượng hóa phần chi phí tăng thêm trong tổng mức đầu tư, làm cơ sở kiến nghị cấp có thẩm quyền xem xét cơ chế hỗ trợ phù hợp. Đồng thời, nâng cao chất lượng chuẩn bị dự án, xác định rõ trách nhiệm bố trí vốn đối ứng của địa phương và bảo đảm sự thống nhất giữa kế hoạch vốn với tiến độ thực hiện, qua đó tăng khả năng tiếp cận và sử dụng hiệu quả nguồn lực từ Trung ương.

Bốn là, nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đầu tư công trong lĩnh vực giao thông.

Bên cạnh việc tăng quy mô vốn đầu tư, việc nâng cao hiệu quả sử dụng vốn ngân sách là yêu cầu đặc biệt quan trọng. Tỉnh cần thiết lập cơ chế giám sát và đánh giá hiệu quả đầu tư công theo các tiêu chí cụ thể như tiến độ thực hiện dự án, hiệu quả kinh tế – xã hội, mức độ đóng góp vào phát triển kết cấu hạ tầng và sự hài lòng của người dân và doanh nghiệp. Kết quả đánh giá cần được công khai và gắn với trách nhiệm giải trình của các chủ đầu tư, đồng thời làm cơ sở cho việc phân bổ vốn trong các giai đoạn tiếp theo. Đặc biệt, đối với các dự án giao thông triển khai tại khu vực nền đất yếu, thường xuyên chịu tác động của sụt lún, ngập lụt và xâm nhập

mặn, cần tăng cường chất lượng khảo sát địa chất, thẩm định giải pháp kỹ thuật và dự toán chi phí đầu tư ngay từ giai đoạn chuẩn bị dự án. Việc đánh giá hiệu quả sử dụng vốn phải tính đến chi phí vận hành, bảo trì và sửa chữa trong suốt thời gian khai thác, thay vì chỉ căn cứ tổng mức đầu tư ban đầu. Qua đó, hạn chế điều chỉnh vốn, kéo dài tiến độ và nâng cao hiệu quả sử dụng ngân sách nhà nước.

Tóm lại, trong ngắn hạn và trung hạn, nguồn vốn ngân sách nhà nước vẫn giữ vai trò dẫn dắt trong quá trình phát triển hệ thống giao thông đường bộ tại tỉnh Cà Mau. Việc thực hiện đồng bộ các giải pháp cơ cấu lại ngân sách, xác định danh mục đầu tư trọng điểm, tranh thủ nguồn vốn Trung ương và nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đầu tư công sẽ góp phần tăng cường năng lực tài chính của địa phương, đồng thời tạo nền tảng quan trọng để huy động thêm các nguồn lực xã hội cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trong thời gian tới.

4.2.1.2. Huy động vốn từ trái phiếu Chính phủ cho phát triển giao thông đường bộ

Trái phiếu Chính phủ là một trong những kênh huy động vốn trung và dài hạn quan trọng để tài trợ cho các công trình kết cấu hạ tầng, đặc biệt là các dự án giao thông đường bộ quy mô lớn, có thời gian hoàn vốn dài và khó thu hút đầu tư tư nhân ngay từ giai đoạn đầu. Đây là nguồn vốn có chi phí huy động tương đối ổn định, được bảo đảm bởi uy tín tài chính quốc gia và thường được ưu tiên phân bổ cho các dự án hạ tầng trọng điểm có tác động lan tỏa lớn đối với phát triển kinh tế – xã hội. Việc khai thác hiệu quả nguồn vốn từ trái phiếu Chính phủ sẽ góp phần bổ sung nguồn lực tài chính cho địa phương trong điều kiện ngân sách còn hạn chế, đồng thời tạo động lực thúc đẩy đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

Thực tiễn trong thời gian qua cho thấy nhiều địa phương vùng Đồng bằng sông Cửu Long đã tận dụng hiệu quả nguồn vốn trái phiếu Chính phủ để đầu tư phát triển các tuyến giao thông chiến lược. Nguồn vốn này được sử dụng để xây dựng các tuyến trục dọc, trục ngang, các tuyến đường kết nối vùng sản xuất nông nghiệp, khu công nghiệp và các trung tâm đô thị, góp phần nâng cao năng lực kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế vùng.

Đối với tỉnh Cà Mau, việc tiếp cận nguồn vốn trái phiếu Chính phủ trong đầu tư phát triển giao thông đường bộ vẫn còn những hạn chế nhất định. Nguyên nhân chủ yếu xuất phát từ năng lực chuẩn bị dự án chưa đồng đều, tiến độ hoàn thiện thủ tục

đầu tư còn kéo dài và thiếu bộ phận chuyên trách theo dõi, xây dựng hồ sơ đề xuất dự án theo yêu cầu của các cơ quan Trung ương. Vì vậy, để tăng khả năng tiếp cận nguồn vốn này trong thời gian tới, tỉnh Cà Mau cần triển khai một số giải pháp sau:

Một là, chủ động rà soát và xây dựng danh mục các dự án giao thông có khả năng tiếp cận nguồn vốn trái phiếu Chính phủ.

Tỉnh Cà Mau cần chủ động rà soát, lựa chọn các dự án giao thông có tính chất liên vùng, có vai trò quan trọng đối với phát triển kinh tế biển, kết nối cảng biển, khu kinh tế và các vùng sản xuất tập trung để đề xuất bố trí vốn từ ngân sách Trung ương theo quy định. Việc xác định danh mục dự án cần căn cứ mức độ cấp thiết, hiệu quả kinh tế – xã hội, khả năng hoàn thành thủ tục đầu tư và điều kiện cân đối nguồn lực. Đối với các công trình có chi phí lớn do nền đất yếu, hệ thống sông rạch chia cắt và nguy cơ sụt lún, cần làm rõ yêu cầu kỹ thuật, tổng mức đầu tư và phần vốn địa phương có khả năng bảo đảm, làm cơ sở đề xuất hỗ trợ từ Trung ương. Việc tiếp cận nguồn vốn có nguồn gốc phát hành trái phiếu Chính phủ phải tuân thủ quyết định phân bổ và kế hoạch đầu tư công được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

Hai là, nâng cao chất lượng công tác chuẩn bị đầu tư nhằm đáp ứng yêu cầu phân bổ vốn từ Trung ương.

Một trong những điều kiện quan trọng để tiếp cận nguồn vốn trái phiếu Chính phủ là dự án phải có hồ sơ đầy đủ, đúng quy chuẩn kỹ thuật và được chuẩn bị theo đúng trình tự của Luật Đầu tư công. Vì vậy, tỉnh cần tăng cường năng lực cho đội ngũ cán bộ trong công tác lập, thẩm định và trình hồ sơ dự án; đồng thời thành lập nhóm công tác chuyên trách theo dõi các chương trình phân bổ vốn từ Trung ương để kịp thời chuẩn bị hồ sơ đề xuất dự án. Bên cạnh đó, cần tăng cường phối hợp với các bộ, ngành Trung ương trong quá trình thẩm định và hoàn thiện hồ sơ nhằm rút ngắn thời gian chuẩn bị dự án.

Riêng đối với các dự án giao thông tại tỉnh Cà Mau, công tác chuẩn bị đầu tư cần chú trọng khảo sát địa chất, thủy văn, đánh giá nguy cơ sụt lún, ngập lụt và xác định phương án xử lý nền đất yếu phù hợp. Các yếu tố này phải được lượng hóa trong tổng mức đầu tư và phương án tổ chức thực hiện, đồng thời tính toán chi phí duy tu, bảo trì trong quá trình khai thác. Việc chuẩn bị đầy đủ các nội dung trên sẽ góp phần nâng cao chất lượng hồ sơ đề xuất dự án, hạn chế điều chỉnh vốn và tăng tính thuyết phục khi đề nghị Trung ương xem xét bố trí nguồn lực.

Ba là, bảo đảm công tác giải phóng mặt bằng và đẩy nhanh tiến độ giải ngân vốn đầu tư.

Công tác giải phóng mặt bằng và tiến độ giải ngân có ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng triển khai, sử dụng hiệu quả nguồn vốn đầu tư công được phân bổ. Vì vậy, tỉnh Cà Mau cần chủ động chuẩn bị phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và bố trí nguồn lực thực hiện theo thẩm quyền, nhất là đối với các tuyến giao thông đi qua khu dân cư, vùng sản xuất và khu vực ven biển. Đồng thời, tăng cường phối hợp giữa cơ quan quản lý, chủ đầu tư và chính quyền địa phương để tháo gỡ khó khăn về mặt bằng, kiểm soát tiến độ thi công và giải ngân, hạn chế tình trạng vốn được bố trí nhưng chậm đưa vào sử dụng. Vì vậy, tỉnh Cà Mau cần chủ động bố trí nguồn vốn từ ngân sách địa phương để thực hiện giải phóng mặt bằng, tạo điều kiện thuận lợi cho việc triển khai dự án ngay sau khi được bố trí vốn. Đồng thời, cần tăng cường giám sát tiến độ thực hiện dự án, nâng cao năng lực của các chủ đầu tư và ban quản lý dự án nhằm bảo đảm tiến độ giải ngân theo yêu cầu của cơ quan Trung ương.

Bốn là, tăng cường phối hợp trong xây dựng kế hoạch vốn và tổ chức thực hiện các dự án được Trung ương hỗ trợ.

Tỉnh Cà Mau cần chủ động phối hợp với các bộ, ngành Trung ương trong việc đề xuất, tổng hợp nhu cầu vốn và xây dựng kế hoạch đầu tư công đối với các dự án giao thông trọng điểm thuộc phạm vi quản lý. Trên cơ sở danh mục dự án phù hợp quy hoạch, cần xác định rõ tổng mức đầu tư, cơ cấu nguồn vốn, trách nhiệm bố trí vốn của từng cấp ngân sách và tiến độ thực hiện. Đối với các công trình có khả năng kết hợp nhiều nguồn lực, việc bố trí vốn phải bảo đảm đúng phạm vi, điều kiện sử dụng và cơ chế quản lý của từng nguồn vốn, tránh trùng lặp nhiệm vụ chi hoặc phát sinh nghĩa vụ tài chính vượt khả năng cân đối của địa phương. Đồng thời, tăng cường giám sát tiến độ, chất lượng công trình và hiệu quả sử dụng vốn nhằm nâng cao khả năng tiếp cận nguồn lực đầu tư công trong các giai đoạn tiếp theo.

Như vậy, việc tiếp cận nguồn vốn đầu tư công từ ngân sách Trung ương, trong đó có nguồn lực được hình thành từ phát hành trái phiếu Chính phủ theo quy định, có ý nghĩa quan trọng đối với phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau. Khả năng huy động nguồn lực này phụ thuộc vào chất lượng chuẩn bị dự án, mức độ ưu tiên trong kế hoạch đầu tư công, khả năng cân đối ngân sách và hiệu quả tổ chức thực hiện. Do đó, tỉnh cần chủ động hoàn thiện danh mục dự án, nâng cao chất

lượng hồ sơ đầu tư và tăng cường phối hợp với Trung ương để bổ sung nguồn lực phát triển các công trình giao thông trọng điểm.

4.2.1.3. Huy động vốn từ các tổ chức tài chính, tín dụng trong nước cho phát triển giao thông đường bộ

Trong bối cảnh nhu cầu đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông ngày càng lớn, việc huy động nguồn vốn từ các tổ chức tài chính, tín dụng trong nước là một hướng đi quan trọng và có tính khả thi cao. Hệ thống ngân hàng thương mại, các quỹ đầu tư phát triển địa phương, công ty tài chính và các tổ chức bảo hiểm hiện nay đều có xu hướng mở rộng danh mục tín dụng đối với lĩnh vực hạ tầng – giao thông, đặc biệt là các dự án có cơ chế hoàn vốn rõ ràng hoặc có sự hỗ trợ từ ngân sách nhà nước. Tuy nhiên, tại tỉnh Cà Mau, việc kết nối giữa chính quyền địa phương, nhà đầu tư và các tổ chức tài chính vẫn chưa thật sự chặt chẽ; cơ chế phối hợp trong việc xây dựng và thẩm định phương án tài chính dự án còn hạn chế, khiến nguồn vốn tín dụng chưa được khai thác hiệu quả.

Để phát huy vai trò của hệ thống tài chính – tín dụng trong huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ, tỉnh Cà Mau cần triển khai một số giải pháp sau:

Một là, thiết lập cơ chế phối hợp giữa chính quyền địa phương, doanh nghiệp và các tổ chức tài chính trong quá trình chuẩn bị và thẩm định dự án.

Để nâng cao khả năng tiếp cận vốn tín dụng cho phát triển giao thông đường bộ, tỉnh Cà Mau cần tăng cường cơ chế phối hợp giữa cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp đầu tư và các tổ chức tài chính, tín dụng ngay từ giai đoạn chuẩn bị dự án. Trong đó, chính quyền địa phương thực hiện vai trò định hướng quy hoạch, công khai danh mục dự án, hỗ trợ giải quyết thủ tục đầu tư và giải phóng mặt bằng theo thẩm quyền; doanh nghiệp chịu trách nhiệm xây dựng phương án tài chính, xác định nguồn thu và khả năng trả nợ; các tổ chức tín dụng độc lập thẩm định hiệu quả dự án, năng lực tài chính của chủ đầu tư và quyết định cấp tín dụng theo quy định. Đối với các dự án tại Cà Mau, cần đặc biệt chú trọng đánh giá chi phí xử lý nền đất yếu, xây dựng cầu vượt sông rạch, nguy cơ sụt lún và chi phí bảo trì nhằm xác định chính xác nhu cầu vốn, hạn chế phát sinh chi phí và nâng cao tính khả thi của phương án vay vốn.

Hai là, chủ động mời gọi các tổ chức tín dụng lớn tham gia tài trợ các dự án hạ tầng giao thông.

Tỉnh Cà Mau cần xây dựng danh mục các dự án giao thông có khả năng huy động vốn tín dụng trung và dài hạn, ưu tiên những dự án có phương án khai thác, nguồn thu và khả năng hoàn trả vốn tương đối rõ ràng. Trên cơ sở đó, tăng cường kết nối với các ngân hàng thương mại, tổ chức tài chính và nhà đầu tư để nghiên cứu phương án cho vay trung, dài hạn hoặc đồng tài trợ đối với các dự án có quy mô vốn lớn. Việc huy động vốn phải căn cứ thời gian thu hồi vốn, khả năng tạo dòng tiền và mức độ rủi ro của từng dự án; đồng thời xác định cơ cấu vốn chủ sở hữu, vốn vay và các nguồn vốn hợp pháp khác phù hợp với năng lực tài chính của chủ đầu tư. Đối với các công trình giao thông công ích không có nguồn thu trực tiếp, cần ưu tiên nguồn vốn ngân sách và các hình thức tài trợ phù hợp, tránh sử dụng tín dụng thương mại khi chưa xác định được nguồn trả nợ khả thi.

Ba là, nâng cao mức độ minh bạch tài chính và uy tín của địa phương trong quan hệ với các tổ chức tín dụng.

Minh bạch tài chính là yếu tố quan trọng giúp tăng niềm tin của các tổ chức tín dụng đối với các dự án đầu tư hạ tầng. Vì vậy, tỉnh cần tăng cường công khai thông tin về ngân sách địa phương, tình hình đầu tư công và các nghĩa vụ tài chính trung hạn; đồng thời nâng cao chất lượng các báo cáo tài chính theo chuẩn mực kế toán nhà nước. Việc công khai thông tin và nâng cao tính minh bạch sẽ giúp các tổ chức tín dụng đánh giá chính xác hơn về năng lực tài chính của địa phương, qua đó tạo điều kiện thuận lợi cho việc huy động vốn tín dụng cho các dự án giao thông. Bên cạnh minh bạch thông tin tài chính công, cần nâng cao chất lượng công khai và cung cấp thông tin tài chính của từng dự án huy động vốn tín dụng, nhất là tổng mức đầu tư, cơ cấu nguồn vốn, phương án khai thác, dự báo doanh thu, chi phí vận hành và nghĩa vụ trả nợ. Đối với các dự án giao thông có thời gian hoàn vốn dài, cần thực hiện phân tích độ nhạy của phương án tài chính trước những biến động về lãi suất, chi phí xây dựng, lưu lượng phương tiện và tiến độ thực hiện. Đây là cơ sở để các tổ chức tín dụng đánh giá mức độ rủi ro, lựa chọn thời hạn cho vay và quyết định quy mô tài trợ phù hợp.

Bốn là, kết hợp nguồn vốn tín dụng với các hình thức huy động vốn khác để nâng cao hiệu quả đầu tư.

Đối với các dự án giao thông đường bộ có quy mô đầu tư lớn, thời gian thu hồi vốn dài, tỉnh Cà Mau cần khuyến khích xây dựng phương án tài chính kết hợp giữa vốn chủ sở hữu của doanh nghiệp, vốn tín dụng trung và dài hạn, vốn đầu tư công tham gia dự án PPP và các nguồn vốn hợp pháp khác theo quy định. Việc xác định cơ cấu vốn phải căn cứ đặc điểm dự án, khả năng tạo nguồn thu, thời hạn vay và mức độ chấp nhận rủi ro của nhà đầu tư, tránh phụ thuộc quá lớn vào vốn vay thương mại. Đồng thời, cần tăng cường đánh giá khả năng trả nợ, kiểm soát rủi ro lãi suất, nợ quá hạn và nguy cơ phát sinh nợ xấu; xác định rõ trách nhiệm tài chính của từng chủ thể, không chuyển nghĩa vụ trả nợ của doanh nghiệp sang ngân sách nhà nước khi không có căn cứ pháp lý. Việc kết hợp các nguồn vốn phải bảo đảm tính khả thi tài chính, hiệu quả kinh tế – xã hội và sự ổn định của nguồn lực đầu tư trong suốt quá trình triển khai, khai thác công trình.

Tóm lại, huy động vốn từ các tổ chức tài chính, tín dụng trong nước là giải pháp quan trọng nhằm bổ sung nguồn lực trung và dài hạn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau. Tuy nhiên, hiệu quả huy động vốn phụ thuộc vào tính khả thi tài chính của dự án, khả năng trả nợ của chủ đầu tư và cơ chế kiểm soát rủi ro tín dụng. Vì vậy, việc tăng cường phối hợp giữa chính quyền, doanh nghiệp và tổ chức tín dụng phải gắn với nâng cao chất lượng chuẩn bị dự án, đa dạng hóa cơ cấu nguồn vốn và bảo đảm an toàn tài chính, góp phần khắc phục tình trạng thiếu vốn đầu tư trung và dài hạn, từng bước giảm sự phụ thuộc vào ngân sách nhà nước.

4.2.1.4. Huy động vốn từ khu vực tư nhân cho phát triển giao thông đường bộ

Trong bối cảnh nguồn lực từ ngân sách nhà nước và vốn vay nước ngoài còn hạn chế, khu vực tư nhân ngày càng được xem là một trong những nguồn lực quan trọng trong chiến lược phát triển kết cấu hạ tầng, đặc biệt là hạ tầng giao thông đường bộ. Sự tham gia của khu vực doanh nghiệp không chỉ góp phần bổ sung nguồn vốn đầu tư mà còn mang lại nhiều giá trị gia tăng như nâng cao năng lực quản trị dự án, ứng dụng công nghệ hiện đại, rút ngắn thời gian thi công và cải thiện chất lượng cung cấp dịch vụ hạ tầng.

Đối với tỉnh Cà Mau, việc thu hút khu vực tư nhân tham gia đầu tư hạ tầng

giao thông có ý nghĩa đặc biệt quan trọng trong bối cảnh nhu cầu đầu tư cho hệ thống giao thông kết nối vùng sản xuất thủy sản, khu kinh tế ven biển, cảng biển và các trung tâm logistics ngày càng gia tăng. Tuy nhiên, trên thực tế, số lượng dự án giao thông được triển khai theo hình thức hợp tác công – tư (PPP) trên địa bàn tỉnh vẫn còn hạn chế. Nguyên nhân chủ yếu xuất phát từ cơ chế chính sách chưa đủ hấp dẫn, quy trình thủ tục đầu tư còn phức tạp, cơ chế chia sẻ rủi ro chưa rõ ràng và thông tin về các dự án kêu gọi đầu tư chưa được công khai đầy đủ.

Để thúc đẩy sự tham gia của khu vực tư nhân vào đầu tư phát triển giao thông đường bộ, tỉnh Cà Mau cần triển khai đồng bộ một số giải pháp sau:

Một là, hoàn thiện cơ chế hỗ trợ đầu tư và phân chia rủi ro nhằm nâng cao khả năng thu hút vốn tư nhân vào phát triển giao thông đường bộ

Tỉnh Cà Mau cần chủ động rà soát, lựa chọn các dự án giao thông có khả năng huy động vốn tư nhân, nhất là những tuyến kết nối khu kinh tế, cảng biển, trung tâm logistics và các vùng sản xuất tập trung có nhu cầu vận tải tương đối ổn định. Đối với các dự án thực hiện theo phương thức hợp tác công – tư, cần xác định rõ cơ cấu vốn, phương án thu hồi vốn, trách nhiệm của Nhà nước và nhà đầu tư, đồng thời nghiên cứu áp dụng các hình thức hỗ trợ đầu tư, sử dụng vốn nhà nước tham gia dự án và cơ chế chia sẻ rủi ro theo điều kiện, trình tự và thẩm quyền được pháp luật quy định. Đặc biệt, phải tính toán đầy đủ chi phí xử lý nền đất yếu, xây dựng cầu vượt sông rạch, nguy cơ sụt lún và chi phí bảo trì trong suốt thời gian khai thác để xây dựng phương án tài chính phù hợp. Việc xác định mức thu, thời gian thu và cơ chế điều chỉnh giá dịch vụ, nếu có, cần căn cứ quy định pháp luật, khả năng chi trả của người sử dụng và yêu cầu hài hòa lợi ích giữa Nhà nước, nhà đầu tư và xã hội; tránh chuyển giao rủi ro tài chính bất hợp lý cho ngân sách hoặc người dân.

Hai là, ưu tiên lựa chọn các nhà đầu tư có năng lực tài chính và kinh nghiệm thực tiễn.

Việc lựa chọn nhà đầu tư phải dựa trên tiêu chí công khai, minh bạch, cạnh tranh và không phân biệt đối xử theo quy định của pháp luật. Bên cạnh năng lực tài chính và kinh nghiệm thực hiện dự án, cần chú trọng khả năng huy động vốn trung và dài hạn, năng lực quản trị rủi ro, kinh nghiệm thi công công trình trên nền đất yếu và khả năng duy trì chất lượng công trình trong thời gian khai thác. Đối với các dự án có thời gian hoàn vốn dài, cần đánh giá đầy đủ mức vốn chủ sở hữu, khả năng

thu xếp tín dụng và phương án ứng phó khi chi phí xây dựng tăng hoặc doanh thu thấp hơn dự kiến. Qua đó, hạn chế tình trạng nhà đầu tư không đủ năng lực tài chính, làm kéo dài tiến độ hoặc phát sinh yêu cầu hỗ trợ ngân sách ngoài phương án đã được phê duyệt.

Ba là, tăng cường hoạt động xúc tiến đầu tư trong lĩnh vực hạ tầng giao thông.

Thông tin thiếu minh bạch và thiếu định hướng rõ ràng là một trong những rào cản lớn đối với việc thu hút đầu tư. Vì vậy, tỉnh cần tổ chức các hội nghị xúc tiến đầu tư chuyên đề về hạ tầng giao thông, trong đó công bố danh mục các dự án ưu tiên kêu gọi đầu tư trong từng giai đoạn. Đồng thời, cần cung cấp các thông tin cơ bản về quy mô dự án, tổng mức đầu tư, thời gian hoàn vốn dự kiến và hình thức hợp tác đầu tư để giúp các doanh nghiệp có cơ sở đánh giá cơ hội đầu tư. Việc công khai thông tin đầy đủ sẽ góp phần nâng cao tính minh bạch của môi trường đầu tư và thu hút sự quan tâm của các nhà đầu tư tiềm năng.

Để nâng cao hiệu quả xúc tiến đầu tư, tỉnh cần phân loại danh mục dự án theo khả năng tạo nguồn thu và mức độ tham gia của ngân sách nhà nước. Đối với những dự án có tiềm năng huy động vốn tư nhân, hồ sơ công bố cần làm rõ nhu cầu vận tải, dự báo lưu lượng phương tiện, tổng mức đầu tư, chi phí vận hành, bảo trì, thời gian hoàn vốn dự kiến và các rủi ro chủ yếu. Đồng thời, cần cung cấp thông tin về điều kiện địa chất, thủy văn, yêu cầu giải phóng mặt bằng và các nghĩa vụ tài chính liên quan để nhà đầu tư có cơ sở xây dựng phương án huy động vốn. Việc xúc tiến đầu tư phải gắn với chất lượng chuẩn bị dự án, tránh tình trạng công bố danh mục kêu gọi đầu tư nhưng thiếu thông tin về khả năng hoàn vốn và điều kiện triển khai thực tế.

Bốn là, thiết lập cơ chế hỗ trợ và đối thoại thường xuyên với doanh nghiệp sau khi dự án được triển khai.

Tỉnh Cà Mau cần thiết lập cơ chế phối hợp thường xuyên giữa cơ quan quản lý nhà nước, nhà đầu tư, tổ chức tín dụng và chính quyền địa phương trong quá trình triển khai, khai thác các dự án giao thông có sự tham gia của khu vực tư nhân. Trọng tâm là kịp thời tháo gỡ khó khăn về thủ tục đầu tư, giải phóng mặt bằng, điều kiện thi công và thực hiện nghĩa vụ hợp đồng theo quy định. Đối với các dự án có thu phí, cần công khai phương án tài chính, nguyên tắc xác định mức thu, thời gian thu và cơ chế giám sát doanh thu, đồng thời tổ chức tham vấn cộng đồng tại khu vực chịu tác động trực tiếp để nâng cao sự đồng thuận xã hội. Trường hợp phát sinh

biến động về lưu lượng phương tiện, doanh thu hoặc chi phí đầu tư, việc điều chỉnh phương án tài chính và phân chia rủi ro phải căn cứ hợp đồng và quy định pháp luật, bảo đảm minh bạch, kiểm soát nghĩa vụ ngân sách và hài hòa lợi ích giữa các bên. Đây là điều kiện quan trọng để củng cố niềm tin của nhà đầu tư, hạn chế tranh chấp và duy trì khả năng huy động vốn tư nhân trong dài hạn.

Tóm lại, huy động vốn từ khu vực tư nhân là giải pháp quan trọng nhằm đa dạng hóa nguồn lực đầu tư và từng bước giảm sự phụ thuộc vào ngân sách nhà nước trong phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau. Tuy nhiên, khả năng thu hút vốn tư nhân phụ thuộc vào tính khả thi tài chính của dự án, mức độ phân bổ rủi ro, năng lực nhà đầu tư và sự đồng thuận của người dân. Do đó, tỉnh cần lựa chọn dự án phù hợp, hoàn thiện cơ chế hỗ trợ theo quy định, nâng cao chất lượng chuẩn bị đầu tư và tăng cường giám sát quá trình thực hiện, qua đó tạo điều kiện huy động hiệu quả nguồn lực tư nhân gắn với yêu cầu phát triển giao thông đường bộ bền vững.

4.2.1.5. Khai thác nguồn vốn tiềm năng phục vụ cho phát triển giao thông đường bộ

Ngoài các nguồn vốn truyền thống như ngân sách nhà nước, trái phiếu Chính phủ, vốn tín dụng thương mại và nguồn lực từ khu vực tư nhân, việc khai thác hiệu quả các nguồn vốn tiềm năng trong nước sẽ góp phần mở rộng không gian tài chính và đa dạng hóa các hình thức đầu tư cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Đối với tỉnh Cà Mau – địa phương có quy mô kinh tế còn hạn chế nhưng có nhiều tiềm năng về quỹ đất, nguồn lực cộng đồng và các công cụ tài chính ngoài ngân sách – việc khai thác các nguồn vốn này có ý nghĩa quan trọng nhằm bổ sung nguồn lực đầu tư, đặc biệt đối với các công trình giao thông nông thôn và các tuyến kết nối vùng sản xuất.

Để khai thác hiệu quả các nguồn vốn tiềm năng phục vụ phát triển giao thông đường bộ, tỉnh Cà Mau cần triển khai một số giải pháp sau:

Một là, nghiên cứu hoàn thiện và phát huy vai trò của Quỹ đầu tư phát triển địa phương trong huy động vốn cho kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Tỉnh Cà Mau cần rà soát hiện trạng tổ chức, năng lực tài chính và phạm vi hoạt động của Quỹ đầu tư phát triển địa phương sau quá trình sắp xếp đơn vị hành chính, trên cơ sở đó nghiên cứu phương án kiện toàn hoặc tổ chức mô hình phù hợp theo quy định pháp luật. Trọng tâm là nâng cao khả năng huy động nguồn vốn trung

và dài hạn, mở rộng hoạt động cho vay, đầu tư và tham gia đồng tài trợ đối với các dự án kết cấu hạ tầng thuộc phạm vi hoạt động được phép, có phương án tài chính khả thi và khả năng thu hồi vốn. Đối với các dự án giao thông đường bộ, cần ưu tiên nghiên cứu cơ chế phối hợp giữa quỹ, doanh nghiệp và các tổ chức tín dụng nhằm chia sẻ nhu cầu tài trợ, giảm sự phụ thuộc vào một nguồn vốn đơn lẻ. Việc sử dụng nguồn lực của quỹ phải tuân thủ nguyên tắc bảo toàn, phát triển vốn, kiểm soát rủi ro và không thay thế nhiệm vụ chi ngân sách đối với những công trình công ích không có nguồn hoàn trả phù hợp.

Hai là, lồng ghép nguồn lực từ các chương trình mục tiêu và phát huy tác động hỗ trợ của tín dụng chính sách đối với phát triển giao thông nông thôn.

Đối với các tuyến giao thông nông thôn, nhất là tại các địa bàn ven biển, vùng sản xuất thủy sản và khu vực còn khó khăn của tỉnh Cà Mau, cần tăng cường lồng ghép nguồn vốn ngân sách địa phương với nguồn lực từ các chương trình mục tiêu quốc gia và chương trình phát triển kinh tế – xã hội được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Việc bố trí vốn phải tuân thủ mục tiêu, đối tượng, nội dung chi và cơ chế quản lý của từng chương trình, ưu tiên các công trình giao thông thiết yếu phục vụ sản xuất, lưu thông hàng hóa và tiếp cận dịch vụ công. Đồng thời, phát huy vai trò của tín dụng chính sách trong hỗ trợ sinh kế, phát triển sản xuất và nâng cao năng lực kinh tế của hộ dân, hợp tác xã tại các khu vực được đầu tư hạ tầng giao thông. Sự kết hợp này tạo điều kiện nâng cao hiệu quả khai thác công trình và khả năng tham gia của cộng đồng, nhưng cần phân biệt rõ nguồn vốn đầu tư trực tiếp cho công trình giao thông với nguồn tín dụng hỗ trợ hoạt động sản xuất, kinh doanh và đời sống của người dân.

Ba là, đẩy mạnh khai thác nguồn thu từ tài sản công, đặc biệt là quỹ đất hai bên các tuyến giao thông.

Khai thác giá trị gia tăng từ đất đai do đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông tạo ra là một hướng huy động nguồn lực quan trọng nhằm bổ sung vốn đầu tư phát triển. Đối với tỉnh Cà Mau, cần gắn quy hoạch phát triển các tuyến giao thông mới, các trục kết nối đô thị, khu kinh tế và trung tâm logistics với quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất và định hướng phát triển không gian kinh tế. Trên cơ sở đó, rà soát quỹ đất thuộc phạm vi Nhà nước quản lý, xác định các khu vực có khả năng gia tăng giá trị sau khi công trình giao thông được đầu tư để nghiên cứu phương án khai thác phù

hợp. Các hình thức thực hiện có thể bao gồm đấu giá quyền sử dụng đất, cho thuê đất và khai thác tài sản công theo quy định pháp luật, bảo đảm công khai, minh bạch và phù hợp điều kiện thực tế của từng khu vực.

Để nâng cao hiệu quả huy động vốn, tỉnh cần xây dựng cơ chế phối hợp giữa cơ quan quản lý đất đai, tài chính, quy hoạch và đầu tư trong việc xác định quỹ đất, dự kiến nguồn thu và tổ chức khai thác. Nguồn thu hợp pháp từ đất đai được quản lý, phân bổ theo quy định của pháp luật về ngân sách và đầu tư công, qua đó tạo điều kiện bổ sung nguồn lực cho phát triển giao thông đường bộ. Đồng thời, cần kiểm soát rủi ro biến động giá đất, chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng và nguy cơ đầu cơ; bảo đảm quyền, lợi ích hợp pháp của người sử dụng đất, tránh tình trạng huy động nguồn lực bằng cách làm gia tăng bất hợp lý gánh nặng tài chính hoặc ảnh hưởng tiêu cực đến sinh kế của người dân.

Bốn là, phát huy nguồn lực từ cộng đồng dân cư và các tổ chức kinh tế địa phương.

Đối với các tuyến giao thông nông thôn, đường liên xã và các công trình quy mô nhỏ phục vụ trực tiếp đời sống, sản xuất của cộng đồng, tỉnh Cà Mau cần tiếp tục phát huy phương châm "Nhà nước và nhân dân cùng làm" trên cơ sở tự nguyện, công khai, minh bạch và phù hợp khả năng đóng góp của từng nhóm dân cư. Nguồn lực huy động có thể bao gồm đóng góp hợp pháp bằng tiền, ngày công lao động, vật liệu, hiến đất tự nguyện và sự tham gia của doanh nghiệp, hợp tác xã, tổ chức kinh tế tại địa phương. Việc tổ chức thực hiện phải bảo đảm quyền, lợi ích hợp pháp của người dân, không áp đặt mức đóng góp bắt buộc hoặc coi sự tham gia của cộng đồng là điều kiện thay thế trách nhiệm đầu tư của Nhà nước.

Đối với tỉnh Cà Mau, cần ưu tiên các công trình giao thông nông thôn có vai trò kết nối vùng nuôi trồng thủy sản, vùng sản xuất tập trung và các khu dân cư bị chia cắt bởi hệ thống sông rạch. Đồng thời, tăng cường công khai dự toán, phương án huy động, kết quả sử dụng nguồn lực và tổ chức giám sát cộng đồng trong quá trình thi công, nghiệm thu. Việc kết hợp nguồn lực ngân sách với sự tham gia tự nguyện của cộng đồng không chỉ góp phần bổ sung nguồn vốn mà còn nâng cao trách nhiệm quản lý, bảo vệ và duy trì chất lượng công trình sau đầu tư.

Bên cạnh các nguồn lực truyền thống, tỉnh Cà Mau cần nghiên cứu khả năng tiếp cận các công cụ tài chính xanh để bổ sung vốn cho những dự án giao thông đường bộ có đóng góp rõ ràng vào thích ứng với biến đổi khí hậu, giảm thiểu tác

động môi trường và nâng cao khả năng chống chịu của kết cấu hạ tầng. Trọng tâm là xây dựng danh mục dự án đáp ứng tiêu chí môi trường, đánh giá chi phí và lợi ích trong suốt vòng đời công trình, đồng thời nghiên cứu khả năng huy động tín dụng xanh và các công cụ tài chính phù hợp theo quy định pháp luật. Đối với hình thức trái phiếu xanh, cần xác định rõ chủ thể có thẩm quyền phát hành, điều kiện huy động, mục đích sử dụng vốn và nghĩa vụ công bố thông tin; không đồng nhất khả năng tiếp cận nguồn vốn xanh với quyền trực tiếp phát hành trái phiếu của chính quyền địa phương. Việc phát triển các công cụ tài chính này phải gắn với khả năng hoàn trả, kiểm soát rủi ro và hiệu quả môi trường thực chất của từng dự án.

Tóm lại, khai thác các nguồn vốn tiềm năng trong nước là giải pháp quan trọng nhằm đa dạng hóa cơ cấu huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau. Việc phát huy vai trò của Quỹ đầu tư phát triển địa phương, lồng ghép nguồn lực từ các chương trình mục tiêu, khai thác giá trị gia tăng từ đất đai và huy động sự tham gia tự nguyện của cộng đồng cần được thực hiện phù hợp với chức năng, điều kiện và cơ chế quản lý của từng nguồn vốn. Đồng thời, nghiên cứu mở rộng khả năng tiếp cận các công cụ tài chính xanh nhằm bổ sung nguồn lực trung và dài hạn cho những công trình giao thông thích ứng với biến đổi khí hậu. Thực hiện đồng bộ các giải pháp này sẽ góp phần giảm sự phụ thuộc vào ngân sách nhà nước, nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực và thúc đẩy phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ bền vững.

4.2.2. Nhóm giải pháp về huy động vốn đầu tư nước ngoài cho phát triển giao thông đường bộ

Huy động vốn đầu tư nước ngoài là một trong những hướng đi quan trọng nhằm bổ sung nguồn lực tài chính trung và dài hạn cho các địa phương đang phát triển, đặc biệt trong lĩnh vực kết cấu hạ tầng có quy mô đầu tư lớn và thời gian hoàn vốn dài như giao thông đường bộ. Đối với tỉnh Cà Mau – địa phương ven biển thuộc vùng Đồng bằng sông Cửu Long, khu vực được ưu tiên trong nhiều chương trình hỗ trợ phát triển quốc tế, việc khai thác hiệu quả nguồn vốn đầu tư nước ngoài, bao gồm vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI), sẽ góp phần quan trọng trong việc phát triển hệ thống giao thông kết nối vùng, nâng cao năng lực thích ứng với biến đổi khí hậu và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế bền vững.

Tuy nhiên, thực tế cho thấy khả năng huy động vốn đầu tư nước ngoài cho phát triển giao thông đường bộ tại tỉnh Cà Mau vẫn còn hạn chế. Nguyên nhân chủ yếu xuất phát từ năng lực chuẩn bị và quản lý dự án còn chưa đồng đều, chất lượng hồ sơ đề xuất dự án chưa đáp ứng đầy đủ yêu cầu của các nhà tài trợ quốc tế, đồng thời cơ chế phối hợp giữa địa phương và các cơ quan Trung ương trong quá trình vận động và tiếp nhận vốn đầu tư nước ngoài còn chưa thật sự hiệu quả.

Để khai thác hiệu quả các nguồn vốn đầu tư nước ngoài phục vụ phát triển hệ thống giao thông đường bộ, tỉnh Cà Mau cần triển khai một số nhóm giải pháp chủ yếu sau:

4.2.2.1. Huy động vốn từ nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA)

Nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) là công cụ tài chính quan trọng do các tổ chức quốc tế và chính phủ các nước phát triển cung cấp nhằm hỗ trợ các quốc gia đang phát triển đầu tư vào các lĩnh vực công ích có tác động lan tỏa rộng như phát triển hạ tầng cơ sở, giảm nghèo, bảo vệ môi trường và thích ứng với biến đổi khí hậu. Đối với các tỉnh ven biển thuộc Đồng bằng sông Cửu Long như Cà Mau, các dự án giao thông phục vụ phát triển kinh tế biển, bảo đảm sinh kế cho người dân và tăng cường khả năng chống chịu với biến đổi khí hậu thường nằm trong nhóm lĩnh vực được ưu tiên tiếp cận nguồn vốn ODA.

Tuy nhiên, trong thời gian qua, việc huy động và sử dụng nguồn vốn ODA cho phát triển giao thông đường bộ tại tỉnh Cà Mau vẫn chưa tương xứng với tiềm năng. Nguyên nhân chủ yếu là do năng lực đề xuất và quản lý dự án ODA còn hạn chế, thiếu đội ngũ chuyên trách am hiểu quy trình của các nhà tài trợ, đồng thời sự phối hợp giữa các cơ quan địa phương với các bộ, ngành Trung ương trong việc chuẩn bị và trình duyệt dự án chưa thật sự hiệu quả.

Để nâng cao khả năng tiếp cận nguồn vốn ODA cho phát triển giao thông đường bộ, tỉnh Cà Mau cần thực hiện một số giải pháp sau:

Một là, nâng cao năng lực đề xuất và quản lý dự án ODA.

Để nâng cao khả năng tiếp cận nguồn vốn ODA phục vụ phát triển giao thông đường bộ, tỉnh Cà Mau cần tăng cường năng lực xây dựng, đề xuất và tổ chức quản lý các chương trình, dự án phù hợp với định hướng ưu tiên của Chính phủ và các đối tác phát triển quốc tế. Trọng tâm là phân công đầu mối phối hợp giữa các cơ quan quản lý về tài chính, đầu tư, xây dựng và giao thông trong việc rà soát nhu cầu

vốn, chuẩn bị danh mục dự án, hoàn thiện hồ sơ và theo dõi tiến độ thực hiện. Đồng thời, chú trọng bồi dưỡng đội ngũ cán bộ có năng lực về quản lý dự án, tài chính quốc tế, đấu thầu, quản lý môi trường – xã hội và ngoại ngữ; tăng cường phối hợp với các bộ, ngành Trung ương và các đối tác phát triển như Ngân hàng Thế giới (WB), Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB), Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) và các tổ chức tài trợ phù hợp. Việc vận động vốn cần gắn với nhu cầu đầu tư thực tế và điều kiện tiếp nhận, sử dụng vốn của địa phương, tránh đề xuất dự án chỉ dựa trên khả năng tiếp cận nguồn tài trợ mà chưa làm rõ hiệu quả đầu tư.

Hai là, nâng cao chất lượng công tác chuẩn bị hồ sơ dự án theo chuẩn quốc tế.

Tỉnh Cà Mau cần nâng cao chất lượng công tác chuẩn bị dự án ODA theo hướng đáp ứng đồng thời quy định pháp luật Việt Nam và các yêu cầu áp dụng của nhà tài trợ quốc tế. Đối với các dự án giao thông đường bộ, cần đánh giá đầy đủ hiệu quả kinh tế – xã hội, tác động môi trường – xã hội, nhu cầu sử dụng công trình, phương án giải phóng mặt bằng và khả năng vận hành, bảo trì sau đầu tư. Đặc biệt, do đặc điểm nền đất yếu, hệ thống sông rạch dày đặc, nguy cơ sụt lún, ngập lụt và tác động của biến đổi khí hậu, hồ sơ dự án phải chú trọng khảo sát địa chất, thủy văn, đánh giá mức độ tổn thương của kết cấu hạ tầng và lựa chọn giải pháp kỹ thuật phù hợp. Đồng thời, cần tính toán chi phí trong toàn bộ vòng đời công trình, bao gồm đầu tư ban đầu, vận hành, bảo trì và khắc phục hư hỏng do các yếu tố tự nhiên. Việc lượng hóa đầy đủ chi phí, lợi ích và rủi ro không chỉ nâng cao chất lượng hồ sơ đề xuất dự án mà còn tạo cơ sở để tiếp cận các nguồn tài trợ ưu tiên cho phát triển hạ tầng có khả năng chống chịu với biến đổi khí hậu.

Ba là, chủ động bố trí vốn đối ứng và thiết lập cơ chế phối hợp thực hiện hiệu quả.

Để bảo đảm tính khả thi của các dự án giao thông sử dụng vốn ODA, tỉnh Cà Mau cần chủ động xác định nhu cầu vốn đối ứng, nguồn bố trí vốn và trách nhiệm tài chính của từng chủ thể ngay từ giai đoạn chuẩn bị đầu tư. Việc bố trí vốn đối ứng phải căn cứ cơ chế tài chính được cấp có thẩm quyền phê duyệt, phù hợp khả năng cân đối ngân sách và tiến độ thực hiện dự án; trong đó chú trọng các nhiệm vụ bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, quản lý dự án và những khoản chi thuộc trách nhiệm của phía Việt Nam theo thỏa thuận tài trợ. Đối với nguồn vốn ODA vay và vốn vay ưu đãi, cần đánh giá đầy đủ điều kiện vay, thời hạn trả nợ, lãi suất, rủi ro tỷ giá và nghĩa vụ hoàn trả theo cơ chế cho vay lại hoặc cấp phát được áp dụng, bảo đảm an

toàn nợ công và khả năng cân đối nguồn lực trong trung và dài hạn. Đồng thời, tăng cường phối hợp giữa cơ quan quản lý, chủ đầu tư, ban quản lý dự án, đơn vị tư vấn và chính quyền địa phương trong công tác giải phóng mặt bằng, đấu thầu, giám sát tiến độ và giải ngân, hạn chế phát sinh chi phí, kéo dài thời gian thực hiện và giảm hiệu quả sử dụng vốn.

Bên cạnh đó, tỉnh Cà Mau cần chủ động phối hợp với các bộ, ngành Trung ương trong việc tham gia các chương trình hợp tác phát triển quốc tế liên quan đến Đồng bằng sông Cửu Long, nhất là các chương trình phát triển hạ tầng thích ứng với biến đổi khí hậu, tăng cường liên kết vùng và phát triển kinh tế biển. Trên cơ sở tính chất của từng dự án, cần nghiên cứu khả năng tiếp cận nguồn vốn ODA, vốn vay ưu đãi và các hình thức tài trợ khí hậu phù hợp từ các đối tác phát triển và tổ chức tài chính quốc tế. Việc lựa chọn nguồn vốn phải căn cứ điều kiện tài trợ, cơ chế tiếp nhận, thẩm quyền phê duyệt và nghĩa vụ tài chính phát sinh; đồng thời ưu tiên những dự án giao thông có hiệu quả kinh tế – xã hội rõ ràng, góp phần giảm thiểu rủi ro thiên tai và nâng cao khả năng chống chịu của hệ thống kết cấu hạ tầng.

Tóm lại, huy động vốn ODA là một hướng quan trọng nhằm bổ sung nguồn lực đầu tư trung và dài hạn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau, đặc biệt đối với các công trình có vai trò liên kết vùng và thích ứng với biến đổi khí hậu. Tuy nhiên, khả năng tiếp cận và sử dụng hiệu quả nguồn vốn này phụ thuộc vào chất lượng chuẩn bị dự án, điều kiện tài trợ, khả năng bố trí vốn đối ứng và kiểm soát nghĩa vụ tài chính. Vì vậy, tỉnh cần nâng cao năng lực quản lý dự án, tăng cường phối hợp với Trung ương và các đối tác phát triển, đồng thời lựa chọn hình thức tiếp nhận vốn phù hợp nhằm bảo đảm hiệu quả đầu tư và an toàn tài chính trong dài hạn.

4.2.2.2. Huy động vốn từ nguồn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI)

So với các nguồn vốn công hoặc nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA), vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) có nhiều ưu thế về quy mô tài chính, năng lực công nghệ và kinh nghiệm quản trị dự án theo chuẩn quốc tế. Tuy nhiên, đặc điểm cơ bản của dòng vốn FDI là hướng đến mục tiêu lợi nhuận và hiệu quả đầu tư, do đó các nhà đầu tư nước ngoài thường chỉ quan tâm đến những dự án có khả năng tạo dòng tiền ổn định hoặc có khả năng hoàn vốn thông qua khai thác dịch vụ, phát triển đô thị, logistics hoặc khai thác giá trị gia tăng từ đất đai.

Trong thực tế, tại tỉnh Cà Mau, số lượng dự án FDI trong lĩnh vực giao thông đường bộ còn rất hạn chế. Các dự án FDI hiện nay chủ yếu tập trung vào các lĩnh vực như năng lượng tái tạo, chế biến thủy sản, nông nghiệp công nghệ cao và dịch vụ xuất khẩu. Việc thu hút FDI vào lĩnh vực giao thông đường bộ chưa thực sự rõ nét, nguyên nhân chủ yếu do hệ thống hạ tầng chưa được quy hoạch đồng bộ, quy mô thị trường còn nhỏ và thiếu các dự án có cơ chế hoàn vốn hấp dẫn đối với nhà đầu tư quốc tế. Vì vậy, để thu hút hiệu quả nguồn vốn FDI cho phát triển giao thông đường bộ, tỉnh Cà Mau cần triển khai đồng bộ một số giải pháp sau:

Một là, xác định và quy hoạch các khu vực có tiềm năng thu hút FDI vào phát triển giao thông.

Tỉnh Cà Mau cần rà soát, xác định các khu vực và dự án giao thông đường bộ có khả năng thu hút nhà đầu tư nước ngoài trên cơ sở phù hợp quy hoạch, nhu cầu vận tải và định hướng phát triển không gian kinh tế của địa phương. Trọng tâm là nghiên cứu các tuyến kết nối khu kinh tế, cảng biển, trung tâm logistics, khu công nghiệp và vùng sản xuất thủy sản tập trung có khả năng hình thành nhu cầu vận tải ổn định. Tuy nhiên, cần phân biệt rõ dự án đầu tư trực tiếp vào kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ với dự án FDI trong lĩnh vực logistics, công nghiệp hoặc dịch vụ có tác động gián tiếp đến nhu cầu phát triển giao thông. Việc lựa chọn dự án kêu gọi đầu tư phải căn cứ khả năng tạo nguồn thu, phương án hoàn vốn và điều kiện tham gia của nhà đầu tư nước ngoài theo quy định pháp luật, đồng thời tính đến chi phí xây dựng phát sinh do nền đất yếu, sông rạch chia cắt và tác động của biến đổi khí hậu. Đối với những công trình công ích khó thu hồi vốn trực tiếp, cần xác định rõ vai trò đầu tư của Nhà nước, tránh đặt kỳ vọng huy động FDI khi chưa có cơ sở tài chính phù hợp.

Hai là, xây dựng danh mục dự án FDI trong lĩnh vực giao thông theo chuẩn quốc tế.

Để nâng cao khả năng thu hút nhà đầu tư nước ngoài, tỉnh Cà Mau cần xây dựng danh mục dự án giao thông đường bộ có thông tin đầy đủ, minh bạch và đáp ứng yêu cầu đánh giá của các nhà đầu tư quốc tế. Hồ sơ dự án cần làm rõ vị trí, quy mô, sự phù hợp quy hoạch, nhu cầu vận tải, tổng mức đầu tư, điều kiện giải phóng mặt bằng, chi phí vận hành, bảo trì và phương án thu hồi vốn. Đối với các dự án dự kiến thực hiện theo phương thức hợp tác công – tư, cần xác định rõ hình thức hợp

đồng, cơ cấu vốn, cơ chế thanh toán hoặc thu phí, nguyên tắc phân chia rủi ro và trách nhiệm của các bên theo quy định pháp luật. Đồng thời, đánh giá các yếu tố rủi ro đặc thù như xử lý nền đất yếu, sụt lún, ngập lụt, biến động chi phí xây dựng và doanh thu khai thác. Tài liệu giới thiệu dự án cần được chuẩn hóa, có thể xây dựng bằng tiếng Việt và tiếng Anh, công bố trên các kênh thông tin đầu tư chính thức nhằm tạo điều kiện cho nhà đầu tư tiếp cận và đánh giá cơ hội đầu tư một cách thực chất.

Ba là, đẩy mạnh hoạt động xúc tiến đầu tư quốc tế vào lĩnh vực hạ tầng giao thông.

Hoạt động xúc tiến đầu tư cần được triển khai theo hướng chuyên nghiệp và có trọng tâm, tập trung vào các đối tác có kinh nghiệm trong đầu tư hạ tầng giao thông và logistics. Tỉnh Cà Mau cần chủ động tham gia các diễn đàn đầu tư quốc tế về phát triển hạ tầng, đồng thời tăng cường hợp tác với các tổ chức xúc tiến đầu tư như JETRO (Nhật Bản), KOTRA (Hàn Quốc), EuroCham (Liên minh châu Âu) nhằm mở rộng mạng lưới đối tác tiềm năng.

Bên cạnh đó, việc kết nối trực tiếp với các tập đoàn đầu tư hạ tầng lớn đang hoạt động tại Việt Nam cũng là hướng đi quan trọng, giúp tỉnh giới thiệu các dự án giao thông có khả năng sinh lợi và thu hút được sự quan tâm của các nhà đầu tư chiến lược. Hoạt động xúc tiến đầu tư cần tập trung vào những đối tác có năng lực tài chính dài hạn, kinh nghiệm phát triển và vận hành kết cấu hạ tầng giao thông, khả năng thu xếp vốn quốc tế và quản trị rủi ro dự án. Việc lựa chọn đối tác cần dựa trên sự phù hợp giữa đặc điểm dự án với chiến lược đầu tư của doanh nghiệp, thay vì chỉ chú trọng số lượng nhà đầu tư được tiếp cận. Đồng thời, tăng cường phối hợp với các cơ quan xúc tiến đầu tư và tổ chức hỗ trợ doanh nghiệp quốc tế để giới thiệu những dự án đã có thông tin tương đối đầy đủ về cơ chế đầu tư, khả năng hoàn vốn và điều kiện thực hiện.

Bốn là, cải thiện môi trường đầu tư và nâng cao năng lực quản lý dự án FDI.

Môi trường đầu tư minh bạch, ổn định và hiệu quả là yếu tố quyết định đối với việc thu hút các nhà đầu tư nước ngoài. Vì vậy, tỉnh cần tiếp tục đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, rút ngắn thời gian giải quyết các thủ tục liên quan đến cấp phép đầu tư, cấp phép xây dựng và phê duyệt quy hoạch. Đồng thời, cần tăng cường ứng dụng công nghệ số trong quản lý đầu tư và cung cấp dịch vụ công nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho các nhà đầu tư tiếp cận thông tin và triển khai dự án.

Bên cạnh đó, tỉnh cần phân công đầu mối phối hợp thống nhất trong hỗ trợ nhà

đầu tư nước ngoài, bảo đảm kết nối hiệu quả giữa các cơ quan quản lý về đầu tư, tài chính, đất đai, xây dựng và giao thông. Cơ chế hỗ trợ cần tập trung tháo gỡ khó khăn trong quá trình chuẩn bị dự án, thực hiện thủ tục đầu tư, giải phóng mặt bằng và tổ chức triển khai theo đúng thẩm quyền. Đồng thời, tăng cường công khai tiến độ giải quyết thủ tục, trách nhiệm của từng cơ quan và kết quả xử lý kiến nghị nhằm giảm chi phí giao dịch, nâng cao tính dự báo và củng cố niềm tin của nhà đầu tư.

Tóm lại, huy động vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài là một hướng bổ sung nguồn lực cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau, nhưng khả năng thực hiện phụ thuộc vào đặc điểm dự án, phương án hoàn vốn, môi trường đầu tư và năng lực của nhà đầu tư. Do đó, tỉnh cần lựa chọn có trọng tâm những dự án phù hợp, nâng cao chất lượng chuẩn bị đầu tư, tăng cường xúc tiến đối tác có năng lực và hoàn thiện cơ chế phối hợp thực hiện. Việc thu hút FDI phải gắn với hiệu quả kinh tế – xã hội, kiểm soát rủi ro và bảo đảm sự phù hợp giữa lợi ích của nhà đầu tư với yêu cầu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ của địa phương.

4.2.3. Nhóm giải pháp về hoàn thiện thể chế, chính sách đột phá huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ

Trong bối cảnh nhu cầu đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ngày càng gia tăng, trong khi nguồn lực từ ngân sách nhà nước còn hạn chế, việc hoàn thiện thể chế và chính sách huy động vốn trở thành yêu cầu mang tính nền tảng nhằm mở rộng không gian tài chính công, thu hút hiệu quả các nguồn lực ngoài ngân sách và nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đầu tư. Nhóm giải pháp này có ý nghĩa chiến lược, không chỉ góp phần khắc phục những bất cập trong cơ chế, chính sách và phương thức quản lý đầu tư mà còn tạo lập môi trường pháp lý minh bạch, ổn định để thúc đẩy xã hội hóa đầu tư vào lĩnh vực giao thông. Điều này đặc biệt quan trọng đối với tỉnh Cà Mau, địa phương có nhu cầu đầu tư hạ tầng lớn nhưng năng lực cân đối ngân sách còn hạn chế, đòi hỏi phải có những chính sách mang tính đột phá và linh hoạt nhằm khơi thông các dòng vốn phục vụ phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ một cách bền vững và hiệu quả.

4.2.3.1. Hoàn thiện thể chế huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ

Hoàn thiện thể chế huy động vốn là điều kiện nền tảng quyết định khả năng khơi thông và phân bổ hiệu quả các nguồn lực tài chính cho phát triển kết cấu hạ

tầng giao thông đường bộ. Trong nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, thể chế không chỉ đóng vai trò thiết lập khuôn khổ pháp lý cho hoạt động đầu tư mà còn chi phối trực tiếp động lực tham gia của các chủ thể kinh tế, cách thức phân bổ lợi ích và cơ chế chia sẻ rủi ro giữa Nhà nước, doanh nghiệp và xã hội. Vì vậy, nếu hệ thống thể chế thiếu đồng bộ, thiếu minh bạch hoặc chưa thích ứng với yêu cầu phát triển mới thì quá trình huy động vốn cho hạ tầng giao thông sẽ khó đạt hiệu quả, mặc dù trong xã hội vẫn tồn tại những nguồn lực tài chính đáng kể.

Thực tiễn tại tỉnh Cà Mau cho thấy, công tác huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ trong thời gian qua tuy đã đạt được một số kết quả nhất định nhưng vẫn còn bộc lộ nhiều hạn chế về mặt thể chế. Một số dự án giao thông có chủ trương huy động vốn theo hình thức xã hội hóa hoặc hợp tác công – tư nhưng chưa thể triển khai do thiếu cơ sở pháp lý rõ ràng để xác định phương án tài chính, phân bổ rủi ro hoặc định giá tài sản công tham gia dự án. Bên cạnh đó, quá trình chuẩn bị và thực hiện dự án còn phụ thuộc khá nhiều vào hướng dẫn của các bộ, ngành trung ương, khiến địa phương gặp khó khăn trong việc chủ động xử lý các vấn đề phát sinh trong thực tiễn.

Những hạn chế này phần nào xuất phát từ sự chồng chéo và thiếu đồng bộ giữa các hệ thống văn bản pháp luật điều chỉnh hoạt động đầu tư và huy động vốn cho hạ tầng. Các quy định liên quan đến Luật Đầu tư công, Luật PPP, Luật Ngân sách nhà nước, Luật Xây dựng, Luật Đấu thầu và Luật Đất đai tuy đã được ban hành tương đối đầy đủ nhưng trong quá trình triển khai vẫn còn tồn tại những điểm giao thoa hoặc chưa thống nhất về quy trình, thẩm quyền và trách nhiệm của các cơ quan quản lý. Điều này làm gia tăng chi phí thể chế, kéo dài thời gian chuẩn bị dự án và làm giảm tính hấp dẫn của môi trường đầu tư đối với khu vực tư nhân.

Trong điều kiện nguồn lực ngân sách địa phương còn hạn chế, việc hoàn thiện thể chế huy động vốn cần được xem là một nhiệm vụ mang tính chiến lược nhằm tạo lập môi trường đầu tư minh bạch, ổn định và có khả năng thu hút các nguồn lực tài chính từ khu vực ngoài nhà nước. Thể chế thông suốt sẽ giúp giảm thiểu rủi ro cho nhà đầu tư, nâng cao tính dự báo của môi trường đầu tư và thúc đẩy sự tham gia của các doanh nghiệp vào quá trình phát triển hạ tầng giao thông của địa phương.

Để đạt được mục tiêu này, tỉnh Cà Mau cần triển khai đồng bộ một số giải pháp thể chế sau:

Thứ nhất, kiến nghị Trung ương tiếp tục hoàn thiện khung pháp lý về huy động vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

Trên cơ sở tổng kết những khó khăn, vướng mắc trong quá trình huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ, tỉnh Cà Mau cần chủ động kiến nghị các cơ quan Trung ương có thẩm quyền tiếp tục rà soát, hoàn thiện quy định pháp luật về đầu tư công, đầu tư theo phương thức hợp tác công – tư, ngân sách nhà nước, đất đai, xây dựng và đấu thầu. Trọng tâm là bảo đảm sự thống nhất về trình tự, thủ tục, thẩm quyền quyết định đầu tư, cơ chế sử dụng vốn nhà nước tham gia dự án và nguyên tắc phân chia rủi ro giữa các chủ thể. Đồng thời, cần kiến nghị tháo gỡ những vướng mắc trong quá trình chuẩn bị, lựa chọn nhà đầu tư và thực hiện dự án, nhất là đối với các công trình giao thông có chi phí đầu tư lớn do điều kiện nền đất yếu, sông rạch chia cắt và yêu cầu thích ứng với biến đổi khí hậu. Việc hoàn thiện khung pháp lý phải bảo đảm tính minh bạch, khả năng dự báo và kỷ luật tài chính, qua đó nâng cao khả năng thu hút các nguồn vốn ngoài ngân sách.

Thứ hai, xây dựng và ban hành cơ chế huy động vốn phát triển giao thông đường bộ cấp tỉnh phù hợp với điều kiện thực tiễn của địa phương.

Trên cơ sở các quy định pháp luật hiện hành và điều kiện phát triển kinh tế – xã hội của địa phương, tỉnh Cà Mau cần xây dựng cơ chế phối hợp và tổ chức thực hiện huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ theo hướng xác định rõ loại công trình, nhu cầu vốn, khả năng hoàn vốn và nguồn tài trợ phù hợp. Đối với công trình công ích không có khả năng thu hồi vốn trực tiếp, ngân sách nhà nước tiếp tục giữ vai trò chủ đạo; đối với dự án có khả năng tạo nguồn thu, cần nghiên cứu huy động vốn doanh nghiệp, vốn tín dụng và đầu tư theo phương thức hợp tác công – tư theo quy định. Đồng thời, có thể xem xét các công cụ huy động vốn hợp pháp khác khi đáp ứng đầy đủ điều kiện về chủ thể phát hành, thẩm quyền quyết định, giới hạn vay nợ và nghĩa vụ hoàn trả. Cơ chế thực hiện cần quy định rõ trách nhiệm phối hợp của các cơ quan trong việc lập danh mục dự án, chuẩn bị đầu tư, xác định cơ cấu nguồn vốn, lựa chọn nhà đầu tư và giám sát hiệu quả sử dụng vốn, bảo đảm không phát sinh nghĩa vụ tài chính ngoài khả năng cân đối của ngân sách địa phương.

Thứ ba, xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu điện tử về các dự án giao thông nhằm nâng cao tính minh bạch của môi trường đầu tư.

Tỉnh Cà Mau cần tăng cường kết nối, khai thác và cập nhật các cơ sở dữ liệu hiện có về quy hoạch, đầu tư công, đất đai và quản lý dự án giao thông, tiến tới hình thành hệ thống thông tin phục vụ công tác huy động vốn theo hướng thống nhất, thuận tiện và tránh trùng lặp. Nội dung công khai cần tập trung vào danh mục dự án ưu tiên, sự phù hợp quy hoạch, quy mô đầu tư, nguồn vốn dự kiến, tiến độ thực hiện và những thông tin cần thiết để nhà đầu tư đánh giá cơ hội tham gia. Đồng thời, cần xác định trách nhiệm cập nhật, kiểm tra chất lượng dữ liệu và phạm vi công khai theo quy định pháp luật. Việc nâng cao tính minh bạch và khả năng tiếp cận thông tin sẽ góp phần giảm chi phí tìm kiếm dự án, tăng hiệu quả phối hợp giữa các cơ quan quản lý và tạo điều kiện thu hút các nguồn vốn ngoài ngân sách.

Thứ tư, tăng cường phân cấp trong quản lý và thực hiện các dự án giao thông có quy mô phù hợp.

Tỉnh Cà Mau cần thực hiện đầy đủ cơ chế phân cấp, phân quyền trong quản lý đầu tư theo quy định pháp luật, đồng thời rà soát việc phân công và phối hợp giữa các cơ quan chuyên môn trong quá trình chuẩn bị, thẩm định và tổ chức thực hiện dự án giao thông đường bộ. Đối với những nhiệm vụ thuộc thẩm quyền địa phương, cần xác định rõ cơ quan chủ trì, trách nhiệm phối hợp, thời hạn xử lý và cơ chế giải quyết vướng mắc nhằm hạn chế tình trạng chồng chéo hoặc kéo dài thủ tục. Việc tăng tính chủ động phải gắn với nâng cao năng lực thực thi, kiểm tra, giám sát và trách nhiệm giải trình, bảo đảm tuân thủ các quy định về đầu tư, ngân sách, đấu thầu và quản lý tài sản công.

Thứ năm, thiết lập cơ chế giám sát xã hội đối với các dự án giao thông được huy động vốn từ nhiều nguồn lực khác nhau.

Bên cạnh hoạt động thanh tra, kiểm tra và giám sát của cơ quan nhà nước có thẩm quyền, tỉnh Cà Mau cần phát huy vai trò giám sát của các tổ chức chính trị – xã hội, cộng đồng doanh nghiệp và người dân đối với quá trình huy động, phân bổ và sử dụng vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ. Nội dung giám sát cần chú trọng việc công khai thông tin dự án, tiến độ thực hiện, chất lượng công trình, nghĩa vụ tài chính của các bên và việc thực hiện cam kết đối với cộng đồng. Đối với các dự án hợp tác công – tư có thu phí, cần tăng cường minh bạch phương án thu, thời gian thu và kết quả giám sát doanh thu theo quy định. Đồng thời, thiết lập cơ chế tiếp nhận, xử lý và phản hồi kiến nghị của người dân, bảo đảm giám sát xã hội được

thực hiện thực chất, góp phần phòng ngừa thất thoát, lãng phí và nâng cao trách nhiệm giải trình trong sử dụng các nguồn vốn huy động.

Tóm lại, hoàn thiện thể chế huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau cần được thực hiện đồng bộ trên hai phương diện: kiến nghị hoàn thiện khuôn khổ pháp luật thuộc thẩm quyền Trung ương và nâng cao hiệu quả tổ chức thực hiện trong phạm vi thẩm quyền địa phương. Trọng tâm là xác định rõ trách nhiệm của các chủ thể, tăng cường phối hợp, công khai thông tin và kiểm soát nghĩa vụ tài chính phát sinh từ các hình thức huy động vốn. Việc hoàn thiện thể chế theo hướng minh bạch, thống nhất và phù hợp điều kiện thực tiễn sẽ góp phần tháo gỡ những vướng mắc trong quá trình chuẩn bị, triển khai dự án, tạo môi trường thuận lợi để huy động và sử dụng hiệu quả các nguồn lực cho phát triển giao thông đường bộ của tỉnh.

4.2.3.2. Về chính sách đột phá liên quan đến huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ

Trong điều kiện nguồn lực đầu tư công còn hạn chế, trong khi nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ngày càng gia tăng, việc xây dựng và triển khai các chính sách mang tính đột phá có ý nghĩa quyết định đối với khả năng huy động nguồn lực xã hội cho phát triển hạ tầng. Đối với tỉnh Cà Mau – địa phương có vị trí chiến lược ở cực Nam của vùng Đồng bằng sông Cửu Long nhưng còn nhiều hạn chế về năng lực tài chính – việc thiết kế các chính sách linh hoạt, sáng tạo và có tính dẫn dắt thị trường là yêu cầu cấp thiết nhằm tạo động lực thu hút các nhà đầu tư tư nhân, doanh nghiệp trong nước, nhà đầu tư nước ngoài cũng như các tổ chức tài chính quốc tế tham gia đầu tư phát triển giao thông đường bộ.

Chính sách đột phá trong huy động vốn không chỉ dừng lại ở các ưu đãi tài chính đơn lẻ, mà cần được thiết kế như một hệ thống cơ chế đặc thù, bảo đảm hài hòa lợi ích giữa Nhà nước, nhà đầu tư và cộng đồng xã hội, đồng thời thiết lập cơ chế chia sẻ rủi ro hợp lý nhằm nâng cao mức độ tin cậy của môi trường đầu tư. Trên cơ sở đó, tỉnh Cà Mau cần từng bước hình thành một gói chính sách huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ theo hướng đồng bộ, minh bạch và có khả năng triển khai trong thực tiễn.

Một là, thực hiện chính sách hỗ trợ giải phóng mặt bằng bằng nguồn ngân sách nhà nước đối với các dự án giao thông chiến lược.

Chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và giải phóng mặt bằng là một trong

những yếu tố ảnh hưởng trực tiếp đến tổng mức đầu tư, tiến độ thực hiện và khả năng huy động vốn cho các dự án giao thông đường bộ. Đối với tỉnh Cà Mau, cần ưu tiên chuẩn bị quỹ đất và xây dựng phương án giải phóng mặt bằng đối với các tuyến giao thông chiến lược, nhất là những tuyến kết nối liên vùng, khu kinh tế, cảng biển và vùng sản xuất nông – thủy sản tập trung. Trên cơ sở tính chất và hình thức đầu tư của từng dự án, tỉnh cần xác định rõ trách nhiệm thực hiện, nguồn vốn bố trí và tiến độ giải phóng mặt bằng theo quy định pháp luật, bảo đảm phù hợp khả năng cân đối ngân sách và kế hoạch đầu tư công trung hạn. Đối với các dự án hợp tác công – tư, việc sử dụng vốn nhà nước tham gia thực hiện các nhiệm vụ liên quan đến giải phóng mặt bằng phải được xem xét trong phương án đầu tư và cơ chế tài chính được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Đồng thời, cần công khai phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, bảo đảm quyền lợi hợp pháp của người dân, hạn chế khiếu kiện và chậm tiến độ, qua đó giảm rủi ro thực hiện và nâng cao khả năng thu hút nhà đầu tư.

Hai là, xây dựng cơ chế khai thác giá trị gia tăng từ quỹ đất hai bên tuyến giao thông.

Để chuyển tiềm năng gia tăng giá trị đất đai thành nguồn lực thực tế cho phát triển giao thông đường bộ, tỉnh Cà Mau cần hoàn thiện cơ chế phối hợp giữa các cơ quan quản lý quy hoạch, đất đai, tài chính và đầu tư trong việc xác định quỹ đất có khả năng khai thác gắn với các tuyến giao thông mới. Trọng tâm là rà soát tính pháp lý của quỹ đất, xây dựng phương án sử dụng đất, xác định hình thức khai thác phù hợp và dự kiến nguồn thu trên cơ sở tuân thủ quy định pháp luật. Đồng thời, cần công khai thông tin quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất và phương án khai thác nhằm hạn chế đầu cơ, thất thoát nguồn lực và bảo đảm quyền lợi hợp pháp của người dân. Nguồn thu hợp pháp từ đất đai phải được quản lý, phân bổ theo quy định về ngân sách nhà nước và đầu tư công, qua đó tạo điều kiện bổ sung nguồn lực cho các công trình giao thông ưu tiên mà không hình thành cơ chế sử dụng nguồn thu ngoài ngân sách hoặc vượt thẩm quyền của địa phương.

Ba là, xây dựng chính sách ưu đãi đầu tư đối với doanh nghiệp tham gia phát triển hạ tầng giao thông – logistics.

Để tăng khả năng thu hút doanh nghiệp tham gia phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, tỉnh Cà Mau cần rà soát và tổ chức thực hiện hiệu quả các

chính sách ưu đãi, hỗ trợ đầu tư hiện hành đối với những dự án đáp ứng điều kiện theo quy định pháp luật. Trọng tâm là tạo thuận lợi về tiếp cận thông tin, chuẩn bị mặt bằng, phối hợp thực hiện thủ tục đầu tư và kết nối dự án giao thông với nhu cầu phát triển khu kinh tế, cảng biển, trung tâm logistics và vùng sản xuất tập trung. Đối với những vướng mắc vượt thẩm quyền, tỉnh cần tổng hợp thực tiễn, đánh giá tác động và kiến nghị Trung ương xem xét cơ chế phù hợp. Việc áp dụng chính sách ưu đãi phải có trọng tâm, bảo đảm công khai, minh bạch, không tạo lợi thế bất hợp lý cho một nhóm nhà đầu tư và không làm phát sinh nghĩa vụ ngân sách thiếu cơ sở pháp lý hoặc vượt khả năng cân đối của địa phương.

Bốn là, thiết lập cơ chế chia sẻ rủi ro hợp lý trong các dự án hợp tác công – tư.

Đối với các dự án giao thông đường bộ thực hiện theo phương thức hợp tác công – tư, tỉnh Cà Mau cần chú trọng xây dựng phương án phân bổ và quản lý rủi ro ngay từ giai đoạn chuẩn bị đầu tư, trên cơ sở xác định rõ trách nhiệm của Nhà nước và nhà đầu tư đối với từng nhóm rủi ro. Trong đó, cần đánh giá đầy đủ rủi ro giải phóng mặt bằng, biến động chi phí xây dựng, điều kiện địa chất, sụt lún, tác động của biến đổi khí hậu, lưu lượng phương tiện và doanh thu khai thác. Đối với cơ chế chia sẻ phần tăng, giảm doanh thu, việc xem xét áp dụng phải đáp ứng đầy đủ điều kiện, trình tự, thẩm quyền và giới hạn theo quy định pháp luật về đầu tư theo phương thức hợp tác công – tư; không mặc nhiên sử dụng ngân sách nhà nước để bù đắp mọi trường hợp doanh thu thấp hơn dự kiến. Đồng thời, cần xây dựng phương án tài chính thận trọng, công khai nguyên tắc phân chia rủi ro và kiểm soát các nghĩa vụ tài chính có thể phát sinh, bảo đảm hài hòa lợi ích giữa Nhà nước, nhà đầu tư và người sử dụng công trình.

Bên cạnh các chính sách nêu trên, tỉnh Cà Mau cần tiếp tục hoàn thiện môi trường đầu tư thông qua việc cải cách thủ tục hành chính, rút ngắn thời gian phê duyệt chủ trương đầu tư, đơn giản hóa quy trình ký kết hợp đồng PPP và tăng cường tính minh bạch trong quá trình lựa chọn nhà đầu tư. Đồng thời, cần gắn các chính sách huy động vốn cho giao thông với các chương trình phát triển kinh tế trọng điểm của tỉnh như phát triển kinh tế biển, năng lượng tái tạo, nuôi trồng thủy sản và du lịch sinh thái, từ đó tạo ra nhu cầu đầu tư thực chất và thúc đẩy hình thành các trục giao thông động lực.

Song song với việc ban hành các chính sách đột phá, việc xây dựng quy hoạch

giao thông đồng bộ và có tầm nhìn dài hạn cũng đóng vai trò đặc biệt quan trọng. Quy hoạch không chỉ là công cụ định hướng không gian phát triển mà còn là cơ sở pháp lý để bố trí vốn đầu tư và thu hút các nguồn lực xã hội. Vì vậy, tỉnh Cà Mau cần rà soát, cập nhật và tích hợp các quy hoạch chuyên ngành giao thông với quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch phát triển kinh tế – xã hội, hình thành một hệ thống quy hoạch giao thông thống nhất, có bản đồ số hóa và công khai thông tin các tuyến, dự án và quỹ đất liên quan. Điều này sẽ giúp các nhà đầu tư tiếp cận thông tin đầy đủ, đồng thời tạo điều kiện để địa phương tập trung nguồn lực vào các trục giao thông ưu tiên, đặc biệt là các tuyến kết nối vùng sản xuất thủy sản, các khu kinh tế ven biển và các trung tâm logistics của tỉnh.

Chính sách đột phá trong huy động vốn không chỉ dừng lại ở việc mở rộng ưu đãi đầu tư mà cần chuyển từ phương thức chủ yếu dựa vào phân bổ ngân sách sang chủ động kiến tạo điều kiện huy động và phối hợp các nguồn lực phát triển. Theo đó, tỉnh Cà Mau cần phát huy vai trò dẫn dắt của đầu tư công, lấy quy hoạch và danh mục dự án ưu tiên làm cơ sở huy động vốn, khai thác hợp lý nguồn lực đất đai và thiết lập cơ chế phân bổ lợi ích, rủi ro phù hợp để thu hút khu vực tư nhân tham gia. Việc tổ chức thực hiện phải gắn với trách nhiệm của các cơ quan quản lý, khả năng cân đối ngân sách và cơ chế giám sát minh bạch, qua đó chuyển định hướng huy động vốn thành các dự án có khả năng triển khai thực tế. Cách tiếp cận này phù hợp với yêu cầu vận dụng có chọn lọc kinh nghiệm phát triển hạ tầng của các địa phương và quốc gia đã được nghiên cứu trong luận án.

Tóm lại, việc hoàn thiện chính sách đột phá trong huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau cần tập trung tháo gỡ các điểm nghẽn về giải phóng mặt bằng, khai thác nguồn lực đất đai, hỗ trợ nhà đầu tư và phân bổ rủi ro trong các dự án hợp tác công – tư. Các chính sách này phải được xây dựng và tổ chức thực hiện trong khuôn khổ pháp luật, phù hợp khả năng cân đối ngân sách và đặc điểm kinh tế – xã hội của địa phương. Khi được triển khai đồng bộ, minh bạch và có trọng tâm, hệ thống chính sách sẽ góp phần nâng cao khả năng huy động vốn ngoài ngân sách, tăng hiệu quả sử dụng nguồn lực và tạo điều kiện phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo hướng bền vững.

4.2.3.3. Về đổi mới tư duy, quan điểm và phương thức đối với huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ

Một trong những rào cản quan trọng đối với hiệu quả huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ hiện nay không chỉ xuất phát từ hạn chế về nguồn lực tài chính hay khuôn khổ pháp lý, mà còn bắt nguồn từ tư duy phát triển và phương thức quản lý đầu tư chưa theo kịp yêu cầu của nền kinh tế thị trường và quá trình hội nhập quốc tế. Trong thực tiễn, ở nhiều địa phương, trong đó có tỉnh Cà Mau, việc huy động vốn cho hạ tầng giao thông vẫn chủ yếu dựa vào cơ chế phân bổ ngân sách nhà nước, thiếu sự chủ động trong thiết kế các mô hình tài chính đa dạng, chưa mạnh dạn khai thác các hình thức hợp tác công – tư, đồng thời còn tâm lý thận trọng trong việc chia sẻ rủi ro với khu vực tư nhân. Điều này làm hạn chế khả năng huy động các nguồn lực ngoài ngân sách, khiến nhiều dự án giao thông có ý nghĩa quan trọng đối với phát triển kinh tế – xã hội chưa được triển khai kịp thời.

Trong bối cảnh nhu cầu đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông ngày càng lớn, việc đổi mới tư duy, quan điểm và phương thức huy động vốn trở thành yêu cầu cấp thiết nhằm nâng cao năng lực quản trị tài chính công của địa phương, đồng thời tăng cường vai trò chủ động của chính quyền cấp tỉnh trong việc tổ chức và điều phối các nguồn lực đầu tư. Việc chuyển từ tư duy thụ động sang tư duy chủ động thiết kế và dẫn dắt dòng vốn sẽ tạo điều kiện để tỉnh Cà Mau khai thác hiệu quả hơn các nguồn lực từ khu vực tư nhân, các tổ chức tài chính và các nhà đầu tư trong và ngoài nước.

Để thực hiện mục tiêu này, tỉnh Cà Mau cần tập trung triển khai một số giải pháp trọng tâm sau:

Một là, chuyển từ tư duy đầu tư công đơn thuần sang tư duy thiết kế cấu trúc tài chính đa nguồn cho các dự án giao thông.

Đổi mới tư duy huy động vốn trước hết phải chuyển từ cách tiếp cận chủ yếu dựa vào khả năng phân bổ ngân sách sang chủ động lựa chọn cơ cấu nguồn vốn phù hợp với tính chất kinh tế và khả năng hoàn vốn của từng dự án giao thông đường bộ. Đối với các công trình công ích không có nguồn thu trực tiếp, ngân sách nhà nước tiếp tục giữ vai trò chủ đạo; đối với những dự án có khả năng tạo dòng tiền, cần nghiên cứu sự tham gia của vốn doanh nghiệp, vốn tín dụng và các hình thức đầu tư phù hợp theo quy định pháp luật. Riêng các dự án có quy mô lớn, thời gian hoàn vốn dài hoặc yêu cầu kỹ thuật đặc thù, cần đánh giá khả năng kết hợp các

nguồn tài trợ hợp pháp trên cơ sở xác định rõ trách nhiệm, nghĩa vụ tài chính và nguyên tắc phân bổ rủi ro của từng chủ thể. Việc thiết kế cơ cấu vốn phải gắn với khả năng cân đối ngân sách, hiệu quả kinh tế – xã hội và chi phí trong toàn bộ vòng đời công trình, tránh huy động vốn bằng mọi giá hoặc hình thành nghĩa vụ tài chính vượt khả năng thực hiện của địa phương.

Hai là, đổi mới phương thức quản lý đầu tư theo hướng tăng cường điều phối và đồng hành cùng nhà đầu tư.

Tỉnh Cà Mau cần đổi mới phương thức quản lý đầu tư theo hướng kết hợp chặt chẽ giữa thực hiện chức năng quản lý nhà nước với tăng cường điều phối, hỗ trợ và tháo gỡ khó khăn cho các chủ thể tham gia huy động vốn. Trọng tâm là phân công rõ cơ quan đầu mối, xác định trách nhiệm phối hợp và thời hạn xử lý các công việc liên quan đến chuẩn bị dự án, thủ tục đầu tư, giải phóng mặt bằng và tổ chức thực hiện. Đối với các dự án có sự tham gia của khu vực tư nhân, cần tăng cường trao đổi thông tin, kịp thời giải quyết những vướng mắc thuộc thẩm quyền, đồng thời bảo đảm nguyên tắc công khai, bình đẳng và tuân thủ pháp luật. Việc đổi mới phương thức quản lý không làm giảm vai trò kiểm tra, giám sát của Nhà nước mà hướng đến nâng cao hiệu quả phối hợp, giảm chi phí giao dịch và tăng khả năng triển khai thực tế của các dự án giao thông đường bộ.

Ba là, phát triển đội ngũ cán bộ chuyên sâu về tài chính và đầu tư hạ tầng.

Đổi mới tư duy huy động vốn đòi hỏi đội ngũ cán bộ quản lý đầu tư chuyển từ cách tiếp cận chủ yếu dựa vào thủ tục phân bổ vốn sang chủ động phân tích nhu cầu đầu tư, đánh giá khả năng hoàn vốn và lựa chọn phương án tài chính phù hợp. Vì vậy, tỉnh Cà Mau cần chú trọng hình thành năng lực tư duy tổng hợp về tài chính công, đầu tư hạ tầng và quản trị rủi ro cho đội ngũ cán bộ tham mưu. Đồng thời, tăng cường phối hợp liên ngành và phát huy vai trò của các chuyên gia trong quá trình xây dựng danh mục dự án, đánh giá phương án huy động vốn và tham mưu lựa chọn hình thức đầu tư. Các nội dung đào tạo, bồi dưỡng chuyên môn và cải cách thủ tục hành chính được cụ thể hóa tại mục 4.2.3.4.

Bốn là, hình thành tư duy cạnh tranh địa phương trong thu hút nguồn lực đầu tư hạ tầng.

Trong điều kiện các địa phương cùng cạnh tranh thu hút nguồn lực đầu tư, tỉnh Cà Mau cần chuyển từ tư duy xúc tiến đầu tư dựa chủ yếu vào giới thiệu tiềm năng

sang nâng cao chất lượng chuẩn bị và khả năng thực hiện của từng dự án giao thông đường bộ. Theo đó, cần chủ động xây dựng danh mục dự án ưu tiên có thông tin rõ ràng về sự phù hợp quy hoạch, nhu cầu vận tải, quy mô đầu tư, điều kiện giải phóng mặt bằng, nguồn vốn dự kiến và phương án hoàn vốn đối với dự án có khả năng tạo nguồn thu. Đồng thời, cần làm rõ lợi thế kinh tế của các tuyến giao thông kết nối vùng sản xuất thủy sản, khu kinh tế ven biển, cảng biển và trung tâm logistics, gắn với yêu cầu xử lý nền đất yếu, sụt lún và thích ứng với biến đổi khí hậu. Khả năng cạnh tranh trong thu hút vốn không chỉ phụ thuộc vào chính sách ưu đãi mà còn được quyết định bởi tính minh bạch, chất lượng hồ sơ, mức độ kiểm soát rủi ro và khả năng triển khai thực tế của dự án.

Tóm lại, đổi mới tư duy, quan điểm và phương thức huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau cần tập trung vào việc lựa chọn cơ cấu nguồn vốn phù hợp với từng loại dự án, nâng cao hiệu quả điều phối, đổi mới năng lực tham mưu và tăng chất lượng chuẩn bị dự án kêu gọi đầu tư. Đây là những điều kiện quan trọng để chuyển từ phương thức huy động vốn mang tính thụ động sang chủ động thiết kế và tổ chức thực hiện các phương án tài chính khả thi. Qua đó, góp phần nâng cao hiệu quả phân bổ nguồn lực, kiểm soát rủi ro và tạo điều kiện thu hút các nguồn vốn đầu tư phục vụ phát triển giao thông đường bộ của tỉnh trong trung và dài hạn.

4.2.3.4. Về đào tạo, bồi dưỡng đội ngũ cán bộ và đổi mới thủ tục hành chính phục vụ huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ

Hiệu quả huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ không chỉ phụ thuộc vào hệ thống chính sách và cơ chế tài chính, mà còn chịu tác động trực tiếp từ năng lực của đội ngũ cán bộ thực thi và mức độ thông thoáng của hệ thống thủ tục hành chính. Trên thực tế, nhiều dự án hạ tầng không thể triển khai hoặc bị kéo dài tiến độ không phải do thiếu nguồn vốn, mà do năng lực chuẩn bị dự án còn hạn chế hoặc thủ tục hành chính phức tạp, kéo dài thời gian phê duyệt. Vì vậy, đào tạo, bồi dưỡng đội ngũ cán bộ chuyên môn và đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính là điều kiện quan trọng để nâng cao hiệu quả huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tại tỉnh Cà Mau.

Một là, đào tạo và bồi dưỡng đội ngũ cán bộ chuyên sâu về quản lý đầu tư và tài chính hạ tầng.

Tỉnh Cà Mau cần xây dựng kế hoạch đào tạo, bồi dưỡng đội ngũ cán bộ tham mưu và tổ chức thực hiện huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ theo vị trí việc làm và yêu cầu nhiệm vụ cụ thể. Nội dung đào tạo cần tập trung vào kỹ năng lập và thẩm định phương án tài chính, phân tích dòng tiền và khả năng hoàn vốn, đánh giá hiệu quả kinh tế – xã hội, quản lý hợp đồng hợp tác công – tư, chuẩn bị hồ sơ dự án ODA và tiếp cận các công cụ tài chính phù hợp. Đồng thời, cần bổ sung năng lực đánh giá rủi ro lãi suất, tỷ giá, nghĩa vụ ngân sách, tác động môi trường và chi phí vòng đời công trình, nhất là đối với các dự án giao thông trên nền đất yếu, chịu ảnh hưởng của sụt lún và biến đổi khí hậu. Hoạt động bồi dưỡng cần gắn với tình huống thực tiễn, hồ sơ dự án cụ thể và đánh giá kết quả sau đào tạo; tăng cường phối hợp với các cơ sở đào tạo, viện nghiên cứu, chuyên gia và tổ chức tài chính có năng lực nhằm nâng cao khả năng vận dụng kiến thức vào công tác tham mưu, quản lý đầu tư tại địa phương.

Hai là, kiện toàn bộ máy tham mưu và tổ chức chuyên trách về huy động vốn đầu tư hạ tầng.

Trên cơ sở cơ cấu tổ chức các cơ quan chuyên môn sau sắp xếp, tỉnh Cà Mau cần rà soát, phân định rõ chức năng, nhiệm vụ và trách nhiệm phối hợp của Sở Tài chính, Sở Xây dựng, các cơ quan có liên quan và các ban quản lý dự án trong công tác huy động vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ. Trọng tâm là xác định đầu mối tham mưu tổng hợp về nhu cầu vốn, danh mục dự án ưu tiên, cơ cấu nguồn tài trợ, tiến độ chuẩn bị đầu tư và những khó khăn, vướng mắc cần giải quyết. Đối với các dự án lớn hoặc có cơ cấu vốn phức tạp, có thể tổ chức cơ chế phối hợp liên ngành theo nhiệm vụ cụ thể, tận dụng đội ngũ và bộ máy hiện có, tránh phát sinh đầu mối trung gian hoặc chồng chéo chức năng. Đồng thời, cần quy định rõ trách nhiệm cung cấp thông tin, thời hạn xử lý và cơ chế báo cáo nhằm nâng cao hiệu quả điều phối giữa các cơ quan, bảo đảm việc huy động vốn gắn chặt với khả năng triển khai thực tế của từng dự án.

Ba là, đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính gắn với ứng dụng công nghệ số trong quản lý đầu tư.

Tỉnh Cà Mau cần tiếp tục đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính trong lĩnh vực đầu tư phát triển giao thông đường bộ theo hướng công khai, minh bạch, xác định rõ trách nhiệm xử lý và tăng cường ứng dụng công nghệ số. Trọng tâm là rà soát quy trình phối hợp giữa các cơ quan trong việc chuẩn bị, thẩm định và triển khai dự án;

công khai thành phần hồ sơ, thời hạn giải quyết và tình trạng xử lý thủ tục theo quy định. Đồng thời, cần tăng cường kết nối, khai thác các hệ thống thông tin hiện có về đầu tư công, quy hoạch, đất đai, đấu thầu và quản lý dự án, hạn chế đầu tư xây dựng các nền tảng trùng lặp, phân tán dữ liệu. Việc số hóa cần hướng đến nâng cao chất lượng quản lý tiến độ, giám sát giải ngân, phát hiện sớm những vướng mắc trong thực hiện dự án và giảm chi phí tuân thủ cho nhà đầu tư, qua đó góp phần nâng cao hiệu quả huy động và sử dụng vốn.

Bốn là, xây dựng cơ chế đánh giá hiệu quả công vụ gắn với kết quả huy động vốn và triển khai dự án.

Để nâng cao trách nhiệm thực thi trong công tác huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ, tỉnh Cà Mau cần xây dựng hệ thống tiêu chí đánh giá kết quả thực hiện nhiệm vụ đối với các cơ quan, đơn vị và cá nhân có liên quan, phù hợp chức năng, thẩm quyền và vị trí việc làm. Nội dung đánh giá cần kết hợp các chỉ tiêu về tiến độ và chất lượng chuẩn bị dự án, mức độ hoàn thành nhiệm vụ phối hợp, thời gian xử lý thủ tục, chất lượng tham mưu phương án huy động vốn, hiệu quả giải quyết vướng mắc và việc tuân thủ quy định pháp luật. Đối với kết quả huy động vốn và giải ngân, cần đánh giá đồng thời quy mô, tiến độ, tính khả thi và hiệu quả sử dụng vốn, tránh chạy theo số lượng dự án hoặc tỷ lệ giải ngân mà xem nhẹ chất lượng đầu tư, an toàn tài chính và tác động kinh tế – xã hội. Kết quả đánh giá cần được sử dụng để xác định trách nhiệm, phát hiện hạn chế về năng lực và điều chỉnh phương thức tổ chức thực hiện, góp phần nâng cao chất lượng quản trị đầu tư tại địa phương.

Tóm lại, nâng cao năng lực đội ngũ cán bộ và cải cách thủ tục hành chính là những điều kiện quan trọng để chuyển các chủ trương, chính sách huy động vốn thành kết quả thực hiện cụ thể. Đối với tỉnh Cà Mau, trọng tâm là đào tạo theo yêu cầu nhiệm vụ, nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các cơ quan, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số và hoàn thiện cơ chế đánh giá trách nhiệm thực thi. Việc triển khai đồng bộ các giải pháp này sẽ góp phần nâng cao chất lượng chuẩn bị dự án, giảm chi phí giao dịch, kiểm soát rủi ro và tạo điều kiện thuận lợi để huy động, sử dụng hiệu quả các nguồn vốn phát triển giao thông đường bộ.

4.2.4. Nhóm giải pháp nâng cao hiệu quả quản lý và sử dụng vốn đầu tư cho phát triển giao thông đường bộ

Trong chiến lược phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, huy động vốn chỉ là

điều kiện khởi đầu của quá trình đầu tư. Giá trị thực sự của nguồn vốn chỉ được khẳng định thông qua hiệu quả quản lý, phân bổ và sử dụng vốn trong suốt vòng đời của dự án. Thực tiễn đầu tư công ở nhiều địa phương cho thấy, nếu công tác quản lý vốn thiếu chặt chẽ, thiếu cơ chế giám sát và không gắn với hiệu quả kinh tế – xã hội thì việc huy động thêm nguồn vốn mới không những không tạo ra động lực phát triển mà còn làm gia tăng rủi ro tài chính, kéo theo tình trạng dàn trải đầu tư, thất thoát nguồn lực và giảm hiệu suất của hệ thống hạ tầng.

Hiệu quả huy động vốn không chỉ được đánh giá bằng quy mô vốn huy động mà còn phải được đo bằng hiệu quả phân bổ, quản lý và sử dụng vốn đầu tư. Nâng cao hiệu quả sử dụng vốn sẽ tạo niềm tin cho Nhà nước, nhà đầu tư, các tổ chức tín dụng và các nhà tài trợ quốc tế, qua đó hình thành vòng tuần hoàn tích cực giữa huy động vốn - sử dụng vốn - tiếp tục huy động vốn. Vì vậy, nâng cao hiệu quả quản lý và sử dụng vốn chính là điều kiện để mở rộng khả năng huy động vốn trong giai đoạn tiếp theo.

Đối với tỉnh Cà Mau, trong bối cảnh nhu cầu đầu tư giao thông ngày càng lớn trong khi nguồn lực tài chính còn hạn chế, yêu cầu nâng cao hiệu quả sử dụng vốn trở thành một nhiệm vụ có ý nghĩa quyết định. Việc quản lý và sử dụng hiệu quả các nguồn vốn đầu tư không chỉ giúp tối ưu hóa nguồn lực hiện có mà còn góp phần nâng cao uy tín tài chính của địa phương, qua đó tạo điều kiện thuận lợi để tiếp tục thu hút các nguồn vốn đầu tư trong và ngoài nước. Trên cơ sở đó, tỉnh cần triển khai một số giải pháp trọng tâm sau:

4.2.4.1. Nâng cao hiệu quả quản lý đầu tư công trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Quản lý đầu tư công hiệu quả là điều kiện quan trọng để bảo đảm nguồn vốn được phân bổ đúng mục tiêu và phát huy tối đa hiệu quả kinh tế – xã hội. Trong thời gian tới, tỉnh Cà Mau cần tiếp tục hoàn thiện cơ chế quản lý đầu tư công theo hướng tăng cường tính kỷ luật tài chính, nâng cao trách nhiệm giải trình và tập trung nguồn lực vào các dự án có ý nghĩa chiến lược đối với phát triển kinh tế – xã hội của địa phương.

Trước hết, tỉnh Cà Mau cần thực hiện nghiêm nguyên tắc lựa chọn và phân bổ vốn đầu tư công theo thứ tự ưu tiên, bảo đảm tập trung nguồn lực cho những công trình có tính cấp thiết, khả năng hoàn thành và hiệu quả kinh tế – xã hội rõ ràng. Trong giai đoạn 2026–2030, cần ưu tiên bố trí vốn để hoàn thành các dự án chuyển

tiếp, xử lý những điểm nghẽn giao thông quan trọng và đầu tư các tuyến kết nối liên vùng, khu kinh tế, cảng biển, vùng sản xuất nông – thủy sản tập trung theo quy hoạch và kế hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Việc lựa chọn dự án phải căn cứ mức độ cấp thiết, khả năng cân đối vốn, hiệu quả kết nối, tác động đến sinh kế người dân và yêu cầu thích ứng với biến đổi khí hậu. Đồng thời, cần hạn chế tình trạng bố trí vốn dàn trải, khởi công dự án mới khi chưa xác định rõ nguồn vốn và khả năng hoàn thành, qua đó nâng cao hiệu quả phân bổ nguồn lực và tạo điều kiện huy động thêm các nguồn vốn hợp pháp cho phát triển giao thông đường bộ.

Bên cạnh đó, cần tăng cường kiểm soát tổng mức đầu tư, tiến độ và chi phí thực hiện dự án ngay từ giai đoạn chuẩn bị đầu tư. Đối với tỉnh Cà Mau, công tác khảo sát, lập và thẩm định dự án phải đặc biệt chú trọng điều kiện địa chất nền đất yếu, mạng lưới sông rạch dày đặc, nguy cơ sụt lún, ngập lụt và tác động của biến đổi khí hậu, bởi đây là những yếu tố có thể làm gia tăng chi phí xử lý nền móng, xây dựng cầu, cống và duy tu, bảo trì công trình. Việc xác định tổng mức đầu tư cần dựa trên số liệu khảo sát đáng tin cậy, phương án kỹ thuật phù hợp và đánh giá chi phí trong toàn bộ vòng đời dự án, đồng thời dự phòng hợp lý các rủi ro có thể phát sinh. Trong quá trình thực hiện, cần tăng cường kiểm soát tiến độ, chất lượng, khối lượng và chi phí, kịp thời xử lý những nguyên nhân gây chậm tiến độ hoặc điều chỉnh tổng mức đầu tư không cần thiết. Qua đó, nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đầu tư công, giảm nguy cơ thất thoát, lãng phí và củng cố cơ sở để tiếp tục huy động các nguồn vốn phát triển giao thông đường bộ.

4.2.4.2. Tăng cường cơ chế giám sát và minh bạch trong quản lý vốn đầu tư

Minh bạch và giám sát hiệu quả là những yếu tố quan trọng nhằm phòng ngừa thất thoát và lãng phí trong quá trình đầu tư hạ tầng. Trong bối cảnh các nguồn vốn đầu tư ngày càng đa dạng và quy mô đầu tư ngày càng lớn, việc thiết lập cơ chế giám sát nhiều tầng nấc là yêu cầu cần thiết để bảo đảm tính công khai và trách nhiệm giải trình trong quản lý vốn.

Tỉnh Cà Mau cần tăng cường cơ chế giám sát đầu tư theo hướng kết hợp giữa giám sát của cơ quan quản lý nhà nước, cơ quan dân cử và cộng đồng dân cư. Trọng tâm là công khai thông tin về tổng mức đầu tư, cơ cấu nguồn vốn, tiến độ thực hiện, tình hình giải ngân và những điều chỉnh phát sinh trong quá trình triển khai dự án theo quy định. Việc minh bạch thông tin sẽ tạo điều kiện để người dân, doanh

nghiệp tham gia giám sát, góp phần nâng cao trách nhiệm giải trình và hiệu quả sử dụng vốn đầu tư.

Bên cạnh đó, cần nâng cao hiệu quả thanh tra, kiểm tra và kiểm toán đối với hoạt động quản lý, sử dụng vốn đầu tư theo chức năng, thẩm quyền của từng cơ quan. Nội dung giám sát cần tập trung vào những khâu có nguy cơ thất thoát, lãng phí như lựa chọn nhà thầu, quản lý chi phí, giải ngân và nghiệm thu công trình. Đồng thời, tăng cường theo dõi việc thực hiện kết luận thanh tra, kiểm toán và trách nhiệm khắc phục sai phạm, qua đó bảo đảm kỷ luật tài chính và nâng cao hiệu quả sử dụng vốn.

4.2.4.3. Gắn đầu tư giao thông với phát triển không gian kinh tế và liên kết vùng

Hiệu quả của đầu tư giao thông không chỉ được đo bằng quy mô công trình hay chiều dài tuyến đường mà còn được thể hiện thông qua khả năng thúc đẩy phát triển kinh tế và mở rộng không gian sản xuất của địa phương. Do đó, việc sử dụng vốn đầu tư cho phát triển giao thông cần gắn chặt với định hướng phát triển kinh tế vùng và khai thác hiệu quả các lợi thế so sánh của tỉnh Cà Mau.

Đối với tỉnh Cà Mau, việc phân bổ vốn đầu tư giao thông cần ưu tiên các tuyến kết nối vùng sản xuất nông – thủy sản với cơ sở chế biến, trung tâm logistics, khu kinh tế và hệ thống cảng biển. Đặc biệt, cần chú trọng khả năng kết nối giữa các khu vực sản xuất trọng điểm trong tỉnh, hình thành mạng lưới vận chuyển hàng hóa thông suốt, giảm chi phí logistics và nâng cao hiệu quả khai thác hạ tầng. Việc lựa chọn dự án phải căn cứ nhu cầu vận tải thực tế và khả năng tạo giá trị gia tăng cho các ngành kinh tế chủ lực, qua đó nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đầu tư.

Đồng thời, cần tăng cường liên kết hạ tầng giao thông giữa tỉnh Cà Mau với các địa phương trong vùng Đồng bằng sông Cửu Long, nhất là thành phố Cần Thơ, tỉnh An Giang và các trung tâm kinh tế, logistics của vùng. Việc ưu tiên đầu tư những tuyến kết nối liên vùng có nhu cầu vận tải lớn sẽ góp phần mở rộng thị trường, giảm chi phí lưu thông hàng hóa và nâng cao khả năng thu hút nguồn vốn đầu tư cho phát triển giao thông đường bộ.

4.2.4.4. Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số trong quản lý đầu tư hạ tầng giao thông

Ứng dụng công nghệ số trong quản lý đầu tư hạ tầng giao thông là giải pháp quan trọng nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng vốn và kiểm soát rủi ro trong quá trình

triển khai dự án. Tỉnh Cà Mau cần tăng cường khai thác, kết nối các hệ thống dữ liệu hiện có để theo dõi tiến độ thực hiện, tình hình giải ngân, biến động chi phí và chất lượng công trình. Việc cập nhật thông tin kịp thời sẽ hỗ trợ cơ quan quản lý phát hiện những vướng mắc, chậm tiến độ và nguy cơ vượt tổng mức đầu tư.

Đồng thời, cần sử dụng dữ liệu số để phân tích hiệu quả đầu tư, đối chiếu chi phí thực tế với dự toán và đánh giá kết quả khai thác công trình sau đầu tư. Trên cơ sở thông tin được cập nhật, các cơ quan quản lý có thể kịp thời điều chỉnh phương án quản lý, phân bổ vốn và kế hoạch bảo trì phù hợp. Qua đó, nâng cao chất lượng quyết định đầu tư, hạn chế thất thoát, lãng phí và tạo cơ sở dữ liệu phục vụ huy động vốn cho các dự án tiếp theo.

Nâng cao hiệu quả quản lý và sử dụng vốn đầu tư là điều kiện mang tính quyết định để bảo đảm sự thành công của chiến lược huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tại tỉnh Cà Mau. Khi các cơ chế quản lý được hoàn thiện, công tác giám sát được tăng cường và việc sử dụng vốn được gắn chặt với định hướng phát triển kinh tế vùng, nguồn vốn đầu tư sẽ được phát huy tối đa hiệu quả, góp phần xây dựng hệ thống giao thông đồng bộ, hiện đại và tạo động lực mạnh mẽ cho sự phát triển kinh tế – xã hội của địa phương trong giai đoạn tới.

KẾT LUẬN

Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ là một trong những vấn đề có ý nghĩa chiến lược đối với quá trình phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương. Đối với tỉnh Cà Mau – địa phương nằm ở cực Nam của Tổ quốc, có vị trí quan trọng trong phát triển kinh tế biển và kinh tế thủy sản của vùng ĐBSCL – việc phát triển hệ thống giao thông đường bộ giữ vai trò then chốt trong việc mở rộng không gian phát triển, thúc đẩy liên kết vùng và nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế địa phương. Tuy nhiên, trong bối cảnh nhu cầu đầu tư kết cấu hạ tầng ngày càng lớn, trong khi khả năng đáp ứng từ ngân sách nhà nước còn hạn chế, mâu thuẫn giữa yêu cầu phát triển hạ tầng và năng lực nguồn lực tài chính trở thành một thách thức lớn đối với quá trình phát triển của tỉnh. Do đó, nghiên cứu vấn đề huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau có ý nghĩa cả về lý luận và thực tiễn.

Một là, luận án đã hệ thống hóa và làm rõ những vấn đề lý luận cơ bản về huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh. Trên cơ sở kế thừa và phân tích các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước, luận án đã làm rõ khái niệm, đặc điểm, vai trò của huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ; đồng thời xác định các nhân tố chủ yếu ảnh hưởng đến quá trình huy động vốn trong điều kiện phát triển kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa và hội nhập kinh tế quốc tế. Việc làm rõ các vấn đề lý luận này góp phần bổ sung cơ sở khoa học cho nghiên cứu về huy động vốn trong lĩnh vực kết cấu hạ tầng giao thông ở cấp địa phương.

Hai là, luận án đã phân tích và đánh giá một cách toàn diện thực trạng huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở tỉnh Cà Mau trong thời gian qua. Kết quả nghiên cứu cho thấy tỉnh đã có nhiều nỗ lực trong việc đa dạng hóa các nguồn vốn đầu tư, bao gồm vốn ngân sách nhà nước, vốn tín dụng, vốn từ khu vực tư nhân và một số nguồn vốn hỗ trợ từ bên ngoài. Các nguồn lực này đã góp phần từng bước cải thiện hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông của tỉnh, tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển sản xuất, lưu thông hàng hóa và nâng cao đời sống của người dân. Tuy nhiên, quá trình huy động vốn vẫn còn tồn tại một số hạn chế như

quy mô nguồn vốn chưa đáp ứng yêu cầu phát triển hạ tầng, cơ cấu nguồn vốn chưa thật sự hợp lý, khả năng thu hút nguồn vốn xã hội hóa còn hạn chế và hiệu quả sử dụng vốn đầu tư chưa cao. Những hạn chế này xuất phát từ nhiều nguyên nhân như cơ chế chính sách chưa thật sự đồng bộ, năng lực quản lý đầu tư còn bất cập và môi trường đầu tư chưa đủ sức hấp dẫn đối với các nhà đầu tư.

Ba là, trên cơ sở phân tích thực trạng và định hướng phát triển kinh tế – xã hội của tỉnh Cà Mau trong thời gian tới, luận án đã đề xuất hệ thống giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ. Các giải pháp được xây dựng theo hướng đồng bộ và toàn diện, bao gồm hoàn thiện thể chế và chính sách huy động vốn; đa dạng hóa các nguồn vốn trong nước và nước ngoài; đồng thời nâng cao hiệu quả quản lý và sử dụng vốn đầu tư. Việc triển khai hiệu quả các nhóm giải pháp này không chỉ giúp mở rộng nguồn lực tài chính cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông mà còn góp phần tạo lập môi trường đầu tư thuận lợi, thúc đẩy sự tham gia của các thành phần kinh tế vào quá trình phát triển hạ tầng.

Bốn là, kết quả nghiên cứu của luận án không chỉ có ý nghĩa về mặt lý luận trong việc bổ sung và làm rõ cơ sở khoa học của vấn đề huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở cấp tỉnh, mà còn có ý nghĩa thực tiễn đối với quá trình hoạch định chính sách và tổ chức thực hiện các chương trình phát triển hạ tầng giao thông của tỉnh Cà Mau. Khi các giải pháp được triển khai một cách đồng bộ và có lộ trình phù hợp, hệ thống giao thông đường bộ của tỉnh sẽ từng bước được hoàn thiện theo hướng đồng bộ, hiện đại, góp phần tăng cường liên kết vùng, khai thác hiệu quả tiềm năng kinh tế biển và tạo động lực quan trọng cho phát triển kinh tế – xã hội bền vững của tỉnh Cà Mau trong giai đoạn tới.

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH CỦA TÁC GIẢ ĐÃ CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN

Nguyễn Văn Trai (2025), *Kết quả và giải pháp huy động vốn phát triển giao thông đường bộ vùng đồng bằng sông Cửu Long*, Tạp chí Lý luận chính trị, số đặc biệt năm 2025, ISSN 2525-2585.

Nguyễn Văn Trai (2025), *Đổi mới cơ chế huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ vùng đồng bằng sông Cửu Long trong bối cảnh hội nhập quốc tế*, Tạp chí Kinh tế và Dự báo, tháng 9/2025 (số 17), ISSN 1859-4972.

Nguyễn Văn Trai (2025), *Các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở Viêt Nam và kiến nghị chính sách*, Tạp chí Tài chính kỳ 01 - tháng 9/2025 (856), ISSN – 2615 – 8973.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Tài liệu nước ngoài

1. Addison, T., & Anand, P. B. (2012), "Aid and the Financing of Infrastructure: The Case of Africa" (Viện trợ và tài chính cho phát triển kết cấu hạ tầng: Trường hợp châu Phi), *World Development*, Vol. 40, No. 6, pp. 1131–1143, Vương quốc Anh.
2. Adu, J. (2009), "Financing and Evaluation of Investments in Road Infrastructure Development" (Đầu tư và đánh giá đầu tư vào phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ), *European Journal of Social Sciences*, Vol. 11, No. 4, pp. 594–603.
3. Alfen, H. W. (2006), "Public–Private Partnership in Infrastructure Development: Case Studies from Asia and Europe" (Đối tác công – tư trong phát triển kết cấu hạ tầng: Nghiên cứu trường hợp từ châu Á và châu Âu), Bauhaus University Weimar, Đức.
4. Aschauer, D. A. (1989), "Is Public Expenditure Productive?" (Chi tiêu công có mang lại hiệu quả hay không?), *Journal of Monetary Economics*, Vol. 23, No. 2, pp. 177–200, Hoa Kỳ.
5. Barro, R. J., & Sala-i-Martin, X. (1992), "Public Finance in Models of Economic Growth" (Tài chính công trong các mô hình tăng trưởng kinh tế), *Review of Economic Studies*, Vương quốc Anh.
6. Bayoumi, E., Elgazzar, S., El-Bary, A. A., & Ricci, S. (2021), "The Role of Road Transport Infrastructure Investments on Logistics Performance: A Research Agenda" (Vai trò của đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đối với hiệu suất logistics: Một chương trình nghiên cứu), *International Business Logistics*, Vol. 1, No. 2, pp. 16–25.
7. Congressional Research Service – CRS (2017), "Public-Private Partnerships (PPP) in Transportation Infrastructure: Policy and Implementation Issues" (Đối tác công – tư trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông: Các vấn đề chính sách và thực thi), Washington, D.C., Hoa Kỳ.

8. Edame, G. E. (2013), “The Impact of Public Infrastructure on Economic Growth in Nigeria” (Tác động của kết cấu hạ tầng công đối với tăng trưởng kinh tế ở Nigeria), *International Journal of Economics and Finance*, Vol. 5, No. 10, pp. 190–198, Canada.
9. Eshitera, A., Esho, L., & Njoroge, C. G. (2024), “Impact of Road Transportation Network Infrastructure on Regional Development in Kenya” (Tác động của kết cấu hạ tầng mạng lưới giao thông đường bộ đến phát triển khu vực ở Kenya), *American Journal of Industrial and Business Management*, Vol. 14, pp. 992–1011, Hoa Kỳ.
10. Gavieta, R. (2010), “Infrastructure Financing and Project Risk Allocation” (Tài chính cho phát triển kết cấu hạ tầng và phân bổ rủi ro dự án), *Public Infrastructure Bulletin*, Vol. 1, No. 2, pp. 45–56, Australia.
11. Guo, P., Wang, X., & Liu, Y. (2022), “The Growth Impact of Infrastructure Capital Investment” (Tác động của đầu tư vốn kết cấu hạ tầng đối với tăng trưởng kinh tế), *Economic Modelling*, Vol. 110, Elsevier, Hà Lan.
12. Ivanová, E., & Masárová, J. (2013), “Importance of Road Infrastructure in the Economic Development and Competitiveness” (Tầm quan trọng của kết cấu hạ tầng đường bộ trong phát triển kinh tế và năng lực cạnh tranh), *Economics and Management*, Vol. 18, No. 2, pp. 263–274, Lithuania.
13. Kim, B. (2006), “Infrastructure Development and Economic Growth in East Asia: Lessons from Japan and Korea” (Phát triển kết cấu hạ tầng và tăng trưởng kinh tế ở Đông Á: Bài học từ Nhật Bản và Hàn Quốc), *Asian Development Review*, Vol. 23, No. 1, pp. 90–115.
14. Kirkpatrick, C., Parker, D., & Zhang, Y. F. (2006), “Foreign Direct Investment in Infrastructure in Developing Countries: Does Regulation Make a Difference?” (Đầu tư trực tiếp nước ngoài vào lĩnh vực kết cấu hạ tầng ở các nước đang phát triển: Liệu quy định có tạo ra sự khác biệt?), *Transnational Corporations*, Vol. 15, No. 1, pp. 143–171.
15. Lakshmanan, T. R. (2011), “The Broader Economic Consequences of Transport Infrastructure Investments” (Những hệ quả kinh tế rộng hơn của đầu tư hạ tầng giao thông), *Journal of Transport Geography*, Hà Lan.

16. Eastern Economic Corridor Office - EECO (2023), *Eastern Economic Corridor - EEC Thailand,* Chonburi, Thái Lan (Văn phòng Hành lang kinh tế phía Đông Thái Lan (2023), *Tài liệu giới thiệu Hành lang kinh tế phía Đông Thái Lan*), web: https://image.mfa.go.th/mfa/0/Svp1QKEi4u/EEC/EEC_Fact_Sheet_2023.pdf, [truy cập ngày 27/6/2026].
17. Mejia-Dugand, S., Hellsmark, H., & Söderholm, P. (2024), "Policy Instruments for Sustainable Transport Transitions: The Role of Public Investment and Fiscal Incentives" (Công cụ chính sách cho chuyển đổi giao thông bền vững: Vai trò của đầu tư công và các công cụ tài khóa), *Transport Policy*, Elsevier, Hà Lan.
18. Mmadi, S. (2023), "Infrastructure Financing Gap and Fiscal Sustainability in Malawi" (Khoảng cách tài chính cho phát triển kết cấu hạ tầng và tính bền vững tài khóa ở Malawi), *African Development Review*, Vol. 35, No. 2, pp. 275–289.
19. OECD (2020), "Land Value Capture: Implementation in OECD Countries" (Thu giá trị gia tăng từ đất đai: Thực tiễn triển khai tại các nước OECD), Paris, Pháp.
20. Postigo, A. (2008), "Financing Road Infrastructure in China and India: Current Trends and Future Options" (Đầu tư kết cấu hạ tầng đường bộ ở Trung Quốc và Ấn Độ: xu hướng hiện tại và các lựa chọn trong tương lai), *Journal of Asian Public Policy*, Vol. 1, No. 1, pp. 71–89.
21. Queiroz, C., Uribe, A., & Blumenfeld, D. (2016), "Mechanisms for Financing Roads: A Review of International Practice" (Cơ chế huy động vốn cho phát triển đường bộ: Tổng quan thực tiễn quốc tế), World Bank Report, Washington, D.C., Hoa Kỳ.
22. Rodrigue, J.-P. (2017), *The Geography of Transport Systems* (4th ed.) (Địa lý của hệ thống giao thông vận tải), Routledge, New York – London.
23. Romer, P. M. (1994), "The Origins of Endogenous Growth" (Nguồn gốc của tăng trưởng nội sinh), *Journal of Economic Perspectives*, Hoa Kỳ.

24. Sader, F. (2000), "Attracting Foreign Direct Investment into Infrastructure: Why Is It So Difficult?" (Thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài vào lĩnh vực kết cấu hạ tầng: Vì sao lại khó khăn?), World Bank Working Paper, Washington, D.C., Hoa Kỳ.

25. Smith, A. (1776), *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations* (Nghiên cứu về bản chất và nguyên nhân của sự giàu có của các quốc gia), London, Vương quốc Anh.

26. Straub, S. (2008), "Infrastructure and Growth in Developing Countries: Recent Advances and Research Challenges" (Cơ sở hạ tầng và tăng trưởng ở các nước đang phát triển: Những tiến bộ gần đây và thách thức nghiên cứu), *World Bank Policy Research Working Paper*, Hoa Kỳ.

27. UNESCAP (2019), "Infrastructure Financing for Sustainable Development in Asia and the Pacific" (Tài chính cho phát triển kết cấu hạ tầng vì mục tiêu phát triển bền vững ở châu Á và Thái Bình Dương), Bangkok, Thái Lan.

28. World Bank (2009), "Financing of Road Infrastructure" (Tài chính cho phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ), Washington, D.C., Hoa Kỳ.

29. Park, S. S. (1997), *Principles of International Finance* (Nguyên lý tài chính quốc tế), Addison-Wesley Publishing Company, New York.

30. Bannock, G., Baxter, R. E., & Davis, E. (2011), *The Penguin Dictionary of Economics* (Từ điển Kinh tế học Penguin), Penguin Books, London.

31. Pengfei Guo, Xinyun Hu, Shikuan Zhao & Mingming Li (2023), Tác động tăng trưởng của đầu tư vốn vào hạ tầng: vai trò của năng lực đổi mới vùng – bằng chứng từ Trung Quốc, Tạp chí Nghiên cứu Kinh tế – Ekonomska Istraživanja, Tập 36, Số 2, năm 2023

2. Tài liệu trong nước

32. Ban Thường vụ Tỉnh ủy Bạc Liêu (2017), *Chỉ thị số 12-CT/TU về tăng cường kỷ luật, kỷ cương hành chính trong các cơ quan, đơn vị trên địa bàn tỉnh*, Bạc Liêu.

33. Vũ Đức Bảo, Đào Thị Phương Liên (2020), "Cơ chế, chính sách về hoạt động đa dạng hóa nguồn lực tài chính cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ TP. Hà Nội", *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, số 02/2020, Hà Nội.

34. Báo Kinh doanh Thế kỷ 21 (2023), *Mô hình đầu tư và cải cách tài chính đô thị của Trùng Khánh*.

35. Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2019), *Công văn số 9268/BKHĐT-TH ngày 12/12/2019 về việc triển khai kế hoạch đầu tư vốn ngân sách nhà nước năm 2020*, Hà Nội.

36. Bộ Tài chính Trung Quốc (2024), *Báo cáo về tình hình tài chính chính quyền địa phương năm 2023*, Bắc Kinh.

37. Bộ khoa học và Công nghệ (2023), *Báo cáo Chỉ số đổi mới sáng tạo địa phương năm 2023*, Hà Nội

38. Bộ khoa học và Công nghệ (2025), *Báo cáo Chỉ số đổi mới sáng tạo địa phương năm 2025*, Hà Nội

39. C.Mác và Ph.Ăng-ghen (2002), *Toàn tập*, tập 23, Nxb. CTQG, Hà Nội.

40. Cổng thông tin điện tử tỉnh Ninh Bình (2022), *Ninh Bình: Hạ tầng giao thông ngày càng được đầu tư đồng bộ, hiện đại sau 30 năm tái lập tỉnh*, trang web: https://ninhbinh.gov.vn/ky-niem-30-nam-tai-lap-tinh/ninh-binh-ha-tang-giao-thong-ngay-cang-duoc-dau-tu-dong-bo-hien-dai-sau-30-nam-tai-lap-tinh-293163?utm_source=chatgpt.com, [truy cập ngày 24-02-2026].

41. Cổng thông tin phổ biến giáo dục pháp luật tỉnh Cà Mau (2023), *Tỉnh ủy Cà Mau chỉ đạo tạo thuận lợi cho kinh tế tư nhân tiếp cận các nguồn lực về đất đai*, Cà Mau.

42. Cổng thông tin phổ biến giáo dục pháp luật tỉnh Cà Mau (2023), *Tỉnh ủy Cà Mau chỉ đạo tạo thuận lợi cho kinh tế tư nhân tiếp cận các nguồn lực về đất đai,* Cà Mau.

43. Cục Thống kê tỉnh Bạc Liêu (2016 đến 2024), *Niên giám thống kê tỉnh Bạc Liêu năm 2015 đến năm 2024*, Bạc Liêu.

44. Cục Thống kê tỉnh Cà Mau (2016 đến 2024), *Niên giám thống kê tỉnh Cà Mau năm 2015 đến năm 2024*, Cà Mau.

45. Chính phủ (2020), *Nghị định số 40/2020/NĐ-CP ngày 06/4/2020 quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đầu tư công*, Hà Nội.

46. Chính phủ (2023), *Quyết định số 1736/QĐ-TTg ngày 29-12-2023 của Thủ tướng Chính phủ: Phê duyệt Quy hoạch tỉnh Tây Ninh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050,* Hà Nội

47. Chính quyền nhân dân thành phố Trùng Khánh (2023), *Báo cáo công tác của Chính quyền nhân dân thành phố Trùng Khánh, trình tại Phiên họp thứ nhất Đại hội đại biểu nhân dân thành phố Trùng Khánh khóa VI*, ngày 13/01/2023, đăng trên Nhật báo Trùng Khánh, ngày 20/01/2023.

48. Chính quyền nhân dân thành phố Trùng Khánh (2026), *Báo cáo công tác của Chính quyền nhân dân thành phố Trùng Khánh, trình tại Phiên họp thứ tư Đại hội đại biểu nhân dân thành phố Trùng Khánh khóa VI*, ngày 28/01/2026, đăng trên Nhật báo Trùng Khánh, ngày 03/02/2026

49. Nguyễn Thị Tuyết Dung và Cộng sự (2020), "Giải pháp huy động vốn tăng nguồn thu cho phát triển hạ tầng giao thông đường bộ tại Việt Nam", Nguồn Tạp chí nước ngoài: Materials Science and Engineering, Volume 869, Management In Construction, DOI 10.1088/1757-899X/869/6/062034.

50. Nguyễn Thị Tuyết Dung và Cộng sự (2021), "Giải pháp thúc đẩy đa dạng vốn đầu tư phát triển vận tải đường bộ ở Việt Nam" (International Journal of Economics and Financial Issues, 13(2):108-130, DOI: 10.34109/ijefs.20212006).

51. Nguyễn Hữu Dũng, Vương Phan Liên Trang (2020), "Giải pháp huy động vốn cho bảo trì đường bộ tại Việt Nam", *Tạp chí Công Thương*, số 27/2020, Hà Nội.

52. Đảng bộ Khối các cơ quan tỉnh Bạc Liêu (2015), *Văn kiện Đại hội Đảng bộ Khối các cơ quan tỉnh Bạc Liêu lần thứ V*, Bạc Liêu.

53. Đảng bộ Khối các cơ quan tỉnh Cà Mau (2015), *Văn kiện Đại hội Đảng bộ Khối các cơ quan tỉnh Cà Mau,* Cà Mau.

54. Đảng bộ Sở Giao thông vận tải tỉnh Bạc Liêu (2015), *Nghị quyết Đại hội Đảng bộ Sở Giao thông vận tải lần thứ XIII, nhiệm kỳ 2015–2020*, Bạc Liêu.

55. Đảng bộ Sở Giao thông vận tải tỉnh Cà Mau (2015), *Nghị quyết Đại hội Đảng bộ Sở Giao thông vận tải tỉnh Cà Mau, nhiệm kỳ 2015–2020*, Cà Mau.

56. Đảng bộ tỉnh Bạc Liêu (2015), *Văn kiện Đại hội Đại biểu Đảng bộ tỉnh Bạc Liêu lần thứ XV, nhiệm kỳ 2015–2020*, Bạc Liêu.

57. Đảng bộ tỉnh Cà Mau (2015), *Văn kiện Đại hội Đại biểu Đảng bộ tỉnh Cà Mau lần thứ XV, nhiệm kỳ 2015–2020*, Cà Mau.

58. Đảng bộ tỉnh Cà Mau (2025), *Văn kiện Đại hội Đại biểu Đảng bộ tỉnh lần thứ I, nhiệm kỳ 2025-2030*, Cà Mau.

59. Đảng Cộng sản Việt Nam (2021), *Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII, Tập I,* Nxb. Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội, tr. 204.

60. Đảng Cộng sản Việt Nam (2021), *Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII, Tập II*, Nxb. Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội, tr. 204.

61. Đảng Cộng sản Việt Nam (2026), *Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIV, Tập I*, Nxb. Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội.

62. Đảng Cộng sản Việt Nam (2026), *Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIV, Tập II*, Nxb. Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội.

63. Thủ tướng Chính phủ (2020), *Quyết định số 886/QĐ-TTg ngày 23/6/2020 phê duyệt nhiệm vụ lập Quy hoạch tỉnh Bạc Liêu thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050,* Hà Nội.

64. Nguyễn Lương Hải (2020), "Nghiên cứu sự ảnh hưởng của công tác tổ chức thực hiện đầu tư đến hiệu quả hoạt động quản lý nhà nước đầu tư công trong xây dựng hạ tầng đường bộ tại Việt Nam", *Tạp chí Khoa học Công nghệ Xây dựng,* Tập 14, số 1V, Trường Đại học Xây dựng Hà Nội, Hà Nội.

65. Nguyễn Tiến Hải (2023), Tỉnh Cà Mau huy động, khai thác, sử dụng hiệu quả các nguồn lực đầu tư cho phát triển nhanh và bền vững, *Tạp chí Cộng sản* online, trang web: https://www.tapchicongsan.org.vn/web/guest/thuc-tien-kinh-nghiem1/-/2018/827271/tinh-ca-mau-huy-dong%2C-khai-thac%2C-su-dung-hieu-qua-cac-nguon-luc-dau-tu-cho-phat-trien-nhanh-va-ben-vung.aspx?utm_source=chatgpt.com#, [truy cập ngày 24-02-2026].

66. An Như Hải (2006), *Tìm hiểu môn học Lịch sử các học thuyết kinh tế (dưới dạng hỏi và đáp)*, Nxb: Lý luận chính trị, Hà Nội

67. Phạm Diễm Hằng (2018), *Thu hút vốn đầu tư tư nhân theo hình thức đối tác công – tư (PPP) trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam,* Hà Nội.

68. Đinh Phi Hổ (chủ biên 2015), *Kinh tế phát triển căn bản và nâng cao,* Nhà xuất bản Kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh

69. Hội đồng nhân dân tỉnh Bạc Liêu (2020), *Nghị quyết về kế hoạch đầu tư công năm 2021*, Bạc Liêu.

70. Hội đồng nhân dân tỉnh Cà Mau (2024), *Nghị quyết số 34/NQ-HĐND ngày 10/12/2024 về việc bổ sung danh mục, điều chỉnh Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021–2025 tỉnh Cà Mau*, Cà Mau.

71. Hoàng Cao Liêm (2018), *Nghiên cứu về quản lý nhà nước đối với huy động vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ*, Hà Nội.

72. Nguyễn Thị Thúy Nga (2015), *Nghiên cứu về huy động vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tại tỉnh Hải Dương*, Hà Nội.

73. Ngân hàng Thế giới (2014), Báo cáo Cơ chế Tài chính Đô thị Trung Quốc.

74. Chu Bảo Nguyên (2024), "Huy động, sử dụng các nguồn vốn đầu tư phát triển hạ tầng giao thông đường bộ", *Tạp chí Tài chính*, Hà Nội.

75. Nguyễn Văn Ninh (2025), Kinh nghiệm về xây dựng hệ thống chính sách phát triển giao thông đường bộ ở Việt Nam, *Tạp chí Quản lý nhà nước,* trang web: https://www.quanlynhanuoc.vn/2025/07/11/kinh-nghiem-ve-xay-dung-he-thong-chinh-sach-phat-trien-giao-thong-duong-bo-o-viet-nam/?utm_source=chatgpt.com, [truy cập ngày 24-3-2026].

76. Phạm Hà Phương, Lê Trọng Nghĩa (2021), "Nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến đầu tư công trong lĩnh vực giao thông đường bộ trên địa bàn Thành phố Hà Nội", *Tạp chí Công Thương,* số 3/2021, Hà Nội.

77. Từ Quang Phương (2012), *Giáo trình Kinh tế đầu tư*, Nxb Đại học Kinh tế Quốc dân, Hà Nội.

78. Quốc hội (2021), *Nghị quyết số 34/2021/QH15 ngày 13/11/2021 của Quốc hội về Kế hoạch cơ cấu lại nền kinh tế giai đoạn 2021–2025*, Hà Nội.

79. Thủ tướng Chính phủ (2023), *Quyết định số 1386/QĐ-TTg ngày 16/11/2023 về việc phê duyệt Quy hoạch tỉnh Cà Mau thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050,* Hà Nội.

80. Sở Giao thông vận tải tỉnh Cà Mau (2020), *Báo cáo chính trị của Ban Chấp hành Đảng bộ Sở Giao thông vận tải tại Đại hội Đảng bộ Sở Giao thông vận tải tỉnh Cà Mau, nhiệm kỳ 2020–2025*, Cà Mau.

81. Sở Giao thông vận tải tỉnh Bạc Liêu (2016), *Báo cáo số 49/BC-SGTVT ngày 26/01/2016 về Tổng kết công tác năm 2015, triển khai nhiệm vụ kế hoạch năm 2016*, Bạc Liêu

82. Sở Giao thông vận tải tỉnh Bạc Liêu (2017), *Báo cáo số 27/BC-SGTVT ngày 19/01/2017 về tình hình thực hiện nhiệm vụ công tác năm 2016 và phương hướng, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội năm 2017*, Bạc Liêu

83. Sở Giao thông vận tải tỉnh Bạc Liêu (2018), *Báo cáo số 07/BC-SGTVT ngày 29/01/2018 về kết quả thực hiện năm 2017 và triển khai nhiệm vụ kế hoạch năm 2018*, Bạc Liêu

84. Sở Giao thông vận tải tỉnh Bạc Liêu (2019), *Báo cáo số 42/BC-SGTVT ngày 21/01/2019 về tổng kết công tác năm 2018, triển khai kế hoạch năm 2019*, Bạc Liêu

85. Sở Giao thông vận tải tỉnh Bạc Liêu (2020), *Báo cáo số 37/BC-SGTVT ngày 14/01/2020 về tổng kết công tác năm 2019, triển khai kế hoạch năm 2020*, Bạc Liêu

86. Sở Giao thông vận tải tỉnh Bạc Liêu (2020), *Báo cáo chính trị của Ban Chấp hành Đảng bộ Sở Giao thông vận tải tại Đại hội Đảng bộ Sở Giao thông vận tải lần thứ XIV, nhiệm kỳ 2020–2025*, Bạc Liêu.

87. Sở Giao thông vận tải tỉnh Bạc Liêu (2021), *Báo cáo số 14/BC-SGTVT ngày 12/01/2021 về tổng kết công tác năm 2020, triển khai kế hoạch năm 2021*, Bạc Liêu

88. Sở Giao thông vận tải tỉnh Bạc Liêu (2022), *Báo cáo số 25/BC-SGTVT ngày 24/01/2022 về tổng kết công tác năm 2021, triển khai kế hoạch năm 2022 của ngành Giao thông vận tải*, Bạc Liêu

89. Sở Giao thông vận tải tỉnh Bạc Liêu (2022), *Báo cáo số 408/BC-SGTVT ngày 13/12/2022 về công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh Bạc Liêu*, Bạc Liêu

90. Sở Giao thông vận tải tỉnh Cà Mau (2015), *Báo cáo Tổng kết thực hiện nhiệm vụ giao thông vận tải công tác năm 2015 và triển khai nhiệm vụ năm 2016*, Cà Mau.

91. Sở Giao thông vận tải tỉnh Cà Mau (2016), *Báo cáo Tổng kết thực hiện nhiệm vụ giao thông vận tải công tác năm 2016 và triển khai nhiệm vụ năm 2017*, Cà Mau.

92. Sở Giao thông vận tải tỉnh Cà Mau (2017), *Báo cáo Tổng kết thực hiện nhiệm vụ giao thông vận tải công tác năm 2017 và triển khai nhiệm vụ năm 2018*, Cà Mau.

93. Sở Giao thông vận tải tỉnh Cà Mau (2018), *Báo cáo kết quả hoạt động năm 2018 và phương hướng nhiệm vụ năm 2019*, Cà Mau.

94. Sở Giao thông vận tải tỉnh Cà Mau (2019), *Báo cáo kết quả hoạt động năm 2019 và phương hướng nhiệm vụ năm 2020,* Cà Mau.

95. Sở Giao thông vận tải tỉnh Cà Mau (2020), *Báo cáo kết quả hoạt động năm 2020 và phương hướng nhiệm vụ năm 2021*, Cà Mau.

96. Sở Giao thông vận tải tỉnh Cà Mau (2021), *Báo cáo kết quả hoạt động năm 2021 và phương hướng nhiệm vụ năm 2022*, Cà Mau.

97. Sở Giao thông vận tải tỉnh Cà Mau (2022), *Báo cáo kết quả hoạt động năm 2022 và phương hướng nhiệm vụ năm 2023,* Cà Mau.

98. Sở Giao thông vận tải tỉnh Cà Mau (2023), *Báo cáo kết quả hoạt động năm 2023 và phương hướng nhiệm vụ năm 2024*, Cà Mau.

99. Sở Giao thông vận tải tỉnh Cà Mau (2024), *Báo cáo kết quả hoạt động năm 2024 và phương hướng nhiệm vụ năm 2025,* Cà Mau.

100. Sở Giao thông vận tải tỉnh Cà Mau (2025), *Báo cáo kết quả hoạt động năm 2024 và phương hướng nhiệm vụ năm 2026*, Cà Mau.

101. Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Bạc Liêu (2020), *Báo cáo kết quả giải ngân các nguồn vốn đầu tư công năm 2017 và 2020*, Bạc Liêu.

102. Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Bạc Liêu (2021), *Báo cáo kết quả thực hiện nhiệm vụ năm 2020 và phương hướng, nhiệm vụ năm 2021*, Bạc Liêu.

103. Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Bạc Liêu (2022), *Báo cáo kết quả thực hiện nhiệm vụ năm 2022 và phương hướng, nhiệm vụ năm 2023*, Bạc Liêu.

104. Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Cà Mau (2019), *Báo cáo số 368/BC-SKHĐT ngày 19/09/2019 về kết quả thực hiện nhiệm vụ kế hoạch và đầu tư giai đoạn 2015–2020, tầm nhìn 2030,* Cà Mau.

105. Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Cà Mau (2021), *Công văn số 07/SKHĐT-KTDN về báo cáo kết quả thực hiện một số chỉ thị, nghị quyết, chiến lược trong lĩnh vực môi trường năm 2020,* Cà Mau.

106. Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Cà Mau (2021), *Công văn số 54/SKHĐT-TH về rà soát, báo cáo kết quả giải ngân các dự án sử dụng vốn đầu tư công năm 2020 (bao gồm vốn năm 2019 chuyển sang) và các dự án vướng giải phóng mặt bằng*, Cà Mau.

107. Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Cà Mau (2021), *Công văn số 57/SKHĐT-DKKD về báo cáo kết quả thực hiện kế hoạch năm 2020 và xây dựng kế hoạch năm 2021*, Cà Mau.

108. Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Cà Mau (2021), *Công văn số 96/SKHĐT-TH về báo cáo tình hình thực hiện và giải ngân kế hoạch đầu tư từ ngân sách nhà nước năm 2020 định kỳ quý IV,* Cà Mau.

109. Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Cà Mau (2022), *Báo cáo số 08/BC-SKHĐT ngày 06/01/2022 về kết quả thực hiện phong trào thi đua năm 2021 và phương hướng nhiệm vụ năm 2022*, Cà Mau.

110. Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Cà Mau (2022), *Báo cáo số 08/BC-SKHĐT ngày 06/01/2022 về kết quả thực hiện phong trào thi đua năm 2021 và phương hướng nhiệm vụ năm 2022,* Cà Mau.

111. Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Cà Mau (2024), *Báo cáo số 545/BC-SKHĐT ngày 30/12/2024 về tình hình thực hiện nhiệm vụ năm 2024 và phương hướng nhiệm vụ năm 2025*, Cà Mau.

112. Sở Tài nguyên và Môi trường tỉnh Cà Mau (2021), *Công văn số 47/STNMT-BVMT ngày 08/01/2021 về báo cáo kết quả thực hiện một số chỉ thị, nghị quyết, chiến lược trong lĩnh vực môi trường năm 2020*, Cà Mau.

113. Sở Xây dựng tỉnh Bạc Liêu (2016), *Báo cáo số 70/BC-SXD ngày 21/5/2016 về Thống kê tổng hợp ngành Xây dựng năm 2015*, Bạc Liêu.

114. Sở Xây dựng tỉnh Bạc Liêu (2016), *Báo cáo số 105/BC-SXD ngày 29/6/2016 về Thống kê tổng hợp ngành Xây dựng 6 tháng đầu năm 2016*, Bạc Liêu.

115. Sở Xây dựng tỉnh Bạc Liêu (2018), *Báo cáo số 56/BC-SXD ngày 22/3/2018 về Thống kê tổng hợp ngành Xây dựng năm 2017 (chính thức),* Bạc Liêu.

116. Sở Xây dựng tỉnh Bạc Liêu/Cà Mau (2025), *Báo cáo số 167/BC-SXD ngày 02/06/2025*, Cà Mau.

117. Sở Xây dựng tỉnh Cà Mau (2021), *Báo cáo số 42/BC-SXD ngày 14/01/2021 về Tổng kết tình hình thực hiện nhiệm vụ năm 2020 và phương hướng, nhiệm vụ trọng tâm năm 2021 của Sở Xây dựng*, Cà Mau.

118. Sở Xây dựng tỉnh Cà Mau (2022), *Báo cáo số 105/BC-SXD ngày 14/01/2022 về Tổng kết tình hình thực hiện nhiệm vụ năm 2021 và nhiệm vụ trọng tâm năm 2022 của Sở Xây dựng,* Cà Mau.

119. Nguyễn Hồng Sơn (2012), Phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông ở Việt Nam, *Tạp chí Cộng sản,* trang web: https://www.tapchicongsan.org.vn/web/guest/nghien-cu/-/2018/14940/phat-trien-he-thong-ket-cau-ha-tang-giao-thong-o-viet-nam.aspx?utm_source=chatgpt.com, [truy cập ngày 24-3-2026]

120. Thủ tướng Chính phủ (2023), *Quyết định số 1598/QĐ-TTg ngày 08/12/2023 về việc phê duyệt Quy hoạch tỉnh Bạc Liêu thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050,* Hà Nội.

121. Tác giả tổng hợp từ báo cáo Sở Giao thông vận tải, Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Tài chính tỉnh Bạc Liêu và tỉnh Cà Mau giai đoạn 2015-2024.

122. Tỉnh ủy Bạc Liêu (2018), *Nghị quyết số 09-NQ/TU ngày 13-11-2018 về phát triển các trụ cột kinh tế của tỉnh Bạc Liêu*, Bạc Liêu.

123. Tỉnh ủy Cà Mau (2017), *Chỉ thị về tăng cường kỷ luật, kỷ cương hành chính trong các cơ quan, đơn vị trên địa bàn tỉnh*, Cà Mau.

124. Tỉnh ủy Cà Mau (2022), *Nghị quyết số 03-NQ/TU ngày 13-4-2022 của TỈnh ủy Cà Mau về huy động nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông; hạ tầng khu kinh tế, khu công nghiệp tỉnh Cà Mau đến năm 2025 và định hướng đến năm 2030*, Cà Mau.

125. Tỉnh ủy Cà Mau (2025), *Báo cáo số 73-BC/TU ngày 09/12/2025 về kiểm điểm tình hình thực hiện Nghị quyết của Tỉnh ủy và phương hướng nhiệm vụ đến cuối năm 2025,* Cà Mau.

126. Tỉnh uỷ Cà Mau (2025), *Chương trình số 01-CTr/TU ngày 24-10-2025 của Tĩnh uỷ Cà Mau về chương trình hành động của Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh thực hiện Nghị quyết Đại hội Đại biểu Đảng bộ tỉnh lần thứ I, nhiệm kỳ 2025-2030,* Cà Mau.

127. Tỉnh ủy Cà Mau (2025), *Nghị quyết số 25-NQ/TU ngày 23/04/2025 của Hội nghị Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh khóa XVI về Đề án hợp nhất tỉnh Bạc Liêu và tỉnh Cà Mau*, Cà Mau.

128. Tỉnh uỷ Ninh Bình (2026), *Nghị quyết số 11-NQ/TU ngày 30-01-2026 của Ban Thường vụ Tỉnh uỷ về xây dựng và phát triển kết cấu hạ tầng trên địa bàn tỉnh Ninh Bình theo hướng đồng bộ, hiện đại*, Ninh Bình.

129. Tỉnh uỷ Tây Ninh (2025), *Nghị quyết Đại hội Đảng bộ tỉnh Tây Ninh nhiệm kỳ 2025–2030*, Tây Ninh

130. Tổng cục Thống kê (2016), *Niên giám Thống kê Việt Nam 2015*, Nxb Thống kê, Hà Nội.

131. Tổng cục Thống kê (2017), *Niên giám Thống kê Việt Nam 2016*, Nxb Thống kê, Hà Nội

132. Tổng cục Thống kê (2018), *Niên giám Thống kê Việt Nam 2017*, Nxb Thống kê, Hà Nội

133. Tổng cục Thống kê (2019), *Niên giám Thống kê Việt Nam 2018*, Nxb Thống kê, Hà Nội

134. Tổng cục Thống kê (2020), *Niên giám Thống kê Việt Nam 2019*, Nxb Thống kê, Hà Nội

135. Tổng cục Thống kê (2021), *Niên giám Thống kê Việt Nam 2020*, Nxb Thống kê, Hà Nội

136. Tổng cục Thống kê (2022), *Niên giám Thống kê Việt Nam 2021*, Nxb Thống kê, Hà Nội

137. Tổng cục Thống kê (2023), *Niên giám Thống kê Việt Nam 2022*, Nxb Thống kê, Hà Nội

138. Tổng cục Thống kê (2024), *Niên giám Thống kê Việt Nam 2023*, Nxb Thống kê, Hà Nội

139. Nguyễn Văn Trai (2025), Kết quả và giải pháp huy động vốn phát triển giao thông đường bộ vùng đồng bằng sông Cửu Long, *Tạp chí Lý luận chính trị,* số đặc biệt năm 2025, ISSN 2525-2585.

140. Nguyễn Văn Trai (2025), Đổi mới cơ chế huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ vùng đồng bằng sông Cửu Long trong bối cảnh hội nhập quốc tế, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, tháng 9/2025 (số 17), ISSN 1859-4972.

141. Nguyễn Văn Trai (2025), Các nhân tố ảnh hưởng đến huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ ở Viêt Nam và kiến nghị chính sách, *Tạp chí Tài chính* kỳ 01 - tháng 9/2025 (856), ISSN – 2615 – 8973.

142. Phạm Anh Tuấn (2023), "Giải pháp nâng cao năng lực đối tác tư nhân trong các dự án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo hình thức đối tác công tư", *Tạp chí Kinh tế Châu Á – Thái Bình Dương*, số 5/2023, Hà Nội.

143. Dương Văn Thái (2014), *Nghiên cứu về huy động vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tại tỉnh Bắc Giang*, Hà Nội.

144. Nguyễn Đức Thành (2016), "Nâng cao hiệu quả thu hút và sử dụng vốn ODA ở Việt Nam", *Tạp chí Nghiên cứu Châu Phi và Trung Đông*, số 08 (132), Hà Nội.

145. Nguyễn Tuấn Thành (2023), "Một số phương thức huy động vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và vấn đề đặt ra đối với thành phố Hà Nội", *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, Hà Nội.

146. Thủ tướng Chính phủ (2016), *Chỉ thị số 25/CT-TTg ngày 31/8/2016*, Hà Nội.

147. Nguyễn Thu Thủy (2017), *Nghiên cứu về quản lý nhà nước trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ*, Hà Nội.

148. Trung tâm Hợp tác công tư Trung Quốc (2018), *Báo cáo phát triển mô hình PPP tại Trung Quốc*, Bắc Kinh.

149. Trung tâm Nghiên cứu Phát triển Giao thông vận tải, *Báo cáo Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ do địa phương quản lý trên địa bàn tỉnh Cà Mau đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030,* Cà Mau.

150. Ủy ban nhân dân tỉnh Cà Mau (2013), *Quyết định số 818/QĐ-UBND ngày 03/06/2013 về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Cà Mau đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030,* Cà Mau.

151. Ủy ban nhân dân tỉnh Cà Mau (2013), *Quyết định số 818/QĐ-UBND ngày 03/06/2013 về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Cà Mau đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030,* Cà Mau.

152. Ủy ban nhân dân tỉnh Cà Mau (2021), *Báo cáo tình hình thực hiện và giải ngân kế hoạch vốn đầu tư từ ngân sách nhà nước năm 2020 định kỳ quý IV*, Cà Mau.

153. Ủy ban nhân dân tỉnh Bạc Liêu và tỉnh Cà Mau (2025), *Đề án sắp xếp tỉnh Bạc Liêu và tỉnh Cà Mau (tháng 4/2025),* Cà Mau

154. Uỷ ban Nhân dân tỉnh Cà Mau (2026), *Báo cáo Tổng hợp điều chỉnh Quy hoạch tỉnh Cà Mau thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050,* Cà Mau.

155. Văn phòng Ủy ban nhân dân tỉnh Cà Mau (2020), *Thông báo số 3597/TB-VP ngày 20/10/2020 về kết luận của Phó Chủ tịch UBND tỉnh tại Hội nghị chuyên đề về thực hiện và giải ngân vốn đầu tư công*, Cà Mau.

156. Văn phòng Ủy ban nhân dân tỉnh Cà Mau (2020), *Thông báo số 4847/TB-VP ngày 24/12/2020 về kết luận của Phó Chủ tịch UBND tỉnh tại Hội nghị giao ban về thực hiện và giải ngân vốn đầu tư công*, Cà Mau.

157. VCCI (2026), *Báo cáo tình hình kinh tế - xã hội vùng đồng bằng sông Cửu Long năm 2025*, Cần Thơ.

158. VCCI (2026), *Báo cáo kinh tế thường niên đông bằng song Cửu Long: Phát triển doanh nghiệp - Động lực cho tăng trưởng*, Nxb. Đại học Cần Thơ, Cần Thơ

159. Viện Ngôn ngữ học (2003), *Từ điển Tiếng Việt*, Nxb Đà Nẵng, Đà Nẵng.

160. Nguyễn Trọng Xuân, Nguyễn Đức Long, Khôm Lư Xay Sạ Lắp Sẻng (2024), "*Các yếu tố tác động đến huy động vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở tỉnh Viêng Chăn, CHDCND Lào*", Học viện Chính trị Bộ Quốc phòng, Hà Nội.

PHỤ LỤC: PHIẾU KHẢO SÁT
ĐÁNH GIÁ HUY ĐỘNG VỐN
CHO PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở TỈNH CÀ MAU

(Phiếu khảo sát này được thực hiện nhằm thu thập thông tin phục vụ nghiên cứu khoa học cho Luận án ngành Kinh tế chính trị với đề tài: "Huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau". Những ý kiến đóng góp của Ông/Bà có ý nghĩa quan trọng, góp phần bảo đảm tính khách quan và nâng cao giá trị khoa học của nghiên cứu. Mọi thông tin cung cấp chỉ được sử dụng cho mục đích nghiên cứu khoa học và được bảo mật theo quy định.
Xin trân trọng cảm ơn Ông/Bà đã dành thời gian hợp tác và tham gia trả lời phiếu khảo sát!)

Phần I. Thông tin chung

1. Cơ quan công tác: .....
2. Xã/Phường nơi công tác: …….....

Hướng dẫn trả lời:
Ông/Bà vui lòng đánh dấu vào một trong năm mức độ sau:

1. Hoàn toàn không đồng ý
2. Không đồng ý
3. Bình thường
4. Đồng ý
5. Hoàn toàn đồng ý

I. NHÓM CÂU HỎI VỀ KẾT QUẢ HUY ĐỘNG VỐN

Câu 1. Quy mô nguồn vốn huy động cho phát triển giao thông đường bộ của tỉnh Cà Mau đã tăng lên đáng kể trong giai đoạn 2016-2025.
□1 □2 □3 □4 □5
Câu 2. Tỉnh Cà Mau đã từng bước đa dạng hóa các nguồn vốn đầu tư cho phát triển giao thông đường bộ.
□1 □2 □3 □4 □5
Câu 3. Nguồn vốn ngân sách nhà nước đã phát huy vai trò dẫn dắt trong huy động các nguồn lực khác cho phát triển giao thông đường bộ.
□1 □2 □3 □4 □5

II. NHÓM CÂU HỎI VỀ CƠ CẤU NGUỒN VỐN

Câu 4. Cơ cấu nguồn vốn đầu tư giao thông đường bộ hiện nay bảo đảm sự kết hợp hợp lý giữa vốn nhà nước và vốn ngoài nhà nước.
□1 □2 □3 □4 □5
Câu 5. Nguồn vốn tín dụng ngân hàng đã đáp ứng tương đối tốt nhu cầu đầu tư phát triển giao thông đường bộ.
□1 □2 □3 □4 □5

Câu 6. Việc huy động nguồn vốn ODA, FDI và hợp tác công tư (PPP) còn chưa tương xứng với tiềm năng của tỉnh.

□1 □2 □3 □4 □5

III. NHÓM CÂU HỎI VỀ THỂ CHẾ VÀ CHÍNH SÁCH

Câu 7. Các cơ chế, chính sách hiện hành tạo điều kiện thuận lợi cho huy động vốn phát triển giao thông đường bộ.

□1 □2 □3 □4 □5

Câu 8. Công tác quy hoạch phát triển giao thông đường bộ là cơ sở quan trọng để thu hút các nguồn vốn đầu tư.

□1 □2 □3 □4 □5

Câu 9. Các thủ tục đầu tư, giải ngân và triển khai dự án hiện nay còn làm giảm khả năng huy động vốn.

□1 □2 □3 □4 □5

IV. NHÓM CÂU HỎI VỀ NĂNG LỰC QUẢN TRỊ

Câu 10. Năng lực quản lý và điều hành của chính quyền địa phương đáp ứng yêu cầu huy động vốn phát triển giao thông đường bộ.

□1 □2 □3 □4 □5

Câu 11. Việc công khai, minh bạch thông tin về các dự án giao thông góp phần nâng cao hiệu quả huy động vốn.

□1 □2 □3 □4 □5

Câu 12. Sự phối hợp giữa cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp, tổ chức tín dụng và cộng đồng dân cư trong huy động vốn còn nhiều hạn chế.

□1 □2 □3 □4 □5

V. NHÓM CÂU HỎI VỀ NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG

Câu 13. Điều kiện tự nhiên, nền đất yếu và tác động của biến đổi khí hậu làm gia tăng khó khăn trong huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ.

□1 □2 □3 □4 □5

Câu 14. Quy mô nền kinh tế và năng lực tài chính của doanh nghiệp địa phương ảnh hưởng đáng kể đến khả năng huy động vốn.

□1 □2 □3 □4 □5

Câu 15. Sự phát triển của thị trường tài chính và thị trường vốn có vai trò quan trọng đối với việc mở rộng nguồn vốn cho phát triển giao thông đường bộ.

□1 □2 □3 □4 □5

Câu 16. Theo Ông/Bà, đâu là khó khăn lớn nhất trong huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau hiện nay?

.....

Câu 17. Theo Ông/Bà, giải pháp quan trọng nhất để nâng cao hiệu quả huy động vốn cho phát triển giao thông đường bộ tỉnh Cà Mau trong thời gian tới là gì?

.....